

Glamour landade i vanlig vardag

JOBBSOM FLYGVÄRDINNA Krav: Ogift kvinna i åldern 21–27 år. Slank och lång, någonstans mellan 160 och 180 centimeter. God fysik, inga glasögon, bra utbildning med minst tre språk. Obefintlig möjlighet att göra karriär. Pensionsålder: 35 år. Dessförinnan – goda chanser att hos oss se världen.

Så såg kraven ut 1966 när det nu 70-årsfirande SAS annonserade efter fler flygvärdinnor. Bibbi Westregård var en av många som lockades av erbjudandet och en av få som också fick jobbet.

Då var hon bara något år över 20 och det där med pension vid 35 var ingenting som skrämde. Det låg ju ändå en evighet bort.

– Det kändes helt okej att man skulle åka ut vid 35. På den tiden var det ju ändå så lätt att få olika jobb och det var ju inte för karriären man sökte sig till det här jobbet. Det var för att reslusten var så stor, säger Bibbi Westregård som när allt kom omkring faktiskt inte alls gick i pension vid 35.

Hon jobbade kvar på SAS i 38 år och hann se flyget skifta karaktär högst betydligt. Från något riktigt lyxigt och extremt dyrt – något för rika och kändisar – till något betydligt mer alldagligt. En transportform bland alla andra, tillgänglig för i stort sett vem som helst.

Den utvecklingen tog bara ännu mer fart efter hösten 2004 när Bibbi Westregård slutade på SAS. Det intygar hennes kollega Gunilla Björkå som började senare, men som var med fram till 2011.

Tillsammans täcker de in 45 år av turbulenta förändringar inom flyget. Men vad är det då som ändrat sig? Det mesta, visar det sig. Bibbi Westregård berättar om hur hon steg in i en värld där det för det första var klara skillnader på vad kvinnor och män ägnade sig åt.

Själva flygandet var förstas en rent manlig domän, men det var också bara män som blev pusers och stewards. I kabinen hade de större ansvar än kvinnorna som var flygvärdinnor.

– De fick en högre lön och kunde försörja en familj. Det kunde

inte vi. Men mycket ändrades på 70-talet och Sverige var ett föregångsland med lika lön. Dessutom blev det möjligt att fortsätta flyga även som ensamstående mamma, säger Bibbi Westregård som själv blev puser 1978.

Ofta var det slitigt. Arbetstiderna gjorde det svårt att planera fritiden och ombord var det tunga vagnar och fat som slet hårt rent fysiskt. Nu har de bytts ut mot betydligt bättre utrustning.

Men det var mycket som var bra också. Både Bibbi Westregård och Gunilla Björkå pratar om att lönen inte var så hög. Fast lägger man till generösa traktamenten, som först var skattefria, och andra förmåner blev det riktigt bra.

En annan eftertraktad sak var att få stationering utomlands längs någon av långrutterna. På den tiden flög SAS till betydligt fler ställen än i dag. Tittar man tillbaka är det å ena sidan åtminstone ett drygt 20-tal destinationer i Latinamerika, Afrika och Asien som har försvunnit.

Fast det var å andra sidan bara en eller två flygningar i veckan. Planen kunde heller inte flyga så långt och det krävdes en rad mellanlandningar där man var tvungen att ha personal utstationerad som kunde byta av de piloter och flygvärdinnor som kom in.

Ofta handlade det om stationering på attraktiva platser, som Rom, och arbetsinsatserna var inte särskilt betungande. Mest var det ledig tid.

– Det var verkligen ett smörjobb när man fick en stationering i ett år och bara behövde flyga en gång i veckan, konstaterar Bibbi Westregård.

Fast båda betonar noga att det också fanns mindre lockande

sidor av jobbet. Passagerarnas spritkonsumtion var stundtals hög, i synnerhet på linjerna till Moskva och Bangkok. Och att rökningen till slut förbjöds ombord ser de som en stor befrielse.

Det var heller inte så lätt att förklara för de där hemma hur svårt det kunde vara med tidsomställningen. På den tiden var det få som hade någon egen erfarenhet av att byta tidszon under en flygning.

Utan tvekan var det ändå ett yrke med en massa glamour. I en tid när en flygresor kostade en mindre förmögenhet fick flygvärdinnorna betalt för att göra långa resor där det fanns gott om tid att se sig omkring på spännande ställen.

Men med flygplan som kan flyga långt utan mellanlandning, en marknad som öppnats för konkurrens och lågkostnadsbolag som pressat ned priserna och gjort flyget tillgängligt för var och en har läget helt förändrats för de gamla flygbolagen.

Det har också förändrat arbetsvillkoren för personalen som fått se rader av förmåner försvinna. Förändringen har fått SAS-chefen Rickard Gustafson att tala om att man måste förändra synen på hur det är att arbeta som flygvärdinna. Det är fortfarande ett lockande jobb, men mest för unga som bara har det i några år. Gunilla Björkå är inne på samma linje.

– Jag kan absolut rekommendera yrket till de som är unga i dag. Men bara under några år. Jobbet har blivit alltför stressigt och vi är nog den enda generationen som kommer att ha haft det som ett ”hela livet-jobb”.

TOMAS AUGUSTSSON

tomas.augustsson@svd.se



1958 blev SAS-flygvärdinnan Birgitta Lindman symbolen för de drömmar många unga kvinnor hade när hon blev omslagsflicka för Lifes speciellt flygnummer. FOTO: SAS

”Vi är nog den enda generationen som kommer att ha haft det som ett ”hela livet-jobb”.

Gunilla Björkå, pensionerad flygvärdinna.

Småbilderna nedan: Statusfyllda resor, utbildning för att klara svåra situationer och matlagning ombord. Bibbi Westregårds fotoalbum påminner om hur jobbet som flygvärdinna varit. Pensionerade flygvärdinnorna Gunilla Björkå och Bibbi Westregård tycker de hade ett fantastiskt jobb som flygvärdinnor. Men det var också ett arbete med klara avigsidor och i dag har förhållandena ändrats rejält. FOTO: PRIVAT

