



Geschäftsbericht 2001



# Inhaltsverzeichnis



Vorwort des Präsidenten des Verwaltungsrates, Pieter Bouw	2
Botschaft von André Dosé, President & CEO, an die Aktionäre	4
Auf einen Blick	8
Rückblick: Der Umbruch im Zeitraffer	9
Der Verwaltungsrat	11
Meilensteine 2001	13
Von der Crossair über Phoenix zu SWISS	18
Flexible Anpassung an die Verhältnisse	21
Die Organisation – Bereiche und Stabspositionen	26
Eine attraktive Flotte für die Zukunft	29
Hohe Qualität – auch in turbulenten Zeiten	31
SWISS bringt 10 000 Personen zusammen	35
Über das Fliegen hinaus	36
Zum Abschied von Moritz Suter	38
Zum Abschied der übrigen VR-Mitglieder	40
Jahresrechnung 2001 separate Beilage	



## Sehr geehrte Damen und Herren



Im letzten Geschäftsbericht wurde an dieser Stelle von einem bewegten Jahr 2000 gesprochen, das die Crossair mit grossen Aufgaben konfrontiert hat. Das Jahr 2001 übertraf dann alles, was das Unternehmen bisher an Herausforderung zu meistern hatte. Tief greifende Veränderungen folgten wegen des Zusammenbruchs der SAirGroup Schlag auf Schlag. Die Ereignisse haben die Crossair und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erschüttert und bis zum Äussersten gefordert. Die Crossair wurde dadurch von Grund auf verändert, in Führung und Struktur, in Eigentümererschaft und Aufgabenbereich. Zutiefst getroffen hat die Crossair das Unglück vom 24. November in Bassersdorf, bei dem leider 24 Menschen ums Leben kamen.

Im Januar 2001 kam es wegen der Berufung von Moritz Suter in die Konzernleitung der SAirGroup zu einem plötzlichen Führungswechsel an der Crossair-Spitze. Dieser gestaltete sich nur deshalb so reibungslos, weil ein sehr fähiges, junges Management unter der Leitung von André Dosé zur Verfügung stand. Die Crossair hat in der Vergangenheit eine ganze Reihe von hervorragenden Führungspersönlichkeiten hervorgebracht. Sie hat ihr Mitarbeiterpotenzial stets voll ausgeschöpft und Talente konsequent gefördert. Dies ist ihr gerade in diesen schwierigen Zeiten zugute gekommen.

Jene Stärken kamen dann nach dem Zusammenbruch der SAirGroup noch in einem viel grösseren Mass zum Tragen. Für den Kampf ums Überleben musste die Crossair ihre ganzen Kräfte einsetzen. Sie wurde über Nacht zum Hoffnungsträger der schweizerischen Zivilluftfahrt. Diese Entwicklung hatte riesige Konsequenzen, sie brachte Risiken mit sich, aber auch Chancen. Bis aber der Weg für die neue Lösung Phoenix Plus auf dem Tisch lag, mussten alle Beteiligten ein gewaltiges Pensum im Wettlauf mit der Zeit bewältigen. Der frühere Verwaltungsrat hat die Crossair in der äusserst turbulenten Phase ab 21. September mit Umsicht und Verantwortungsbewusstsein geführt. Es galt, laufend Entscheide von immenser Tragweite zu fällen. Seitens der öffentlichen Hand und der Wirtschaft wurden bedeutende finanzielle Beiträge geleistet. Angesichts der Risiken legte der Verwaltungsrat grossen Wert auf eine solide Eigenkapitalbasis.







Um die neue Schweizer Airline aufbauen zu können, musste schliesslich das Wohl der Crossair hinter das Wohl des gesamten schweizerischen Zivilluftverkehrs gestellt werden. Der Wechsel vom alten zum neuen Verwaltungsrat fand am 6. Dezember 2001 unter schwierigen Umständen statt und hat in der Öffentlichkeit viel Emotionen geweckt. Ich kann diese sehr gut verstehen und danke meinem Vorgänger und den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrates für den Entschluss zum Konsens. Grossen Dank verdienen sie auch für ihren massgeblichen Beitrag bei der Entwicklung der Crossair zur führenden Regionalfluggesellschaft Europas. Der neue Verwaltungsrat hat zwar eine schwierige Aufgabe übernommen, aber auch ein intaktes Unternehmen mit soliden Strukturen, einem eingespielten, fähigen Management und motiviertem Personal. Es ist das Lebenswerk von Moritz Suter, auf dem wir heute aufbauen können. Ihm und auch dem ganzen Verwaltungsrat mit zum Teil langjährigen Mitgliedern aus der Gründerzeit der Crossair gebührt deshalb unser tiefer Dank und unsere uneingeschränkte Anerkennung. Wir kommen an anderer Stelle dieses Berichtes ausführlicher auf Moritz Suter und seine Leistungen zurück.

Das Werk ist noch nicht fertig gebaut; es braucht weiterhin die vollen Kräfte aller Beteiligten. Die neue, aus der Crossair herausgewachsene interkontinentale Fluggesellschaft SWISS repräsentiert heute den schweizerischen Luftverkehr und sieht sich grossen Erwartungen gegenüber. Sie muss diesen gerecht werden und erfolgreich sein. Dazu ist eine gesunde Vertrauensbasis bei Kunden, Geldgebern, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nötig. Diese kann SWISS nur mit konstanten Qualitätsleistungen erbringen und bewahren. Es ist unser wichtigstes Ziel, die SWISS in der obersten Liga der globalen Luftfahrtindustrie zu positionieren.

Pieter Bouw, Präsident des Verwaltungsrates





## Sehr geehrte Aktionärin

## Sehr geehrter Aktionär

Als ich am 24. Januar vergangenen Jahres die Nachfolge von Moritz Suter als CEO der Crossair antrat, hätte ich mir nicht träumen lassen, dass 2001 zu einem Entscheidungsjahr in der Geschichte unseres Unternehmens werden würde – und zum schwierigsten Jahr für die Zivilluftfahrt seit Ende des Zweiten Weltkrieges.

Die unsichere Zukunft unserer damaligen Muttergesellschaft SAirGroup war Anfang 2001 zwar schon bekannt. Aber erst im Sommer begann sich die Situation der Zivilluftfahrt dramatisch zu verschlechtern. Die Probleme unserer Branche waren teils hausgemacht – in Form von Überkapazitäten –, teils waren sie externer Natur und die Folge der in den grossen Märkten spürbar werdenden wirtschaftlichen Verflachung. Die Konsequenz war ein für alle Airlines schädlicher, ruinöser Preiskampf.

Die Crossair sah diese Entwicklung verhältnismässig früh voraus und reagierte auf die negative Marktentwicklung unverzüglich mit einer Reduktion ihrer Kapazitäten. So gelang es zunächst dank dem ausserordentlichen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das wirtschaftliche Ergebnis auf Budgetkurs zu halten. Noch bis in die erste Septemberwoche durften wir deshalb für das Geschäftsjahr 2001 von einem positiven Ergebnis ausgehen.

Die tragischen Ereignisse des 11. September mit den furchtbaren Anschlägen in New York und Washington vereitelten aber die Hoffnung auf ein insgesamt erfreuliches Geschäftsjahr. Der Schock über die Terrorakte führte zu einem weltweiten Einbruch des Fluggeschäfts, wie wir ihn seit dem Golfkrieg von 1991 nicht mehr erlebt hatten. Damit nicht genug, bekam die Crossair auch die Auswirkungen des Swissair-Grounding vom 2. Oktober 2001 und die wenige Tage danach unvorbereitet eingeleitete Nachlassstundung der gesamten SAirGroup zu spüren. Durch den Zerfall von Airline Management Partnership (AMP), der gemeinsamen Marketingorganisation von Swissair und Sabena, ist der Verkauf von Crossair-Flugscheinen in den europäischen Ländern zum Erliegen gekom-





SWISS ist für die Crossair eine enorme Chance. Mit unserem starken Heimmarkt und unserem erstklassigen Produkt sind wir für den globalen Wettbewerb und die Mitgliedschaft in einer Allianz gut positioniert. Dies verdanken wir in erster Linie dem unermüdlichen, hervorragenden Einsatz unserer loyalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihnen möchte ich an dieser Stelle meinen tiefsten Dank aussprechen.

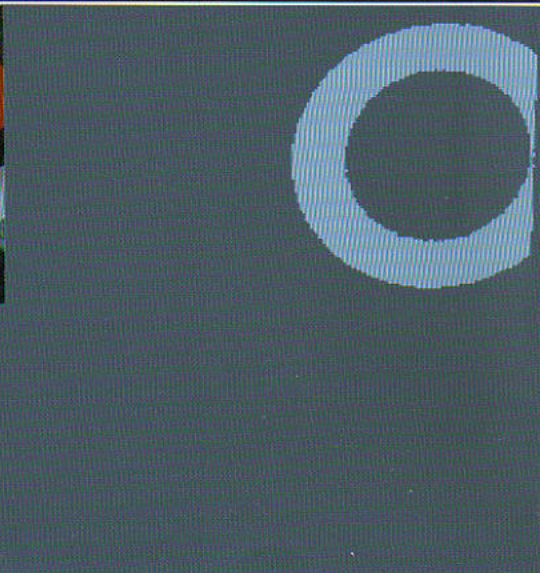
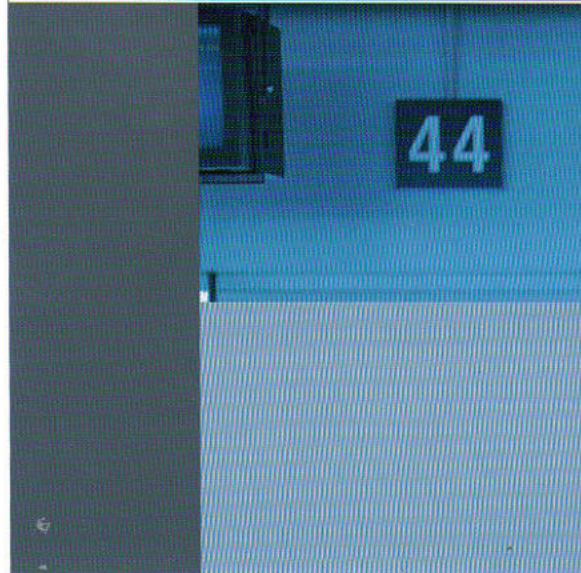
men. Stark ins Gewicht fallen die grossen ausserordentlichen Abschreibungen durch die Zahlungsunfähigkeit der Gruppe und einiger ihrer Unternehmen. Insgesamt führte die Kumulation dieser negativen Ereignisse zu einem massiven Einbruch unseres finanziellen Ergebnisses.

Dadurch resultierte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein konsolidierter Verlust von CHF 314 Mio. (Vorjahr CHF 25,2 Mio.). Es ist das schlechteste Resultat in der Geschichte des Unternehmens. Rund CHF 290 Mio. des Verlustes sind auf Sonderbelastungen im Zusammenhang mit der Swissair zurückzuführen; Diese ausserordentlichen Kosten bestehen im Wesentlichen aus Debitorenverlusten auf Guthaben bei der Swissair, der Verpflichtungen aus dem Qualiflyer-Vielfliegerprogramm, Rückstellungen für pendente Rechtsfälle sowie entgangene Wetlease-Erträge auf 19 Flugzeuge im letzten Quartal 2001.

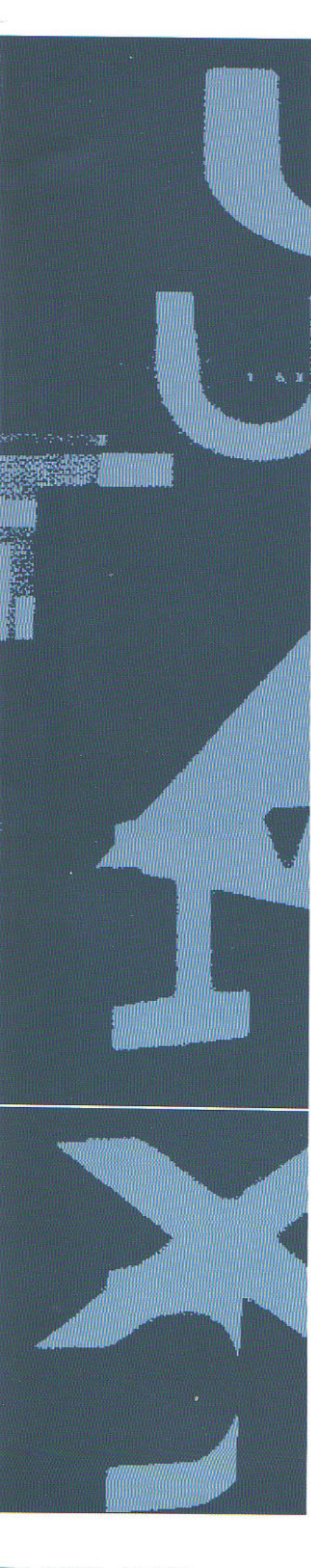
Am Montag, 22. Oktober 2001, haben Staat und Wirtschaft in einer in der Schweizer Nachkriegsgeschichte beispiellosen Gemeinschaftsaktion den Grundstein dafür gelegt, dass unser Land auch in Zukunft eine global tätige Schweizer Airline besitzt. Bund, Kantone, Banken und andere bedeutende Schweizer Unternehmen schnürten zu diesem Zweck ein Finanzierungspaket von nahezu 4 Mrd. Franken. Es hatte zwei Hauptziele: die Crossair zu einer interkontinentalen Fluggesellschaft auszubauen und den Weiterbetrieb der sich in Nachlassstundung befindlichen Swissair so lange zu ermöglichen, bis der Ausbau der Crossair zur interkontinentalen Airline vollzogen werden kann.

Wir sind überzeugt, dass wir mit SWISS Erfolg haben können. Im Vergleich zur früheren Swissair operieren wir mit einer um 30% reduzierten Kapazität. Dieser Abbau ist wesentlich grösser als die Kapazitätsreduktion anderer Airlines. Zudem haben wir einen grossen Vorteil: Wir konnten als einzige Airline die massive Reduktion durchführen, ohne einen Franken der alten Fixkosten zu übernehmen. Wir fliegen heute, was der Markt verlangt. Wir haben auf Verlust bringende Destinationen verzichtet und die Frequenzen wie auch die Flugzeuggrössen





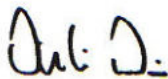




optimiert. Zudem gibt es deutliche Anzeichen, dass das Volumen zurückkehrt und die Preise sich nach und nach erholen – in Europa allerdings langsamer als im interkontinentalen Verkehr. Der Businessplan sieht vor, die Passagierzahlen von 9,8 Mio. (2002) schrittweise auf 14,1 Mio. (2003) und 14,5 Mio. (2004) zu erhöhen, wobei im Jahre 2002 zu berücksichtigen ist, dass die Langstrecke erst ab April betrieben wird. Zusätzliche wirtschaftliche Stärke gewinnen können wir durch einen raschen Beitritt zur globalen Allianz oneworld. Alles in allem erwarten wir für das laufende Jahr einen Umsatz von rund CHF 3 Mrd. und einen Verlust von ca. CHF 1,1 Mrd. Für das Jahr 2003 gehen wir dann von einer Umsatzerholung auf ca. CHF 5 Mrd. aus, das ab 2004 positive Ergebnisse bei geringem Wachstum ermöglichen soll.

Meinen Dank richte ich an dieser Stelle an die Passagiere und an Sie, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre. Es ist für mich nicht selbstverständlich, dass Sie uns in diesen schwierigen, turbulenten Zeiten die Treue gehalten und vertraut haben! Ich verspreche Ihnen, dass wir die Grundwerte Kundennähe, Freundlichkeit, Verlässlichkeit, Bescheidenheit, Aufgeschlossenheit, Flexibilität und Qualitätsbewusstsein, welche die Crossair zur führenden europäischen Regionalfluggesellschaft gemacht haben, auch unter dem Markennamen SWISS und als interkontinental tätige Airline hochhalten werden. Ich freue mich, wenn Sie sich demnächst an Bord einer unserer Maschinen selbst davon überzeugen.

Fly SWISS!



André Dosé, President & CEO



## Auf einen Blick



Die Ertragszahlen des Jahres 2001 beinhalten bedeutende Sonderbelastungen als Folge der Schwierigkeiten der Swissair.

Detaillierte Finanzaahlen sind aus der Beilage «Finanzielle Berichterstattung» und im Internet unter [www.swiss.com](http://www.swiss.com) ersichtlich.

Die Kennzahlen des Crossair-Konzerns im Überblick	2001	2000 Veränderung in %	
Gruppenumsatz (CHF 1000)	1 393 401	1 275 222	9.3 %
Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA, CHF 1000)	-160 268	90 366	-
Ergebnis aus Betriebstätigkeit (EBIT, CHF 1000)	-274 375	-8 442	-
Betriebsgewinnmarge in %	-19.7 %	-0.7 %	-
Cash Flow aus Betriebstätigkeit (CHF 1000)	14 092	53 803	-73.8 %
Cash Flow in % des Gruppenumsatzes	1.0 %	4.2 %	-
Konsolidiertes Jahresergebnis (CHF 1000)	-314 032	-25 230	-
Eigenkapital am Jahresende (CHF 1000)	2 329 950	449 693	-
Eigenkapitalquote in % am Jahresende	59 %	27 %	-
Personalbestand (Mitarbeiter)	4 439	3 680	20.6 %
Personalbestand (Vollzeitstellen)	3 978	3 263	21.9 %
Flugzeuge durch Crossair operiert	78	84	-7.1 %
Anzahl Flüge	165 686	170 253	-2.7 %
Flugstunden	192 564	201 305	-4.3 %
Beförderte Passagiere	5 939 157	6 293 005	-5.6 %
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (Linienverkehr)	51 %	52 %	-
Angebote Tonnekilometer (in 1000)	847 652	910 787	-6.9 %
Ausgelastete Tonnekilometer (in 1000)	439 274	481 242	-8.7 %
Ausgelastete Tonnekilometer (%)	52 %	53 %	-



## Rückblick: Der Umbruch im Zeitraffer

Im Jahr 2001 hat die Crossair einen tief greifenden Wandel durchgemacht und wird ab April dieses Jahres als Basis in der neuen Schweizer interkontinentalen Fluggesellschaft SWISS aufgehen. Hier sind die wichtigsten Stationen dieses Umbruchs im Zeitraffer.

Im Zuge des Führungswechsels in der SAirGroup wird am 23. Januar Moritz Suter mit der Leitung von SAirLines betraut und ersetzt Philipp Bruggisser als Verwaltungsratspräsident der Crossair. CEO der Crossair wird André Dosé, seine Nachfolge als Leiter Flugbetrieb übernimmt Thomas Brandt.

Moritz Suter tritt am 7. März nach nur 44 Tagen aus der Konzernleitung der SAirGroup zurück, in die er im Januar berufen wurde. Festgefahrene Strukturen und das Fehlen der nötigen Kompetenzen sind die Gründe. Er widmet sich nun voll seiner Aufgabe als Verwaltungsratspräsident der Crossair. George Schorderet scheidet am 16. August aus dem Verwaltungsrat aus.

Der Verwaltungsrat analysiert an einer ausserordentlichen Sitzung vom 21. September die Konsequenzen aus der dramatischen Lage der SAirGroup. Er unterstützt die Expansion der Crossair. Die Leitung übernimmt der CEO von Crossair, André Dosé.

Ein Bankenkonsortium bestehend aus Credit Suisse und UBS übernimmt die Crossair-Beteiligung der SAirGroup und gewährt der Crossair eine neue Kreditlimite von bis zu 500 Mio. Franken sowie neues Eigenkapital von bis zu 350 Mio. Franken. Dem hat der Verwaltungsrat am 30. September zugestimmt. Mario Corti scheidet aus dem Crossair-Verwaltungsrat aus.

Um die Verbindungen zu den wichtigsten europäischen Zielorten sicherzustellen, führt die Crossair einen Teil der bisherigen Swissair-Flüge nach deren Grounding ab 3. Oktober unter eigener Flugnummer und kommerzieller Verantwortung durch.

Am 9. Oktober beginnt eine Arbeitsgruppe bestehend aus leitenden Mitarbeitern der Crossair und der SAirGroup mit dem Aufbau der neuen Fluggesellschaft auf



SWISS







Die Crossair akzeptiert ohne Anerkennung einer Rechtspflicht freiwillig Swissair-Flugscheine. Am 19. Oktober wird der Winterflugplan von Crossair und Swissair publiziert, am 30. Oktober dann auch der Sommerflugplan 2002.

Am 22. Oktober haben Staat und Wirtschaft den Grundstein dafür gelegt, dass unser Land auch in Zukunft eine global tätige nationale Airline besitzt. Unter Federführung des Bundes haben Kantone, Banken und andere bedeutende Schweizer Unternehmen ein Finanzierungspaket von nahezu 4 Mrd. Franken geschnürt.

der Basis der Crossair. Grundlage bildet der am 1. Oktober präsentierte Businessplan.

Der Verwaltungsrat weist am 16. Oktober darauf hin, dass das Projekt Phoenix Plus nur mit ausreichender Finanzierung realisierbar ist. Zudem müssen die rechtlichen und operationellen Voraussetzungen vorliegen.

Am 17. Oktober ist der 500-Millionen-Betriebskredit für die Crossair unter Dach. Damit kann das Streckennetz ausgebaut werden.

An seiner Sitzung vom 22. Oktober entscheidet sich der Verwaltungsrat der Crossair für die Umsetzung von Phoenix Plus. Dank des Engagements der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft sind die finanziellen Voraussetzungen dafür gegeben. In diesem Rahmen soll eine Kapitalerhöhung durchgeführt werden, die der Crossair neues Eigenkapital von 2,7 Mrd. Franken verschafft.

Am 16. November findet eine Aussprache zwischen der Geschäftsleitung der Crossair und dem Personal der SAirGroup statt. CEO André Dosé appelliert an die Mitarbeitenden, Vorurteile über Bord zu werfen und gemeinsam die Aufbauarbeit zu beginnen.

Moritz Suter und der gesamte Verwaltungsrat der Crossair sind vor der ausserordentlichen Generalversammlung am 6. Dezember zurückgetreten. Damit ist der Weg frei zur Wahl des vom Steuerungsausschuss nominierten Aufsichtsgremiums unter dem Präsidium von Pieter Bouw. Die Aktionäre stimmten auch der Kapitalerhöhung zu, welche der Crossair neue Eigenmittel von bis zu 2,7 Mrd. Franken verschaffen wird.

Am 10. Dezember erwirbt die Crossair das gesamte Aktienkapital der Mindpearl AG von der SAirLines AG. Mindpearl AG bietet Dienstleistungen im Bereich des Customer Relationship Managements an, insbesondere Call-Center-Dienstleistungen für den Verkauf und die Reservation von Transportleistungen und unterhält Call Centers in London, Brisbane, Cape Town und Barcelona.

In Nizza wird am 13. Dezember auf Betreiben von Air Lib (ehemals AOM Air Liberté) unrechtmässig ein Embraer RJ 145 der Crossair beschlagnahmt. Damit sollen offenbar rechtliche Ansprüche gegen die SAirGroup und SAirLines geltend gemacht werden.

Der neue Crossair-Verwaltungsrat hat am 19. Dezember den Businessplan mit dem Modell 26/26 genehmigt und Claudio Generali und Riccardo Gullotti zu Vizepräsidenten gewählt. Er beschliesst die Aufteilung der Organisation auf die beiden Hauptstandorte Basel und Zürich.



## Der Verwaltungsrat



Pieter Bouw  
Präsident



Riccardo Gullotti  
1. Vizepräsident



Jacques Aigrain  
Mitglied



Philip H. Geier  
Mitglied



Michael Pieper  
Mitglied



Peter Siegenthaler  
Mitglied



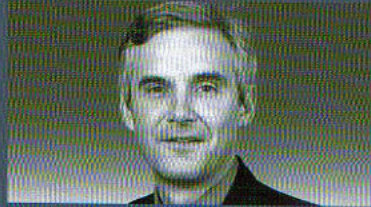
Claudio Generali  
2. Vizepräsident



Kevin E. Benson  
Mitglied



André Kudelski  
Mitglied

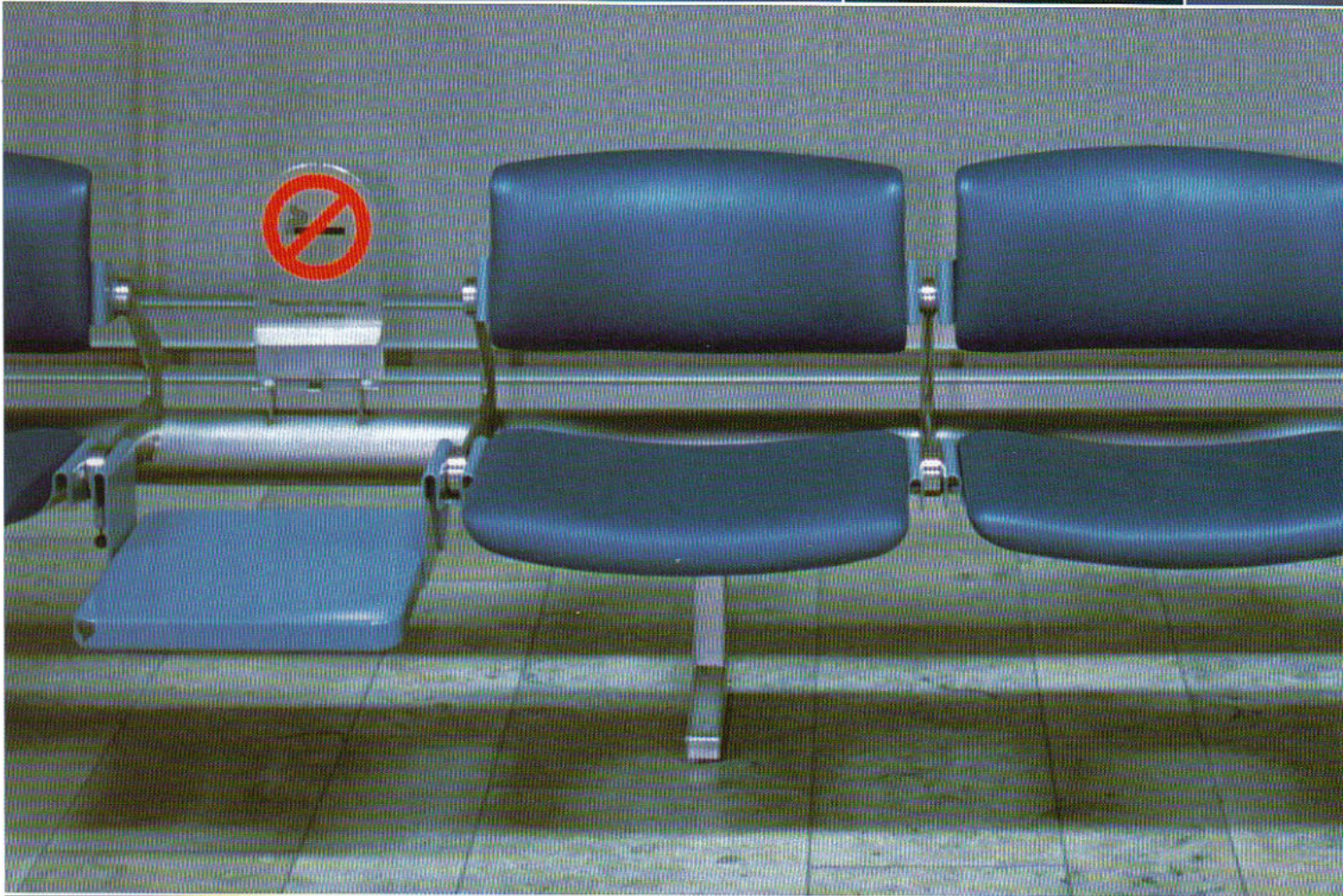


Urs Rohner  
Mitglied



Peter Wagner  
Mitglied







## Meilensteine 2001



### I Januar

Beim Jahrestag am 10. Januar trauert die Crossair mit den Angehörigen über die Opfer des Unfalls bei Nassenwil.

Die Crossair verleast zwei ihrer Flugzeuge für drei Jahre an Nordic Air und eines für fünf Jahre an Aero Litoral Mexico. Damit wird die Flottengrösse der sinkenden Nachfrage angepasst.

André Dosé wird kurz vor seiner Berufung als CEO der Crossair in die eidgenössische Luftfahrtkommission berufen.

Wieder ist einer der beliebten Kreuzflüge unterwegs. Diesmal in China, Burma und Thailand. Auch das Interesse für die weiteren Höhepunkte des Jahres ist lebhaft. Für die Kreuzflüge wird jeweils eine MD-83 mit Komfortbestuhlung ausgerüstet.

### I Februar

Auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg hat CROSSCAT, das neue Ausbildungszentrum für fliegendes und technisches Personal von Regionalfluggesellschaften, seine Tore geöffnet. Es ist ein Joint Venture von Crossair und GE Capital Aviation Training.

Die Crossair gibt der Qualitätssicherung einen höheren Stellenwert und gliedert sie neu direkt der obersten Führung an. Die Aufgabe wird von Rémy Steinmann wahrgenommen.

### I März

Die Crossair wird aufgrund ihrer freundlichen und effizienten Passagierbetreuung an Bord und am Boden bei einer Umfrage von AirTrack als beste europäische Fluggesellschaft bezeichnet. Die Crossair beschäftigt nun auch männliche Cabin Attendants.



Die Crossair übernimmt am 22. März ihren zwölften Embraer Regional Jet. Es ist dies gleichzeitig das 400. Exemplar dieses Typs, welches die Hallen des brasilianischen Herstellers bis dahin verlassen hat. Für die Pilotenausbildung bewilligt der Verwaltungsrat einen zweiten Simulator. Das erste Trainingsgerät trifft im April in Basel ein und wird ab Juni für die Schulung eingesetzt.

#### **I April**

Die Crossair stärkt mit Beginn des Sommerflugplans ihre Präsenz in Genf. Sie baut mit Barcelona, Casablanca und Tunis drei weitere Destinationen aus und fliegt neu täglich Warschau an. Von Basel werden nun täglich Helsinki und Sevilla bedient, von Zürich aus wird neu sechsmal wöchentlich nach Bilbao und täglich nach Florenz geflogen.

An der Medienkonferenz vom 5. April muss die Crossair einen Verlust von 25,2 Mio. Franken für das Geschäftsjahr 2000 bekannt geben. Das Jahr 2001 hat sich im ersten Quartal gut entwickelt, vor allem die Optimierung des Streckennetzes zeigt gute Resultate.

#### **I Mai**

Zwei weitere Boeing MD-83 werden wegen der Veränderungen auf dem Schweizer Chartermarkt vermietet, und zwar an die Spanair. Damit sind jetzt drei MD-83 verleast, zwei setzt die Crossair im Linien- und sieben im Charterverkehr ein.

Die Crossair plant zusammen mit anderen flugtechnischen Betrieben eine vom Bund anerkannte Berufslehre für Flugzeugmechaniker. Damit will man den Mangel an geeigneten Fachkräften beheben.

#### **I Juni**

An der von 1700 Aktionären besuchten Generalversammlung vom 7. Juni musste zwar für das Geschäftsjahr 2000 ein Verlust von 25,2 Mio. Franken präsentiert werden. Hingegen konnte von einer erfreulichen Verkehrsentwicklung in den ersten drei Monaten berichtet werden. Mario Corti wurde neu in den Verwaltungsrat gewählt.





Nicht «last minute», sondern «first minute» zahlt sich nun besonders aus. Die «First Minute Web Specials» sind speziell für jene Reisenden interessant, die ihren Trip gut vorbereiten möchten.

### **I Juli**



Der neue GAV für das Kabinenpersonal tritt nach der Annahme durch die Mehrheit der kapers-Mitglieder am 1. Juli in Kraft und soll bis 2004 gelten. Die Crossair beschäftigt 1 300 Cabin Attendants.

Am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wird am 11. Juli das Y-Fingerdock in Betrieb genommen. Bei der Modernisierung des Basler Flughafens werden in den nächsten Jahren weitere Schritte folgen.



Die Piloten des Embraer Regional Jets 145 dürfen sich freuen: Sie werden für mustergültiges Beachten des Lärmkorridors beim Abflug ausgezeichnet.

### **I August**

Die Pünktlichkeit auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg hat sich gegenüber dem Vorjahresmonat deutlich verbessert. So haben im Schnitt 98% aller Passagiere ihren Anschlussflug erreicht.



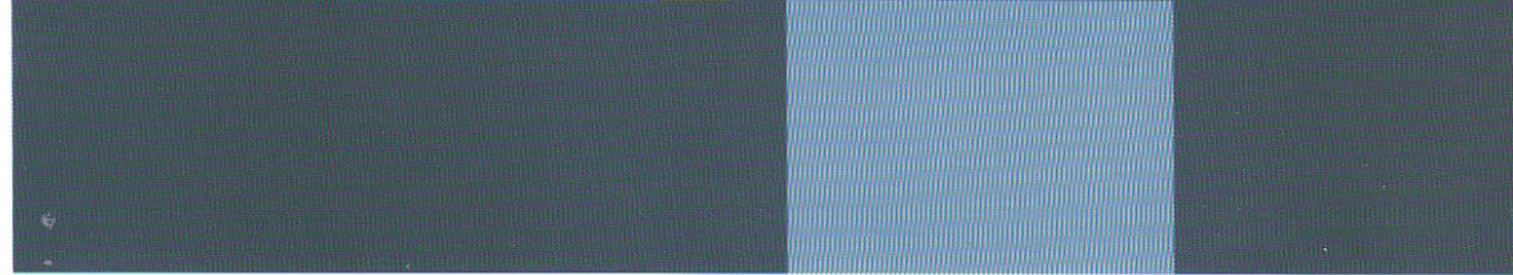
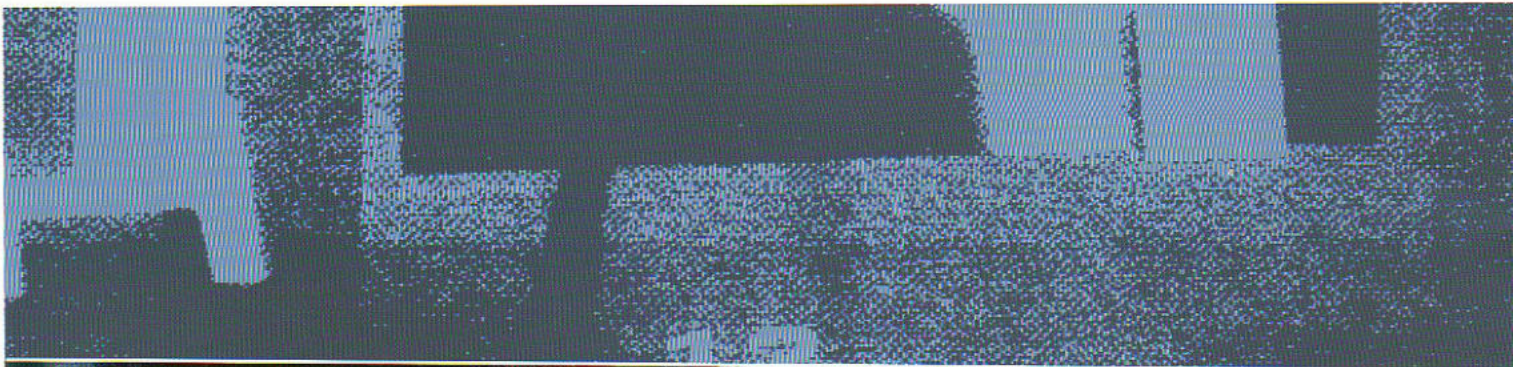
Das Trainingszentrum CROSSCAT ist für die Flugzeugmechaniker-Ausbildung gemäss den neuen europäischen Vorschriften JAR 147 zugelassen worden. Damit hat es seine Position am europäischen Markt weiter gestärkt.

### **I September**

In ihrem Halbjahresbericht konnte die Crossair zwar eine Zunahme ihrer Linienpassagiere von 6% sowie eine Steigerung von Sitzauslastung, Durchschnittsertrag pro Passagier und Flugbetriebsbeitrag verzeichnen. Wegen der Konjunkturschwäche im zweiten Quartal resultierte dennoch ein Verlust von 17,8 Mio. Franken.

In Bern eröffnete das Crossair-Catering am 6. September ein neues Betriebsgebäude. In der jüngsten Flugküche der Schweiz stellen zehn Mitarbeiter täglich 330 Mahlzeiten her.









Auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg öffnet am 14. September die neue Crossair-Lounge ihre Tore. Sie wird allgemein als die schönste Fluggast-Lounge Europas bezeichnet und ist neuer Massstab in der Passagierbetreuung am Boden.

#### **I Oktober**

Am 29. Oktober stellt der brasilianische Hersteller den neuen Embraer 170 erstmals der Öffentlichkeit vor. An der Roll-out-Zeremonie nehmen hohe brasilianische Würdenträger und Gäste aus aller Welt teil. Die Crossair wird als Erstbestellerin das Flugzeug Ende 2002 übernehmen.

Um für das Tessin die Folgen der Schliessung des Gotthardtunnels zu mildern, führt die Crossair einen zusätzlichen Mittagsflug von Zürich nach Lugano durch und senkt die Preise für den Winterflugplan.

#### **I November**

Am 24. November stürzt beim Anflug auf Zürich ein Jumbolino der Crossair ab. Das Crossair-Flugzeug hatte 28 Passagiere und fünf Besatzungsmitglieder an Bord. Es startete unter LX 3597 in Berlin-Tegel. Neun Personen überlebten das Unglück.

#### **I Dezember**

Die Crossair und die Schweizerischen Bundesbahnen haben den «Flugzug» zwischen Basel und Zürich wieder ins Leben gerufen. Ab 15. Dezember verkehren 27 Zugkompositionen zwischen dem Flughafen Zürich und Basel SBB.



## Von der Crossair über Phoenix zu SWISS

Die strategische Neuausrichtung als eine weltweit führende interkontinentale Airline stellt für die Crossair eine einmalige Chance dar. Dabei steht für Verwaltungsrat und Management fest, dass nur mit einer Positionierung als Qualitäts-Airline der Erfolg möglich ist. So, wie es der Tradition der schweizerischen Luftfahrt entspricht.

Um die Grundhaltung klar und deutlich zu kommunizieren, wählte die Crossair-Geschäftsleitung und Tyler Brûlé mit seinem Team für den Marktauftritt der neuen Schweizer Fluggesellschaft den Begriff SWISS.

Das Bekenntnis zu schweizerischen Traditionswerten, zum nationalen Charakter des Projekts und zum globalen zukünftigen Wirkungskreis wird durch den Markennamen SWISS symbolisiert. Damit wird sich die Crossair ab April 2002 im Markt den Konsumenten präsentieren. Vor allem zwei Gründe gaben den Ausschlag für die Namenwahl: Die neue Fluggesellschaft ist ein in der Schweizer Nachkriegsgeschichte einmaliges Gemeinschaftswerk von Politik, Wirtschaft und Bevölkerung der Schweiz. Es werden jene Qualitätswerte sein, die unser Land gross gemacht haben, auf die auch beim Aufbau der neuen Airline gesetzt werden. Dies sind ein von Zuverlässigkeit, Freundlichkeit, Sicherheit, Eleganz und Innovation geprägter perfekter Service, gepaart mit einer multikulturellen Weltoffenheit. Auf diesem Fundament wird auch die Zusammenarbeit von Crossair- und Swissair-Mitarbeitern im neuen Projekt erfolgreich werden.

Das neue Markenkonzept und seine visuelle Umsetzung wurde vom kanadischen Designer und Creative Director von Wink Media, Tyler Brûlé, erarbeitet. Die Londoner Agentur Wink Media hatte in einem internationalen Wettbewerb den Auftrag zur Markenbildung der neuen Schweizer Interkontinental-Fluggesellschaft gewonnen. Eine Marke ist mehr als nur ein Logo; es ist eine Geisteshaltung. Die Marke zeigt, wer wir sind, was wir tun, wie wir denken, was unsere Traditionen sind und wo wir hin wollen. Daher will sich die neue Airline «Swissness» – das Schweizerische – auf ihr Banner schreiben. Auf der Basis der Schweizer Qualitätswerte soll die am meisten respektierte Airline der Welt aufgebaut werden.

Die Vision von SWISS ist eine «Premium Airline», das vom Geschäft über die Kultur und den Service alle Aspekte des Unternehmens einschliessen soll. SWISS ist auch eine führende Airline im Chartergeschäft, im Cargogeschäft und in der Ausbildung. Das generelle Motto von SWISS heisst: «best in class», bei allem, was wir tun. Wir dienen den Kunden mit einer kompromisslosen Ausrichtung auf Qualität, Innovation, Service und Design. SWISS möchte zu einer der respektiertesten Fluggesellschaften der Welt werden, indem wir das Reise-Erlebnis unserer Passagiere verbessern.





SWISS wird ihren Passagieren eine durchgehende Servicekette sämtlicher Dienstleistungen auf dem Boden und in der Luft offerieren. Dabei sollen Produkt und Service für die Reisenden der Economy Class ebenso verbessert werden wie jene für die Business und First Class. Teil dieses Programms ist auch der reibungslose und effiziente Ablauf beim Buchen und Check-in sowie ein erstklassiger Service an Bord, was Sauberkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit betrifft. Zudem werden die Service-Leistungen im Qualiflyer-Vielfliegerprogramm erhöht. Es gibt ein weltweites Call Center, das Anfragen während der ganzen Woche während 24 Stunden beantwortet. SWISS will zum Benchmark in der Branche werden – zur «best industry practice».

Grundlage dafür sind die hervorragend qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die gemeinsam die neue Kultur von SWISS prägen und vorleben werden. Unser Motto: Der Kunde ist König!

Trotz diesem klaren Bekenntnis zu Topqualität wird SWISS eine sehr kosteneffiziente und -bewusste Airline sein. Die zum erweiterten Langstrecken- und Europaverkehr notwendigen zusätzlichen Kurzstrecken- und Langstreckenmaschinen werden durchschnittlich zu 30 bis 40% günstigeren Konditionen geleast und gekauft, als dies noch vor dem 11. September 2001 möglich war. Die Verträge sind dabei flexibel ausgestaltet, damit sie allfälligen Veränderungen des Marktes angepasst werden können. Die Flottenkapazität wird 128 Maschinen betragen, wovon 26 für die Langstrecke. Der Umstand, dass die Flottengrösse rigoros auf den Markt abgestimmt werden kann, ist ein wichtiger Wettbewerbsvorteil von SWISS. Auch bei den Personalkosten konnten dank der konstruktiven Mitarbeit der jeweiligen Personalverbände Lösungen gefunden werden, die zu einem wirtschaftlichen Betrieb von SWISS beitragen.

Mit dieser Kombination von Topqualität, auf den Markt abgestimmter Flottengrösse, günstiger Kostenstruktur und starker Eigenkapitalbasis befindet sich SWISS in einer guten Position, um vollwertiges Mitglied in der Allianz oneworld zu werden. SWISS darf deshalb mit ihrer neuen Interkontinental-Strategie dem harten Wettkampf im globalen Fluggeschäft zuversichtlich entgegensehen.

First C







## Flexible Anpassung an die Verhältnisse



Das Jahr 2001 wurde bereits im letzten Geschäftsbericht als das «Jahr der Konsolidierung» angekündigt. Die Crossair hatte die Stagnation der Wirtschaft früh antizipiert und ihre Kapazitäten reduziert. Die Ereignisse am 11. September und das Grounding der Swissair übertrafen dennoch bei weitem die Erwartungen.

Die Stagnation der Wirtschaft und die geringere Nachfrage nach Flugreisen wurde von der Crossair bereits Ende 2000 erkannt und mit einer Kapazitätsreduktion beantwortet. Ab April/Mai 2001 schlugen sich die Voraussagen in realen Buchungszahlen nieder. Insbesondere der profitablere Geschäftsreiseverkehr ging stark zurück. Die Terroranschläge am 11. September bewirkten, dass die stagnierenden Buchungen vollständig in eine Nachfragekrise umschlugen. Das anschließende Grounding der Swissair erschütterte zudem das Vertrauen des europäischen Marktes in den Schweizer Luftverkehr. Die Crossair verzeichnete im vierten Quartal auf ihrem bisherigen Streckennetz 5 bis 10% weniger Passagiere. Die Konkurrenz reagierte zum Teil mit massiven Preisnachlässen, um den eigenen Verkehr wieder zu stimulieren und angestammte Märkte der Swissair zu besetzen. Insgesamt war das Jahr 2001 für die gesamte Airline-Industrie das schwierigste seit dem Golfkrieg von 1991.

### Massnahmen der Crossair im Bereich Netzwerk und Flotte

Die Strategie der Crossair umfasste folgende Schwerpunkte:

- Abbau grösserer und im Betrieb teurerer Flugzeuge
- Einsatz des nächst-kleineren Flugzeugtyps auf vielen Strecken
- Dadurch Reduzierung der absoluten Kosten je Flug und zusätzliche Fokussierung auf den ertragsstärkeren Geschäftsreiseverkehr
- Selektiver Abbau langfristig unrentabler Strecken
- Erhöhung der operativen Effizienz in Basel durch integrierte Flugzeugrotationen über die Hubs Zürich und Genf

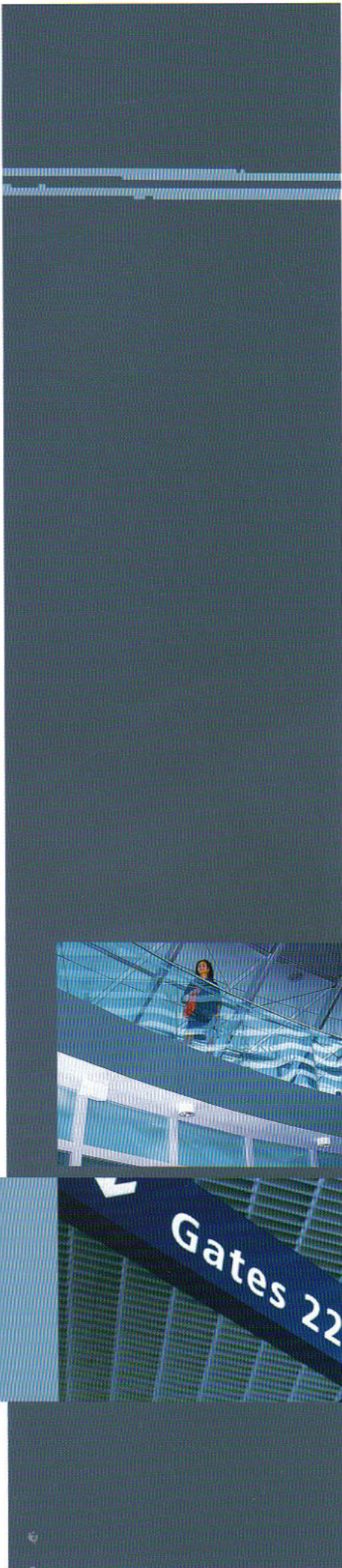


Im vergangenen Jahr wurde die Anzahl der Saab 340 von sechs auf zwei reduziert und die Anzahl der Saab 2000 von 34 auf 30. Die Saab 2000 konnten zu einem garantierten Preis an den Hersteller zurückverkauft werden. Gemäss dem Flottenerneuerungsprogramm erhöhte sich in 2001 die Zahl der Embraer RJ 145 um neun Flugzeuge auf 18.

Mit dem Zusammenbruch der Swissair Group weitete die Crossair ihr Geschäftsbereich auf Teile der ehemaligen Strecken der Swissair aus. Weil die Swissair ihre Kapazität in Zürich um 30% abbaute, sah sich die Crossair veranlasst, zum Winter 2001/02 drei ihrer Flugzeuge nach Zürich zu verlagern. Diese Massnahme ging einher mit notwendigen Korrekturen an langfristig unprofitablen Strecken in Basel.

Die grösste Veränderung zum Jahresende war der Eintritt der Crossair in das ehemalige Wetalease-Geschäft der Swissair: Die Operation von 19 Flugzeugen der Crossair, bislang betrieben im Auftrag und in kommerzieller Verantwortung der Swissair, wurde plötzlich nicht mehr bezahlt. Ein fehlender Einnahmestrom von ca. CHF 20 Mio. pro Monat und Ausstände der Swissair bereits in Höhe von CHF 50 Mio. veranlassten die Crossair, den Wetalease-Vertrag zu kündigen und mit eigenem kommerziellen Risiko diese Strecken zu bedienen.

Insgesamt wurden mit 5,9 Mio. Passagieren 5,6% weniger Passagiere als im Vorjahr befördert bei gleichzeitig 2,7% weniger Flügen und 4,1% weniger Sitzen. Dieses Missverhältnis von Passagier- und Kapazitätsentwicklung ist auf den Verkehrseinbruch im vierten Quartal 2001 zurückzuführen.







### Charter behauptet sich in schwierigem Umfeld gut

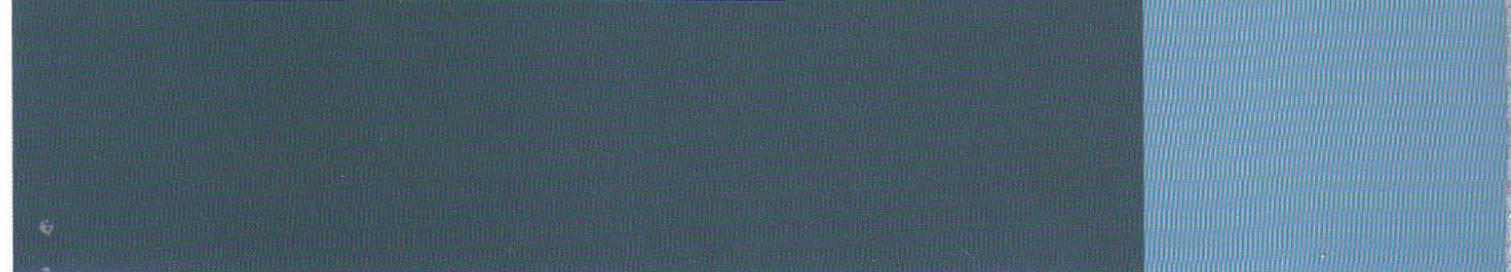
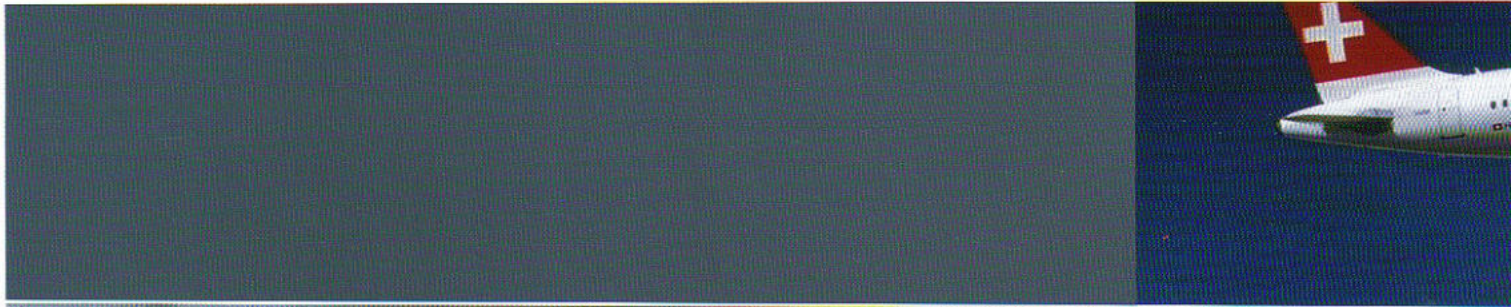
Auch das Chartergeschäft wurde von den Ereignissen des 11. Septembers massiv betroffen. Die Crossair musste in der Folge Flüge stornieren, die einen Umsatz von 5 Mio. Franken erbracht hätten. Der Nachfrageeinbruch nach ägyptischen Zielorten hat das Wintergeschäft stark beeinträchtigt.

Der Charter verzeichnete mit 0,8 Mio. Passagieren in 2001 ein Ergebnis, welches etwa 10% unter dem Vorjahr liegt. Jedoch lag ebenfalls die angebotene Kapazität um ca. 25% unter dem Vorjahr – die Crossair hat fast zwei Flugzeugkapazitäten weniger eingesetzt als in der Vorjahresperiode. Dies wurde notwendig, weil Hotelplan zwei Boeing 757 selbst in Betrieb genommen hat.

Sehr gut hat sich der Verkehr nach Ex-Jugoslawien entwickelt, im Sommer auch jener mit Reiseveranstaltern in Norditalien und allgemein dank vieler Zusatzflüge während der Hochsaison. Im Winter wurde Tamanrasset in Algerien und Sebha in Libyen angefliegen, wo Wüsten-Treckings von einem spezialisierten Veranstalter angeboten wurden.









### **EuroCross behält wichtige Umsteigefunktion**

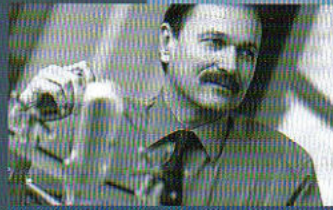
Das EuroCross musste im vergangenen Jahr aufgrund der externen Einflüsse reduziert werden. Der forcierte Ausbau des EuroCross wurde in Zeiten einer konstant steigenden Nachfrage beschlossen. In den Jahren 2000 und 2001 wurde die Crossair – wie auch die gesamte Branche – mit zunächst deutlich höheren Treibstoff- und Dollarpreisen und schliesslich mit einer stagnierenden Nachfrage konfrontiert. Die Kerosin-Preise befanden sich streckenweise auf dem dreifachen Preisniveau im Vergleich zu den Jahren 1998 und 1999. Eine vorsichtige Anpassung der bisherigen Wachstumsstrategie am EuroCross war deshalb zwingend. Dennoch hat die Crossair in den Wirren des Swissair-Groundings die europäische Umsteige-Plattform am EuroAirport in Basel grundsätzlich aufrecht erhalten.

Insgesamt konnte die Crossair 2001 am EuroCross in Basel 1,6 Mio. Passagiere befördern. Im Vergleich zum Vorjahr (1,7 Mio.) waren das 6,7% weniger. Angesichts der reduzierten Flüge in einer Grössenordnung von 14% und einer reduzierten Kapazität in Höhe von 20% rechtfertigt das erzielte Ergebnis insgesamt die eingeschlagene Strategie.

### **Ausblick**

Im Jahr 2002 werden sich die Geschäftsfelder der Crossair nochmals deutlich verlagern. Ab 15. Januar hat die Crossair weitere europäische Strecken in ihr Streckennetz aufgenommen und ihre Flotte um 26 Mittelstreckenflugzeuge vom Typ A319, A320 und A321 erweitert. In einem weiteren Schritt hat die Crossair am 31. März, dem Beginn des Sommerflugplans, das Langstreckengeschäft aufgenommen und einige weitere Europa-Destinationen hinzugefügt. Zu diesem Zweck hat die Airline ihre Flotte um weitere 26 Flugzeuge – 13 Airbus A330 und 13 Boeing MD-11 – erweitert.





**President & CEO**  
André Dosé

**Stabspositionen**



**Aeropolitical Affairs**  
Kurt Jäger



**Corporate Communications**  
Ruth Züblin



**Corporate Lawyer &  
Secretary General**  
Dr. Gabriele Hofmann-Schmid



**Personal Assistant to the President**  
Franco Gullotti

**Bereiche**



**Flight Operations**  
Thomas Brandt



**Product & Services**  
Björn Näf



**Sales & Marketing**  
Arjen Pen

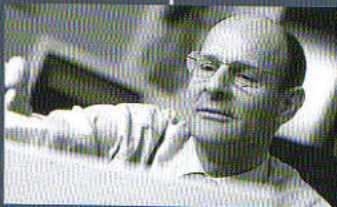


**Strategy & Network**  
Matthias Hanke



# Die Organisation

1. April 2002



Technical  
Jorgen Orstam



Human Resources  
Kurt Renggli

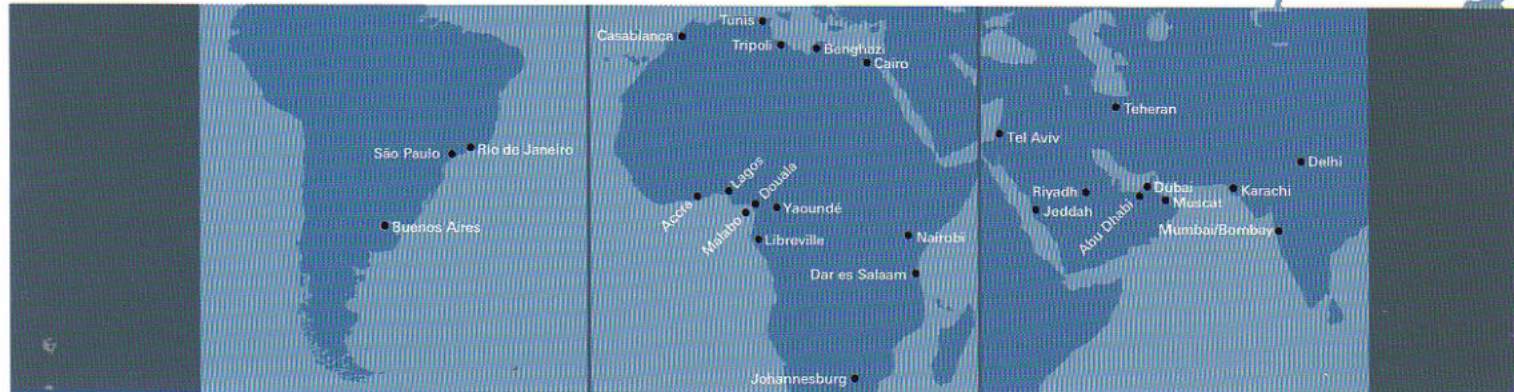
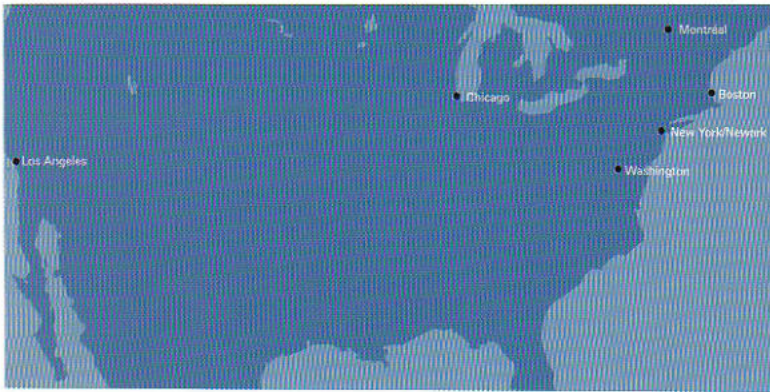


Finances  
Thomas Hofmann



Corporate Services  
Marcel Klaus







## Eine attraktive Flotte für die Zukunft



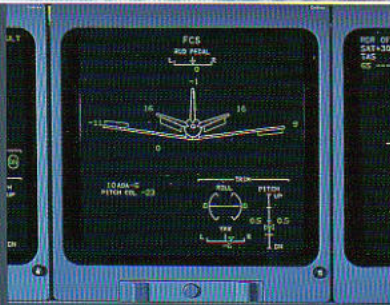
Die Erneuerung der Flotte von SWISS verläuft nach Plan. In den nächsten Monaten werden die letzten der 25 fest bestellten Embraer RJ 145 in Betrieb gehen. Vergangenen Oktober präsentierte der brasilianische Hersteller erstmals den neuen Embraer 170 der Öffentlichkeit. Mitte Februar startete das Flugzeug zum Jungfernfug. Ende dieses Jahres wird die SWISS ihren ersten Embraer 170 übernehmen und ab Anfang 2003 kommerziell einsetzen. Der grössere Embraer 195 wird Ende 2004 folgen. Ab 2003 werden die Boeing MD-80-Flugzeuge durch Airbus A320 abgelöst. Sie werden hauptsächlich im Charterbereich eingesetzt. Und die 13 Langstreckenflugzeuge Boeing MD-11 werden ab Mitte 2003 durch Airbus 340-300 ersetzt.

Die Crossair beschafft mit 25 Embraer RJ 145 sowie je 30 Embraer 170 und 195 eine topmoderne Flotte mit Kapazitäten von 49 bis 108 Plätzen. Sie löst damit ihre Saab- und Avro-Flugzeuge ab. Rund 20 ERJ sind heute bereits äusserst zuverlässig auf dem Crossair-Europanetz unterwegs und verkürzen gegenüber den Saab-Turboprop-Flugzeugen die Reisezeit. Die Crossair kann mit den schnellen Jets ferne Zielorte wie Helsinki und Sevilla nahtlos ins EuroCross, dem Anschlussknoten am Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg, eingliedern.

Seit dem Entscheid zur Flottenerneuerung Mitte 1999 hat sich die Lage im Luftverkehr dramatisch verändert. Braucht die neue Schweizer Fluggesellschaft diese Flugzeuge überhaupt noch? Die Antwort lautet Ja, denn gerade in den nächsten Jahren, wo die Kapazität äusserst sorgfältig der Nachfrage angepasst werden muss, entspricht die Embraer-Flotte genau den Bedürfnissen. So vermag beispielsweise der Embraer 195 mit 108 Sitzen fast so viele Fluggäste aufnehmen wie der Airbus A319, ist jedoch rund 20 Tonnen leichter. Massiv geringerer Treibstoffverbrauch pro Passagier, geringere Gebühren für Überflug und auf Airports werden sich positiv in der Rechnung der SWISS niederschlagen.

Fluggäste wollen heute in kleineren Flugzeugen ebenso komfortabel reisen wie in den grossen. Reichlich Raum für Beine und Schultern auch an den Fenstersitzen, genügend Platz fürs Handgepäck, wenig Lärm und keine Vibrationen in der Kabine, warme Hauptmahlzeiten und ein modernes, geschmackvolles Design. Die neuen Embraer-Flugzeuge vereinen all diese Kriterien in perfekter Form. Und besonders wichtig: Im Embraer 170 und Embraer 195 wird keiner der Fluggäste auf einen der unbeliebten Mittelsitze verbannt; wegen der 2+2-Auslegung gibt es sie hier gar nicht.







## Hohe Qualität – auch in turbulenten Zeiten



Der Crossair ist es trotz Turbulenzen gelungen, im vergangenen Jahr eine hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen. In neutralen Studien und Umfragen unter Vielfliegern hat sie durchwegs Spitzenplätze besetzt. Bei den von Passagieren als wichtigst genannten Kriterien – Effizienz der Mitarbeiter an Bord und am Boden sowie Freundlichkeit des Personals – errang die Crossair den ersten Rang. Sie erhielt Auszeichnungen für ihre Bordverpflegung und ihre Zuverlässigkeit.

Es ist den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Crossair auch unter schwierigen Umständen gelungen, Dienstleistungen auf hohem Niveau zu erbringen und sie noch zu verbessern. Angesichts der sich verändernden Massstäbe ist dies sicher keine Selbstverständlichkeit. Aufmerksam wurde aber auch mit laufenden Kontrollen darauf geachtet, dass die Qualität bei den externen Leistungen wie Verpflegung, Passagier- und Gepäckdienste stimmt. Massiv verbessert hat sich auch die Pünktlichkeit im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Der im Jahr 2001 erfolgte Wachstumshalt wurde gezielt für vermehrte Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genützt – vor allem im Bereich Kundendienst: So wurden Piloten auf Passagieransagen sensibilisiert oder die Serviceabläufe insgesamt perfektioniert. Positiv gewirkt hat auch die Verbesserung der Infrastruktur: Auf dem EuroAirport wurde der neue Y-Terminal und die Crossair-Lounge in Betrieb genommen. Die Erweiterung des Crossair-Hauptsitzes in Basel mit einem neuen Hangar für den Flugzeugunterhalt, Büroräumen und Anlagen für das Ausbildungszentrum CROSSCAT verbessert die Arbeitsqualität im Jahr 2002.

Die grosse Herausforderung steht für den Bereich Produkte & Dienstleistungen aber noch bevor: Die Ziele für die neue Schweizer Fluggesellschaft SWISS sind hoch gesteckt. Die hohe Qualität muss vor allem für die Fluggäste sichtbar und spürbar werden. So gibt es beispielsweise in der Economy Class kein Essen aus Plastikgeschirr mehr und die Mahlzeiten sind reichlich und gut. Auch in der Business und in der First Class will SWISS führend sein. Mit einem Bordunterhaltungssystem neuesten Zuschnitts, hohen Komfortmerkmalen und mit einem hochstehenden Bordservice. Produkte und Abläufe werden einheitliche Züge tragen und gehen sehr gezielt auf individuelle Bedürfnisse der Kunden ein – der gleiche Qualitätswein an Bord wie in der Lounge etwa. All dies setzt auch ein hohes Dienstleistungs- und Qualitätsbewusstsein bei den Mitarbeitern voraus. Die Ausbildung hat deshalb einen noch höheren Stellenwert als bisher.



Die Qualität einer Dienstleistung zeigt sich vor allem bei Unregelmässigkeiten: Wenn der Kunde kompetent betreut und informiert wird, wenn Lösungen gesucht werden, fühlt er sich in den richtigen Händen. Durch kurze Reaktionszeiten können Korrekturen im eigenen Einflussbereich schnellstmöglich erfolgen. SWISS will noch einen Schritt weiter gehen und wird einzelne, heute externe Bodendienste, in die eigene Organisation eingliedern.

Ein Unternehmen kann sich wohl selber Massstäbe setzen, sie müssen aber in Relation mit dem Umfeld stehen. Diese wichtige Beziehung stellt die SWISS mit einem intensiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zu einem Kreis ihrer Kunden her. Damit versucht die neue Schweizer Fluggesellschaft am Puls des Marktes zu bleiben und sich laufend an den Bedürfnissen ihrer Kunden zu orientieren.

#### **Die neue Fluggast-Lounge am EuroAirport**

Bei der Fluggastbetreuung am Boden gilt seit letzten Herbst die neue Lounge am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg als neuer Massstab. In der Passagier-Oase wird bereits das Warten auf den Flug zu einem unvergesslichen Erlebnis. SWISS hat damit einen Spitzenplatz in Europa, denn besser verwöhnt als in Basel werden Fluggäste heute kaum an keinem Ort. Die Lage im Zentrum des neuen Y-Terminals setzt markante visuelle Akzente und schafft einen schönen Rundblick auf Tarmac und Pisten. Unter der riesigen Glaskuppel bieten drei lichtdurchflutete Geschosse Platz für 350 Gäste.

Auf der grosszügigen Piazza im Eingangsbereich lässt es sich gemütlich plaudern, am Welcome Desk werden alle Reisedienstleistungen geboten. Das zweite Geschoss bietet alle Hilfen für Arbeitswillige: Laptop- und Modemanschlüsse, Fax- und Kopiergeräte, Internet-Corner mit Finanzinformationen. Nach der Arbeit bieten die Fernseh- und Ruheräume willkommene Refugien zur Erholung und Entspannung. Einen besonderen Genuss ist Anton's Skybar unter der Glaskuppel – ein Glas Mosimann-Champagner aus der Selektion des bekannten Starkochs mundet in dieser exklusiven Umgebung besonders gut.







### **Erfolgreiches erstes Jahr für CROSSCAT**

CROSSCAT, das gemeinsam von Crossair und GECAT betriebene Schulungszentrum für Personal von Fluggesellschaften, hat sein erstes Jahr erfolgreich und weit über den Erwartungen abgeschlossen. Dies trotz des Rückzugs einiger Kunden nach den Ereignissen des 11. Septembers.

Die Crossair hat sich deshalb mit CROSSCAT stark im Ausbildungsbereich engagiert, weil nur mit guter Schulung ein hohes Qualitätsniveau sichergestellt werden kann. CROSSCAT bildet Piloten, Cabin Attendants und Flugzeugmechaniker nach den Regeln der vereinigten europäischen Luftfahrtbehörden aus. 40% des Umsatzes werden zurzeit mit externen Kunden erwirtschaftet. Die Zufriedenheit der Kunden ist gut; sie wird durch ein laufendes Rückmeldesystem aus dem Studentenkreis ständig überprüft.

Wichtige Meilensteine waren im Berichtsjahr die Betriebsaufnahme des ersten Embraer RJ 145-Simulators und des King Air/Seneca-Traininggeräts. Sie werden im laufenden Jahr durch den zweiten ERJ 145-Simulator und jenen für die neue Embraer 170/195-Familie ergänzt. Der Schulung von Cabin Attendants auf der Embraer-Flotte wird ab Ende Jahr eine neue Kabinenattrappe dienen. Mit dem Trainingprogramm für diese neuen Flugzeuge hat CROSSCAT eine führende Stellung in jenem Marktsegment. Der Bezug der neuen Klassenzimmer hat im Frühjahr eine willkommene Erleichterung gebracht.

CROSSCAT prüft gegenwärtig den Ausbau ihres Betriebes, um die nötigen Kapazitäten für die zukünftige Ausbildung der Besatzungen der neuen Schweizer Fluggesellschaft SWISS schaffen.







## SWISS bringt 10 000 Personen zusammen

Im vergangenen Geschäftsjahr nahm die Mitarbeiterzahl von 3 680 auf 4 439 Personen zu. Sie verteilen sich auf 3 978 (Vorjahr 3 263) Vollzeitstellen. Es wurden im Bereich Human Resources zahlreiche Projekte durchgeführt. So wurde für alle Mitarbeitenden ein neues funktions- und leistungsabhängiges Salärssystem entwickelt. Dieses konnte Anfang 2002 in Kraft gesetzt werden. Auch wurde das neue Bonussystem für die Kadermitarbeiter eingeführt.

Ein Meilenstein war die Ausarbeitung des neuen Kabinen-Gesamtarbeitsvertrages. Mit diesem wurde das Kabinenpersonal erstmals in der Geschichte der Crossair auf einen einheitlichen Boden mit klaren Entwicklungs- und Karriere-modellen gestellt. Damit konnte die Perspektive der Cabin Crew Members gesamthaft verbessert werden.

Im Zuge dieser Entwicklung wurde für alle Mitarbeiter das versicherte Gehalt für die Pension merklich angehoben, sodass sich die Leistungen nun im guten schweizerischen Mittelfeld befinden. In der Personalentwicklung und Ausbildungs-politik wurden zum ersten Mal bereichsübergreifende Richtlinien geschaffen. Ein hoher Anteil der Ressourcen im Personalbereich beanspruchte das neu eingeführte System für Zeitbewirtschaftung und Personal-Einsatzplanung, das mit neuen Personalausweisen auch die Zutrittskontrolle auf eine moderne Basis stellt.

Das Potenzial der Crossair-Mitarbeitenden wurde durch die Einführung eines neuen Ideenmanagements namens «Heureka» genutzt und umgesetzt. Und im Hinblick auf die neuen Aufgaben als internationale Airline wurde die Geschäfts-leitung im November 2001 verstärkt: Mit Marcel Klaus stiess ein neuer EVP zur Crossair, welcher den neuen Bereich Corporate Services leitet.

Mittlerweile wird die Personalabteilung von äusserst arbeitsintensiven Aufgaben beansprucht: Der Aufbau von SWISS auf der Basis der Crossair stellt eine grosse Herausforderung dar. Innert kürzester Zeit wird die Belegschaft der Crossair von 4 000 auf 10 000 Personen wachsen. Es werden einige 1 000 Mitarbeiter eingegliedert: Unter dem neuen Brand SWISS soll eine gemeinsame Kultur entwickelt werden. Das Konzept für die Zusammenführung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befindet sich in der Entwicklung und soll durch unternehmens-weite Aktivitäten umgesetzt werden.

Die wichtigsten Meilensteine für 2002 sind zweifellos die Verhandlungen für neue Gesamtarbeitsverträge – sowohl für das Bodenpersonal wie für die Cabin Crew Members und die Piloten. Der neue Name der Unternehmung SWISS wird als integrierender Bestandteil für alle Berufsgruppen verstanden und soll im laufenden Geschäftsjahr voll umgesetzt und gelebt werden.





## Über das Fliegen hinaus

### **I Gratulation mit einem Flugzeug**

Beim Lauberhorn-Rennen und an der Ski-Weltmeisterschaft in St. Anton ist die Crossair mit dabei und lädt ihre wichtigsten Kunden zum Get-Together mit den Welt-Skistars. Das von Crossair gesponserte schwedische Skiteam kann dank des Weltmeistertitels von Anja Paerson im Slalom einen grossen Triumph feiern. Die Crossair malt zu Ehren von Paerson eigens ein Flugzeug an und gratuliert ihr auf diese Weise. Anfang März bringt die Crossair das Flugzeug mit Top-Kunden an Bord nach Are, damit diese das alpine Ski-Weltcup-Finale vor Ort verfolgen können.

### **I Geschirr und Computer für Bulgarien**

Freude in bulgarischen Schulen und Spitälern: Die Crossair schenkt Geschirr und Personal Computer – einen ganzen Lastwagen voll. In Krankenhäusern und Schulkantinen des osteuropäischen Landes wird nun aus Tellern mit dem alten Crossair-Logo gegessen; die Rechner sind zwar nicht mehr die neuesten, aber voll funktionsfähig und dienen nun in Schulen der Weiterbildung. Die Crossair hat bereits früher Computer nach Bulgarien geschickt.

### **I Was das Drämli auf den Schienen, ist die Crossair in der Luft**

Während fünf Tagen zirkuliert ein Basler Tram auf Berliner Strassenbahngleisen und wirbt für die Stadt am Rheinknie. An Bord so prominente Personen wie der Schweizer Botschafter Thomas Borer-Fielding mit Gattin. Auch die Crossair ist bei der sympathischen Aktion mit dabei und kann gleich einbringen, dass sie viermal täglich zwischen Berlin und Basel unterwegs ist; im Jahr 2000 mit mehr als 68 000 Fluggästen.

### **I Eine gute Botschaft**

Der 1. August wird an vielen Orten der Welt gefeiert; auch in Berlin. Das Fest in der Schweizer Botschaft hat im Lauf der letzten Jahre Berühmtheit erlangt und wird von allen, die in der deutschen Hauptstadt Rang und Namen haben, gerne besucht. Die Crossair hat sich dieses Mal als Hauptsponsor beteiligt und damit die Wichtigkeit von Berlin in ihrem Streckennetz unterstrichen.







### Aviatic der kindlichen Art

Zwei Wochen lang steht die Crossair im Zeichen der Kinder. Im Foyer des Hauptsitzes zeigen Fünf- bis Elfjährige ihre «Fliegzeuge». Es ist dies eine Aviatic der besonderen Art, unbelastet von technischen Zwängen, dafür voll an Einfallsreichtum und ungewöhnlichen Blickwinkeln. Der Erlös der Versteigerung kommt weniger privilegierten Altersgenossen in Brasilien zugute.

### Festival des Films

Bevor sich der Vorhang zum 54. Filmfestival Locarno auf der Piazza Grande hebt, werden Vertreter von Kultur, Wirtschaft, Politik und Medien wiederum als Gäste des Sponsors Crossair während einer Rundfahrt auf dem Lago Maggiore auf das Filmerlebnis eingestimmt.

### Crossair-Loge am Basler Fest

Kunden, Partner und Freunde der Crossair sitzen beim Fest, an dem Basel seine 500 Jahre Zugehörigkeit zur Eidgenossenschaft feiert, in der ersten Reihe: Von der Terrasse am Rheinsprung geniessen die zahlreichen gut gelaunten Gäste einen hervorragenden Ausblick aufs Feuerwerk und andere Spektakel.

### Shakespeare in der Kaserne Basel

Theater vom Feinsten in der Kaserne Basel: Peter Brook, der bekannte Shakespeare-Regisseur, inszeniert mit einer internationalen Darstellergruppe eine bemerkenswerte neue Hamlet-Version. Die Gäste der Crossair geniessen die englische Aufführung am 5. August in der Reithalle der Kaserne.

### Nostalgisch nach Berlin

Flug nach Berlin im Stil der Vierzigerjahre: Die Crossair reist am ersten September-Wochenende zum Benefiz-Anlass Peter Maffays mit einer JU-52 in die deutsche Hauptstadt. Unter dem Motto «Kinder helfen Kindern» fliegen die Gäste mit dem dreimotorigen Propellerflugzeug aus dem Jahr 1939 in idealer Aussichtshöhe von Dübendorf an die Spree.

### Basel als Kunstmetropole

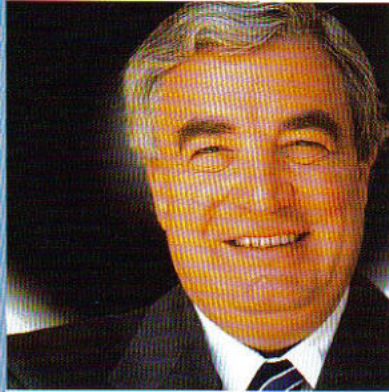
In nur zwei Jahren hat sich die im Oktober stattfindende Basler CULTURA eine einzigartige Nische im internationalen Kunstmarkt geschaffen. Die Crossair engagiert sich von Anfang an für «The World Art & Antiques Fair» und ist jeweils Official Carrier dieses Anlasses. Sie betreibt eine eigene Lounge, in der Spitzenkoch Reto Mathies vom «Corviglia» in St. Moritz die Besucher mit Leckerbissen verwöhnt.

### Variété de Bâle

Weltklasse-Artistik und umwerfende Komik in atemberaubender Kadenz: Hautnah erleben die Gäste der Crossair die Künstler im bis auf den letzten Platz gefüllten stilvollen Saal des Restaurants Brasserie am Basler Bahnhof SBB. Eine schöne November-Tradition, die immer wieder viele Variété-Liebhaber in ihren Bann zieht.



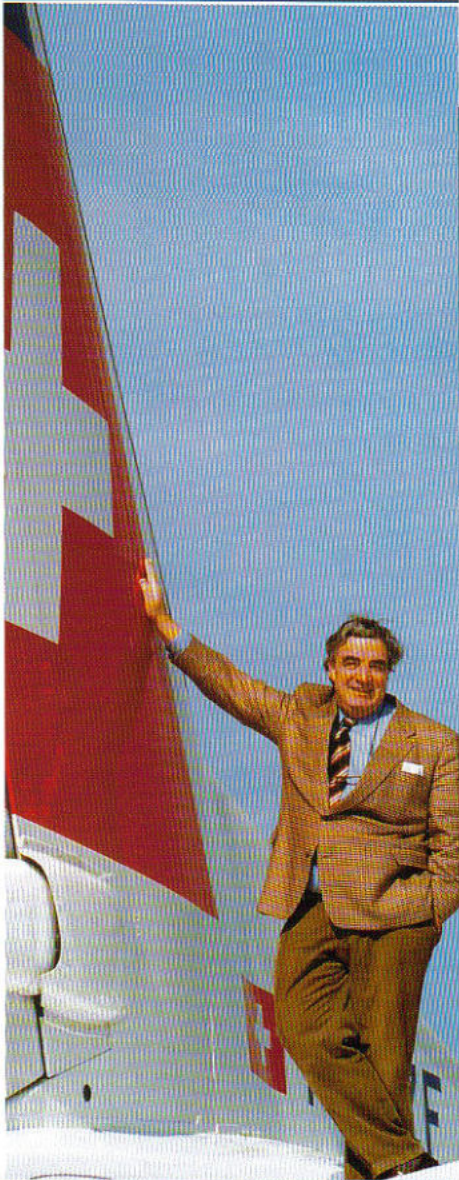
## Zum Abschied von Moritz Suter



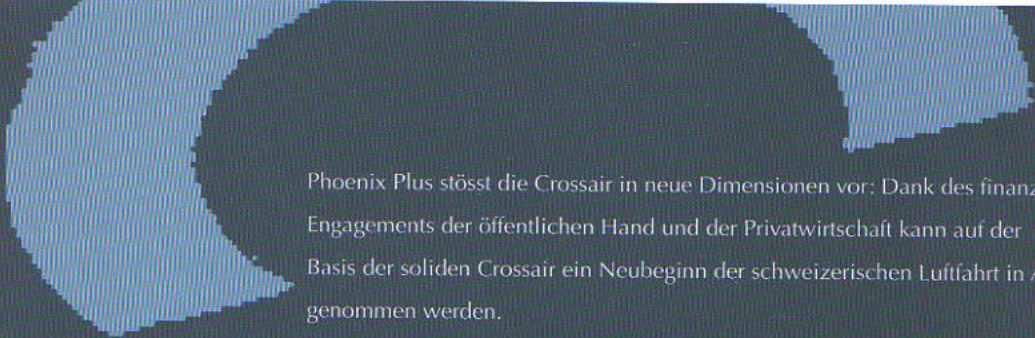
Im Sommer 1974 hatte Moritz Suter eine Idee, einen Traum. Aus diesem Traum ist die Crossair entstanden – die grösste Regionalfluggesellschaft Europas und die viertgrösste der Welt. Es war zweifellos gewagt von Moritz Suter, am 14. Februar 1975 zusammen mit seinem Jugendfreund Peter Kalt und einem Aktienkapital von bescheidenen 65 000 Franken mit der Business Flyers Basel AG eine eigene Airline aufzubauen.

Mit der Crossair hat Moritz Suter ein wichtiges Kapitel in der Geschichte der Liberalisierung der europäischen Luftfahrt geschrieben. Die Crossair hat Massstäbe gesetzt. Sie wurde international mit vielen Ehrungen und Preisen als beste Regionalfluggesellschaft der Welt ausgezeichnet. Die Überreichung des «Lifetime Achievement Award» durch die Leser der «Regional Airline World» unterstreicht die Bedeutung, welche Moritz Suter mit seinem Lebenswerk erreicht hat. Ein wesentlicher Faktor für den Award war Moritz Suters Einsatz für die European Region Airline Association (ERA), welche er vor 22 Jahren als Gründungsvater ins Leben rief und heute 82 Fluggesellschaften aufweist.

Mit der Crossair hat Moritz Suter auch viele neue Flugzeuge «gelauncht». Dazu gehören der Metro III, die Saab 340A und B Cityliner, der Avro RJ 85/100 Jumbolino, der Saab 2000 Concordino und schliesslich die Embraer 170 und 195. Jetzt erlebt die Crossair die grösste Expansion ihrer Geschichte: Mit dem Projekt







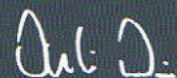
Phoenix Plus stösst die Crossair in neue Dimensionen vor: Dank des finanziellen Engagements der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft kann auf der Basis der soliden Crossair ein Neubeginn der schweizerischen Luftfahrt in Angriff genommen werden.

Die Weichen dafür hat kein anderer gestellt als Verwaltungsratspräsident Moritz Suter selbst an der Generalversammlung vom 6. Dezember 2001, als die Grundlagen für die Realisierung des Projekts Phoenix Plus geschaffen wurden. Moritz Suter gebührt deshalb nicht nur unsere Anerkennung für all die Pioniertaten, mit denen er unser Unternehmen, die Crossair, zur führenden Regionalgesellschaft der Welt gemacht hat. Ihm gebührt vor allem auch unser Dank und jener des ganzen Landes, dass er in uneigennütziger Art und Weise geholfen hat, auf der Basis «seiner» Crossair die neue Schweizer Interkontinental-Airline aufzubauen und damit die erfolgreiche Schweizer Luftfahrttradition fortzusetzen.

In wichtigen Momenten zitierte Moritz Suter immer wieder aus den Schriften von Antoine de Saint-Exupéry, der selber Pilot war. Im «Kleinen Prinz» ist von ihm zu lesen: «Du bist zeitlebens für das verantwortlich, was du dir vertraut gemacht hast.» Mit dem Ausscheiden von Moritz Suter aus dem Unternehmen hat er die Verantwortung abgegeben und in neue Hände gelegt. Es liegt nun an uns, diese Verantwortung zu übernehmen und die Zukunft des Unternehmens zur Zufriedenheit von allen zu gestalten.



Pieter Bouw  
Präsident des Verwaltungsrates



André Dosé  
President & CEO



Der bisherige Verwaltungsrat der Crossair hat ein ganz schwieriges Geschäftsjahr zu Ende gebracht. Er hat sich stets für die Eigenständigkeit und Unabhängigkeit der Crossair eingesetzt, obwohl mit der Swissair ein Crossaktionär bestand. Um Benachteiligungen zu vermeiden, wurde dabei auch die Minderheitsaktionäre hoch gehalten.

Der bisherige Verwaltungsrat hat sehr gute Arbeit geleistet: Das zeigt sich allein schon daran, dass die Crossair den bedauernswerten Niedergang der Swissair mit einem blauen Auge überstanden hat und die Basis für einen Neuanfang in der schweizerischen Zivilluftfahrt wurde. In der stürmischen Entwicklung rund um das Grounding der Swissair musste der Verwaltungsrat darauf achten, dass die Crossair nicht auch noch in Schieflage gerät. Aus diesen Gründen ist die Crossair zum Beispiel nie der Verkaufsorganisation AMP oder dem SAirGroup-Cashpool beigetreten. Dem Crossair-Verwaltungsrat kam dabei die Kultur des kritischen Fragestellens zugute. Ich danke allen Verwaltungsräten für die zahlreichen Beiträge und Ratschläge.

Im neuen Verwaltungsrat weiter vertreten sind Michael Pieper und Claudio Generali. Nebst Moritz Suter haben vier Verwaltungsratsmitglieder ihre teilweise langjährige – Tätigkeit beendet.

## Zum Abschied der übrigen VR-Mitglieder

### ■ Alfred Wiederkehr

Dr. iur. Alfred Wiederkehr ist Rechtsanwalt in Zürich. Er ist am 24. November 1978 in den Verwaltungsrat eingetreten, als anlässlich einer ausserordentlichen Generalversammlung das Aktienkapital von 215 000 auf 1 Mio. Franken erhöht und der Name von Business Flyer Basel AG in Crossair AG geändert wurde. Damals war noch das Gründungsmitglied Peter E. Kalt Präsident des Verwaltungsrates. An der ordentlichen Generalversammlung im Mai 1979 übernahm Alfred Wiederkehr dann das VR-Präsidium. Er wurde im Juni 1994 von Otto Loepfe in diesem Amt abgelöst, auf den später Philipp Bruggisser folgte.

Alfred Wiederkehr war als Präsident in den Aufbaujahren für Moritz Suter als CEO ein ganz wichtiger Freund, Partner und Berater. Die Crossair konnte sich in dieser Zeit keine Berater leisten. Berater waren die Verwaltungsräte, und zwar kostenlos. Alfred Wiederkehr übernahm als VR-Präsident eine wichtige Rolle und sorgte dafür, dass die stürmische Entwicklung finanziell solide verlaufen ist. Er hielt sich als weitsichtiger VR-Präsident strikte an die Corporate Governance und hat sich nicht in die exekutive Geschäftsführung eingemischt.

In diesen Jahren wurde das Aktienkapital mehrmals erhöht. Es betrug zuletzt CHF 328,5 Mio. Alfred Wiederkehr hat bei der Suche nach weiteren Geldgebern eine wichtige Rolle übernommen. Das Aktienkapital wurde bis zu einer Höhe von CHF 25 Mio. ohne Hilfe der Banken zusammengetragen. Erst als Crossair 1983 an die Börse ging, wurde die Unterstützung der Banken in Anspruch genommen.

### ■ Ralph Lewin

Dr. iur. Ralph Lewin, sozialdemokratischer Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, hat das Mandat 1997 von seinem Amtskollegen Dr. Ulrich Vischer übernommen, welcher in den Swissair-Verwaltungsrat wechselte. Ralph Lewin ist ein temperamentvoller Mensch, der seine Meinung offen und pointiert äussert. Er hat sich stark für die Entwicklung der Crossair eingesetzt und speziell in finanziellen Belangen kritische Fragen gestellt. Seine Beiträge wurde von allen Verwaltungsrats-





mitgliedern immer hoch geschätzt und er wurde als Person sehr respektiert. Er machte nie den Eindruck eines Politikers aus der Beamtenstube. Er hat sich stets um die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens im Interesse des gesamten Landes engagiert.

#### **I Thierry Lombard**

Der Privatbankier aus Genf stiess 1987 als Verwaltungsrat zur Crossair, als ein grösserer Aktionär und Verwaltungsrat aus Italien sein Aktienpaket verkaufen wollte. Es war damals nicht einfach, grössere Pakete zu platzieren. Thierry Lombard hat als Freund geholfen und die Hälfte der Aktien übernommen. Anlässlich dieser Übernahme wurde er auch Mitglied des Verwaltungsrates. Thierry Lombard hat ganz gezielt auch die Interessen der welschen Schweiz vertreten. Die Crossair hat immer darauf geachtet, dass sie in der ganzen Schweiz gut abgestützt ist, damit eine Balance entsprechend der Kultur des Landes vorhanden war. So war früher ein Genfer Regierungsrat und ein Genfer Ständerat Mitglied des Crossair-Verwaltungsrates. Thierry Lombard hat seine Rolle als Verwaltungsrat sehr aktiv wahrgenommen und wertvolle Beiträge geleistet, speziell in den letzten Monaten.

#### **I Elisabeth Simonius**

Bis 1995 war Elisabeth Simonius im Verwaltungsrat der Chartergesellschaft Balair-CTA, bis diese stillgelegt wurde. Crossair übernahm von Balair-CTA das Kurz- und Mittelstrecken-Chartergeschäft und Elisabeth Simonius stiess als Verwaltungsrätin dazu. Sie ist Präsidentin der Interessengemeinschaft Luftverkehr der Region Basel und hat sich stark für die Entwicklung der Crossair insgesamt wie auch für den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg eingesetzt. Die Arbeit als Verwaltungsrätin hatte für sie hohe Priorität, entsprechend viel Zeit hat sie für das Amt aufgewendet. So hat sie regelmässig alle Aussenstationen und die Mitarbeiter an der Front besucht. Dazu gehörten auch die Teilnahme an den Mitarbeiter-Partys und Weihnachtsfeiern. Dadurch pflegte sie einen engen Kontakt zum Personal. Innerhalb des Verwaltungsrates war sie kritisch und engagiert. Sie hat die Dossiers sorgfältig studiert und gelesen. Seit Februar 2001 war sie Vizepräsidentin des Verwaltungsrates.

André Dosé, President & CEO





**Basel**  
Postfach  
CH-4002 Basel  
Tel. +41 (0)61 582 00 00  
Fax +41 (0)61 582 33 33

**Bern**  
Flughafen Bern  
CH-3123 Belp  
Tel. +41 (0)31 960 21 21  
Fax +41 (0)31 960 21 28

**Genève**  
Boîte postale  
CH-1215 Genève-Aéroport  
Tel. +41 (0)22 799 52 20  
Fax +41 (0)22 799 52 10

**Lugano**  
Lugano Airport  
CH-6982 Agno  
Tel. +41 (0)91 610 12 50  
Fax +41 (0)91 610 12 01

**Zürich**  
Postfach  
CH-8058 Zürich-Flughafen

**Freiburg i. Br.**  
Münzinger Str. 1  
D-79111 Freiburg  
Tel. +49 (0)761 20 778-0  
Fax +49 (0)761 20 778-20

**Mulhouse**  
4, rue Mercière, Place de la Réunion  
F-68100 Mulhouse  
Tel. +33 (0)3 89 35 32 32  
Fax +33 (0)3 89 35 32 42

**Reservation**  
Tel. +41 (0)848 85 2000  
[www.swiss.com](http://www.swiss.com)