

Computer dosiert die Gewürze

Damit das Bordmenü auch schmeckt – «Schweizer Kost» wird nach den Ferien besonders geschätzt

Innerhalb von zwei Jahren nur eine einzige Reklamation: Die Bordverpflegung von Kuonis «Edelweiss Air» ist untadelig. Ein Computer und über 180 Personen sorgen für perfektes Essen während des Fluges.

HANS-JÖRG SOLDAT

«Wir überraschen unsere Gäste auf dem Heimflug von Punta Cana oder Antalya mit Bratwurst und Rösti. Oder mit einem Zürcher Geschnetzelten. Und mit frischen Weggli und Milchkafee.» So skizzierten die Kuoni-Manager anlässlich der Präsentation der neuen Airbusse der «Edelweiss Air» ihre Bord-Verpflegungs-Vorstellungen.

«Ein Stück Schweiz»

Kürzlich ging Walter Brüllhart, Direktor Touroperating, noch einen Gedankensprung weiter: «Wenn der Gast nach zwei oder drei Ferienwochen mit Couscous, Tapas oder Frühlingsrollen den Heimweg antritt, soll er an Bord unserer Flugzeuge sofort ein Stück Schweiz vorfinden. Dazu gehört die Bratwurst, die Rösti und der Zopf mit Milchkafee!»

Der Erfolg hat ihnen bisher recht gegeben. Nach Markus Oberholzer, Chef der First Catering AG, schätzen Herr und Frau Schweizer – braungebrannt und noch im Sari oder im Buschweid – diesen Gruss aus der Schweiz, der ihnen nach dem Abheben auf dem ferneren Ferienflugplatz entgegenschlägt. Nach zwei Wochen Tex-Mex oder fernöstlicher Küche wird heimische Kost wieder geschätzt.

Essen für Hin- und Rückflug

Im «Grindel» bei Bassersdorf ist auf streng kontrolliertem Zollfrei-Gebiet das Catering für Kuonis Ferienflieger zuhause. Sowohl für

die Hin- als auch für die Rückreise der Ferienflieger werden hier die Speisen vorproduziert. «Wir könnten dieses aufwendige Verfahren einsparen und das immense Mehrgewicht ebenfalls, wenn wir an den Zielflughäfen die Verpflegung für die Rückreise kauften. Aber es hat sich einmal bewährt und mittlerweile herumgesprochen, dass die Schweizer Küche bei unseren Kunden besser ankommt.»

Individualität auch am Band

Die einzelnen Menüs – bei der Abreise der jeweiligen Destination angepasst, beim Rückflug «typisch schweizerisch» – sind auf die Zielländer, die Flugdauer, die gebuchte Klasse und auf individuelle Wünsche der Kunden (Kinder, Vegetarier, Diabetiker usw.) abgestimmt. Auch wenn nach Computervorgaben programmiert, gekocht und gewürzt und am Fliessband portioniert wird, bleibt die Individualität gewahrt. Den Damen wird eine Rose beigelegt, für die Kinder gibt es Spielzeug, Farbstifte, Gummibärchen.

Kontrollierte Abwechslung

Regelmässig werden die Menüs ausgewechselt – jedoch stets ausgiebig getestet in der Glatzbrügger Küche. Da gibt es nichts, was nicht nur die Köche und Strategen von First Catering AG, sondern auch die Direktoren von Kuoni vorgängig gekostet haben, bis das «o.k.» zur Produktion erfolgt. Minutös sind bis dahin die Dosierungen ermittelt worden, die farbliche Zusammenstellung («das Auge isst mit»), die passenden Weine. Hier scheint die Ostschweiz gut vertreten zu sein: «Wir haben seit längerer Zeit festgestellt, dass auch die Ostschweiz über ein vielfältiges Sortiment verfügt, das bei unseren Passagieren gut ankommt.» gestehen die Tester aus Kuonis Chefetage. Für eine gleichbleibende Zubereitung sind im Computer die Ge-



Schmackhaft, leicht und gluschtig soll das Menü sein. Und weil das Auge auch mitisst, wird der Farbzusammenstellung ebenfalls Aufmerksamkeit geschenkt.

Bild: Andreas C. Mey

würze und die Mengen gespeichert worden: Nichts wird dem Zufall oder der Tagesform überlassen! Der codierte Aufdruck auf der Verpackung verrät den Lieferanten, die Verarbeitungsmannschaft sowie den verantwortlichen Koch. Sollte einmal ein Menü beanstanden werden, können Ursache und Verursacher schnell ermittelt werden. Aber bei First Catering und «Edelweiss Air» sind die Verantwortlichen stolz, dass alle Kontrollen und Sicherheitsverfahren bisher funktioniert haben. «Wir hatten in den vergangenen zwei Jahren eine einzige Bean-

standung – und die war lediglich eine Bagatelle», vermerkte Geschäftsführer Markus Oberholzer.

700 000 Menüs pro Jahr

Der Fluggast gibt heute bereits beim Buchen seiner Reise seine Menüwünsche (normal, vegetarisch, kalorienreduziert, salzarm) an und so wird bei der Beladung der Service-Trolleys nur das geladene, was effektiv benötigt wird. Die Kosten für unnötig produzierte Menüs reduzieren sich dadurch auf ein Minimum. Sollte jedoch beim Einchecken noch ein Spezialwunsch geäussert werden, ver-

mag das Unternehmen diesen bis zum Abflugtermin zu berücksichtigen. Ein Dutzend Fahrzeuge liefert bis zum Schliessen der Flugzeugtüren die geordneten Menüs.

Eine aus der Kuoni-Direktion stammende Idee hat sich bei «Edelweiss» nach längeren Erprobungen durchgesetzt: Espresso frisch aus der Maschine – die eigens für den Einsatz in Flugzeugen umgebaut und angepasst werden musste. Der echte Espresso gehört nun zum Standardangebot.

Tausend Handgriffe

Zur Produktion der Menüs und Zwischenverpflegungen kommen weitere Dienstleistungen, die im Flugbetrieb unabhängig sind: Was als Selbstverständlichkeit erachtet wird, hier geschieht es. So werden nach jedem Flug das schmutzige Geschirr und gebrauchte Wäsche nach Bassersdorf gebracht. Was auf den Tablettis verblieben ist, wird aussortiert, Glas und Alu dem Recycling zugeführt. Das Geschirr durchläuft den Reinigungsprozess, bei dem höchste Hygiene-Anforderungen an Prozess wie Personal gestellt werden. Wäsche wie Servietten, Kissens und Überzüge und vor allem auch Woldecken werden gereinigt. Entweder gewaschen und geglättet oder durch die chemische Reinigung mit anschliessender keimfreier Verpackung für den nächsten Einsatz. Ein wesentlicher Teil dieser Arbeiten wird von den Insassen eines benachbarten Behindertenheims ausgeführt; dieser Arbeitseinsatz ist begehrt und für diese Leute ein Bestandteil ihres Alltags. Alltag auch in dem Sinne, dass die Arbeitswoche sieben Tage hat. Denn die rund 7500 Mahlzeiten, die hier Tag für Tag «hinaus» müssen auf 55-60 Flugzeuge (nicht ausschliesslich für «Edelweiss Air»), lassen sich nicht in einer einfachen 40-Stunden-Woche realisieren ...

Lufthansa: 60-mal nach Deutschland

Die Lufthansa zeigt sich seit den Einbußen im Gefolge des 11. September 2001, dem Grounding der Swissair und der Reduktion der Swiss-Flüge nach deutschen Destinationen höchst präsent in den Schweiz: Über 60-mal pro Tag werden ab Zürich, Genf, Basel und Bern deutsche Flughäfen angefliegen; rund 430 Verbindungen pro Woche. So bietet der Sommerflugplan wöchentlich 49 Flüge von Genf, 48 von Zürich und 28 ab Basel nach Frankfurt, insgesamt 125. München wird 122 x angefliegen: 39 x ab Zürich, 35 x ab Basel, 28 x ab Genf und 20 x ab Bern. Während Berlin von der Lufthansa von Zürich aus lediglich 19 x pro Woche bedient wird, stehen je 30 Verbindungen nach Köln und nach Düsseldorf zur Auswahl. Dazu kommen noch 19 Flüge von Zürich nach Hamburg, 17 nach Hannover und 16 nach Dortmund. Einen Teil der Flüge besorgend Lufthansa-Partner wie Eurowings und Augsburg Airways.

k/ljs

Durst – eine teure Angelegenheit in München

Mit mehr als sechs Millionen Besuchern rechnen die Organisatoren des Münchner Oktoberfestes, das dieses Jahr als grösstes Volksfest der Welt vom 21. September bis 6. Oktober stattfindet. Letztes Jahr kamen infolge der Ereignisse vom 11. September «nur» 5,5 Millionen Besucher.

Zu Diskussionen Anlass gibt jedesmal der Bierpreis. Dieser wird erstmals in Euro erhoben und hier langen die «Wiesn»-Wirtel kräftig zu: Je nach Bierzelt kostet die Mass zwischen 6.30 und 6.80 Euro (bis 9.95 Fr), der Liter Weizenbier bis 10.80 Euro (Fr. 15.80) und ein Liter Tafelwasser zwischen 4.20 und 7.60 Euro (bis Fr. 11.-). Da muss mit dem Durst haushälterisch umgegangen werden.

tdt