

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 58 (1965)
Heft: [2]: Schüler

Rubrik: Vom Tischlein-deck-dich, das fliegt

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 24.01.2025

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

für Erwachsene statt, in denen man sich über die Pflege der Pflanzen in Haus und Garten, über die Anlage eines Gartens, über die Methode Pflanzen zu bestimmen usw. unterrichten lassen kann. Im Sommer zeigt man den Kindern, wie man Terrarien anlegt, wie man im Garten arbeitet, wie man Blumen in Vasen stellt. Ähnliche Unternehmungen finden allmählich in allen Ländern Eingang. So haben zum Beispiel im letzten Jahr in Südafrika 12000 Kinder in einem botanischen Garten anschaulichen Unterricht genossen und Samenpäckli erhalten, mit denen sie ihre neu erworbenen Kenntnisse zu Hause gleich ausprobieren konnten. Unsere jetzigen Bemühungen sind also ganz im Sinne des Gründers des ersten botanischen Gartens vor nunmehr über 400 Jahren: die Liebe zu den Pflanzen durch Vermehrung unseres Wissens über sie zu erhöhen. IGR

VOM TISCHLEIN-DECK-DICH, DAS FLIEGT

In einer im Landi-Jahr 1939 herausgegebenen Schrift mit dem Titel «20 Jahre schweizerischer Luftverkehr» war eine ganze Bildseite auch der Passagierverpflegung gewidmet. Demnach gab es 1922 – als ein schweizerisches Verkehrsflugzeug zum erstenmal die Landesgrenzen überflog – unterwegs einen Cervelat und ein Bürli. Darunter zeigt das Bild für 1939 – welch ein Fortschritt! – ein Tablett mit einer Tasse Bouillon, zwei Scheiben Brot, ein paar Biscuits, einem Apfel und einem Täfelchen Schokolade.

Hätte jemand im Expo-Jahr – also 25 Jahre später – den erneuten Fortschritt abbilden wollen, so wäre er mit einer einzigen Bildseite nicht mehr zurechtgekommen; er hätte vielmehr einen ganzen «Fressalien-Katalog» veröffentlichen müssen! Denn jährlich nehmen weit über eine Million Menschen irgendwo und irgendwann eine Mahlzeit – vom bescheidenen Imbiss bis zum mehrgängigen Festessen – aus einer Swissair-Küche zu sich. Dabei soll das, was den Passagieren an Bord der mit dem Schweizerkreuz gekennzeichneten Flugzeuge auf Porzellan und mit Silberbesteck



Bis zu 6000 Mahlzeiten und Plättli beträgt die tägliche Spitzenproduktion der Swissair-Flugküche von Kloten.

serviert wird, für unser weltberühmtes Gastgewerbe Zeugnis ablegen. Will die Swissair im lebenswichtigen Wettrennen mit den andern Fluggesellschaften um den besten Service nicht unterliegen, muss sie sich auch in Verpflegungsfragen ausserordentlich anstrengen. Ganz so einfach geht es nämlich nicht, dass man einfach die Wurst von 1922 durch Kaviar, das Brot durch einen Hefekranz und den Thermosflaschenteer durch Champagner ersetzt! Sehen wir uns einmal die Probleme, die sich den Küchenchefs der Swissair stellen, etwas näher an.

Die Schwierigkeit Nummer eins besteht darin, dass sich die Passagiere von heute aus einem international äusserst bunt zusammengewürfelten Publikum rekrutieren. Da gibt es Fluggäste, die – beispielsweise aus religiösen Gründen – a) kein Schweinefleisch und b) kein Rindfleisch zu sich nehmen dürfen.

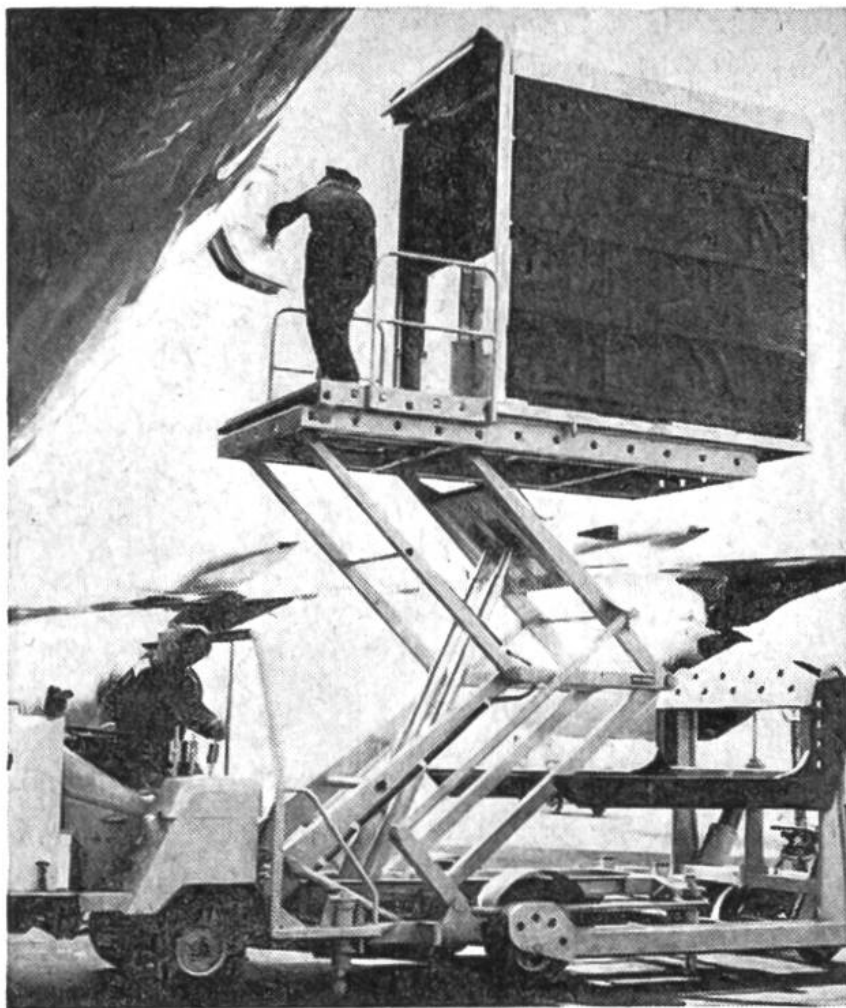
Problem Nummer zwei ist die «Magenuhr». Nehmen wir an, ein Eidgenosse besteige an einem Dienstagnachmittag in Kloten ein



Jedem Kursflugzeug wird ein besonderer Wagen zugeteilt, auf den das Bordbuffet verladen wird.

Coronado-Flugzeug, um nach Tokio zu verreisen. Bereits beim zweiten Halt, in Karachi, wird es verhext: hier zeigt die Flughafenuhr die nachtschlafene Zeit von 03.25 Uhr. Tadeln wir unsern Landsmann aber nicht, wenn sein immer noch an Schweizer Verhältnisse gewöhnter Magen ausgerechnet jetzt nach einem Frühstück knurrt; denn daheim ist es im gleichen Augenblick genau 07.25 Uhr. Nächste Landung: Bombay; die lokale Ankunftszeit: 06.20 Uhr. Morgenessen gefällig? Kannst denken! murrst der Schweizermagen; jetzt zeigt meine Uhr 10.50 Uhr, just recht für einen Apéritif! Für die Filipinos in Manila ist es, wie der Swissair-Coronado dort eintrifft, Zeit für den Fünfuhrtee. Der Magen möchte indes längst sein Abendbrot verdaut haben, ist für ihn doch Mitternacht vorbei. Und wenn das Flugzeug kurz vor 11 Uhr nachts (am Mittwoch) auf der Piste von Tokio aufsetzt, zeigen die Uhren in der Schweiz auf zehn vor sieben (am Donnerstagmorgen); das bedeutet erneut unzeitliche Frühstücksgelüste!

Und die dritte Knacknuss: wie serviert man einem Feinschmecker auf 10000 m Höhe mit gutem Gewissen ein Erstklassmenu, das etliche Stunden und vielleicht Tausende von Kilometern zuvor zubereitet worden ist?



Die Ladebrücke des Bordbuffetwagens kann bis auf die Höhe des «Lieferanteneingangs» der Flugzeuge angehoben werden.

Nun, in den Flugküchen der Swissair – deren wichtigste und zugleich einer der grössten Restaurationsbetriebe unseres Landes befindet sich in Kloten – werden warme Speisen nur zu einem bestimmten Grad vorgekocht; bis auf den Garpunkt werden sie erst auf dem Flugzeug erhitzt. Resultat: kein Swissair-Essen schmeckt «aufgewärmt». Da nicht alle Speisen dazu taugen, auf diese Weise zubereitet zu werden, erfinden die Chefs der Swissair gelegentlich neue. Erwähnen wir aus vielen Beispielen nur das «Escalope de veau Swissair», einen nahen Verwandten des «Cordon bleu». Handelt es sich bei dem letztgenannten um ein paniertes Kalbsschnitzel mit Käse und Schinken, so lassen die Swissair-Köche den Schinken weg (worauf das Escalope auch von Arabern gegessen werden darf) und verzichten auf das Paniermehl (das beim zweiten Erhitzen auf dem Flugzeug unansehnlich würde). Einfacher und wirtschaftlicher als die geschilderte, eher individuelle Zubereitung der Mahlzeiten wäre die von



In der Bordküche werden die im Flughafen vorbereiteten Mahlzeiten gargekocht.

der Swissair nur für ihre Afrika-Flüge, bei vielen andern Gesellschaften aber allgemein angewandte Methode, nach welcher die fertig gekochten Essen tiefgefroren gelagert werden, bis man sie auf dem Flugzeug braucht. Eine andere Vorkehrung, um den genannten Schwierigkeiten zu begegnen, besteht darin, dass in den Erstklassabteilen der Coronados auf den Südamerika- und Fernoststrecken ein Mitternachtsbuffet mit schweizerischen Spezialitäten aufgeföhren wird, das allein schon zwei Hindernisse aus dem Wege räumt: Einmal befriedigt es jene Kunden, deren Appetit sich noch nach eidgenössischer Sitte regt; sodann dient die Vielzahl der gebotenen Leckerbissen den Gelüsten des heimwehkranken Auslandschweizers ebenso wie den mannigfaltigen Diätvorschriften der Mitreisenden aller Rassen und Farben. Der Muselman wird kaum in Brotteig eingebackenen Schinken, dafür aber Bündnerfleisch kosten, das wiederum für den Inder tabu ist. Dieser wird sich seinerseits vielleicht an Hobelkäse laben, während es ein konsequenter Vegetarier mit Tessiner Maiskuchen versucht. Kurz und gut: man hat es sich bei der Swissair hinter die Ohren geschrieben, dass auch die Liebe der Luftreisenden zu den Fluggesellschaften nicht selten durch den Magen geht.



Hostess ist das englische Wort für Gastgeberin. Ihre Hilfsbereitschaft zählt für den Erfolg der Swissair ebenso wie das gute Essen an Bord.