

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 30 (2023)
Heft: 334

Artikel: Von den Langstrecken zur Langsamkeit
Autor: Barbey, Gabriele
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1042066>

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: 02.02.2025

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

Von den Langstrecken zur Langsamkeit

Sie sagt von sich selbst, sie sei ein Landei. Ausgerechnet Anita Kast, die während 36 Jahren Flugbegleiterin bei Swissair und Swiss war. Seit zehn Jahren lebt sie bewusst verlangsamt in ihrem Elternhaus in Rehetobel. Mit Saiten blickt sie zurück auf ihre Zeit «in der Röhre», die Geschlechterverhältnisse in der Luft und die Gewerkschaftsarbeit rund ums Grounding.

von Gabriele Barbey, Bilder: Jiří Makovec, Archiv Anita Kast

Anita Kast trifft man 1972 an der Rezeption des Hotels Stella in Interlaken. Sie ist 19 und noch nicht lange zurück aus London und Frankreich, wo sie als Au-pair die Sprachen reden, Ratatouille zubereiten und Meeressalate schätzen gelernt hat. Im Interlaken Hotel sind Fliegerstaffeln der Schweizer Luftwaffe abgestiegen, und einige der jungen Männer können sich Anita bei der Swissair vorstellen. Zwar liebt sie das Hotel als Arbeitsplatz, aber ja, Airhostess tönt reizvoll. Unternehmungslustig und kommunikativ wie sie ist, steht ihr die Welt offen.

Die heute 70-Jährige wirkt im Gespräch mit Saiten immer noch so: Locker, lebendig und zugleich bedächtig erzählt sie von ihrer Herkunft aus dem Appenzeller Vorderland und wie sie später bei der Swissair eingestiegen ist.

Von Schuhwerk, Uniformen, Miniröcken

Kast, gerne sportlich-bequem unterwegs, zeigt auf ihre klassischen schwarzen Leder-Bottinen, die sie schon zum Fliegen getragen habe. Ja, Schuhe können viel erzählen. In Anita Kasts Kindheit im ländlichen Appenzeller Vorderland war barfuss gehen noch gang und gäbe. Auf dem zwei Kilometer langen Weg, den sie vom Kindergarten bis in die Mittelstufe fast täglich zurücklegte, härteten sich die Fusssohlen schnell ab. Später, als Jugendliche, stieg Anita in Gummistiefel, wenn sie sich auf den Schulweg machte: von ihrem Wohnort westlich des Dorfes Rehetobel zuerst steil bergab ins feuchte Kastental, dann steil bergauf. Kurz bevor sie in Trogen in die Nähe des Schulareals kam,

schlüpfte sie bei einer Bekannten in die dort abgestellten Halbschuhe oder Sandalen.

Auf dem Land und etwas abgelegen zu wohnen, lehrte Anita Kast und ihre zwei Schwestern Unkompliziertheit und Kreativität im täglichen Leben, was auch von den Eltern vorgelebt wurde. Der Vater hatte sich in jungen Jahren nach Genf aufgemacht und dort als Konditor gearbeitet; später war er Rehetobels Briefträger. Gern erzählten die Eltern von einer Reise nach Marseille – per Vespa notabene. In Rehetobel diente diese auch als Familien-Transportmittel: Zuvor der Vater als Fahrer, auf dem Sozius die zwei älteren Schwestern.

Die Mutter war gelernte Schneiderin und nähte die Kleider für die drei Töchter selbst; sie hatte ein Gespür für Schnitte und



Bildlegende: Blick aus dem Cockpitfenster auf den Kilimandscharo.

Anita Kast zum letzten Mal als Flugbegleiterin bei Swiss, Ende Oktober 2009.



Stoffe, die sie jeweils sorgfältig und umsichtig auswählte. Und damit sind wir bei den Swissair-Uniformen – jahrzehntelang ein beliebtes Motiv in Schweizer Medien. 1970 bis 1978 trugen die Airhostessen Uniformen im Courrèges-Stil, benannt nach dem gleichnamigen Modeschöpfer. Im Gespräch imitiert Kast, wie sie im Minirock üben musste, die Gepäckablagen zu schliessen, ohne dass der Rock zu stark hochrutschte. Das hiess, niemals beide Arme auf einmal hochzuheben. Und Hosen? Die wurden sage und schreibe erst um 1990 eingeführt. Erstaunlich, hatte doch Nelly Diener, die legendäre erste (und nach drei Monaten tödlich abgestürzte) Swissair-Stewardess, 1934 einen siebenachtellangen Hosenrock getragen, dazu eine schnittige Uniformjacke und eine freche Schirmmütze.

Aufschlussreich ist das Farbfoto, welches in Kasts Diplom vom 1. März 1974 eingeklebt ist: Etwa zwei Dutzend frisch diplomierte Airhostessen haben sich für ein Gruppenfoto vor der «Opfikon» aufgestellt, einer DC-9-32, der zweimotorigen Kurzstreckenmaschine, dem Flugzeugtyp, auf dem sie die praktische Ausbildung begonnen hatten. Auf dem Foto als einziger Mann: der Klassenlehrer. Die

einen Hostessen tragen bis unters Knie reichende weisse, hautenge Lackstiefel, die anderen, wie Anita, dunkle Pumps und hellhautfarbene Strumpfhosen. Auf dem Boden liegt eine dünne Schneedecke. Die meisten Frauen sehen ein bisschen verfroren aus, als ob die swissairblauen, kurzen Uniformmäntelchen zu wenig wärmten. Anita aber wirkt robust, als einzige hat sie die Hände burschikos in die Manteltaschen gesteckt, das rottrandige, lässig gebundene Foulard flattert im Wind.

Care in the Air

Kast redet nicht zuerst von Notlandungen, Entführungen und anderen Katastrophen – von denen sie glücklicherweise verschont geblieben sei –, sondern von Begegnungen mit Menschen, von ihrer Rolle als Gastgeberin im Kontakt mit fliegenden Gästen und deren Bedürfnissen, manchmal auch akuten Nöten.

Aber zurück ins Jahr 1973, zu Anita Kasts Bewerbung bei der Swissair: Zusammen mit sieben anderen jungen Frauen ist sie zu einem Vorstellungsgespräch eingeladen. Alle am Tisch sind sorgfältig zurechtgemacht – ausgewählt als Einzige dieser Runde wird Anita,

die Ungeschminkte. Sicher, nachher war ein leichtes Make-up bei der Arbeit Vorschrift; sie habe sich aber nie verstellen müssen, um beruflich Karriere zu machen, sagt sie.

Das Leben in der Luft ist also mehr gewesen als das Klischee von der attraktiven Serviererin über den Wolken? Einer «Saftschubse», doppelt Kast selbstironisch nach, indem sie einen lufthansainternen O-Ton zitiert. Um aber gleich ernsthafter anzufügen, dass die Gleichstellung für das Kabinenpersonal der Swissair dank des zuständigen Verbands Kapers 1978 vollzogen und danach auch praktiziert worden sei: Stewards und Airhostessen waren nun Flight-Attendants, alle mit gleichem Lohn, Pensionskasse und einheitlichen Aufstiegsmöglichkeiten. Das hiess in der Praxis zum Beispiel: Die Männer arbeiteten nicht mehr nur vorwiegend in der Bordküche, der Galley, und schoben die schweren Container herum, sondern vermehrt in der Kabine. Und die Frauen mussten nun ihrerseits Galleyarbeiten übernehmen. Putzten die Stewards also auch WCs? Kast zögert kurz, lacht ein wenig – sie habe halt einfach immer angepackt, wo es nötig war. Die Antwort einer pragmatisch abwägenden Appenzellerin ...



Bildlegende: Diplomfoto für Airhostessen bei Swissair, 1. März 1974. Ganz rechts: Anita Kast.



Sie legt weitere zum Gespräch mitgebrachte Unterlagen auf den Tisch. Wir blättern und suchen in Swissair-Drucksachen, von den einfach gestalteten internen Grundsätzen bis zu einer grossformatigen PR-Zeitschrift, darin alle Texte auf Englisch, Deutsch, Französisch, Italienisch; die Fotos stammen von Herbert Maeder – Rehetobel lässt grüssen. Daneben liegt auch die Jubiläumsausgabe der «Kabine», des Magazins der Gewerkschaft des Kabinenpersonals. Wir werden darauf zurückkommen.

Reisen in der Röhre

Dass Kast in der Kabine – «Röhre», wie sie sagt – Karriere machte, versteht sich fast von selbst: Airhostess, Maître de Cabine, ab 1993 zusätzlich mit dem eidgenössischen Fachausweis. Spätestens wenn die Röhre geschlossen sei, liege es an der Crew, eine entspannte Atmosphäre zu schaffen. Alle etwa 80 bis 350 Reisenden, je nach Flugzeugtyp, sind der Besatzung in Kabine und Cockpit ausgeliefert. Und umgekehrt. Auf Gedeih und Verderb, es gibt kein Ausweichen.

Bei einer notfallmässigen Evakuation gilt für die Crew Folgendes: «Schlagartig

vom höflichen Umgangs- in einen aggressiven Befehlstone wechseln. Und die Leute mit Körpereinsatz zu den brauchbaren Ausgängen dirigieren.» Wohlverstanden, Notfälle anderer Art verlangen andere Vorgehensweisen. Das Personal hat eine grosse Verantwortung, nachzulesen in den obersten Grundsätzen von 1974, wo der erste Artikel lautet: «Die Flugzeuge der Swissair tragen das Hoheitszeichen der Schweiz in die Welt hinaus; dies verpflichtet Leitung und Personal, den guten Ruf, den unser Land in der Welt genießt, durch unsere Tätigkeit und unser Verhalten zu festigen und zu fördern.»

Die Swissair war ein Teil der Schweizer Identität; dieses Credo wurde immer wieder beschworen, besonders medienwirksam von Beatrice Tschanz, Krisen-Kommunikationschefin in der Endphase der Swissair von 1997 bis 2001. Je mehr wir uns ins Thema vertiefen, desto klarer wird, dass Turbulenzen schon immer dazu gehörten. Seit Corona-Krise und Ukrainekrieg hört man öfters, die 70er-, 80er- und auch die 90er-Jahre seien relativ ruhig gewesen – das ist Vereinfachung oder pure Vergesslichkeit, sind wir uns einig.

Nur ein Beispiel, keineswegs das dramatischste: Als Kast 1974 ihr Diplom erlangte, herrschte die sogenannte Erdölkrise als Folge des arabisch-israelischen Jom-Kippur-Krieges im Oktober 1973, der die Treibstoffpreise mehr als verdoppelte und den Flugreiseverkehr reduzierte. Den frischgebackenen Hostessen wurde mitgeteilt, dass Swissair sie trotz schwieriger Verhältnisse vorläufig weiterbeschäftigte. Gleichzeitig bekamen Umweltfragen mehr Gewicht in Gesellschaft und Politik. 1991 publizierte Swissair als erste Fluggesellschaft in ihrem Jahresbericht eine Ökobilanz. Kast erinnert sich nur vage daran. Was das Kabinenpersonal aber spürte: In einer durch und durch globalisierten Welt manifestieren sich im Luftfahrtgeschäft wirtschaftliche und politische Krisen zuerst.

Kast hat mehrfach Krisenfestigkeit bewiesen, besonders in der extrem harten Zeit nach dem Absturz der Swissair-Maschine des Typs MD-11 (SR-Flug 111) vor der ostkanadischen Küste bei Halifax. Am 2. September 1998, früh am Morgen, ist Kast in Göteborg und gerade daran, sich auf einen Flug nach Zürich und anschliessend in die bulgarische Hauptstadt Sofia vorzubereiten.



Anita Kast (fünfte von rechts) und weiteres Kabinenpersonal der Swissair an Demonstration der Gewerkschaften in Bern, 4. Oktober 2001.

Plötzlich heisst es: «Der 111er ist verschwunden!» Sie weiss noch, wie ihr das Knäckebrot aus der Hand fiel. Schnell aber habe sie klar denken können und sei in der Lage gewesen, ohne Unterbruch weiterzufliegen, denn jetzt war Not an der Frau.

Gehört sie also zu jenen Menschen, die in krassen Situationen ruhig Blut bewahren, während andere blockiert und nicht arbeitsfähig sind? Darauf sagt Kast heute fast wörtlich dasselbe wie damals die Swissair-Kommunikatorin Tschanz: «Im Katastrophenfall keine Emotionen zulassen, einfach funktionieren.» Aber nach diesem Arbeitstag, auf der Fahrt von Kloten nach Hause, «heulte ich wie ein Schlosshund».

Abschied über dem Kilimandscharo

Während des Gesprächs liegt die «Kabine» vor uns auf dem Tisch, eine Jubiläumsausgabe des Gewerkschaftsmagazins, Ausgabe 1/2021. Es ist ein Rückblick auf 50 Jahre Kapers und für Kast Anlass, weiter in ihren Erinnerungen zu stöbern. Sie sei von Anfang an Mitglied beim Personalverband gewesen. Die Ereignisse des Swissair-Groundings

vom Oktober 2001 brachten Kapers ins Bewusstsein der Schweizer Öffentlichkeit. Kast erwähnt den damaligen Präsidenten Urs Eicher (2001 bis 2009), der darauf hinarbeitete, dass Kapers sich als Gewerkschaft verstand und sich dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund anschloss. Es ging um einen neuen GAV mit der Swissair, Kast wirkte in einer der fünf Arbeitsgruppen mit. Allerdings konnte dieser GAV als Folge des Groundings vom 2. Oktober 2001 nicht mehr unterzeichnet werden.

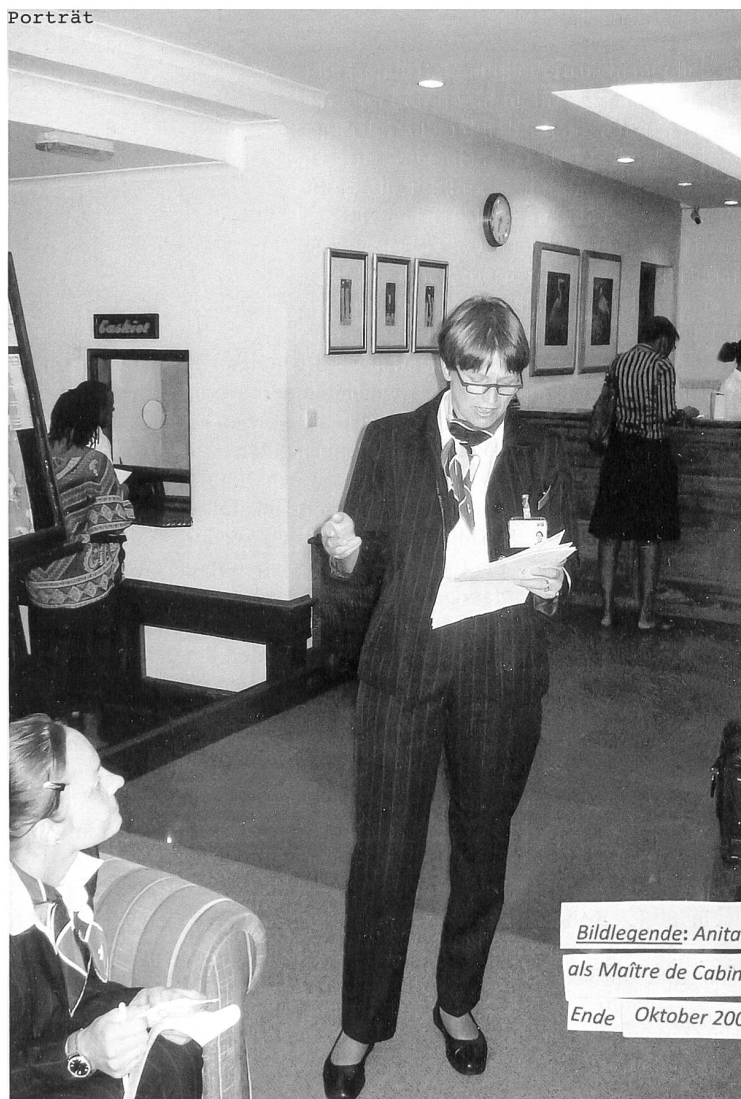
In ihren Unterlagen findet sie zwei Fotos, aufgenommen an der Demonstration vom 4. Oktober in Bern vor dem Bundeshaus: Kapers und weitere Gewerkschaften mobilisieren gegen Grounding und Grossbanken. Flight-Attendants, gekleidet in Swissair-Uniformen aus vergangenen Epochen, machen charmant auf sich aufmerksam; Kast und eine Kollegin halten ein Transparent hoch: «Die Swiss hebt ab. Löhne im Sinkflug». Denn finanzielle Nachteile für das Personal waren absehbar und man erhoffte sich von der Politik die Rettung der Swissair. Kast schildert, wie im Bahnhof Bern SBB-Lokführer tutend einfuhren, ihren Zügen entstiegen besonders viele Gewerkschaftsmitglieder aus der

Romandie. Lautstark und rotbeflaggt bekundeten sie ihre Solidarität. Es war nicht die einzige, aber die eindrücklichste Demonstration in den Tagen nach dem Grounding.

Selbst in dieser verunsichernden Zeit des Übergangs von Swissair zu Swiss blieb Kast ihrem Beruf treu; sie arbeitete nahtlos weiter. Ende Oktober 2009 liess sie sich bei Swiss pensionieren, nach 36 Jahren Arbeit «in der Röhre». Auf Nachfrage gibt sie ihr Abschiedserlebnis preis: Ihr letzter Flug ging von Zürich via Nairobi ins tansanische Daressalam. Der Captain erwirkte die Erlaubnis, ihr zu Ehren eine Runde um den Kilimandscharo zu fliegen. Auf dem Foto schaut Anita denn auch zum Cockpitfenster hinaus, auf den Kili – den Walter Mittelholzer 1930 als erster überflogen hatte.

Reisen lehrt Gelassenheit

Wie war das Leben zwischen den Langstreckenflügen, wenn die Besatzungen nach der Landung bis zum Rück- oder Weiterflug mehrere Tage frei hatten? Anita Kast fischt ein Beispiel aus ihrem Erlebnisfundus heraus, die Langhaus-Borneo-Kurzexpedition vom Januar 1979. In Stichworten: Landung



*Bildlegende: Anita Kasts letztes Briefing
als Maître de Cabine ^{bei Swiss} im Hotel in Daressalam,
Ende Oktober 2009.*

in Singapur. Fünf Tage frei. Mehrere Besatzungsmitglieder buchen zusammen einen Trip mit Führer: Flug nach Kuching an der malaysischen Westküste Borneos, genauer Sarawak. Fahrt mit Kleinbus und Boot zu einem bereits touristisch erschlossenen Langhaus der Iban-Ethnie. Anderntags weiter per Boot und zu Fuss durch Wald und Bäche. Kast zieht ihre ungeeigneten Sandalen nicht an und geht barfuss wie die Iban. Besichtigung eines zweiten, quasi unberührten Langhauses. Dort Übernachtung auf Strohmatten, im privaten Raum des Oberhaupts. Nach insgesamt vier Tagen zurück in Singapur. Rückflug nach Zürich.

Der Besuch im zweiten Langhaus war für Kast ein besonderes Erlebnis, aber nicht ohne Zwiespalt: Es beschlich sie das Gefühl, sogar als respektvolle Touristin ein Eindringling zu sein. War ihr Blick auf eine verschwindende Welt (aber schon mit Motorsäge!) voyeuristisch? Kann man innerhalb weniger Tage in eine andere Kultur eintauchen? «Zum Reisen gehören auch Missverständnisse», meint Kast. Insgesamt habe das Reisen sie im Laufe der Jahre Gelassenheit gelehrt.

Und heute, 2023? In ihrem «Rechtobler» Dialekt sagt Kast, sie sei «gut geerdet».

Ausgerechnet sie, die jahrzehntelang in der Luft auf fast 10'000 Meter Höhe arbeitete? Wohl gerade darum. Das heisst, sie macht Velo- und Skitouren, wandert viel, hier und anderswo, jeweils über Ostern südlich von Siena, zusammen mit ihrem Partner und anderen Nahestehenden. Ausgangspunkt ist ein Agriturismo-Betrieb von guten italienischen Freunden, die Kast seit ihren Sprachaufenthalten in Italien kennt. Wenn sie erzählt, hört man die hellen, steinigen Wege der Crete Senesi unter den Schuhsohlen knirschen, man hält Ausschau nach dem Wiedehopf vom letzten Jahr und ist mit ihr erleichtert, dass es heuer wieder mehr geregnet hat.

Für den Schluss des Gesprächs hat sich Anita Kast etwas aufgespart – ihren Weidling auf dem Rhein. Das Stacheln und Rudern auf dem Fluss sei eine Leidenschaft aus ihren Schaffhauser Jahren. Aber das wäre dann eine weitere Geschichte ...

Anita Kast, 1953, ist in Rehetobel aufgewachsen. Handelsdiplom an der Kantonsschule Trogen, Sprachaufenthalte als Au-pair in London und Frankreich. Hotelsekretärin. Ende 1973 begann sie ihre Berufslaufbahn als Airhostess bei der Swissair, wurde Maître de Cabine und legte 1993 die Berufsprüfung für Flight-Attendants ab, welche erst kurz zuvor eingeführt worden war. Nach 36 Jahren wurde sie bei der Swiss pensioniert. 2012 kehrte sie nach Rehetobel zurück. Seither macht sie viel Freiwilligenarbeit, unter anderem ist sie im Vorstand der Lesegesellschaft Dorf, macht Führungen durch das Textildorf Rehetobel (textildorf.ch) und hat am Buch *Rehetobel, ein Textildorf im neuen Gewand* mitgearbeitet. Bücher sind ihr eine Inspirationsquelle.