

**crossair** 

**Geschäftsbericht 1996**



Crossair am Kap der Guten Hoffnung.





EUROPEAN  
REGIONAL  
AIRLINE  
OF THE YEAR  
*1996-97*



<b>Verwaltungsrat</b>	3
<b>Aktionärsadresse</b>	5
<b>Jahreschronik</b>	10
<b>Geschäftsergebnis</b>	12
<b>Produkt und Streckennetz</b>	15
<b>Betrieb</b>	16
<b>Mitarbeiter, Organisation</b>	17
<b>Beteiligungen</b>	19
<b>Organigramm</b>	19
<b>Ausblick auf das Jahr 1997</b>	20
<b>Finanzielle Berichterstattung:</b>	
<b>Erfolgsrechnung 1996</b>	24
<b>Erläuterungen zur Erfolgsrechnung</b>	25
<b>Bilanz per 31. Dezember 1996</b>	28
<b>Erläuterungen zur Bilanz</b>	29
<b>Anhang der Jahresrechnung 1996</b>	32
<b>Bericht der Revisionsstelle</b>	34
<b>Anträge an die Generalversammlung</b>	35
<b>5 Jahre im Überblick</b>	36







## **Verwaltungsrat**

**Philippe Bruggisser**, Wohlen/AG, Präsident\* (seit 10. Juni 1996)

**Moritz Suter**, Basel, Vize-Präsident und Delegierter\*

**Otto Loepfe**, Steinmaur/ZH\*

**Fritz Maurhofer**, Erlenbach/ZH\*

**Peter Nydegger**, Zürich\* (bis 10. Juni 1996)

**Georges P. Schorderet**, Hombrechtikon/ZH\* (seit 10. Juni 1996)

**Dr. Alfred J. Wiederkehr**, Zürich\*

**Rolf Winiger**, Schlieren/ZH\*

**Gianfranco Cotti**, Locarno

**Claudio Generali**, Gentilino/TI

**Alex Kaufmann**, Bassersdorf/ZH

**François Lachat**, Porrentruy/JU

**Thierry Lombard**, Conches/GE

**Dr. Jürg Marx**, Oberrohrdorf/AG

**Paul Nyffeler**, Seltisberg/BL

**Michael Pieper**, Hergiswil/NW

**Paul Reutlinger**, Ermatingen/TG

**Elisabeth Simonius**, Basel

**Dr. Ueli Vischer**, Basel

**Olivier D.A. Vodoz**, Genève

\* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

## **Geschäftsleitung**

**Moritz Suter**, Vorsitz,

Delegierter des Verwaltungsrates

(s. Organigramm S. 19)

## **Revisionsstelle**

**KPMG Fides Peat**, Zürich









Sehr geehrte Damen und Herren

Auch das Jahr 1996 stand für den europäischen Luftverkehr im Zeichen des Wachstums. Gleichzeitig hat sich der Wettbewerb abermals verschärft und auf verschiedenen Märkten einen weiteren Preiszerfall ausgelöst. Es kam zu Tarifduellen zwischen den etablierten Fluggesellschaften, aber auch zu verstärktem Druck von seiten junger Billiganbieter. Sie profitieren dabei von der Liberalisierung im europäischen Luftverkehr, wel-

che im April dieses Jahres ihre definitive Form gefunden haben wird. Für Fluggesellschaften im EU-Raum bietet diese Situation gleichermassen Chancen wie Gefahren.

Die Crossair kann mangels eines schweizerisch-europäischen Luftverkehrsabkommens die neuen Freiheiten bisher nicht nutzen. Der im europäischen Vergleich unbefriedigenden Entwicklung der Schweizer Wirtschaft steht die Abschwächung des Frankenkurses gegenüber. Da 70 Prozent unseres Aufwandes in

Schweizer Franken anfallen, stärkt ein sinkender Frankenkurs unsere Situation gegenüber der Konkurrenz.

Angesichts dieses von Gegensätzen und zunehmender Sprunghaftigkeit des Marktes gekennzeichneten Umfeldes, ist unser finanzielles Ergebnis erfreulich ausgefallen. Trotz sinkender Umsatzmarge konnte der Jahresgewinn im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden. Zum guten Ergebnis haben wie in den Vorjahren insbesondere Nebenerträge aus dem Verkauf von Flugzeugen und Ersatz-



teilen beigetragen. Auf der Negativseite sind die in der zweiten Jahreshälfte überraschend stark angestiegenen Kosten für Flugtreibstoff zu erwähnen. Sie führten zu Kostenüberschreitungen von mehr als 8 Millionen Franken und werden uns auch im laufenden Jahr noch zu schaffen machen.

Betrieblich war das Geschäftsjahr durch eine starke Flottenexpansion geprägt. Dabei ging es vornehmlich um den Abschluss der 1995 eingeleiteten Übernahme der Flugzeuge des 100-Platz-Segments von der Swissair und um die Eingliederung des zuvor von der Balair/CTA betriebenen Kurzstrecken-Chartergeschäfts. Mit der Inbetriebnahme von zusätzlichen 9 Saab 2000 Concordino wurde aber auch das traditionelle Crossair-Geschäftsfeld stark ausgebaut. Insgesamt stiessen im Berichtsjahr 19 Flugzeuge zur Flotte.

Im Laufe des Produktionsaufbaus hatten wir erwartungsgemäss auch mit technischen Schwierigkeiten und Unregelmässigkeiten zu kämpfen. Heute sind diese Probleme weitgehend unter Kontrolle und wir sind stolz darauf, sagen zu können, dass wir die an uns gestellte Herausforderung des zuverlässigen Betriebes einer Flotte von 62 Flugzeugen erfolgreich bewältigt haben. Innerhalb von zwei Jahren haben wir damit die Flotte um 70 Prozent vergrössert sowie 900 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selektioniert, geschult und in den Betrieb integriert. Diese ausserordentliche Leistung der ganzen Belegschaft darf als Zeugnis für deren weit überdurchschnittliches Engagement gewertet werden. Die Resultate der jährlich im Oktober durchgeführten Passagierumfrage bestätigen, dass unser Produkt das alte Qualitätsniveau wieder erreicht hat. In vielen Beurteilungskriterien gelang es uns sogar, die Werte zu verbessern. Die wiederholte



Auszeichnung zur «Besten Regionalfluggesellschaft» durch das britische Geschäftsreisemagazin «Executive Travel» und die Ernennung zur «Regional-Fluggesellschaft des Jahres 1996/97» durch die Europäische Vereinigung der Regional-Fluggesellschaften (ERA) bestätigen unsere Anstrengungen in bezug auf Zuverlässigkeit, Service und Produktequalität.

Für diese Leistung verdient unser Personal Lob und Anerkennung. Der Verwaltungsrat hat entschieden, seinen Dank wiederum mit einer Gewinnbeteiligung zu verbinden.

Aus kommerzieller Sicht war die Vermarktung der neu zu uns gestossenen MD-82/83-Charterkapazität die grösste Herausforderung, fiel die Aufgabe doch in eine Zeit allgemeiner Zurückhaltung bei der Nachfrage nach Ferienreisen. Ausserdem hat die Gründung einer neuen schweizerischen Chartergesellschaft zu einem Überangebot geführt. Aus diesen Gründen haben wir das gesteckte Umsatzziel nicht ganz erreichen können; wir sind aber angesichts der Umstände mit dem finanziellen Resultat zufrieden.

Die durchschnittliche Auslastung auf den in Crossair-Eigenregie betriebenen





*Crossair Geschäftsleitungsmitglieder auf dem Weg zum Swissair-Kadermeeting in Montreux (18.–20. März 1996).*

Linienflügen lag unter den Vorjahreswerten. Das hat einerseits mit der Eröffnung von insgesamt 12 neuen Strecken zu tun, denn in der Einführungsphase ist die Auslastung erfahrungsgemäss tief. Andererseits lagen die Passagierzahlen insbesondere ab Genf und Lugano leider unter den Erwartungen.

Nach zwei Jahren starker Expansion steht der Crossair nun eine Phase der Konsolidierung und Optimierung bevor. Sie beinhaltet sowohl Anpassungen im Streckennetz als auch eine Verbesserung der betrieblichen Effizienz mit Schwerpunkten in der Technik sowie bei den Flugoperationen.

An der Generalversammlung 1996 der Crossair wurde Herr Philippe Bruggisser neu in den Verwaltungsrat gewählt. Er trat dort als Präsident an die Stelle von Herrn Otto Loepfe, der – zeitgleich mit seinem Rückzug aus der Führung der Swissair – nach zweijähriger erfolgreicher Tätigkeit sein Amt als Präsident niederlegte, dem Verwaltungsratsausschuss jedoch weiterhin angehört. Während Loepfes Präsidentschaft sind wichtige Weichen für eine engere Zusammenarbeit von Crossair und Swissair gestellt worden. Im Vordergrund stand die Geschäftsfeldabgrenzung und als Konsequenz davon

die Übergabe der Europa-Charterflüge sowie des Betriebs der Flugzeuge bis 100 Plätze an die Crossair. Wir danken Otto Loepfe auch an dieser Stelle recht herzlich für seinen engagierten und wertvollen Beitrag zum Wohle der Crossair. Mit Datum der Generalversammlung demissionierte Herr Peter Nydegger altershalber aus unserem Verwaltungsrat. Der ehemalige Finanzchef der Swissair gehörte dem Verwaltungsratsausschuss während fünf Jahren an. Er war ein kompetenter und geschätzter Kollege, der sein Wissen und Können stets im Interesse der Gesellschaft einsetzte. Auch ihm sprechen wir



unseren aufrichtigen Dank aus. Als Nachfolger wählte die Generalversammlung Herrn Georges P. Schorderet, Mitglied der Swissair-Konzernleitung.

Das gute Betriebsergebnis veranlasst den Verwaltungsrat zum dritten aufeinanderfolgenden Mal, der Generalversammlung eine Dividendenerhöhung vorzuschlagen, diesmal von bisher 5% auf 6%. Wir danken Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, für Ihr Interesse und Ihre Unterstützung. Es steht uns eine anforderungsreiche, aber auch spannende Zukunft bevor. Wir sind dafür bestens gerüstet!


Basel, 10. April 1997

Der Präsident:



Philippe Bruggisser

Der Delegierte:



Moritz Suher







Impressionen von den Davidoff Swiss Indoors in Basel (21.-29. Sept. 1996).





## Jahreschronik

### Januar:

- Auszeichnung zur «besten Regionalfluggesellschaft des Jahres» durch das britische Tourismusmagazin «Executive Travel».
- Verkauf der 38prozentigen Beteiligung an der schottischen Regionalfluggesellschaft Business Air.

### Februar:

- Ablieferung des sechsten und siebten Avro RJ100 Jumbolino.
- Ablieferung des fünfzehnten und sechzehnten Saab 2000 Concordino.

### März:

- Ablieferung des siebzehnten Saab 2000 Concordino.
- Ablieferung des achten Avro RJ100 Jumbolino.
- Übernahme des sechsten MD-82/83.
- Verkauf eines Saab 340A Cityliner an Saab Aircraft, Schweden.
- Eröffnung der neuen Strecke von Basel nach Madrid.
- Eröffnung von fünf neuen Linien ab Genf (Alicante, Bilbao, Valencia, Berlin und Kopenhagen).
- Eröffnung von drei neuen Strecken ab Zürich (Billund, Edinburgh und Münster-Osnabrück).
- Einstellung der Strecke von Lugano nach Rom.

### April:

- Ablieferung des achtzehnten und neunzehnten Saab 2000 Concordino.
- Ablieferung des neunten Avro RJ100 Jumbolino.
- Übernahme des siebten und achten MD-82/83. Eines dieser Flugzeuge ist in den Farben des McDonald's-Konzerns bemalt.

«Crossair goes beauty» und offeriert sämtlichen Hostessen eine individuelle Schönheitsberatung.



- Bilanzpressekonferenz mit über 150 Journalisten und Gästen.

**Mai:**

- Ablieferung des zwanzigsten Saab 2000 Concordino.
- Ablieferung des zehnten Avro RJ100 Jumbolino.
- Verkauf von drei Saab 340A Cityliner an Saab Aircraft, Schweden.
- Eröffnung der neuen Strecken von Basel nach Köln/Bonn und nach Rom.
- Aufnahme des neuen Saison-Linienkurses von Zürich nach St. Tropez.

**Juni:**

- Aufnahme des neuen Saison-Linienkurses von Bern nach Ibiza.
- Ordentliche Generalversammlung im Zelt des Circus Knie in Basel mit über 2400 Aktionären.
- Ausschüttung einer Dividende von 5%.
- Wahl der Swissair-Konzernleitungsmitglieder Philippe Bruggisser und Georges P. Schorderet in den Verwaltungsrat der Crossair.
- Philippe Bruggisser löst Otto Loepfe als Präsident des Verwaltungsrates ab.

**Juli:**

- Ablieferung des elften Avro RJ100 Jumbolino.

**August:**

- Ablieferung des 21. Saab 2000 Concordino.
- Ablieferung des zwölften und letzten Avro RJ100 Jumbolino.



Oben: «McPlane™»-Präsentation im Hangar der Crossair in Basel (29. März 1996). Unten links: Charter-Eröffnungsflug Zürich-Kerry/Irland (15. Mai 1996). Unten rechts: Presseflug Zürich-Edinburgh (3./4. Juli 1996).



**Oktober:**

- Auszeichnung zur «Regionalfloggesellschaft des Jahres 1996/97» durch die «ERA» (Europäische Vereinigung der Regional-Fluggesellschaften).
- Ablieferung des 22. Saab 2000 Concordino.
- Eröffnung der neuen Strecke von Basel nach Nürnberg.
- Einführung des Zweiklassenkonzeptes auf den Jet-Flügen der Crossair.

**November:**

- Ablieferung des 23. Saab 2000 Concordino.

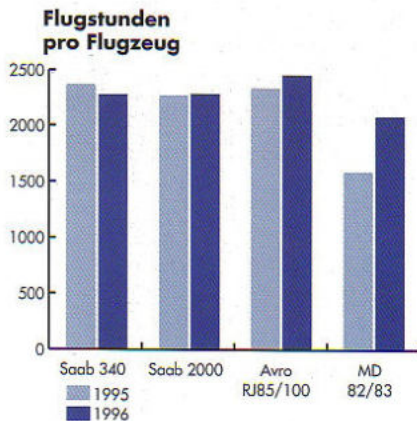
**Dezember:**

- Gründung der Cross Travel Club AG durch Crossair und Vista Reisen.



## Geschäftsergebnis 1996

Im Gleichschritt mit der Flotten-erweiterung stiegen die Verkehrsleistungen 1996 sowohl im Linien- wie auch im Charterverkehr erheblich an. Bei einem um 77% höheren Sitzplatzangebot, transportierte die Crossair auf 126 748 Flügen (+38%) 3,97 Millionen Passagiere (+73%). Davon waren 3,2 Millionen (+53%) Linienpassagiere. Als Folge des raschen Kapazitätsaufbaus – zusätzliche Flugzeuge, die teilweise Ablösung des 33plätzigen Saab 340 Cityliner durch den 50plätzigen Saab 2000 Concordino sowie neue Strecken – sank die durchschnittliche Sitzplatzauslastung im Linienverkehr auf 49% (im Vorjahr: 53%).



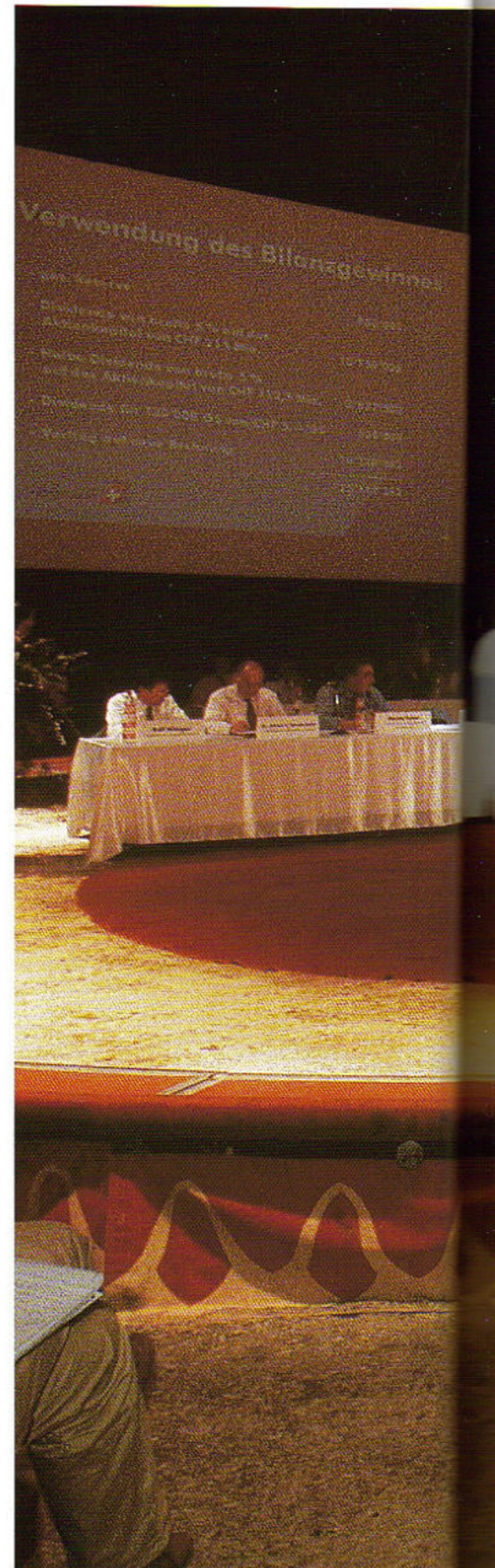
Infolge der Übernahme des zuvor von der Balair/CTA betriebenen Kurzstrecken-Chartergeschäftes verdreifachte sich die Zahl der Charterfluggäste. Heute ist jeder fünfte Crossair-Fluggast ein Charterpassagier.

Dank tiefen Kosten und namhaften ausserbetrieblichen Erträgen gelang es uns, das Gesamtergebnis im Vergleich zum Vorjahr substantiell zu verbessern. Die mit der Übernahme des Europa-Chartergeschäftes von Balair/CTA und mit der Integration des Betriebes des 100-Plätzersegmentes von der Swissair verbundene,

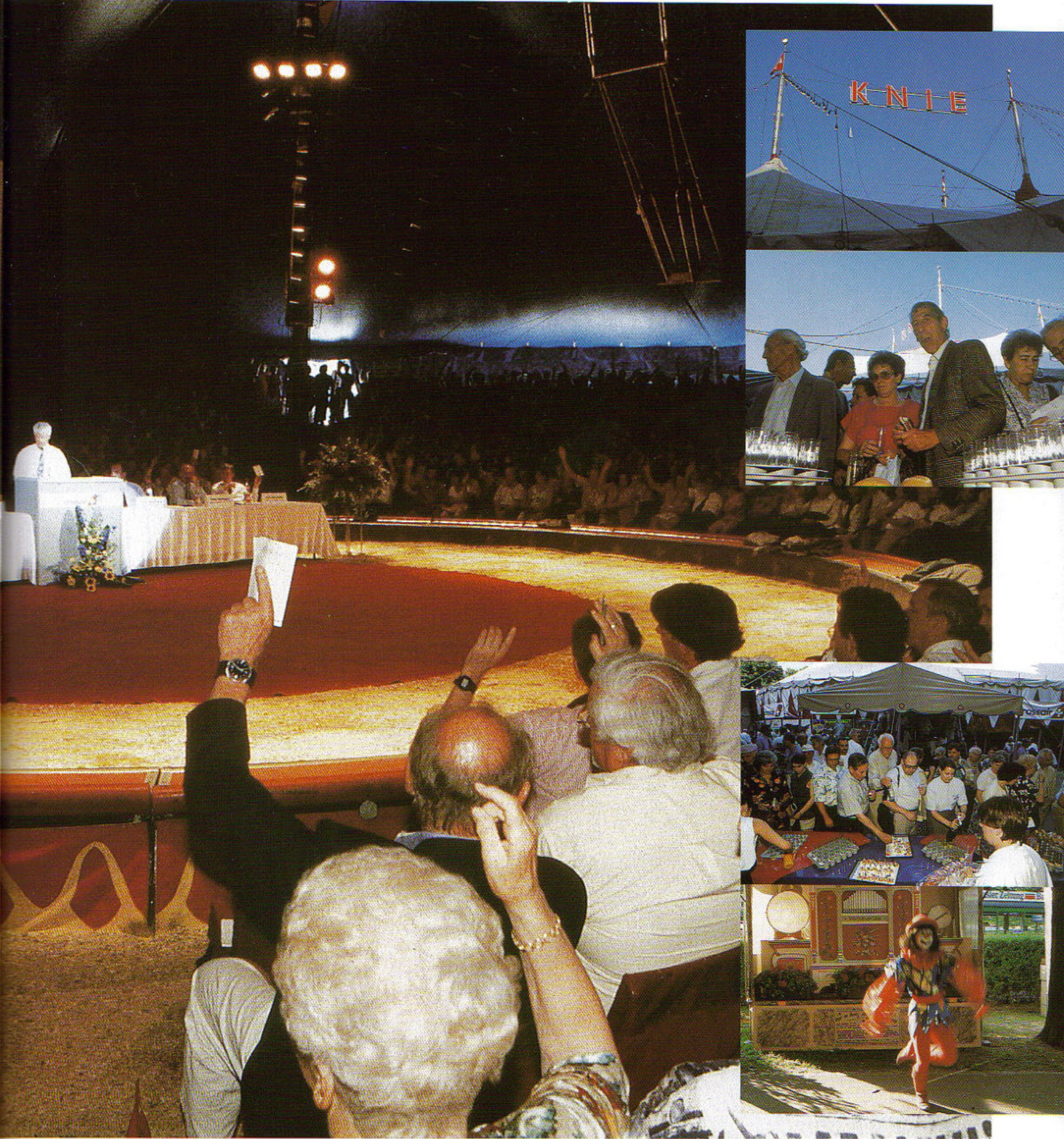
markante Erweiterung unseres Geschäftsvolumens trug entscheidend zu spürbar tieferen Einheitskosten bei.

Auf dem unter Eigenregie betriebenen Streckennetz führte der harte Preiskampf und der grössere Anteil an Linienflügen nach touristischen Destinationen zu einer starken Erosion (–22%) der durchschnittlich erzielten Erträge pro Passagierkilometer. Dank Effizienzsteigerung und konsequenter interner und externer Kostenkontrolle gelang es uns jedoch, die Kosten pro offerierten Sitzkilometer um 25% zu senken. Trotzdem war das Flugbetriebsergebnis im Crossair Linienverkehr aufgrund der gegenüber Vorjahr tieferen durchschnittlichen Sitzplatzbelegung insgesamt nicht befriedigend.

Der ordentliche Unternehmensgewinn von 34 Millionen Franken erlaubt es dem Verwaltungsrat auch in diesem Jahr, die Leistung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit der Ausschüttung einer Gewinnbeteiligung von insgesamt 8 Millionen Franken zu belohnen. Ausserdem konnten nichtbetriebsnotwendige Abschreibungen in der Höhe von 3 Millionen Franken getätigt werden. Nach Abzug dieser Beträge resultiert ein ausgewiesenes Ergebnis von 23 Millionen Franken.







Impressionen von der Generalversammlung im Circus Knie in Basel (6. Juni 1996).





*Crossair und Swissair sind Gastgeber beim «Variété de Bâle» in den Bahnhof Restaurants Basel (12. Nov. 1996).*





## Produkt und Streckennetz

Der 1996 erfolgte Wachstumsschub reflektiert sich auch im Crossair-Streckennetz. Es umfasste (ohne reine Charter-Destinationen) Ende Jahr 78 Bestimmungsorte in 21 Ländern Europas.

Ab dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (EAP) haben wir Nonstopflüge nach Madrid, Rom, Nürnberg und Köln/Bonn eröffnet. Madrid ist für Basel – nach Barcelona – die zweite Destination in Spanien. Sie ist sowohl für Geschäftsreisende wie auch für Touristen attraktiv. Nach London, Düsseldorf und Berlin (Tempelhof) wurden die Frequenzen verstärkt und in Basel selber verschiedene Umsteigeverbindungen optimiert. Der Aufbau nach den deutschen Destinationen erfolgte im Rahmen einer Streckenbereinigung mit der Lufthansa; im Gegenzug gaben wir die Strecke Basel – Frankfurt auf.

Auch 1996 hat sich der EuroAirport für die Crossair als ideale Heimatbasis erwiesen. Unser primäres Ziel liegt nach wie vor im Aufbau attraktiver Direktverbindungen für den Lokalverkehr. Durch eine bessere Abstimmung der Flugpläne sollen ergänzend ideale Umsteigeverbindungen im europäischen Regionalluftverkehr geschaffen werden. Der EAP besticht durch eine Reihe von Vorzügen, die Grossflughäfen nicht bieten können: Er ist nicht überfüllt, kaum verspätungsanfällig und bietet eine hohe Dienstleistungsqualität. Angesichts dieser wertvollen Vorteile bezeichnen wir den EuroAirport in unserer Werbung seit einiger Zeit als «EuroCross». Auslastung und Streckenwirtschaftlichkeit der Flüge ab EAP sind zufriedenstellend. Wir profitieren von der recht guten wirtschaftlichen Entwicklung im Dreiländereck.

Ab Genf bedienen wir neu die Destinationen Alicante, Bilbao, Valencia, Berlin und Kopenhagen. Leider vermochten die Passagierzahlen mit diesem starken Aufbau nicht Schritt zu halten. Als Sofortmassnahme haben wir bereits 1996 durch den Einsatz von kleinerem Fluggerät die Kapazitäten reduziert. Darüber hinaus werden wir im laufenden Jahr den Direktflug Genf–Valencia einstellen (die Verbindung zwischen Zürich und Valencia bleibt) und die Linie Genf–Kopenhagen zweimal täglich mit einem Zwischenstop in Basel fliegen.

Ab Zürich haben wir 1996 Billund (Dänemark), Edinburgh sowie Münster-Osnabrück neu in unser Angebot aufgenommen. Die Linie nach Billund müssen wir leider zu Beginn des Sommerflugplans 1997 bereits wieder einstellen. Zwar wäre die Marktnachfrage vorhanden, doch sind unsere Bemühungen, in Zürich bessere Flugzeiten (Slots) zu erhalten, leider erfolglos geblieben.

In Lugano haben wir in den zurückliegenden Jahren einen Verkehrsknoten mit vielfältigen Verbindungen nach Italien aufgebaut. Dies geschah gegen den dauernden Widerstand von seiten der italienischen Behörden, denen allerdings die Tatsache des europapolitischen Alleingangs der Schweiz eine komfortable Basis für die Verweigerung des freien Marktzugangs bot. Dazu kommt, dass leider auch der kommerzielle Erfolg dieser Operation hinter den Erwartungen zurückblieb. Aus diesen Gründen haben wir das Angebot bereits 1996 der Nachfrage entsprechend redimensioniert und die Linie Lugano–Rom eingestellt. 1997 werden wir als Folge der italienischen Politik auch die Linie von Lugano nach Bologna streichen sowie die Frequenz der Flüge nach Venedig, Florenz und Neapel reduzieren. Wir sind aber vom Standort Lugano nach wie vor überzeugt und hoffen, dass diese Massnahmen dazu führen werden, das Streckenergebnis ab

Mit der Crossair zum beliebten Europa-Park im badischen Rust.







Ganz oben: Auszeichnung zur «Regionalfluggesellschaft des Jahres 1996/97» durch die «ERA» (Europäische Vereinigung der Regional-Fluggesellschaften) in Hannover (3. Okt. 1996). Darunter: Der EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg feiert sein 50jähriges Jubiläum (11. Mai 1996).

Lugano in Zukunft wieder auszugleichen.

Der Bedarfsluftverkehr (Charter) ist durch die Übernahme des Kurzstreckenverkehrs von der Balair/CTA zu einem wichtigen Standbein der Crossair geworden. Von unseren acht McDonnell-Douglas MD-82/83 werden heute deren sechs vorwiegend im Charterverkehr zwischen der Schweiz und Feriendestinationen in ganz Europa und Nordafrika eingesetzt. Das Ergebnis dieses Betriebszweiges ist trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und starker Konkurrenz insgesamt zufriedenstellend. Eines der MD-82/83 Flugzeuge fliegt in knallroter Farbe mit der Rumpfaufschrift «McDonald's». Es handelt sich um ein innovatives und familienfreundliches Gemeinschaftsprodukt von Crossair, McDonald's und Hotelplan. Der «fliegende Hamburger» namens «McPlane™» wird exklusiv und mit grossem Erfolg für die Reiseorganisation Hotelplan eingesetzt.

Im Laufe des Berichtsjahres haben wir in allen unseren Düsenflugzeugen ein neues Zweiklassenkonzept eingeführt. Ein Vorhang trennt den vorderen Kabinenteil ab und schafft eine auch räumlich separate Business-Class. Die Business-Class-Passagiere kommen in den Genuss von mehr Komfort (Beinfreiheit) und eines differenzierten Verpflegungs- und Betreuungskonzepts. Mit dieser Konzeptänderung entsprachen wir einem Wunsch unserer Business-Class-Kunden. In den Propellerflugzeugen der Typen Saab 2000 Concordino und Saab 340 Cityliner bleibt wegen der beschränkten Platzverhältnisse die bisherige Einheitsklasse bestehen.

## Betrieb

Wie in den Vorjahren konnte 1996 der Flugbetrieb ohne grössere Probleme und glücklicherweise ohne ernsthafte Zwischenfälle abgewickelt werden. In bezug auf die Pünktlichkeit leiden wir wie alle Fluggesellschaften – insbesondere in den grossen europäischen Drehscheiben-Flughäfen – unter den zunehmenden Engpässen der Infrastruktur. Im Bewusstsein, dass Pünktlichkeit eines der wichtigen Qualitätsmerkmale einer Fluggesellschaft ist, unternehmen wir alles in unserem Einflussbereich stehende, um die Situation zu verbessern.

An Flugzeug-Zugängen verzeichneten wir: 9 Saab 2000 Concordino, 7 Avro RJ100 Jumbolino und 3 McDonnell-Douglas MD-82/83. An den Hersteller zurückgegeben wurden 2 geleaste Avro BAe146-300 (Vorgängermodell des Avro RJ85/100 Jumbolino). Mit Ausnahme von 3 Saab 2000 Concordino, welche 1997 zu uns stossen, ist damit die Flottenexpansion vorerst abgeschlossen.

Die Crossair betreibt derzeit eine Flotte von 62 Flugzeugen vier verschiedener Grundtypen. Pro Wochentag werden ca. 400 Flüge absolviert. Im Vergleich zu früher, als wir eine kleinere und dazu wesentlich homogenere Flotte betrieben, führt dies zu einer bedeutend komplexeren Operation. Wir sind sehr zufrieden, dass uns die Umstellung dank dem Einsatzwillen unseres fliegenden und technischen Personals gelungen ist.



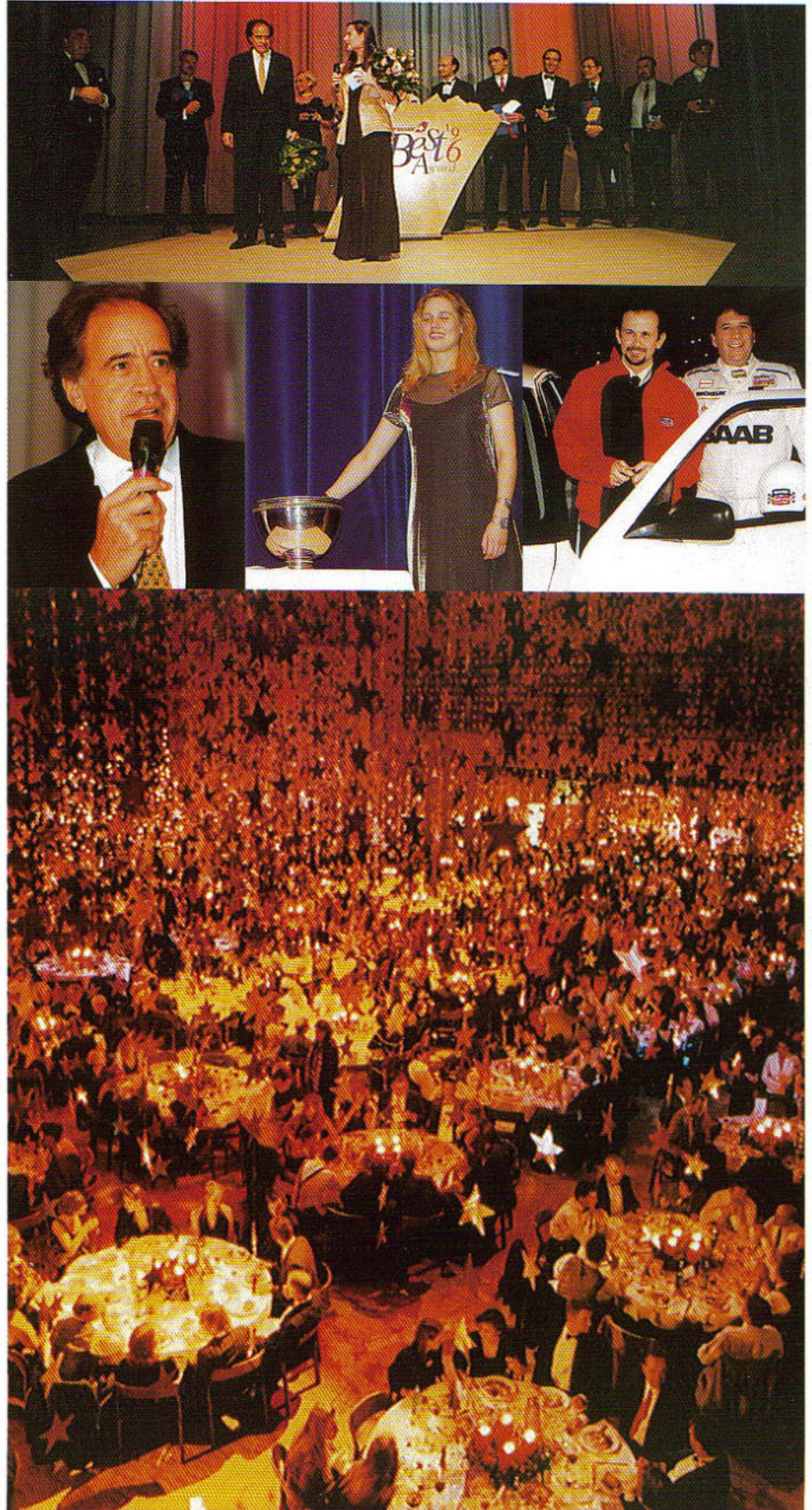
## Mitarbeiter, Organisation

Die Crossair beschäftigte Ende 1996 2280 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 404 oder 22% mehr als im Vorjahr. Vom gesamten Zuwachs entfielen rund 90% auf die operativen Unternehmensbereiche, insbesondere auf Piloten und Hostessen. Das Ziel, durch den Produktionsaufbau die Effizienz in Verwaltung und Betrieb zu steigern, wurde grösstenteils erreicht. Folgende Vergleichszahlen verdeutlichen dies: In den letzten zwei Jahren erhöhte sich bei einem Umsatzwachstum von 87% die Mitarbeiterzahl insgesamt um 66%. In den Bereichen Administration und Verkauf betrug der Personalzuwachs 22%, in den produktiven Bereichen (Besatzungen, Technik) dagegen 77%.

Das dynamische Jahr 1996 stellte sehr hohe Anforderungen an das Crossair-Personal. Die internen Strukturen mussten dem höheren Produktions- und Geschäftsvolumen angepasst werden. So wurde die Geschäftsleitung durch die Schaffung der zusätzlichen (dritten) Division «Produkt Management» neu strukturiert. Unter der Leitung von Josef Felder sind in diesem Bereich die Abteilungen «Netzwerk Management», «Product Services» und «Kabinenbesetzung» zusammengefasst.

Aufgrund des gesteigerten Verkehrsvolumens haben wir zudem in Genf eine neue Basis für Besatzungen – nach Basel, Zürich und Lugano unsere vierte – mit total 208 Piloten und Hostessen eröffnet.

Die ganz spezielle Unternehmenskultur ist ein wichtiger Erfolgsfaktor der Crossair. Dies gilt besonders in diesen hektischen Zeiten des Wandels, in denen von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern grosses Engagement gefordert wird. Deshalb ist die Schaffung und die Pflege eines positiven Arbeitsklimas eine der wichtigsten Aufgaben des Manage-



Impressionen vom Weihnachtsfest der Crossair im grossen Festsaal der Messe Basel (21. Dez. 1996).





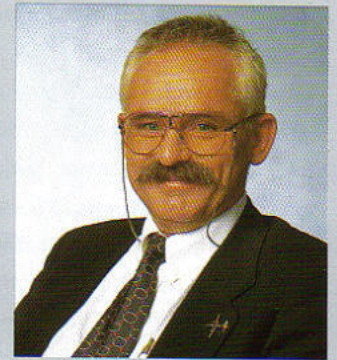
**Moritz Suter**



**Dr. Jürgen Termin**



**Thomas Hofmann**



**Fritz Grotz**



**Josef Felder**



**Marcel Klaus**



**Horst Salomon**



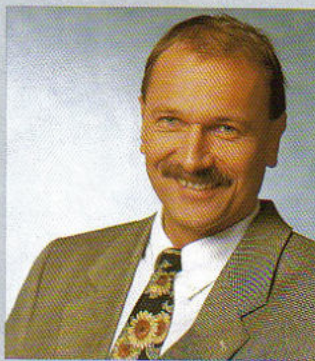
**Hans Maurer**



**Marco Ostini**



**Lionel Bossy**



**André Dosé**



**Franz Meyer**



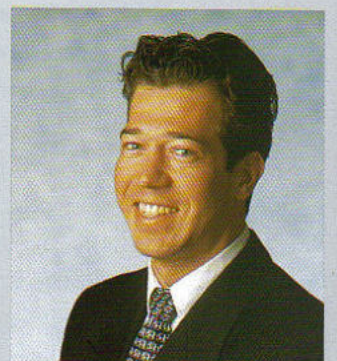
**Paul Kurrus**



**Bettina Schaub**



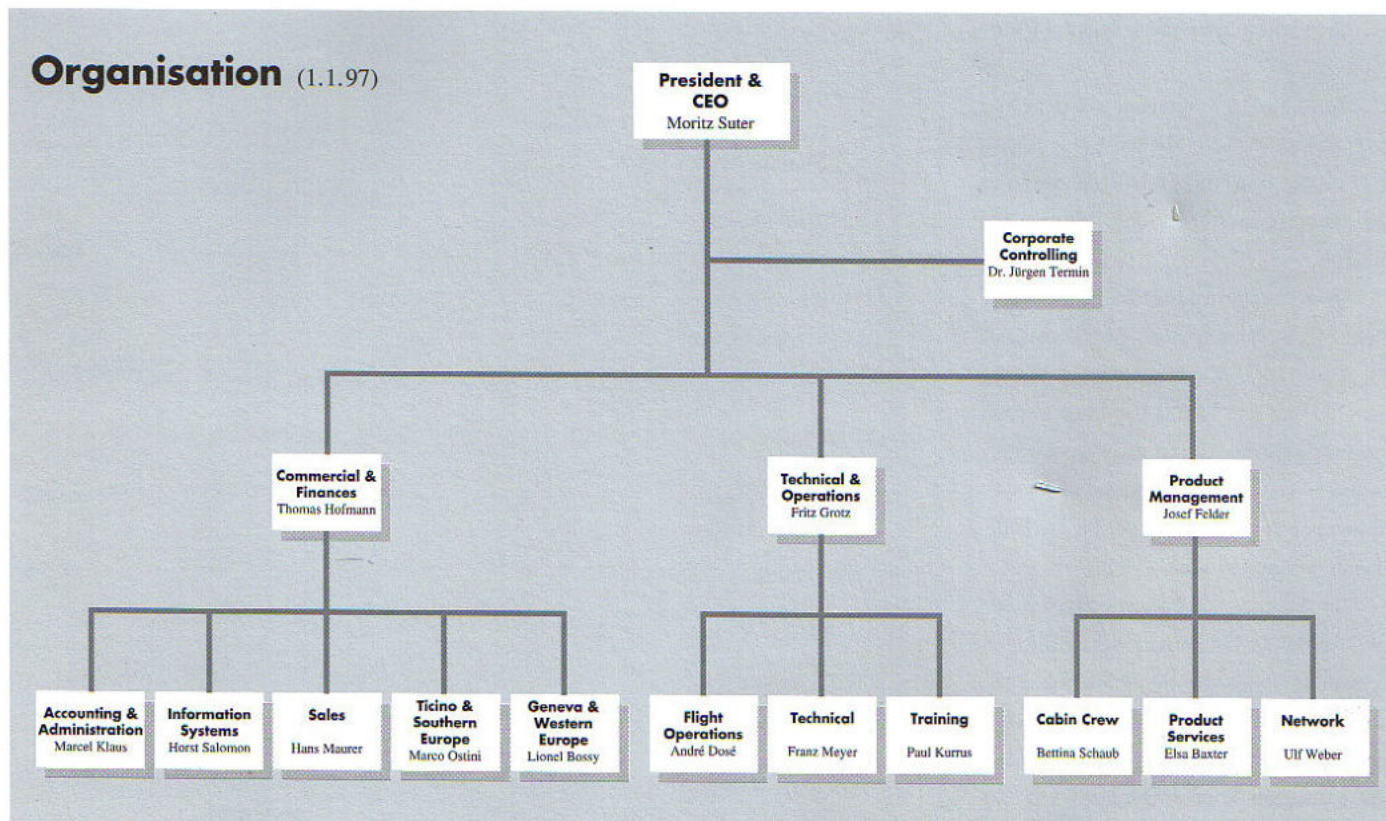
**Elsa Baxter**



**Ulf Weber**



## Organisation (1.1.97)



ments. Dazu gehören Unternehmensstrukturen, die durch den Verzicht auf unnötige Hierarchien so offen gebaut sind, dass neue, erfolgversprechende Ideen gefördert und möglichst schnell realisiert werden können.

## Beteiligungen

Im Januar 1996 verkaufte die Crossair ihre 38prozentige Beteiligung an der schottischen Regional-Fluggesellschaft Business Air. Grund war einerseits der Wegfall von Synergien auf technisch-operationellem Gebiet und andererseits das Bestreben, der Business Air eine Neuorientierung im Rahmen der gewandelten Struktur des europäischen Luftverkehrs zu erlauben. Wie bereits im Geschäftsbericht 1995 erwähnt, wurde diese Beteiligung schon 1995 in vollem Umfang wertberichtet.

Die Crossair Catering AG, an welcher die Crossair mit 25% beteiligt ist, hat wie in den Vorjahren sehr erfolgreich gearbeitet und weist für das Geschäftsjahr ein sehr gutes finanzielles Ergebnis aus.

Im Dezember 1996 gründete die Crossair in Kooperation mit Vista Reisen Basel die Cross Travel Club AG. Die Geschäftsidee liegt darin, für anspruchsvolle Clubmitglieder Reisen der Luxusklasse nach verschiedenen Ferndestinationen anzubieten. Für diese Reisen wird eine 156plätzig MD-83 der Crossair mit einer 84 Plätze umfassenden First-Class-Bestuhlung versehen. Reisen, die sich durch besondere Dienstleistungen, durch Komfort und Exklusivität von anderen Arrangements abheben, erfreuen sich einer steigenden Nachfrage und entsprechen somit einem Marktbedürfnis. Die Gäste der Cross Travel Club AG werden auf der gesamten Reise nebst Reisebegleitern auch von einem Arzt begleitet, und für Übernachtungen stehen jeweils die besten Unterkünfte zur Verfügung.



**Ausblick auf das Jahr 1997**

Auch für 1997 rechnen wir mit einer gedämpften wirtschaftlichen Entwicklung in Europa und mit anhaltend starkem Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften.

In der ersten Hälfte des Jahres 1997 werden die letzten drei von insgesamt 25 Saab 2000 Concorde in Dienst gestellt. Vier Saab 340B Cityliner werden langfristig verleast, und zwar gehen drei an die Fluggesellschaft Sakhavia im ost-sibirischen Jakutsk und einer an die Moldavian Airlines in Moldawien.

Im Flugbetrieb budgetieren wir für 1997 138 000 Flüge und 4,5 Millionen Passagiere, was im Vergleich zu 1996 einem Zuwachs von 13% entspricht. Bei einem Umsatzwachstum von ca. 12% auf 800 Millionen Franken rechnen wir mit einem deutlich besseren betrieblichen Ergebnis, aber mit einer Abnahme der Nebenerträge. Das Finanzergebnis erwarten wir etwa in der Größenordnung des Vorjahres.

Nach zwei Jahren starken Wachstums wird 1997 für die Crossair ein Jahr der Konsolidierung. In verschiedenen Bereichen sind Ergebnisverbesserungsprogramme im Gange, durch welche unsere betriebliche Effizienz noch einmal deutlich verbessert werden soll. Beispiele finden sich im Bereich Technik/Einsatzplanung (höhere Produktivität der Piloten und Hostessen) sowie Streckennetz (bessere Ausrichtung auf die Marktbefürfnisse sowie Konzentration der Kräfte auf die Verkehrsdrehscheibe «EuroCross» am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg).

Die Abschwächung des Schweizer Frankens gegenüber den europäischen Hauptwährungen wird sich einerseits positiv auf das Ertragsniveau auswirken









(höhere Einnahmen aus Tickets, die im Ausland verkauft werden). Ein schwächerer Franken verbessert zudem unsere Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ausländischen Gesellschaften, da ein grosser Teil unserer Kosten, insbesondere der Personalkosten, in Schweizer Franken anfällt. Auf der anderen Seite führt der hohe Kurs des US-Dollars teilweise zu

höheren Kosten bezüglich Wartung und Treibstoff.

Zusammen mit französischen Investoren bearbeitet die Crossair zurzeit ein Projekt zur Gründung einer neuen französischen Regionalfluggesellschaft am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg. Aus diesem Grund wurde im Januar 1997 die Gesellschaft «Europe Continen-

tal Airways» (ECA) gegründet und im Handelsregister eingetragen. An deren vorerst minimalem Aktienkapital ist die Crossair mit 35% beteiligt. Das Projekt ist zurzeit noch nicht entscheidungsreif, da noch verschiedene Marktabklärungen und Bewilligungsverfahren im Gange sind.

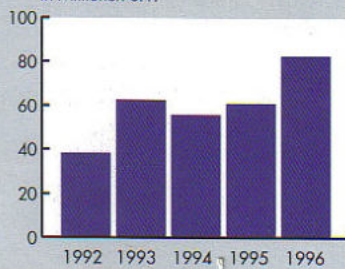






	Erläute- rungen	1996 (in SFr. 1000)	1995 (in SFr. 1000)
<b>Flugbetriebserträge</b>			
Passagen	1	547 095	382 291
Charter	2	129 428	30 707
Fracht, Post, Übergepäck		7 858	4 604
Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe	3	14 322	16 291
Übrige Erträge	4	31 156	27 715
Finanzerträge		8 442	3 192
<b>Total Ertrag</b>		<b>738 301</b>	<b>464 800</b>
<b>Personal- und Materialaufwand</b>			
Personalaufwand	5	151 966	110 239
Techn. Material- und Überholungsaufwand		59 034	44 078
Treibstoff	6	68 700	24 817
Miete und Leasing für Flugzeuge	7	81 391	33 867
Bodenorganisations-Fremdaufwand	8	135 597	78 689
Passagieraufwand	9	66 443	40 816
Provisionen		31 708	24 169
Versicherungen		6 118	2 331
Liegenschaftsaufwand		6 084	4 927
Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand	10	36 563	25 048
Finanzaufwand	11	7 668	10 239
Steuern		5 544	2 400
<b>Total Aufwand vor Abschreibungen</b>		<b>656 816</b>	<b>401 620</b>
<b>Ordentliches Ergebnis vor Abschreibungen</b>		<b>81 485</b>	<b>63 180</b>
Ausserordentlicher Aufwand		0	3 600
Ausserordentlicher Ertrag		0	0
<b>Unternehmerischer Cash Flow</b>		<b>81 485</b>	<b>59 580</b>
Abschreibungen		58 476	42 119
<b>Jahresgewinn</b>		<b>23 009</b>	<b>17 461</b>

**Cash flow**  
in Millionen SFr.





Das Geschäftsjahr 1996 war geprägt durch die im Jahre 1995 eingeleitete und im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossene Übernahme des Betriebes des 100-Platz-Segmentes der Swissair und der Eingliederung des Balair/CTA Kurzstrecken-Chartergeschäftes. Gleichzeitig wurde das Crossair-eigene Liniennetz um mehrere Destinationen erweitert. Die Flotte vergrösserte sich innert Jahresfrist um 13 auf total 62 Einheiten. Gleichzeitig wuchs der Personalbestand um 404 Mitarbeiter auf 2 280 Mitarbeiter (2 070 Vollzeitstellen).

Einen Wachstumssprung konnte der Charterverkehr verzeichnen. In diesem Segment verdoppelte sich die Anzahl der Flüge auf 11 835, die Anzahl der Charterpassagiere stieg auf 745 329 (Vorjahr 193 055).

Der sich abschwächende Schweizer Franken hatte vor allem im letzten Quartal der Berichtsperiode einen positiven Einfluss auf den Durchschnittsertrag. Gleichzeitig verteuerten sich dadurch die in Fremdwährung eingekauften Leistungen. Speziell zu erwähnen sind die Treibstoffkosten, welche neben dem US\$-Einfluss auch durch den Preisanstieg auf dem Rohölmarkt deutlich über den budgetierten Werten lagen.

Die Gesamterlöse sämtlicher Geschäftsfelder lagen bei SFr. 738 Mio. (+59% gegenüber Vorjahr), das Total der Aufwendungen bei SFr. 715 Mio. (+60% gegenüber Vorjahr). Darin sind für nichtbetriebsnotwendige Zusatzabschreibungen SFr. 3 Mio. und SFr. 8 Mio. für die Mitarbeiter-Gewinnbeteiligung enthalten. Der Reingewinn liegt mit SFr. 23 Mio. 32% über dem Vorjahreswert (SFr. 17,5 Mio.).

Erträge

1 Passagen (+43%)

Die Anzahl der Linienflüge erhöhte sich gegenüber Vorjahr auf 114 913 (+34%), die Anzahl der transportierten Linienpassagiere stieg auf 3,2 Mio. Die Nachfrage konnte mit dem deutlich erweiterten Sitzplatzangebot (6,6 Mio.) nicht vollumfänglich Schritt halten; die durchschnittliche Sitzplatzauslastung betrug 49%. Der durchschnittliche Ertrag pro Passagier entwickelte sich je nach Destination unterschiedlich. Aufgrund des veränderten Streckennetzes (Länge des Fluges / Touristische Destinationen) reduzierte sich jedoch der durchschnittliche Ertrag pro Sitzplatzkilometer.

2 Charter (+321%)

Im Charterverkehr wurden hauptsächlich die neu zur Flotte gestossenen MD-82/83 eingesetzt. Nach wie vor kamen wie in den Vorjahren die Flugzeuge des Typs Saab 340 Cityliner, Saab 2000 Concordino und Avro RJ85 Jumbolino zum Einsatz. Die Anzahl der Flüge verdoppelte sich im Berichtsjahr auf 11 835, die Anzahl der Charterpassagiere stieg auf 745 329 (Vorjahr 193 055).

3 Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe (-12%)

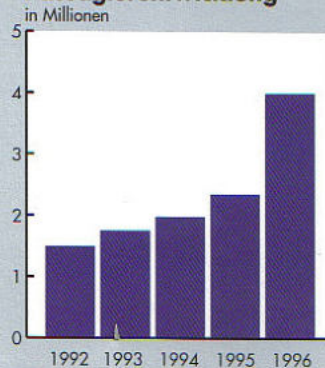
Durch den Flottenaufbau mussten die bestehenden technischen Kapazitäten hauptsächlich für den Unterhalt der eigenen Flugzeuge eingesetzt werden und Fremdwartungsaufträge konnten nicht mehr im gleichen Mass wie im Vorjahr durchgeführt werden.

4 Übrige Erträge (+12%)

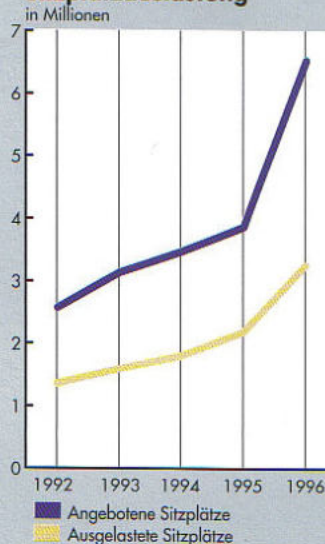
	1996 (in SFr. 1000)	1995 (in SFr. 1000)
Leasing/Mietertrag	4 642	6 166
Schulung	3 927	4 156
Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen	10 589	7 445
Kommissionen	1 460	1 658
Andere Erträge	10 538	8 290
<b>Total</b>	<b>31 156</b>	<b>27 715</b>

In der Position «Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen» ist der Verkauf von 5 Saab 340A Cityliner enthalten. Die Position «Andere Erträge» beinhaltet Umsätze aus Flugzeug- und Passagierabfertigung, Verkauf und Wartung von selbst entwickelter Software sowie Kompensationszahlungen von Saab Aircraft AB und British Aerospace Regional Aircraft Ltd. (Avro).

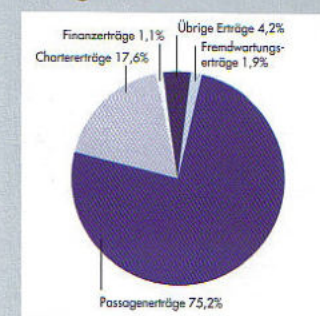
Passagierentwicklung



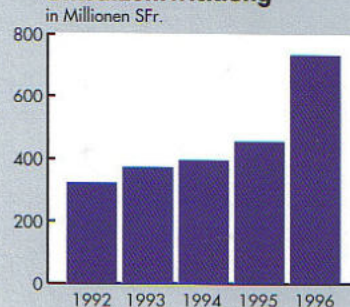
Sitzplatzauslastung



Erträge 1996

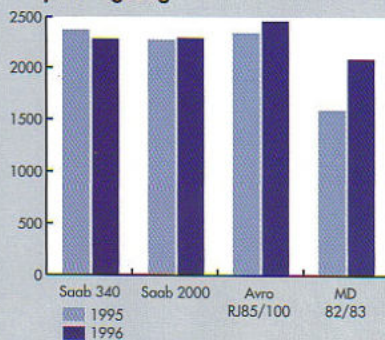


Umsatzentwicklung

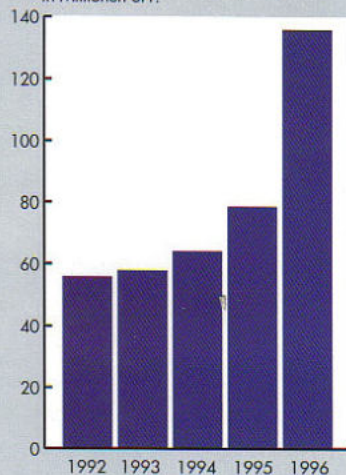




**Flugstunden pro Flugzeug**



**Bodenorganisations-Fremdaufwand**  
in Millionen Sfr.



## Aufwand

### 5 Personalaufwand (+38%)

	1996 (in SFr. 1000)	1995 (in SFr. 1000)
Löhne, Gehälter und übriger Personalaufwand	125 296	90 643
Gewinnbeteiligung	8 000	6 000
Aufwendungen für betriebliche Altersvorsorge, Sozialversicherungen und übriger Sozialaufwand	18 670	13 596
<b>Total</b>	<b>151 966</b>	110 239

Per 31. Dezember 1996 beschäftigte Crossair 2280 Mitarbeiter (Vorjahr 1876), umgerechnet in Vollzeitstellen 2070 (Vorjahr 1711). Die Gewinnbeteiligung stellt einen variablen Lohnbestandteil dar, der je nach Geschäftsgang ausgeschüttet wird.

### 6 Treibstoff (+177%)

Durch die Produktionszunahme (Flugstunden +50%) und durch den Einsatz von grösserem Fluggerät ergaben sich in der Berichtsperiode entsprechende Mehraufwendungen. Im weiteren wirkten sich die Abschwächung des Schweizer Francs gegenüber der US-Währung sowie die steigenden Preise an den Rohölmärkten deutlich negativ aus.

### 7 Miete und Leasing für Flugzeuge (+140%)

	1996 (in SFr. 1000)	1995 (in SFr. 1000)
Miete	22 336	12 066
Leasing	59 055	21 801
<b>Total</b>	<b>81 391</b>	33 867

Per Jahresende befanden sich 8 Avro RJ100 Jumbolino und 10 Saab 2000 Concordino im langfristigen Leasing.

### 8 Bodenorganisations-Fremdaufwand (+72%)

	1996 (in SFr. 1000)	1995 (in SFr. 1000)
Landegebühren	30 051	18 850
Handlinggebühren	74 370	42 494
Flugsicherung	31 176	17 345
<b>Total</b>	<b>135 597</b>	78 689

Durch die Produktionssteigerung und den Einsatz von grösserem Fluggerät ergaben sich auch erhöhte Aufwendungen im gesamten Bereich der Bodenorganisation. Sowohl die Landegebühren als auch die Flugsicherungsgebühren können von Crossair nur in beschränktem Mass beeinflusst werden. Massgebend dafür sind die entsprechenden Tarife. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in diesen Positionen nur Aufwendungen im Zusammenhang mit Crossair-eigenen Flügen enthalten sind. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch die Swissair abgerechnet.



## 9 Passagieraufwand (+63%)

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
Service an Bord	36 588	23 614
Passagiertaxen	19 356	9 626
Computerreservationssysteme	7 721	5 658
Übriger passagierabhängiger Aufwand	2 778	1 918
<b>Total</b>	<b>66 443</b>	40 816

Die Anzahl der beförderten Passagiere (Linie und Charter) erhöhte sich in der Berichtsperiode auf 4 Millionen (+73%). Wie unter Punkt 8 sind in dieser Position nur Aufwendungen für Crossair-eigene Flüge enthalten. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch Swissair abgerechnet.

## 10 Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand (+46%)

Die ausgeweitete Geschäftstätigkeit erforderte hauptsächlich Zusatzaufwendungen im Bereich Public Relations, Werbung und Verkauf.

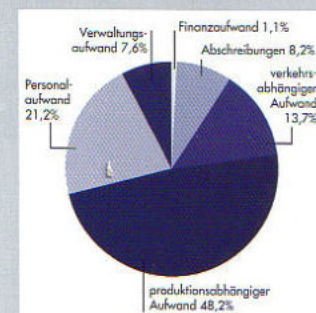
## 11 Finanzaufwand (-25%)

Die Erhöhung der Eigenkapitalbasis im Jahre 1995, die Rückzahlung der Optionsanleihe 1986-1996 sowie weitere Amortisationen von Immobilien- und Flugzeughypotheken bewirkten eine Reduktion der Fremdkapitalzinsen. Im weiteren profitierte Crossair vom tiefen Zinsniveau des Schweizer Frankens durch den Abschluss von langfristigen Kreditvereinbarungen mit variablem Zinssatz.

## 12 Abschreibungen (+38%)

In dieser Position ist die nichtbetriebsnotwendige Zusatzabschreibung für Hard- und Software in der Höhe von SFr. 3 Mio. enthalten.

**Aufwand 1996**





**Bilanz per  
31. Dezember 1996**

(vor Gewinnverwendung)

	Erläute- rungen	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
<b>Aktiven</b>			
<b>Anlagevermögen</b>			
Flugzeugpark	<b>13</b>	481 097	274 595
Sachanlagen	<b>14</b>	84 616	92 828
Beteiligungen	<b>15</b>	5 371	4 965
Vorauszahlungen	<b>16</b>	110 948	107 716
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>682 032</b>	<b>480 104</b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Materialbestände und Vorräte		26 575	22 204
Forderungen und transitorische Aktiven	<b>17</b>	88 456	85 078
Flüssige Mittel		39 772	89 324
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>154 803</b>	<b>196 606</b>
<b>Gesamtvermögen</b>		<b>836 835</b>	<b>676 710</b>
<b>Passiven</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital	<b>18</b>	328 500	328 500
Gesetzliche Reserve		7 830	6 950
Gewinnvortrag		10 121	7 727
Jahresgewinn		23 009	17 461
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>369 460</b>	<b>360 638</b>
<b>Fremdkapital</b>			
Langfristiges Fremdkapital			
Anleihen	<b>19</b>	0	15 000
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen	<b>20</b>	253 117	185 790
Kurzfristiges Fremdkapital			
Kreditoren und transitorische Passiven	<b>21</b>	173 607	91 871
Offene Transportdokumente		40 651	23 411
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>467 375</b>	<b>316 072</b>
<b>Gesamtkapital</b>		<b>836 835</b>	<b>676 710</b>



## Allgemeines

Das Bilanzbild hat sich in der Berichtsperiode hauptsächlich durch den Flottenzuwachs verändert. Dementsprechend erhöhten sich die langfristigen Kredite respektive reduzierten sich die liquiden Mittel. Die eigenen Mittel betragen 44% (Vorjahr 53%) der Bilanzsumme. Die Leasingverbindlichkeiten sind im Anhang aufgeführt. Die ordentlichen Abschreibungen auf den eigenen Flugzeugen betragen im Geschäftsjahr 33,4 Mio. Franken. Der Buchwert entspricht 67,7% der ursprünglichen Anschaffungswerte. Das Durchschnittsalter der durch Crossair operierten Flotte beträgt 3,6 Jahre (Vorjahr 4,2 Jahre).

## Aktiven

### 13 Flugzeugpark

	1996 (in SFr. 1000)		1995 (in SFr. 1000)	
Flugzeuge	609 713		405 490	
kumulative Abschreibungen	-196 926	412 787	-200 347	205 143
Einbauten in geleasten Flugzeugen	21 977		22 002	
kumulative Abschreibungen	-9 279	12 698	-7 774	14 228
Flugzeugwechselteile	122 568		122 369	
kumulative Abschreibungen	-66 956	55 612	-67 145	55 224
<b>Total</b>	<b>481 097</b>		274 595	

In der Berichtsperiode waren bei den Flugzeugen sowohl Zu- wie auch Abgänge zu verzeichnen. Neu bilanziert sind 8 Saab 2000 Concordino sowie 4 Avro RJ100 Jumbolino. Veräussert wurden 5 Saab 340A Cityliner. Die Flugzeuge im langfristigen Leasing sind auf der separaten Darstellung «Flottenbestand per 31.12.1996» ersichtlich. Die entsprechenden Crossair-spezifischen Einbauten wurden aktiviert.

### 14 Sachanlagen

	1996 (in SFr. 1000)		1995 (in SFr. 1000)	
Immobilien	74 842		75 042	
kumulative Abschreibungen	-14 458	60 384	-12 310	62 732
Mobilien und Einrichtungen	58 774		56 554	
kumulative Abschreibungen	-34 542	24 232	-26 458	30 096
<b>Total</b>	<b>84 616</b>		92 828	

### 15 Beteiligungen

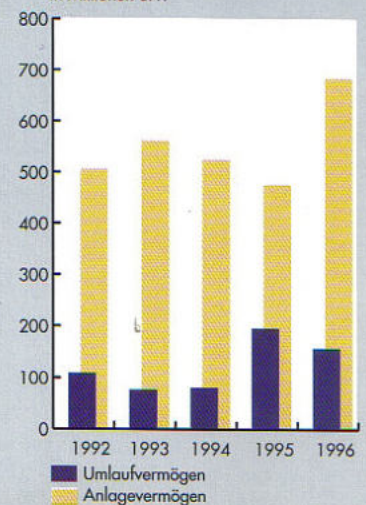
Crossair nahm an der Kapitalerhöhung der Alpar AG, Bern, teil und hält nach wie vor den gleichen kapitalmässigen Anteil wie im Vorjahr (20%). Im weiteren erwarb Crossair einen Anteil von 25% (SFr. 100 000) an der neu gegründeten Gesellschaft Cross Travel Club AG, Basel. Die weiteren Details der Beteiligungen sind im Anhang ersichtlich.

### 16 Vorauszahlungen

Unter dieser Position sind sämtliche Vorauszahlungen für die im Jahre 1997 zur Auslieferung gelangenden Flugzeuge (Saab 2000 Concordino), für langfristig abgeschlossene Leasing-Geschäfte sowie für Projekte in Arbeit enthalten. Ausserdem beinhaltet sie die vorausbezahlte Gebäudemiete (Baurecht) an den EuroAirport in Basel Mulhouse Freiburg.

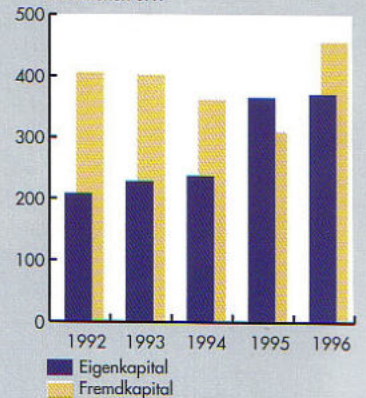
### AV/UV-Verhältnis

in Millionen SFr.



### EK/FK-Verhältnis

in Millionen SFr.





**17 Forderungen und transitorische Aktiven**

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
Forderungen gegenüber Fluggesellschaften, Kunden, Agenten und andere Guthaben Dritter	54 290	39 820
Forderungen gegenüber nahestehenden Gesellschaften und Aktionären	31 420	35 087
Transitorische Aktiven	2 746	10 171
<b>Total</b>	<b>88 456</b>	85 078

Die auf den obigen Positionen notwendigen Wertberichtigungen wurden von den Aktiven direkt in Abzug gebracht.

**Passiven****18 Aktienkapital**

Das Aktienkapital setzt sich wie folgt zusammen:

76 000 Inhaberaktien zu nominal SFr. 500.-	SFr.	38 000 000
1 162 000 Namenaktien zu nominal SFr. 250.-	SFr.	290 500 000
<b>Total</b>	<b>SFr.</b>	<b>328 500 000</b>

**19 Anleihen**

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
3 1/4% Optionsanleihe 1986-10.1.1996	<b>0</b>	15 000

Die Optionsanleihe wurde per Verfalldatum zurückbezahlt.

**20 Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen**

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber Dritten	251 917	184 590
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Gesellschaften und Aktionären	1 200	1 200
<b>Total</b>	<b>253 117</b>	185 790



**21 Kreditoren und transitorische Passiven**

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
Kreditoren gegenüber Dritten	16 273	29 963
Kreditoren gegenüber nahe- stehenden Gesellschaften und Aktionären	11 053	7 958
Transitorische Passiven	146 281	53 950
<b>Total</b>	<b>173 607</b>	91 871

Diese Position umfasst sämtliche Kreditorenverpflichtungen, Rückstellungen für Personalversicherungen, Rückstellungen für den Flugbetrieb (Treibstoff, Landegebühren, Passagiertaxen etc.), sämtliche Marchzinsen sowie Abgrenzungen im Zusammenhang mit dem Flugzeugunterhalt.

**Flotte** (Stand 31.12.1996)

	Sitze	Bilanziert	Langfristig von Crossair geleast	Beim Hersteller in Modifikation	Total bei Crossair in Operation	Bestellt (Ablieferungsjahr)	Altersdurchschnitt in Jahren
Saab 340A Cityliner	33	0	1	0	1		10,5
Saab 340B Cityliner	33	11	4	0	15		6,6
Saab 2000 Concordino	50	12	11	1	22	2 (97)	1,3
Avro RJ85 Jumbolino	82	4	0	0	4		3,6
Avro RJ100 Jumbolino	97	4	8	0	12		0,8
McDonnell Douglas MD-82/83	149/161	0	8	0	8		8,4
<b>Total</b>		<b>31</b>	<b>32</b>	<b>1</b>	<b>62</b>		<b>3,6</b>



## Anhang der Jahresrechnung 1996

Die Rechnungslegung der Crossair erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizerischen Gesetzgebung. Es liegen ihr ursprüngliche Beschaffungswerte zugrunde. Das Geschäftsjahr stimmt mit dem Kalenderjahr überein.

Aufwendungen und Erträge in Fremdwährungen sind zu den Durchschnittskursen des entsprechenden Monats in die Erfolgsrechnung übernommen, Anlagen sind zum Tageskurs im Zeitpunkt der Zahlung bzw. bei Terminkäufen zum Kontraktkurs in Schweizer Franken aktiviert. Die Umrechnung von Fremdwährungspositionen im Umlaufvermögen in Schweizer Franken erfolgt zum Jahresendkurs.

Einzelgegenstände im Wert von mehr als SFr. 3 000 werden in der Anlagebuchhaltung aktiviert und über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Anschaffungen unter SFr. 3 000 werden direkt der Erfolgsrechnung belastet. Das Anlagevermögen ist zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der kumulativen Abschreibungen eingesetzt.

Für gefährdete Guthaben wurden angemessene Rückstellungen in Abzug gebracht.

Den in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen ordentlichen Abschreibungen liegen betriebswirtschaftliche Überlegungen zugrunde.

### Verpfändete Aktiven

Der Gesamtbetrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten oder abgetretenen Aktiven per 31.12.1996 beläuft sich auf total 266 Mio. Franken. Dieser Betrag unterteilt sich folgendermassen:

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
Immobilien	6 995	6 886
Flugzeuge	225 051	167 876
Mobilien und Einrichtungen	6 740	8 685
Vorauszahlungen	27 247	26 208
<b>Total</b>	<b>266 033</b>	209 655

### Leasing-Verbindlichkeiten

Der Gesamtbetrag der nicht bilanzierten Leasing-Verbindlichkeiten per 31.12.1996 beträgt 529,5 Mio. Franken (Vorjahr SFr. 366,8 Mio.). Der Berechnung liegen die aktuellen Zinssätze zugrunde; diese werden laufend den Marktverhältnissen angepasst.

### Brandversicherungswerte der Sachanlagen

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
Immobilien	76 124	81 282
Mobilien	62 554	38 850
Flugzeuge	650 570	357 650
Flugzeug-Wechselteile	157 094	96 533
<b>Total</b>	<b>946 342</b>	574 315

### Verpflichtungen gegenüber der Personalvorsorgestiftung

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
<b>Total Verpflichtungen</b>	<b>0</b>	1 428



## Anleihenobligationen

	<b>1996</b> (in SFr. 1000)	<b>1995</b> (in SFr. 1000)
3 1/4% Optionsanleihe 1986-10.1.1996	<b>0</b>	15 000

## Beteiligungen

Name	Nominelles Aktienkapital	Anteil Crossair
AFS AG, Kloten	SFr. 1 000 000 (davon 50% einbezahlt)	80,0%
Alpar AG, Bern	SFr. 4 597 500	20,0%
CPS AG, Basel	SFr. 2 000 000	100,0%
Crossair Catering AG, Kloten	SFr. 1 000 000	25,0%
Cross Travel Club AG, Basel	SFr. 400 000	25,0%
Luganair AG, Agno	SFr. 400 000	100,0%

## Bedeutende Aktionäre gemäss Art. 663c OR

	Stimmrechtsmässiger Anteil
Swissair AG, Zürich	70,9% (Vorjahr 70,2%)

Es bestehen keine weiteren nach Art. 663b OR ausweispflichtigen Sachverhalte.



Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der Crossair,  
Aktiengesellschaft für europäischen Regionalluftverkehr, Basel

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Crossair, Aktiengesellschaft für europäischen Regionalluftverkehr, für das am 31. Dezember 1996 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes Gesetz und Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

P. Hess	R. Meier
dipl. Bücherexperte	dipl. Bücherexpertin
Leitende Revisoren	

Zürich, 21. Februar 1997



Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 10. Juni 1997 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 1996.
2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1996.

	SFr.
3. Verwendung des verfügbaren Bilanzgewinnes von	33 130 215
<hr/>	
wie folgt:	
Zuweisung an die gesetzliche Reserve	1 600 000
Dividende von brutto 6% auf das Aktienkapital von SFr. 328,5 Mio.	19 710 000
Dividende für 120 000 Genussscheine von SFr. 6.– je Genussschein	720 000
Vortrag auf neue Rechnung	11 100 215
	<hr/>
	33 130 215



<b>Verkehrsleistungen</b>	<b>1996</b>	<b>1995</b>	<b>1994</b>	<b>1993</b>	<b>1992</b>
Anzahl Etappenflüge	126 748	91 650	83 316	76 408	67 832
davon Linienflüge	114 913	85 738	79 413	72 942	63 720
davon Charterflüge und andere	11 835	5 912	3 903	3 466	4 112
Anzahl Flugstunden	132 307	88 368	77 399	70 811	63 961
davon Linienflüge	114 822	80 897	72 254	66 400	58 102
davon Charterflüge und andere	17 484	7 471	5 145	2 369	5 859
Beförderte Etappenpassagiere	3 974 676	2 302 597	1 974 185	1 740 735	1 432 279
davon Linienpassagiere	3 229 347	2 109 542	1 864 093	1 653 905	1 335 484
davon Charterpassagiere und andere	745 329	193 055	110 092	86 830	96 795
Angebotene Sitzplätze (Linienverkehr)	6 625 285	3 995 980	3 505 434	3 143 655	2 634 824
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (Linienverkehr)	49%	53%	53%	53%	51%
Angebotene Tonnenkilometer (in 1000)	494 932	199 842	151 743	123 375	103 060
Ausgelastete Tonnenkilometer (in 1000)	258 114	98 228	71 696	57 631	48 084
Beförderte Fracht und Post (kg)	4 550 958	3 050 195	2 299 508	1 874 971	2 156 480
<b>Personalbestand</b> (per 31.12.)					
Total Mitarbeiter	2 280	1 876	1 420	1 303	1 187
Umgerechnet in Vollzeitstellen	2 070	1 711	1 284	1 175	1 087



<b>Ertrag und Aufwand</b> (in SFr. 1000)	<b>1996</b>	<b>1995</b>	<b>1994</b>	<b>1993</b>	<b>1992</b>
Passagen	547 095	382 291	325 107	287 686	244 439
Charter	129 428	30 707	22 444	18 801	20 458
Fracht, Post, Übergepäck	7 858	4 604	4 162	2 312	2 417
Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe	14 322	16 291	21 381	26 078	21 992
Andere Erträge	39 598	30 907	21 279	43 846	37 870
<b>Total Ertrag</b>	<b>738 301</b>	<b>464 800</b>	<b>394 373</b>	<b>378 723</b>	<b>327 176</b>
<b>Total Aufwand vor Abschreibungen</b>	<b>-656 816</b>	<b>-405 220</b>	<b>-339 517</b>	<b>-317 136</b>	<b>-289 027</b>
Unternehmerischer Cash Flow	81 485	59 580	54 856	61 587	38 149
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-58 476	-42 119	-38 713	-37 487	-37 015
<b>Erfolg</b>	<b>23 009</b>	<b>17 461</b>	<b>16 143</b>	<b>24 100</b>	<b>1 134</b>
<b>Bilanz per 31.12. vor Ergebnisverwendung</b> (in SFr. 1000)					
<b>Aktiven</b>					
Anlagevermögen	682 032	480 104	529 845	558 369	510 305
Umlaufvermögen	154 803	196 606	77 454	76 582	107 763
<b>Passiven</b>					
Eigenkapital	336 330	335 450	221 100	220 620	225 425
Fremdkapital	467 375	316 072	368 542	405 527	407 938
Bilanzgewinn/-verlust	33 130	25 188	17 657	8 804	-15 295
Bilanzsumme	836 835	676 710	607 299	634 951	618 068
<b>Dividendenantrag</b>	<b>6%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>	<b>3%</b>	<b>-</b>





**EuroAirport  
Basel Mulhouse Freiburg**

Postfach, 4002 Basel  
Telefon 061/325 25 25  
Telefax 061/325 32 68

**Bern**

Flughafen Bern  
3123 Belp  
Telefon 031/960 21 21  
Telefax 031/960 21 28

**Genève**

Boîte postale 191  
1215 Genève-Aéroport  
Téléphone 022/798 88 31  
Téléfax 022/798 22 11

**Lugano**

Via Aeroporto, 6982 Agno  
Telefono 091/610 12 12  
Telefax 091/610 12 13

**Zürich**

Postfach  
8058 Zürich-Flughafen  
Telefon 01/816 27 00  
Telefax 01/816 43 26

**Freiburg i. Br.**

Oberlinden 21  
D-79098 Freiburg  
Telefon +49 761/20 77 80  
Telefax +49 761/20 77 820