

Kors, vilket drag det är i "schweizernötterna"!



Göteborg-Bilbao med 30 minuters transfer

Moritz Suter inspirerades av avregleringen i USA. Han hoppade av ett tryggt jobb som Swissairpilot och öppnade eget i liten skala, för att vara på plats när vägen nådde Europa.

Etablerad i ett icke EU-land väntar han fortfarande på den fullständiga friheten. Vilket inte hindrat hans Crossair att växa till nummer ett bland regionalflygbolagen på den här sidan Atlanten.

Text Håkan Ahlström, foto Crossair

Hemma i Zürich hade det aldrig gått. Visserligen är en av hörnpelarna i verksamheten att mata trafik till Swissair. Men det var inte visionen och Zürich är inte platsen att förverkliga den.

I Basel, däremot, kan kostnaderna pressas till omvärldens nivå utan förlust av den säljande skillnaden -- schweizisk precision. Här, i korsdraget mellan tre av Europas starkaste ekonomier, möts olikheter i skattesystem, valutans köpkraft och regional sysselsättning som en driven affärsman kan korsbefrukta till oanad växtkraft.

Extralön till alla

I april 1999 är affärsmannen Moritz Suter i sitt esse vid genomgången av siffrorna för året som gick:

5,4 miljoner passagerare, en ökning med 14,5 procent. Kabinfaktor 53 procent, en ökning med två procentenheter. Omsättning för första gången över en miljard Schweizerfranc. Nettovinst 63,5 miljoner Sfr, efter att sjuttiofem procent av bruttovinsten räknats av för aktieutdelningar, återinvestering i företaget och en extra månadslön i bonus till de drygt 2.500 anställda som jobbade ihop resultatet.

Närmaste planer: Innan året är slut är spaden i jorden för en dubbling av Crossairs egna lokalytor på Basel/Mulhouse/Freiburgs flygplats



Moritz Suter

och flygplatsägaren har lovat att bygga till terminalen med en efterlängtd Y-pir. Till hösten kommer beslut om större flygplan. Nyanställningar kommer att öka personalstyrkan till dryga 3.000.

Enda orosmoln: Den allt sämre framkomligheten i luftrummet, som bland annat leder till att varannan Crossairflight landar försenad.

98,5 procent

Flygchefen André Dosé vill gärna peka på ytterligare ett bekymmer, när MACH får honom till bords:

"Saab 2000 lämnar mycket att önska när det gäller pålitligheten", säger han och spänner ögonen i reporten, som hukar sig för vad som komma skall.

"Bara 98,5 procent av våra flygningar med den typen slipper undan förseningar på grund av teknik."

Puh! Flygplanet, som byggdes av bröderna i Linköping på Crossairs enträgna begäran är alltså inte perfekt, bara nästan. Vad begär dom?

Propellerfrossa

Som om han anar att jag inte tar kritiken på allvar radas syndaregistreret upp: Problem med noshjulsstyrningen; problem med falska varningar från motorerna; problem med vibrationer i propellrar och växellådor.

Hade jag lagt märke till alla propellrar som stod på bockar i borte hörnet av hangaren? Den paraden kostar pengar, liksom alla stillestånd och allt arbete som är förenat med att propellrarna måste skiftas var fyrahundra gångtimme för reparation och ombalansering.

"Moritz och jag har sagt till oss själva 'aldrig mer en oprövad maskin', det får räcka med Saab:en", summerar André. För att i nästa andetag tala emot sig själv, när han berättar om planerna att snart byta upp sig till 728JET eller ERJ170.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!



André Dosè



1:a klass service



Propeller på väg ut

Chez Moritz

Vi sitter i personalmatsalen "Chez Moritz" med utsikt över den del av hangaren som städats för visning av nya flygvärdinneuniformer. Mycket unga värdinnor defilerar med mannekänggung i steget till omklädningsrummet och vi får veta att medelåldern i kåren är 25 år. Vilket beror på att högste chefen vill ha det så, och accepterar kostnaderna för den enorma genomströmning av flickor som detta leder till.

Crossair anställer fyrahundra tjejer per år och inte en enda grabb för detta jobb. Man har för länge sedan uttömt tillgången på söta schweiziskor och kabinbesättningarna är nu ännu mer internationella än bemanningen i cockpit, som länge haft en prägel av främlingslegion. 50 nationaliteter räknas bland bolagets nu cirka 2.800 anställda.

Svenska piloter

En hel del svenska piloter gick från buklandade Swedair till Crossair för att ge dem en flygande start med Saab 340. För närvarande är 20 av 750 piloter svenska och fler är välkomna.

"Det var rena drömmen att komma till Crossair efter Swedair", minns Pierre Holländer. "Där nere gjorde dom allt det man hade tipsat om här hemma för att sänka kostnaderna, men aldrig fick gehör för. Dom är enormt effektiva på trafikkontoret i Basel."

Tekniskt är schweizarna i särklass. "Mekarna ger sig inte förrän dom hittat och fixat eventuella problem." Ansiktet utåt är fläckfritt. "Flygplanen tvättas varje natt. Kabinen dammsugs och våttorkas mellan varje flygning och det tas ombord fräsch catering vid varje stopp." Det begränsar visserligen möjligheterna att pressa vändtiderna och öka flygplansflottans produktivitet. Men i gengäld får man nöjda passagerare och ingenting är viktigare. Dom kan sina saker, försäkrar Pierre.

Kul kille att jobba för

Lars Mattsson kom till Crossair från Northwest Airlinck i USA. Han instämmer med Pierre i att

det är ett enormt "go" i bolaget. Att sammanhållningen i pilotkåren kunde vara bättre tas med en klackspark. "Det är vi utlänningar mot 'schweizernötterna' men jag har aldrig upplevt det som ett problem i tjänsten."

Till skillnad från veteranerna från Swedair fick Lasse utcheckning även på de svåraste flygplatserna i ruttnätet, där Lugano är den allra knepigaste.

Sedan stod det inte långt på innan han flög Saab 2000 och blev både rutt- och simulatorinstruktör på typen. Så visst finns det karriärmöjligheter. Att han lägger av nu i vår för att flytta tillbaka till USA har andra orsaker. Att jobba för den frustande vitale Moritz Suter, som personifierar inte bara sitt eget dynamiska bolag utan det bästa med hela Europas regionalflyg, är kul och lärorikt.

Kommersiellt beskriver Crossair en obruten framgångskurva. 1998 var således ännu ett i raden av "bästa år hittills". Den bärande idén för verksamheten fick under fjolåret ett namn: EuroCross. Det är i grunden samma koncept som etablerade Moritz Suter i Basel för 20 år sedan.

Snabbare byten

Affärsidén är att flytta över udda trafik från de stora och tungrodda knutpunkterna till ett mindre men synnerligen välbeläget nav, och erbjuda resenärerna snabbare omstigningar på köpet. Att idén har bärkraft bekräftas av i stort sett varje ny linje som öppnats, inklusive bolagets allra första, som gick från Friedrichshafen och Nürnberg till Swissairnavet i Zürich. Tyska affärsmän som tröttnat på Lufthansas Frankfurt tyckte att omstigning i lugnare Zürich var en kvalitetsförbättring värd att betala för.

De nyaste linjerna, Basel-Stockholm och Basel-Göteborg, följer traditionen genom att erbjuda uppseendeväckande tidsbesparingar till vissa syd- och mellaneuropeiska städer, jämfört med alternativa resvägar. Marknadsföringen sköter sig nästan själv, genom bokningssystem som automatiskt söker efter kortaste omstigningstid när direktflyg saknas.

Balair ut, Crossair in

Flygplansflottan, som i början bestod av ett par Fairchild Metro med grundaren själv vid spakarna, har vuxit till ett åttiototal maskiner och är rekordung, 4,3 år i snitt.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

Minsta flygplanstypen och äldst i flottan är nu Saab 340. Störst är MD-82/83. De senare är knappast några regionalkärror. Förklaringen till att elva sådana hamnat i flocken är att Swissair, som sedan ett antal år är huvudägare i Crossair, tröttnade på sitt ineffektiva charterbolag Balair. Likt Scanair under SAS var Balair en omöjlighet i konkurrensen med moderna uppstickare. Crossair har en lämpligare kostnadsstruktur, inte minst när det gäller bemanningen ombord, och fick ärva vad de ville av Balairs flotta och destinationer.

Fackets sista seger

Näst största flygplanstyp är Avro RJ. En av förklaringarna till att man köpte nya sådana istället för att ärva Swissairs fräscha Fokker 100 när dessa brädades av Airbus är en gammal uppgörelse med Swissairs pilotfack att inte göra samma jobb med lägre lön. Sedan den kom till stånd har det inte varit mycket snack alls om det fackliga bland Crossair-anställda. Den andra förklaringen till Avro är att man vill flyga på London City Airport.

Över huvud taget är hela Crossairs verksamhet en skicklig balansgång på randen av det ekonomiskt, politiskt och arbetsmarknads-mässigt möjliga. Basel, på gränsen till Tyskland och Frankrike och med sin trenationella flygplats, är själva förutsättningen för att kunna bedriva ett internationellt konkurrenskraftigt regionalflyg i högkostnadslandet Schweiz. I Basel behöver man nämligen inte betala Schweiziska löner för att folk ska vilja jobba i ett schweiziskt företag.

110.000 Sfr

Kombinationen låg schweizisk skatt och hög köpkraft för schweizerfrancen på andra sidan gränsen mot Frankrike får ekvationen att gå ihop för den anställde.

Löneskalan för piloter är tjugogradig och slutar på 110.000 Sfr, mindre än hälften av slutlönen i Swissair. Det finns ingen senioritetslista som låser in arbetskraft på fel ställe. Snabb tillväxt i produktionen och kronisk eftersläpning i administrationen ger minimala overheadkostnader. Kostnaden per producerad enhet beräknas vara ungefär en femtedel av Swissairs och tillräckligt låg för att möta varje prisutspel från konkurrenter värda namnet. Sådana kan ännu så länge räknas på ena handens tumme i den smala nisch som Crossair mutar in.

En Saab 2000 "Concordino" ska målas upp för kampanjen vinter-OS till Schweiz 2006.



En MD-80 i chartertrafik har dubbats "McPlane" och serverar bara hamburgare ombord



Avro RJ100 "Jumbolino" flyger Stockholm-Basel. Sixt möter med hyrbil.



Kapaciteten på Basel/Mulhouse/Freiburg flygplats är tillräcklig för Crossair av idag, men inte mer. För att hänga med i utvecklingen har flygplatsägaren utöver tillbyggnaden av terminalen beslutat om förlängning av den kortare av de två banorna.

Fler vågor

Den stora stötstenen är trafikledningen. Förutom trängseln i luftlederna, som drabbar alla, fick Crossair ett alldeles eget trafikledningsproblem på halsen förra året: Undermålig radarutrustning i Basel fick myndigheterna att plötsligt halvera antalet plan som Crossair får köra i varje våg.

En våg är en tidsrymd på cirka en timme när flertalet flyg som trafikerar navet anländer och avgår. Det är denna hopklumpning av trafiken som ger de korta omstigningstiderna för resenärer som bara mellanlandar, vilket cirka 1.000 gör per dag i Basel. Crossair kör idag i fyra hela och två halva vågor per dag och funderar på att öka med ytterligare två.

Med Crossairs 3.000 passagerare per dag som huvudflöde är Basels flygplats liten och familjär. På gott och ont.

Inga alternativ

När MACH skulle tillbaka till Stockholm en tisdagkväll drabbades den redan sent inkommande Avron av teknik. Det drog ut på tiden och bjussades på drinkar och middag på bolagets bekostnad. Några väl förfriskade kunde fortfarande skratta åt eländet när förseningen gick in på fjärde timmen. Andra, som av olika skäl såg dystrare på konsekvenserna, väste mellan tänderna "aldrig mera Crossair" och menade att man blivit lurade in i en återvändsgränd med förespegligen om kort transfer. På ett mer

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

trafikerat ställe skulle man i detta läge ha diskuterat alternativ, nu satt man här.

Avrons kortfältprestanda och låga ljudnivå hoppas André Dosé ska bli norm för den nya generation 70-100-sättes regionaljet som bolaget tänker lägga sin framtid i. Valet står mellan Fairchild Dornier 728/928Jet och Embraer ERJ170/190.

Turboprop sjunger på sista versen

Crossair vill (!) bli launch customer, för att få fördelen att påverka specifikationerna. En enhetsflotta från en och samma tillverkare är vad man önskar sig mest. Därför lutar det åt Embraer, som med ERJ135/145 kan erbjuda samma märke även på de mindre jetkärnor som blir Saabarnas efterträdare på linjer som ännu inte har underlag för de större flygplanen.

Att det blir jet över hela linjen sägs utan att blinka. Turboprop är ute, i passagerarnas ögon, vilket en marknadsledare som Crossair inte kan ignorera i längden, även om man idag kontrar med att flyga världens snabbaste och tystaste.

Lilla Saab 340, som börjar bli till åren, åker ut först. Saab 2000, som man ännu väntar en sista försenad leverans av, hänger med till år 2004.

Därefter börjar slutet för det som en gång var Moritz Suters egen Baby. Flygplanet som Crossair bokstavligen satt i knät på Saab och designade. Som flygchefen säger sig ha haft så mycket strul med att han snudd på lärt sig svenska på kuppen. Som Saab, sett i backspegeln, skulle klarat sig bättre utan.

Att bygga så få som tre tjug av en flygplanstyp är en dålig affär och att ansvara för produktstöd och reservdelar när flygplanen sprids över jordklotet efter andra, tredje och fjärde ägarbytet är en ännu sämre.



Crossair Saab 2000 gjorde reklam för Phantom of the Opera.



Det blir basker eller gangsterhatt till värdinnorna i nya uniformen.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!