



**Crossair
Geschäftsbericht 1980**

CROSSAIR

Crossair

AG für europäischen Regionalluftverkehr
Elisabethenstrasse 15, CH-4051 Basel

Zweigniederlassung:
Postfach 630
CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 05 40
Telex 53233

Verwaltungsrat

Dr. A.J. Wiederkehr, Bächau, Präsident*
M. Suter, Zürich, Vize-Präsident*
Dr. D. Gruenberg, Kilchberg*
Th. Heberlein, Fällanden
Th. Moser, Genf
M. Pieper, Philadelphia
L. Wirström, Roquefort-les-Pins, Frankreich
(*Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses)

Geschäftsleitung

M. Suter

Kontrollstelle

Fides Revision AG, Basel

Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1980

Inhalt

<i>Das Jahr 1980 im Überblick</i>	4
<i>Erfolgsrechnung</i>	6
<i>Bilanz</i>	8
<i>Kommentare zu Erfolgsrechnung und Bilanz</i>	11
<i>Bericht der Kontrollstelle</i>	14
<i>Anträge an die Generalversammlung</i>	15
<i>Sechs Jahre im Überblick</i>	16
<i>1980 – ein Jahr der expansiven Konsolidierung</i>	18
<i>Unsere Flotte</i>	22
<i>Europas Regional-Luftverkehr im Aufschwung</i>	27



Das Jahr 1980 im Überblick

Sehr geehrte Aktionäre,

Das Jahr 1980 hat der Crossair eine erfreuliche Verkehrszunahme gebracht, und wir sind in der Lage, Ihnen einen positiven Rechnungsabschluss vorzuweisen.

In unserem wichtigsten Tätigkeitsbereich, dem Linienverkehr, konnten wir unsere Aktivitäten konsolidieren und weiter ausbauen. Auf den 1979 in Betrieb genommenen Strecken nach Klagenfurt, Innsbruck, Nürnberg und Luxemburg wurden entsprechend der Nachfrage die Frequenzen teilweise erhöht. Im Berichtsjahr erweiterten wir unser Streckennetz um die Destinationen Hannover, Bern, Paris, Lugano und Genf. Durch die Verbindung von Zürich und Genf mit Lugano wurde erstmals der Kanton Tessin an das internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen; die Ergebnisse der ersten Betriebsmonate dieser Linien zeigen, dass die damit verbundenen umfangreichen Vorarbeiten als gute Investition betrachtet werden können. Erfreulich hat sich auch die neue Strecke nach Hannover entwickelt, während für die Linie Bern-Paris mit einer längeren Anlaufphase zu rechnen ist.

Die Flotte erfuhr eine Erweiterung um eine Swearingen Metroliner II, so dass wir nun drei Einheiten dieses Typs besitzen. Ausserdem setzen wir, im Sinne einer Übergangslösung, auf den Linien nach Lugano die von uns im Auftrage eines Aktionärs betriebene Cessna Citation II sowie eine Cessna 421 Golden Eagle ein. Für die Lieferung im Jahre 1981 bestellten wir sechs Einheiten der verbesserten und noch umweltfreundlicheren Swearingen Metroliner III (Beschreibung siehe Seite 23). Im weiteren wurden zwei Optionen für den selben Typ genommen. Diese Maschinen werden sowohl die Metroliner II wie die übrigen im Linienverkehr verwendeten Typen ersetzen. Im Zuge der vornehmlichen Entwicklung des Linienverkehrs trat im Bereich Lufttaxi eine Stagnation, bezüglich der Vermietung von Flugzeugen ein markanter Rückgang ein.

Das finanzielle Ergebnis ist besser als budgetiert. Ein erstes Budget für das Jahr 1980 sah einen Fehlbetrag von Fr. 200 000.- vor; angesichts der günstigen Verkehrsentwicklung wurde Mitte des Jahres ein revidiertes Budget erstellt mit einem Gewinn von Fr. 100 000.-. Tatsächlich können wir Ihnen heute einen Reingewinn von rund Fr. 294 000.- vorweisen; der aus dem Jahr 1979 übernommene Verlustvortrag ist damit vollumfänglich getilgt.

Angesichts der nach wie vor regen Nachfrage nach regionalen Luftverkehrsverbindungen innerhalb Europas erwarten wir auch für das kommende Jahr eine positive Entwicklung unserer Gesellschaft. Wir haben deshalb Konzessionen für vorerst drei weitere Strecken beantragt, nämlich Bern-Lugano, Zürich-Maastricht und Zürich-Rotterdam. Ausserdem hoffen wir, die noch hängigen Verhandlungen über neue Strecken nach Turin und Venedig zu einem erfolgreichen Abschluss bringen zu können.

Zur längerfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Gesellschaft haben wir im Herbst 1980 fünf Einheiten des neuen Flugzeugtyps Saab-Fairchild SF-340 Cityliner fest bestellt und für fünf weitere eine Option erworben. Diese Flugzeuge werden im Laufe des Jahres 1984 abgeliefert werden.

Verkehrsleistungen

	1980	Änderung in %	1979*
Total Flugstunden	7243	+ 97,1	3675
davon Linienflüge*	5401	+257,4	1511
Taxiflüge, Charter und andere	1842	- 14,9	2164
Anzahl Etappenflüge	6701	+176,3	2425
davon Linienflüge*	5966	+276,2	1586
Taxiflüge, Charter und andere	735	- 12,4	839
Beförderte Etappenpassagiere	54018	+222,3	16761
davon auf Linienflügen*	50327	+295,1	12739
auf übrigen Flügen	3691	- 8,2	4022
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	52 %		47 %
Beförderte Fracht in kg	37700	+152,4	14938

Erfolgsrechnung in Franken

Erträge	12994462	+177,6	4680333
Kosten ohne Abschreibungen	11341240	+166,0	4263422
Brutto-Ergebnis (Cash-flow)	1653222	+296,5	416911
Total Abschreibungen	1359199	+ 91,6	709318
Reinergebnis	294023		∕ 292407

*Aufnahme des Linienverkehrs im Juli 1979



Erfolgsrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1980

Kosten

	Fr.	1980 Fr.	1979 Fr.
Personalkosten			
– Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	1 799 165.79		
– Sozialversicherungen	<u>312 172.85</u>	2 111 338.64	825 472.21
Treibstoffkosten		1 970 035.71	664 988.12
Techn. Material- und Überholungskosten		1 904 626.73	764 687.10
Bodenorganisations- und Fremdkosten		1 970 646.51	564 657.62
Mietkosten für Flugzeuge		283 839.45	337 323.63
Passagier- und Verpflegungskosten		654 748.38	217 169.02
Sach- und Haftpflichtversicherungen		216 239.70	87 610.90
Liegenschafts- und Energiekosten		44 824.44	24 010.90
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
– Finanzkosten	198 826.87		
– übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>749 377.28</u>	948 204.15	348 806.35
Fernmeldekosten		84 439.90	36 143.58
Werbe- und diverse Verkaufskosten		151 386.25	128 638.30
Provisionskosten		1 000 910.56	263 913.88
Total Kosten vor Abschreibung		<u>11 341 240.42</u>	<u>4 263 421.61</u>

Erträge
Verkehrserträge

	Fr.	1980 Fr.	1979 Fr.
- Streckenerträge, Passagen	10731312.18		
- Streckenerträge, Fracht und Gepäck	<u>137627.56</u>	10868939.74	2571453.51
- Erträge aus Charterflügen		391020.—	458288.—
Taxi- und übrige Verkehrserträge		1392146.35	1234521.—
Erträge aus Vermietungen von Flugzeugen		254113.85	391120.20
Andere Erträge		88242.32	24949.79
Total Erträge		<u>12994462.26</u>	<u>4680332.50</u>
Total Erträge		12994462.26	4680332.50
Total Kosten vor Abschreibung		11341240.42	4263421.61
Bruttoergebnis (Cash-flow)		1653221.84	416910.89
Abschreibungen			
- auf Flugzeugen und Ersatzteilen	1322619.73		
- übrige	<u>36578.85</u>	1359198.58	709318.26
Reingewinn des Jahres		<u>294023.26</u>	<u>✓ 292407.37</u>



Bilanz

per 31. Dezember 1980 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven

	Fr.	31.12.1980 Fr.	31.12.1979 Fr.
Anlagevermögen			
Flugzeuge*	9414827.09		
× kumulative Abschreibung	1935945.54	7478881.55	5789147.03
Flugzeugwechselteile	474624.85		
× kumulative Abschreibung	122149.—	352475.85	153588.45
Mobilien und Einrichtungen	220314.30		
× kumulative Abschreibung	67643.30	152671.—	68455.—
Vorauszahlungen für Flugzeugpark		958144.—	346578.55
Total Anlagevermögen		8942172.40	6357769.03
Umlaufvermögen			
Debitoren und transitorische-Aktiven		3075996.85	1603004.87
Wertschriften		12000.—	3000.—
Flüssige Mittel	853898.29		
Festgelder	880200.—	1734098.29	162581.94
Kautionen		3000.—	229400.—
Total Umlaufvermögen		4825095.14	1997986.81
Bilanzsumme		13767267.54	8355755.84
*Versicherungswert der Flugzeuge		8085000.—	

Passiven

	Fr.	31.12.1980 Fr.	31.12.1979 Fr.
Eigenkapital			
Aktienkapital – Namenaktien		8 000 000.—	4 000 000.—
Reserven, statutarische		1 500.—	1 500.—
Total Eigenkapital (ohne Unternehmenserfolg)		8 001 500.—	4 001 500.—
Fremdkapital			
Langfristige Schulden – Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibungen		3 515 000.—	3 515 000.—
Kurzfristige Schulden – Kreditoren und transitorische Passiven		2 068 349.34	1 089 280.35
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		168 204.06	29 784.61
Total Fremdkapital		5 751 553.40	4 634 064.96
Unternehmenserfolg			
Verlustvortrag aus Vorjahr	× 279 809.12		
Gewinn des Jahres	294 023.26	14 214.14	× 279 809.12
Bilanzsumme		13 767 267.54	8 355 755.84





Kommentare zu Erfolgsrechnung und Bilanz

Allgemeine Bemerkung

Beim Vergleich von Kosten und Erträgen des Jahres 1980 mit den entsprechenden Positionen des Vorjahres ist zu beachten, dass der Linienverkehr erst im Juli 1979 aufgenommen wurde. Operationell ist deshalb das Jahr 1980 mit der zweiten Hälfte des Jahres 1979 zu vergleichen, auf die z.B. 85% der totalen Kosten vor Abschreibungen jenes Jahres entfielen.

Kosten

(Tabelle auf Seite 6)

Die **totalen Kosten vor Abschreibungen** haben um 166% zugenommen. Die **Personalkosten** haben sich gegenüber dem Vorjahr um 156% erhöht. Wegen der starken Ausweitung des Flugbetriebs entfällt der grössere Teil dieses Zuwachses auf das fliegende Personal; so erhöhten sich die Kosten für Flugbesatzungen um 207%, jene für das Bodenpersonal dagegen nur um 107%.

Überdurchschnittlich gestiegen sind auch die Kosten für **Treibstoff** (um 196%); heute beträgt der Anteil dieser Position an den totalen Kosten vor Abschreibungen 17,4% gegenüber 15,6% im Jahre 1979. Die **Bodenorganisationskosten**, in denen der Betrag von Fr. 540 755.- (im Vorjahr Fr. 180 364.-) für Flugsicherungsgebühren enthalten ist, stiegen insgesamt um 249%. Schliesslich haben sich die **Passagier- und Verpflegungskosten** um 201% erhöht, dies freilich bei einer um 222% gestiegenen Anzahl an Passagieren. In diesem Posten sind auch Fr. 424 400.- für Passagiertaxen auf den verschiedenen Flughäfen enthalten.

Die **Provisionskosten** haben sich ungefähr im gleichen Masse erhöht wie die Streckenerträge.

Erträge

(Tabelle auf Seite 7)

Die Entwicklung der Erträge ist geprägt durch die sowohl absolut wie anteilmässig starke Entwicklung des Linienverkehrs. Entfielen im Jahre 1979 noch 54,9% der totalen Erträge auf die **Streckenerträge**, so waren es im Berichtsjahr bereits 83,6%. Vergleicht man die absoluten Zahlen, so haben sich die Streckenerträge gegenüber dem Vorjahr mehr als vervierfacht. Ebenfalls leicht zugenommen haben die Erträge aus dem Lufttaxiverkehr (um 12,7%), während die Erträge aus dem Charterverkehr (∕ 14,7%) und aus der Vermietung von Flugzeugen (∕ 35,0%) rückläufig waren.

Das **Bruttoergebnis** (Cash flow) konnte um rund 300% gesteigert werden und beläuft sich nunmehr auf 12,7% der totalen Erträge. Nach Vornahme der Abschreibungen auf dem Flugzeugpark und auf dem übrigen Anlagevermögen resultiert für das Berichtsjahr ein **Reingewinn** von Fr. 294 023.26 oder 2,3% der totalen Erträge. Dies entspricht einer Rendite von 3,7% auf dem Aktienkapital von Fr. 8 000 000.-.

Im Sommer 1980 schuf die Crossair die erste Nonstop-Verbindung zwischen der Schweiz und Hannover. Ehrengast auf dem Eröffnungsflug waren Wilhelm und Walter Tell.



Aktiven

(Tabelle auf Seite 8)

Der als Position «Flugzeuge» aufgeführte Bilanzwert von Fr. 7478882 setzt sich wie folgt zusammen:

- Swearingen Metroliner II (3 Einheiten)	Fr. 6842043.-
- Cessna 210, 310 und 2 x 421 (4 Einheiten)	Fr. 630423.-
- Piper J-3 (1 Einheit)	Fr. 6416.-
	<u>Fr. 7478882.-</u>

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

Seit anfangs 1980 hat sich der Buchwert unserer Flotte wie folgt entwickelt:

- Anfangssaldo per 1.1.1980	Fr. 5789147.-
- Investitionen (Metroliners)	Fr. 2895486.-
- Abschreibungen Metroliners	Fr. 1048606.-
- andere	Fr. 157145.-
- Saldo per 31.12.1980	<u>Fr. 7478882.-</u>

Die Abschreibungen zielen auf einen Buchwert von null Franken nach 7 Jahren.

Die Position **Vorauszahlungen für Flugzeugpark** setzt sich wie folgt zusammen:

- Anzahlung Metroliner III (1. bis 3. Einheit)	Fr. 710344.-
- Zahlung an Saab-Fairchild bei Abschluss des Kaufvertrages für SF-340-Flugzeuge	Fr. 247800.-
	<u>Fr. 958144.-</u>

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

- Guthaben bei anderen Fluggesellschaften	Fr. 2135643.-
- Guthaben bei Reisebüros für verkaufte Crossair-Flugscheine	Fr. 248038.-
- Guthaben aus Taxi- und Charterflügen sowie aus der Flugzeugvermietung	Fr. 257914.-

Die mit Fr. 880200.- zu Buch stehenden **Festgelder** sind in Schweizer Franken und Deutschen Mark angelegt.

Passiven

(Tabelle auf Seite 9)

Das **Aktienkapital** schliesst den Betrag von Fr. 4 000 000.- ein, der im Zuge der Kapitalerhöhung vom Mai 1980 durch Bareinzahlung liberiert worden ist.

Die langfristigen Schulden blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert. Weitere Kreditzusagen der Banken von Fr. 1 400 000.- (Hypothek auf dem dritten Metroliner) und Fr. 1 300 000.- (Konto-Korrent-Kredite) mussten nicht in Anspruch genommen werden.

Im Laufe des Jahres 1981 sind von den bestehenden Flugzeughypothesen insgesamt Fr. 703 000.- zur Rückzahlung fällig, und zwar je Fr. 171 500.- Ende Februar und Ende August sowie Fr. 360 000.- Ende Dezember 1981.

In der Position **Kreditoren und transitorische Passiven** ist der Betrag von Fr. 1 497 662.- an fest fakturierten Verpflichtungen für Treibstoffe, Flugzeugunterhalt, Bodenkosten und dergleichen enthalten.

Der totale Buchwert des Anlagevermögens ist zu 129% durch langfristige Verbindlichkeiten und das Eigenkapital gedeckt. Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 216% an Umlaufvermögen gegenüber.

Die **Bilanzsumme** hat sich gegenüber dem Vorjahr um 65% erhöht, wobei die folgenden Veränderungen besonders ins Gewicht fallen:

	Aktiven	Passiven
Flugzeugpark	+ 1 888 622.-	
Vorauszahlungen für Flugzeugpark	+ 611 565.-	
Flüssige Mittel	+ 1 571 516.-	
Debitoren und transitorische Aktiven	+ 1 472 992.-	
Aktienkapital		+ 4 000 000.-
Kreditoren und transitorische Passiven		+ 1 117 488.-
Gewinnkonto		+ 294 023.-

Die verfügbaren Mittel sind wie folgt beschafft bzw. verwendet worden:

	in 1000 Fr.	in 1000 Fr.
a) Beschaffung		
Reingewinn	294,0	
Abschreibungen	1 359,2	1 653,2
Erhöhung des Aktienkapitals		4 000,0
Rückzahlung von Kautionen		226,4
Zunahme der Kreditoren und transitorischen Passiven		1 117,5
		<u>6 997,1</u>
b) Verwendung		
Zunahme des Anlagevermögens		
- Flugzeugpark	3 211,2	
- Vorauszahlung für Flugzeuge	611,6	
- übriges Anlagevermögen	120,8	3 943,6
Zunahme der flüssigen Mittel und Wertschriften		1 580,5
Zunahme der Debitoren und transitorischen Aktiven		1 473,0
		<u>6 997,1</u>



Bericht der Kontrollstelle

FIDES
REVISION

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlung der
Crossair AG, Basel

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den
31. Dezember 1980 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der
gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

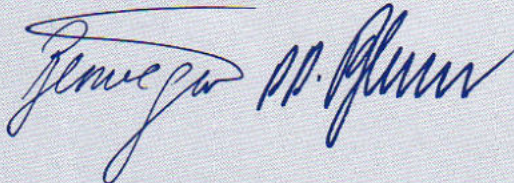
- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung
übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäfts-
ergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie
die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die
vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates
über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Basel, 6. März 1981

Fides Revision



Anhang:

Bilanz
Erfolgsrechnung
Gewinnverwendung

Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom

3. April 1981 folgende Anträge:

1. Den vorliegenden Jahresbericht, die Erfolgsrechnung 1980 sowie die Bilanz per 31. Dezember 1980 zu genehmigen.

2. Den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung 1980 Entlastung zu erteilen.

3. Den Reingewinn des Jahres 1980 von	Fr. 294'023.26
wie folgt zu verwenden:	
Abzüglich Verlustvortrag per 1.1.1980	Fr. 279'809.12
Verbleibender Reingewinn	Fr. 14'214.14
Einlage in den gesetzlichen Reservefonds	Fr. 1'500.—
Vortrag auf neue Rechnung	<u>Fr. 12'714.14</u>



Sechs Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen

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

Personalbestand

Fest Angestellte
Teilzeitmitarbeiter

Erträge und Kosten (in 1000 Franken)

Streckenerträge
Taxi- und Chartererträge
Übrige Flugbetriebsenerträge
Gesamterträge
Gesamtkosten ohne Abschreibungen
Bruttoergebnis (Cash-flow)
Abschreibungen
Reinergebnis

Bilanz per 31. Dezember, nach Gewinnverteilung

Bilanzsumme	
Aktiven	Anlagevermögen Umlaufvermögen
Passiven	Eigenkapital Fremdkapital
Gewinn- und Verlustkonto	

1980	1979	1978	1977	1976	1975
5966	1586	-	-	-	-
735	839	329	250	-	-
5401	1511	-	-	-	-
1842	2164	1902	1397	602	448
50327	12739	-	-	-	-
3691	4022	648	468	-	-
37700	14938	1000	-	-	-
97340	27084	-	-	-	-
52%	47%				
38	24	3	1	-	-
4	4	23	19	11	2
10868,9	2571,5	-	-	-	-
1783,2	1669,8	521,8	276,4	-	-
254,1	391,1	588,7	453,5	199,9	77,7
12994,4	4680,3	1141,8	746,3	231,9	78,1
11341,2	4263,4	890,5	636,9	186,1	56,7
1653,2	416,9	251,3	109,4	45,8	21,4
1359,2	709,3	246,0	108,2	44,1	15,4
+ 294,0	× 292,4	+ 5,3	+ 1,2	+ 1,7	+ 6,0
13767,3	8355,8	1253,6	1149,3	989,0	140,4
8942,2	6357,8	754,2	749,5	435,2	91,4
4825,1	1998,0	450,2	399,8	553,9	49,0
8001,5	4001,5	1014,1	223,8	222,6	121,0
5751,6	4604,3	229,5	918,0	766,4	19,4
+ 12,7	× 279,8	12,6	7,3	6,6	5,5



1980 – ein Jahr der expansiven Konsolidierung

Das Jahr 1980 war für die Crossair ein Jahr der Konsolidierung und gleichzeitig der Expansion. Nach der hektischen, ja turbulenten Zeit unmittelbar nach Aufnahme des Linienverkehrs im Juli 1979 erreichte unsere Gesellschaft im Berichtsjahr ruhigere Flughöhen. Dabei wurde freilich der Steigflug ungebrochen fortgesetzt. Am 17. April traf nach einem mehrtägigen Überführungsflug unsere dritte Metroliner II auf dem Flughafen Bern-Belpmoos ein, mit einem Paar kanadischer Luchse als Geschenk für den Tierpark Bern an Bord. Anfangs Juli konnten wir dank der erhöhten Transportkapazität unser Streckennetz um die Linien Bern-Paris und Bern-Zürich-Hannover erweitern. Seit dem 1. November ist schliesslich auch Lugano durch die Crossair an das internationale Luftverkehrs-System angeschlossen, und zwar durch derzeit je zwei werktägliche Verbindungen mit Zürich und mit Genf.

Parallel zur Eröffnung dieser neuen Linien haben wir uns im Hinblick auf die Expansion des Unternehmens auch im Berichtsjahr um weitere Konzessionen bemüht. Bereits erteilt wurden uns von den schweizerischen Behörden Konzessionen für die Strecken Zürich-Venedig, Zürich-Turin und Genf-Turin; in den Verhandlungen um die italienischen Landrechte für diese Flüge sind wir jedoch auf erhebliche Hindernisse gestossen, so dass diese Linien bei Abfassung dieses Berichtes noch nicht im Flugplan figurierten. Wir hoffen jedoch, diese für uns bedeutenden Strecken im Laufe des Jahres 1981 bedienen zu können. Weitere Konzessionsgesuche für die Linien Zürich-Maastricht, Zürich-Rotterdam sowie Bern-Lugano sind bei den Eidgenössischen Behörden hängig.

Bedeutende Entscheide sind im Berichtsjahr auch bezüglich des weiteren Ausbaus der Crossair-Flotte gefallen. Als mittelfristige Massnahme hat der Verwaltungsrat den Kauf von vorerst sechs Kleinverkehrsflugzeugen des Typs Swearingen Metroliner III sowie die Beschaffung von zwei Optionen zu diesem Typ beschlossen. Dieses Flugzeug sieht äusserlich der bisher verwendeten Metroliner II sehr ähnlich und hat insbesondere die gleiche Kabinengrösse. Neue Triebwerke und eine Reihe anderer technischer Verbesserungen verleihen ihm jedoch bessere Start- und Flugeigenschaften, eine wesentlich höhere Reichweite, einen geringeren Treibstoffverbrauch und eine wesentlich reduzierte Lärmentwicklung. Alle sechs Flugzeuge werden im Laufe des Jahres 1981 ausgeliefert; parallel zur Ablieferung der letzten drei Metroliner III sollen die drei Metroliner II verkauft werden.

Nach der Auslieferung dieser sechs Flugzeuge werden wir nicht nur über die für unsere gegenwärtigen Bedürfnisse optimale Flotte verfügen; wir werden unseres Wissens auch die einzige Linien-Fluggesellschaft der Welt sein, die ausschliesslich Flugzeuge im Linienverkehr einsetzt, welche weniger als ein Jahr alt sind. Dies ist mehr als nur eine propagandistisch gewichtige Aussage; im Zeichen der nach wie vor rapid ansteigenden Preise für Flugtreibstoff sind modernste Flugzeuge die denkbar beste Investition. Dies zeigt sich auch daran, dass ähnliche – wenn auch bei weitem nicht so radikale – Flotten-Erneuerungsprogramme bei anderen, grösseren Fluggesellschaften geplant und vorgenommen werden.

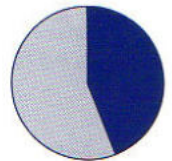
Einen noch weitergehenden Schub an technologischem Fortschritt wird die Crossair im Jahre 1984 erleben. Als erste Fluggesellschaft der Welt haben wir Ende 1980 vorerst fünf Einheiten des völlig neuen, schwedisch-amerikanischen Kleinverkehrsflugzeuges Saab-Fairchild 340 Cityliner fest bestellt und uns für fünf weitere eine Option gesichert. Diese Maschine ist für maximal 34 Fluggäste ausgelegt; in der Crossair-Version wird sie jedoch ein geringeres Fassungsvermögen aufweisen, da wir für unsere Flugzeuge eine Zweiklassenkabine mit einem kleinen Erstklassabteil vorgesehen haben. Das Flugzeug wird, soweit es sich heute erkennen lässt, einen weiteren, grossen Schritt in Richtung auf gesteigerten Flugkomfort und erhöhte Wirtschaftlichkeit darstellen. Der Erstflug des Prototyps – der übrigens auf der einen Rumpfseite während des ganzen Erprobungsprogramms die Crossair-

**Sitzauslastung
im Linienverkehr**

Auslastung in %

Zürich–Innsbruck vv

43,75%



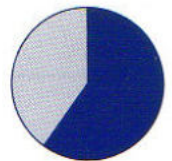
Zürich–Klagenfurt vv

63,60%



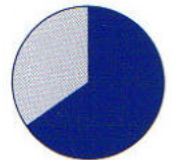
Zürich–Nürnberg vv

59,50%



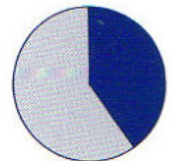
Zürich–Hannover vv

64,10%



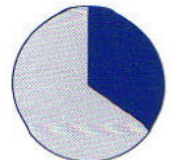
Zürich–Luxemburg vv

39,78%



Bern–Paris vv

34,90%



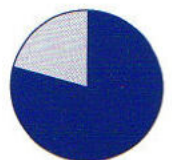
Zürich–Lugano vv

66,92%



Genf–Lugano vv

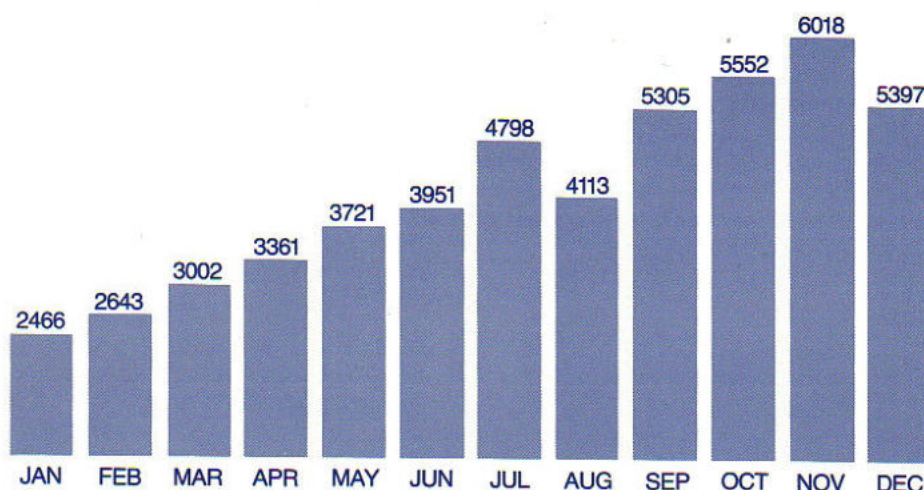
79,00%



Farben tragen wird – ist für das Jahr 1982 vorgesehen. Als erster Kunde konnten wir uns vorteilhafte Vertragsbedingungen und insbesondere auch sehr weitgehende Garantien bezüglich der Leistungen und anderer technischer Eigenschaften sichern. Eine detaillierte Beschreibung dieses Flugzeuges finden Sie auf Seite 24 dieses Geschäftsberichtes.

Nach diesem Exkurs in die Zukunft zurück zum Jahr 1980; es war ein in jeder Beziehung erfolgreiches Jahr. Im Linienverkehr waren durchschnittlich 52% der angebotenen Sitzplätze besetzt (im Vorjahr 47%).

Entwicklung der Passagierzahlen 1980



Am Weihnachtsabend konnten wir den 50000. Linien-Fluggast begrüßen – eine Zahl, die wesentlich über unseren zu Anfang des Jahres gehegten Erwartungen lag. Nach wie vor zeigt die Auslastung der verschiedenen Strecken ein unterschiedliches Bild, (siehe Darstellung auf Seite 19). Insgesamt konnten wir auf unseren Linienflügen ausserdem 37.70 Tonnen Fracht befördern.

Im technischen und operativen Bereich verlief das Jahr 1980 äusserst zufriedenstellend. Wir wurden nur von wenigen technischen Zwischenfällen betroffen, die allesamt keine Beeinträchtigung der Flugsicherheit bedeuteten. Einmal mehr machte sich der hohe Aufwand bezahlt, den wir mit dem Unterhalt unserer Flugzeuge und der Ausbildung unserer Besatzungen betreiben.

Die Regelmässigkeit unserer Linienflüge ist nach wie vor erfreulich hoch. Im Jahresdurchschnitt haben rund 95 Prozent der Crossair-Kursflüge den Flugplan mit einer Abweichung von weniger als 15 Minuten eingehalten.

Im kommerziellen Bereich kann die Crossair heute als voll in das System des internationalen Luftverkehrs integriert gelten. Von über hundert Fluggesellschaften aus allen Kontinenten haben wir Transportdokumente entgegengenommen; allein schon diese Tatsache zeigt, dass die Flüge der Crossair heute in der ganzen Welt bekannt sind.

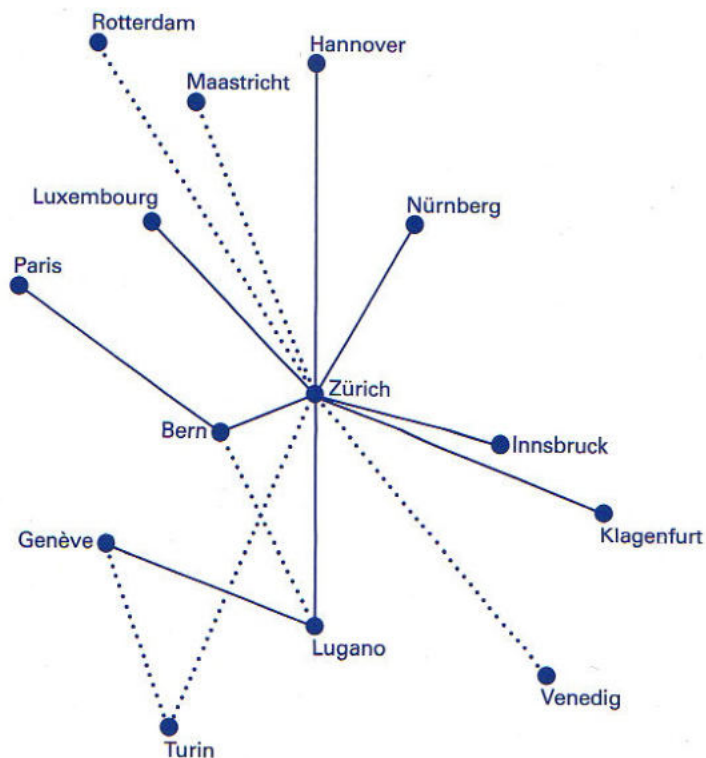
Im Geschäftsbereich Lufttaxi ist eine Stagnation eingetreten. Sie hängt einerseits damit zusammen, dass die Cessna Citation II und eine unserer

beiden Cessna 421 Golden Eagle seit November 1980 im Linienverkehr nach Lugano eingesetzt und somit für Taxiflüge nicht mehr verfügbar sind. Andererseits ist es unsere Absicht, dem Linienverkehr mehr und mehr Priorität einzuräumen. Konsequenterweise ist auch die Vermietung von Flugzeugen im Berichtsjahr massiv zurückgegangen.

Der Verwaltungsrat möchte an dieser Stelle festhalten, dass das gute Ergebnis der Crossair im Jahre 1980 in erster Linie auf den hohen Einsatz des Personals zurückzuführen ist. Die überdurchschnittliche Arbeitsmoral und die starke Identifikation unserer Mitarbeiter mit ihrem Unternehmen seien auch an dieser Stelle herzlich verdankt.



Streckennetz 1981



..... Vorbehältlich Regierungsgenehmigung/
Sous toute réserve des approbations
gouvernementales

Unsere Flotte

Im Berichtsjahr setzte sich unsere Flotte wie folgt zusammen:

Anzahl	Typ	Passagiere	Verwendung
3	Swearingen Metroliner II	18	Linienverkehr
1*	Cessna 551 Citation II (Jet)	9	Linien- + Taxiverkehr
2	Cessna 421B Golden Eagle	7-8	Linien- + Taxiverkehr
1	Cessna 310Q	5	Taxiverkehr
1	Cessna 210T Centurion	5	Sondereinsätze
1	Piper J-3	1	Fotoflüge

*Im Besitze eines Aktionärs und von der Crossair betrieben.

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, haben wir im Berichtsjahr wichtige Weichen für die zukünftige Gestaltung unseres Flugzeugparks gestellt. Für die Lieferung im Jahre 1981 haben wir sechs Swearingen Metroliner III bestellt (+ Optionen für weitere zwei), für die Lieferung ab 1984 fünf Saab-Fairchild 340 Cityliner (+ Optionen für weitere fünf).



Die **Swearingen Metroliner III** ist eine Weiterentwicklung der Metroliner II. Äusserlich sind nur geringe Unterschiede festzustellen: so etwa die bei der Metroliner III etwas grössere Flügelspannweite, vierblättrige anstelle von dreiblättrigen Propellern, geringfügig geänderte Triebwerkverschaltungen sowie neue Fahrwerkttore. Technisch und operationell bestehen jedoch wesentliche Verbesserungen. Sie lassen sich stichwortartig wie folgt zusammenfassen:

- Das Startgewicht der Metroliner III liegt um rund 12% über demjenigen der Metroliner II. Wir werden somit auch die längsten Strecken in unserem Netz ohne Nutzlastbeschränkung fliegen können.
- Das Triebwerk der Metroliner III leistet maximal 1100 statt 900 Wellen-Pferdestärken und weist einen geringeren spezifischen Brennstoffverbrauch auf. Die erhöhte Leistung wird es uns erlauben, auch von kurzen Pisten (etwa jenen von Bern oder Lugano) aus ohne Nutzlastbeschränkung zu starten; die verbesserte Wirtschaftlichkeit wird sich in relativ geringeren Treibstoffkosten niederschlagen.
- Die neuen Propeller drehen langsamer als die bisherigen, nämlich bei maximaler Startleistung mit 1591 Umdrehungen pro Minute statt mit 2000. Als Folge wird der Lärm sowohl in der Kabine (Flugkomfort) wie aussen (Umweltfreundlichkeit) wesentlich reduziert werden.

Unser Unternehmen war die erste Fluggesellschaft der Welt, welche diese neue Metroliner-Version bestellte. Die Auslieferung der sechs fest bestellten Einheiten wird im Mai 1981 beginnen und sich über den grösseren Teil des Jahres hinziehen.



Ebenfalls als erste Fluggesellschaft der Welt haben wir im Berichtsjahr fünf Flugzeuge des in Konstruktion befindlichen Typs **Saab-Fairchild 340 Cityliner** fest bestellt und für fünf weitere eine Option erworben. Dieses Flugzeug wird im Laufe des Jahres 1982 zum Jungfernflug starten und von 1984 an ausgeliefert werden, wobei wir die ersten Exemplare erhalten werden.

Die Saab-Fairchild 340 Cityliner ist eine Gemeinschaftsproduktion der US-Firma Fairchild Industries (zu deren Konzern auch die Metroliner-Herstellerin Swearingen gehört) und des schwedischen Konzerns Saab-Scania. Die Konstruktion obliegt beiden Unternehmen gemeinsam; die Herstellung von Flügeln, Triebwerken und horizontalem Leitwerk erfolgt in den USA, die Herstellung des Rumpfes sowie der Endzusammenbau in Schweden.

Die Maschine zählt zu den ersten Flugzeugen, die speziell und unter Anwendung modernster Technologien für den Regional-Flugverkehr gebaut werden. Der Entwurf erfolgte in enger Zusammenarbeit mit einem Gremium, in dem führende Regional-Fluggesellschaften der Welt (unter ihnen auch die Crossair) vertreten waren.

Die technischen Daten des Flugzeuges sind in der nebenstehenden Tabelle zusammengefasst. In einigen Punkten stehen die genauen Spezifikationen der Crossair-Version noch nicht fest. So lässt sich zum Beispiel die genaue Anzahl



der Passagierplätze noch nicht sagen, da die Studien über die von uns gewünschte Zweiklassenausführung mit einer kleinen Erstklasskabine noch nicht abgeschlossen sind. Auch bezüglich der Cockpitgestaltung sind die Abklärungen noch im Gange; nach den heute vorliegenden Informationen ist jedoch zu erwarten, dass unsere Flugzeuge mit modernsten Bildschirm-Cockpitinstrumenten ausgerüstet werden.

Wichtigste Kennzeichen der Cityliner sind die Wirtschaftlichkeit und der Flugkomfort. Erstere wird durch die extrem sparsamen und zuverlässigen Triebwerke des Typs General Electric CT7-5 gewährleistet. Dieses Triebwerk ist die Weiterentwicklung eines bereits als Antrieb verschiedener Hubschrauber bestens bewährten Modells und nach allen vorliegenden Vergleichen seinen Konkurrenten bezüglich Treibstoffverbrauch und Wartungsfreundlichkeit (Modulsystem) weit überlegen. Bezüglich Passagierkomfort versprechen wir uns angesichts der Geräumigkeit der Kabine, des zu erwartenden geringen Geräuschpegels und des von uns vorgesehenen, gepflegten Kabinenservices eine wesentliche Annäherung an das Niveau des Langstrecken-Luftverkehrs.

Insgesamt sind wir überzeugt, mit der Bestellung der Metroliner III und der Cityliner den Grundstein für eine weitere gedeihliche Entwicklung unseres Unternehmens gelegt zu haben.

Tabelle zu Cityliner

Länge	19,67 m	
Spannweite	21,44 m	
Höhe	6,87 m	
Kabinenhöhe innen	1,83 m	
Passagierkapazität	ca. 30–34	
Triebwerke	2 GE CT7-5	
Startleistung	je 1600 PS	
Reisegeschwindigkeit	ca. 500 km/h	
Reichweite mit max. Zuladung	ca. 1500 km	
Startstrecke bei max. Gewicht	ca. 1200 m	
Leergewicht	6668 kg	
max. Startgewicht	11340 kg	
Lärmemission (nach FAR 36)	Cityliner	Erlaubt
Überflug	86,0 dB	89 dB
Seitlich	91,7 dB	94 dB
Anflug	93,3 dB	98 dB

(FAR 36 sind die strengsten vorgesehenen Lärmvorschriften.)





CROSSAIR

CROSSAIR

saluta il Ticino



HB-LCB

Europas Regional-Luftverkehr im Aufschwung

«Die Crossair ist für Europa das, was das Postauto für die Schweiz» – so charakterisiert eine Werbeaussage unsere Fluggesellschaft. In der Tat: Die Crossair hat sich die Erschliessung verkehrstechnisch benachteiligter Regionen Europas auf die Fahnen geschrieben – und liegt damit genau richtig.

In jüngster Zeit haben sich verschiedene Gremien der Europäischen Gemeinschaften und des Europarates der Probleme verkehrstechnischer Randregionen angenommen. Verschiedene Studien und Berichte kommen zum Schluss, dass das heutige Luftverkehrssystem unseres Kontinentes die Verbindungen zwischen grossen Zentren zu sehr betont und jene in die Regionen vernachlässigt.

Die Crossair kann sich dieser Beurteilung anschliessen. Der zunehmende Erfolg unserer Regional-Fluglinien beweist deutlich den Bedarf für Verbindungen dieser Art.

Unglücklicherweise ist diese Ansicht nicht in allen massgebenden Kreisen verbreitet. Insbesondere unter den grossen nationalen Fluggesellschaften sowie bei den Behörden einiger Länder bestehen nach wie vor Vorbehalte gegenüber einem Ausbau des europäischen Regional-Luftverkehrs, sei es aus Furcht vor einem (nach unserer Meinung und Erfahrung nicht vorhandenen) Konkurrenzdruck, sei es aus Erwägungen politischer Natur. Diese Sachlage äussert sich in Schwierigkeiten bei Verhandlungen über neue Strecken, aber auch in alltäglichen Kleinigkeiten. So sind die im Regionalverkehr eingesetzten Kleinflugzeuge bei der Tariffestsetzung für Luftstrassen-Benützungsgebühren, Landtaxen und Abfertigung gegenüber den grossen Düsenflugzeugen oft krass benachteiligt. Die Crossair zahlt zum Beispiel allein für die Abfertigung eines ihrer Flüge auf dem Flughafen von Luxemburg den Gegenwert von 440 Schweizerfranken, was selbst bei voller Belegung des Flugzeuges nahezu 25 Schweizerfranken pro Passagier entspricht. Doch das Phänomen ist kein isoliertes: auch auf dem Flughafen Zürich-Kloten sind uns per Ende 1980 die Abfertigungskosten um 35 Prozent erhöht worden.

Regional-Fluggesellschaften sind ihrer Natur nach kleiner als die nationalen Fluggesellschaften und haben deshalb auch nicht dasselbe politische Gewicht. Auch aus dieser Überlegung heraus hat sich die Crossair Mitte 1980 entschlossen, die Initiative zur Gründung eines europäischen Verbandes der Regional-Fluggesellschaften zu ergreifen. Anfangs 1981 ist dieser Verband in Zürich gegründet worden. Er nennt sich ERA (European Regional Airlines Organization, Organisation europäischer Regional-Luftverkehrsgesellschaften) und umfasste bei seiner Gründung 13 Gesellschaften aus acht Ländern. Es ist in diesem Zeitpunkt noch zu früh, über Erfolge der ERA berichten zu können; im nächsten Geschäftsbericht werden wir darauf zurückkommen.

«Crossair saluta il Ticino»: Anlässlich der Eröffnung der Linien nach Lugano wurde ein Crossair-Flugzeug vorübergehend als «Geschenkpaket» dekoriert, mit Masche, spezieller Aufschrift und Streifen in den Tessiner Farben rot und blau.



