

Die Flotte der Crossair (1): Cessna und Piper

Start mit Taxi-Flügen

Taxiflüge mit ein- und zweimotorigen Kleinflugzeugen bildeten Ende der 1970er-Jahre den Grundstein für die Crossair, welche in den kommenden Jahrzehnten den europäischen Regionalluftverkehr revolutionierte. Mit diesem Beitrag startet die neue Serie über die Flotte der Crossair.

**Text von Daniel Ruhier,
Flottenliste von Markus Seiler**

Die am 14. Februar 1975 von Moritz Suter und Peter Kalt gegründete «Business-Flyers Basel AG» ist am 24. November 1978 in «Crossair, AG für europäischen Regionalluftverkehr» umbenannt worden. Sie bildet den Ursprung der heute in der Lufthansa-Familie integrierten «Swiss International Air Lines». Nicht von ungefähr hielt letztere kürzlich ihre 42. ordentliche Generalversammlung ab – ein echter Beweis für ihr 42-jähriges Bestehen. Diese neue Artikelreihe konzentriert sich jedoch allein auf die Flottenentwicklung bei der Crossair.

Ergänzungsluftverkehr in Europa

Im Einklang mit ihren europäischen Konkurrenzgesellschaften strebte die Swissair gegen Ende der 1960er-Jahre eine Flotte von ausschliesslich Düsenflugzeugen an. Der im Herbst 1971 aus Kostengründen eingestellte Linienbetrieb mit vier Fokker F-27 Friendship in Balair-Farben führte in der Schweiz zu einem Vakuum im Regionalluftverkehr, das vorerst ausländische Flugunternehmen auszufüllen versuchten: Itavia (Mailand-Basel, Turin-Genf), Rousseau Aviation (Lille-Metz-Basel, Clermont/Ferrand-Genf), Dan-Air (London/Gatwick-Bern), Bayerischer Flugdienst (Inns-

bruck-Zürich), OLT (Friedrichshafen-Zürich) sowie Air Alsace (Paris/Le Bourget-Bern).

Die in der europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ECAC vertretenen Luftfahrtbehörden begannen erst Ende der 1970er-Jahre, sich über die Liberalisierung des sogenannten Ergänzungsluftverkehrs Gedanken zu machen.

Erste schweizerische Versuche

Die Ende 1963 von der ALAG (Alpine Lufttransport AG) eröffnete Wintersaisonlinie Zürich-St. Moritz (Samedan) blieb bis Mitte der 1970er-Jahre die einzige konzessionierte Strecke eines schweizerischen Unternehmens neben der Swissair. Die der Air Glaciers SA für Sitten-Genf (1966) sowie der SATA (S.A. de Transport Aérien) für Genf-Lugano-Samedan (1968) erteilten Einzelkonzessionen verfehlten eine erfolgreiche Umsetzung. Das Monopol der Swissair im internationalen Linienvorkehr knackte schliesslich – gegen grossen Widerstand – die Basler Einzelfirma Air-Sea Service U.P. Furrer, welche im Oktober 1974 den Briten Norman BN.2A Islander HB-LIA mit neun Passagierplätzen beschaffte. Dem Linienprojekt Bern-Paris fehlte jedoch die lokale Unterstützung, worauf Air-Sea eine Linie ab Basel nach Luxemburg plante. Doch das Gesuch wurde Ende April 1977 vom Departement und vor Weihnachten vom Bundesrat abgelehnt.

Am 23. Mai 1978 erteilte ihr der Bund erstmals eine Einzelkonzession für die internationale Strecke Basel-München mit Flugzeugen bis 30 Plätzen und 15 Tonnen Abfluggewicht.

Mini-Airliner Cessna 421

Als erstes Flugzeug übernahm die am 14. Februar 1975 mit einem Grundkapital von 65'000 Franken gegründete Business-Flyers Basel AG die Cessna 320C Skynight HB-LCY – sie verblieb mit diversen Betreibern insgesamt 50 Jahre im Luftfahrzeugregister und wurde erst am 13. Februar 2015 gelöscht. Dazu gesellte sich am 14. Mai 1975 die Piper J3C Cub HB-OIC und am 1. Juli 1976 die Cessna 210G HB-CSP.

Kurz nachdem Business-Flyers AG vom Luftamt erstmals am 15. Oktober 1976 die Allgemeine Betriebsbewilligung für den gewerbmässigen Luftverkehr erhalten hatte, kaufte sie die früher bei Taxair AG Basel eingesetzte Cessna 421B Golden Eagle HB-LGM. Von Mitte 1975 bis November 1976 setzte die DLT Luftverkehrsgesellschaft den «Mini-Airliner» für acht Passagiere als D-ICDL im Regionalverkehr zwischen Frankfurt, Münster und Paderborn ein. Drei Tage nach dem Wiedereintrag in der Schweiz am 21. Dezember 1976 ging die HB-LGM bei einer Nachtlandung aus Ajaccio in Zürich-Kloten zu Bruch. Bei der Erneuerung der Betriebsbewilligung im Oktober 1977 bestand die Business-Flyers Flotte aus folgenden sechs Flugzeugen: eine Piper J3C, eine Cessna T210G, zwei Cessna 310, eine Cessna 320C und eine Cessna 421B.

Die Crossair tritt auf den Plan

Am 14. Juli 1978 – zwei Jahre nach Eröffnung der Air-Sea-Service Linie Basel-München – erläuterte die Geschäftsleitung der Business-Flyers Basel AG dem Luftamt ihre Pläne zur Errichtung von Linienzubringerdiensten: Mit vorerst zwei Swearingen Metroliner II

Foto Markus Seiler



Die zuerst von Business-Flyers Basel AG und ab 1979 von Crossair betriebene Cessna T310P HB-LFK besuchte am 30. November 1979 den Flughafen Sitten.

Foto Hansjörg Bürgli



Foto Markus Seiler



Die Piper J3C Cub HB-OIC (links) gilt als eigentliches «Gründungsflugzeug» der Crossair, sie gehört heute noch Moritz Suter. Hier startet die HB-OIC an den Flugtagen 2001 in Dittingen. – Die Cessna 421B HB-LIX (hier ebenfalls in Sion) flog von 1979 bis 1981 für Crossair.

für 19 Passagiere sah sie ab Sommerflugplan 1979 tägliche Flüge von Zürich nach Luxemburg, Nürnberg, Lugano, Innsbruck und Florenz vor. Die Swissair sei im Prinzip am Interlining interessiert und allenfalls auch bereit, sich an der Anfang 1979 vorgesehenen Erhöhung

des Aktienkapitals auf zwei Millionen Franken zu beteiligen, hiess es. Die ausserordentliche Generalversammlung der Business-Flyers Basel AG vom 24. November 1978 beschloss die Umbenennung der Firma in Crossair – AG für europäischen Regionalluftverkehr, und erhöhte

das Aktienkapital von bisher 180'000 Franken auf vorerst eine Million. Folgende Flugzeuge erhielten darauf eine neue Bemalung mit Crossair-Titeln: Cessna 421 HB-LFZ und HB-LIX, Cessna 310 HB-LFK und HB-LIK sowie die Cessna 210 HB-CSP. ☘

Crossair – Flotte (1): Piper und Cessna

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-OIC	Piper J3C-65/L-4	12372	16/06/1964	current	ex 44-80076/SE-ATX, von AéCS Section vaudoise eingetragen, an Farnier Air Leasing SA am 07.05.69, an AéCS Section du Valais am 14.5.69, an E. Kalt AG am 18.07.74, Halter Business-Flyers Basel AG ab 14.05.75, als Eigentümer ab 28.05.76, an Crossair am 10.04.79, an Familie Schmid am 04.08.81, wieder an Crossair am 24.02.98, Eigentümer und Halter Moritz Suter ab 07.08.02.
HB-OBP	Piper J3C-65/L-4	11535	03/06/1947	13/06/2005	ex 43-30244, von M. Faivre & Miteigentümer eingetragen, an MFG Davos am 30.10.52, an A. Nägeli am 11.02.58, an Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft am 28.03.67, an AeCS / SG Nidwalden am 02.02.70, an E. Henseler am 10.03.75 (Halter seit 7.3.74), an Business-Flyers Basel AG am 16.10.78 und Crossair am 24.01.79, retour am 09.04.81 an Henseler AG, geändert auf Businessair AG am 03.03.82, an R. Nusch am 28.03.90, am 03.12.97 an Flugschule Basel AG, Eigentümer geändert auf BS Business Aviation AG am 31.12.03, im Juni 2005 nach England verkauft, am 18.01.10 an R. Campbell Cummings als G-CGIY.
HB-CSP	Cessna T210G	206	01/05/1968	14/01/1982	ex N6806R, von Air Material AG am 22.12.67 neu von Cessna gekauft, an Leasing AG Zürich am 26.02.70, an Fluggemeinschaft Altenrhein am 06.10.70, an Business-Flyers Basel AG am 01.07.76, an Crossair am 24.01.79, Verkauf an R.U. Suter, Nylstrom/Südafrika als ZS-LHA, dann W.H. Pelsler, gelöscht im Oktober 2016.
HB-LCY	Cessna 320C	0054	19/01/1965	13/02/2015	ex N3054T, von Plüss-Staufner AG am 01.12.64 zum Eintrag angemeldet, an A. Meyer-Barca am 14.11.66, an R. Lüdi AG am 02.06.69, an J. Stocker am 09.03.71, an Business-Flyers Basel AG am 25.02.75, Verkauf an P. Cattaneo, am 15.12.78, Halter Catra-Handels AG ab 13.02.80, an T. Spahni am 19.02.91, in Bern-Belp aus dem Verkehr gezogen und nach Löschung im Frühjahr 2017 abgebrochen.
HB-LFK	Cessna T310P	0198	17/10/1969	19/08/1980	ex N5898M, von Air Material AG am 09.09.69 neu von Cessna gekauft, Verkauf an S.C. Welker am 12.06.70, neue Eigentümer Gebr. Kobel ab 22.02.77, Halter Business-Flyers Basel AG ab 05.10.77 und Crossair ab 24.01.79, durch Notlandung wegen Motorschadens in Bad Bellingen/D am 08.07.80 zerstört.
HB-LIK	Cessna T310Q	0692	13/01/1977	31/07/1985	ex N8036Q Duke Resources Corp, via Air Exchange von Business-Flyers Basel AG am 20.10.76 gekauft, an Crossair am 24.01.79, verunfallt in La Môle/F am 17.07.85.
HB-LGM	Cessna 421B	0226	02/05/1972	02/07/1975 17/12/1976	ex N5984M, von K & K Aircraft am 02.05.72 neu von Cessna gekauft, an Taxair AG Basel am 04.05.72, nach Konkurs von Taxair an Transcommerce Leasing & Charter Est. Vaduz am 13.02.75, Verkauf an DLT als D-ICDL am 02.07.75, Kauf von Business-Flyers Basel AG und Ablieferung Frankfurt-Zürich am 16.11.76, Landeunfall am 21.12.76 in Zürich und abgeschrieben.
HB-LFZ	Cessna 421B	111	28/01/1971	26/06/1995	ex N8081Q, von Air Material AG am 09.02.71 neu von Cessna gekauft, an Plüss-Staufner AG am 24.03.71, an Fly Yourself AG am 31.10.73, an J. Riebel am 06.01.76, an Business-Flyers Basel AG am 13.10.77, an Crossair am 24.01.79, an MFG Albis am 06.04.83, an Sunseeker Air AG am 03.04.84, an CPS - Cargo and Passenger Air Services AG am 03.10.86, an A. Biedert am 27.09.90, an Propair Ltd am 29.12.94, Verkauf als D-IREG nicht realisiert, als OE-FHE verkauft im Juni 1995, an M&H Aircraft Sales Inc. als N421VL am 15.09.00, an Carrier Enterprises Corp am 21.04.04, gelöscht am 27.08.12.
HB-LIX	Cessna 421B	107	27/07/1977	30/12/1981	ex N8077Q, G-AZHG vom 18.10.71 bis 31.10.75, F-BRGR Air Affaires EJA France bis 16.06.77, von Transair Suisse gekauft im Juni 1977, an Business-Flyers Basel AG am 04.09.78, an Crossair am 24.01.79, Verkauf an SOTEXKI - Société de Textiles de Kisangani, DR Kongo im Dezember 1981 als 9Q-CUN, an Promo Air Tourisme als F-GFTJ am 20.04.89, an Jet Suns Inc. als N315M am 29.12.98, an Duck Wing LLC am 23.05.05.