

Balairaktuell

Basel, 2. April 1992/3

Liebe Mitarbeiter,

Mit Bedauern und Besorgnis muss ich Ihnen mitteilen, dass wir die budgetierten Ergebnisse im 1. Quartal bei weitem nicht erreichen können. Auch der April wird aufgrund der Marktsituation und der verspäteten Ablieferung des A310 HB-IPL mit beträchtlichen Mehrkosten für die Einmietung von Ersatzleistungen bei Swissair und Finnair kaum besser werden. Wir sind in Bezug auf unser schon arg gebeuteltes Flugprogramm froh, unsere DC-10 doch noch wie ursprünglich geplant bis Anfang Mai bei uns einsetzen zu können. Wir rechnen damit, dass wir unsere HB-IHK nach den notwendigen Wartungs- und Modifikationsarbeiten wie im Kaufvertrag festgelegt am 25. Mai 1992 dem Käufer Shannon Airleasing termingerecht abliefern können.

Entgegen spekulativen Pressemeldungen ist es unsere Entscheidung, die zwei neuen Airbus konventionell mit Bankdarlehen und Eigenmitteln zu finanzieren. Die Lease-Bedingungen sind im Direktvergleich in diesem Fall weniger vorteilhaft.

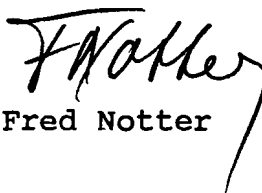
Am 19. März hat der Balair Verwaltungsrat den Entwurf zum Geschäftsbericht 1991 z.Hd. der Generalversammlung am 8. Mai 1992 genehmigt. Trotz unbefriedigendem Jahresergebnis wurde die unter zum Teil schwierigen Umständen von Direktion und Mitarbeitern erbrachte gute Leistung anerkannt und verdankt. An der gleichen Verwaltungsratsitzung wurde das vorläufige Resultat unseres PROVE-Programms mit einer Ergebnisverbesserung von insgesamt Fr. 2,5 Mio. im laufenden Budgetjahr sowie eine entsprechende Revision der veranschlagten Erfolgsrechnung präsentiert und zustimmend zur Kenntnis genommen.

Unter dem Druck der Markt- und Konkurrenzsituation müssen wir ein aggressiveres Marketing betreiben und alle verfügbaren Mittel und Kräfte auf den Verkauf und den Kampf um Marktanteile einsetzen. Die im Aushang und als Beilage beschlossenen organisatorischen Sofortmassnahmen sind in diesem Sinn zu verstehen. Ich rufe alle Mitarbeiter auf, diese Verkaufsanstrengungen aktiv zu unterstützen und sich auch auf der Kostenseite äusserst sparsam zu verhalten.

Es ist mir vollauf bewusst, dass der Beschluss innerhalb der Swissair-Gruppe, unseren Technischen Dienst einzustellen, sowie dessen praktische Auswirkungen für die direkt betroffenen Mitarbeiter und Kunden, im ganzen Unternehmen Besorgnis und Verunsicherung hervorgerufen hat. Obwohl solche Strukturbereinigungen früher oder später wirtschaftlich unvermeidlich sind, sollen die personellen Konsequenzen wenn immer möglich sozial gestützt und für den Einzelnen tragbar sein. Ich freue mich darüber, dass bis heute die meisten unserer TD-Mitarbeiter eine neue Anstellung gefunden haben. Ich bin auch zuversichtlich, dass sich für die übrigen Kollegen bis Ende April befriedigende Lösungen finden lassen.

Ende April sollten auch weitere Entscheide über die Projekte Fracht- und Passagierabfertigung der SR-Gruppe am EuroAirport fallen. Die Frage zu wessen Gunsten ist im Moment immer noch offen und Gegenstand intensiver Ueberlegungen und Gespräche im Projektteam und innerhalb der SR-Gruppe. Die selbe Aussage gilt für das Kooperations-Projekt Balair-CTA sowie für die Ueberprüfung der Geschäftsfeldabgrenzungen. Fest steht sicher, dass wir unter dem Familienwappen der Swissair-Gruppe **zusammen** mit der CTA unsere führende Stellung als Schweizer Ferien- und Bedarfsfluggesellschaften im In- und Ausland stärken und ausbauen wollen.

Mit freundlichen Grüßen


Fred Notter

Erfolgsrechnung (in Mio) 1991/1990.

	1991	1990	in %
Erträge	222,7	230,0	- 3,2
Aufwand ohne Abschreibungen	202,8	205,5	- 1,3
Bruttoergebnis	19,9	24,5	-18,8
ordentliche Abschreibungen	20,7	19,1	+ 8,4
Reinergebnis	- 0,8	5,4	

Balair

Verkehrsleistungen.

	1991	1990	in %
Flugstunden	17 218	16 625	+ 3,6
Sitzkilometer (in Mio.)	2 867	2 845	+ 0,8
Passagierkilometer (in Mio.)	2 317	2 348	-1,3
Passagiere	592 000	592 000	--

Balair

ORGANISATORISCHE AENDERUNGEN AB 1.4.1992

Liebe Mitarbeiter,

Das unbefriedigende Geschäftsergebnis der ersten drei Monate sowie die unsichere bzw. unerfreuliche Marktlage veranlassen mich, die Führungsstruktur des Marketings ab 1. April zu verändern und unsere Anstrengungen im Verkauf und in der Planung wesentlich zu stärken. Herr Anton Kofmel wird deshalb neben seinen Funktionen die Stellvertretung des Marketingchefs und Herr Hans Schmid den Vorsitz der Produktgruppe übernehmen. In der Folge wird Herr Hans Schmid meine Stellvertretung zur Entlastung von Herrn Anton Kofmel übernehmen.

Das grösste Potential - aber auch das grösste Risiko - stellen die Langstrecken-Flüge dar. Deshalb wird diese Abteilung in zwei Verantwortungsbereiche wie folgt aufgeteilt:

Oestliche Hemisphäre = Afrika/Ferner Osten

Planung und Verkauf	<u>Urs Herzog</u>
Durchführung/Stellv.	Josiane Simeoni
Sachbearbeiter	Karin Weibel
	Danielle Becerra
	Balair Paris

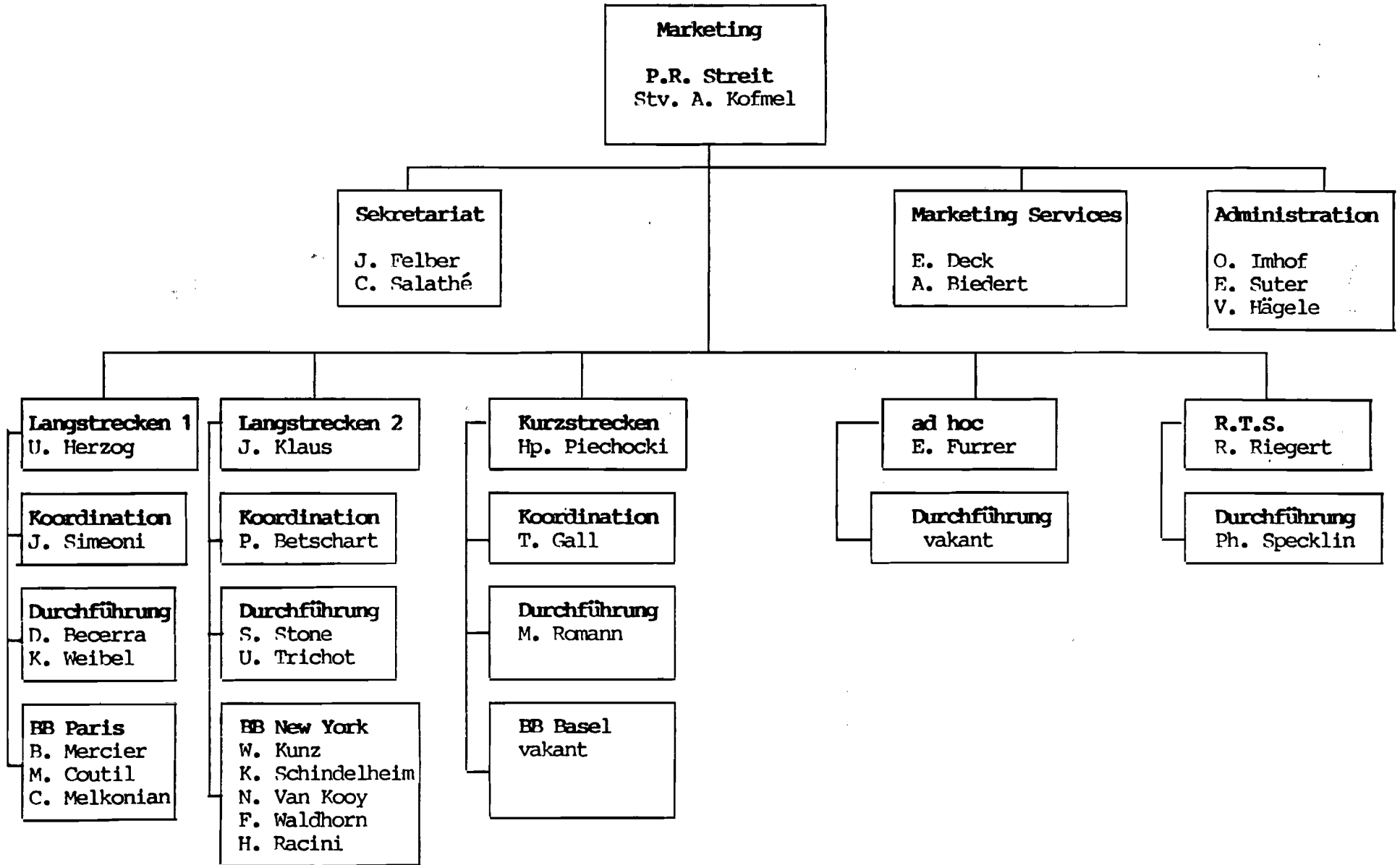
Westliche Hemisphäre = USA/Karibik

Planung und Verkauf	<u>Jacques Klaus</u>
Durchführung/Stellv.	Paul Betschart
Sachbearbeiter	Susan Stone
	Ursula Trichot
	Balair New York

Die Administration unter Othmar Imhof und Marketingdienste mit Edmund Deck und André Biedert sind als Stabsfunktionen direkt Herrn P. Streit unterstellt. Die übrigen Verantwortungsbereiche im Marketing erfahren keine Aenderung. Als neue Sachbearbeiterin ex TD begrüßen wir Frau Ursula Trichot.

Mit diesen Massnahmen versprechen wir uns eine vermehrte Konzentration unserer Kräfte auf den Markt und unsere Kunden, um damit eine gute Produktion der A310-Flotte und hohe Auslastungen kurz- und mittelfristig sicherzustellen.


F. Notter



Balair und die neuen Airbusse A310

Das Flugzeug Airbus gab in jüngster Zeit Anlass zu Diskussionen. Mit diesem Merkblatt möchten wir Ihre dringenden Fragen beantworten.

Ist der Airbus ein sicheres Flugzeug?

Es gibt inzwischen eine ganze Familie von Airbus-Flugzeugen, ausgestattet mit modernstem Komfort. Diese Familie besteht aus den Typen A310 bis A340. Es wurde uns nach den jüngsten Ereignissen immer wieder die Frage gestellt, ob der Airbus ein sicheres Flugzeug sei, darauf können wir Ihnen antworten: Nicht das Flugzeug ist unsicher - es ist immer der Mensch, der steuert und entscheidet. Und damit ist auch die wesentliche Frage angeschnitten, wie weit es einem Piloten noch möglich ist, in den Prozess einzugreifen und einen Airbus noch manuell zu steuern.

Auch diese modernsten Flugzeuge können in jedem Fall von gut ausgebildeten Piloten gesteuert und beherrscht werden.

Welchen Typ von Airbus setzt die Balair ein?

Airbus Industrie ist ein europäischer Flugzeughersteller und weist in der Zwischenzeit 20 Jahre Erfahrung im Flugzeugbau auf. Die Swissair, zusammen mit Lufthansa, war 1983 Erstkunde für den Airbus A310 und betreibt insgesamt 9 Flugzeuge. Über 200'000 Einsatzstunden ohne operationelle und technische Probleme bestätigen die grosse Zuverlässigkeit der A310. Die Balair betreibt ebenfalls Flugzeuge der A310 Familie, das erste Flugzeug dieser Art wurde im März 1986 eingesetzt. Zusätzlich werden zwei A310 im April 1992 in die Balair-Flotte aufgenommen. Da alle Balair-Flugzeuge in der Swissairflotte integriert sind, werden sie auch mit dem gleichen Standard gewartet und betrieben.

Wie ist die Besatzung bei einem Balair-Flug zusammengesetzt?

Für Ihren ganz persönlichen Komfort werden Sie während des Fluges von Balair Kabinen-Personal betreut. Ihre Sicherheit garantieren Ihnen bestens ausgebildete Piloten der Swissair, die ihr Wissen und ihre Flugtüchtigkeit immer auf dem neuesten Stand halten und Sie kompetent und zuverlässig an alle Destinationen steuern.

Was leistet der neue Airbus A310 der Balair?

Der A310 ist als Langstreckenflugzeug ausgelegt und ersetzt ab Sommer 1992 die DC-10. Er fliegt die Strecke Zürich-Miami ohne Zwischenlandung und verfügt über eine Relax-Class mit 62 Plätzen und einer Tourist-Class, die 151 Passagieren Platz bietet. Die freundliche und topmoderne Ausstattung sowie eine neue Aussenbemalung wird unseren Gästen schon während des Flugs das ersehnte Feriengefühl vermitteln.

Karl Kistler

PROfessional Flight Attendants Vom (Traum-)Job zum eidgenössisch anerkannten Beruf

Ein langjähriges Ziel ist erreicht! In den nächsten Tagen wird das Reglement über die Berufsprüfungen für Flight Attendants vom BIGA (Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit) und den beteiligten Trägern unterschrieben:

- kapers, Vereinigung des Kabinenpersonals der Swissair
- VPOD, Sektion Luftverkehr
- Swissair, Schweizerische Luftverkehr AG
- Balair AG, Schweizerische Gesellschaft für Bedarfsluftverkehr
- Crossair, AG für europäischen Regionalluftverkehr
- CTA, Compagnie de Transport Aérien

Diese Träger haben sich zusammengeschlossen in der "Schweizerischen Organisation Berufsprüfungen Flight Attendant" mit paritätischer Stimmverteilung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmerverbänden.

Durch die Unterschrift von Bundesrat Delamuraz, Vorsteher des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes, die in den nächsten Tagen erfolgen soll, wird dieses Reglement rechtsgültig.

So fing alles an....

Vor 58 Jahren - nämlich 1943 - stellte die Swissair, als erste Fluggesellschaft Europas, eine Luft-Stewardess, Frau Nelly Diener, ein. In den USA wurde der erste Flugbegleiter bereits 1928 beschäftigt, zehn Jahre später waren es bereits 374 Stewardessen und Stewards. Seitdem sind weltweit hunderttausende von jungen Menschen dieser Idee gefolgt. Was bis heute geblieben ist, ist die Faszination für diesen nach wie vor sehr attraktiven und anspruchsvollen "Job", der bisher noch kein anerkannter Beruf war.

Die ersten Bestrebungen, den Beruf des Flight Attendants offiziell anerkennen zu lassen, fanden bereits vor ca. 20 Jahren statt. Vor gut drei Jahren, auf Bestreben der kapers (Vereinigung des Kabinenpersonals der Swissair) zeichnete sich die Möglichkeit einer eidgenössischen Berufsanerkennung erst ab.

Die Berufsanerkennung für Flight Attendants wird erlangt durch die Berufsprüfung, die vom BIGA (Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit) kontrolliert wird. Das BIGA stellt bei Bestehen der Prüfung den eidgenössischen Fachausweis aus. Da die Prüfung gesamtschweizerisch angeboten wird, war es für kapers und Swissair naheliegend, mit den anderen Fluggesellschaften der Schweiz und deren Verbänden Kontakt aufzunehmen. So entstand eine enge Zusammenarbeit mit Balair, Crossair, CTA und deren Flight Attendant Vertretung, dem VPOD. Der SKV stand mit beratender Funktion ebenfalls zur Seite.

Ab 1992 kann die "Schweizerische Organisation Berufsprüfungen Flight Attendants", bestehend aus obigen Trägern, weltweit als erste Organisation Berufsprüfungen für Flight Attendants anbieten!

Das Bestehen der Berufsprüfungen berechtigt zum Tragen des Titels:

- > "Flight Attendant mit eidgenössischem Fachausweis"
- > "Flight Attendant avec brevet fédéral"
- > "Flight Attendant con brevetto federale"

Wer darf, wer kann, wer soll..... sich anmelden?

Gemäss Artikel 14 des Reglementes über die Berufsprüfungen für Flight Attendants gelten folgende Zulassungsbedingungen:

Zur Berufsprüfung wird zugelassen, wer:

- a) mündig ist und in vollen bürgerlichen Ehren und Rechten steht
- b) über eine abgeschlossene Berufsausbildung oder gleichwertige Ausbildung verfügt
- c) zur Zeit der Anmeldung in der Regel bei einem schweizerischen Luftfahrtunternehmen tätig ist
- e) zur Zeit der Anmeldung über eine gültige Qualifikation in "Notfälle und Notfallausrüstung" verfügt, wie sie vom BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) vorgeschrieben ist. Für Flight Attendants einer ausländischen Fluggesellschaft gilt der Nachweis über die gültige Qualifikation, die das in ihrem Land zuständige Amt für Zivilluftfahrt vorschreibt.

Die Teilnahme an der Berufsprüfung ist grundsätzlich freiwillig und wird in der Regel vom Flight Attendant selber finanziert.

Welche Auswirkungen die bestandene Prüfung auf die Laufbahn hat, wird von den verschiedenen Fluggesellschaften und deren Verbänden firmenintern geregelt.

Flight Attendants, die vor Inkrafttreten des Reglements tätig waren, haben während 3 Jahren Anrecht auf eine reduzierte Uebergangsprüfung. Die Berufsprüfung wird in deutsch, französisch und italienisch angeboten. Teile der Prüfung können auch in englisch durchgeführt werden. Im Sommer 1992 wird die erste Berufsprüfung für Experten-Anwärter durchgeführt, ab Herbst 1992 sind dieses Jahr vier Prüfungstermine für Kandidaten vorgesehen.

Schweizerische Organisation Berufsprüfungen Flight Attendant
c/o Swissair Lernzentrum POZ
8058 Zürich-Flughafen

Tel. 01 812 50 22
Fax 01 812 91 70

Investition in die Zukunft

Von Christian P. Somogyi, Kommunikationsbeauftragter Move

Ab Sommer 1993 sollen eigenständige Mittel- und Langstreckenflüge den Flughafen Genf deutlich aufwerten. Zürich und Genf werden zu eigentlichen Verkehrsdrehscheiben (Hubs) der Swissair ausgebaut; die Verbindung wird zu idealen Zeiten – immer mit dem richtigen Fluggerät – durch die Swissair-Gruppe sichergestellt. Die Anbindung von Zürich und Genf an Basel wird zu diesem Zeitpunkt Aufgabe der Crossair. Grosse Vorteile verspricht man sich auch von einer leichten Verschiebung der Abendspitze in Zürich.

Im Mai 1991 verabschiedete die Geschäftsleitung das neue Zwei-Hub-Konzept. Nach diesem Grundsatzentscheid war es nun die Aufgabe der Move-Projektgruppe «Streckennetz», auf die folgenden Fragen die richtigen Antworten zu finden: Wie können die Flughäfen Genf und Zürich entflechtet und spezialisiert und wie kann gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit unseres Streckennetzes erhöht werden? Gemäss Heinz Ehrensberger, der die Projektarbeit als Mitglied des Move-Teams begleitet, kümmerte sich das Team schwerpunktmässig um Genf und um die Abendspitze in Zürich.

Spitzensystem und eigenständige Interkontinentalflüge für Genf

Ab Sommerflugplan 1993 werden nun auch für Genf die bestehenden und die neu geplanten Flüge (Europa und Interkontinental) zu einem Spitzensystem gebündelt. Heinz Ehrensberger: «Diesem System kommt als Zubringer (Feeder) für die interkontinentalen Flüge eine wichtige Funktion zu. Dies ist für uns, aber auch für die Kooperationspartner wichtig, weil es für alle Beteiligten interessanter ist, eine Spitze als Feeding- bzw. Defeeting-System zu nutzen.»

Genf wird nicht benachteiligt!

Im Vernehmlassungsverfahren zeigten sich die Behörden und die interessierten Kreise in Genf teilweise enttäuscht darüber, dass die Swissair künftig bei den Langstreckenflügen nach Los Angeles, Johannesburg und nach Südamerika auf eine Zwischenlandung in Genf verzichten will. Allerdings werden auch die Verbesserungen anerkannt: Genf erhält erstmals eigenständige Langstreckenflüge, vor allem aber neue attraktive Kurse im Europaverkehr. Die Mittags- spitze in Genf wird durch zusätzliche

Flüge nach Düsseldorf, Rom und Lissabon aufgestockt.

Direktverbindungen nach Moskau und Budapest erschliessen erstmals Osteuropa direkt von Genf aus und tragen so auch den politischen Veränderungen Rechnung. Im interkontinentalen Bereich – vor allem im Verkehr von und nach Afrika und dem Mittleren Osten – wird der Genfer Flughafen an Bedeutung gewinnen. Gesamthaft sieht das Neukonzept künftig 48 einfache, spitzengebundene Flüge von und nach Genf vor. Zum Vergleich: Im Sommer 1992 sind es 46 Flüge, von denen nur 26 als spitzengebunden bezeichnet werden können. Zu diesen kommen für den Lokalverkehr durchnummerierte Direktkurse via Zürich nach Tokyo (6mal pro Woche) und Ex-Singapur und Bangkok (6- bis 7mal pro Woche) via Zürich nach Genf.

Verbindung der Hubs Zürich und Genf

Natürlich verlangt die spezialisierte Bedienung von Mittel- und Langstrecken-destinationen von Zürich und Genf aus auch eine optimale Verbindung dieser beiden Hubs. «Das neue Konzept erlaubt uns, die Zwischenlandungen von Grossraumflugzeugen um etwa die Hälfte, konkret von 60 auf 28 pro Woche, zu senken. Ein Postulat, welches nicht nur wirtschaftlich zwingend, sondern auch ökologisch sinnvoll ist! Die verbleibenden Widebody-Kurse werden die Spitzenzeiten abdecken und auf die Bedürfnisse der Genfer bzw. Zürcher Anschlusskunden zugeschnitten sein. Aber auch alle anderen Verbindungen werden mit dem optimalen Fluggerät zu idealen Zeiten geplant», ergänzt Heinz Ehrensberger.

Verbesserte Abendspitze in Zürich

Die zunehmende Tendenz, Nonstop-Flüge in den asiatischen Raum und nach Südafrika aus operationellen Gründen heute meist am Abend abfliegen zu lassen, verlangten von der Projektgruppe auch eine sorgfältige Überprüfung der Zürcher Abendspitze. Dabei wollte man den optimalen Zeitraster unter kommerziellen, operationellen und technischen Gesichtspunkten festlegen.

Zwei Alternativen, nämlich eine mittlere – 20.45 Uhr bis 21.00 Uhr – sowie eine späte Abendspitze – 22.45 Uhr bis 23.00 Uhr – standen sich gegenüber. Die Projektgruppe stellte fest, dass die mittlere Abendspitze unserem Unternehmen eine bessere Zubringerfunktion für die Langstreckenverbindungen sowie eine massiv höhere Auslastung der Europakurse verspricht.

Vorteile für die Umwelt

Ausser diesem für uns äusserst wichtigen kommerziellen Aspekt umfasst die jetzt vorgeschlagene mittlere Abendspitze auch Vorteile für die Umwelt und die Flughafenanstösser: In Genf starten nach der Umstellung keine Grossraumflugzeuge mehr nach 21.00 Uhr. Auch in Zürich werden am späteren Abend – speziell nach 22.00 Uhr – spürbar weniger Bewegungen stattfinden. Technische Unregelmässigkeiten oder Verspätungen können dank der Zeitreserve der mittleren Abendspitze zudem besser aufgefangen werden, als dies bei der späten Abendspitze um 23.00 Uhr wegen des Nachtflugverbots der Fall gewesen wäre. Ein erheblicher Vorteil sowohl für die Airline wie für die Passagiere.

Deutliche Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit

«Die Projektarbeit», so Heinz Ehrensberger, «soll bis Ende April 1992 abgeschlossen sein. Der Schlussbericht, der auch ein Produktionsprogramm umfasst, bildet die Basis für die Planung des Flugplanes 1993.» Vorher allerdings geht der Bericht zur Verabschiedung an die Geschäftsleitung und zur Genehmigung an den Verwaltungsrat. Parallel dazu werden die politischen Instanzen, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Bund und Kantone be-

grusst. «Wenn es dann soweit ist», erklärt unser Gesprächspartner lächelnd, «dürfen wir auf eine für unsere Fluggesellschaft wichtige Arbeit zurückblicken. Wir verbessern damit unsere Konkurrenzfähigkeit und erhöhen die Produktivität. Zudem verfügen wir – da Genf und Zürich nicht mehr verhängt sein werden – erstmals über ein komplett modulares System, das für die weitere Entwicklung der Swissair-Gruppe im europäischen und interkontinentalen Linienverkehr optimale Voraussetzungen bietet!» ●

Anchorage gesperrt für F2

Die Geschäftsleitung hat am 23. März 1992 beschlossen, den Flug BB 686/7 Zürich-Anchorage-Zürich generell für Freiflüge zu sperren, da gewichtsmässige Einschränkungen vorhanden sind. Anträge können keine entgegengenommen werden.

ID-50

Für die Sommersaison 92 haben wir die Preise für ID-50 und PR-Tickets wie folgt festgelegt:

<u>Destination</u>	<u>ID 50</u>	<u>Relax- zuschlag OW</u>	<u>PR</u>	<u>Relax- zuschlag OW</u>
New York (Newark)	SFr. 500.--	SFr. 150.--	SFr. 690.--	SFr. 250.--
Miami	SFr. 750.--	SFr. 250.--	SFr. 870.--	SFr. 350.--
Orlando	SFr. 750.--	SFr. 250.--	SFr. 870.--	SFr. 350.--
Bangor	SFr. 500.--	SFr. 250.--	SFr. 620.--	SFr. 390.--
San Francisco	SFr. 750.--	SFr. 250.--	SFr. 870.--	SFr. 390.--
Los Angeles	SFr. 750.--	---	SFr. 870.--	---
Mombasa	SFr. 500.--	SFr. 150.--	SFr. 690.--	SFr. 250.--
Nairobi	SFr. 500.--	SFr. 150.--	SFr. 690.--	SFr. 250.--
Colombo	SFr. 750.--	---	SFr. 870.--	---
Malé	SFr. 750.--	SFr. 250.--	SFr. 870.--	350.--

Kurzstrecken:

ID 50 Kurzstrecken Retour SFr. 250.--
Zuschlag Relax-Class Einfach SFr. 80.--

Änderungen vorbehalten

Balair-Ketten mit eigenen Risikoplätzen im Sommer 1992

Kurzstrecken

<u>TAG</u>	<u>STRECKE</u>	<u>DATUM</u>
2	ZRH - ALC - ZRH	26.05. - 27.10.92
4	ZRH - BUD - ZRH	16.04. - 28.05.92
7	ZRH - BUD - ZRH	19.04. - 31.05.92
4	ZRH - CIA - ZRH	16.04. - 28.05.92
		17.09. - 15.10.92
7	ZRH - CIA - ZRH	20.04. - 31.05.92
		20.09. - 18.10.92
1	ZRH - LDE - ZRH	04.05. - 08.06.92
		27.07. - 03.08.92
		21.09. - 12.10.92
4	ZRH - LDE - ZRH	30.04. - 11.06.92
		23.07. - 30.07.92
		17.09. - 08.10.92
1	ZRH - LIS - ZRH	20.04. - 08.06.92
		07.09. - 26.10.92
5	ZRH - LIS - ZRH	17.04. - 05.06.92
		04.09. - 23.10.92
1	ZRH - SVQ - ZRH	27.04. - 01.06.92
		07.09. - 19.10.92
	ZRH - SVQ - ZRH	24.04. - 29.05.92
		11.09. - 16.10.92
6	ZRH - TFS - ZRH	09.05. - 22.08.92

LANGSTRECKEN

THU/FRI	ZRH-GVA-EWR-GVA-ZRH	09.04. - 29.10.92	
TUE/WED	ZRH-EWR-ZRH	05.05. - 27.10.92	
FRI/SAT	ZRH-MIA-ZRH	17.04. - 30.10.92	
WED/THU	ZRH-MIA-ZRH	08.07. - 28.10.92	
SAT/SUN	ZRH-MCO-ZRH	11.04. - 24.10.92	
TUE/WED	ZRH-BGR-SFO-BGR-ZRH	28.04. - 20.10.92	
WED/THU	ZRH-BGR-LAX-BGR-ZRH	08.07. - 21.10.92	
SAT/SUN	ZRH-MBA-ZRH	03.05. - 24.10.92	teilweise 14-tägl.
SUN/MON	ZRH-NBA-ZRH	03.05. - 25.10.92	ab 05.05. via NBO
MON/TUE	ZRH-SHJ-CMB-MLE-SHJ-ZRH	18.05. - 26.10.92	
SUN/MON	ZRH-MLE-ZRH	03.05. - 25.10.92	

Stand: Ende März 92 Änderungen vorbehalten

BALAIR-PERSONAL AUSWEISE ALS FAHRAUSWEISE DES ZUERCHER VERKEHRSVERBUNDES

Wir freuen uns, Ihnen mitzuteilen, dass unsere Oeko-Gruppe folgendes Agreement ausgehandelt hat:

Die Verkehrsbetriebe Zürich und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) anerkennen die Balair-Personalausweise aller Mitarbeiter (Basel und Zürich, Festangestellte, Free-Lance und Aushilfen) mit Foto als gültige Fahrausweise des ZVV unter den nachfolgenden Bedingungen. Alle übrigen Personalausweise, insbesondere die Angehörigenausweise ohne Foto, sind zur Fahrt nicht gültig.

Räumlicher Gültigkeitsbereich

1. Die Personalausweise gelten als Fahrausweise im Gebiet Balsberg bis Frachthof, respektive Unterriet bis Frachthof (siehe Plan des Busnetzes).
2. Die entsprechenden Haltestellen im Gültigkeitsbereich sind: Balsberg, Unterriet, Balsberg/Oberhau, Werft, Flughafen-Bahnhof, Frachthof.
3. Die entsprechenden Buslinien im Gültigkeitsbereich sind:

VRUG-Linien 742/759/768
Ortsbusse Kloten Linien 1 + 2
WV-Linie 660
PTT-Linien 510/520/530

Zeitlicher Gültigkeitsbereich

Die Personalausweise gelten ab 1. April 1992 als Fahrausweise an allen Wochentagen (Montag - Sonntag) während der ganzen Betriebszeit der Buslinien.

Wir hoffen, dass Sie im Zeichen des Umweltschutzes rege von diesem Angebot Gebrauch machen.

Personelles

Eintritte

1. März 1992

Good Gabriela	Airhostess
Graber Brigitte	Airhostess
Hanselmann Iris	Airhostess
Jlli Karin	Airhostess
Kaufmann Evelyne	Airhostess
Lang Silvia	Airhostess
Leonhard Katja	Airhostess
Lopez Susanne	Airhostess
Lüchinger Susanne	Airhostess
Mauro Tanja	Airhostess
Meili Marianne	Airhostess
Siegenthaler Priska	Airhostess
Sommer Michèle	Airhostess
Tatone Nadja	Airhostess
Walser Sandra	Airhostess
Zehnder Monika	Airhostess
Zürcher Sonja	Airhostess
Meili Roland	Airsteward

16. März 1992

Hürzeler Thomas	Pilot (SLS)
Peier Roland	Pilot (SLS)
Scherer Christian	Pilot (SLS)

Wir heissen alle herzlich willkommen.

Wechsel

1. März 1992

Meier Werner	von der Finanzbuchhaltung in die Station Basel
--------------	---

Weiner Roland	von der Flight Operation in die Ground Operation
---------------	---

1. April 1992

Trichot Ursula	vom Technischen Dienst in das Marketing als Sachbearbeiterin Langstrecken
----------------	--

Boetsch Claude	vom Technischen Dienst in den Fahrdienst
----------------	--

Kurt Stoll ist seit 12.3.1992 für ca. 6 Monate in Newark/USA tätig. Er befasst sich mit dem Aufbau der Bodenorganisation für unsere neue Destination.

DIENSTJUBILAEN

		Eintritt
30 Dienstjahre		
Moser Hedy	Passagier- flugdienst	25.4.1962
25 Dienstjahre		
Jossi Alfred	M/C	1.4.1967
Hiltbrunner Felix	G/E	1.4.1967
20 Dienstjahre		
Renfer Willy	Gruppenleiter	1. 4.1972
Bock Joe	Gruppenleiter	1. 4.1972
Richter Annelies	M/C	1. 4.1972
Kuhn Susi	A/P	1. 4.1972

VORANZEIGE

VORANZEIGE

Das Balair-Personalfest findet am

Mittwoch, den 27. Mai 1992

in Basel statt.

Zeit und Ort werden mit der Einladung bekanntgegeben.