

Als die Swissair zu «Keuchhustenflügen» abhob

Der Boom im Luftverkehr war Symbol für den Aufbruch nach dem Krieg. Besonders umsorgt waren die Kinder.

Matthias Meili

Publiziert: 06.04.2018, 13:39



Angeblich heilsame Höhenluft: Kinder vor einem sogenannten Keuchhustenflug der Swissair in den 40er-Jahren. Foto: ETH-Bibliothek Zürich

In der Ausgabe vom 12. April 1947 brachte «Zeitbilder» eine doppelseitige Reportage über «Wolkenkinder». Die Nachkriegsjahre waren der Start ins «Goldene Zeitalter der Aviatik». Rund um den Globus stiegen die Passagierzahlen sprunghaft an. Für die meisten Menschen blieb ein Flug jedoch noch unerreichbar. Ein Ticket über den Atlantik kostete auf heutige Verhältnisse umgerechnet noch zwischen 10'000 und 15'000 Franken.

«Die modernen Flugzeuge sind mit bequemen Kinderbettchen ausgerüstet, und jede Mutter kann versichert sein, dass ihr Kind den ‹Schoppen› zur richtigen Zeit bekommt.»

Flugreisen waren vor allem VIPs vorbehalten: Geschäftsleute, Diplomaten, Filmstars, dann und wann ein Wissenschaftler. Erst recht waren Kinder seltene Gäste in den ratternden Maschinen. Eine Ausnahme waren die sogenannten Keuchhustenflüge, welche die Swissair in den frühen 1940er Jahren regelmässig durchführte. Dabei flogen einmotorige Fokker F-VII oder zweimotorige DC-2-Maschinen mit einer Gruppe kleiner Patienten und ihren Eltern von Dübendorf aus bei günstigem Wetter auf bis zu 4000 Meter hoch, in die «reine, kalte und sauerstoffarme Höhenluft», wo sie eine Stunde lang kreisten. Wenn möglich wurden dabei sogar die Fenster geöffnet. Gemäss einer zeitgenössischen Quelle konnte danach nach ärztlicher Statistik in 80 Prozent der Fälle eine merkliche Besserung oder Heilung des Keuchhustens festgestellt werden.

Der zivile Luftverkehr jedoch kam während des Kriegs beinahe vollständig zum Erliegen. Doch dies änderte sich nach 1945 schnell. 1946 war die Nordatlantikroute bereits wieder eine viel genutzte Strecke (siehe Kasten). Die Alliierten hatten Deutschland besetzt, die amerikanischen Soldaten flogen zu ihren Basen, immer öfter gefolgt von ihren Familien. Gemäss einer Statistik der Pan-Am-Fluggesellschaft, so schreibt «Zeitbilder», überquerten in diesem Jahr bereits 1198 Kinder aller Altersstufen den Atlantischen Ozean im Flugzeug. Die Wiederaufnahme des Luftverkehrs nach dem Krieg war für viele Menschen das augenfälligste Symbol für den Aufbruch – selbst wenn sie selber noch nicht daran teilhaben konnten. Die Filmwochenschau präsentierte viel besuchte Flughafeneröffnungen, Reisen in ferne Länder und auch neue Flugzeugtypen. Die Entwicklung von Flugzeugen mit Druckkabinen ab 1946 ermöglichte erstmals eine Flughöhe von bis zu 10 000 Metern, sodass die Piloten nicht mehr durch die erdnäheren turbulenten Wettersphären fliegen mussten. Neue Modelle wie die DC-4 «Skymaster», die Lockheed Constellation, aber auch die Convair 240 läuteten die Blütezeit der Propliner ein, gekrönt ab den 50er-Jahren von der Lockheed L-1049G «Super Constellation».

Der Stratosphären-Kreuzer

Es war eine Zeit, als sich die Airlines noch nicht im gnadenlosen Preiskampf befanden. Die Tarife waren hoch und für alle gleich, festgelegt vom Weltdachverband der Luftfahrtunternehmen, der Iata. Die Fluggesellschaften überboten sich gegenseitig beim Service, es gab gar nichts anderes als die «First Class». Eine Tourist Class führte die Iata, welche selbst kleinste Details wie den Mindestabstand der Sitzreihen vorgab, erst 1952 ein, zuerst auf der Nordatlantikroute, erst ein Jahr später auch auf europäischen Strecken und auf Flügen in den Nahen Osten. Fliegen war noch nicht für jedermann, erst 1957 überquerten mehr Menschen den Atlantik per Flugzeug als per Schiff.

Die Boeing 377 «Stratocruiser» galt als das luxuriöseste Passagierflugzeug seiner Zeit. Aviatikjournalist Wolfgang Borgmann widmet ihm in seinem Buch «Das goldene Zeitalter des Luftverkehrs» ein eigenes Kapitel. Das viermotorige Flugzeug hatte zwei Etagen, im unteren Deck luden eine Bar und eine Cocktail-Lounge zu einem Drink nach dem siebengängigen Menü, das auf dem bis zu 22 Stunden dauernden Flug (inklusive zweier Zwischenlandungen zum Nachtanken) über den Atlantik serviert wurde. Die Passagierkabine liess sich in ein veritables Hotelzimmer umwandeln, in dem sich Bettkojen herunterklappen liessen. Besonders anspruchsvolle Gäste konnten sogar Zwei- und Vierbettkabinen mieten.

Die Gäste, und besonders auch die Kinder, wurden von den Flugbegleiterinnen umsorgt, bezeichnenderweise auch «Flying Nurses» genannt. Der Abschluss eines Kinderpflegekurses war für die Stewardessen eine Pflicht. Sie hatten sich um das körperliche und psychische Wohl ihrer Flugpassagiere zu kümmern, nicht selten mussten sie Gästen mit Flugangst gut zureden.

Transatlantikflüge hatten in der Bevölkerung einen besonderen Stellenwert. «Neues, Gutes wurde aus dem Westen erwartet», schreibt der Aviatikhistoriker Benedikt Meyer im Buch «Im Flug: Schweizer Airlines und ihre Passagiere». Doch in diesem Bereich zählte die Swissair nicht zu den Pionieren. Politik und Bevölkerung drängten zwar auf Flüge über den Ozean, doch die Airline selber zögerte sie hinaus, weil sie damals nicht kostendeckend durchgeführt werden konnten.

Der Schweizer «Flag Carrier» nahm die ersten regelmässigen Nordatlantikkurse erst 1949 auf, nachdem zwei Jahre zuvor ein erster Testflug mit einer DC-4 mit viel Pomp und prominenten Gästen von Genf aus gestartet war. Damals hatte die amerikanische TWA die Rhonestadt bereits ein Jahr lang regulär angefliegen.

Transatlantikroute

Europa lag 1945 in Schutt und Asche. Die Schweiz hätte beste Voraussetzungen gehabt, das Transatlantikgeschäft von Beginn an zu dominieren – die Swissair hatte im Krieg nur ein Flugzeug verloren. Doch die Schweden liefen allen anderen Nationen den Rang ab. Die für Interkontinentalflüge gegründete schwedische Airline Sila hatte zwei 1943 notgelandete B17-Bomber für zivile Zwecke umbauen lassen. Gleichzeitig handelten schwedische Diplomaten in Washington die Flugrechte über den Atlantik aus.

Bereits am 27. Juni 1945 startete eine umgebaute B17 mit Beinamen Felix in Stockholm zur ersten zivilen Atlantikquerung nach New York. Mit an Bord waren zehn Crewmitglieder, ein Passagier plus 330 Kilogramm Post, darunter 65 Kilogramm Zeitungen. Wegen des defizitären Transatlantikgeschäfts schloss sich die Sila bereits 1946 mit der dänischen und der norwegischen Fluggesellschaft zum Overseas SAS (Scandinavian Airlines System) zusammen, aus dem bald die heutige SAS hervorging. Derweil nahm die Swissair erst 1949 regelmässige Transatlantikflüge auf.