



Männer erklären, Frauen hören zu. Stewardessen-Ausbildung um 1948. (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz / Fotograf: Swissair / LBS_SR01-03409 / CC BY-SA 4.0)

RE: ARTIKEL ZU FRAUEN IN DER LUFTVERKEHRSGESCHICHTE

Benedikt Meyer

Liebe Redaktion von «Wege und Geschichte»

Herzlichen Dank für Ihre Anfrage, das Thema gefällt mir ausgezeichnet! Nur: Ich kann Ihnen keinen Artikel über die Frauen der Luftfahrtgeschichte schreiben. Leider. Es ist mir ausgesprochen peinlich, aber: Die dafür nötigen Hausaufgaben wurden noch nicht gemacht. In der luftfahrthistorischen Literatur werden Frauen im besseren Fall stillschweigend mitgemeint – und im Schlechteren schlicht und einfach vergessen. Dies liegt wohl nicht zuletzt daran, dass die Aviatik insgesamt ein gesellschaftlich konservatives Sozietop ist.

Das zeigt sich nur schon an der Geschichte der Schweizer Pilotinnen, die ausgesprochen kurz ist und sich eigentlich primär um Männer dreht. Es fehle ihr «die sonore Stimme und der behaarte Handrücken», erklärte Swissair-Präsident Berchtold, als er 1968

die Bewerbung Ursula Bühler Hedingers abwies.¹ Anders gesagt: Grund für die Absage war die fehlende Männlichkeit. Diese wurde im Cockpit – wo man noch heute mit Stolz Uniformen, Streifen und Batten trägt – enger definiert als anderswo.

Es dauerte weitere 15 Jahre, bis Crossair-Chef Moritz Suter 1983 mit Regula Eichenberger die erste Schweizer Pilotin engagierte. Es war kein Akt des Feminismus, sondern des Marketings. So bedurfte es Eichenbergers Drohung, die bereits gross angekündigte Premiere platzen zu lassen, damit Suter ihr schliesslich 24 Stunden vor dem Start ein paar Hosen zustellte. Heute ist Eichenberger pensioniert und der Frauenanteil in den Cockpits dümpelt bei knapp fünf Prozent vor sich hin.²

Es müsste im Nachlass der Schweizerischen Luftverkehrsschule SLS Dokumente geben, die zeigen, wie und wie viele Frauen den Weg ins Cockpit suchten. Es müsste Protokolle von Geschäftsleitungssitzungen und Pilotenverbänden geben, welche die Widerstände dokumentieren. Es müsste Berichte – schriftlich wie mündlich – geben, die zeigen welche Strategien die Frauen anwendeten und wie sie immer wieder scheiterten. Aber das alles wurde noch nicht anständig untersucht.

Komplexer wird es bei den Stewardessen. Diese wurden in den 1930er-Jahren erfunden, als die Reisen schneller, zuverlässiger und sicherer wurden – aber die Gäste trotzdem ausblieben. Stewardessen verteilten Decken, Sandwichs und Getränke, wirkten aber primär beruhigend auf potentielle und tatsächliche Gäste. In der Schweiz wird dazu gern die ewige Nelly Diener und zu ihr der immer gleiche «Aero-Revue»-Artikel zitiert.³ Ein Überblick über die sich wandelnde Rolle der Stewardess fehlt aber komplett.

Hier würde sich ein Blick auf Stapel von Reglementen und Verträgen lohnen. Und in diesen auf die Fülle der diskriminierenden Artikel. So erhielten männliche Stewards bei der Swissair bis 1972 bei Heirat eine Lohnerhöhung – und Frauen bis 1975 die Kündigung. Ebenfalls bis 1975 herrschte (trotz Arbeitskräftemangel!) eine Altersguillotine; gleicher Lohn für gleiche Arbeit galt erst ab 1978 und eine Schwangerschaft beendete das Arbeitsverhältnis bis 1981 automatisch.⁴

Daneben existiert ein Wust an Memoiren, Reiseberichten, Fotografien, Zeitungsartikeln, Romanen und Büchern mit anekdotischem Material. Interessant wäre, wie die Rolle der Stewardess im Lauf der Zeit unterschiedlich interpretiert wurde, welche Frauen ihn ausübten und wie sie mit dem Spagat von Freiheiten kombiniert mit typisch weiblichen Tätigkeiten (Bedienen, Umsorgen, Hübschsein) umgingen. Aber Sie kennen bereits meinen Refrain: Das wurde insbesondere für die Schweiz noch nie systematisch untersucht.

Eine besonders hohe Frustrationstoleranz wünsche ich allerdings jener Historikerin, jenem Historiker, der sich dereinst der Geschichte der **Passagierinnen** annimmt. Die Airlines interessierten sich mindestens bis in die 1980er-Jahre mehr für die Triebwerke als für die Eigenschaften der Reisenden. Kommt hinzu, dass jene weder Zeitschriften publizierten noch verbandsmässig organisiert waren. Nur schon simpelste Daten wie Alter, Geschlecht oder Nationalität der Reisenden sind nicht verfügbar. Quantitative Fragen sind deshalb kaum zu beantworten. Einzelne Schlaglichter werfen bloss die Passagierlisten abgestürzter Maschinen (beispielsweise Genf–London 1954:

5 Passagiere, davon 2 Frauen, 1 Kind. Zürich–Genf 1963: 80 Todesopfer, darunter die Mitglieder der landwirtschaftlichen Genossenschaft Humlikon: 20 Paare, 2 Männer, 1 Frau), wobei offen ist, ob diese als repräsentativ gelten dürfen.

Interessant wäre auch das Auswerten fotografischen Bildmaterials, wobei ein Fokus auf die Chartergesellschaften (Balair, Globe Air, SATA, CTA) gerichtet werden müsste, die billige, primär touristische Reisen anboten und wohl paritätischer besetzt waren als die Maschinen der Swissair. Auch Tagebücher, Reiseberichte, Briefe oder die Zeitschriften der Kabinenpersonalverbände böten spannende Einblicke. Hieraus liesse sich beispielsweise ableiten, wie sich die Frauen bewegten, welche Reisevorkehrungen sie trafen, welche spezifischen Fragen sie stellten, wie sie etwa mit dem Thema Sicherheit umgingen und ab wann und wie sie etwa in Bordmagazinen oder im Unterhaltungsangebot als Kundengruppe angesprochen wurden. Aber auch das wurde noch nicht untersucht.

Sie sehen, liebe Redaktion: Es wartet viel Arbeit. Oder positiv formuliert: Da gibt es interessante Forschungslücken. Ich hoffe, dass diese in den nächsten Jahren geschlossen werden – mit Überblickswerken, aber auch mit konkreten Beispielen, wie sich die Schweizerinnen die Welt erschlossen.

Ich wünsche Ihnen und Ihrem Heft viele engagierte Beiträge – das Thema hat es verdient!

*Mit den besten Grüssen
Benedikt Meyer*

PS: Um mein Lamento wenigstens mit einer guten Nachricht abzuschliessen: Der Swiss ist punkto Gleichberechtigung kürzlich ein kleiner Fortschritt geglückt. Ihre Flight Attendants dürfen seit 2020 tatsächlich flache Schuhe tragen.⁵

Anmerkungen

- 1 Jaquemmet, Juri: Schweizer Zivilluftfahrt 1945–2000. Biel 2013, 294.
- 2 Swiss International Airlines. Presse-Anfrage vom 12.4.2021.
- 3 Meyer, Benedikt: Im Flug. Zürich 2014, 40.
- 4 Meyer, Benedikt: Im Flug. Zürich 2014, 112, 127, 206, 208 und 348f.
- 5 Radio SRF: Sendung «Focus» mit Sandrine Nicolie Fuss. 1.2.2021.

Benedikt Meyer

Dr. phil., ist freischaffender Historiker und hat zur «Swissair» doktriert.
info@benediktmeyer.ch