



DER RUMFLUG

Frühsommer 1977: In der Nacht vom Samstag auf Sonntag um Peter und Paul hat alles angefangen. Echte Christen kennen meistens das Datum. Für Nichtchristen: Es ist der 29. Juni. Zu diesem Termin findet jedes Jahr die Wieselburger Landwirtschaftsmesse mit gleichzeitigem Volksfest statt. Sofern die sonst zahme und glasklare Erlauf nicht wildschäumend mit erdbraunem Hochwasser das flussnahe Gelände ersäuft.

Nachdem die Zelte dicht gemacht haben, traf man sich bei der damals jedermann bekannten Frank-Bar zu einem letzten Absacker. Quasi der Schlusspunkt nach einem kräftezehrenden Abend. Ich gönnte mir eben schnell vor der Heimfahrt noch ein Gläschen Armagnac. Edler französischer Weinbrand mit einer eingelegten Dörrzwetschge. Süß, süffig, heimtückisch. Gerade, als ich vom Barhocker rutschen wollte, legte sich eine schwere Hand auf meine Schultern: „Ja grüß dich Rudi, da freue ich mich aber, dich hier zu finden! Hätt’ nicht gedacht, heute noch einen Bekannten zu treffen!“ Eher hätte ich mit einem Bären gerechnet als mit diesem liebenswerten Typ. Lucky, eigentlich hieß er Alfred Luckerbauer, aber alle nannten ihn Lucky. Mein Fluglehrer an der damaligen Flugschule Trausdorf bei Eisenstadt im Burgenland.

Ein Kerl um die dreißig, gut 1,90 groß, schlanke Gestalt, dichtes dunkelblondes, gelocktes Haar und mit unerschöpflicher Fröhlichkeit gesegnet. Drei Jahre zuvor hatte er mich neben fünf weiteren Schülern in das Wissen eingeweiht, wie man ein Flugzeug in die Luft und sicher wieder zu Boden bringt.

Während der Ausbildung verstand er allerdings keinen Spaß. Im Flugzeug galt absolute Nulltoleranz, was auch gut war. Noch heute höre ich seine grantige Stimme, wenn man sich zu früh erlaubte, bei einem längeren Schulflug bereits ein wenig lässiger zu werden, und zu Unaufmerksamkeiten neigte: „Spinnst du, das kannst du am Boden machen, aber nicht in der Luft!“

Nicht selten griff er ins Steuer und zog oder drückte mit seinen tellergroßen Händen abrupt das Steuerhorn mit gleichzeitigem heftigen Tritt in ein Seitenrudderpedal. Worauf sich die Maschine entweder unversehens aufbäumte oder blitzartig mit einer unvermittelten Drehung erdwärts abtauchte. So ein Manöver quittierte die schon ziemlich betagte Cessna 150, unser Schulflugzeug, mit deutlichem Ächzen und Knarzen. Augenblicklich war wieder volle Aufmerksamkeit hergestellt.

Jedenfalls wurde das überraschende Wiedersehen auf dem Volksfest mit einem weiteren Armagnac begossen. Und weil die Freude gar nicht aufhören wollte, mit einem dritten, vierten, fünften Gläschen... Vielleicht waren es sogar noch mehr, nur hört meine Erinnerung an dieser Stelle auf. Spätestens in dieser Phase kam dann die Heimtücke der mit bestem Brandy vollgesogenen Zwetschgen zur vollen Wirkung.

Wie's dann halt so ist: Man redet über die ehemaligen Kollegen aus der Flugschule und was seitdem alles passiert ist. Mit zunehmend schwererer Zunge vertieften wir das Gespräch in weitere uns denkwürdig erscheinender Ereignisse. Dazu gab mein halbjähriger Aufenthalt in Schweden dann noch reichlich Gesprächsstoff her.

Infolge der Schilderung schier unglaublicher Knüller wurde die bedeutsame Idee geboren, wir könnten doch einmal meine damaligen Kumpel dort besuchen. Mit einem tollen Flieger. Was würden die große Augen machen! Der flaumbärtige Jüngling aus Österreich, zehn Jahre zuvor der arme kleine „Österrikere“ und jetzt mit einem schicken Flugzeug – ...Wow – was das für ein Auftritt wäre!

In der Morgendämmerung verabschiedeten wir uns mit, dieser Stimmung angemessenen, brüderlichen Halbumarmungen und dem Gelöbnis: „Also Lucky, versprechen wir uns, bis zum nächsten Treffen bestimmt nicht mehr so viel Zeit vergehen zu lassen, okay?“

Anschließend trennten sich unsere Wege. Ich fuhr auf Schleichwegen nach Hause und schlüpfte im Garten in die dort im Sommer für müde Heimkehrer ständig einsatzbereite Hängematte. Dieser Platz ist aber strassenseitig einsehbar. Was zur Folge hatte, dass mich die sonntäglichen Kirchgänger beim Ausschlafen beobachten konnten. Um nicht den neugierigen Blicken ausgesetzt zu sein, flüchtete ich kurzerhand wieder ins Auto und auf einem einsamen Waldweg fand sich doch noch ein ruhiges Plätzchen. Kaum hatte ich jedoch den Sitz umgelegt und mich bequem gebettet, stand ein griesgrämiger Muffel in Gestalt des Revierförsters vorm Fenster und forderte mich barsch auf, schleunigst zu verschwinden.

Lucky, wie er später erzählte, erreichte mit Not gerade noch den ersten Autobahnrastplatz, wo er seinen klapprigen Simca 1100, bei dem die halbe Lehne vom Fahrersitz gebrochen war, einparkte. Er pennte dort so lange in den Tag hinein, bis ein netter Beamter der Autobahngendarmerie durchs offene Autofenster hineinlangte und ihn wachrüttelte. Er sei nur auf der Durchreise gewesen und aus völliger Erschöpfung hier auf dem Platz dem Schlaf erlegen, behauptete Lucky mit treuherzigem Blick.

Knapp eine Woche später klingelte in unserer Küche das grüne Wandtelefon (Handys gab es damals noch nicht) und die Stimme von Lucky tönte an mein Ohr: „Sag mal, Rudi, haben wir tatsächlich über einen Flug nach Schweden geredet? Ich bin mir nicht mehr sicher – die Zwetschgen vom Armagnac haben mir offenbar nicht nur den Mund, sondern auch die Ohren verklebt.“

Erinnern an so ein Gespräch vermochte ich mich zwar nur vage, aber die Verlockung, diese im benebelten Zustand gefasste Idee tatsächlich durchzuziehen, war riesig. „Wart’ einen Moment, ich muss kurz überlegen... Aber ja, natürlich, ich kann mich schon erinnern! Warum?“

„Hör zu, nächste Woche könnte ich für einige Tage eine flotte 310er Cessna zu einem supergünstigen Mietpreis chartern.“ Ich spitzte die Ohren. „Wenn du drei oder vier zahlende Mitflieger auftreibst, reserviere ich den Flieger. Ich muss nur am Montag darauf zeitig am Morgen die Maschine nach Sardinien überstellen. Das ist Bedingung.“

Ups! So ein Flieger samt Sprit und diverser Überflug- und Landegebühen war trotz günstiger Miete kein Schnäppchen. Und bis kommende Woche mindestens drei oder vier zahlende Mitflieger auftreiben? Es war Anfang Juli 1977, schon damals hatten alle Urlauber einen Drang nach dem Süden. Italien, Kroatien oder Spanien waren die bevorzugten Reiseziele. Aber Schweden? Ich kannte niemand, der in den womöglich verregneten Norden wollte.

Ab sofort galt es, vor allem und zuallererst Gleichgesinnte zu finden. Der erste Interessent, den ich gewinnen konnte, war Hannes, mein überaus geschätzter Kollege aus der Flugschule. Seine Antwort auf meine Frage war spontan: „Eh, klar, dass ich mitfliege!“ Was auch verständlich war, denn so eine Gelegenheit lässt sich ein Flugbegeisterter wie er nicht entgehen.

Hannes ist später Linienpilot und Flugkapitän bei den Austrian Airlines geworden. Diese Leidenschaft vererbte er im Übrigen seinem Sohn Mathias, der ebenfalls als Verkehrspilot sein Brot verdient. Viele Jahre später war ich auf einem Flug nach Kopenhagen deren Gast im Cockpit eines Airbus 320. Manche Erinnerung kam da wieder hoch ... Heute fliegt er, mittlerweile im Ruhestand, Segelflugzeuge und kleine Privatmaschinen.

Danach begeisterte ich meinen Bruder Franz. Schon als unbekümmerten Achtzehnjährigen hatte es ihn im Sommer 1961 nach Schweden gezogen. In der damaligen Zeit war das für uns schlechthin das gelobte Land. Und gar ein eigenes Auto zu dieser Zeit war in Österreich für einen Teenager ein nahezu unerfüllbarer Traum. Es sei denn, ein gutbetuchter Papa erfüllte diesen. Franz konnte sich diese, für uns kaum vorstellbare Utopie, bereits nach eineinhalb Jahren Arbeit in Schweden erfüllen. Weihnachten 1962 fuhr er mit seinem gebrauchten, aber schick herausgeputzten himmelblauen Ford Zephir zu Hause vor.

Wir konnten es nicht fassen. Was für ein Auto! So etwas fuhr bei uns im besten Fall ein gut betuchter Firmenchef oder der finanzkräftige Direktor einer Großbank. Anfang Jänner 1966 wollte ich es ebenfalls versuchen und folgte ihm für ein halbes Jahr, da waren die Zeiten bei uns aber schon spürbar besser.

Ich wusste, dass er jede Gelegenheit wahrnehmen würde, Schweden zu besuchen, um seine damaligen Freunde zu treffen. „Was hältst du davon, wenn wir mit einem schmucken Flieger gemeinsam unsere Kumpanen in Schweden mit einem Besuch überraschen?“, fragte ich ihn am Telefon. Sekundenlang herrschte Stille, dann erwiderte er: „Echt? Meinst du das im Ernst? Dieses Jahr noch?“ „Nicht dieses Jahr – nächste Woche!“ Antwortete ich. Die Vorstellung, nach so langer Zeit die einstigen Weggefährten wiederzusehen, brachte ihn völlig aus dem Häuschen. „Wirklich? Ich kann's gar nicht glauben. Wahnsinn!“

Der Dritte im Bunde war etwas schwieriger zu gewinnen. Karl, ein Schulfreund aus einer Klasse unter mir, Kanzleikollege während des Wehrdienstes beim Bundesheer und mein Trauzeuge, war damals ungebundener Junglehrer. Vorsichtig tastete ich mich an seine Urlaubswünsche heran und die waren eindeutig: „In den Ferien geht's nach Spanien!“ Das war seine Feststellung auf meine erste unverfängliche Frage.

Um ihm Schweden schmackhaft zu machen, bedurfte es folglich einiger Winkelzüge, auf die ich, auch heute noch, lieber nicht eingehen möchte. Aber die Sache war dann entschieden. Super, geschafft! Finanziell war der Flug jetzt erschwinglich und damit spruchreif geworden. Lucky konnte die Maschine fix buchen, was er nach meinem Anruf auch prompt und mit offensichtlicher Freude erledigte.

Vereinbart wurde, dass wir alle am Tag vor dem Start in Wien bei Bekannten von Lucky übernachten und es am folgenden Nachmittag von Schwechat aus losgehen sollte. Für die paar Tage wurden die üblichen Reiseartikel in kleine Taschen oder Kofferchen gepackt. Bloß Karl hatte lediglich eine von den damals gerade massenhaft in Verwendung gekommenen Einkaufstaschen aus Plastik als Reisegepäck. In der sich außer einer Unterhose nur eine Zahnbürste befand, sonst nichts. Möglicherweise ging er zu diesem Zeitpunkt noch immer von einer Reise nach Spanien aus. Aber wir freuten uns natürlich, dass er mitkam; und es fragte daher niemand nach, auch wenn wir uns ein wenig gewundert haben.

Am Abflugtag arbeitete Lucky in der Wohnung noch gewissenhaft die Flugplanung durch. Beim „Wetterfrosch“ wurden Flugwetterdaten eingeholt, die passende Flugroute ausgearbeitet sowie die sonstigen Anforderungen in Erfahrung gebracht. Außerdem musste er Informationen den Zoll in Malmö betreffend einholen und sich natürlich mit den Bedingungen am Zielflugplatz vertraut machen. Franz hatte bereits die schwedischen Freunde instruiert, wir wollten einen ungebetenen Besuch vermeiden. Zudem hätten die ja auch im Urlaub sein können. Ansässig waren sie in Lundsbrunn, einem Dörflein mit rund 900 Seelen, abseits vom größeren Lidköping. In

dessen Nähe hatten sie ruckzuck einen kleinen privaten Flugplatz ausfindig gemacht. Dort wurde uns die Benutzung erlaubt. Und sehr wichtig, die Maschine konnte gesichert geparkt werden.

Unsere nächste Aufgabe bestand nun darin, uns Gedanken über passende Mitbringsel zu machen. Damals herrschten in Schweden scharfe Restriktionen beim Einkauf von alkoholischen Getränken. Aufgrund dieser Einschränkung gab es für viele Bewohner Schwedens genau genommen nur ein einziges wertvolles Geschenk aus Österreich: Rum. Aber kein gewöhnlicher, sondern das besonders in Schweden weithin bekannte Destillat von Stroh mit 80 % Alkoholgehalt! Weil sich der so schön strecken ließ.

Allerdings gab es dabei ein nicht zu unterschätzendes Risiko. Nämlich beim Versuch der Einfuhr von verbotener Fracht als Schmuggler erwischt zu werden. Da verstanden die schwedischen Zöllner keinen Spaß. Die Einfuhr dieses Hochprozentigen war strikt untersagt. Angesichts der Gesetzeslage hatten wir doch ordentlich Schiss vor einer möglichen Kontrolle am Flughafen Malmö. Wenn es ganz böse kommt, konnte so etwas bis zur Beschlagnahme des Flugzeuges führen. Es galt demnach abzuwägen: Riesenfreude bei den Besuchten gegen das Risiko des Erwischtwerdens.

Letztlich setzten wir auf Abenteuer und blendeten die Gefahr schlicht aus. Wenn uns der Zoll erwischte, würden wir einfach dreist behaupten, dies sei unser persönlicher Bedarf und das ist erlaubt. Blauäugig gingen wir von dieser Annahme aus. Frei nach dem Motto: „No risk, no fun.“ In der Rückschau betrachtet war dies ein äußerst riskantes Vabanquespiel, genau genommen purer Wahwitz.

Am frühen Nachmittag fanden wir uns am Flughafen Wien ein. In diesen Zeiten gab es weder Sicherheitschecks noch sonst irgendwelche Maßnahmen, die einem das Reisen vergällten. Wir kauften also am Flughafen im Duty-Free Shop 10 Flaschen Stroh-Rum und marschierten zum Abstellplatz des Flugzeugs. Privatmaschinen stehen – auch heute noch – auf einer gesonderten Parkfläche, die für die sogenannte General Aviation reserviert ist.

Da stand er nun: unser schnittiger Aeroplan. Auf schlanken Beinen und mit hochragendem Seitenleitwerk. Feine rote Zierstreifen auf weißem Grund verliehen ihm geschmeidige Eleganz. Zwei hubraumgroße, bullige Sechszylindermotoren warteten darauf, uns sicher und verlässlich nach Schweden zu tragen.

Spannend gestaltete sich die Frage: Wie und wo können wir die Flaschen verstauen? Es musste ein Platz für die „kostbaren“ Geschenke gefunden werden. Einerseits nicht gleich offen sichtbar, andererseits nicht so vergraben, dass es als Schmuggelversteck gelten konnte. Drinnen im verfügbaren Gepäckabteil hinter der letzten Sitzreihe? Nicht besonders geschicklich. Denn da schaut der Zoll hundertprozentig nach. Als optimalen Platz befand Lucky zu guter Letzt die sehr flachen Gepäckfächer an der Oberseite der beiden Motorgondeln. In diesen Boxen

sucht der Zoll nicht unbedingt verbotene Güter, wenn er deren Vorhandensein nicht definitiv vermutet. Oder anders gesagt, wenn er denn die Existenz dieser Fächer überhaupt kennt. Glücklicherweise waren die Flaschen nicht rund, sondern flach, somit ließen sie sich dort knifflig, aber dennoch gut unterbringen. Vorausgesetzt, man ließ den Deckel nicht wie vorgesehen einschnappen, sondern presste ihn mit mäßigem Druck zu, in der Hoffnung, dass es schon halten würde.

Ganz geheuer war uns die Unterbringung nicht. Was passiert, wenn sich bei einem Deckel der Verschluss löst? Was, wenn die Flaschen aus fünftausend Meter in die Tiefe rauschen? Möglicherweise auf eine Mutter mit einem im Garten spielenden Kind fallen. Nicht auszumalen...

Anschließend ging es ernsthaft zur Sache. Man steigt ja nicht so einfach wie beim Auto ein und fliegt los, sondern spult Routinemaßnahmen ab. Das gilt in völlig ähnlicher Weise für die kleinen wie auch für die ganz großen Vögel. Diverse Überprüfungen, sogenannte Vorflugkontrollen, sowohl außen als auch innen sind vorgegeben. Zur eigenen und natürlich auch zur Sicherheit anderer Menschen.

Sind alle Punkte abgehakt, wird beim Tower um Genehmigung für das Anlassen der Motoren gebeten. Laufen diese ordnungsgemäß, werden anschließend letzte Checks durchgeführt. Funktionieren sämtliche Systeme anstandslos, ersucht man um Rollfreigabe und ist die Piste frei, genehmigt der Towerlotse den Start. Hannes und ich waren damals Inhaber einer Pilotenlizenz für den Bereich Sichtflug. Unser Flug wurde aber als Instrumentenflug durchgeführt, und auf diesem Gebiet gelten andere Regeln. Unter anderem wird zwischen dem PIC (Pilot in Command) und dem zweiten Piloten, soweit dessen Lizenz dieses Verfahren einschließt, die Arbeit aufgeteilt.

Jetzt geht's los!

Die erste Etappe nach München zum damaligen Flughafen Riem war wenig aufregend, der Zwischenstopp diente einzig dazu, billigeren Sprit zu tanken. Flugzeugmotoren sind überaus durstig, da werden pro Motor und Stunde leicht an die 40 Liter oder mehr an Treibstoff „verheizt“. Bei annähernd 400 Liter Tankinhalt ist ein kleiner Preisunterschied durchaus schon spürbar. Ist die Landegebühr allerdings gepfeffert, frisst diese die vermeintliche Einsparung gleich wieder auf.

Nun lag der große Sprung vor uns: nach Malmö an der schwedischen Südküste, gegenüber Dänemarks Hauptstadt Kopenhagen. Einschließlich Start- und Landeverfahren sollten wir die rund 870 Kilometer bei konstant 340 km/h in knapp drei Stunden schaffen. So war es zumindest geplant. Anfangs glitt der Vogel mit gleichmäßig schnurrenden Motoren einem Falken gleich über die deutsche Landschaft.

Doch nördlich von Hamburg, noch rund eine Flugstunde vom Ziel entfernt, wurden die Wolken immer schwärzer und die Luft zunehmend turbulenter. Wir bewegten uns nicht wie die großen Verkehrsflugzeuge »über dem Wetter« in ruhigeren Zonen, sondern flogen geradewegs mitten hinein in eine gräuliche, brodelnde Wolkenwand.

Sekunden später wurde unsere flinke Maschine durch Böen von links nach rechts gerempelt, in die Höhe geschubst und nach unten gedrückt. Wie auf einem kleinem Kutter in wild aufgewühlter, gischtender See schlingerten wir durch diese wabernde, dampfende Masse. Teilweise waren nicht einmal mehr die Enden der Tragflächen zu sehen. Trotz erheblich reduzierter Geschwindigkeit prasselten die Regentropfen wie die Kugeln eines Maschinengewehres gegen die Frontscheibe. Und als wenn das nicht schon genug wäre, züngelten hin und wieder grelle Blitzungen Richtung Flugzeug.

In einem gewaltigen Gewitterregen landeten wir dennoch sicher und wohlbehalten auf Malmö Flughafen Sturup. Windstöße peitschten den Regen über das Flughafengelände, das Wasser schwappte über die Betonpisten. Es gelang uns, einigermaßen trockenen Fußes das Terminal zu erreichen. Wahrscheinlich ob der kühnen Landung beeindruckt und offenkundig wohlgesonnen, stempelte der Grenzpolizist der Reihe nach alle unsere Reisepässe. Den beiden wartenden Zöllnern nickte er danach zu, dass sie nun ihres Amtes walten könnten.

Allseitiges Knieschlottern. War's das jetzt?

Die streng blickenden Beamten in ihren blaugrauen Uniformen sahen vorerst einmal zu den großen Fenstern des Flughafengebäudes hinaus, kratzten sich unter dem schrägsitzenden Käppi den Kopf und murmelten sich zu, dass unter diesen Umständen eine Überprüfung entbehrlich sei. Franz, perfekt der schwedischen Sprache mächtig, bekam dieses Gespräch natürlich mit. Auch ich hörte aus der Beratung heraus, dass eine zollamtliche Durchsuchung bei diesen schweren Regengüssen gegen irgendeine Dienstvorschrift verstieß. Schlussendlich verzichteten sie auf eine Kontrolle und erteilten uns kopfschüttelnd den Segen zum Weiterflug.

Uns war schon klar: Bei so einem Wetter bleibt man normalerweise am Boden und wartet auf Besserung. Nur, wir wollten das Glück nicht herausfordern, und der Start, auch unter den nicht gerade optimalen Voraussetzungen, war allemal klüger als das Warten auf das Vorüberziehen des Unwetters mit eventuell nachfolgender Zollkontrolle. Und es klarte schon wieder leicht auf... Also nichts wie weg! Bevor wir zum Flugzeug unterwegs waren, meldete Franz telefonisch noch schnell die ungefähre Ankunftszeit seinem Busenfreund Hans Olof.

Vor uns lagen knapp 300 Kilometer Flug mit immer noch labilen Wetterbedingungen. Nur dass wir dem Zoll ungeprüft entwischen konnten, versetzte uns trotz anhaltenden Schüttelns in der turbulenten Luft in berausende

Fröhlichkeit.

Yippiee ... Hans Olof, Anne, Ingemar und ihr alle anderen, wir kommen! Dass sich nur hin und wieder eine Lücke in der tief über der schwedischen Wald- und Seenlandschaft hängenden Wolkendecke öffnete, tat der Vorfreude keinen Abbruch. Allerdings war die Suche nach einem aus der Luft schwer auszumachenden, winzigen Betonstreifen aus fliegerischer Sicht eine extreme Herausforderung.

Vårgårda, so hieß der Flugplatz, lag bereits im diffusen Dämmerlicht, als wir schließlich eintrudelten. Das Glück, dass ein Funkfeuer als Anflugunterstützung vorhanden war, erleichterte die Navigation beträchtlich. Oder andersherum gesagt, sie machte diese überhaupt erst möglich. Ohne dieses System hätte eine Landung zum Abenteuer werden können.

Die Freunde erzählten, dass zu unserer ungefähren Ankunftszeit ein tiefes Brummen irgendwo in den Wolken hörbar wurde. Wegen der ungewöhnlich niedrigen Wolkendecke konnten sie jedoch rein gar nichts erkennen. So suchten sie angestrengt nach Lande- oder Navigationsleuchten und plötzlich: Ein schnell lauter werdendes Motorengeräusch war zu hören und unvermittelt schlüpfte unser Flugzeug aus dem grauen Gewölk. Perfekt über der korrekten Anflugposition.

Glücklicherweise blitzten außerdem die starken Lampen der Landebahnbefehrer auf – übrigens eine Seltenheit auf kleinen Flugplätzen –, weil ein anwesender Pilot augenblicklich reagierte und diese im letzten Augenblick eingeschaltet hatte. Der gefeierte Held der Stunde war Lucky, und er wurde von uns, später auch von unseren Freunden, für sein Können entsprechend gewürdigt.

Für den Ankunftsabend wurde ein opulentes Essen bei Hans Olof und Anne Jakobson aufgetischt. Nach und nach gesellten sich die Nachbarn und Freunde zu uns und die Spannung stieg: Wann werden die ersten Kostproben kredenzt? Denn mittlerweile wussten die engeren Vertrauten von den begehrten Mitbringsele aus Österreich. Zur Feier, dass eben diese Kostbarkeit unbeschadet ihr Ziel erreicht hatte, und als Abschluss der glücklichen Reise, wurde feierlich eine Flasche Rum geöffnet. Mit einer nur harten Schwedengaumen bekömmlichen Flüssigkeit wurde das höllische Destillat bis zur Genießbarkeit verlängert und ringsherum gereicht.

Dieses Feuerwasser wird bei uns bis heute eher in der Zuckerbäckerei zum Aromatisieren verwendet. Auch Omas wissen um seine vorzügliche Wirkung beim Konservieren von Kirschen, Pflaumen und Pfirsichen. Gelegentlich findet es Anwendung in der Hausmedizin als scharfes Mittel gegen manche Wehwehchen. Aber egal, den Schweden schmeckte es ausgezeichnet und es belebte ungemein die Stimmung.

Tags darauf wurden wir in eine typische skandinavische Sommerhütte eingeladen. Binahe jeder, der es zu so einer „Sommarstugan“ in Schweden schafft, schätzt sich

mit einem derartigen Domizil glücklich. Unmittelbar an einem der ungezählten Seen gelegen, die überall in Schweden verstreut sind. Nicht fehlen durfte ein dazugehöriges, wendiges Motorboot, mit dem wir zum Angeln in See stachen. Die Absicht war, einige Fische für die anschließende Grillerei zu fangen.

So war es zumindest vorgesehen. Nur, das Anglerglück ließ uns arg im Stich. Außer Hannes, der ein dürres Hechtlein fing, war's nix mit Petri Heil. Also mussten halt wieder die üblichen Koteletts und Würstchen herhalten. Zum Hinunterspülen gab's kistenweise schwedisches Leichtbier. Stärkere Biersorten waren wegen der behördlichen Anhaltung zum Alkoholverzicht quasi nur unter der Hand erhältlich. Oder in homöopathischen Dosen beim staatlichen Alkoholvertrieb.

Dennoch, der Abend war recht unterhaltsam. Franz quatschte unentwegt auf Schwedisch über alte Zeiten, ich verstand zwar das Meiste davon, fließend mitreden gelang mir aber nicht mehr. Zusammen versuchten wir dann, mit unseren hinreichenden Englischkenntnissen eine fröhliche Unterhaltung zu gestalten. Jedenfalls klang der Abend am See recht harmonisch aus.

Der nächste Tag hatte es dann aber gewaltig in sich. Viele Gäste dürften sich bestimmt noch lange daran erinnern. Begonnen hat es mit einem Vorschlag von irgendjemandem aus unserer Runde: „Wir machen eine exquisite Bowle mit dem wundersamen Elixier aus dem schönen Kärnten.“ Quasi unser persönlicher Beitrag zur Völkerverbindung. Dazu kauften wir frühmorgens im einzigen Lebensmittelgeschäft neben sämtlichen Dosen mit eingelegten Früchten auch ein paar Flaschen Sekt. Dieses Getränk gab es frei zum Erwerb. Sodawasser fand sich im Kühlschrank der Jakobsons. Des Weiteren baten wir unsere Gastgeberin Anne um den größtmöglichen Topf, der aufzutreiben war.

Hier kam Luckys Insiderwissen um die Fabrikation ausgefallener Köstlichkeiten zum Zug. Sein Vater betrieb in der Flugschule die Kantine und dort hatte er das Zusammenbrauen diverser lukullischer Spezialitäten gelernt. Alle Zutaten, plus zwei Flaschen Rum, mischten wir in dem von Anne bereitgestellten, gut 10 Liter fassenden Topf zusammen und stellten ihn zur Heranreifung des vollen Geschmacks in den kühlen Keller unserer Gastfamilie.

Hans Olof war aber nach einer geheimen nachmittäglichen Kostprobe offenbar der Ansicht, dass zwei Flaschen Rum nicht genug Gaumenfreude brächten. Demzufolge ergänzte er das Gebräu mit zwei weiteren Flaschen. Diese Zugabe ergab letztlich ein ganz und gar teuflisches Gesöff. Leicht trinkbar durch die Süße der Früchte und des zuckrigen Saftes, die dem Achtzigprozentigen die Schärfe nahm. Das Süffige vom Sekt, gepaart mit dem perlenden Sodawasser, schmeichelte dem Gaumen und verbarg die Hinterhältigkeit dieser Mixtur.

Mittlerweile wurde ein guter Teil der Dorfbewohner zum abendlichen Umtrunk bei den Jakobsons eingeladen. Die Spannung ob des versprochenen einmaligen

Spezialgetränks aus dem Alpenland stieg allmählich im Haus der Gastgeber. Anfänglich wurde der in Gläschen gereichte Trunk nur vorsichtig gekostet: „Mmmm ... schmeckt irgendwie nach Brauselimonade, eventuell ein Quentchen gehaltvoller oder vielleicht eher frischer?“ Die nachfolgenden Meinungen ergaben einen Korb voller Erklärungen über die jeweilige Variante des Geschmackseindrucks.

Klar, man muss auch verstehen, das volle Bouquet eines Getränkes lässt sich nicht anhand eines oder zwei Gläschen feststellen, dazu braucht es eine größere Fülle an Kostproben. Demnach wurden nach und nach die Gläser immer voller. Zu Beginn wurde noch genippt, bis schlussendlich mit dem Schöpflöffel Proben gezogen wurden. Besonders begehrt war bei den Damen das aromatische gesunde Obst mit dem vollen Sättigungsgrad der vorzüglichen Bowle. Gegen dem Ende zu wurden die bunten Beeren, Aprikosenspalten und sonstigen Beigaben mit Hingabe aus dem Riesentopf gelöffelt.

Diese kollektive Fröhlichkeit wurde durch den aus der Melasse des Zuckerrohrs destillierten und mit Aromen versetzten „Spirit of Austria“ namens Stroh-Rum nachhaltig befeuert. Mit Freude konnten wir beobachten, welche Ausgelassenheit sich bei den doch eher steifen Schweden breitmachte. Einige verschwanden aber bereits hinter den Büschen, um sich dieses süßen Zeugs wieder zu entledigen. Eruptiv, versteht sich. Die Freude am Umtrunk fand durch das Schmettern alter schwedischer Volkslieder aus der Wikingerzeit seinen schallenden Ausdruck. Zu guter Letzt war das halbe Dorf, es kamen ja ständig neue Gäste zur Verkostung, sternhagelvoll. Dabei soll es, wie später zu erfahren war, bei manchen sonst eher zurückhaltenden Paaren zu emotionalen Entgleisungen gekommen sein.

Der nächste Tag begann in gedrückter Stimmung. Alle suchten den geliebten Familienhund, einen klugen Bordercollie mit dem Namen Briken oder auch Brigen. Es wurde stundenlang gerufen und gepfiffen, die kleine Ana (mit nur einem „n“) weinte bitterlich um ihren Gefährten. Dem Bruder unseres Gastgebers, Ingemar, fiel im Zuge dieser Such- und Rettungsaktion dann ein dünnes Rinnsal ins Auge, welches unter einem Bett hervorlief. Begleitet von leisem, gleichzeitigem Seufzen und Schmatzen. Gott sei's gelobt, Briken war wiedergefunden! Hervorlocken ließ er sich nicht, also wurde das Bett weggeschoben. Und da lag er, inmitten einer Lache „Obstsalat“. Brrr... Dieser war bereits einmal im Magen und wieder zurück. Jetzt war alles klar, Briken hatte sich auch seinen Anteil geholt und einige gehaltvolle Fruchtstückchen einverleibt.

Am folgenden Morgen ließen wir es ein wenig ruhiger angehen. Der Tagesplan war, den Kattegat mit der Fähre von Göteborg nach Frederikshavn in Dänemark zu überqueren. Auf der Fahrt Richtung Küste hatten wir Gelegenheit, die Landschaft diesmal aus der Bodenperspektive zu genießen. Uralter Mischwald aus Kiefern und Birken, deren weiße Stämme den oft dämmerigen Wald licht erscheinen ließen,

wechselten sich ab mit bäuerlich bewirtschafteten Wiesenflächen. Inmitten dieser Grüninseln duckten sich die typisch skandinavischen roten Holzhäuser mit der weißen Fensterumrahmung. Echte Idylle.

Auf der Strecke fährt man meist durch einen oft sehr langen Wald, dem bald schon der nächste, immer gleich aussehende Wald, folgt. Unterbrochen wird dies nur von vielen teils kleinen, manchmal auch größeren Seen. Kommt man in eine Ansiedlung, sei es ein Dorf oder ein Marktplatz, sticht einem unmittelbar die an einem Mast wehende schwedische Fahne mit dem gelben Kreuz auf blauen Grund ins Auge. Oft gleich bei der Einfahrt, meistens noch in der Mitte und dann am anderen Ende. So geht es Kilometer um Kilometer, immer das gleiche Ambiente. Diese unspektakuläre Fahrt war eine wohltuende Abwechslung für uns, weil am nächsten Tag bereits der Rückflug angesagt war.

Die Fähre über das Kattegat von Schweden nach Dänemark war damals und ist auch heute noch ein schwimmendes Restaurant mit Barbetrieb. Zollfreie, starke alkoholische Getränke zum unschlagbaren Preis zogen zig Passagiere auf der knapp dreieinhalbstündigen Überfahrt an. Zurück in Göteborg wackelten und schlingerten nicht wenige Fahrgäste über die Rampe. Nicht wegen einer auf der kurzen Fahrt ausgelösten Seekrankheit, sondern dank üppigen Konsums des guten und preisgünstigen Alkohols. Auch unser Karl als begeisterter Hobbyzocker nutzte die Gelegenheit, jedoch am Spielautomat, er gewann tatsächlich einige Kronen. Diese wurden freilich durch die Anschaffung von zehn Gläschen hervorragendem Whisky gleich wieder umgesetzt. An Land mitnehmen ging ohnehin nicht, weil dann Zoll fällig geworden wäre. Nach sieben Stunden Seefahrt hin- und retour sowie 150 Kilometer Heimreise im hellen skandinavischen Abendlicht war der Ausflug um Mitternacht wieder zu Ende.

Anderntags, nach einem späten Frühstück und der warmherzigen Verabschiedung von den Jakobsons, ging es mit den Freunden als Geleit wieder zum Flugplatz. Auf der Rückreise nach Österreich begleitete uns Ingemar, der unbekümmerte junge Bruder unseres Gastgebers. Der Flug sollte uns von Vårgårda über Göteborgs damaligen Flughafen Torslanda direkt nach Wien führen. Das angekündigte Wetter auf dem ersten Teilstück war ruhig, eine ausgezeichnete Einstimmung auf die spätere lange Strecke lag vor uns.

In Göteborg erwartete uns wieder das übliche Verfahren, diesmal aber nur mit der Grenzpolizei, da wir ja ausreisten. Lucky ließ die Tanks noch randvoll füllen und erledigte den behördlichen Papierkram. Bis dann alles klar zum Abflug war, die unerlässliche Vorbereitung brauchte wieder einiges an Zeit, war es 10 Uhr abends geworden.

Mir wurde von Lucky der Job als Copilot zugeteilt. Das Abflugverfahren in Torslanda aus dem sogenannten Jeppesen-Datenregister herauszulesen war meine

erste Aufgabe. Also wieder das ganze Förmliche mit den Anfragen bei den jeweils zuständigen Lotsen für die üblichen Genehmigungen und Freigaben. Nachdem die Flugvorbereitung ordnungsgemäß durchgeführt war, schien alles im gewünschten grünen Bereich zu sein. Auf dessen schwerwiegende Bedeutung wir aber später zurückkommen werden.

Während wir Richtung Startbahn rollten, fragte der Lotse vom Tower, welche Abflugroute wir gewählt haben, denn es gab deren zwei. Lucky schaute zu mir und ich beantwortete die Frage prompt und – falsch. Ich hatte leider im Dämmerlicht des Cockpits das Abflug- mit dem Anflugblatt verwechselt. Was eine ruckartige Bremsung durch Lucky zur Folge hatte. Unverständliches Gemurre kam vom linken Sitz. Das ging ja prima los. Bis auf einige vorausgesagte Turbulenzen sollte aber kein Hindernis mehr einem reibungslosen Flug entgegenstehen.

„Cleared for takeoff“

schnarrte endlich die Stimme des Towerlotsen aus dem Lautsprecher. Also beide Gashebel nach vorn und die geballte Power der zwei je knappe 300 PS starken Motoren packte mit mächtigem Druck die Fuhre und zog uns immer schneller werdend die Startbahn entlang. Mit sechs Personen samt Urlaubsgepäck und vollgetankt schwang sich unser Flieger nach gehörigem Anlauf eher behäbig in die Lüfte.

Unmittelbar nach dem Abheben betätigte Lucky den Schalter zum Einfahren des Fahrwerks, und ich drückte den Schiebeschalter für die Landeklappen in die Neutralposition. Im Anschluss an das „Nach dem Start“- Prozedere ging es hinaus in die für diese Tageszeit ungewöhnliche Finsternis auf die Meerenge Richtung Dänemark. Im Norden ist es sonst im Sommer bis Mitternacht nur dämmerig.

Die Küste lag bereits hinter uns und das schwarze Wasser des Kattegatt war unter uns. Auf einer festgelegten Position sollten wir zu diesem Zeitpunkt die vorgegebene Flughöhe erreicht haben. Bloß der Vogel weigerte sich, an Höhe zu gewinnen. Was ist denn jetzt los? Hmm... „Glaubst du, dass wir zu schwer sind?“, fragte ich Lucky ein wenig irritiert. Der murmelte lapidar: „Mit der recht üppigen Beladung und dem vielen Sprit in den Tanks kämpft er halt. Aber im Steigflug verbraucht er eh ordentlich Treibstoff.“ Zudem hatte offenbar der Wettergott es schon wieder auf uns abgesehen. Schon den ganzen Abend türmten sich nichts Gutes verheißende, dickbäuchige, grauschwarze Wolkenberge drohend über Südschweden bis weit Richtung Deutschland hinunter.

Der Lotse bemerkte natürlich dieses eigenartige Verhalten und bot an, dass er uns zurückleiten könne, falls wir Probleme hätten. „Nein, nein, wir stellen gerade die Motoren auf die künftige Höhe ein“ meldete Lucky zurück. Tatsächlich rang er schwer

mit der richtigen Justierung der Motorleistung. Zu viel Gas und die Motoren wurden so heiß, dass durch die Schlitze der Motorverkleidung die glühenden Auspuffrohre zu sehen waren. Und die Anzeige der Abgastemperatur sprang auf eine Stufe, die jenseits allem Erlaubten war. Andererseits gewannen wir mit dieser Vorgehensweise ein bisschen an Höhe.

Drei Minuten lang flogen wir Vollgas, dann musste die Motorleistung wieder gedrosselt werden. Mit diesem Verfahren hatten wir jedoch keine Chance, in der vorgesehenen Zeit die zugewiesene Flughöhe zu erreichen. Wir flogen ständig in der falschen Höhe, im Pilotenjargon praktisch im „Keller“. Von der vollen Reisegeschwindigkeit waren wir ohnehin weit entfernt. Das ging dann eine Zeit so dahin: Gas rein, ein wenig Höhengewinn, bis die Auspuffrohre erneut zu glühen begannen. Der Blick auf die neuerlich schauderhaften Anzeigen der Abgaswerte. Sofort die Gashebel wieder zurück. Wenn das so weiter ging ... na toll.

Nach und nach fand sich dann eine dauerhaftere, aber dennoch labile Einstellung, die den zeitlichen Abstand zwischen Vollgas und zurück um drei oder vier Minuten verlängerte. Beruhigend war das nicht. Und noch viel zu nahe lag unter uns das dunkle Meer mit hier und da winzigen Lichtpünktchen eines Schiffes. Kribbelnder Schauer lief mir über den Rücken, wenn ich vor meinem geistigen Auge die durch den stürmischen Wind aufgepeitschten, tobenden Wellen sah. Zugegeben, leichte Beklommenheit hab ich schon verspürt. Fein wäre es halt gewesen, wenn jemand ein bisschen Zuspruch gespendet und die nervösen Hände getätschelt hätte.

Die Radarlotsen von der mittlerweile informierten Flugleitstelle Kopenhagen und anschließend auch Hamburg bangten sichtlich um unser Schicksal und empfahlen eine dringende Landung. Aber die Motoren brummten trotz des nervigen Auf und Ab verlässlich und wir hofften, möglichst ohne sonstigen größeren Zwischenfall bis Wien durchzukommen. Weil eben das Flugzeug schon am kommenden Morgen für den bestellten Flug nach Sardinien reserviert war und Lucky Wort halten wollte.

Mal schneller, mal langsamer, je nachdem wie forsch die Gashebel nach vorne geschoben wurden, bohrten sich die Propeller angestrengt durch die Nacht über Norddeutschland. Mit stummer Zuversicht schleppten wir uns wie ein angeschossenes Reh Richtung Österreich. Mein stilles Flehen galt den Motoren: „Ihr seid die allerbesten, die je gebaut wurden, bitte haltet durch.“

Geredet wurde wenig, nur gebannt auf die Anzeigen gestarrt. Fast meinte man, sechsfaches synchrones Herzklopfen zu hören. Seit eineinhalb Stunden waren wir in der unruhigen Luft unterwegs und hatten gerade einmal schwache 380 statt 500 Kilometer hinter uns gebracht. Und anstelle fünftausend waren wir nur dreitausend Meter über dem Boden.

Langsam zog die dunkle Landschaft, nur von den Scheinwerfern der Autos markiert, unter uns durch. Irgendwann in dieser mit spürbarer Nervosität geladenen Stimmung, es war rund 80 Kilometer nördlich Hamburg über Schleswig-Holstein, rief mir Karl aus der hintersten Sitzreihe leise, aber gut vernehmlich zu: „Rudi, sag‘ einmal, beim Hinflug haben die drei kleinen grünen Lichter auf der linken Seite nicht geleuchtet. Hat das eine bestimmte Bedeutung?“

Oha! Das darf aber jetzt nicht wahr sein. Vom Copilotensitz aus sind diese Lampen durch die Motorbedienhebel verdeckt, praktisch „um die Ecke“ und somit nicht im direkten Blickfeld. Ob es ein Wackelkontakt, ein hängengebliebener Schalter oder was auch immer schuld daran gewesen sein mag, es war schlicht die Wurzel unserer misslichen Lage. Ich stupste meinen stets hoch verehrten Instruktor mit seinen tausenden Flugstunden Erfahrung am Ellbogen: „Lucky, siehst du auch das Gleiche wie ich?“ Noch heute erinnere ich mich an seinen ungläubigen, ja fassungslosen Blick.

Einen umgelegten Schalter später glitt die Cessna, ihrer Fesseln entledigt, auf ihre zugewiesene Flugfläche empor und stürmte los auf Heimatkurs. Ihre Motoren klangen jetzt mit beruhigendem Gleichklang in einem satten Sound und verhiessen endlich Sicherheit.

Ab diesem Zeitpunkt durcheilten wir die restliche Strecke bis Passau in Rekordzeit. Resümee: Grüne Lampen sind nicht immer positive Signale. Beim Flugzeug bedeuten diese vor der Landung, die Räder sind draußen und verriegelt. Im Reiseflug erzeugt das ausgefahrene Fahrgestell jedoch eine erhebliche Bremswirkung ähnlich einer versehentlich angezogenen Handbremse. An der Flugschule lernten wir im Fach Physik, dass der Luftwiderstand im Quadrat zur Geschwindigkeit steigt. Ist nebenbei bemerkt, Allgemeinwissen ... (!)

Später ab Passau und durchgehend bis zum Flughafen Wien wurden wir neuerlich übel durchgerüttelt. Immer wieder begleiteten uns Blitze und wie die Kavallerie des Himmels war der Donner im ohnehin nicht gerade leisen Flugzeug deutlich zu hören. Schon aus weiter Entfernung konnten wir im Osten das Aufleuchten einer breiten Wand aus Blitzkaskaden sehen, Anzeichen einer furchteinflößenden Unwetterfront.

Gegen halb vier Uhr früh näherten wir uns dann aus nördlicher Richtung Wiens Flughafen. Die damals einzige Landepiste war nach Ost-West orientiert und im Normalfall starten und landen Flugzeuge gegen die Windrichtung. Nur in unserer Situation war dieses Verfahren unmöglich, weil es einen Anflug von Osten über Bruck an der Leitha bedeutet hätte. Und das war wegen des bei weitem zu hohen Risikos völlig unmöglich. Im Bereich des sogenannten langen Endanfluges wären wir bereits in die Randzone der Gewitterfront eingetaucht. Damit war die reale Gefahr verbunden, in einen besonders gefährlichen, bei Gewittern in Bodennähe plötzlich auftretenden Fallwind zu geraten.

Wegen dieses Risikos riet der Lotse vom Flughafen Wien dringend zu einer Rückenwindlandung. Bei langen Landebahnen auf Flughäfen ist das praktikabel, auf kurzen Pisten droht durch die beträchtlich höhere Geschwindigkeit beim Aufsetzen ein Überschießen des Flugzeugs in das angrenzende Gelände. Mit dem Ergebnis sündhaft hoher Reparaturkosten infolge gestauchter Fahrwerke oder verbogener Propeller. Nicht selten gelingt dann ein unfreiwilliger Kopfstand mit entsprechenden Folgen.

In der noch stockdunklen Nacht, nur die östlich des Flughafens aufflammenden Blitze boten zusätzlich zu der Pistenbefeuerung eine zuckende gespenstische Beleuchtung, kam die Landepiste mit rasend hohem Tempo auf uns zu. Mit tiefem Vertrauen in Luckys Fähigkeiten und der Qualität des Fahrwerks stoben wir dem Boden entgegen. Jetzt war keine Zeit, Bedenken oder gar Ängste aufkommen zu lassen. Hochkonzentriert, im Wissen, dass die nächsten Sekunden maximale Aufmerksamkeit fordern, setzte Lucky den Flieger besonnen auf und vollendete mit diesem perfekten Schlusspunkt unsere Reise zu den Nordmännern. Merkliches Aufatmen allseits und manch stilles Dankgebet zurück Richtung Himmel ... Etwas Hartes war in meinem Mund zu spüren, da musste wohl vom Zusammenpressen der Zähne ein Splitter herausgebrochen sein.

Abschließend sammelte die sonstige Frohnatur mit ernstem Blick ohne große Worte die Reisekosten ein und verabschiedete sich ungewöhnlich schweigsam zur Vorbereitung des Fluges nach Sardinien. Denkbar, dass er sich wegen des Hinweises auf die grünen Lampen in seiner Berufsehre verletzt fühlte.

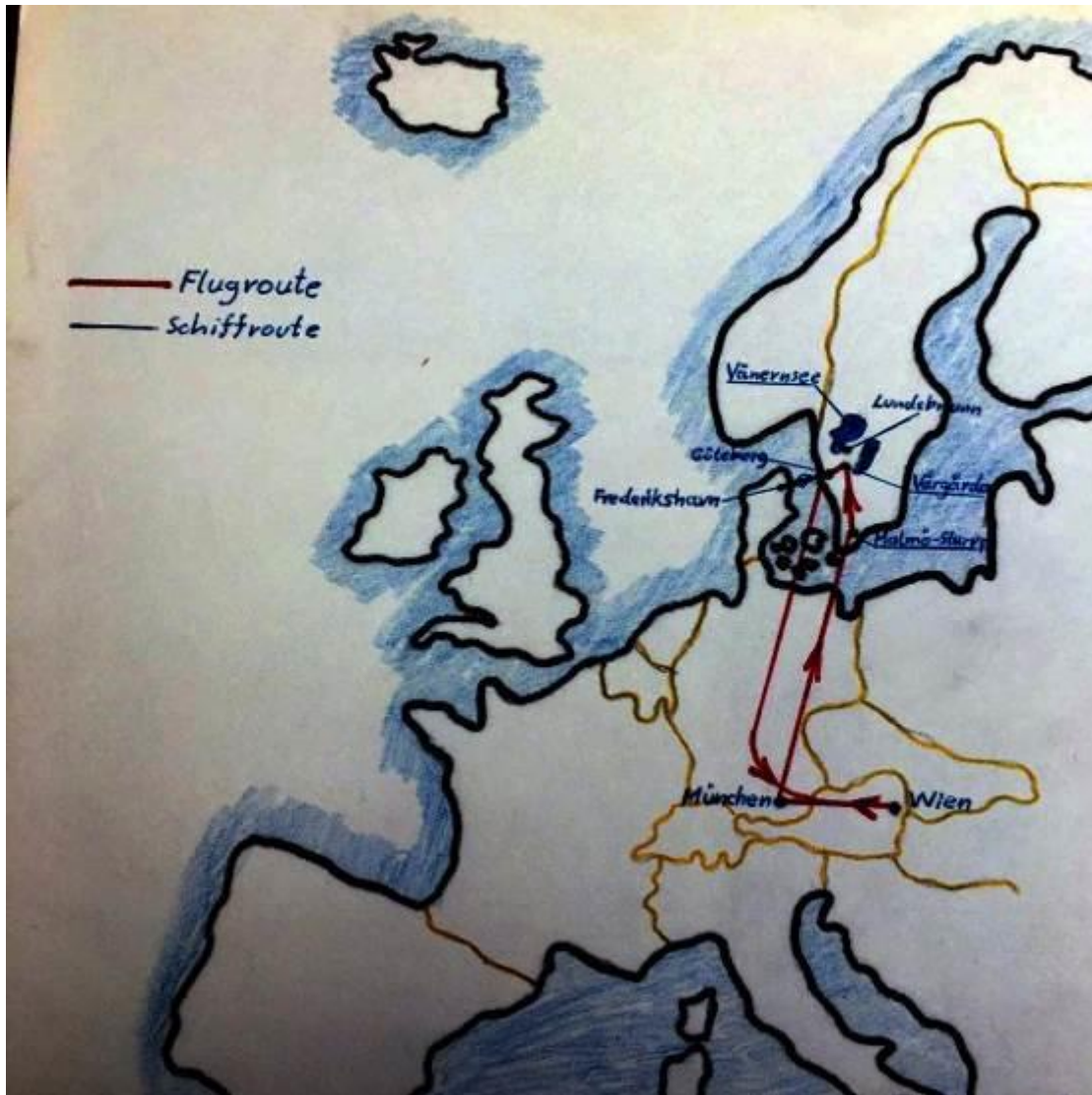
Dessen ungeachtet blieb sein Wirken bei ehemaligen Schülern und Kollegen in höchst wertschätzender Erinnerung. Als Pilot und Fluglehrer galt er in diesem Metier als außergewöhnlicher Meister seines Fachs.

Lange Zeit habe ich versucht, seinen Aufenthaltsort ausfindig zu machen. Von Bekannten aus der Fliegerei hörte man, er lebe in den USA und sei dort als Pilot tätig. Näheres war nicht zu erfahren. Nach Jahren und vielen Versuchen ist es mir aber gelungen, seine aktuelle Wohnadresse herauszufinden. So unglaublich es klingt: Gerade fünfviertel Stunden Autofahrt trennten uns die letzten vier Jahre voneinander. Allerdings sollten bis zum Wiedersehen 43 Jahre vergehen.

Anlässlich dieses Treffens, an das ich kaum mehr glauben mochte, feierten wir bei einem „Mostheurigen“ (Für Nichtösterreicher: Bäuerliche Jausenstation) einen ganzen Nachmittag bis weit in die Nacht hinein. Es würde ein Buch füllen, all die außergewöhnlichen Episoden während Luckys Verbleib in den USA zu erzählen. Er war der Fliegerei treu geblieben, allerdings später als Niederlassungsleiter einer deutschen Fluggesellschaft in Miami, Florida.

Zum Schluss der zutreffende Satz aus Flugkapitän Rudi Rödigs Buch „Der lange Weg nach vorne links“:

„Fliegen besteht aus Stunden um Stunden gähnender Langeweile, unterbrochen von Sekunden lähmenden Entsetzens!“



„Flugplan“ in Kurzform



Lucky mit Bordercollie Briken



...in Aktion



...ich assistiere



Cockpit



Vårgårda sonnig



Vårgårda vorm Gewitter



Wir kommen!



Über den Wolken muss ...



... die Freiheit wohl grenzenlos sein



Unser Quartier



Anne und Hans Olof



Brüder Hans Olof und Ingemar



Nach der Landung...



...köstliches Essen



Verkostung des Spezialtrunks aus dem Alpenland



Spirit from Austria im Topf



Sommarstugan



Das Warten auf's Grillkotelett . . .



. . . war der Mühe wert



Aufbruch zur Seefahrt



Hoffnung auf Abendessen



Petri Heil, Hannes' Minibeute



Einkauf zur Bowle



Fähre nach Dänemark



Rückflug: Adieu Schweden



Cockpit Airbus, Cpt. Hannes, Sohn Mathias und ich

Jahre später . . .



Lucky, ein wenig älter



Hannes geht in Pension

Zurück zu den Wurzeln



Urform der Navigation ...





... und dennoch das Ziel erreicht