

CROSSAIR 1981 GESCHÄFTSBERICHT



BERICHT DES VERWALTUNGSRATES ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 1981

INHALT

Das Jahr 1981 im Überblick	4
Erfolgsrechnung	8
Bilanz	10
Kommentare zu Erfolgsrechnung und Bilanz	12
Bericht der Kontrollstelle	18
Anträge an die General- versammlung	19
Sieben Jahre im Überblick	20
Flottenausbau	22
Ausblick	27

CROSSAIR

Aktiengesellschaft für europäischen
Regionalluftverkehr
Postfach 630
CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/816 27 00
Telex 53233
Rechtssitz:
Elisabethenstrasse 15, CH-4051 Basel

VERWALTUNGSRÄTE

Dr. A. J. Wiederkehr, Bächau, Präsident*
M. Suter, Zürich, Vize-Präsident*
Dr. D. Gruenberg, Kilchberg*
B. Bonaglia, Lugano
Dr. D. Cassina, Bellinzona
W. J. Fleischmann, Pompton Plains, USA
A. Geissmann, Küsnacht
Th. Heberlein, Fällanden
Th. Moser, Genf
M. Pieper, Philadelphia, USA
Avv. A. Stefani, Giornico
L. Wirström, Corseaux

(*Mitglieder des Verwaltungsrats-
ausschusses)

GESCHÄFTSLEITUNG

Moritz Suter

KONTROLLSTELLE

Fides Revision, Zürich

DAS JAHR 1981 IM ÜBERBLICK

Sehr geehrte Aktionäre

Das Jahr 1981 hat der Crossair erneut eine starke Verkehrszunahme gebracht. Während im Jahre 1980 54 018 Etappenpassagiere gezählt wurden, nahmen im Berichtsjahr beinahe doppelt so viele, nämlich 100 586 die Dienste unserer Gesellschaft in Anspruch. Auch der Frachtverkehr nahm 1981 um 295 Prozent von 37 700 Kilogramm auf 111 388 Kilogramm zu. Damit konnten wir unsere Stellung am Markte deutlich konsolidieren. Die vorgenommene Verdichtung unseres Linienflug-Angebots dient denn auch vor allem der Konsolidierung des Begonnenen.

Am 1. Juni erhöhten wir die Flugfrequenz zwischen Zürich und Lugano von drei auf vier werktägliche Retourflüge.

Ebenfalls am 1. Juni stieg unser Angebot zwischen Zürich und Klagenfurt auf zwei tägliche Retourflüge an, wobei jetzt – wie in Lugano – jeweils ein Flugzeug und eine Crew in Klagenfurt übernachten.

Am 1. September kam ein dritter täglicher Retourflug zwischen Genf und Lugano hinzu. Während unsere Österreich-Linien nach Innsbruck und Klagenfurt innerhalb unseres Streckennetzes am meisten Touristen verzeichnen, werden die Lugano-Verbindungen sowohl mit Genf als auch mit Zürich bisher fast ausschliesslich vom Geschäftsverkehr in Anspruch genommen.

Am 3. September eröffneten wir die neue Route Zürich–Rotterdam mit zwei Retourflügen im Tag, was in beiden Richtungen Tagesrandverbindungen ergab.

Eine weitere Verbindung mit den Niederlanden kam am 27. September hinzu: Wir nahmen einmal werktäglich die Verbindung Zürich–Maastricht auf. Allerdings sind diese Holland-Dienste von der Nachfrage nicht sogleich honoriert worden.

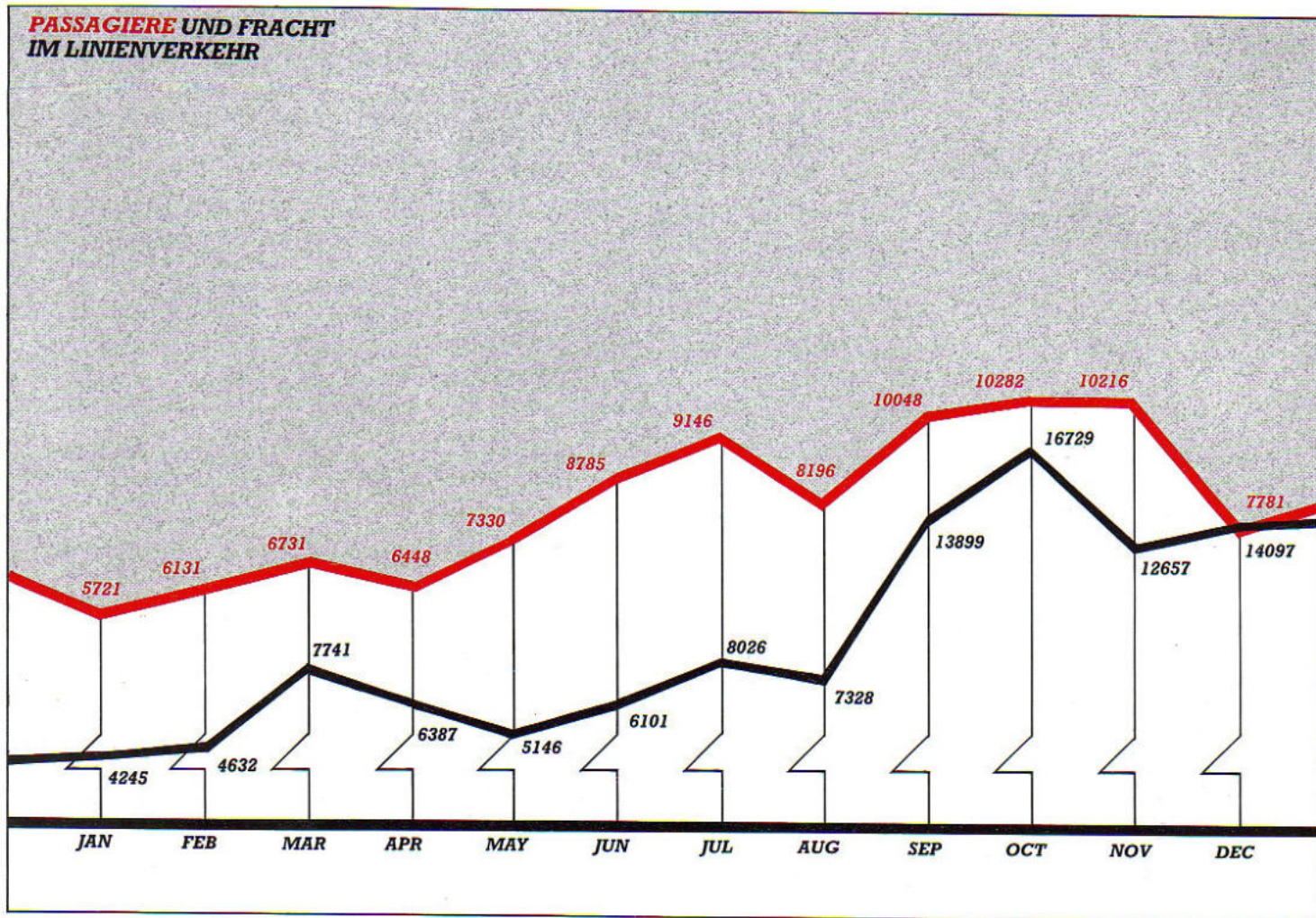


VERKEHRSLEISTUNGEN	1981	1980	ÄNDERUNG IN %
Total Flugstunden	11 350	7 243	+ 56,7
davon Linienflüge	10 049	5 401	+ 86,0
davon Taxiflüge, Charter und andere	1 301	1 842	- 29,4
Anzahl Etappenflüge	11 179	6 701	+ 66,8
davon Linienflüge	10 677	5 966	+ 79,0
davon Taxiflüge, Charter und andere	502	735	- 31,7
Beförderte Etappenpassagiere	100 586	54 018	+ 86,2
davon Linienflüge	96 815	50 327	+ 92,3
davon Taxiflüge, Charter und andere	3 771	3 691	+ 2,2
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	57%	52%	
Beförderte Fracht in kg	111 388	37 700	+195,5
ERFOLGSRECHNUNG IN FRANKEN			
Erträge	23 749 794	12 994 462	+ 82,7
Kosten ohne Abschreibungen	21 279 976	11 341 240	+ 87,6
Gewinn vor Abschreibungen (Cash Flow)	2 469 818	1 653 222	+ 49,4
Total Abschreibungen	2 364 407	1 359 199	+ 73,9
Reingewinn	105 411	294 023	- 64,2

Eine wichtige Verdichtung des Flugplanes ist seit dem 1. November auch der zweite tägliche Retourflug zwischen Bern und Paris. Er verschafft in erster Linie dem Berner Publikum, aber auch dem Reisenden ab Paris die Möglichkeit einer bequemen Tagesrandverbindung mit der anderen Stadt.

Während der Linienverkehr der Crossair mit dem ausgeweiteten Angebot stetig ansteigt, haben wir unsere Vermietungs- und Flugtaxi-Tätigkeit 1981 weiter eingeschränkt. Der Umsatz in dieser Sparte erreichte noch 1,170 Mio. Franken. Die einmotorige Piper J-3, die einmotorige Cessna 210-G «Centurion» und auch eine unserer beiden Cessna 421 B «Golden Eagle» haben wir verkauft, wobei wir leichte Buchgewinne erzielen konnten. Damit konnte das gesteckte Ziel erreicht werden, die Flugzeugflotte für den auch im Geschäftsjahr 1981 mit Fr. 152 000.- defizitären Bereich Flugzeugvermietung und Air-Taxi auf je einen Typ Cessna 421 B «Golden Eagle» und Cessna 310 Q zu reduzieren. Der Betrieb der beiden verbleibenden Cessna wurde in einem beschränkten Rahmen für eigene Bedürfnisse sowie für einige langjährige Kunden weitergeführt.

**PASSAGIERE UND FRACHT
IM LINIENVERKEHR**



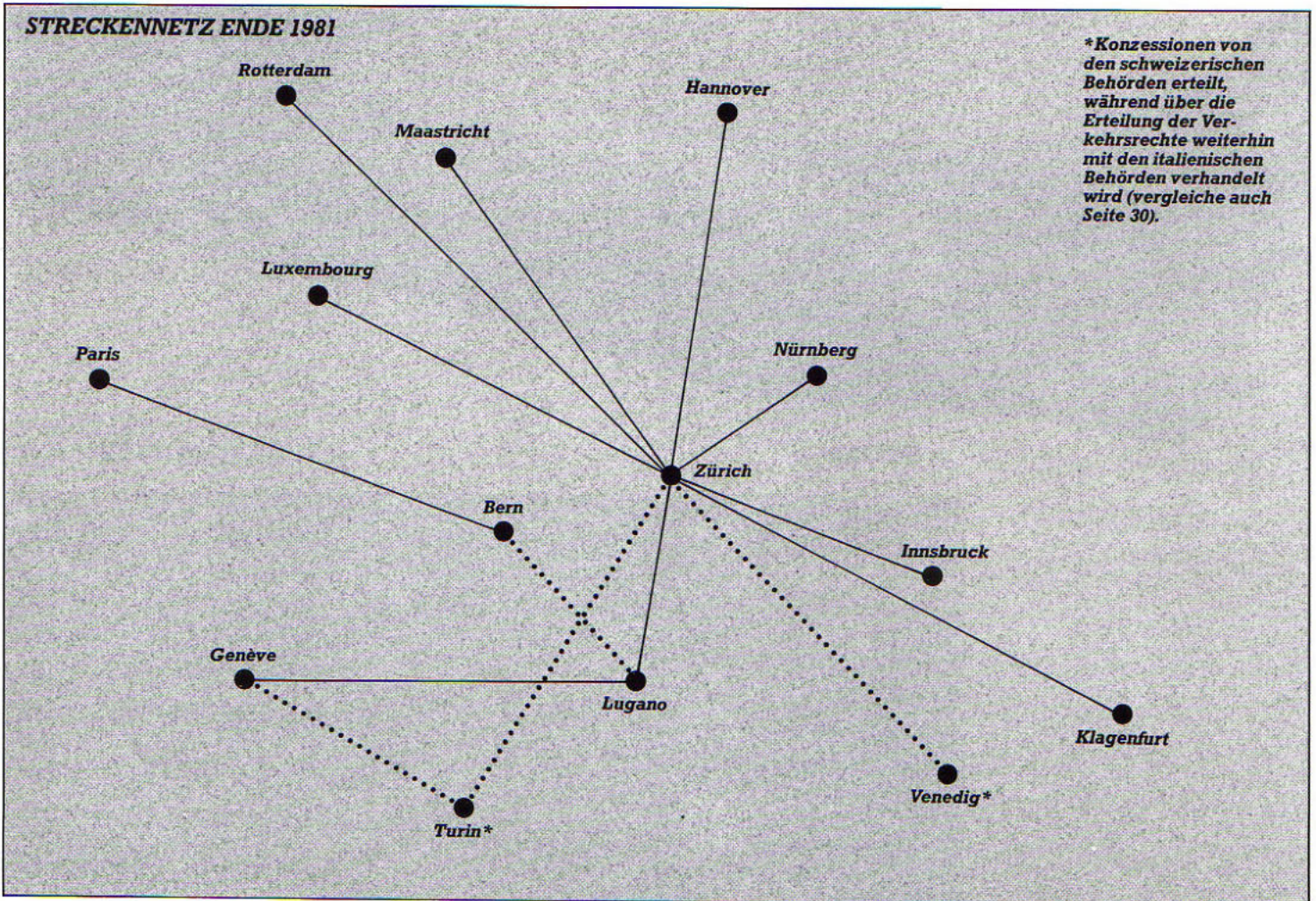
Unserem regen Flugbetrieb in Lugano kommt die Tatsache entgegen, dass im Oktober des Berichtsjahres auf dem Flughafen Agno im Versuchsbetrieb ein VOR-DME als erster Teil einer Blindanflug-Anlage eingerichtet wurde. Die Crossair untersucht gemeinsam mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt weiterhin die Möglichkeit für die Errichtung einer Blindanflug-Anlage (ILS) «Instrument Landing System».

Parallel mit dem Auf- und Ausbau der Crossair-Flotte konnte im Berichtsjahr das Aktienkapital um 100 Prozent von 8 Mio. Franken auf 16 Mio. Franken

erhöht und voll liberiert werden. Der Schritt war angesichts der hohen Investitionen für die Flugzeuge unerlässlich. Mit dieser Kapitalerhöhung ist der Kanton Tessin – als erste politische Körperschaft – Aktionär der Crossair geworden. Auch die Beteiligungen durch die Genossenschaft Schweizer Mustermesse, durch die Basler Handelskammer und durch die Schweizerische Stiftung zur Förderung des Luftverkehrs haben die Verankerung unserer Gesellschaft in der Öffentlichkeit verstärkt.

Die weiterhin wachsenden Aufgaben der Crossair haben es nötig gemacht,

STRECKENNETZ ENDE 1981



*Konzessionen von den schweizerischen Behörden erteilt, während über die Erteilung der Verkehrsrechte weiterhin mit den italienischen Behörden verhandelt wird (vergleiche auch Seite 30).

dass die elektronische Datenverarbeitung nun für eine ganze Reihe von Funktionen eingesetzt wird. Als Zentraleinheit dient uns jetzt eine im Berichtsjahr erworbene Anlage vom Typ Hewlett-Packard HP-3000. Die erste Applikation betraf die Finanzbuchhaltung. Das Ticketing, die Verkehrsstatistik, die Verkaufsüberwachung sowie die Bewirtschaftung des Ersatzteillagers sind weitere Projekte.

blierten Erfolge noch immer in der Aufbauphase, so dass von unserem Personal noch immer eine überdurchschnittliche Leistungsbereitschaft verlangt wird. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung möchten hier dem gesamten Personal der Crossair für den Idealismus und Einsatz danken, der den Aufbau einer europäischen Regionalfluggesellschaft erst möglich macht.

Die Leistungen der Crossair sind in erster Linie die Leistungen unserer Mitarbeiter. Während des Berichtsjahres befanden wir uns trotz bereits fest eta-

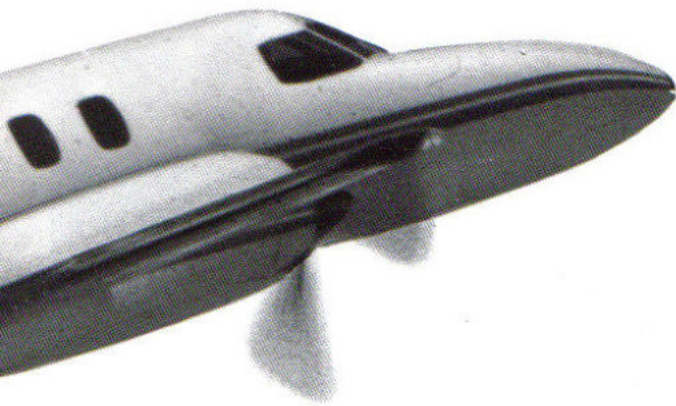
ERFOLGSRECHNUNG

VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 1981



KOSTEN

	FR.	1981 FR.	1980 FR.
Personalkosten			
– Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten	<u>2 696 391.52</u>		
– Sozialversicherungen	<u>483 797.75</u>	3 180 189.27	2 111 338.64
Treibstoffkosten		3 660 403.59	1 970 035.71
Techn. Material- und Überholungskosten		3 824 631.29	1 904 626.73
Bodenorganisations- Fremdkosten		3 801 533.50	1 970 646.51
Mietkosten für Flugzeuge		535 288.25	283 839.45
Passagier- und Verpflegungskosten		1 201 506.47	654 748.38
Sach- und Haftpflichtversicherungen		329 842.60	216 239.70
Liegenschafts- und Energiekosten		91 250.40	44 824.44
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
– Finanzkosten	<u>1 373 571.84</u>		
– übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>1 143 000.20</u>	2 516 572.04	948 204.15
Fernmeldekosten		121 805.80	84 439.90
Werbe- und diverse Verkaufskosten		213 648.90	151 386.25
Provisionskosten		<u>1 803 304.43</u>	<u>1 000 910.56</u>
Total Kosten vor Abschreibung		<u>21 279 976.54</u>	<u>11 341 240.42</u>



**ERTRÄGE
VERKEHRSLEISTUNGEN**

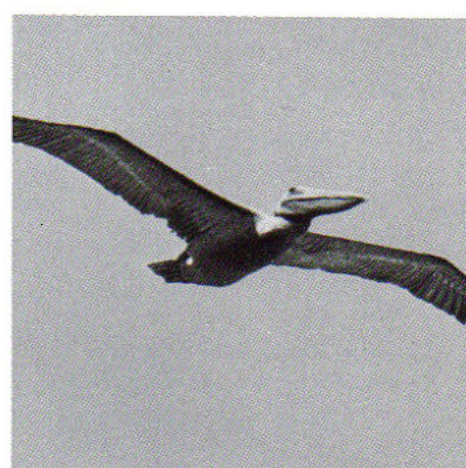
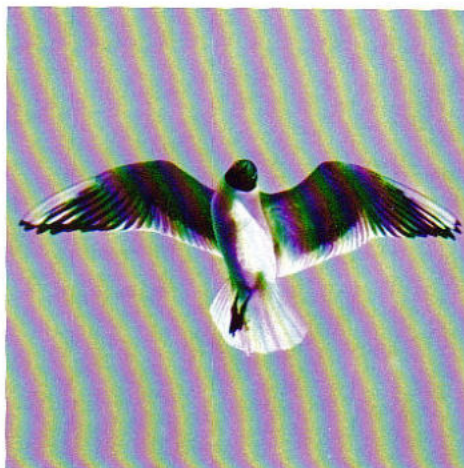
	FR.	1981 FR.	1980 FR.
Streckenerträge			
– Passagen	20 306 980.34		
– Fracht und Gepäck	365 599.79	20 672 580.13	10 868 939.74
Erträge aus Charterflügen		582 642.–	391 020.–
Taxi- und übrige Verkehrserträge		1 043 652.40	1 392 146.35
Erträge aus Vermietungen von Flugzeugen		126 727.60	254 113.85
Andere Erträge		1 324 191.91	88 242.32
Total Erträge		23 749 794.04	12 994 462.26
Total Erträge		23 749 794.04	12 994 462.26
Total Kosten vor Abschreibung		21 279 976.54	11 341 240.42
Bruttoergebnis (Cash Flow)		2 469 817.50	1 653 221.84
Abschreibungen			
– auf Flugzeugen und Ersatzteilen	2 210 883.37		
– übrige	153 523.40	2 364 406.77	1 359 198.58
Reingewinn des Jahres		105 410.73	294 023.26

BILANZ

PER 31. DEZEMBER 1981 (VOR GEWINNVERTEILUNG)

AKTIVEN

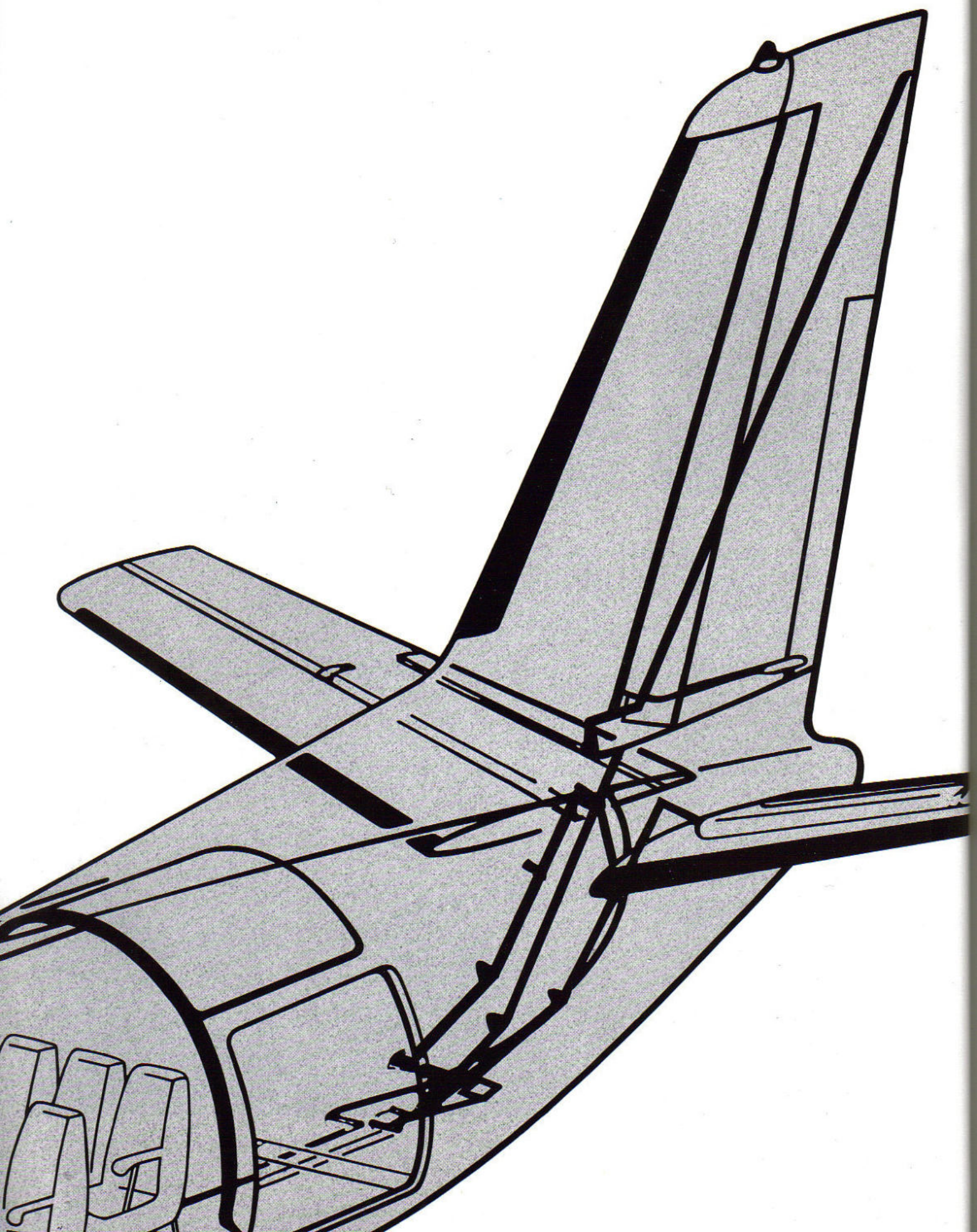
ANLAGEVERMÖGEN	FR.	31.12.1981 FR.	31.12.1980 FR.
Flugzeuge*	29 600 604.27		
./ kum. Abschreibung	<u>3 995 654.42</u>	25 604 949.85	7 478 881.55
Flugzeugwechselteile	1 226 656.05		
./ kum. Abschreibung	<u>298 473.15</u>	928 182.90	352 475.85
Mobilien und Einrichtungen	565 317.40		
./ kum. Abschreibung	<u>221 166.70</u>	344 150.70	152 671.-
Vorauszahlungen für Flugzeugpark		<u>247 800.-</u>	958 144.-
Total Anlagevermögen		27 125 083.45	8 942 172.40
UMLAUFVERMÖGEN			
Debitoren und transitorische Aktiven		6 800 081.77	3 075 996.85
Wertschriften		9 000.-	12 000.-
Flüssige Mittel	626 658.62		
Festgelder	<u>1 516 540.-</u>	2 143 198.62	1 734 098.29
Kautionen		<u>3 000.-</u>	3 000.-
Total Umlaufvermögen		8 955 280.39	4 825 095.14
Bilanzsumme		36 080 363.84	13 767 267.54
*Versicherungswert der Flugzeuge		29 600 000.-	8 085 000.-





PASSIVEN

	FR.	31.12.1981	FR.	31.12.1980	FR.
EIGENKAPITAL					
Aktienkapital – Namenaktien		16 000 000.-		8 000 000.-	
Reserven, statutarische		3 000.-		3 000.-	
Total Eigenkapital (ohne Unternehmenserfolg)		16 003 000.-		8 003 000.-	
FREMDKAPITAL					
Langfristige Schulden					
– Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung		14 537 024.-		3 515 000.-	
Kurzfristige Schulden					
– Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung	1 943 000.-				
– Bankschulden	570 473.95				
– Kreditoren und transitorische Passiven	2 798 665.46	5 312 139.41		2 068 349.34	
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		110 075.56		168 204.06	
Total Fremdkapital		19 959 238.97		5 751 553.40	
UNTERNEHMENSERFOLG					
Gewinnvortrag aus Vorjahr	12 714.14				
Gewinn des Jahres	105 410.73	118 124.87		12 714.14	
Bilanzsumme		36 080 363.84		13 767 267.54	



KOSTEN

Die totalen Kosten vor Abschreibungen haben gegenüber dem Vorjahr um 88% zugenommen.

Die Personalkosten haben sich um 51% erhöht. Infolge der weiteren Ausweitung des Flugbetriebes haben die Kosten des fliegenden Personals mit 64% bedeutend stärker als diejenigen des Bodenpersonals zugenommen, deren Zunahme 28% beträgt.

Die Zunahme der Treibstoffkosten liegt mit 86% ungefähr im Durchschnitt aller Kosten. Der Anteil dieser Position an den totalen Kosten vor Abschreibungen ist mit 17,2% gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert geblieben.

Die Bodenkosten haben mit 93% überdurchschnittlich zugenommen. Der Hauptgrund liegt in der erneut sehr starken Erhöhung der Flugsicherungsgebühren, welche einen Betrag von Fr. 1 251 645.- erreichten, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 131% darstellt. Die Passagier- und Verpflegungskosten haben bei einer um 86% gestiegenen Passagieranzahl um 84% zugenommen.

Die Zunahme der Provisionskosten liegt mit 80% etwas unter derjenigen der Ertragszunahme von 83%. Der Grund dafür ist die starke Zunahme der Flugbillettkäufe durch unsere Station in Lugano, wo keine Provisionskosten anfallen.

Die signifikanteste Steigerung gegenüber dem Vorjahr weisen mit 591% die Finanzkosten auf. Die grössten Positionen sind die Kursverluste mit Fr. 363 000.- und die im Zusammenhang mit der Aufstockung der Flugzeugflotte angefallenen Passivzinsen von Fr. 1 003 000.-.

ERTRÄGE

Der Anteil der Erträge aus dem Linienverkehr hat sich im Berichtsjahr noch etwas erhöht und beträgt nun 87,0% der totalen Erträge - gegenüber 83,6% im Vorjahr. Wenn der Ertrag aus Fracht und Gepäck auch nur einen Anteil von 1,5% der totalen Erträge ausmacht, so ist doch deren Erhöhung um 166% gegenüber dem Vorjahr sehr erfreulich.

Bei den übrigen Verkehrserträgen können wir eine Zunahme der Charterflugeinnahmen um 49% feststellen, währenddem die Erträge aus dem Flugtaxiverkehr um 25% und diejenigen aus der Vermietung um 50% abgenommen haben. Es ist unsere Absicht, die Sparte «Vermietungen» im Jahre 1982 ganz aus dem Programm zu streichen.

Die anderen Erträge beinhalten nebst einem Betrag von Fr. 308 350.- aus Aktivzinsen einen Betrag von Fr. 878 000.-, der uns vom Herstellerwerk der Metroliners als Entschädigung für verschiedene aussergewöhnliche Anlaufkosten für den Super Metroliner III vergütet worden ist.

Das Bruttoergebnis (Cash Flow) konnte um rund 49% gesteigert werden und beläuft sich auf 10,4% der totalen Erträge. Nach Vornahme der üblichen Abschreibungen auf dem Flugzeugpark und auf dem übrigen Anlagevermögen resultiert für das Berichtsjahr ein Reingewinn von Fr. 105 410.73.



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

Die Abschreibungen der Flugzeuge basieren auf einem linearen Satz von 10% pro Jahr auf dem Wert der Zellen und einer auf 6000 Betriebsstunden basierenden Abschreibung der Triebwerke. Dies ergibt eine Abschreibung auf einen Franken innerhalb von ungefähr 7 Jahren.

Die Position «Vorauszahlungen für Flugzeuge» hat sich um die per Ende 1980 noch enthaltenen Anzahlungen für die Super Metroliner III reduziert und bezieht sich nur noch auf die bei der Vertragsunterzeichnung für die SAAB-FAIRCHILD geleistete Depotzahlung von Fr. 247 800.-.

AKTIVEN

FR.

FR.

Der als Position «Flugzeuge» aufgeführte Bilanzwert von Fr. 25 604 950.- setzt sich wie folgt zusammen:

Swearingen Metroliner II (3 Einheiten)	5 518 159.-
Swearingen Super Metroliner III (5 Einheiten)	19 795 461.-
Cessna 310 Q und 421 B (je eine Einheit)	291 330.-

Die Vermögensposition Debitoren und transitorische Aktiven umfasst:

Guthaben bei anderen Fluggesellschaften	3 465 360.-
Guthaben bei Reisebüros für verkaufte Crossair-Flugscheine	328 213.-
Andere Guthaben	1 684 798.-
Transitorische Aktiven	1 321 711.-

Die mit Fr. 1 516 540.- zu Buche stehenden Festgelder sind in Deutschen Mark angelegt.

PASSIVEN

Das Aktienkapital schliesst den Betrag von Fr. 8 000 000.- ein, der im Zuge der Kapitalerhöhung vom Mai 1981 durch Bareinzahlung liberiert worden ist.

Die langfristigen Schulden haben sich infolge der Anschaffung von weiteren 5 Super Metroliners III stark erhöht und stehen nun wie folgt zu Buch:

	STAND 31.12.81	DAVON 1982 RÜCKZAHLBAR
Super Metroliners III	15 108 024.-	1 600 000.-
Metroliners II	1 372 000.-	343 000.-
	16 480 024.-	1 943 000.-

In der Position «Kreditoren und transitorische Passiven» ist der Betrag von Fr. 2 291 682.- an fest fakturierten Beträgen für Treibstoffe, Flugzeugunterhalt, Bodenkosten und sonstige Verbindlichkeiten enthalten.

Der totale Buchwert des Anlagevermögens ist zu 112% durch langfristige Verbindlichkeiten und das Eigenkapital gedeckt. Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 165% an Umlaufvermögen gegenüber.

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 162% erhöht. Die am meisten ins Gewicht fallenden Veränderungen sind:

IN 1000 FR.	AKTIVEN	PASSIVEN
Flugzeugpark	+18 126,1	
Flugzeugwechselteile	+ 575,7	
Vorauszahlungen für Flugzeuge	- 710,3	
Debitoren und transitorische Aktiven	+ 3 724,1	
Flüssige Mittel	+ 409,1	
Aktienkapital		+ 8 000,0
Kreditoren und transitorische Passiven		+ 672,2
Bankschulden		+ 570,5
Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung		+12 965,0
Die verfügbaren Mittel sind wie folgt beschafft bzw. verwendet worden:		
A) BESCHAFFUNG	IN 1000 FR.	IN 1000 FR.
Reingewinn	105,4	
Abschreibungen	2 389,6	2 495,0
Erhöhung des Aktienkapitals		8 000,0
Zunahme der Darlehen gegen Flugzeugverschreibung		12 965,0
Zunahme der Kreditoren, transitorischen Passiven und der Bankschulden		1 242,7
Abnahme der Vorauszahlungen für Flugzeuge		710,3
		25 413,0
B) VERWENDUNG		
Zunahme des Anlagevermögens		
Flugzeugpark	20 937,8	
übriges Anlagevermögen	345,0	21 282,8
Zunahme der flüssigen Mittel und Wertschriften		406,1
Zunahme der Debitoren und transitorischen Aktiven		3 724,1
		25 413,0





BERICHT DER KONTROLLSTELLE



Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1981 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 zu genehmigen.

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

Zürich, 12. März 1982

Fides Revision



Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 24. Mai 1982 folgende Anträge:

1. Den vorliegenden Jahresbericht, die Erfolgsrechnung 1981 sowie die Bilanz per 31. Dezember 1981 zu genehmigen.

2. Den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung 1981 Entlastung zu erteilen.

3. Den Reingewinn des Jahres 1981 wie folgt zu verwenden:

Zuweisung an den gesetzlichen
Reservfonds

FR.

10 000.-

Gewinnvortrag auf neue
Rechnung

95 410.73

Reingewinn des Jahres

105 410.73

SIEBEN JAHRE IM ÜBERBLICK



VERKEHRSLEISTUNGEN

Anzahl Etappenflüge

Anzahl Flugstunden

Beförderte Etappenpassagiere

Beförderte Fracht in kg

Angebotene Sitzplätze
im Streckenverkehr

Durchschnittliche Auslastung
der Sitzplätze

PERSONALBESTAND

Festangestellte

Teilzeitmitarbeiter

ERTRÄGE UND KOSTEN

(in 1000 Franken)

Streckenerträge

Taxi- und Chartererträge

Übrige Flugbetriebserträge

Gesamterträge

Gesamtkosten
ohne Abschreibungen

Bruttoergebnis (Cash Flow)

Abschreibungen

Reinergebnis

BILANZ

per 31. Dezember,
nach Gewinnverteilung

Bilanzsumme

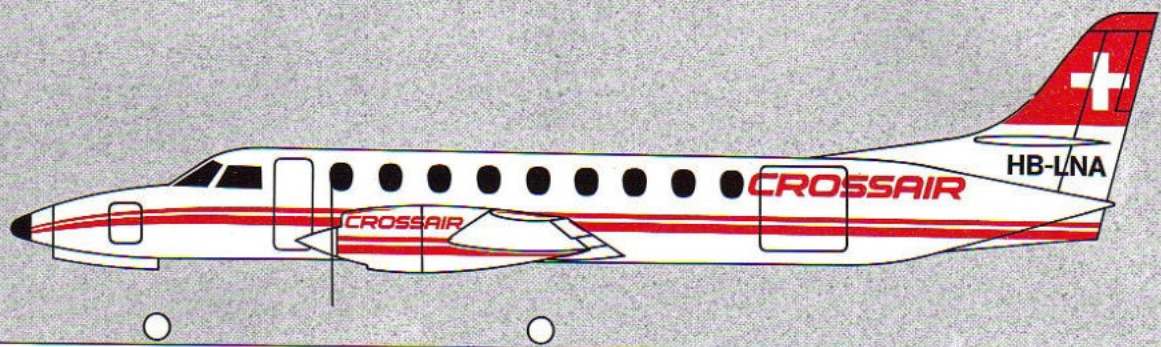
Aktiven

Passiven

Gewinn- und Verlustkonto

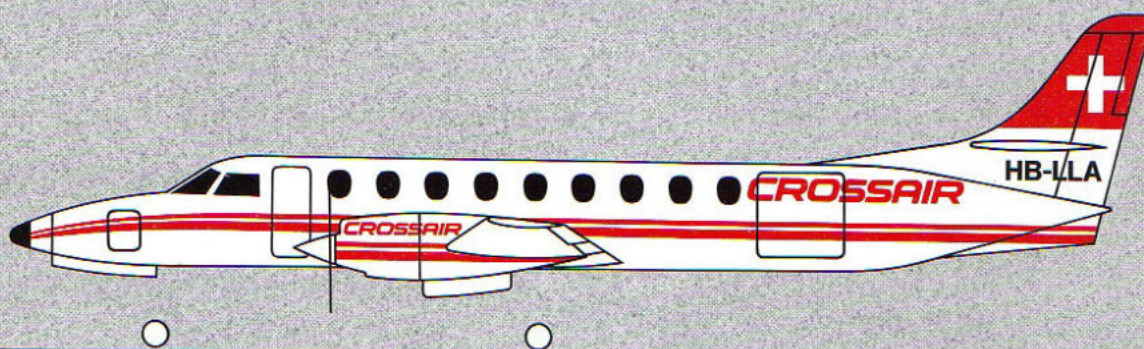
	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975
Strecken	10 677	5 966	1 586	-	-	-	-
Taxi und Charter	502	735	839	329	250	-	-
Strecken andere	10 049 1 301	5 401 1 842	1 511 2 164	- 1 902	- 1 397	- 602	- 448
Strecken Taxi und Charter	96 815 3 771	50 327 3 691	12 739 4 022	- 648	- 468	- -	- -
	111 388	37 700	14 938	1 000	-	-	-
	170 227	97 340	27 084	-	-	-	-
	57%	52%	47%	-	-	-	-
	65	38	24	3	1	-	-
	4	4	4	23	19	11	2
	20 672,6	10 868,9	2 571,5	-	-	-	-
	1 626,3	1 783,2	1 669,8	521,8	276,4	-	-
	126,7	254,1	391,1	588,7	453,5	199,9	77,7
	23 749,8	12 994,4	4 680,3	1 141,8	746,3	231,9	78,1
	21 280,0	11 341,2	4 263,4	890,5	636,9	186,1	56,7
	2 469,8	1 653,2	416,9	251,3	109,4	45,8	21,4
	2 364,4	1 359,2	709,3	246,0	108,2	44,1	15,4
	+ 105,4	+ 294,0	- 292,4	+ 5,3	+ 1,2	+ 1,7	+ 6,0
	36 080,4	13 767,3	8 355,8	1 253,6	1 149,3	989,0	140,4
Anlagevermögen	27 125,1	8 942,2	6 357,8	754,2	749,5	435,2	91,4
Umlaufvermögen	8 955,3	4 825,1	1 998,0	450,2	399,8	553,9	49,0
Eigenkapital	16 013,0	8 003,0	4 001,5	1 014,1	223,8	222,6	121,0
Fremdkapital	19 959,3	5 751,6	4 604,3	229,5	918,0	766,4	19,4
	+ 108,1	+ 12,7	- 279,8	+ 12,6	+ 7,3	+ 6,6	+ 5,5

SUPER METROLINER III



Es dürfte wenige Fluggesellschaften geben, deren Flotte so modern und so produktiv ist wie diejenige der Crossair. Im Berichtsjahr haben wir fünf Super Metroliner III in Betrieb genommen. Dabei handelt es sich um eine Weiterentwicklung der in unserer Gesellschaft seit 1979 im Einsatz stehenden Metroliner II. Die Herstellerin Swearingen Aircraft hat sich zu dieser Weiterentwicklung nicht zuletzt dank den Bestellungen der Crossair entschlossen, und unsere Super Metroliner III waren denn auch die ersten gelieferten Einheiten. Der Super Metroliner III weist zahlreiche technische Verbesserungen auf, so im Cockpit, bei der Verkabelung, bei der elektronischen Ausrüstung etc. Eine der fühlbarsten Verbesserungen sind die modernen Triebwerke, welche pro Triebwerk bei einer um 160 PS erhöhten Leistung nunmehr 1000 PS abgeben. Im weiteren wurde dieses Triebwerk des Typs Garrett Airesearch TP 331-11 mit einem neuen Untersetzungsgetriebe ausgestattet, so dass die Drehzahl des ebenfalls neuen vierblättrigen Propellers, welcher aus Kohlenfaser-Verbundwerkstoff hergestellt ist, um rund 500 Umdrehungen pro Minute reduziert werden konnte.

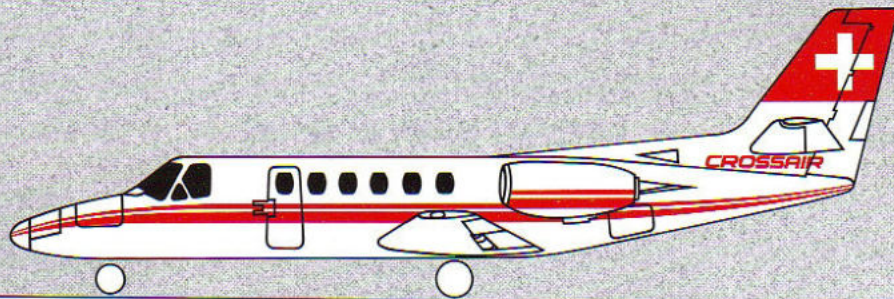
METROLINER II



Durch diese stark herabgesetzte Drehzahl des Propellers konnte der Lärm um ca. 10 Dezibel – sowohl in der Kabine als auch ausserhalb des Flugzeuges – herabgesetzt werden. Überdies treten beim Super Metroliner III die hohen Tonfrequenzen des Metroliner II, die vor allem am Flughafen Zürich als durchdringend empfunden worden sind, nicht mehr auf. Eine offiziell durchgeführte Lärmmessung durch das Amt für Luftverkehr auf dem Flughafen Zürich hat nach einem Start auf der Westpiste des Flughafens Kloten beim Überflug der Messanlagen in Rümlang noch einen Wert von 69 dBA ergeben. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der Lärm einer neuen DC-9-81 ebenfalls nach dem Start auf der Westpiste mit 88 dBA gemessen. Die 69 dBA, welche beim Super Metroliner III gemessen wurden, sind, mit dem Lärm eines Personenzuges im Stand mit 73 dBA verglichen, als grosser Fortschritt für den Umweltschutz zu werten.

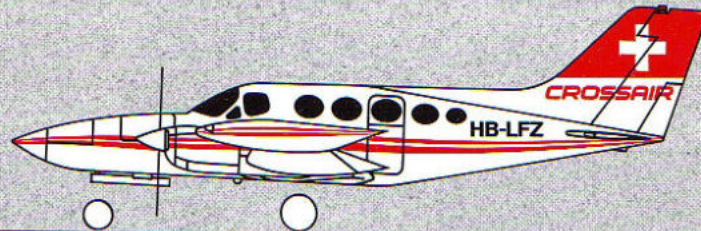
Der Super Metroliner III hat ausserdem längere Flügel und ein um 2000 lbs erhöhtes Abfluggewicht, welches uns gegenüber dem Metroliner II erlaubt, auf dem gesamten Streckennetz ohne Gewichtsbeschränkung der Zuladung zu operieren.

CESSNA CITATION II



Der Super Metroliner III hat dank den stärkeren Triebwerken und den um 3 m verlängerten Flügeln vergleichsweise zum Metroliner II allgemein bessere Leistungsdaten, so konnte z.B. die Reisegeschwindigkeit um rund 10% auf 550 km/h erhöht werden.

Ein wichtiger Fortschritt ist beim Treibstoff zu verzeichnen. Die seit 1973 enormen Preissteigerungen bei Erdöl-Treibstoffen haben zur Entwicklung einer ganzen Reihe von Flugzeugtypen beigetragen, die sich durch Sparsamkeit auszeichnen. Die Renaissance der Propellerturbine und der Aufschwung des Regional-Fluglinienverkehrs sind mit dieser gänzlich veränderten Treibstoff-Situation aufs engste verknüpft. Zu den bisher am weitesten fortgeschrittenen Flugzeugtypen für den Regionalverkehr gehören die Metroliner II und III und die Saab-Fairchild 340 «Cityliner», die wir zur Lieferung ab 1984 bestellt haben. Wenn man den Kerosin-Verbrauch verwandter Flugzeuge vergleicht, ergibt sich das folgende aufschlussreiche Bild:

CESSNA 421 B**FLUGZEUGTYP****PASSAGIER-
PLÄTZE****KEROSIN-
VERBRAUCH
PRO SITZPLATZ
PRO 100 KM,
IN LITERN**

DC-9-32
 DC-9-81
 Hawker Siddeley 748
 De Havilland Canada Dash 7
 Fokker F-27 «Friendship»
 De Havilland Canada Dash 8
 Metroliner II
 Super Metroliner III
 Saab-Fairchild 340 «Cityliner»

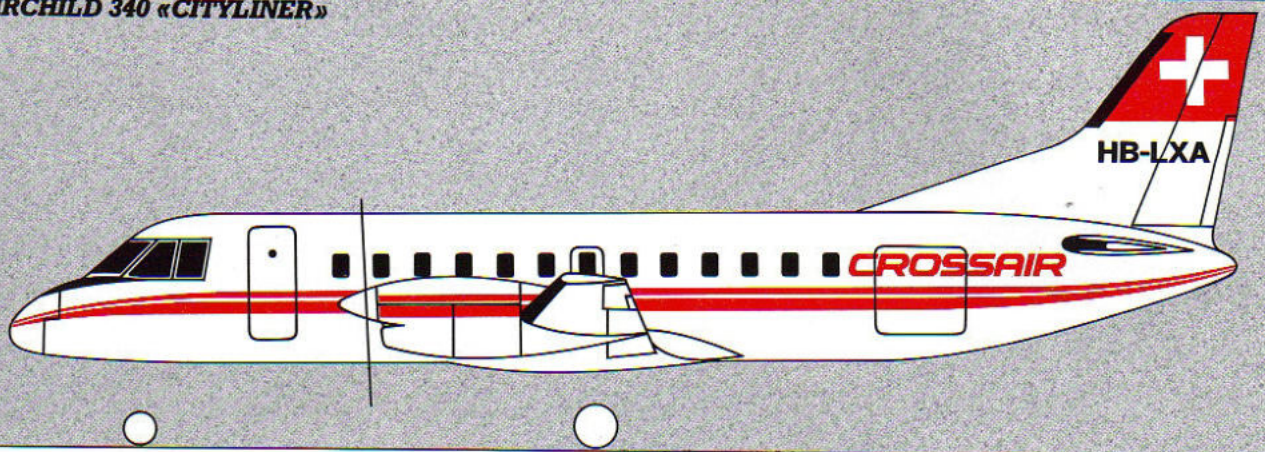
95
 135
 46
 50
 46
 36
 18
 18
 34

4,0
 3,2
 4,4
 3,8
 3,8
 2,8
 3,0
 2,6
 2,1

Obige Angaben nach Treibstoffverbrauch bei optimaler Reichweite gemäss den Unterlagen der jeweiligen Flugzeugbetriebshandbücher.

Da sich die Produktion der Super Metroliner III bei Swearingen Aircraft verzögert hatte, erfolgten die Lieferungen etwas später als vorgesehen, nämlich erst ab Ende Mai 1981.

SAAB-FAIRCHILD 340 «CITYLINER»



Der geplante Verkauf unserer Metroliner II wird sich dadurch verzögern. Es ist eine bekannte Regel, dass die technische Zuverlässigkeit eines Flugzeuges erst nach einigen Monaten Betriebsdauer optimal wird. Die Super Metroliner III haben denn auch zu Anfang einen erheblichen Betreuungsaufwand verlangt, wodurch sich die Pünktlichkeit unseres Linienbetriebes 1981 vorübergehend leicht abgeschwächt hat. Die zusätzlichen und aussergewöhnlichen Kosten dieser Anlaufprobleme wurden vom Flugzeughersteller getragen.

Diese Anlaufprobleme ändern nichts an der Tatsache, dass unsere Gesellschaft über eine sehr wirtschaftliche und für den Regional- und Ergänzungsflugverkehr hervorragend geeignete Flotte verfügt.

Anmerkung: Die Cessna Citation II sowie die Cessna 421 B wurden im wesentlichen im Flugtaxi-Verkehr eingesetzt.

Das Berichtsjahr trug noch mehrere Merkmale des Provisorischen: Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) hat der Crossair 1979 die Linienflugkonzession als Provisorium erteilt. Auch die Erneuerung Ende Oktober 1981 erfolgte, wenn auch erstmals für die Dauer von 2 Jahren – bis Ende Oktober 1983, provisorisch. Davon ausgenommen waren die beiden Konzessionen für die Strecken Zürich–Nürnberg und Zürich–Hannover, welche von der Swissair gestützt auf Art. 103 des Schweiz. Luftverkehrsgesetzes als «im allgemeinen Interesse» liegend beansprucht wurden und einstweilig für die Crossair nur bis Ende April 1982 verlängert wurden. Der Linienbetrieb der Crossair galt auch 1981 für die Bundesbehörden noch als Versuch, da einzelne Konzessionen noch zu wenig lang betrieben wurden, um alle Fragen zu beantworten, die durch einen schweizerischen Regional- und Ergänzungsluftverkehr aufgeworfen werden.

Ende Dezember 1981 beantragte die Swissair beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Konzessionen für die Linien Zürich–Hannover und Zürich–Nürnberg. Die Swissair beantragte die Linien, um sie gemeinsam mit ihrem Partner, der deutschen Lufthansa, zu betreiben. Da jedoch keine der beiden Gesellschaften über das als passend erscheinende Fluggerät mit der entsprechenden Sitzplatzzahl verfügt, nahmen die Swissair und die Lufthansa in Aussicht, die DLT (Deutsche Luftverkehrsgesellschaft m.b.H.) zu beauftragen, diese Strecken für sie mit 46plätzigen Turbo-Prop-Flugzeugen des Typs Hawker Syddeley HS 748 zu betreiben. Wir machten die Bundesbehörden nach Bekanntwerden darauf aufmerksam, dass der Verlust dieser beiden für die Crossair ertragreichsten Strecken zu schwerwiegenden wirtschaftlichen Folgen für die Crossair führen würde, möglicherweise zur Liquidation. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und das Bundesamt für Zivilluftfahrt hatten für unsere Bedenken Verständnis und waren der Auffassung, dass sich die beiden Gesellschaften über die Abgrenzung ihrer Tätigkeiten und über die gegenseitige Zusammenarbeit im Sinne einer positiven schweizerischen Luftverkehrspolitik langfristig einigen sollten. Am 12. Februar 1982 konnte nach monatelanger Verhandlung mit der Swissair eine umfassende Vereinbarung für die Dauer von 5 Jahren mit der Möglichkeit einer stillschweigenden Verlängerung jeweils um ein Jahr abgeschlossen werden.

ZWECK DER VEREINBARUNG IST:

Abgrenzung der Tätigkeitsbereiche der beiden Gesellschaften.

Ersatzleistungen für die der Swissair überlassenen beiden Strecken Zürich-Hannover v.v. und Zürich-Nürnberg v.v.

Sicherung einer loyalen sich beidseitig ergänzenden Zusammenarbeit für die Zukunft.

DIE ABGRENZUNG DER TÄTIGKEITSGEBIETE BEIDER PARTNER

Die Swissair wird den erklärten Bemühungen der Crossair, vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement als das für den Regional- und Ergänzungsluftverkehr mit Kleinflugzeugen spezialisierte Unternehmen anerkannt zu werden, nicht entgegenwirken. Die Swissair betreibt im Sinne von Art. 103 des Luftfahrtgesetzes das von den Aufsichtsbehörden konzessionierte Liniennetz und überlässt der Crossair zum Betrieb mit Turbo-Prop-Flugzeugen bis zu maximal 40 Sitz-

plätzen eine Anzahl Strecken im binnenschweizerischen und europäischen Regional- und Ergänzungsluftverkehr. Sollte von Gesetzes wegen eine höhere Sitzplatzzahl für den Regionalluftverkehr festgesetzt werden, so würde sich diese Limite auf maximal 50 Sitzplätze erhöhen. Während der Dauer der Vereinbarung wird die Swissair weder selber noch über affilierte oder fremde in- und ausländische Luftverkehrsgesellschaften direkt oder indirekt Anspruch auf Bedienung der in der Vereinbarung aufgeführten Linien erheben. Sollte sich die Swissair entscheiden, die Bedienung von ihr selber betriebenen Strecken aufzugeben, so wird sie damit in erster Linie die Crossair beauftragen.

KOMPENSATION DER SWISSAIR FÜR DIE AUFGABE DER DEUTSCHLANDLINIEN

Als Kompensation für den Produktionsausfall der beiden Strecken Zürich-Nürnberg und Zürich-Hannover hat uns die Swissair folgende Ersatzstrecken

überlassen. Eine tägliche Verbindung Zürich-Basel, Basel-Genf, zwei tägliche Verbindungen Basel-Brüssel, eine tägliche Verbindung Basel-Wien, zwei tägliche Verbindungen Genf-Strassburg und eine tägliche Verbindung Zürich-Strassburg. Für die beiden Inlandstrecken Basel-Genf und Zürich-Basel sowie für die beiden Verbindungen Genf-Strassburg und Zürich-Strassburg leistet die Swissair der Crossair für die Dauer der Vereinbarung eine Vollkostendeckung. Für die beiden Strecken Basel-Wien und Basel-Brüssel stellt die Swissair der Crossair für die Dauer der Vereinbarung eine Bruttoertragsgarantie, welche der Crossair einen angemessenen Gewinn ermöglicht. Dies ist für unsere Gesellschaft von grosser Bedeutung, denn der Aufbau von Strecken, die nicht über die gleiche Ertragskraft wie die der Swissair überlassenen Linien verfügen, wird eine Zeit dauern.



DIENSTLEISTUNG DER SWISSAIR FÜR DIE CROSSAIR

Die Swissair hat im Vertrag ihre Bereitschaft erklärt, der Crossair auch inskünftig infrastrukturelle und kommerzielle Dienste zur Verfügung zu stellen. Insbesondere handelt es sich um folgende Leistungen:

Interline Traffic Agreement

Vereinbarung betreffend Anschlusspassagen

Vereinbarung betreffend Platzbuchung und Platzkontrolle

Vereinbarung betreffend Abfertigungsdienste

Freiflugabkommen

Vereinbarung betreffend Verkauf und Personalinstruktion

Nach der Beurteilung durch das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ist mit dieser Vereinbarung den schweizerischen Luftfahrtinteressen am besten gedient. Entscheidend ist aber, dass für die Abgrenzung der

Tätigkeitsgebiete der beiden Gesellschaften eine für die Crossair existenzsichernde Lösung getroffen werden konnte, die überdies auch den Begehren baslerischer Kreise entgegenkommt. Für die Swissair ergibt sich neben dem direkten Anschluss von Hannover und Nürnberg an ihr weltweites Streckennetz zusätzlich die Möglichkeit, Kurzstrecken an die Crossair abzutreten, die mit einem kleineren Flugzeug als DC-9 wirtschaftlicher betrieben werden können. Wir sind zusammen mit der Swissair der Meinung, dass diese ausgewogene Lösung beiden Partnern Vorteile bringt.

Als Folge der Vereinbarung werden wir ab Sommerflugplan 1982 den Flughafen Basel-Mülhausen mit Brüssel, Genf, Wien und Zürich sowie Genf und Zürich mit Strassburg verbinden. Ebenfalls ab Sommerflugplan 1982 werden wir Basel-Mülhausen mit München verbinden. Die Basler Handelskammer hat uns diese Route angelegentlich empfohlen.

Angesichts unseres starken Engagements in Basel-Mülhausen war es uns nun allerdings nicht mehr möglich, alle anderen Leistungen aufrechtzuerhalten. In Absprache mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Interesse unserer Präsenz in Basel-Mülhausen haben wir uns entschlossen, unsere Holland-Dienste zu reduzieren: Auf die Maastricht-Verbindung, die eine nur geringe Auslastung zeigte, wird verzichtet. Die Rotterdam-Dienste werden auf einen werktäglichen Retourflug reduziert.





Weitere Gesuche unserer Gesellschaft um Linienkonzessionen sind in Bern nach wie vor hängig, so für die Strecken Lugano-Bern und Basel-Mülhausen-Mailand. Für die bereits 1980 von den schweizerischen Behörden erteilte Konzession Zürich-Turin liegen seitens der italienischen Behörden noch keine Verkehrsrechte vor. Für die ebenfalls von den schweizerischen Behörden 1980 erteilte Konzession Zürich-Venedig besteht die Aussicht auf eine Kompromisslösung, wonach eine Linie Lugano-Venedig mit direkten Anschlussmöglichkeiten in Lugano für Passagiere von und nach Zürich und Genf erteilt würde.

Mit dem Verlassen des Provisoriums stellt sich für die Crossair die Frage nach der zukünftigen Wartung ihrer Flugzeuge. Bisher wurde die Wartung von der Firma Jet Aviation in Kloten besorgt. Der Aufbau einer eigenen Unterhaltsbasis ist aber denkbar, wobei die Kostenfolge und möglichen Standorte mit Sorgfalt evaluiert werden müssen. Insbesondere nach Indienststellung unserer «Cityliner» ab 1984, von welchem Typ insgesamt schon über 100 Exemplare bestellt wurden, wird sich die Frage stellen, wo und in wessen Händen sich in Europa die Unterhaltszentren befinden werden.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Flugzeugtypen für den Regional- und Ergänzungsluftverkehr verfolgt unsere Gesellschaft nebst dem von uns bestellten Saab-Fairchild SF 340 «Cityliner» auch mit Interesse die Projekte anderer Flugzeughersteller, so z.B. das Gemeinschaftsprojekt ATR 42, zu dem sich Aeritalia und die Aérospatiale entschlossen haben.

