



*Crossair über der australischen Ostküste,  
nördlich von Sydney, New South Wales.*



*Die Schweizer Reisebitros wählten die Crossair zur besten Charter-Airline des Jahres.  
Der TRAVEL STAR AWARD wurde von der Fachzeitschrift TRAVEL INSIDE verliehen.*

Verwaltungsrat .....	3
Aktionärsadresse .....	6
Jahreschronik .....	10
Geschäftsergebnis .....	12
Produkt und Streckennetz .....	12
Betrieb .....	15
Mitarbeiter, Organisation .....	15
Beteiligungen .....	17
Organigramm .....	18
Ausblick auf das Jahr 1998 .....	18

### **Finanzielle Berichterstattung:**

#### **Crossair, Aktiengesellschaft für europäischen Regionalluftverkehr**

Grundsätze der Rechnungslegung .....	27
Erfolgsrechnung .....	28
Bilanz .....	29
Anhang der Jahresrechnung .....	30
Bericht der Revisionsstelle .....	40
Anträge an die Generalversammlung .....	41
5 Jahre im Überblick .....	42

#### **Crossair Gruppe**

Grundsätze der Gruppen-Rechnungslegung .....	44
Konsolidierte Erfolgsrechnung .....	46
Konsolidierte Bilanz .....	47
Anhang der konsolidierten Jahresrechnung .....	48
Konsolidierte Mittelflussrechnung .....	53
Anlagespiegel .....	54
Eigenkapitalentwicklung .....	54
Bericht der Konzernprüfer .....	55



# Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1997

## Verwaltungsrat

**Philippe Bruggisser**, Wohlen/AG, Präsident\*

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

**Otto Loepfe**, Steinmaur/ZH\* (bis 30. Oktober 1997)

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

**Georges P. Schorderet**, Hombrechtikon/ZH\*

**Dr. Alfred Wiederkehr**, Zürich\*

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

**Gianfranco Cotti**, Locarno/TI

**Claudio Generali**, Gentilino/TI

**Alex Kaufmann**, Bassersdorf/ZH

**François Lachat**, Porrentruy/JU

**Dr. Ralph Lewin**, Basel (seit 10. Juni 1997)

**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 (bis 10. Juni 1997)

**Olivier D.A. Vodoz**, Genève

\*Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

## Geschäftsleitung

**Moritz Suter**, Vorsitz,

Delegierter des Verwaltungsrates

(siehe Organigramm S.18)

## Revisionsstelle

**KPMG Fides Peat**, Zürich





## **Sehr geehrte Damen und Herren**

Das Jahr 1997 ist das bisher erfolgreichste Geschäftsjahr in der Geschichte der Crossair. Obwohl uns der volle Zugang zum europäischen Binnenmarkt nach wie vor verwehrt geblieben ist, ist es uns gelungen, unsere Marktposition im europäischen Regionalluftverkehr sowie die Rentabilität markant zu verbessern.

Dieses Ergebnis muss im Lichte der Tatsache gesehen werden, dass die Europäische Union im Jahre 1997 die Liberalisierung des Luftverkehrs auch auf reine Inlandflüge in den EU-Mitgliedstaaten (Kabotage) ausgedehnt hat. Im Gegensatz zu unseren Konkurrenten aus EU-Staaten konnten wir daraus jedoch keinen Nutzen ziehen, weil in den Luftverkehrsverhandlungen zwischen der Schweiz und der EU weiterhin kein Durchbruch erzielt wurde. Auf den Strecken zwischen der Schweiz und der EU konnten wir dagegen unsere Wettbewerbsstellung erfolgreich verteidigen. Generell kam uns dabei die weltweit ausserordentlich starke Zunahme der Passagiernachfrage zugute. Schätzungen zeigen, dass der internationale Passagierverkehr (in Passagier-Kilometern) gegenüber dem Jahr 1996 um rund 8% zugenommen hat. In dem für uns bestimmenden europäischen Markt betrug die Nachfragesteigerung sogar mehr als 10%. Es ist uns gelungen, diese günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfolgreich zu nutzen und 1997 über 40% mehr Sitzkilometer zu verkaufen als 1996. Der Gesamtumsatz konnte um beachtliche 21% erhöht werden. Damit wurde auch das gesteckte Umsatzziel deutlich übertroffen.

Einen massgeblichen Beitrag zur Ertragssteigerung leistete erneut das Chartergeschäft. Trotz schwieriger Marktbedingungen im Kurz- und Mittelstrecken-Charterverkehr ist es uns gelungen, uns in diesem Bereich, den wir erst vor etwa zwei Jahren von der Balair/CTA übernommen haben, erfolgreich durchzusetzen. Dank der Flottenerweiterung im Vorjahr konnte der Marktanteil in diesem Segment massiv ausgebaut werden.

Der Umsatz im Linienverkehr, sowohl auf dem eigenen Streckennetz als auch auf jenen Linienverbindungen, die im Auftrag der Swissair bedient werden, erfuhr ebenfalls einen erheblichen Zuwachs. Nennenswert ist ausserdem eine markante Zunahme der Erträge aus dem Verkauf von Ersatzteilen.

Erfreulicherweise hat es die Crossair geschafft, den Trend zu immer tieferen Durchschnittserträgen im Flugbetrieb zu bremsen. Dabei kam uns in der ersten Jahreshälfte das höhere Wechselkursverhältnis der meisten Fremdwährungen gegenüber dem Schweizer Franken zugute. Die Wechselkursentwicklung führte jedoch auch zu höheren Aufwendungen (z.B. bei Flugsicherungs-, Flughafen- und Abfertigungsgebühren sowie bei Unterhalts- und Treibstoffkosten) und hatte gesamthaft betrachtet für die Unternehmung eine eher negative Auswirkung, da mehr Kosten als Erträge in Fremdwährungen anfallen. Dank der gesunkenen Rohstoffpreise wirkte sich der stärkere US-Dollar nicht so negativ auf die Treibstoffkosten aus. Wir sind jedoch stolz, dass die Kosten insgesamt weniger stark zunahmen als die Erträge.



Bei einer solchen Entwicklung war ein ausserordentlich gutes Geschäftsergebnis zu erwarten. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Jahresgewinn fast verdoppelt werden. Unserem Personal gebührt hierfür ein grosses Lob und unsere aufrichtige Anerkennung. Der Verwaltungsrat hat daher entschieden, erneut eine substantielle Gewinnbeteiligung an die MitarbeiterInnen auszuschütten.

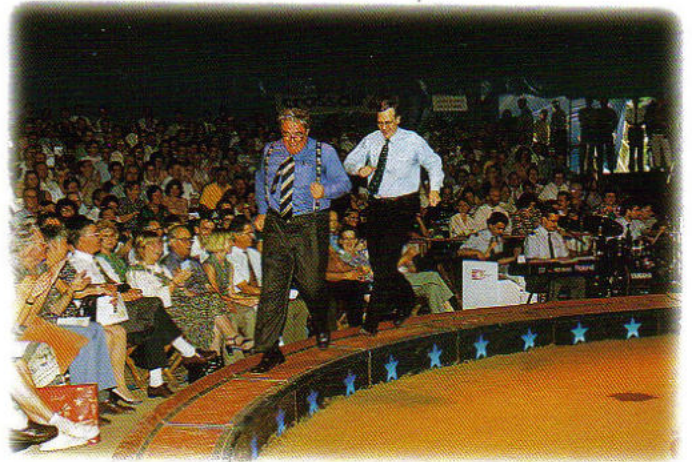
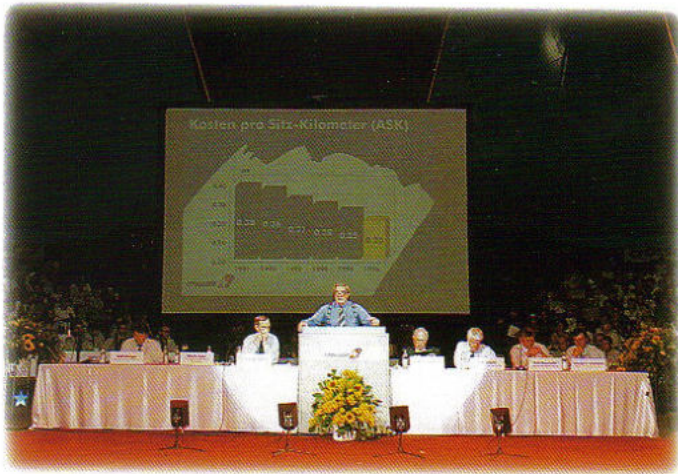
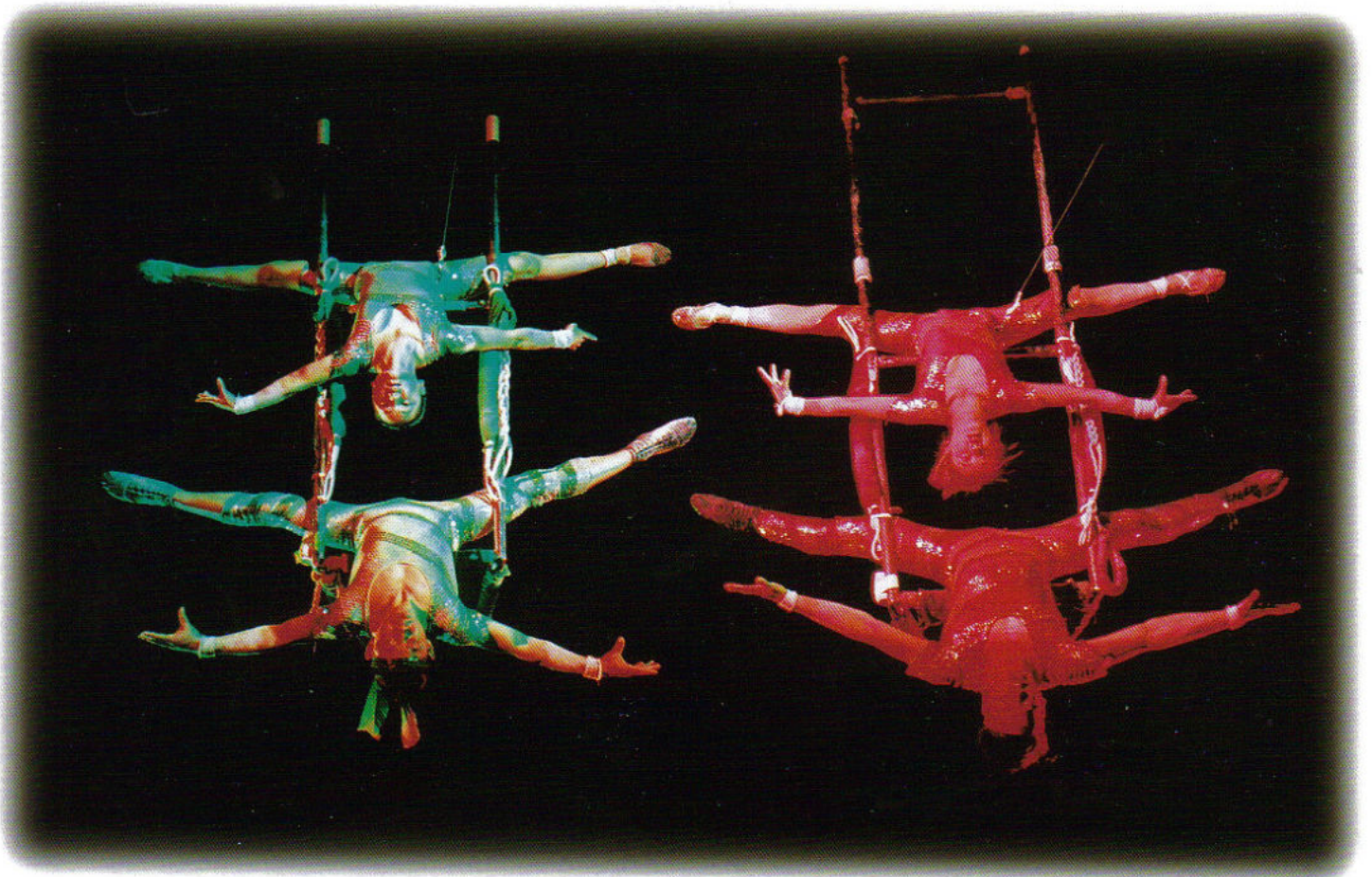
Der Flugbetrieb und die Technik standen im Berichtsjahr primär im Zeichen der angekündigten Konsolidierung und Optimierung. Die Flotte wurde nur um zwei Saab 2000 Concordino und um eine Boeing MD-83 erweitert. Hingegen wurden die Betriebsabläufe effizienter gestaltet.

In der Produktion wurde das Hauptaugenmerk auf die Optimierung des Streckennetzes gelegt. Aus Rentabilitätsgründen wurden einzelne Flugverbindungen eingestellt oder reduziert. Von der Kapazitätsbereinigung am stärksten betroffen waren die Verbindungen von und nach Lugano. In anderen Märkten, vor allem auf den Verkehrsknotenpunkten Zürich und Basel, wurden hingegen die Frequenzen erhöht, um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden. Nicht ohne Stolz stellen wir fest, dass die Qualität unserer Kundendienstleistungen trotz der markanten Expansionsentwicklung gehalten und in gewissen Bereichen sogar verbessert werden konnte. Dies wurde auch durch eine im Herbst durchgeführte Passagierumfrage bestätigt.

Die Entwicklung der nächsten Jahre wird erneut von einer starken Kapazitäts- und Angebots-erweiterung geprägt sein. Der Verwaltungsrat hat in diesem Sinne kürzlich einem bedeutenden Ausbau der Flotte um 12 weitere Flugzeuge im Laufe der kommenden zwei Jahre zugestimmt. Es handelt sich um vier Avro RJ100 Jumbolino, sechs Saab 2000 Concordino sowie zwei Boeing MD-83. Eine zusätzliche MD-83 wurde bereits Ende 1997 hinzugemietet. Gesamthaft wird die Crossair nach diesem Expansionsschub über einen Flottenbestand von 77 Einheiten verfügen.

Diese Expansion wird unser Unternehmen einmal mehr vor eine grosse Herausforderung stellen. Einerseits müssen mehrere hundert zusätzliche Arbeitskräfte rekrutiert und geschult werden. Andererseits verlangt eine solche Betriebsvergrösserung auch organisatorische Veränderungen sowie eine Stärkung der Planungs- und Führungsinstrumente. Der Verwaltungsrat hat in diesem Sinne auch einer Erweiterung des Crossair-Bürogebäudes auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg zugestimmt.

Hauptthema der Generalversammlung 1997 war die Vereinfachung der Aktienstruktur durch die Schaffung von Einheits-Namenaktien. Die bisherigen Besitzer von Inhaberaktien erhielten pro Aktie zwei Namenaktien und konnten somit ihre Stimmkraft verdoppeln. Sie kommen ausserdem als Namenaktionäre ab sofort auch in den Genuss von Fluggutscheinen. Die Generalversammlung erneuerte ferner das Mandat von neun Verwaltungsratsmitgliedern für weitere drei Jahre. Als Nachfolger des scheidenden Basler Regierungsrats Dr. Ulrich Vischer wurde Dr. Ralph Lewin neu in den Verwaltungsrat aufgenommen. Im Oktober gab Herr Otto Loepfe aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt aus dem Verwaltungsrat bekannt. Über seine Nachfolge wird an der Generalversammlung 1998 zu entscheiden sein. Während seiner drei-



Impressionen von der Generalversammlung im Circus Knie in Basel (10. Juni 1997).

jährigen Tätigkeit als Verwaltungsrat, wovon zwei Jahre (1994–1996) als Präsident, konnte die Zusammenarbeit zwischen Crossair und Swissair entscheidend vertieft werden. Für seinen wertvollen Einsatz im Dienste der Crossair möchten wir hiermit Herrn Loepfe ganz herzlich danken.

Das ausserordentlich gute Geschäftsergebnis veranlasst den Verwaltungsrat, der Generalversammlung im Sinne einer flexiblen Dividendenpolitik erneut eine Erhöhung der Dividende vorzuschlagen, nämlich von 6% im Vorjahr auf 10%. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, gebührt unser aufrichtiger Dank für das entgegengebrachte Vertrauen und Ihre Unterstützung unserer Geschäftspolitik. Der bevorstehende neuerliche Expansionsschub wird uns zwar vor grosse Herausforderungen stellen, er ist jedoch notwendig, um auch den künftigen Erfolg der Unternehmung zu sichern und neue Entwicklungsmöglichkeiten zu erschliessen. Wir sind zuversichtlich, dass das Crossair-Team mit ihrer Hilfe auch diesen Schritt bravourös meistern wird.

Basel, 31. März 1998

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bruggisser".

Philippe Bruggisser

Der Delegierte:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Moritz Suter".

Moritz Suter

## Januar:

- Beteiligung am Projekt zur Gründung der französischen Regionalfluggesellschaft Europe Continental Airways (ECA) mit Sitz auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg.

## Februar:

- Beginn des ersten Kreuzfluges «Out of Africa» im Auftrag der Cross Travel Club AG.



## März:

- Eröffnung der Linienverbindung Basel–Dresden.
- Optimierung des Streckennetzes.
- Einstellung der Verbindungen Zürich–Billund, Genf–Valencia,

Lugano–Bologna,  
Basel–Rom und  
Basel–Leipzig.

## April:

- Bilanzpressekonferenz mit über 200 Journalisten und Gästen.
- Eröffnung der Saison-Linienv Verbindung Basel–Ibiza.

## Mai:

- Ablieferung des 24. Saab 2000 Concordino.
- Eröffnung der Linien Genf–Stuttgart, Zürich–Friedrichshafen, Zürich–Bremen und Basel–Palma de Mallorca.
- Eröffnung der Saison-Linienv Verbindungen Basel–Dublin, Bern–Alicante und Zürich–Rostock.



## Juni:

- Ablieferung des 25. Saab 2000 Concordino.



- Ordentliche Generalversammlung im Zelt des Circus Knie in Basel mit über 2000 Aktionären.
- Die Generalversammlung beschliesst die Abschaffung der Inhaberaktien und die Einführung der Einheits-Namenaktie.



- Wahl von Dr. Ralph Lewin als Nachfolger von Dr. Ueli Vischer in den Verwaltungsrat.
- Ausschüttung einer Dividende von 6%.
- Eröffnung der Strecke Zürich–Sarajevo im Auftrag der Swissair.

## Juli:

- Verabschiedung des Direktors des EuroAirport

Basel Mulhouse Freiburg,  
Paul Rhinow.

- Offizielle Übernahme der  
Direktion des EuroAirport  
durch Urs Sieber. Die  
Schlüsselübergabe erfolgte  
im Crossair-Hangar vor  
zahlreichen geladenen  
Gästen aus Politik, Wirt-  
schaft und Kultur.



## August:

- Einstellung der Strecke  
Zürich–Friedrichshafen.

## September:

- Eröffnung der Strecken  
Basel–Friedrichshafen und  
Basel–Toulouse.
- Offizielle Einweihung der  
neuen Lärmschutz-  
einrichtung für Flugzeug-  
standläufe auf dem Euro-  
Airport Basel Mulhouse  
Freiburg.
- Crossair beteiligt sich mit  
DM 120 000 am Wieder-  
aufbau der Dresdner  
Frauenkirche und ver-

spricht, dem Aufbauprojekt  
bis ins Jahr 2001 einen  
Anteil am Erlös aus ihren  
Strecken nach Dresden  
zukommen zu lassen.

## Oktober:

- Eröffnung der Strecken  
Basel–Bordeaux,



Zürich–Basel–Bilbao und  
Zürich–Thessaloniki.

## November:

- Ablieferung der neunten  
MD-82/83.

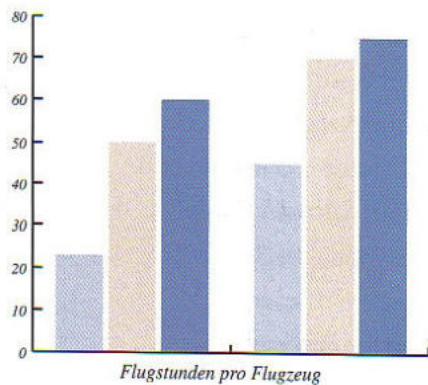
## Dezember:

- Erhöhung des Aktien-  
kapitals der französischen  
Regionalfluggesellschaft  
Europe Continental Air-  
ways auf FRF 20 Mio. mit  
einer 40%igen Beteiligung  
der Crossair. Bekanntgabe  
des Auftritts der Gesell-  
schaft unter dem Marken-  
namen Crossair Europe.
- Eröffnung der Saison-  
Linienverbindung  
London Heathrow–Sion.



## Geschäftsergebnis 1997

Das Jahr 1997 brachte uns einen erfreulichen Anstieg der Verkehrsleistungen sowohl im Linien- wie auch im Charterverkehr. Das Sitzplatzangebot im Linienverkehr stieg um 5% und die Zahl der Flüge um 4% (auf 120 040). 12,5% unserer Flüge, nämlich 17 105, entfielen auf den Charterverkehr. Insgesamt durften wir 4,7 Mio. Passagiere begrüßen (+19%), davon 3,6 Mio. im Linienverkehr und 1,1 Mio. (+53%) auf Charterflügen. Die durchschnittliche Sitzplatzauslastung verbesserte sich im Linienverkehr von 49% auf 51%.



Der Betriebserlös stieg im Vergleich zum Vorjahr um beachtliche 21% auf 883 Mio. Franken. Davon entfielen rund 19% auf Charterflüge; unsere Marktposition in diesem Geschäftsbereich hat sich somit beträchtlich verstärkt. Auch die übrigen Erträge konnten um 9% auf 49,7 Mio. Franken verbessert werden. Eine der positiven Folgen des Umsatzzuwachses ist die leichte Reduktion der Einheitskosten. Im Verbund mit einem praktisch auf Vorjahresniveau gehaltenen Durchschnittsertrag pro Passagierkilometer und der seit Jahren unverändert praktizierten konsequenten Kostenkontrolle ergibt dies eine Verbesserung des Unternehmensgewinnes (nach Rückstellungen und Zusatzabschreibungen aber vor Mitarbeitergewinnbeteiligung) um mehr als 87% auf 58,2 Mio. Franken.

In Anbetracht dieses Erfolges erachtete es der Verwaltungsrat als gerechtfertigt, die ausserordentliche Leistung des Personals durch eine auf insgesamt 15 Millionen Franken erhöhte Gewinnbeteiligung zu honorieren. Gleichzeitig wurden auch umfangreiche Rückstellungen und Zusatzabschreibungen vorgenommen, um die Unternehmung gestärkt in die Zukunft gehen zu lassen. Es verbleibt immerhin ein stolzer Jahrgewinn von 43,2 Mio. Franken, was gegenüber dem Vorjahr fast eine Verdoppelung bedeutet.

## Produkt und Streckennetz

Per Ende 1997 umfasste das Liniennetz der Crossair 67 Destinationen in 23 europäischen Ländern; gegenüber dem Vorjahr (78 Destinationen in 21 Ländern) wurde das Bedienungsbild im Sinne der angekündigten Konsolidierung etwas gestrafft. Auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg galt unser Hauptaugenmerk der neuen europäischen Verkehrsdrehscheibe EuroCross. Wir nahmen fünf neue Direktverbindungen auf und verbesserten diverse Anschlüsse. Im einzelnen handelt es sich um eine tägliche Mittagsverbindung zwischen Basel und Palma de Mallorca. 40% der Fluggäste auf diesem Kurs stammen aus dem benachbarten Deutschland, was die regionale Bedeutung dieser Verbindung unterstreicht. Weitere neue Strecken sind die täglichen Mittagsverbindungen von Basel nach Toulouse und Bordeaux sowie eine Tagesrandverbindung Basel–Dresden. Um auch unserer Kundschaft im Bodenseeraum einen attraktiven Zugang zum Streckenangebot auf dem EuroAirport zu verschaffen, wird neu eine (zeitlich optimal auf die Anschlussverbindungen abgestimmte) Tagesrandverbindung zwischen Friedrichshafen und Basel angebo-

ten. Auf der Strecke Basel–Paris, die wir seit Jahren in direkter Konkurrenz zur Air France mehrmals täglich mit Saab 2000 Concordino bedienten, entstanden der Crossair aufgrund des Überangebots und harten Preiskampfes Verluste in Höhe von mehreren Millionen Franken. Wir beschlossen daher im Herbst, diese Verbindung inskünftig in Zusammenarbeit mit der Air France zu bedienen. Unsere eigenen Flüge nach Paris haben wir vorerst eingestellt und stattdessen Sitzplätze auf den Flügen unseres Partners zur direkten Vermarktung unter eigener Flugnummer (Code Sharing) übernommen. Gleichzeitig konnte die bestehende Zusammenarbeit mit der Air France auf der Strecke Lugano–Bern–Paris zu unseren Gunsten ausgebaut werden.

Ab Zürich haben wir das Angebot durch eine tägliche Linienverbindung nach Griechenland (Thessaloniki) erweitert. Ausserdem konnten wir von der Deutschen BA die Strecke Zürich–Bremen übernehmen (während der Sommerflugplanperiode wurde sie allerdings noch in unserem Auftrag von der französischen Regional Airlines bedient). Schliesslich eröffneten wir eine tägliche Verbindung über Basel in die baskische Hauptstadt Bilbao. Somit bedient die Crossair heute mehrmals täglich neun spanische Städte; Spanien hat sich neben Deutschland und Grossbritannien zu einem unserer wichtigsten Märkte entwickelt.

Die zu Beginn des Berichtsjahres eingeleiteten Massnahmen zur Verbesserung der Rentabilität unserer Flüge von und nach Genf haben eine positive Wirkung gezeigt, denn die Verluste konnten markant gesenkt werden. Erfreulicherweise konnten wir im Frühjahr von der Deutschen BA drei tägliche Direktverbindungen zwischen Genf und Stuttgart übernehmen. Auch die im Frühjahr 1997 vorgenommene Verringerung des Streckenangebots ab Lugano hat sich als richtig erwiesen: Die Sitzplatzauslastung wurde um 10% verbessert und das Betriebsergebnis ist wieder annähernd ausgeglichen. Dieser Trend lässt uns hoffen, dass das Angebot in der Südschweiz in naher Zukunft wieder ausgebaut werden kann.

Wie bereits in den vergangenen Jahren, so haben die während der Sommermonate durchgeführten Saison-Linienflüge auch 1997 einen wertvollen Beitrag zum Unternehmenserfolg geleistet. Es handelt sich um die Linien Bern–Ibiza, Bern–Alicante, Zürich–Rostock, Basel–Nizza, Basel–Dublin, Basel–Sylt, Genf–St. Tropez, Lugano–Olbia, Lugano–Nizza und Lugano–Neapel.

Im Chartergeschäft konnten wir unseren Marktanteil deutlich erweitern. Dank unserem qualitativ hochwertigen Produkt konnten wir uns von der Konkurrenz abheben. Dabei kam uns zustatten, dass die schweizerischen Reiseveranstalter ihre Transportkapazitäten vermehrt bei einheimischen Fluggesellschaften einkaufen. Dass wir mit unseren Anstrengungen richtig liegen, zeigt die Tatsache, dass die Crossair vom Touristik-Magazin Travel Inside als beliebteste schweizerische Charterflugunternehmung ausgezeichnet wurde.

Erstmals konnten wir auch in den Nebengeschäftszweigen Fracht- und Postverkehr eine markante Ergebnisverbesserung erzielen. Die Spezialisierung auf Wertsendungen, Expressfracht und dringende Sendungen im Medizinbereich hat sich bewährt, stieg doch der Durchschnittsertrag in diesem



*Einweihung der neuen Lärmschutzeinrichtung (Silencer)  
auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (12. Sept. 1997).*



Segment deutlich an. Weitere interessante Nischenmärkte entstehen durch neue Anschlussverbindungen des EuroCross.

Die Erfahrungen mit Düsenflugzeugen haben organisatorische Anpassungen bei unserem Kabinenpersonal notwendig gemacht. In Anbetracht der grösseren Passagierzahl pro Flugzeug wird künftig in unseren Jets der Typen Avro RJ85/100 Jumbolino und Boeing MD-83 immer eine der Hostessen mit besonderen Führungsaufgaben betraut sein. Hierfür wurden im Berichtsjahr rund 120 Flugbegleiterinnen speziell ausgebildet und zu sogenannten Senior Cabin Attendants befördert. Damit sind auch die neuesten Sicherheitsanforderungen erfüllt.

### **Betrieb**

Dank der professionellen Arbeit unserer Besatzungen und Techniker blieb der Flugbetrieb auch im Berichtsjahr ohne ernsthafte Zwischenfälle. Per Ende 1997 betrieben wir insgesamt 64 Flugzeuge, wovon im Laufe des Jahres zwei Saab 2000 Concordino sowie eine Boeing MD-83 geliefert wurden; ein Saab 340 Cityliner war an Moldavian Airlines vermietet. Trotz der Komplexität dieser recht grossen Flotte konnten wir die betriebliche und technische Zuverlässigkeit leicht verbessern. Dennoch verschlechterte sich aber leider einmal mehr die Pünktlichkeit. Die Gründe sind die gleichen wie in den zurückliegenden Jahren: Infrastrukturelle Engpässe auf den Luftstrassen und den grossen Flughäfen, insbesondere in Zürich-Kloten. Leider können wir auf diese Entwicklung kaum Einfluss nehmen; es wird jedoch immer schwieriger, diese Tatsache unseren Fluggästen darzulegen.

Die Pläne für die weitere Entwicklung unserer Flotte sehen vor, bis Ende 1999 zwei weitere Boeing MD-83, vier Avro RJ100 Jumbolino sowie sechs Saab 2000 Concordino zu beschaffen; die entsprechenden Vorbereitungen wurden Ende 1997 in Angriff genommen. Bereits haben 53 neue Pilotinnen und Piloten ihre entsprechende Ausbildung angetreten, und 1998 werden nochmals rund 100 dazukommen. Dies stellt unser Training-Center vor eine grosse Herausforderung. Auch weitere Flugzeugmechaniker brauchten wir; sie wurden im Berichtsjahr rekrutiert.

Die Umrüstung unserer Saab 2000 Concordino für Instrumentenlandungen der Kategorie IIIa (d.h. Landungen fast ohne Sicht) wurde zügig vorangetrieben. Ende 1997 waren bereits 16 Maschinen umgerüstet, zusammen mit Flugzeugen anderer Typen also total 44 Flugzeuge. Die verbleibenden Saab 2000 Concordino werden im Laufe des Jahres 1998 ebenfalls modifiziert. Diese Massnahme wird vor allem während der Wintermonate die Pünktlichkeit unserer Flüge wesentlich verbessern.

### **Mitarbeiter, Organisation**

Per Ende 1997 waren bei der Crossair insgesamt 2301 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Damit blieb der Personalbestand gegenüber dem Vorjahr (2280) trotz markanter Umsatzsteigerung



*•Hollywood-Stimmung am Weihnachtsfest der Crossair  
im grossen Festsaal der Messe Basel (20. Dez. 1997).*

praktisch unverändert. Von diesem Bestand entfallen allein 1233 (ca. 53%) auf den Dienort Basel. Etwa ein Viertel des Personals ist in Zürich stationiert, der Anteil in Genf beträgt rund 11%. Der Rest verteilt sich auf unsere Stationen Lugano und Bern sowie unsere Verkaufsstelle in Freiburg i. Br. Fast 80% unseres Personals ist in den Bereichen Flugbetrieb und Technik beschäftigt.

Dem vorbildlichen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist es zu verdanken, dass wir das grössere Produktions- und Geschäftsvolumen fast ohne zusätzliche Arbeitskräfte erreichen konnten. Diese Leistung ist einmal mehr Zeugnis einer aussergewöhnlichen Motivation und Flexibilität. Es ist uns ein ganz besonderes Anliegen, diese dynamische Unternehmenskultur zu erhalten. Wir arbeiten deshalb weiterhin auf das Ziel hin, einfache Kommunikationswege, übersichtliche Organisationsstrukturen, kurze Entscheidungswege, einen starken Teamgeist und eine breite Vertrauensbasis zu erhalten. Dabei kommt uns die Jugendlichkeit und Lernfähigkeit unserer Belegschaft zugute. Wir sind stolz darauf, dass wir diese Vorteile trotz des grossen Wachstums der Crossair in den letzten Jahren erhalten konnten.

### **Beteiligungen**

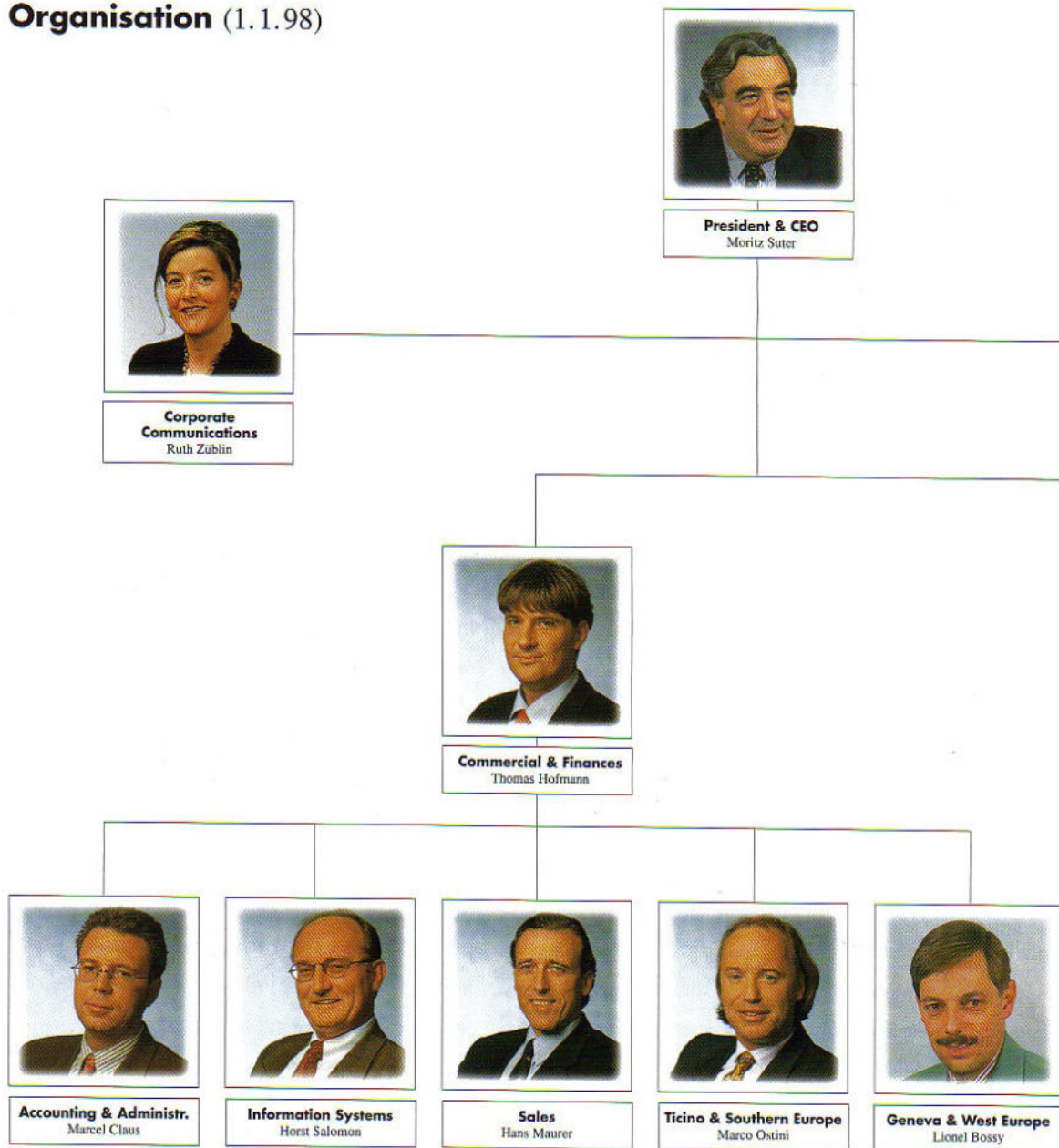
Im Januar 1997 gründete die Crossair gemeinsam mit einem elsässischen Partner aus der Reisebranche nach französischem Recht die Fluggesellschaft Europe Continental Airways SA mit Sitz auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg. Sie soll einerseits die französischen und die süddeutschen Nachbarregionen des Flughafens stärker in den europäischen Regionalluftverkehr einbinden und andererseits das Crossair-Streckennetz durch neue Verbindungen innerhalb der Europäischen Union ergänzen.

Anfang September 1997 gab das französische Verkehrsministerium die grundsätzliche Zustimmung zur Betriebsgenehmigung der Europe Continental Airways SA. Zwecks Verbesserung der finanziellen Grundlage wurde im Dezember das Aktienkapital der Gesellschaft auf 20 Millionen franz. Francs erhöht, wovon 40% auf die Crossair entfallen. Die übrigen Aktionäre stammen aus Frankreich und Deutschland. Im Frühjahr 1998 soll die neue Fluggesellschaft unter dem Markennamen Crossair Europe zunächst mit zwei Saab 340 Cityliner den EuroAirport mit Mailand (Malpensa), Venedig und Marseille verbinden. Weitere europäische Destinationen sollen bereits im Herbst 1998 hinzukommen. Crossair und Crossair Europe werden sowohl kommerziell als auch im technisch-betrieblichen Bereich eng zusammenarbeiten.

Die Crossair Catering AG, an der die Crossair weiterhin zu 25 Prozent beteiligt ist, konnte im Berichtsjahr erneut einen guten Geschäftsgang verzeichnen. Unsere Gesellschaft kann mit einer überdurchschnittlichen Dividende rechnen.

Die im Vorjahr von der Crossair gemeinsam mit Vista Reisen, Basel, gegründete Cross Travel Club AG konnte mit ihrem einzigartigen Angebot an Kreuzflügen der Luxusklasse, wie erwartet, ein

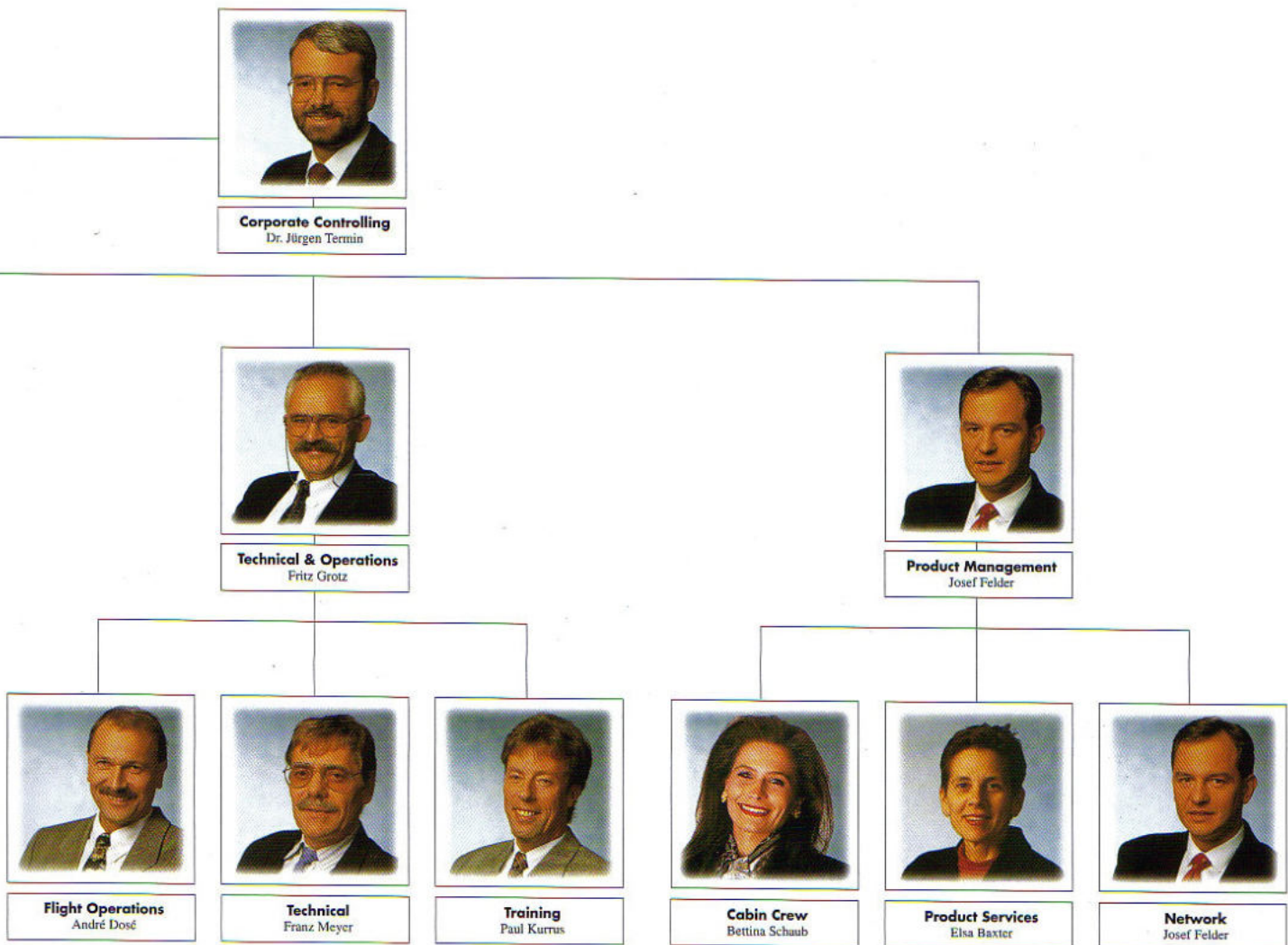
## Organisation (1.1.98)



latentes Marktbedürfnis befriedigen. Die Nachfrage nach dieser besonderen touristischen Dienstleistung übertraf die Erwartungen. Der Einsatz einer jeweils vorübergehend umgerüsteten MD-83 der Crossair mit durchgehender First-Class-Bestuhlung hat sich bewährt und soll fortgesetzt werden.

### Ausblick auf das Jahr 1998

Für das Jahr 1998 erwarten wir eine anhaltend starke Nachfrage im europäischen Luftverkehr, gleichzeitig aber auch einen zunehmenden Wettbewerbsdruck im Zuge der fortschreitenden Liberalisierung. Die Crossair geht stark aus dem Jahr 1997 hervor und ist für neue Herausforderungen gut gerüstet. So wird das beschlossene Expansionsprogramm im neuen Jahr bereits Wirkung zeigen (Flottenzuwachs um vier Saab 2000 Concordino, zwei Avro RJ100 Jumbolino und zwei Boeing MD-83). Von unseren derzeit 15 Saab 340 Cityliner werden Ende 1998 nur noch deren zwölf im Flugbetrieb eingesetzt sein. Zwei von



ihnen werden wir langfristig an die Crossair Europe vermieten, und die verbleibende Maschine wird weiterhin bei der Moldavian Airlines im Einsatz sein.

Das Flugprogramm wird 1998 gezielt auf die Stärkung des Verkehrsknotenpunktes EuroCross auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, das heisst auf noch attraktivere Anschlussverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, ausgerichtet. Als neue Strecken sind zunächst nur Basel–London City und Genf–Malaga vorgesehen. In erster Linie werden bestehende Verbindungen durch Zusatzfrequenzen ergänzt, so z.B. Basel–Köln, Basel–Nizza, Basel–Hamburg, Lugano–Florenz, Zürich–Birmingham und Zürich–London City. Auf verschiedenen Linien werden wir, um der gestiegenen Nachfrage zu entsprechen, grössere Flugzeuge einsetzen. Neu soll auch – in Partnerschaft (Code Sharing) mit PGA-Portugalia Airlines – täglich die Strecke Basel–Lissabon bedient werden. Hinzu kommen, wie bereits erwähnt, die neuen Verbindungen der Crossair Europe nach Norditalien und Frankreich. Im Charterbereich wird das



*Die Entdeckung neuer und bequemerer Wege war schon immer eine Spezialität der Crossair und einer der vielen Gründe ihrer Spitzenposition im europäischen Regionalluftverkehr.*

*Dabei führen ihre Verbindungen kreuz und quer über den Kontinent – und doch stets in die gleiche Richtung: Destination Zukunft.*

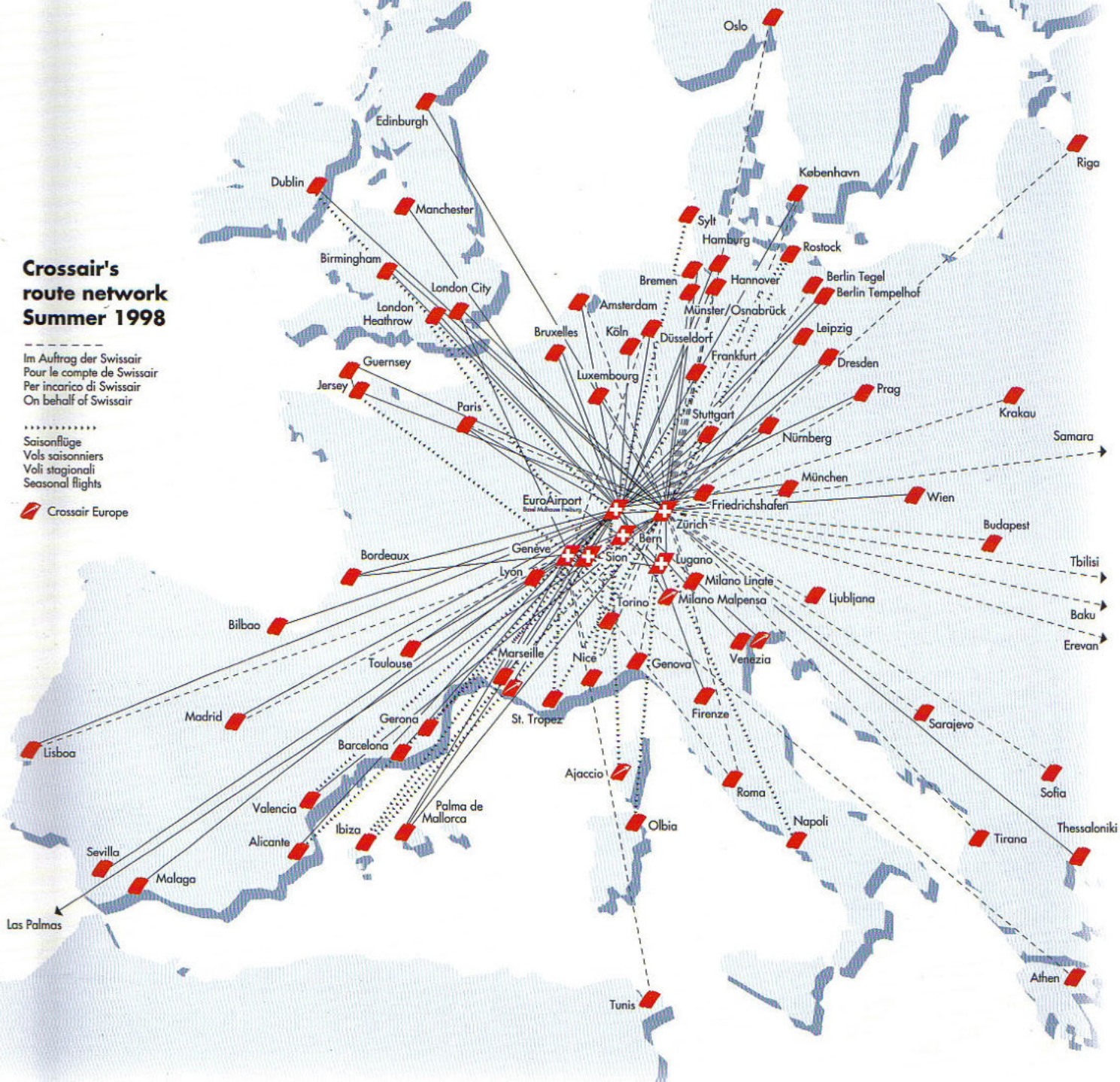
*Nicht nur was die Bedeutung der Orte im Flugplan betrifft, sondern vor allem auch die Ideen, die jeden Flug zur angenehmen Reise erheben.*

**Crossair's route network Summer 1998**

Im Auftrag der Swissair  
 Pour le compte de Swissair  
 Per incarico di Swissair  
 On behalf of Swissair

.....  
 Saisonflüge  
 Vols saisonniers  
 Voli stagionali  
 Seasonal flights

 Crossair Europe



Mit dieser Philosophie ist denn auch EuroCross in direkte Verbindung zu bringen: Eine weitere wegweisende Exklusivität der Crossair, eingebunden in ihr Streckennetz, für «... just the best jumps!» in Europa via EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, einzuweiden bei an Staus und Stress – insbesondere auch auf grösseren Flughäfen.

Die Kernidee für angenehmeres Reisen liegt aber auch für die Crossair Europe im Herzen Europas: Ihr Flugplan ist vollkommen in die EuroCross-Verbindungen integriert, was der engen Verbundenheit der neuen Fluggesellschaft mit der Crossair auf der ganzen Linie entspricht.



*Oben: Ein Saab 340 Cityliner der Crossair Europe.*

*Unten: Mitglieder des Verwaltungsrates der Crossair Europe anlässlich der Pressekonferenz am 18. Dez. 1997  
v.l.n.r.: Philippe Lesage, Moritz Suter, Philip Perrin de Nelle, Gilbert Leiber, Rémy Pflimlin und André Dosé.*





Schwergewicht auf der Optimierung der Kettencharterflüge mit MD-83 liegen. Dabei sollen mehr Flüge als bisher ab dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg angeboten werden.

Die Crossair und die Swissair haben sich schliesslich darauf geeinigt, inskünftig im kommerziellen Bereich noch enger als bisher zusammenzuarbeiten. So wird sich die Crossair den Verkaufsförderungsmassnahmen der Swissair gegenüber Grosskunden und Reiseagenten anschliessen. Davon versprechen wir uns zusätzliche Verkaufsimpulse.

Gemäss Budget gehen wir davon aus, dass wir 1998 erstmals die Marke von 5 Millionen beförderten Passagieren überschreiten werden. Allein im Charterverkehr rechnen wir damit, knapp eine Million Fluggäste zu befördern. Wir sind zuversichtlich, dass der aufgrund des Terroranschlages in Ägypten erfolgte Nachfrageeinbruch durch eine Verlagerung auf andere Märkte oder die Erschliessung neuer Charterdestinationen grösstenteils aufgefangen werden kann. Nicht zuletzt dank der geplanten Optimierungen des Streckennetzes darf auch im Linienverkehr eine erhöhte Auslastung erwartet werden.

Auf der Kostenseite wird sich insbesondere der Personalaufbau auswirken. Im Zusammenhang mit dem Flottenausbau werden wir über 350 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen, vor allem für Besatzungen, technische Mitarbeiter und Verkaufsspezialisten. Die Rekrutierung und Ausbildung der neuen Arbeitskräfte wird eine gewisse Kostensteigerung bewirken; sie wird jedoch geringer ausfallen als die Ertragssteigerung. Ins Gewicht fallen werden bei der Kostenentwicklung auch behördlich vorgeschriebene Modifikationen und Zusatzausrüstungen bei unserer Flotte.

Bei einem budgetierten Umsatzwachstum von etwa 12% im Flugbetrieb auf über 900 Millionen Franken sollte das Betriebsergebnis erneut sehr gut ausfallen. Es wäre jedoch unvorsichtig, abermals ein so starkes Wachstum wie 1997 zu budgetieren; dieses war, wie erwähnt, zum Teil auf besonders günstige Umstände zurückzuführen.

Im Jahr 1998 werden wir die Erweiterung unseres Verwaltungsgebäudes auf dem EuroAirport in Angriff nehmen. Die heutigen Raumverhältnisse genügen bei weitem nicht mehr, um mit dem Wachstum der Unternehmung Schritt halten zu können. Dank dem Neubau können zahlreiche teure Arbeitsplatz-Provisorien abgelöst werden.

Es freut uns, dass im neuen Jahr auch mit dem dringend erwarteten Ausbau des EuroAirport begonnen wird. Damit erhält die Crossair eine optimale Gelegenheit, in Basel einen leistungsfähigen europäischen Verkehrsknotenpunkt zu errichten. Wir sind daher auch bereit, uns mit 100 Millionen franz. Francs an der Finanzierung dieses Projektes zu beteiligen. Wir sind davon überzeugt, dass es uns gemeinsam mit unserer neuen französischen Partnergesellschaft Crossair Europe gelingen wird, unseren Kunden auf dem EuroAirport ein äusserst attraktives Streckenangebot mit kurzen Umsteigeverbindungen anzubieten.



*Crossair Werbung zur Eröffnung der Flugverbindung Basel-Bilbao.*



*Crossair auf dem Regionalflughafen von Lismore,  
New South Wales, Australien.*

**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  
1215 Genève-Aéroport  
Téléphone 022/798 88 31  
Fax 022/798 22 11

**Lugano**

Aeroporto Lugano  
6982 Agno  
Telefono 091/610 12 12  
Fax 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

