Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 12 (2005)
Heft: 133

Artikel: Dior für Air France, Armani für Alitalia
Autor: Landolt, Noëmi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-885242

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIOR FÜR AIR FRANCE, ARMANI FÜR ALITALIA

MIT DEM AUFKOMMEN DES LUFTVERKEHRS WURDEN DIE STEWARDESSEN ZUM INBEGRIFF DER MOBILEN GESELLSCHAFT UND ZUM GEFEIERTEN GLAMOURGIRL: BLAU UND TODSCHICK WAREN IHRE HOSENRÖCKE. DER POPULASIERUNG DES FLIEGENS FOLGTE DIE PROFANISIERUNG DER MONTUREN: EINWEGSCHÜRZEN UND KARTONHÜTCHEN SIND IM TREND. ES SEI DENN, EINE NATIONALE AIRLINE MUSS EBEN IHR IMAGE AUFPOLIEREN, Z.B. BEIM ST.GALLER MODELABEL AKRIS. VON NOËMI LANDOLT

Nelly schlendert durch Dübendorf und summt vergnügt vor sich hin. In ihrem Korb sind 300 Gramm Schinken, ein Grahambrot und Butter. Eingekauft hat sie bereits gestern, denn heute ist Sonntag und die Läden in Dübendorf bleiben geschlossen. Sie sollte sich etwas beeilen, denn in einer halben Stunde gehts los, und die Brote müssen vor dem Flug noch gestrichen werden.
Es ist Mai 1934. Nelly Diener ist die erste und einzige Stewardesse Europas und das bei der Swissair. Diese Woche war ihr Foto in der Schweizer Illustrierten und letzten Monat schrieb eine Fachzeitschrift: «Die Veramerikanisierung unseres Luftverkehrs macht rapide Fortschritte. Zu den Schnellflugzeugen, welche die Swissair bahnbrechend einführte, ist nun auch die Stewardess hinzugetreten. Es handelt sich um eine blonde, lockige, langbewimperte junge Dame, deren Aufgabe es sein soll, den Fluggästen der Curtiss-Condor zwischen Zürich und Berlin in ihren kleineren und grösseren körperlichen und seelischen Nöten nach Kräften beizustehen. Besagter Engel trägt einen blauen, todschicken Hosenrock und eine überaus fesche Studentenmütze.»

M. sitzt auf dem Sofa. In voller Montur. Blickdichte Strümpfe, weisse Bluse, marineblaues Nadelstreifenjackett, der passende Rock, ein grässliches Foulard, die Haare ordentlich nach hinten gebunden, Lidschatten, Lippenstift. Der Koffer steht bereits fertig gepackt im Flur, gleich neben der Tür. Schon seit sechs Stunden steht der Koffer bereit, sitzt M. auf dem Sofa, knabbert Salznüsse, versucht sich auf Oliver Geissen zu konzentrieren, das Telefon griffbereit neben sich. Wenns klingelt: In einer Stunde nach Kloten, dann Dubai, Rio oder Stockholm, lächeln, anschnallen, freundlich sein, nicht grün werden um die Nase, auch wenns heftig ruckelt, «Coffee oder tea, Sir?». Wenn es nur endlich klingeln würde. M. ist Flight Attendant. Denn Stewardess oder Air Hostess sagt man heute nicht mehr. Sie hat während zwölf Stunden Reservedienst, falls jemand krank wird, muss sie sofort einspringen.

Nelly, die erste europäische «Gastgeberin der Lüfte» wurde schnell und abrupt wieder auf die Erde geholt. Bereits vier Monate nach Dienstantritt, genau gesagt am 27. Juli 1934, stürzte die «Urmutter» der heutigen Flight Attendants zusammen mit zehn weiteren Personen vom Himmel über Tuttlingen in den Tod. Die erste Stewardess Europas war zugleich die erste tote Stewardess der Welt.

Doch das schreckte die jungen Mädchen damals nicht ab, in den «neuen Frauenberuf» einzusteigen. «Dieser modernste aller Frauenberufe ist bei den jungen Damen sehr beliebt. Die Anmeldungen häufen sich. Im Nu könnten wir eine mächtige, den Himmel verfinsternde Luftverkehrsflotte haben, wenn es nur auf die Stewardessen ankäme», meinte die «Zürcher Illustrierte». Vier Krankenschwestern wurden die Nachfolgerinnen Nelly Dieners. Die Schweizer Illustrierte schreibt am 1. April 1935 zu ihrem Titelbild: «Sie sind weder weissbemäntelte Studentinnen noch Empfangsdamen bei Ärzten, sondern die vier neuen Stewardessen, die täglich an Bord der neuen schweizerischen Verkehrsflugzeuge für die kulinarischen Bedürfnisse der Passagiere sorgen. Täglich fliegen die vier jungen Damen hunderte von

Illustrationen: Katharina Ammann

Kilometern durch Europa und haben die Welt zu ihren Füssen.»
Anstatt des todschicken Hosenrocks trugen Nellys Nachfolgerinnen krankenschwesterähnliche Schürzen, darunter ihre Alltagskleidung. Tapfer flogen sie bis 1943 auch nach Stuttgart und Berlin, denn «die da draussen sollen sehen, dass wir in der Schweiz auch mit blonden Mädchen aufwarten können». Sie sollen auch für ihr «fröhliches Naturell» bekannt gewesen sein (eine von ihnen pflegte auf dem Flug Zürich-London zu jodeln, was auch die Schweizerische Verkehrszentrale gefreut haben soll) und sollen mehr Fanpost erhalten haben als die Filmstars jener Zeit.

M. jodelt nicht und erhält auch keine Fanpost. Sie war auch noch nie auf dem Titelbild der Schweizer Illustrierten. Aber angestarrt wird sie doch oft im Flugzeug. Von Männern. Und ab und zu steckt ihr einer eine Visitenkarte zu. «Meld dich doch, wenn du das nächste Mal in Hongkong bist.»

Stewardess war in den fünfziger und sechziger Jahren der Traumberuf vieler Mädchen – und die Traumfrau vieler Männer. Filme wie «Flieg mit mir ins Glück» oder «Ein Engel auf Erden» mit Romy Schneider taten das übrige. Oft war der Beruf auch die einzige Chance für eine junge Frau, von zuhause wegzukommen, selbständig zu sein und die Welt zu sehen, bevor sie als Heimchen am Herd endete. Denn da endeten sie fast immer. «Ehen werden im Himmel geschlossen.» Die Fluglinien beschwerten sich, dass ihre Stewardessen so schnell weggeheiratet würden. «Sie sind zu schön, um lange bei der Swissair zu bleiben.» Dennoch setzten die Airlines ihre Stewardessen gezielt als Marketingfaktor ein, um (vor allem männliche) Kunden für sich zu gewinnen.
Stets freundlich lächelnd, immer bereit, den Passagier liebevoll zu bedienen, die eigenen Bedürfnisse zurücksteckend, entsprachen sie dem Bild der idealen Haus- und Ehefrau der fünfziger Jahre. Auch rein äusserlich. Die Stewardess war unverheiratet, kinderlos, zwischen 22 und 28 Jahre alt, nicht kleiner als 1,58 Meter, aber auch nicht grösser als 1,72 Meter, nicht schwerer als 65 Kilo (das Gewicht eines kleinen Reiseköfferchens inbegriffen), von guter Gesundheit und keine Brillenträgerin. Nein, blond und blauäugig musste sie nicht mehr sein. Die meisten der «weggeheirateten» Stewardessen ehelichten jedoch Piloten und nicht Passagiere. Von der zu verrichtenden Arbeit wurde in den Medien kaum gesprochen. Schliesslich entsprachen die Zubereitung und das Servieren von Essen, das Bemuttern von Passagieren dem Wesen jeder Frau.

M. legt die Füsse auf den Sitz gegenüber. Das Zugabteil ist fast leer. Das Telefon hat doch noch geklingelt: Paris. Im Rollköfferchen unter anderem auch Bikini und Sonnencrème. Im Reservedienst weiss man nie im Voraus, wohin es geht. Immer dabei: Wecker und Fotoapparat. Noch gut 45 Minuten zum Flughafen. Auf dem Weg zur Zugstoilette wird sie angesprochen: «Entschuldigen Sie, hält dieser Zug auch in Uzwil? Ach, Sie sind ja gar nicht von der SBB.»

Das wäre in den Sechzigern wohl kaum passiert. Die Uniformen der Air Hostessen, wie sie nun genannt wurden, glichen immer mehr der Haute Couture. Dior für Air France, Armani für Alitalia: Vom Laufsteg ins Flugzeug und dann direkt in den Nachtclub. Die Fluggesellschaften führten einen regelrechten Wettbewerb aus, wer die schönsten und bestgekleideten Air Hostessen hatte. Flugbegleiterinnen wurden zu Mannequins, zum Glamour-Girl, zum Sexsymbol. Was für eine Freude, als eine Aargauerin «Miss International Hostess 1968» wurde. Miniröcke, Stiefel, Turmfrisuren, wer wäre nicht gerne von Barbarella bedient worden.
Ende der sechziger Jahre werden erste kritische Stimmen dem Beruf der Stewardessen gegenüber laut. Man erkennt, dass die Arbeit der Flugbegleiterinnen nicht nur aus «Bonbonlutschen» besteht. Die Heiratsklausel wird aufgeweicht, in den Siebzigern vollständig abgeschafft. Die Uniformen kehren zurück. Flight Attendants (so die neue geschlechtsneutrale Bezeichnung) soll ein ernst zu nehmender Beruf werden. In den achtziger und neunziger Jahren wird das Flugzeug zum Massentransportmittel. Flight Attendants sind nichts weiter als «fliegende Serviertöchter». Der Nimbus des Exotischen stumpft ab.

M. liebt das Fliegen. Am liebsten nach Brasilien. Fliegen kann süchtig machen. Doch meistens fühlt sich M. nicht sehr exotisch. Die Passagiere werden immer unfreundlicher, das Privatleben leidet: «Kann leider nicht mitkommen, bin grad in Singapur.» Freunde rufen schon gar nicht mehr an.

Viele Stewardessen leiden unter Depressionen, Schlaf- oder Essstörungen. Und nicht zuletzt unter Stress. Heute kann es sich jeder leisten zu fliegen. Ein Flug nach London kostet neun Euro. Entsprechend sitzen nicht mehr nur gutbetuchte Geschäftsmänner und höfliche Chirurgen in der Kabine. Der Plebs fliegt mit. Waren Stewardessen früher Chefs de Service in den Fünf-Sterne-Restaurants der Lüfte, so sind Flight Attendants heute die schlecht bezahlten Angestellten einer fliegenden Frittenbude. Billigfluglinien statten ihr Kabinenpersonal mit papiernen Einwegschürzen und Kartonhütchen aus, für extra Ketchup muss bezahlt werden.

M. ist froh, dass sie kein Papierschürzchen tragen muss. Nach dem Grounding trug sie noch mehrere Monate die alte Crossair-Uniform, auch wenn auf dem Flugzeugrumpf schon das «neue» Schweizer Kreuz prangte. Das Outfit hat sich auch nicht gross verändert. Etwas eleganter geschnitten vielleicht. Die Bluse jetzt weiss, anstatt blau mit weissen Punkten. Das ist schlecht, wegen der Kaffeeflecken.

Will eine Airline ihr Image aufpolieren, zeigen, dass sie modern ist und mit der Zeit geht, so werden flugs neue Uniformen angeschafft. Nach dem Niedergang der Swissair wurden nicht nur ein neuer Name und ein neues Logo gesucht, auch mussten die Angestellten neu eingekleidet werden. Das St.Galler Modelabel Akris übernahm letztere Aufgabe. Zeitlos, klassisch, seriös. So wäre die neue Kollektion wahrscheinlich von Akris beschrieben worden. Doch das Modelabel darf sich dazu nicht äussern. Das darf nur die Swiss selbst. Doch diese ist momentan zu beschäftigt mit dringlicheren Fragen, um vor Redaktionsschluss entsprechende Auskünfte zu geben. Umso eher gibt sie sie wohl nachher: Wird die Swiss von der Lufthansa gekapert, so müssen wieder neue Uniformen her. Als moderne Fluggesellschaft könnte die Swiss ja noch das Revival der achtziger Jahre mitmachen. Damals waren die Blusen der Hostessen nämlich auch schon gelb, mit blauen Punkten.

Noëmi Landolt, 1982, studiert Ethnologie in Zürich und wundert sich, warum eigentlich alle immer von den «tollkühnen Männern in ihren fliegenden Kisten» sprechen.