

Der Rumflug

Eine folgenreiche Nacht in Wieselburg

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 dichtgemacht hatten, traf man sich bei der damals jedermann bekannten Frank-Bar zu einem letzten Absacker. Quasi der Schlusspunkt nach einem kräftezehrenden Arbeitstag.

Ich gönnte mir eben schnell vor der Heimfahrt noch ein Gläschen Armagnac. Edler französischer Weinbrand mit einer eingelegten Dörrzwetschke.

Süß, süffig, heimtückisch.

Gerade als ich vom Barhocker rutschen wollte, legte sich eine schwere Hand auf meine Schulter:

„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 Typen.

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 gemeinsam mit fünf

weiteren Schülern in das Wissen eingeweiht, wie man ein Flugzeug in die Luft und – mindestens ebenso wichtig – 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 bei einem längeren Schulflug bereits ein wenig zu viel Lässigkeit erlaubte:

„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 am Steuerhorn, gleichzeitig mit einem heftigen Tritt in ein Seitenruderpedal. Worauf sich die Maschine entweder unversehens aufbäumte oder blitzartig mit einer Drehung erdwärts abtauchte. So ein Manöver quittierte die schon ziemlich betagte Cessna 150, unser Schulflugzeug, mit deutlichem Ächzen und Knarzen. Augenblicklich war die volle Aufmerksamkeit wieder 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 jetzt kam die Heimtücke der mit bestem Brandy vollgesogenen Zwetschken zur vollen Wirkung.

Wie’s dann halt so ist: Man redet über die ehemaligen Kollegen aus der Flugschule und darüber, was seit damals alles passiert ist. Mit zunehmend schwererer Zunge vertieften wir uns in weitere, uns denkwürdig erscheinende Ereignisse. Dazu gab mein früherer Aufenthalt in Schweden reichlich Gesprächsstoff her.

Und irgendwo zwischen Armagnac, Flugerinnerungen und schier unglaublichen Knüllern wurde eine bedeutsame Idee geboren: Wir könnten doch einmal meine damaligen Kumpel in Schweden besuchen.

Mit einem tollen Flieger.

Was würden die für Augen machen!

Der ehemalige flaumbärtige Jüngling aus Österreich, zehn Jahre zuvor noch der arme kleine „Österrikere“ – und jetzt mit einem schicken Flugzeug.

Wow.

Was das für ein Auftritt wäre!

In der Morgendämmerung verabschiedeten wir uns mit der Stimmung angemessenen brüderlichen Halbumarmungen und dem Gelöbnis:

„Also Lucky, versprechen wir uns, bis zum nächsten Treffen bestimmt nicht wieder 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 von plötzlicher Müdigkeit überraschten Heimkehrer einsatzbereiten Hängematte. Leider war dieser Platz von der Straße aus einsehbar. Was zur Folge hatte, dass mich die sonntäglichen Kirchgänger beim Ausschlafen beobachten konnten. Um den neugierigen Blicken zu entgehen, flüchtete ich kurzerhand wieder ins Auto. Auf einem einsamen Waldweg fand sich schließlich doch noch ein ruhiges Plätzchen.

Kaum hatte ich allerdings den Sitz umgelegt und mich einigermaßen bequem gebettet, stand ein griesgrämiger Muffel in Gestalt des Revierförsters vor dem Fenster und forderte mich barsch auf, schleunigst zu verschwinden.

Lucky, wie er später erzählte, erreichte mit Not gerade noch den ersten Autobahnrastplatz. Dort stellte er seinen klapprigen Simca 1100 ab, bei dem bereits die halbe Lehne des Fahrersitzes gebrochen war. Er pennte so lange in den Tag hinein, bis ein netter Beamter der Autobahngendarmerie durch das offene Autofenster langte und ihn wachrüttelte.
Er sei bloß auf der Durchreise gewesen und aus völliger Erschöpfung auf diesem Platz dem Schlaf erlegen, behauptete Lucky mit treuherzigem Blick. So endete vorerst eine Nacht, deren Folgen wir beide noch nicht im Entferntesten ahnten.

Aus einer Schnapsidee wird ein “Flugplan”

Knapp eine Woche später klingelte in unserer Küche das grüne Wandtelefon. Handys gab es damals schließlich noch nicht. Luckys Stimme tönte an mein Ohr:

„Sag mal, Rudi, haben wir tatsächlich über einen Flug nach Schweden geredet? Ich bin mir nicht mehr sicher. Die Zwetschken vom Armagnac haben mir offenbar nicht nur den Mund, sondern auch die Ohren verklebt.“ An so ein Gespräch vermochte ich mich zwar ebenfalls nur vage zu erinnern. 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 ihn nur am Montag darauf zeitig am Morgen nach Sardinien überstellen. Das ist Bedingung."

Ups!

So ein Flieger samt Sprit und diverser Überflug- und Landegebühren war trotz günstiger Miete kein Schnäppchen. Und bis kommende Woche mindestens drei oder vier zahlende Mitflieger auftreiben? Es war Anfang Juli 1977. Schon damals zog es die Urlauber überwiegend in den Süden. Italien, Jugoslawien oder Spanien waren angesagt.

Aber Schweden?

Ich kannte niemand, der freiwillig in den womöglich verregneten Norden wollte. Ab sofort galt es daher, Gleichgesinnte zu finden.

Der erste Interessent war Hannes, mein überaus geschätzter Kollege aus der Flugschule. Seine Antwort kam spontan: „Eh klar, dass ich mitfliege!"
Was verständlich war. So eine Gelegenheit lässt sich ein Flugbegeisterter wie er nicht entgehen.

Hannes wurde später Linienpilot und Flugkapitän bei den Austrian Airlines.
Diese Leidenschaft vererbte er übrigens an seinen Sohn Mathias, der ebenfalls als Verkehrspilot bei der Lufthansa sein Brot verdient.

Danach begeisterte ich meinen Bruder Franz. Schon als unbekümmerten Achtzehnjährigen hatte es ihn im Sommer 1961 nach Schweden gezogen. Damals war das für uns – 16 Jahre nach Kriegsende – schlechthin das gelobte Land. Ein eigenes Auto war für einen österreichischen Teenager nahezu ein unerfüllbarer Traum – sofern nicht ein gutbetuchter Papa mithalf.

Franz konnte sich diese für uns kaum vorstellbare Utopie bereits nach eineinhalb Jahren Arbeit in Schweden erfüllen. Weihnachten 1962 fuhr er mit einem gebrauchten, aber schick herausgeputzten, riesengroßen himmelblauen Ford Zephyr 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 allerdings schon spürbar besser geworden. Ich wusste deshalb, dass Franz jede Gelegenheit wahrnehmen würde, Schweden und seine damaligen Freunde wiederzusehen.

„Was hältst du davon, wenn wir mit einem schmucken Flieger gemeinsam unsere Kumpel in Schweden mit einem Besuch überraschen?", fragte ich ihn am Telefon.

Sekundenlang herrschte Stille.

Dann:

„Echt? Meinst du das im Ernst? Dieses Jahr noch?"

„Nicht dieses Jahr – nächste Woche!"

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.

Die waren eindeutig: „In den Ferien geht's nach Spanien!"

Um ihm Schweden schmackhaft zu machen, bedurfte es folglich einiger Winkelzüge, auf die ich auch heute noch lieber nicht näher eingehen möchte. Aber die Sache war entschieden.

Super, geschafft!

Finanziell war der Flug damit erschwinglich und endgültig 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 Köfferchen gepackt. Bloß Karl erschien lediglich mit einer jener damals gerade massenhaft in Verwendung gekommenen Einkaufstaschen aus Plastik. Darin befanden sich eine Unterhose und eine Zahnbürste.

Sonst nichts.

Möglicherweise ging er zu diesem Zeitpunkt innerlich noch immer von einer Reise nach Spanien aus. Aber wir waren froh, dass er überhaupt mitkam. Also fragte niemand nach. Auch wenn wir uns ein klein wenig wunderten.

Am Abflugtag arbeitete Lucky die Flugplanung durch. Beim „Wetterfrosch“ wurden die Flugwetterdaten eingeholt, die Route ausgearbeitet und sämtliche sonstigen Anforderungen abgeklärt. Auch Informationen über den Zoll in Malmö mussten her. Und natürlich galt es, sich mit den Bedingungen am Zielflugplatz vertraut zu machen.

Franz hatte inzwischen unsere schwedischen Freunde verständigt. Einen wirklich unangemeldeten Besuch wollten wir dann doch vermeiden – schließlich hätten sie selbst auf Urlaub sein können. Sie lebten in Lundsbrunn, einem Dörflein mit rund 900 Seelen. In der Nähe wurde kurzerhand ein kleiner privater Flugplatz ausfindig gemacht, auf dem wir landen und die Maschine sicher abstellen durften. Damit war fast alles vorbereitet.

Fast.

Denn jetzt fehlte noch etwas Entscheidendes:

Was bringt man alten Freunden in Schweden eigentlich aus Österreich mit?

Die Antwort sollte unserem Ausflug endgültig seinen Namen geben.

10 Flaschen Rum.

Unsere nächste Aufgabe war eine ausgesprochen wichtige: Damals herrschten dort strenge Einschränkungen beim Kauf alkoholischer Getränke. Und damit gab es für viele Schweden genau genommen nur ein einziges wirklich wertvolles Geschenk aus Österreich:

Rum.

Aber natürlich keinen gewöhnlichen. Es musste schon jener legendäre Stroh-Rum mit seinen 80 Prozent Alkohol sein. Ein Destillat, das sich wunderbar strecken ließ und im hohen Norden offenbar einen ausgezeichneten Ruf genoss. Damit tauchte allerdings ein kleines Problem auf.

Die Einfuhr dieses Hochprozentigen war streng geregelt – und zehn Flaschen davon konnten bei einem schwedischen Zöllner durchaus die Frage aufwerfen, ob wir tatsächlich nur besonders durstige Touristen waren. Ganz geheuer war uns die Sache deshalb nicht. Wenn es ganz schlecht lief, drohten nicht nur eine saftige Strafe und die Beschlagnahmung unserer flüssigen Geschenke. In unserer Fantasie sahen wir bereits das ganze Flugzeug an die Kette gelegt.

Also galt es abzuwägen:

Riesenfreude bei unseren Freunden gegen das Risiko, als Rum-Schmuggler in die Annalen des schwedischen Zolls einzugehen. Wir entschieden uns fürs Abenteuer. Frei nach dem Motto:

No risk, no fun.

Im Rückblick betrachtet war diese Einschätzung möglicherweise ein wenig blauäugig.
Oder anders gesagt: purer Wahnwitz.

Am frühen Nachmittag fanden wir uns am Flughafen Wien-Schwechat ein. Das Fliegen war damals noch etwas weniger von Absperrbändern, Sicherheitskontrollen und sonstigen Hürden begleitet als heute. Wir kauften also im Duty-Free-Shop unsere zehn Flaschen Stroh-Rum und marschierten damit hinaus zur Maschine.

Und da stand sie. Unsere Cessna 310.

Ein schnittiger Vogel auf schlanken Beinen, weiß lackiert und mit feinen roten Zierstreifen versehen. Das hoch aufragende Seitenleitwerk verlieh ihr etwas Elegantes, beinahe Stolzes. Unter den Tragflächen warteten zwei bullige, hubraumgroße Sechszylindermotoren darauf, uns nach Schweden zu tragen.

Knapp 300 PS pro Seite.

Für uns Privatpiloten war das schon eine besondere Faszination.
Der gewohnt solide Volkswagen kontra Ferrari.



Nun stellte sich nur noch die Frage: Wohin mit dem Rum?

Offen im Gepäckraum erschien uns nicht besonders schlau. Dort würde ein neugieriger Zöllner vermutlich als Erstes nachsehen. Lucky wußte schließlich die Lösung. An der Oberseite der beiden Motorgondeln befanden sich flache Gepäckfächer.

Perfekt. Zumindest fast.

Die Rumflaschen waren glücklicherweise nicht rund, sondern flach und ließen sich mit etwas Geschick dort hineinbugsieren. Allerdings nur, wenn man den Deckel nicht ganz so schloss, wie es der Konstrukteur vermutlich vorgesehen hatte.

Wir drückten also vorsichtig nach. Und hofften.
Denn plötzlich kam die nächste Frage auf: Was passiert eigentlich, wenn sich so ein Deckel während des Fluges löst? Zehn Flaschen Stroh-Rum aus einigen tausend Metern Höhe auf dem Weg Richtung Erde? Vielleicht noch auf einen Garten, in dem gerade eine Mutter mit ihrem Kind spielt? Nicht auszudenken. Wir überzeugten uns daher lieber noch einmal davon, dass alles einigermaßen fest saß.

Anschließend wurde es ernst. Ein Flugzeug ist schließlich kein Auto, bei dem man einsteigt, den Schlüssel umdreht und losfährt. Vor jedem Flug sind eine Reihe festgelegter Kontrollen durchzuführen.

Außen. Innen.

Instrumente. Ruder.

Treibstoff. Motoren.



Alles wird geprüft. Zur eigenen Sicherheit – und zu jener der Menschen, über deren Köpfe man später hinwegfliegt. Erst wenn sämtliche Punkte abgearbeitet sind, bittet man den Towerlotsen um die Genehmigung zum Anlassen der Motoren. Laufen diese sauber, folgen weitere Checks.

Dann Rollfreigabe. Und schließlich:

Startfreigabe.

Hannes und ich besaßen damals Pilotenlizenzen für den Sichtflug. Diese Reise wurde allerdings nach Instrumentenflugregeln durchgeführt, weshalb Lucky als erfahrener Berufspilot das Kommando führte.

Jetzt ging’s los.

Die beiden Maschinen brummten noch sanft, während wir zur Startbahn rollten – wenige Minuten später hob unsere kleine österreichische Expedition dann mit dröhnenden Motoren Richtung Norden ab.

Die erste Etappe führte nach München-Riem. Wenig aufregend. Der Zwischenstopp hatte einen einzigen Zweck: billiger tanken. Flugzeugmotoren sind nämlich ausgesprochen durstige Gesellen. Pro Motor und Stunde verschwanden locker 45 Liter oder mehr aus den Tanks.

Bei annähernd 400 Litern Fassungsvermögen macht sich ein kleiner Preisunterschied durchaus bemerkbar. Vorausgesetzt, die Landegebühr frisst die Ersparnis nicht gleich wieder auf.

Nach dem Auftanken lag nun der große Sprung vor uns: Malmö. Rund 870 Kilometer. Geplante Flugzeit knapp drei Stunden. Reisegeschwindigkeit ungefähr 340 Kilometer pro Stunde. So zumindest die Theorie.

Anfangs glitt die Cessna ruhig über die sanften Anhöhen der vielfach landwirtschaftlich geprägten deutschen Landschaft. Die Motoren schnurrten gleichmäßig, unter uns zogen Hügel, Felder, Wälder und Städte durch. Alles lief wie vorgesehen. Doch nördlich von Hamburg begann sich das Bild zu verändern. Vor uns wurden die Wolken dunkler. Dann noch dunkler. Und schließlich türmte sich eine grauschwarze Wand auf, die schon von Weitem nichts Gutes verhieß. Noch lag bis Malmö ungefähr gut eine Flugstunde vor uns.

Die großen Verkehrsmaschinen konnten hoch über solchen Wetterzonen fliegen. Wir nicht. Wir flogen geradewegs hinein. Sekunden später war es mit der gemütlichen Reise vorbei. Böen packten unsere Maschine, schubsten sie nach links und rechts, hoben sie an und drückten sie gleich darauf wieder nach unten. Wie ein kleiner Kutter in wild aufgewühlter See schlingerten wir durch eine brodelnde Masse aus Wolken und Regen.

Teilweise waren nicht einmal mehr die Enden der Tragflächen zu erkennen. Der Regen prasselte gegen die Frontscheibe, als würde jemand mit einem Maschinengewehr auf uns feuern. Und hin und wieder züngelten grelle Blitze in Richtung Flugzeug durch das Grau.



Es gibt Augenblicke, da wünscht man sich als Pilot einen etwas langweiligeren Himmel. Dieser gehörte eindeutig dazu.

Trotz allem brachte Lucky die Cessna sicher nach Malmö-Sturup.

Wir landeten in einem gewaltigen Gewitterregen. Windböen peitschten das Wasser über die Betonflächen des Flughafens, überall standen Pfützen, und wir waren froh, einigermaßen trockenen Fußes ins Terminal zu kommen. Nun allerdings wartete eine Prüfung, die uns fast mehr beschäftigte als das Wetter.

Der Zoll.

Unsere zehn Flaschen. Die streng blickenden Beamten in ihren blaugrauen Uniformen standen schon bereit. Der Grenzpolizist stempelte zunächst der Reihe nach unsere Reisepässe. Dann nickte er den beiden Zöllnern zu.

Jetzt waren sie dran. Allseitiges Knieschlottern.

War's das jetzt?

Die beiden Männer blickten hinaus zum Fenster.

Es schüttete wie aus Eimern.

Wind fegte um den Flughafen.

Sie kratzten sich unter ihren schrägen Käppis die Köpfe und wechselten einige Worte. Franz verstand natürlich jedes davon. Offenbar bestand irgendeine Dienstvorschrift, nach der eine Kontrolle bei einem solchen Wolkenbruch nicht zwingend im Freien durchgeführt werden musste. Oder zumindest verstanden wir es so.

Die beiden Beamten sahen noch einmal hinaus. Dann zu uns. Dann wieder hinaus.
Und beschlossen schließlich, dass eine gründliche Untersuchung unserer Maschine unter diesen Umständen entbehrlich sei. Wir durften weiter. Kein Gepäckfach wurde geöffnet. Keine Flasche entdeckt. Kein Flugzeug beschlagnahmt. Wir waren durch.

Normalerweise wäre man bei diesem Wetter natürlich vernünftig gewesen und hätte gewartet. Wir hingegen hatten gerade das Gefühl, dem schwedischen Zoll in letzter Sekunde entwischt zu sein. Also lautete unsere hochwissenschaftliche Wetterentscheidung:

Nichts wie weg!

Bevor die Beamten womöglich ihre Meinung änderten. Außerdem schien es draußen tatsächlich, ein ganz klein wenig, heller zu werden. Franz rief noch schnell bei seinem Freund Hans Olof an und meldete unsere ungefähre Ankunftszeit. Vor uns lagen noch knapp 300 Kilometer.

Die Wetterlage blieb labil. Doch die Erleichterung über den glücklich überstandenen Zoll verwandelte unsere Nervosität allmählich wieder in berauschende Vorfreude.

Yippiee …

Hans Olof, Anne, Ingemar – wir kommen!

Unter uns breitete sich Schweden aus.



Wälder.

Seen.

Dazwischen immer wieder kleine Lichtungen und Ansiedlungen. Nur hing die Wolkendecke noch immer tief über der Landschaft und öffnete sich lediglich stellenweise. Das machte die Suche nach unserem Zielflugplatz nicht gerade einfacher. Vårgårda war kein großer Verkehrsflughafen mit kilometerlangen Landebahnen und riesigen Gebäuden. Wir suchten einen kleinen Betonstreifen irgendwo inmitten der schwedischen Landschaft. Aus der Luft nicht unbedingt das auffälligste Objekt der Welt.

Glücklicherweise gab es dort ein Funkfeuer als Navigationshilfe. Ohne dieses System hätte die Suche unter den gegebenen Wetterbedingungen leicht zu einer ganz eigenen Geschichte werden können. Mittlerweile lag der Flugplatz bereits im diffusen Dämmerlicht.

Unsere Freunde warteten unten.

Später erzählten sie uns, dass sie zunächst nur ein tiefes Brummen aus den Wolken gehört hätten. Zu sehen war nichts. Sie spähten zum Himmel. Suchten nach Lichtern. Dann wurde das Motorengeräusch lauter. Und plötzlich schlüpfte unsere Cessna aus dem grauen Gewölk. Genau dort, wo sie erscheinen sollte.



Im letzten Augenblick blitzten auch noch die starken Lampen der Landebahnbefeuerung auf.

Ein anwesender Pilot hatte sofort begriffen, was da aus den Wolken kam, und die Beleuchtung eingeschaltet.

Lucky setzte die Maschine sauber auf.

Nach all dem Gewitter, dem Zoll und der Suche nach diesem kleinen Flugplatz standen wir tatsächlich in Schweden. Mit allen Passagieren.

Mit dem Flugzeug.

Und – nicht ganz unwichtig – mit sämtlichen zehn Flaschen Rum.

Lucky war der gefeierte Held der Stunde. Und er durfte sich unsere Anerkennung für diese fliegerische Leistung durchaus gefallen lassen. Nun begann der angenehmere Teil der Reise.

Hans Olof und Anne Jakobsson hatten für den Abend groß aufgetischt und ein opulentes Essen vorbereitet. Nach und nach kamen Freunde und Nachbarn dazu.



Und natürlich hatte sich bereits herumgesprochen, dass die Österreicher etwas Besonderes mitgebracht hatten.

Etwas Hochprozentiges.

Etwas Begehrtes.

Etwas, das man in Schweden nicht einfach so im nächsten Geschäft kaufen konnte.

Die Spannung stieg.

Wann würde die erste Flasche geöffnet?

Schließlich war es so weit.

Feierlich wurde eines unserer kostbaren Mitbringsel hervorgeholt.

Der Rum hatte sein Ziel erreicht.

Unbeschadet. Unentdeckt.

Und für die Schweden begann nun die erste Verkostung des geheimnisvollen **„Spirit from Austria“**. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten:

Das war erst der Anfang.

Nach und nach kamen Nachbarn und Freunde dazu. Die Stimmung war herzlich, gelöst – und bei einigen Gästen offenbar auch von einer gewissen Neugier getragen.

Die erste Flasche Stroh-Rum wurde feierlich geöffnet. Für schwedische Gaumen war dieses 80-prozentige Höllenwasser natürlich nicht in Reinform gedacht.

Bei uns verwendete man Stroh-Rum eher in der Zuckerbäckerei zum Aromatisieren oder bei Omas zum Konservieren von Kirschen, Pflaumen und Pfirsichen. Gelegentlich fand er auch als scharfes Hausmittel gegen allerlei Wehwehchen Verwendung. Zum genussvollen Trinken war er, vorsichtig formuliert, nur bedingt geeignet.

Die Schweden wussten sich allerdings zu helfen.



Mit einer Flüssigkeit, die offenbar nur ihnen als passende Verdünnung bekannt war, wurde das Zeug auf eine halbwegs menschliche Trinkstärke gebracht und herumgereicht.

Es schmeckte. Sehr sogar.

Und die Stimmung stieg merklich.

Damit war der erste Abend in rumseliger Stimmung zu Ende gegangen.

Am nächsten Tag ging es in eine typische schwedische Sommarstuga.



Wer es in Schweden zu so einem kleinen Sommerhaus bringt, darf sich glücklich schätzen.

Meist liegt es irgendwo inmitten der Natur, nicht selten direkt an einem See, umgeben von Wald, Ruhe und jener skandinavischen Gelassenheit, die einem Städter schon nach wenigen Minuten verdächtig angenehm vorkommt.

Natürlich gehörte auch ein Motorboot dazu.

Also beschlossen wir, vor dem Grillen noch rasch einige Fische fürs Abendessen zu fangen. So jedenfalls der Plan. Petri Heil stellte sich jedoch nicht besonders begeistert ein.

Außer Hannes, der ein etwas dürres Hechtlein aus dem Wasser zog, blieb unser Fangerfolg überschaubar.







Also mussten eben doch wieder Koteletts und Würstchen auf den Grill.

Zum Hinunterspülen gab es kistenweise schwedisches Leichtbier. Stärkere Sorten waren aufgrund der dortigen Alkoholpolitik entweder schwer erhältlich oder nur in homöopathischen Dosen über den staatlichen Alkoholvertrieb zu bekommen.

Für uns war das zunächst etwas gewöhnungsbedürftig. Für die Schweden offenbar nicht.



Der Abend verlief jedenfalls ausgesprochen harmonisch.

Franz plauderte unentwegt auf Schwedisch über alte Zeiten. Ich verstand noch recht viel, aber beim flüssigen Mitreden wurde es mit der sprachlichen Wendigkeit schon mager. Also behalfen wir uns mit einer bunten Mischung aus Schwedisch, Englisch und jener universellen Sprache, die bei guter Stimmung ohnehin jeder versteht.

Irgendwann saßen wir am See, die Sonne hing tief über dem Wasser, und alles wirkte wunderbar friedlich.

Fast zu friedlich.

Denn der nächste Tag sollte zeigen, dass unser österreichischer Beitrag zur Völkerverständigung noch einiges an Sprengkraft besaß.

Irgendjemand aus unserer Runde hatte die Idee:

„Wir machen eine Bowle!“

Aber natürlich keine gewöhnliche.

Eine ganz besondere.

Mit unserem wundersamen Elixier aus Österreich. Quasi ein kulinarischer Beitrag zur internationalen Verständigung. Also marschierten wir am nächsten Morgen in den einzigen Lebensmittelladen des Ortes.



Eingekauft wurden sämtliche Dosen mit eingelegten Früchten, die aufzutreiben waren.

Dazu einige Flaschen Sekt. Sodawasser war im Hause Jakobsson ohnehin vorhanden.

Jetzt fehlte nur noch ein Gefäß. Wir baten Anne um den größten Topf, den sie finden konnte. Sie brachte ein Prachtexemplar. Gut zehn Liter Fassungsvermögen.

Perfekt.

Nun kam Luckys spezielles Fachwissen zum Einsatz.

Sein Vater betrieb damals die Kantine der Flugschule, und Lucky hatte dort offenbar nicht nur gelernt, Flugschüler zu quälen, sondern auch allerlei lukullische Spezialitäten

zusammenzubrauen. Also kamen Früchte, Saft, Sekt, Sodawasser – und zunächst zwei Flaschen Rum – in den großen Topf.

Das Ganze wurde sorgfältig verrührt und anschließend in den kühlen Keller gestellt. Dort sollte die Bowle in Ruhe ihr volles Aroma entwickeln. Soweit der Plan.

Hans Olof dürfte sich am Nachmittag zu einer geheimen Kostprobe hinreißen haben lassen. Und offenbar befand er das Ergebnis für verbesserungswürdig. Zwei Flaschen Rum?

Viel zu wenig.

Also ergänzte er die Mischung eigenmächtig um eine weitere. Damit nahm das Unheil seinen Lauf. Denn diese Bowle war tückisch.

Sehr tückisch.

Die Früchte und der süße Saft nahmen dem Achtzigprozentigen seine Schärfe. Der Sekt brachte Frische. Das Sodawasser Leichtigkeit. Und das Ganze schmeckte dadurch ungefähr so harmlos wie eine etwas kräftigere Brauselimonade. Nur dass Brauselimonade normalerweise nicht drei Flaschen 80-prozentigen Rum enthält.

Am Abend trafen immer mehr Gäste ein.

Das halbe Dorf schien neugierig auf das geheimnisvolle Spezialgetränk aus dem Alpenland. Anfangs wurde vorsichtig gekostet.



Ein Schlückchen.

Noch eines.

Dann vielleicht ein zweites Glas.

„Mmmm …“

„Interessant.“

„Fruchtig.“

„Frisch.“

„Vielleicht ein wenig stärker als Limonade.“



Natürlich lässt sich das volle Bouquet eines Getränkes anhand von ein oder zwei Gläschen kaum beurteilen. Es braucht Vergleichswerte. Viele Vergleichswerte.

Also wurden die Gläser nach und nach voller. Aus vorsichtigem Nippen wurde herzhaftes Trinken. Und irgendwann wanderte der Schöpflöffel direkt vom Topf ins Glas. Besonders begehrt waren bei den Damen die bunten Fruchtstücke.

Aprikosen. Beeren. Pfirsiche. Alles wunderbar süß, aromatisch und bestimmt auch gesund.

Mit zunehmender Verkostungsdauer wurden die Früchte immer großzügiger aus dem Topf gelöffelt. Was dabei niemand bedachte: Diese Früchte hatten mittlerweile mehr Alkohol aufgenommen als so mancher ausgewachsene Schnaps.

Der „Spirit from Austria“ zeigte Wirkung.

Und zwar nachhaltig.

Die zunächst eher zurückhaltenden Schweden wurden zunehmend lebhafter. Gespräche lauter. Lachen häufiger.

Und irgendwann erklangen alte schwedische Volkslieder, die vermutlich schon zu Wikingerzeiten besser nach dem dritten Glas funktioniert hatten. Einige Gäste verschwanden zwischendurch hinter den Büschen, um sich von Teilen des süßen Genusses wieder zu trennen.

Eruptiv, versteht sich.

Zu guter Letzt war offenbar ein beträchtlicher Teil der Gesellschaft sternhagelvoll. Und wie wir später erfuhren, soll es bei manchen sonst eher zurückhaltenden Paaren an diesem Abend zu durchaus bemerkenswerten emotionalen Entgleisungen gekommen sein.
Wir Österreicher konnten nur staunen, welche völkerverbindende Kraft in einer Flasche Stroh-Rum stecken konnte. Oder in drei.

Am nächsten Morgen war die Stimmung merklich gedämpfter. Nicht nur wegen diverser schwerer Köpfe. Der Familienhund war verschwunden. Briken, ein kluger Bordercollie und

Liebling des Hauses, war nirgends zu finden. Es wurde gerufen. Gepfiffen. Gesucht. Die kleine Ana weinte bitterlich um ihren Gefährten.

Stundenlang keine Spur. Bis Ingemar plötzlich ein dünnes Rinnsal bemerkte, das sich unter einem Bett hervorschlängelte. Dazu leises Seufzen. Und Schmatzen. Das Bett wurde weggeschoben.

Und da lag er. Briken. Mitten in einer Lache aus bereits einmal verdautem „Obstsalat“.

Brrr …

Offenbar hatte auch er sich im Laufe des Abends einige besonders gehaltvolle Früchte gegönnt. Damit war der Hund wiedergefunden. Und gleichzeitig endgültig bewiesen:

Unsere Bowle hatte wirklich niemanden verschont.



Lucky mit Briken

Am folgenden Morgen ließen wir es etwas ruhiger angehen.

Aus sehr verständlichen Gründen. Unser Tagesziel war diesmal Göteborg. Von dort wollten wir mit der Fähre über das Kattegat nach Frederikshavn in Dänemark übersetzen.



Die Fahrt zur Küste führte durch jene typisch schwedische Landschaft, die sich tief in meine Erinnerung eingeprägt hat.

Uralte Mischwälder aus Fichten und Föhren. Durchlichtet durch Birken mit ihren hellen Stämmen. Dazwischen Wiesen. Und ungezählte Seen. Dieses Abwechslung ergab jene ganz eigene Stimmung des Nordens.

Und auf der Strecke diese typisch nordischen roten Holzhäuser mit weißen Fensterrahmen, die sich harmonisch in das satte Grün einfügten.

An nahezu jeder Ortsein- und Ausfahrt flatterte die schwedische Fahne mit ihrem gelben Kreuz auf blauem Grund. Kilometer um Kilometer dieselbe ruhige, beschauliche Landschaft. Nach den turbulenten Tagen tat diese Gleichförmigkeit ausgesprochen gut.

Die Fähre zwischen Schweden und Dänemark war damals – und ist es vermutlich heute noch – eine Mischung aus Verkehrsmittel, Restaurant und schwimmender Bar.

Besonders beliebt: zollfreie Spirituosen.

Die dreieinhalbstündige Überfahrt bot ausreichend Gelegenheit, diese Vorzüge gründlich zu testen. Mancher Passagier verließ das Schiff bei der Rückkehr nach Göteborg deutlich schwankender, als es der Seegang erfordert hätte.

Auch unser Karl nutzte die Reise auf seine Weise. Als begeisterter Hobbyzocker setzte er sich an einen Spielautomaten und gewann tatsächlich einige Kronen. Ein schöner Erfolg. Allerdings nur von kurzer Dauer. Denn der Gewinn wurde anschließend in zehn Gläschen hervorragenden Whisky investiert. Mitnehmen konnte man das Geld oder den Whisky ohnehin nicht.

Nach sieben Stunden Schifffahrt hin und zurück und weiteren rund 150 Kilometern Heimfahrt kamen wir gegen Mitternacht wieder an. Ein ruhiger Ausflug. Gemessen an dem, was uns am nächsten Tag noch bevorstand. Denn nun begann der Rückflug. Und mit ihm jener Teil der Reise, den ich bis heute nicht vergessen habe.

Am nächsten Tag hieß es Abschied nehmen. Nach einem späten Frühstück



verabschiedeten wir uns herzlich von Anne und Hans Olof. Ingemar, der jüngere Bruder unseres Gastgebers, wollte uns auf dem Rückflug nach Österreich begleiten.
Die Strecke führte zunächst nach Göteborg-Torslanda. Das Wetter auf diesem ersten Abschnitt war ruhig.

Fast zu ruhig.

Denn wir wussten noch nicht, dass uns der eigentliche Höhepunkt der Reise erst bevorstand. In Göteborg wurde wieder getankt,

Papierkram erledigt und alles für den langen Heimflug vorbereitet.

Bis schließlich sämtliche Kontrollen abgeschlossen waren, war es bereits gegen zehn Uhr abends.
Lucky teilte mir den Platz als Copilot zu.

Meine erste Aufgabe bestand darin, aus dem Jeppesen-Register die richtige Abflugroute herauszusuchen. Kein Problem. Dachte ich. Während wir Richtung Startbahn rollten, fragte der Towerlotse, welche der beiden möglichen Abflugrouten wir gewählt hätten. Lucky sah zu mir.

Ich antwortete prompt. Und falsch.

Im Dämmerlicht hatte ich das Abflugblatt mit dem Anflugblatt verwechselt. Lucky trat hart auf die Bremse. Ein kurzer Ruck ging durch die Maschine. Vom linken Sitz kam ein Gemurmel, dessen genauer Wortlaut wohl besser im Cockpit verbleibt.

Das ging ja prima los.

Wenig später kam endlich die Freigabe:

„Cleared for takeoff.“

Beide Gashebel nach vorne.

Knapp 600 PS röhrten auf, die zwei Motoren packten den Flieger und beschleunigten die Fuhre deutlich spürbar vorwärts. Unsere vollgetankte Cessna war mit sechs Personen samt Gepäck allerdings schwer beladen und brauchte einen gehörigen Anlauf. Dann löste sie sich von der Bahn. Nach dem Abheben betätigte Lucky den Schalter zum Einfahren des Fahrwerks. Ich stellte danach die Landeklappen zurück auf die Neutralposition.

Alles schien normal. Noch.

Vor uns lag das Kattegat. Unter uns schwarzes Wasser. Über uns eine für diese Jahreszeit ungewöhnlich dunkle Nacht. Wir sollten bereits kurz nach dem Start eine vorgegebene Höhe erreicht haben.

Nur:

Die Maschine wollte nicht steigen. „Glaubst du, wir sind zu schwer?“, fragte ich Lucky.
Er blieb gelassen. „Mit der Beladung und dem vielen Sprit kämpft er halt ein bisschen. Im Steigflug verbraucht er ohnehin ordentlich.“ Also weiter.

Doch die Cessna quälte sich.

Zu viel Gas – und die Motoren wurden erschreckend heiß. Durch die Öffnungen der Motorverkleidung konnte ich die glühenden Auspuffrohre sehen. Die Abgastemperaturen kletterten in Bereiche, die man als Pilot lieber nicht längere Zeit beobachtet.

Gas zurück. Temperatur hinunter.

Wieder mehr Gas. Ein wenig Höhengewinn.

Wieder zu heiß. Gas zurück.

So ging das Minute um Minute. Und wir flogen ständig viel zu tief.

Im Pilotenjargon:

im Keller.

Der Lotse bemerkte natürlich, dass etwas nicht stimmte. Er bot an, uns zurück nach Göteborg zu führen. Lucky antwortete, wir seien gerade dabei, die Motoren für die richtige Flughöhe einzustellen. Das war nicht ganz falsch. Aber beruhigend war es auch nicht.

Unter uns lag noch immer das dunkle Meer. Vereinzelt kleine Lichtpunkte von Schiffen.

Sonst nichts.

Wenn ich mir vorstellte, wie einige hundert oder tausend Meter tiefer in der Dunkelheit die See tobte und meterhohe Wellen aufpeitschten, lief mir ein leichter Schauer über den Rücken. Ein wenig Zuspruch hätte in diesem Moment nicht geschadet. Vielleicht ein freundliches Wort. Oder jemand, der einem kurz die nervösen Hände tätschelt.

Doch dazu war niemand in Stimmung.

Die Lotsen in Kopenhagen und später Hamburg wurden zunehmend unruhig. Mehrfach kam die Empfehlung:

Landen.

Lucky lehnte ab. Die Motoren liefen ja und die Propeller bohrten sich leicht angestrengt durch die Dunkelheit über Deutschland. Zudem wollte Lucky die Maschine verlässlich rechtzeitig nach Wien bringen, weil sie am nächsten Morgen bereits für einen Flug nach Sardinien eingeplant war. Also weiter.

Mal etwas schneller. Mal langsamer.

Gas rein. Gas zurück.

Wieder etwas Höhe. Nochmals Überhitzung.

Wieder Sorge.

Die Cessna kämpfte sich wie ein angeschossenes Reh durch die Nacht. Ich starrte auf die Motorinstrumente und dachte nur: Bitte haltet durch. Ihr seid die besten Motoren, die je gebaut wurden. Nur noch ein bisschen. Geredet wurde kaum noch. Man hörte fast das gemeinsame Herzklopfen. Nach eineinhalb Stunden hatten wir gerade einmal rund 380 Kilometer geschafft. Geplant wären etwa 500 gewesen. Und statt auf viertausend Metern flogen wir nur bei etwa zweieinhalbtausend.

Dann, irgendwo über Schleswig-Holstein, meldete sich plötzlich Karl aus der hintersten Sitzreihe.

Leise. Fast beiläufig.

„Rudi, sag einmal … beim Hinflug haben die drei kleinen grünen Lichter links nicht geleuchtet. Hat das eine bestimmte Bedeutung?“

Ich sah hin. Drei grüne Lampen. Mir wurde heiß.

Vom Copilotensitz aus waren sie durch die Konsole mit den Bedienhebeln der Motoren fast verdeckt. Ich stupste Lucky am Ellbogen.

„Lucky … siehst du auch das Gleiche wie ich?“

Sein Blick war unvergesslich. Ungläubig. Fassungslos.

Dann griff er zum Schalter. Ein einziger Handgriff.

Und plötzlich veränderte sich die Maschine. Sie wurde leicht. Freier.
Wie von einer unsichtbaren Bremse gelöst.

Die Cessna begann zu steigen. Die Geschwindigkeit nahm zu. Die Motoren liefen ruhiger. Die Temperaturen normalisierten sich. Die Maschine stürmte endlich auf ihre vorgesehene Flughöhe. Wir hatten die Ursache gefunden. Das Fahrwerk war seit Göteborg die ganze Zeit ausgefahren geblieben.

Die drei grünen Lichter bedeuteten: Fahrwerk ausgefahren und verriegelt. Vor einer Landung ein beruhigendes Signal. Im Reiseflug dagegen ungefähr so sinnvoll wie eine angezogene Handbremse auf der Autobahn. Mit entsprechendem Luftwiderstand. Nebenbei bemerkt: An der Flugschule hatten wir im Fach Flugphysik gelernt, dass der Luftwiderstand im Quadrat zur Geschwindigkeit steigt. Allgemeinwissen.

Ab diesem Moment flog die Cessna plötzlich wieder so, wie man es von ihr erwartete. Wir machten die verlorene Zeit nahezu unbeschwert wett. Die Erleichterung im Cockpit war mit

Händen zu greifen. Doch der Wettergott war mit uns noch nicht fertig. Ab Passau wurden wir erneut kräftig durchgeschüttelt. Blitze zuckten durch die Nacht. Selbst der Donner, die Kavallerie des Himmels, war im ohnehin lauten Flugzeug deutlich zu hören.

Im Osten lag eine von Blitzen durchzogene flammende Wand aus ineinander greifenden Gewitterzellen. Und genau dort befand sich Wien. Gegen halb vier Uhr morgens näherten wir uns dem Flughafen. Die damalige Landebahn verlief ungefähr Ost-West. In der Regel landet man gegen den Wind. In unserem Fall hätte das bedeutet, von Osten her anzufliegen. Genau dort aber stand die Gewitterfront. Dabei plötzlich auftretende Fallwinde sind aber unberechenbar und gefährlich. Der Towerlotse empfahl dringend eine Landung mit Rückenwind.

Auf einer langen Flughafenpiste machbar. Auf kurzen Bahnen wäre so etwas keine besonders attraktive Idee gewesen. Mehr Geschwindigkeit beim Aufsetzen. Längerer Bremsweg. Und im schlimmsten Fall endet das Ganze irgendwo dort, wo die Landebahn längst aufgehört hat.

Im Osten zuckten Blitzkaskaden und erhellten gespenstisch die stockdunkle Nacht. Vor uns leuchtete die Pistenbefeuerung. Wir kamen schnell. Rasend schnell. Jetzt gab es kein Zaudern mehr, Lucky konzentrierte sich auf die kommenden Sekunden.
Wir vertrauten ihm.

Die Bahn schoss auf uns zu. Aufsetzen. Bremsen. Noch mehr bremsen. Dann rollten wir aus. Merkliches Aufatmen.

Und vermutlich mehr als ein stilles Dankgebet Richtung Himmel. Ich spürte plötzlich etwas Hartes im Mund. Beim Zusammenpressen der Zähne musste sich wohl ein kleines Stück gelöst haben. Der Rumflug war zu Ende.

Fast.

Lucky sammelte nach der Landung ungewöhnlich schweigsam die Reisekosten ein. Seine sonstige Fröhlichkeit war verschwunden. Vielleicht nagte an ihm der Umstand, dass ausgerechnet die drei grünen Lichter die Ursache für unsere stundenlange Quälerei gewesen waren. Vielleicht war es auch einfach die Müdigkeit. Oder Routine. Schließlich musste er sich wenige Stunden später bereits wieder auf den Weg nach Sardinien machen.

Was immer es war:

An seiner Wertschätzung änderte das nichts. Lucky blieb für uns und viele seiner ehemaligen Schüler ein außergewöhnlicher Pilot und Fluglehrer. Einer jener Menschen, die einem etwas beibringen, das weit über die geforderte Qualifizierung hinausgeht.

Jahre vergingen. Jahrzehnte. Irgendwann verlor sich seine Spur. Man hörte, er lebe in den USA. Vielleicht arbeite er dort als Pilot. Genaueres wusste niemand. Immer wieder versuchte ich herauszufinden, wo er geblieben war. Ohne Erfolg. Bis es mir schließlich gelang. Und dann kam eine jener Überraschungen, die das Leben selbst manchmal besser inszeniert als jeder Schriftsteller:

Lucky lebte gar nicht am anderen Ende der Welt. Nach seiner Rückkehr wohnte er nur fünfviertel Autostunden von mir entfernt. Vier Jahre lang waren wir uns so nahe, ohne voneinander zu wissen. Bis zu unserem Wiedersehen waren 43 Jahre vergangen.



Als wir uns endlich wieder trafen, saßen wir bei einem Mostheurigen. Nur für Nichtösterreicher erklärt: eine bäuerliche Jausenstation.

Aus einem kurzen Wiedersehen wurde ein ganzer Nachmittag.

Dann Abend. Dann die halbe Nacht. Zu erzählen gab es unglaubliche Ereignisse aus seinem Leben in de USA. Mehr als genug.

Lucky war der Fliegerei treu geblieben. Später hatte er nicht mehr hauptsächlich im Cockpit gearbeitet, sondern als Niederlassungsleiter einer Fluggesellschaft in Miami, Florida. Seine Geschichten aus dieser Zeit hätten vermutlich für ein eigenes Buch gereicht.

Auch Hannes blieb bis zu seiner Pensionierung der Fliegerei verbunden. Am letzten Tag nach vielen Jahren und tausenden unfallfreier Flugstunden noch ein Abschiedstörtchen.





Heute fliegt Hannes, mittlerweile im Ruhestand, ohne Stress und mit ungebrochener Freude und Begeisterung Segelflugzeuge und kleine Privatmaschinen.

Jahrzehnte nach unserem abenteuerlichen Schwedenflug saß ich kurz vor dem Abschluss seines Berufslebens gemeinsam mit ihm und seinem Sohn Mathias im Cockpit eines Airbus A320 auf dem Weg nach Kopenhagen.

Manche Erinnerung kam da wieder hoch …
Plötzlich war vieles wieder da. Die Flugschule. Die alten Stimmen. Der Geruch eines Cockpits. Und natürlich die Erinnerung an drei kleine grüne Lichter. Heute, wenn ich an diesen Flug zurückdenke, frage ich mich manchmal:

Wie viel Unbekümmertheit erlaubt die Bestimmung einem Menschen eigentlich?

Und wie viel Glück darf er in Anspruch nehmen?

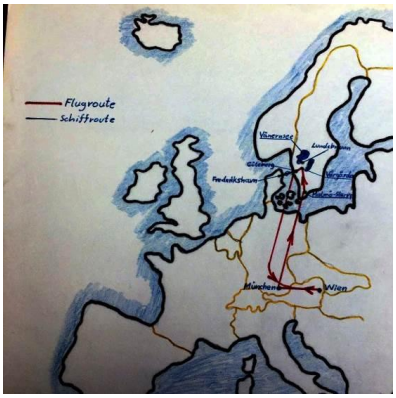
Wahrscheinlich mehr, als man später wahrhaben möchte. Aber genau daraus entstehen manchmal jene Geschichten, die einem ein Leben lang bleiben. Geschichten, bei denen man Jahrzehnte später noch weiß, wie die Motoren klangen.

Wie sich die Luft anfühlte. Wie dunkel das Meer unter einem war. Und wie drei winzige grüne Lämpchen plötzlich die ganze Welt verändern konnten. Vielleicht beschreibt kaum ein Satz das Fliegen besser als jener, den Flugkapitän Rudi Rödig seinem Buch “*Der lange Weg nach vorne links”* vorangestellt hat:

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

Nach diesem Rumflug wusste ich ziemlich genau, was damit gemeint war.

Kostbare Erinnerungungen



Die Route



Adjö Schweden



Copilot Rudi



Anne und Hans Olof



Haus Jakobsson



Die Rumlieferanten



Urform der Navigation



Ziel erreicht