



Geschäftsbericht der Crossair 1979





Crossair AG

Postfach

CH-4030 Basel-Flughafen

Telefon 061 / 57 27 24

Telex 64 253

Postfach 630

CH-8058 Zürich-Flughafen

Telefon 01 / 814 05 40

Telex 53 233

Verwaltungsrat

*Dr. A. J. Wiederkehr, Bächau, Präsident**

*M. Suter, Zürich, Vize-Präsident**

*Dr. D. Gruenberg, Kilchberg**

Th. Heberlein, Forch

M. Pieper, Adliswil

L. Wirström, Roquefort-les-Pins, Frankreich

*(*Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses)*

Geschäftsleitung

M. Suter

Kontrollstelle

Fides Revision AG, Basel

Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1979

Inhalt

<i>Das Jahr im Überblick</i>	<i>2</i>
<i>Erfolgsrechnung</i>	<i>4</i>
<i>Bilanz</i>	<i>6</i>
<i>Kommentare zu Erfolgsrechnung und Bilanz</i>	<i>8</i>
<i>Anträge an die Generalversammlung</i>	<i>12</i>
<i>Bericht der Kontrollstelle</i>	<i>13</i>
<i>Fünf Jahre im Überblick</i>	<i>14</i>
<i>Unsere Flotte</i>	<i>16</i>
<i>Vom Lufttaxibetrieb zur Linien-Fluggesellschaft</i>	<i>17</i>
<i>Ausblick</i>	<i>20</i>

Das Jahr 1979 im Überblick

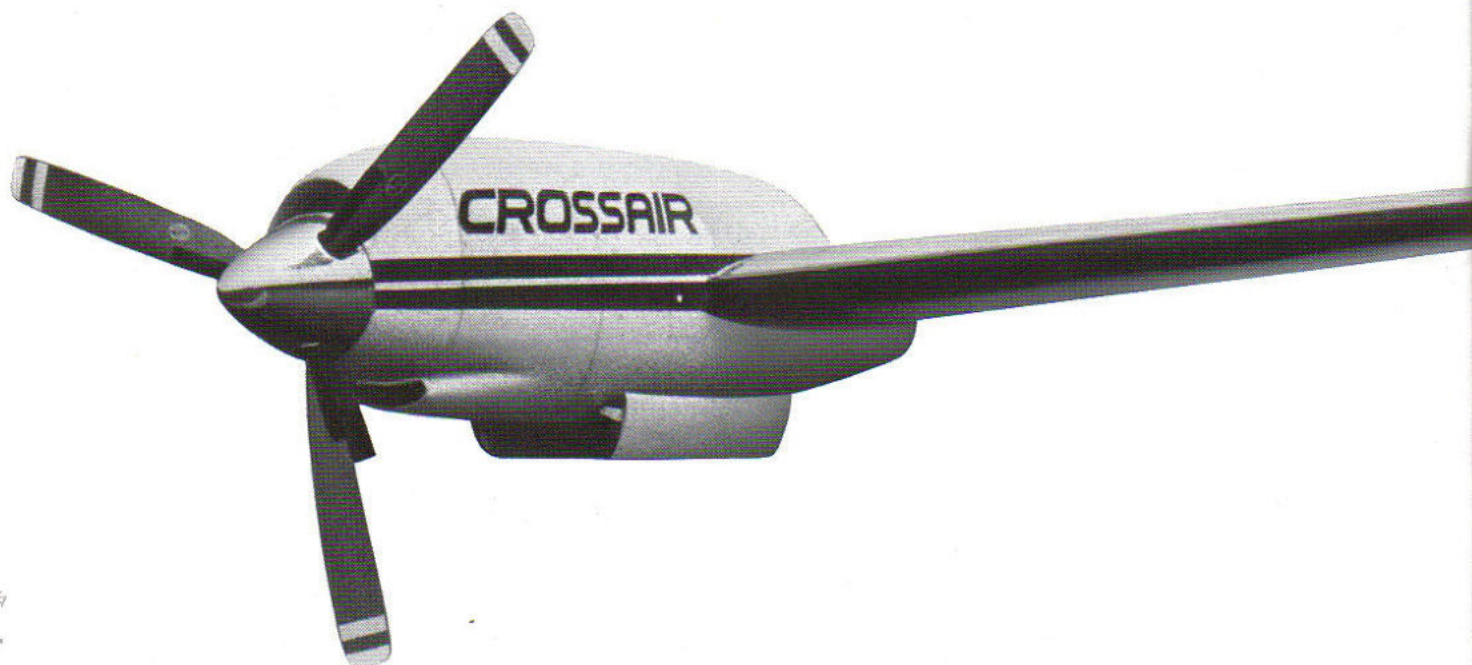
Sehr geehrte Aktionäre,

Das Geschäftsjahr 1979 brachte für unsere Gesellschaft den bedeutendsten Entwicklungsschritt seit ihrem Bestehen: seit Mitte 1979 ist die Crossair nicht nur in ihren angestammten Bereichen Taxiflug, Flugzeugvermietung und Schulung, sondern auch im Linienverkehr tätig. Im Zusammenhang damit sind sowohl Kosten wie Erträge massiv angestiegen. Die bedeutenden Initialkosten, die der Einstieg in den Linien-Luftverkehr mit sich brachte, erzwangen einen defizitären Abschluss des Geschäftsjahres. Der Reinverlust liegt mit rund 300 000 Franken jedoch an der unteren Grenze des budgetierten Bereiches; dies darf angesichts der besonderen Umstände als befriedigend bezeichnet werden, zumal in diesem Betrag hohe ausserordentliche Abschreibungen auf den Initialkosten enthalten sind.

Der Linienverkehr entwickelte sich erfreulich, und die dafür angeschafften Kleinverkehrsflugzeuge Swearingen Metroliner bewährten sich vorzüglich. Einen beachtlichen Aufschwung nahm auch der Lufttaxibetrieb, was weitgehend auf die Indienststellung eines neuen Düsen-Geschäftsreiseflugzeuges Cessna Citation II zurückzuführen ist. Im kommerziellen Bereich konnte eine fruchtbare Zusammenarbeit mit der Swissair und mit anderen Luftverkehrsgesellschaften aufgebaut werden.

Alles in allem sieht der Verwaltungsrat mit Befriedigung auf das abgelaufene Geschäftsjahr zurück.

Im Blick auf eine weitere Expansion der Crossair reichten wir Ende 1979 Konzessionsgesuche für mehrere zusätzliche Strecken ein; ausserdem bestellten wir drei Flugzeuge einer verbesserten Version der Metroliner, womit auch die technisch-operationellen Voraussetzungen für eine weitere Entwicklung unseres Unternehmens geschaffen sein dürften.



Verkehrsleistungen	1979	1978
<i>Total Flugstunden</i>	3 675	1 902
<i>davon Linienflüge</i>	1 511	-
<i>Taxiflüge und Charter</i>	2 164	1 902
<i>Anzahl Etappenflüge</i>	2 425	329
<i>davon Linienflüge</i>	1 586	-
<i>Taxiflüge und Charter</i>	839	329
<i>Beförderte Etappenpassagiere</i>	16 761	648
<i>davon auf Linienflügen</i>	12 739	-
<i>auf Taxi- und Charterflügen</i>	4 022	648
<i>Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr</i>	47%	-
<i>Beförderte Fracht in kg</i>	14 938	1 000

Erfolgsrechnung (in Franken)

<i>Erträge</i>	4 680 333	1 141 770
<i>Kosten ohne Abschreibungen</i>	4 263 422	890 525
<i>Brutto-Ergebnis</i>	416 911	251 245
<i>Total Abschreibungen</i>	709 318	245 954
<i>Reinergebnis</i>	%. 292 407	5 291

Erfolgsrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1979

<i>Kosten</i>	<i>in Franken</i>	<i>in Franken</i>
<i>Personalkosten</i>		
– Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	728 470.51	
– Sozialversicherungen	<u>97 001.70</u>	825 472.21
<i>Treibstoffkosten</i>		664 988.12
<i>Techn. Material- und Überholungskosten</i>		764 687.10
<i>Bodenorganisations-Fremdkosten</i>		564 657.62
<i>Mietkosten für Flugzeuge</i>		337 323.63
<i>Passagier- und Verpflegungskosten</i>		217 169.02
<i>Sach- und Haftpflichtversicherungen</i>		87 610.90
<i>Liegenschafts- und Energiekosten</i>		24 010.90
<i>Allg. Betriebs- u. Verwaltungskosten</i>		
– Finanzkosten	127 141.47	
– übrige Betriebs- und Verw.-Kosten	<u>221 664.88</u>	348 806.35
<i>Fernmeldekosten</i>		36 143.58
<i>Werbe- und diverse Verkaufskosten</i>		128 638.30
<i>Provisionskosten</i>		263 913.88
<i>Total Kosten vor Abschreibungen</i>		<u>4 263 421.61</u>

Erträge in Franken in Franken

Verkehrserträge

– Streckenerträge		
Passagen	2 542 351.67	
Fracht und Gepäck	<u>29 101.84</u>	2 571 453.51
– Erträge aus Charterflügen		458 288.--
– Provisionen und übrige Verkehrserträge		1 234 521.--
Erträge aus Vermietung von Flugzeugen		391 120.20
Andere Erträge		24 949.79
Total Erträge		<u>4 680 332.50</u>

Total Erträge 4 680 332.50

Total Kosten vor Abschreibungen 4 263 421.61

Bruttoergebnis 416 910.89

Abschreibungen

– auf Flugzeugpark und Ersatzteilen	566 153.31	
– übrige	<u>143 164.95</u>	709 318.26

Reinverlust des Jahres 292 407.37

Bilanz

per 31. Dezember 1979 (nach Gewinnverteilung)

Aktiven

Anlagevermögen	<i>in Franken</i>	<i>in Franken</i>
Flugzeugpark		
– Flugzeuge	6 519 341.84	
% kumulative Abschreibungen bzw. Minderbewertung	<u>730 194.81</u>	5 789 147.03
– Flugzeugwechselteile	158 868.45	
% kumulative Abschreibungen	<u>5 280.--</u>	153 588.45
Mobilien und Einrichtungen		
– Anschaffungswerte	99 519.45	
% kumulative Abschreibungen	<u>31 064.45</u>	68 455.--
Vorauszahlungen für Flugzeugpark		346 578.55
Total Anlagevermögen		<u>6 357 769.03</u>
Umlaufvermögen		
Debitoren und transitorische Aktiven		1 603 004.87
Wertschriften		3 000.--
Flüssige Mittel		162 581.94
Kautionen		229 400.--
Total Umlaufvermögen		<u>1 997 986.81</u>
Bilanzsumme		<u>8 355 755.84</u>

Passiven

Eigenkapital	<i>in Franken</i>	<i>in Franken</i>
Aktienkapital – Namenaktien		4 000 000.--
Reserven – Statutarische		1 500.--
Total Eigenkapital (ohne Unternehmenserfolg)		<u>4 001 500.--</u>

Fremdkapital

<i>Langfristige Schulden</i>		
– Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibungen		3 515 000.--
<i>Kurzfristige Schulden</i>		
– Kreditoren und transitorische Passiven		1 089 280.35
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		29 784.61
Total Fremdkapital		<u>4 634 064.96</u>

Unternehmenserfolg

– Gewinnvortrag aus Vorjahr	12 598.25	
– Verlust des Jahres	<u>%. 292 407.37</u>	<u>%. 279 809.12</u>
Bilanzsumme		<u>8 355 755.84</u>

Kommentare zu Erfolgsrechnung und Bilanz

Kosten

(Tabelle auf Seite 4)

Die **Personalkosten** entfallen zu 46% auf unsere Flugbesatzungen. Im Zuge der Aufnahme des Linienverkehrs wurde das Pilotenkorps massiv vergrössert, nämlich von zwei festangestellten Piloten (1978) auf 12.

Zu den **Bodenorganisations-Fremdkosten** sind auch die **Strecken-gebühren** zu zählen, die an die Organe der Flugsicherung zu entrichten sind. Sie beliefen sich im Berichtsjahr auf Fr. 180 364, was rund einem Drittel dieser Kostenposition entspricht.

Von der Position **Passagier- und Verpflegungskosten** entfallen Fr. 99 671 auf Passagiertaxen auf den verschiedenen Flughäfen.

Zur Position **Sach- und Haftpflichtversicherungen** ist anzumerken, dass sämtliche Flugzeuge gegen Kaskoschäden, die Metroliners zusätzlich noch gegen Motorenbruchschäden versichert sind. Ausserdem bestehen Haftpflichtversicherungen für Personen- und Sachschäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und der gültigen internationalen Luftverkehrsabkommen. Für die Metroliners sowie für die Cessna Citation II besteht über diesen Rahmen hinaus zusätzliche Haftpflichtdeckung bis Fr. 100 Mio. je Ereignis und Flugzeug.

Von den **Finanzkosten** entfällt der überwiegende Teil, nämlich Fr. 113 825, auf Passivzinsen.

Erträge

(Tabelle auf Seite 5)

Als Folge der Aufnahme des Linienverkehrs Mitte 1979 erscheinen erstmals **Streckenerträge** von Fr. 2 571 454 sowie **Erträge aus Charterflügen** von Fr. 458 288. Letztere resultieren hauptsächlich aus Charterflügen nach Skiathos (Griechenland) sowie aus den von der Crossair im Fremdauftrag betriebenen Linie Genf-Clermont-Ferrand.



Von der Position **Provisionen und übrige Verkehrserträge** entfällt der grösste Teil auf die für die Crossair (traditionellen) Tätigkeitsbereiche **Taxiflüge, Flugzeugvermietung und Schulung**; die entsprechenden Erträge erhöhten sich um Fr. 508 830. Einen besonders markanten Zuwachs verzeichneten die **Taxiflüge**, nämlich um 132% auf Fr. 1 211 509. Demgegenüber gingen die **Erträge aus Vermietung von Flugzeugen** gegenüber dem Vorjahr um 34% zurück.

Das **Bruttoergebnis** (vor Abschreibungen) im Betrage von Fr. 416 911 entspricht rund 9% der totalen Erträge. Nach Vornahme von **Abschreibungen** im Betrage von Fr. 709 318 resultiert ein **Reinverlust** für das Jahr 1979 von Fr. 292 407, was etwa 6% der totalen Erträge entspricht. Dazu ist anzumerken, dass mit den erwähnten Abschreibungen die mit der Aufnahme des Linienverkehrs verbundenen **Organisations- und Initialkosten** (Personal, Marktstudien, Erstellung technischer und organisatorischer Unterlagen u.a.m.) getilgt sind. Einzige Ausnahme sind die mit Fr. 131 333 noch teilweise aktivierten **Umschulungskosten** für das fliegende Personal, deren allfällige Rückforderung indessen durch die abgeschlossenen Arbeitsverträge gesichert ist. Die kommenden Geschäftsjahre werden demnach durch die **Anlaufkosten** im Zusammenhang mit der Aufnahme des Linienverkehrs nur noch geringfügig belastet.

Aktiven

(Tabelle auf Seite 6)

Der als Position **Flugzeugpark – Flugzeuge** aufgeführte Bilanzwert von Fr. 5 789 147 setzt sich wie folgt zusammen:

– Cessna 210, 310 und 2 × 421	(4 Einheiten)	Fr. 785 276
– Piper J-3	(1 Einheit)	Fr. 8 708
– Swearingen Metroliner	(2 Einheiten)	Fr. 4 995 163
– Total		Fr. 5 789 047

(Anmerkung: Die von der Crossair betriebene Cessna Citation II befindet sich im Eigentum eines Aktionärs und erscheint deshalb nicht in der Bilanz.)

Seit anfangs 1979 hat sich der Buchwert unserer Flotte wie folgt entwickelt:

– Anfangssaldo per 1.1.1979		Fr. 728 000
– Investitionen	Metroliners	Fr. 5 392 355
	andere	Fr. 239 781
– Abgänge		Fr. 20 000
– Abschreibungen	Metroliners	Fr. 397 192
	andere	Fr. 153 797
– Buchsaldo per 31.12.1979		Fr. 5 789 147

In der Position **Vorauszahlungen für Flugzeugpark** sind Anzahlungen für zwei weitere Metroliners enthalten, nämlich Fr. 262 203 für das dritte Flugzeug (HB-LLC) und Fr. 84 375 für das vierte Flugzeug.

Die Vermögensposition **Debitoren und transitorische Aktiven** umfasst u. a.:

– Guthaben bei anderen Fluggesellschaften	Fr. 820 362
– Guthaben bei Reisebüros für verkaufte Crossair-Flugscheine	Fr. 123 960
– Guthaben aus Taxiflügen, Flugzeugvermietungen und Charterflügen	Fr. 327 637

Unter den **Kautionen** ist insbesondere eine Hinterlage von Fr. 226 400 bei den belgischen Zollbehörden zu erwähnen.

Passiven

(Tabelle auf Seite 7)

Der als **Aktienkapital** ausgewiesene Betrag von Fr. 4 000 000 enthält die von der Generalversammlung im Mai 1979 beschlossene und in der Folge durch Barliberierung realisierte Kapitalerhöhung um Fr. 3 000 000.

Die als Fremdkapital aufgeführten **Bankdarlehen** setzen sich wie folgt zusammen:

– Schweizerische Kreditanstalt, amortisierbar durch jährliche Raten von je 20%, erstmals per 31.12.1981	Fr. 1 800 000
– Nordfinanzbank, amortisierbar durch halbjährliche Raten von je 10%, erstmals per 27. 2.1981	<u>Fr. 1 715 000</u>
	Fr. 3 515 000

Beide Darlehen sind sichergestellt durch eine im Eidgenössischen Luftfahrzeugbuch eingetragene Luftfahrzeugverschreibung.

Von der Position **Kreditoren und transitorische Passiven** entfallen Fr. 871 007 auf fakturierte Verpflichtungen, welche hauptsächlich den Flugzeugunterhalt, Bodenkosten, Flugzeugmieten und Treibstofflieferungen betreffen.

Die **Bilanzsumme** hat sich gegenüber dem Beginn des Geschäftsjahres um Fr. 7 102 145 erhöht und zwar hauptsächlich durch:

	<i>Aktiven</i>	<i>Passiven</i>
<i>Flugzeugpark</i>	+ Fr. 5 214 735	
<i>Vorauszahlung Flugzeugpark</i>	+ Fr. 346 579	
<i>Debitoren, trans. Aktiven</i>	+ Fr. 1 366 603	
<i>Eigenkapital</i>		+ Fr. 3 000 000
<i>Bankdarlehen</i>		+ Fr. 3 515 000
<i>Kreditoren, trans. Passiven</i>		+ Fr. 869 268



Anträge

an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 25. April 1980 folgende Anträge:

1.

Den vorliegenden Jahresbericht, die Erfolgsrechnung 1979 und die Bilanz per 31. Dezember 1979 zu genehmigen.

2.

Den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung 1979 Entlastung zu erteilen.

3.

Den Verlust des Jahres 1979 von Fr. 292 407.37 abzüglich den Gewinnvortrag per 1. 1. 1979 von Fr. 12 598.25 auf neue Rechnung vorzutragen.

Vortrag auf neue Rechnung somit

Fr. 279 808.12





Mitglied der schweizerischen
Treuhand- und Revisionskammer

Membre de la Chambre suisse des sociétés
fiduciaires et des experts-comptables

Membro della Camera svizzera
dei fiduciari e periti contabili

FIDES
REVISION REVISIONE AUDITING

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlung der Crossair AG, Basel

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1979 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

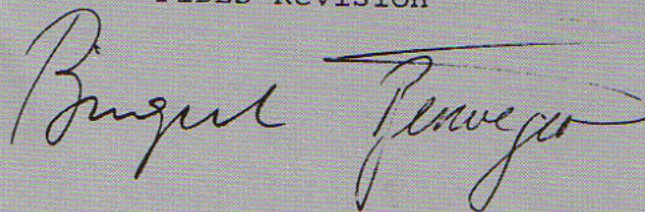
Wir stellten fest, dass

- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung mit einem Verlustsaldo von Fr.279,809.12 zu genehmigen.

Basel, 28. Februar 1980

FIDES Revision



Anhang:

Bilanz
Erfolgsrechnung

Fünf Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen

Anzahl Etappenflüge	Strecken Taxi und Charter
Anzahl Flugstunden	Strecken andere
Beförderte Etappenpassagiere	Strecken Taxi und Charter
Beförderte Fracht in kg	
Angebotene Sitzplätze im Streckenverkehr	
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	

Personalbestand

Fest Angestellte
Teilzeitmitarbeiter

Erträge und Kosten (in 1000 Franken)

Streckenerträge
Taxi- und Chartererträge
Übrige Flugbetriebserträge
Gesamterträge
Gesamtkosten ohne Abschreibungen
Bruttoergebnis
Abschreibungen
Reinergebnis

Bilanz

per 31. Dezember, nach Gewinnverteilung

Bilanzsumme	
Aktiven	Anlagevermögen Umlaufvermögen
Passiven	Eigenkapital Fremdkapital
Gewinn- und Verlustkonto	



1979	1978	1977	1976	1975
1 586	-	-	-	-
839	329	250	-	-
1 511	-	-	-	-
2 164	1 902	1 397	602	448
12 739	-	-	-	-
4 022	648	468	-	-
14 938	1 000	-	-	-
27 084	-	-	-	-
47%				
24	3	1	-	-
4	23	19	11	2
2 571,5	-	-	-	-
1 669,8	521,8	276,4	-	-
391,1	588,7	453,5	199,9	77,7
4 680,3	1 141,8	746,3	231,9	78,1
4 263,4	890,5	636,9	186,1	56,7
416,9	251,3	109,4	45,8	21,4
709,3	246,0	108,2	44,1	15,4
% 292,4	+ 5,3	+ 1,2	+ 1,7	+ 6,0
8 355,8	1 253,6	1 149,3	989,0	140,4
6 357,8	754,2	749,5	435,2	91,4
1 998,0	450,2	399,8	553,9	49,0
4 001,5	1 014,1	223,8	222,6	121,0
4 604,3	229,5	918,0	766,4	19,4
% 279,8	12,6	7,3	6,6	5,5

Unsere Flotte

Swearingen SA-226 TC Metroliner 2

*Kleinverkehrsflugzeug für
18–20 Passagiere. Zwei Pro-
pellerturbinen, Druckkabine,
Radar.*



Cessna 550 Citation II

*Luxus-Geschäftsreiseflugzeug
für 8 Passagiere. Zwei Düsen-
triebwerke, Druckkabine, Radar.*



Cessna 421 Golden Eagle

*Geschäftsreiseflugzeug für
7–9 Passagiere. Zwei Trieb-
werke, Druckkabine, Radar.*



Cessna 310

*Geschäftsreiseflugzeug für
5 Passagiere, Zwei Triebwerke.*



Cessna 210 Centurion

*Taxiflugzeug für
5 Passagiere.
(Ohne Abbildung: Piper J-3,
zweiplätziges Fotoflugzeug).*



Vom Lufttaxibetrieb zur Linien-Fluggesellschaft



Im vergangenen Jahr hat die Crossair ihren bisher grössten und bedeutungsvollsten Entwicklungsschritt vollzogen: den Schritt vom Lufttaxibetrieb zur vollwertigen Linien-Fluggesellschaft. Am 2. Juli wurde der Linienverkehr auf den zunächst werktäglich beflogenen Strecken von Zürich nach Nürnberg, Klagenfurt und Innsbruck aufgenommen; vom 1. September an wurden diese Bestimmungsorte auch an den Wochenenden angeflogen, und am 22. September wurde als vierte Destination Luxemburg in das Crossair Streckennetz aufgenommen.

Der Aufnahme des Linienverkehrs war eine Periode intensiver Vorbereitungsarbeiten vorangegangen. Es mussten nicht nur umfangreiche organisatorische Vorarbeiten geleistet, sondern insbesondere auch die speziell für den Linienverkehr beschafften Kleinverkehrsflugzeuge Swearingen Metroliner eingeführt werden. Das erste der vier am 18. Januar bestellten Flugzeuge traf am 1. Juni in der Schweiz ein, das zweite am 19. Juli.

Obwohl die Crossair mittlerweile erst kurze Zeit im Linienverkehr tätig ist, kann bereits von einem Erfolg gesprochen werden. Im Durchschnitt waren 47% der angebotenen Passagierplätze besetzt. An der Spitze steht die Linie nach Nürnberg mit 57,4%, gefolgt von jener nach Klagenfurt mit 53,9%. Als nach wie vor unbefriedigend muss die Strecke Zürich–Innsbruck bezeichnet werden, erbrachte sie doch eine Auslastung von nur 28,7%. Ebenfalls hinter den Erwartungen steht derzeit noch die Linie nach Luxemburg (31,2%), doch bezieht sich diese Zahl auf die ersten drei Betriebsmonate, die nicht als repräsentativ betrachtet werden dürfen. Der sich anfangs 1980 abzeichnende Trend lässt die Aussichten auch dieser Linie als gut erscheinen. Schliesslich bedienen wir im Auftrag und auf Rechnung einer ausländischen Fluggesellschaft werktäglich die Strecke Genf–Clermont-Ferrand. Bemerkenswert ist, dass die Crossair auf den drei Strecken nach Luxemburg, Klagenfurt und Innsbruck in den sechs letzten Monaten des Berichtsjahres nahezu 15 Tonnen Fracht befördern konnte.

Ähnlich Positives wie über die kommerzielle Seite lässt sich über die technischen und operationellen Aspekte des Linienverkehrs sagen. Die von der Crossair eingesetzten Flugzeuge Swearingen Metroliner haben sich unter zum Teil härtesten Bedingungen – während der Sommermonate erreichten sie dank zusätzlicher Charterflüge durchschnittlich 8 1/2 Flugstunden pro Tag – hervorragend bewährt. 93,1% der Crossair-Linienflüge erreichten ihr Ziel mit weniger als 15 Minuten Verspätung, 72,9% gar mit weniger als drei Minuten Verspätung. Bereits im Juli 1979, im ersten Monat ihres flugplanmässigen Betriebs also, erhielt die Crossair zusammen mit zwei weiteren Fluggesellschaften das Prädikat «Pünktlichste Fluggesellschaft in Zürich». Von technischen Pannen blieben wir fast vollständig verschont; nur ein einziges Mal wurde durch einen technischen Defekt der Betriebsablauf gestört, doch bedeutete dieser Vorfall keine Beeinträchtigung der Flugsicherheit.

Für die Wartung unserer Metroliners wurde eine Vereinbarung mit der Firma Jet Aviation getroffen; dank geeigneter Planung können die entsprechenden Arbeiten grösstenteils während der Nachtstunden ausgeführt werden. Der Technische Chef der Crossair und sein Stellvertreter überwachen die Unterhaltsarbeiten persönlich; regelmässige Weiterbildungskurse in den USA sichern ihnen den jeweils neuesten Informationsstand.

Im Rückblick auf die ersten Monate des Linienverkehrs erweist sich die Wahl der Swearingen Metroliner als glücklicher Entscheid. Die hervorragende technische Zuverlässigkeit dieses Flugzeuges, gepaart mit seiner hochmodernen Ausrüstung – es ist als eines der wenigen seiner Klasse für Instrumentenlandungen der ILS-Kategorie II vorgesehen, was uns schon bald einen Betrieb auch unter erheblich erschwerten Sichtbedingungen erlauben wird –, lässt die relativ hohen Investitionen als vollauf gerechtfertigt erscheinen.

Erfreulicherweise ist es uns gelungen, den Linienverkehr der Crossair von Anfang an mit jenem der Swissair zu harmonisieren. Sichtbarer Ausdruck davon sind die mit der Swissair am 9. Juli abgeschlossenen Zusammenarbeitsverträge. Sie beinhalten – unter Wahrung der gegenseitigen Unabhängigkeit – insbesondere die Integration der Crossair-Linienflüge in das elektronische Reservationssystem der Swissair, die Abfertigung unserer Flüge durch die Swissair auf dem Flughafen Zürich sowie die Zusammenarbeit auf kommerziellen Gebieten. Von spezieller Bedeutung ist für die Crossair die Einspeisung ihrer Flüge in das Swissair-Reservationssystem, sind dadurch doch unsere Flüge auf der ganzen Welt für Buchungen jederzeit zugänglich.

Seit 1. August ist unsere Gesellschaft Mitglied des «Multilateral Traffic Interline Agreement – Passengers» der IATA. Das bedeutet, dass die Crossair und die meisten übrigen Fluggesellschaften der Welt ihre Flugscheine gegenseitig anerkennen. Von der dadurch gegebenen Möglichkeit, für Flüge mit der Crossair ihre eigenen Flugscheine auszustellen, haben bisher 37 Fluggesellschaften Gebrauch gemacht, wobei die Swissair an erster Stelle steht, gefolgt von der Deutschen Lufthansa und der Austrian Airlines. Als Kuriosum sei vermerkt, dass auch die Fluggesellschaft der Volksrepublik China Direktbuchungen für Crossair-Flüge vorgenommen hat. Ende Jahr unterzeichneten wir eine analoge Vereinbarung betreffend die Beförderung von Fracht.

Mit insgesamt 53 Reiseagenturen im In- und Ausland wurden Agenturverträge abgeschlossen; die grosse Zahl der dadurch erschlossenen Flugschein-Verkaufsstellen erleichtert uns den Zugang zu unseren Kunden.

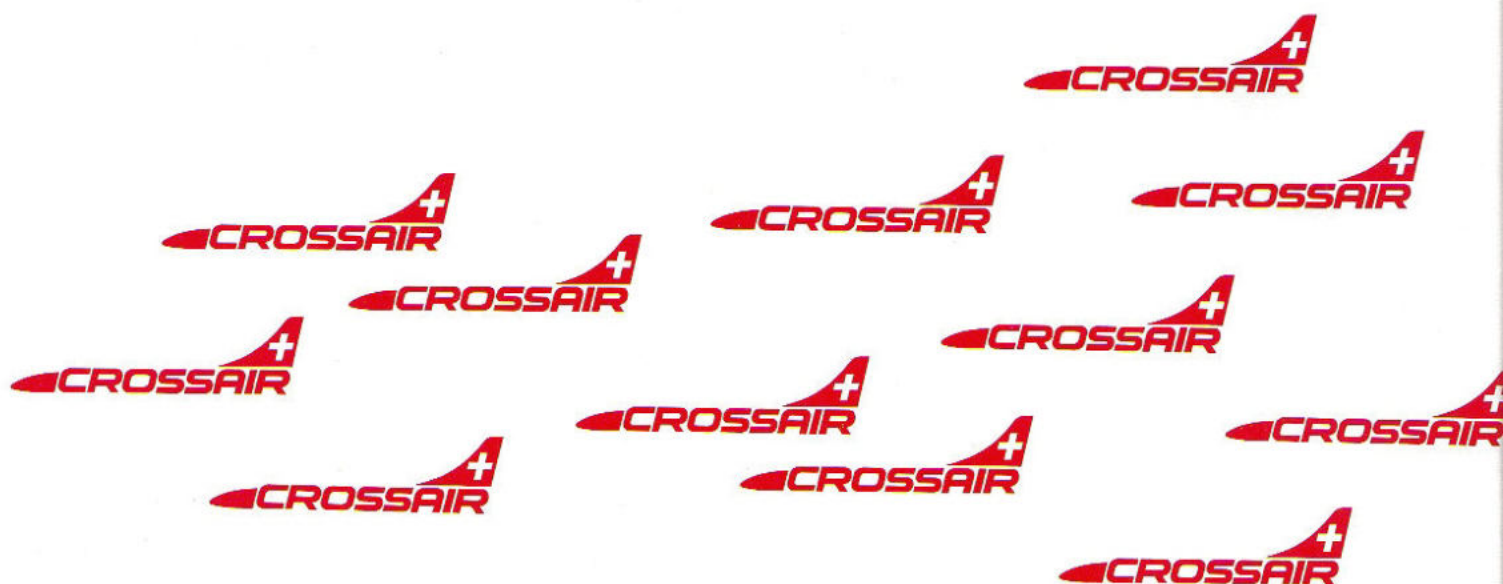
Im Geschäftsbereich Lufttaxi ist ein markanter Aufschwung zu verzeichnen: die Erträge erhöhten sich gegenüber dem Jahre 1978 um 132%. Hauptursache dieser Entwicklung ist die Mitte Juni erfolgte Inbetriebnahme eines fabrikneuen Düsen-Geschäftsreiseflugzeuges vom Typ Cessna Citation II. Das Flugzeug ist im Eigentum eines Aktionärs der Crossair und wird von unserer Gesellschaft betrieben. Es bietet einen überdurchschnittlichen Komfort (u.a. ein Telefon für weltweite Direktverbindungen über Kurzwelle) und vermag relativ grosse Distanzen ohne Zwischenlandung zurückzulegen. Verschiedene Stammkunden nutzen diese Möglichkeiten, beispielsweise für regelmässige Flüge nach Westafrika. Aber auch nach New York wurde mit dieser Maschine ein Flug ausgeführt.

Der starke Verkehrsanstieg in der Sparte Lufttaxi und die Aufnahme des Linienverkehrs haben die Vermietung von Flugzeugen in den Hintergrund treten lassen.

Die Beziehungen zur Öffentlichkeit wurden im vergangenen Jahr besonders aufmerksam gepflegt. Seit Juli 1979 erscheint jeden Monat der von der Crossair herausgegebene Informationsdienst «Flugpost». Er richtet sich vor allem an die Massenmedien, enthält Artikel und Nachrichten aus allen Bereichen des Kurzstrecken-Luftverkehrs und findet allmonatlich beachtliche Resonanz.

Ein Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr muss mit einem Hinweis auf die ausserordentlichen Leistungen enden, die die Mitarbeiter der Crossair erbracht haben. Der Aufbau des Linienverkehrs erfolgte zwangsläufig in einer bisweilen hektischen, ja turbulenten Atmosphäre, die jedem einzelnen Mitarbeiter einen weit über das Übliche hinausgehenden Einsatz abverlangte. Dass dieser Einsatz ausnahmslos geleistet wurde, verdient Anerkennung und den Dank des Verwaltungsrates.





Bezüglich der weiteren Entwicklung unseres Unternehmens steht der Ausbau des Linienverkehrs im Vordergrund. Als erste Fluggesellschaft der Welt wird die Crossair im Frühling 1981 drei Flugzeuge des Typs Swearingen Metroliner 3 erhalten; entsprechende Verträge wurden am 12. Februar 1980 unterzeichnet. Eine dieser drei Maschinen tritt an die Stelle der ursprünglich bestellten, vierten Metroliner 2, deren Ablieferung für den Sommer 1980 geplant war. Die Metroliner 3 unterscheidet sich von der heute eingesetzten Metroliner 2 durch eine um etwa drei Meter grössere Spannweite, stärkere (gleichzeitig aber auch erheblich leisere und wirtschaftlichere) Triebwerke, eine erhöhte Reichweite und Nutzlast. Mit diesem Flugzeug werden auch längere Strecken wie Zürich-Klagenfurt ohne Nutzlastbeschränkungen geflogen werden können. Je nach der künftigen Entwicklung des Verkehrs sollen die bisher eingesetzten Metroliner 2 (zwei Flugzeuge seit Ende 1979 im Einsatz, ein drittes ab April 1980) beibehalten oder veräussert werden.

Anfangs Dezember 1979 hat die Crossair beim Bundesamt für Zivilluftfahrt das Gesuch zur Erteilung neuer Linienkonzessionen eingereicht. Zehn Flughäfen sollen neu in das Crossair-Netz aufgenommen werden, nämlich Basel, Bern, Lugano, Hannover, Düsseldorf, Paris, Lyon, Mailand, Turin und Venedig. Die Gesuche sind bei Abfassung dieses Berichtes noch hängig.

Die Crossair wird somit weiterhin auf Expansionskurs bleiben. Das dafür notwendige Kapital soll im Laufe des Frühjahrs 1980 auf dem Wege einer weiteren Kapitalerhöhung beschafft werden.



