Einleitung

Gleich in doppelter Hinsicht lässt sich beim Thema Flugreisen den guten alten Zeiten nachtrauern. Zum einen konnte man noch ohne schlechtes Gewissen ein Flugzeug besteigen, zum andern schien die Welt des Flugverkehrs noch weitgehend ungestört zu funktionieren. Denn im Vergleich zu dem heutzutage in den Medien gemeldeten Ungemach – Verspätungen, Flugausfälle oder gar Streiks – erreichte die Zuverlässigkeit ein hohes Niveau. Gebuchte Flüge fanden nahezu immer statt, und man brauchte sich keine Reisealternative auszudenken.

Anderseits haben die modernen Verkehrsflugzeuge ein technisches Niveau erreicht, das Pannen praktisch ausschließt, und gleichzeitig hat der Komfort an Bord um weitere Grade zugelegt, so dass man sich als Passagier ebenso sicher wie verwöhnt fühlen darf. Auf einem hohen Niveau bewegt sich – vom Passagier unbemerkt – die Navigation. Die Routenführung wird hinsichtlich Sicherheit dank elektronischer Hilfsmittel so optimiert, dass Gewitterzonen längst im Voraus erkannt weiträumig umflogen werden.

Dies war in früheren Zeiten noch nicht immer selbstverständlich. Da kam es denn vor, dass das Flugzeug in eine «Turbulenzzone» geriet. Darauf wurde man vom Flugkapitän am Lautsprecher kurz vorgewarnt: «Alle Passagiere müssen sich sofort auf ihre Plätze begeben und sich anschnallen!» lautete seine Anweisung. Hierzu blieb dem Autor eine auf die 70er Jahre zurückgehende Erinnerung: Auf einem Flug südwärts über das Mittelmeer schüttelten die Turbulenzen das Flugzeug nicht nur kräftig durch, sondern sie gipfelten in einem luftleeren Raum, in dem die Flugmaschine plötzlich absackte. Da kam schon ein Gefühl von Übelkeit auf… und ein Verständnis dafür, dass auf der Rückseite jeder Vordersitzlehne stets eine griffbereite «Erbrechtüte» steckte! In jener einmaligen Situation wurde die «Dramatik der Lage» noch dadurch unterstrichen, dass sich ein Geistlicher im Durchgang zwischen den Sitzreihen an die Trennwand zwischen Business- und erster Klasse klammerte und unter rhythmischen Körperbewegungen zu beten begann…, alle Aufforderungen der Stewardessen missachtend, sofort an seinen Platz zurückzukehren!



Selbst aus dem Hochgebirge lassen sich niemals derart subtile Wolkenbilder auf den Film bannen (Airbus A 320-200, Volare Airlines, Turin—Zürich (7.10.99).



Der Flughof Zürich-Kloten auf einer damaligen Ansichtskarte.

Wovon ich einst nur träumen konnte

Eine erste Ahnung von der Bedeutung der Fliegerei bzw. des Flugbetriebs erbrachte mir ein Besuch des Flughafens Zürich-Kloten. Ich steckte noch in der kaufmännischen Lehre, und am 31. Oktober 1955 fand der dritte Jahresausflug der die Lehre begleitenden Schule statt. Am Vormittag besuchte man die Effektenbörse, und nach einem Mittagessen im Bahnhofbuffet wurde von der ganzen Klasse die Ruf-Buchhaltungsorganisation besucht. Darauf konnte ich mit zwei Kollegen per Tram und Bus zum Flughafen fahren, wo wir vom Besucherdeck aus die Starts und Landungen beobachten konnten.

Damals schon steckte in mir offenbar das Talent für meinen zweiten Beruf nach jenem des Buchhalters, nämlich jenen des Marktforschers und Statistikers; denn auf einer erstandenen Ansichtskarte notierte ich: «Starts und Landungen von Flugzeugen der Swissair mit Convair und diversen Douglas; KLM-Douglas, SAS-Douglas, TWA-Constellation, BEA-Viscount. – 18.32 Uhr mit Klasse wieder heim.» – Natürlich träumte ich davon, eines dieser Flugzeuge auch mal als Passagier erleben zu können. Aber noch hatte ich keine Ahnung davon, dass ich einmal zu den «Viel-Fliegern» gehören würde.

Die Mondlandung im Flug miterlebt

Diese Hinreise erinnerte mich an meinen ersten größeren Auslandflug nach meinem Einstieg bei der Redaktion der «Automobil Revue»: Damals, im Sommer 1967, führte die Reise zunächst ab Flughafen Zürich-Kloten mit einer Tupolew-Düsenmaschine nach Prag. Dort stieg man nach einem «Pilsner» im Flughafenrestaurant in eine zweimotorige Iljuschin um und wurde alsbald über die welligen Weiten des tschechoslowakischen Mittellandes nach Ostrava geflogen, wo die kleine Gruppe Autojournalisten am folgenden Tag die Tatra-Werke besuchte.

Diesmal – just zwei Jahre später – ging es allerdings nicht um aerodynamische Staatslimousinen und geländetüchtige Schwerlastwagen der Tschechoslowakei, sondern um Renault-Pkw der unteren Mittelklasse…, «made in Romania». Wiederum erfolgte der Antritt zur ersten Flugetappe für eine kleine Schar Fachjournalisten in Zürich, doch diesmal lautete das erste Ziel Bukarest in Rumänien. Von dort brachte uns wiederum eine Iljuschin westwärts nach Pitesti. Dort konnte man sich von der erfolgreichen Lizenzproduktion des hochmodernen Renault 12, eines Modells der unteren Mittelklasse mit Vorderradantrieb, überzeugen. Es gab auch Probefahrten und Einblicke in die Landschaft. In Pitesti wurde bereits auch der Heckmotor-Renault 8 montiert. Noch ahnte niemand, welch' große Bedeutung die in Rumänien hergestellten Pkw unter der preisgünstigen Marke Dacia europaweit erlangen würden.

Der Hinflug nach Pitesti war nicht sehr lang. Aber er fiel rein zufällig genau auf jenen Zeitpunkt am 20. Juli 1969, als den beiden amerikanischen Astronauten Neil Armstrong und Buzz Aldrin die erste Mondlandung gelang! Die nette Stewardess hielt uns darüber auf dem Laufenden. Hierzu verschwand sie regelmäßig in der Pilotenkabine und ließ sich vom Chefpiloten über den Stand der Dinge informieren. Es war dies ein wegweisendes Weltereignis. Dennoch – oder deswegen – ist mir ein völlig nebensächliches Detail in Erinnerung geblieben: Über der Tür zum Pilotenabteil war eine Zeituhr montiert, deren Plexiglasdeckel wegen der von den Flugmotoren bewirkten Vibrationen stets wieder aufsprang; daher drückte die aufmerksame Stewardess bei jedem Durchgang den Plexideckel mit einem Griff nach oben wieder zu.



Typisches Hinweiskärtchen an einem Passagiersitz.



Anflug auf Paris, Swiss-Airbus A 320 E, 27.9.06.

Paris im Flug – Champs Elysée im Taxi

Während einiger Zeit wurden ab dem vergleichsweise kleinen Flughafen Bern-Belpmoos Direktflüge nach Paris angeboten. Auch ich nutzte diese Möglichkeit für berufliche Zwecke. Ungewöhnlich war dort der publikumsnahe Einstieg in das zweimotorige Kursflugzeug nahe dem Gitterzaun, wo sich auch die Parkplätze in der Nähe befanden. Als unser Töchterchen Caroline rund dreijährig war, nahmen wir es mit zum Flugplatz, damit es beobachten konnte, wie Papa einstieg und das Flugzeug sich in die Luft erhob. Klein-Caroline war sichtlich und nachhaltig beeindruckt. Jedes Mal, wenn es an den zwei folgenden Tagen über der Stadt Bern ein Flugzeug hörte und sah, zeigte es in dessen Richtung und sagte aufgeregt «Papi, Papi!»

Weniger lustig war eine Taxifahrt, die ich nach einer Landung in Paris Richtung Champs Elysées bzw. Stadtzentrum unternahm. Es war an einem Werktag vormittags mit relativ wenig Verkehr und offenbar ein idealer Zeitpunkt für meinen Taxifahrer, um seinen vermutlich langgehegten Wunsch umzusetzen. Was seine Absicht war, verriet er mit keinem Wort; aber es war mir aufgefallen, dass er mich im Innenspiegel «prüfend» in Augenschein nahm. Würde ich reklamieren oder war ich tolerant, dies war wohl die Frage, die ihn zunächst bewegte.

Doch diese Phase war nur von kurzer Dauer…, und ich stellte fest, dass er zusehends schärfer und schneller fuhr. Nein, ich reklamierte nicht, zeigte aber auch nicht den Spaß, den mir seine forcierte, aber durchaus gekonnte Fahrweise bereitete. Er überholte andere Verkehrsteilnehmer schnell und gekonnt, ohne besondere Risiken einzugehen. Wahrscheinlich dachten manche, dass da ein Fahrgast besondere Eile habe. Als wir an meinem Ziel ankamen, «bekannte» mein Taxichauffeur schmunzelnd, dass er auf der Standardstrecke vom Flughafen ins Zentrum von Paris eine neue Rekordzeit herausgefahren habe!