

Wer fliegen will,
muss den Mut haben,
den Boden zu verlassen.
Walter Ludin

Dank

Ein grosses Dankeschön an unsere beiden
Arbeitgeber Swissair und Swiss. 40 Jahre lang
mit Freude und einem Lächeln zur Arbeit zu
gehen, das ist alles andere als selbstverständlich.

Das Buch ist allen Weggefährten gewidmet,
die am Boden und in der Luft dazu beitragen,
dass Flüge überhaupt möglich sind.

Christine Hüsey,
Heiner «Henry» Lüscher
und Crew

Geschichten, die das Fliegen schrieb

Erinnerungen aus fünf Jahrzehnten
Swissair/Swiss

© 2019 Christine Hüsey, Heiner Lüscher

Umschlag Foto: Christine Hüsey

Lektorat, Korrektorat: Stephanie Elmer, Conny Havelka,
Regina Keller, Jürg Ledermann, Cindy Theiler, Claudia Walder

Gestaltung: Nestor GmbH

Verlag & Druck: tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg

ISBN

Paperback 978-3-7497-3626-3

Hardcover 978-3-7497-3627-0

e-Book 978-3-7497-3628-7

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors
unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige
Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche
Zugänglichmachung.

Das Unglücksjahr 1970

Christine Hüssy-Ingold

Das neue Jahrzehnt beginnt für die Swissair mit einer Katastrophe. Am 21. Februar 1970 verunglückt eine Convair CV-990 durch eine Bombenexplosion an Bord. Im Frachtraum des Swissair-Flugs SR 330, ein regulärer Linienvon Zürich mit Bestimmungsort Tel Aviv, explodiert nur neun Minuten nach dem Start eine Bombe. Trotz verzweifelten Rettungsaktionen der Crew schafft sie es nicht mehr zurück nach Zürich. Die Maschine stürzt in den Unterwald von Würenlingen. 38 Passagiere und neun Besatzungsmitglieder verlieren dabei ihr Leben.

Am Sonntag, dem 6. September 1970, folgt bereits die nächste Katastrophe: Swissair-Flug 100 nach New York startet um 12.39 Uhr mit 145 Passagieren und 12 Besatzungsmitgliedern auf Piste 34. Es ist eine DC-8 mit dem Kennzeichen HB-IDD «Nidwalden». Kurz nach dem Start übernehmen Kämpfer der «Volksfront zur Befreiung Palästinas» (PFLP) das Kommando auf dieser Maschine. Das Rufzeichen «SR 100» heisst von nun an «Haifa». Captain Schreiber landet die DC-8 um 19.14 Uhr auf dem «Gaza Airport», 60 Kilometer nordöstlich von Amman gelegen, inmitten der Wüste in Zerqa. Dies ist ein ehemaliger Royal Air Force-Flugplatz mit dem Namen «Dawson's Field». In einem Bericht der «NZZ» erinnert sich Captain Schreiber an die fliegerisch kritische Phase der Nachtlandung auf sandigem Boden mitten in der Wüste, mit nur einer unzuverlässigen Navigationshilfe und ohne Funkkontakt.

Das Ziel der «Volksfront zur Befreiung Palästinas» ist, die Freilassung palästinensischer Terroristen zu erpressen, was ihnen auch gelingt. Glücklicherweise geht die Geschichte für Passagiere und Crew unblutig aus, die leere HB-IDD wird am 12. September von den Terroristen in die Luft gesprengt – ebenso eine VC-10 der britischen BOAC und eine Boeing 707 der TWA. Am Samstag, dem 26. September, fliegen Captain Schreiber und die letzten befreiten Geiseln nach Zürich zurück.

Drei Personen dieser Zerqa-Crew habe ich im Laufe der Jahre persönlich kennen gelernt: Captain Fries Schreiber und die beiden Flight Attendants Beta Steinegger und Jean Michel Weiss.

Christin Schreiber, die Tochter des Captains des Zerqa-Flugs erinnert sich:

Heimkehr meines Vaters Fries Schreiber von Zerqa

Christin Schreiber

Es waren lange, ungewisse Tage. Ich hatte nie wirklich daran gezweifelt, dass er wieder zurückkommen würde. Dennoch war es ein zermürbendes Gefühl, nicht zu wissen, wo er war und wie es ihm ging. Am 26. September war es soweit: Die Besatzung kehrte endlich, endlich zurück. Am Flughafen Zürich-Kloten wurde ein grosser Empfang vorbereitet. Als Tochter des Captains durfte ich mit anderen Gästen und «Swissairlern» bis zum Flugzeug hinaus, das ihn nach Hause gebracht hatte. Die Treppe war schon in Position gebracht worden und die Türe hinter dem Cockpit öffnete sich. Mir liefen die Tränen herunter, ich war damals 17 Jahre alt. Eine Swissair-Mitarbeiterin schaute mich an und meinte mit einer Geste nach oben: «Gehen Sie doch einfach hinauf...» Das musste sie mir nicht zweimal sagen! Ich rannte die Treppe hoch, gerade als mein Vater in der Türöffnung erschien. Er schaute mich an, blickte zu den vielen Leuten auf dem Platz, schaute mich wieder an, und dann sagte er etwas, was so unverkennbar typisch war für seinen Humor: «Was ist denn hier los – ist irgendetwas?»

Man stelle sich das heute einmal vor ...

Christin Schreiber

Als Kind, es muss Ende der 50er, Anfang 60er Jahre gewesen sein, hatten wir oft Besuch von Bekannten, Verwandten und Freunden. Sie waren fasziniert von der Fliegerei, vom Flughafen und von den Starts und Landungen, die von unserem Haus aus so deutlich zu sehen waren wie von einem Logenplatz aus. Und da es pro Tag noch nicht so viele Flugbewegungen gab wie heute, wussten wir als Kinder genau, mit welcher Maschine unser Vater gerade landete.

Nun waren einmal viele Leute zu Besuch bei uns. Es war Nacht und die Pisten des Flughafens lagen bereits im Dunkel. Schade eigentlich, nun konnten unsere Besucher so gar nichts sehen vom berühmten Flughafen Zürich-Kloten. Das durfte nicht sein! Mein Vater hängte sich kurzerhand ans

Telefon, rief den Kontrollturm an und schilderte die missliche Lage. Und tatsächlich – kurz darauf erstrahlte die ganze Pistenbeleuchtung und entlockte den verblüfften Besuchern ein «Aaah» und «Oooh», nur um nach einer gewissen Zeit wieder lautlos zu verlöschen.

Beta Steinegger ist die Verfasserin des packenden Buchs «Heisse Himmel im September», das in Romanform die Geschehnisse dieser Zerqa-Entführung schildert. Beta hat uns eine schöne Geschichte über einen Einsatz als Kinderbegleiterin nach Bombay geschrieben.

Kinderbegleitung mit Baby Ramee Oder: Der Tropfen auf dem heissen Stein

Beta Steinegger

Regentropfen prasseln auf das Blechdach, heftig. Wasser rinnt über die Fensterscheiben, drückt durch die vielen Spalten und Ritzen und rieselt der Innenwand entlang auf den Boden. Ich setze mich etwas weiter weg vom Fenster, die Uniform soll trocken bleiben.

Eigentlich müsste der Monsun längstens vorüber sein, der Fahrer murmelt etwas... Tagsüber war es sonnig und ausgesprochen heiss gewesen, wir hatten auf der Hotelterrasse, die über dem Strand liegt, gefaulenzt und sahen dabei fasziniert dem Treiben an der Juhu Beach zu. Es war, als strömte dort ganz Bombay zusammen.

Vor der Terrassenmauer hatte wie jeden Tag der Zauberer seine Kunststücke produziert: zerlumpt, ein schmutziges Tuch als Turban um den Kopf geschwungen, verstand er es mit seinen ausgeklügelten Tricks, eine ganze Menschenschar in seinen Bann zu ziehen. Nebenan stand der Schlangenbeschwörer mit der Kobra und dem Mungo, etwas weiter weg die Zirkusfamilie, bei der selbst die Kleinste ihre Nummer präsentierte. Mitten im Gewühl erkannte ich Schwärme von Verkäufern, die ihr vielfältiges Sortiment lauthals anpriesen, von der gehäkelten Tischdecke bis zu allerlei Wäscherchen und Pülverchen, gut gegen dieses oder jenes Übel... und den Wahrsager, den Fusspfleger, den Mediziner mit dem Köfferchen, den fliegenden Friseur und den skurrilen Kameltreiber, der einen Ritt auf den Höckern anbot. Dies alles am Strand für ein paar lumpige Rupien. Und wie

ihre Augen leuchteten, wie weiss ihre Zähne schimmerten beim Lachen, wenn sie dankbar einen kleinen Obolus entgegennahmen.

Auf der Terrasse des Hotels beginnt hingegen die gediegene Welt der Oberschicht. Indische Ladys in kostbaren Seidensaris, unnahbar cool, nippen gelangweilt an ihren Teetassen, während die Kinderschar im Schwimmbcken herumplanscht. Mit Fingerschnippen und fordernder Gestik werden von den wohlbetuchten Herren, die das Sagen haben, hochmütig Bestellungen weitergegeben.

Gefügig flitzen zierliche Gestalten in weissen Jacken und abgetragenen Schuhen von der Küche ins Gartenrestaurant und zurück, oft umsonst, denn die feinen Leute haben es sich inzwischen anders überlegt. Ein und dasselbe Volk, zwei Welten, diesseits und jenseits der Terrassenmauer.

Später am Tag, als der Taumel am Strand in vollem Gange war, trübte sich plötzlich der Himmel und dichte, dunkle Wolken zogen heran. In Kürze vibrierte die träge Luft und mit heftigen Windstössen mehrten sich die Sturmzeichen. Strand und Terrasse leerten sich.

Seither sind Stunden vergangen. Im Hinblick auf den langen Nachtflug hatte ich mich eine Weile hingelegt, aber von einschlafen, wie so oft bei mehrstündiger Zeitverschiebung, keine Spur.

Nun ist gerade Mitternacht, die Crew steigt in den Hotelbus – und der Himmel scheint sein Nass erst jetzt richtig ausschütten zu wollen. Aufgeregte Stimmen dringen durch das Geplätscher und die letzten Gepäckstücke der Besatzung werden in den Kleinbus geladen. Jemand poltert ans Heck: startklar. Kratzend springt der Motor an, ein Hopser schüttelt uns durch, und die alte Klapperkiste rollt aus dem Innenhof des Hotels. Weit dehnt sich vor uns die Nachtschwärze aus, keine Strassenbeleuchtung erhellt den Weg, Wasserfontänen springen aus den Pfützen. Am Strassenrand, dicht aneinandergereiht, stehen armselige Wellblechhütten, Behausungen aus Pappkarton, Jutesäcken und Industrieabfällen. Da und dort, in Lumpen gehüllt, kauert schutzsuchend eine Menschengestalt: die Ärmsten der Armen, sie, die gar nichts haben, sie, von denen niemand mehr spricht. Ich sehe eine bis auf die Knochen abgemagerte Kuh, verängstigt umherirrend. Sind die Kühe hier nicht heilig?

Kaum ein Wort im Bus. Das Vehikel rumpelt von einem Schlagloch ins nächste, das Getriebe scheppert, der Bahnübergang kommt in Sicht. Ausgerechnet hier hatte der Motor das letzte Mal den Geist aufgegeben: Die Minuten, die wir damals mitten auf den Geleisen in dieser Kiste verbracht

hatten, schienen mir die längsten...

«Weisst Du, ich habe Fencheltee mitgebracht», tuschelt Silvana zu mir herüber, «womöglich wird sie im Flugzeug von Blähungen geplagt». Die Gute. Ja, zu dritt hatten wir kurzfristig diesen Sondereinsatz zugeteilt bekommen: Kinderbegleitung von Bombay nach Zürich. Und wie ich mich darüber freute! Mit dieser Aktion des Kinderhilfswerks «Terre des Hommes» werden Waisenkinder zur Adoption vermittelt. Laut Unterlagen sollte ich ein sechsmonatiges Mädchen betreuen, sein Name: Ramee.

Vor dem Flughafeneingang herrscht das gewohnte Durcheinander, Menschengewimmel, Unrast. Lastenträger stossen sich durch das Gewühl, Tüme von buntem Gepäck, Handkarren, mangelhaft verschnürte Kartons, viel automobiles Blech. Es dröhnt und schreit und knattert. «Give me pen, you give me Swissair pen?» Schmutzige, kleine Finger haften an unseren Uniformröcken und an unserem Gepäck, während ergreifende Blicke uns fragend und bittend anhimmeln. Es sind die Kinder des Flughafens, tagsüber ebenso wie nachts harren sie aus, immer präsent. Kleine, schlaue Füchse, die ums Überleben betteln oder ihre Dienste anbieten. Einer will meine Tasche tragen – er darf. Seine pfiffigen Augen leuchten hell, «Thank you Madam». Blitzschnell verschwinden die zwei Rupien in seiner Hosentasche – und weg ist er.

Da, in der wogenden Menge der düsteren Flughalle: drei weissgekleidete Nonnen, drei Kinder, drei weisse Plastiktüten. Renate, Silvana und ich treten näher. Ohne grossen Wortwechsel werden uns die Kleinen übergeben und ihre Begleitpapiere ausgehändigt. Ramee schläft, und schlafend nehme ich sie in meine Arme. Oh du kleines, süsses Geschöpf mit dem dichten schwarzen Haar und der makellosen goldbraunen Haut. Ich bin bis ins Innerste gerührt: Was war mit Dir, was wird mit Dir? Im Flugzeug werden uns die Sitze zugewiesen: Silvana mit dem kleine Majeed wird im vorderen Abteil platziert, und Renate mit der schon grösseren Liza an der Hand, geht nach hinten. Wir beide bleiben über der Tragfläche, Kissen und Wolldecken sind vorhanden.

Behutsam lege ich die Kleine auf den Nebensitz und bette sie ein. Es sind Stunden her, und noch ist sie nicht aufgewacht. Nun aber rührt sich was, ihr Augapfel bewegt sich schneller hinter den geschlossenen Lidern. Dann endlich: grosse schwarze Augen sehen mich fragend an. Ich lächle. Sie lächelt auch, zaghaft erst, dann strampelt sie freudig und öffnet ihren noch zahnlosen Mund. Spontan drücke ich sie fest an mich. So kommt meine

Leihmutterrolle endlich zum Zug: In der Plastiktüte finde ich einen Milchschoppen, zwei Pampers, ein Jumpsuit, ein Strickjäckchen mit Kapuze – Ramees ganzes Hab und Gut.

Nichts wie los, Windelpack untersuchen: Sie bleibt friedlich. Auch beim Trinken keinerlei Anstände, sie hält sogar die Milchflasche selbst. Der Passagier hinter uns, der anfänglich murrte, als er die Kleine entdeckte, nickt uns zu. Alsbald scheint mir, ist die Aufmerksamkeit rundherum uns beiden zugerichtet. Meinen sie wohl, dies sei mein Baby? Sollen sie nur, wie oft schon hatte ich mir ein Kind gewünscht!

Satt und zufrieden nickt Ramee langsam wieder ein. Gelegentlich ist Majeeds Weinen zu vernehmen, offenbar hilft selbst der gute Fencheltee nicht weiter. Frühmorgens wird die bevorstehende Landung in Zürich-Kloten angesagt. Aussentemperatur minus drei Grad, leichtes Schneetreiben. Schleunigst räume ich unsere Siebensachen zusammen und packe Ramee gut ein. Wie werden wohl die neuen Eltern sein?

Anstandslos passieren wir die Zollkontrolle, Ramees indischer Pass wird abgestempelt. Hinter der Glasscheibe der Ankunftshalle stehen die Leute erwartungsvoll, umarmen sich und schreiten lachend davon. Niemand scheint sich für uns zu interessieren, die Halle leert sich nach und nach, die letzten Stimmen verhallen.

Wir bleiben zurück, Renate, Silvana und ich mit drei Kindern und drei Plastiktüten... Unsere Maschine aus Bombay war um Einiges zu früh gelandet – wir warten. Die durchgewachte Nacht macht sich bemerkbar, mich fröstelt. Noch ist das Tageslicht nicht angebrochen, da draussen müssen die Strassen eisig sein. Kein Bein mehr in der hellerleuchteten Ankunftshalle, geduldig warten wir weiter. Nach und nach werden die Lichter etwas zurückgeschaltet, was nun? Just gegenüber ist der Schalter des Lost-and-Found-Büros. Vorsichtig klopfen wir an die Fensterscheibe, der Uniformierte dahinter mustert uns fregend.

Mit Kindern, Sack und Pack werden wir schliesslich ins warme Büro eingelassen. Niemand hier weiss Bescheid, keiner hat eine blasse Ahnung. Wir suchen anhand der Adoptionspapiere nach Adressen, und während Silvana die beiden Kleineren im Schoss schaukelt, wähle ich die angegebene Telefonnummer. Eine Frau Dupont in Lausanne meldet sich. «Bonjour Madame, ich habe Ihnen Ramee aus Bombay mitgebracht, was nun?» Am anderen Ende gar nichts. Dem Schweigen folgt ein Wortschwall voller Erstaunen. Sie seien überhaupt nicht avisiert worden – Pause. Ihr Mann be-

fände sich aber zufälligerweise gerade geschäftlich in Zürich. Ich frage, ob sie ihn im Hotel eventuell noch erreichen könne. Bestimmt, sie würde alsbald Bescheid geben, wie die Telefon-Nummer schon wieder gelaftet habe? – Der Wirbel ist vollkommen!

Zu guter Letzt sehen wir klarer. Inzwischen ist es 9 Uhr, als wir von der Nurerie zurückkehren – Babys wollen sauber sein – da wartet ein stattlicher Mann im Trenchcoat im Lost-and-Found-Büro. «Voilà ton Papa», sage ich und lege das Kind in die Arme von Monsieur Dupont. Sichtlich gerührt betrachtet der frischgebackene Vater das kleine Geschöpf, er weiss nicht recht, was er soll: «Ist das auch wirklich Ramee?» Dann übergebe ich ihm den Papierkram.

Nachdem wir vorsorglich in der Flughafenapotheke Säuglingsnahrung und Pampers besorgt haben, begleite ich die Beiden zum Taxistand. Bitterkalte Bise pfeift uns ins Gesicht, ein Sauwetter an diesem Novembertag. Eiligst wird die Kleine in eine Wolldecke gewickelt, die Autotüren zugeschlagen – und schon gleitet die Limousine leise davon. Adieu kleine Ramee, Du magst Glück haben!

Durchgefroren bleibe ich stehen, feuchtnasse Schneeflocken berühren mein Gesicht...

Jean Michel Weiss, der «Katastrophen-Weiss», wie er von Vielen genannt wurde, hat ebenfalls zwei Anekdoten aus seiner langjährigen Karriere als Maître de Cabine notiert. Kaum jemand hat während einer Fliegerkarriere so viele eindrückliche Geschehnisse durchlebt wie er.

Auf seinem allerersten Flug anfangs 1970 verstarb ein Passagier. Kurze Zeit darauf, als er mit seiner Crew im Meer vor Tel Aviv badete, rissen Strömungen eine Fliegerkollegin mit sich. Sie konnte nur noch tot geborgen werden. Am 6. September 1970 sass Jean Michel als Besatzungsmitglied in der DC-8 und freute sich auf den Aufenthalt in New York. Es sollte anders kommen. Die Maschine wurde entführt, und die kommenden acht Tage in der Wüste verlangten von der ganzen Crew einen Dauereinsatz: Passagiere betreuen und die eigene und die Angst der Passagiere aushalten; die Ordnung in der Kabine aufrechterhalten und putzen – schlimm waren die verstopften Toiletten; für Verpflegung sorgen, wobei es an Vorräten und Wasser fehlte – Fladenbrot war die Nahrung der folgenden Tage. Der Ausgang war unklar. Die Entführer befestigten Sprengstoff an der Maschine und verleg-

ten Kabel. Die Informationen waren dürftig.

1990 war Jean Michel wiederum dabei, als das Hotel in Kairo brannte. Die Besatzung versuchte noch, so viele Gäste wie möglich zu wecken. Eine überforderte Feuerwehr setzte zu einem dilettantischen Rettungsversuch an. Für 62 Menschen kam jede Hilfe zu spät. So ein Ereignis prägt – fürs Leben. Captain Klesser hat in seiner Geschichte «Der Brand im Hotel Sheraton in Kairo» (Seite 174), dieses Vorkommnis beschrieben.

Die Rache des kleinen Mannes

Jean Michel Weiss

Um 18.00 Uhr findet sich die Besatzung für den Swissair-Flug 101, der Rückflug von New York nach Zürich, in der Lobby des Hotels Barbizon Plaza am Central Park in New York ein. Uns wird gemeldet, dass der Flug wegen Schneefalls in Zürich um vier Stunden verspätet abfliegen wird. Ich bin mit einem Kollegen, mit dem ich mich bestens verstehe, auf dieser «New York-Rotation» unterwegs. Wir besprechen, ob sich ein erneutes aufsuchen unseres Hotelzimmers lohnen würde. Alternative: Einer meiner Freunde in New York besitzt mehrere Restaurants mit ausgesuchten Schweizer Spezialitäten. Ich weiss, dass in einem dieser Restaurants, das in der Nähe liegt, an diesem Abend «Häfelichabis» angeboten wird. Diese Spezialität wird mit Lammfleisch, viel Kohl, Zwiebeln, Knoblauch und allerlei Gewürzen zubereitet. Zusätzlich soll an diesem Abend eine Schweizer Ländler-Musik-Kapelle speziell für die Mitglieder des New Yorker Schweizer-Clubs aufspielen. Wir beschliessen, die Wartezeit zu verkürzen, an diesen Anlass teilzunehmen und uns zugleich mit dem feinen «Häfelichabis» zu verpflegen. Mein Freund und ich gehen hin und geniessen das spezielle Angebot, um uns danach pünktlich in der Hotellobby mit dem Rest der Besatzung zum «Pick-up» zu treffen.

Am Flughafen treffen wir im Warteraum auf unsere ebenfalls wartenden Rückflug-Passagiere. Dieser Raum in New York ist weder bequem noch passagierfreundlich eingerichtet. Uns fällt ein älterer Passagier auf, der sich lautstark über die Verspätung beklagt und wie ein Rohrspatz schimpft. In seiner Tasche befindet sich ein kleiner Rauhaardackel. Mein Kollege und ich sind in der Businessklasse im Service und in der Bordküche eingeteilt. Diese Küche befindet sich im Jumbo-Jet direkt über dem Flügel, über dem

sich auch ein Notausgang befindet.

Der mittlerweile eingestiegene, zunehmend verärgerte und wütende Passagier setzt sich mit seinem Hund vor diesen Notausgang. Lautstark lässt er eine Schimpftirade los, beschimpft meinen Kollegen und mich direkt, gestikulierend, immer lauter und mit immer röterem Kopf. Jeglicher Erklärungsversuch, dass nicht die Swissair, sondern das Wetter in Zürich an dieser Verspätung schuld sei, endet ungehört. Somit versagt auch jeglicher geduldige Versuch, diesen aufgebracht Passagier zu besänftigen. Verschlimmernd an dieser Situation ist, dass der Mann mit seinem Hund seinen Platz für den Start wechseln muss, da keine Taschen oder sonstige Gegenstände für den Startvorgang vor den Ausgängen platziert werden dürfen. Diese Umplatzierung trägt natürlich nichts zu seiner Beruhigung bei. Im Gegenteil, er betet mir nun das ganze Tierlexikon zwecks Beleidigung meiner Person vor. Er spart dabei nicht an Kraftausdrücken.

Nach dem Start kann dieser Passagier wieder seinen angestammten Platz einnehmen und hat nun für sich und seinen Hund viel mehr Platz und Raum zur Verfügung. In unserem Business-Class-Abteil beginnen wir mit dem Apéritif-Service und tischen danach das Nachtessen auf. Die Stimmung in unserer Bordküche ist ausserordentlich gut. Der vorangegangene «Häfelichabis», die spassigen, dazu passenden Sprüche tragen zu unserer guten Laune bei. Dies alles trotz des verärgerten Passagiers, der bei jedem Vorbeigehen unsererseits mit Anfeindungen nicht spart. Zwischenzeitlich fängt der «Häfelichabis» in unseren Därmen an zu wirken.

Bekanntlich wirken Flatulenzen erleichternd. Deshalb verschaffen mein Freund und ich uns zunehmend Luft. Mit wachsender Begeisterung platzieren wir uns in der Nähe dieses dauer-motzenden Passagiers. Quasi als «Rache des kleinen Mannes». Flatulenz-Melodien werden durch den Triebwerkslärm übertönt.

Bei gelegentlichen Begegnungen mit meinem Freund löst das Wort «Häfelichabis» immer noch Heiterkeitsausbrüche aus.

«Eisiges» Moskau

Jean Michel Weiss

Nach der Übernachtung im Moskauer Kosmos-Hotel trifft unsere Besatzung frühmorgens am Flughafen in unserem unterkühlten DC-9-Flugzeug ein. Die Aussentemperatur beträgt zirka -20° Celsius.

Wir haben die übliche, längere russische Passkontrolle passiert. An Bord treffen wir den lokalen Bodenmechaniker beim Versuch an, die zum Flug notwendigen Geräte im Cockpit mittels Warmluftgebläse auf Betriebstemperatur zu bringen. In meiner Bordküche ist es so kalt, dass das bordeigene Wassersystem gefroren ist. Frischen Kaffee zu machen, ist somit nicht möglich. Die Kaffeemaschine in Betrieb zu bringen, wird erst während des Rückflugs wieder gelingen. Glücklicherweise befindet sich an Bord ein grosses Glas mit Nescafé-Pulver. Um diesen Kaffee anzurichten, bräuchte es aber heisses Wasser, das im Moment nicht zur Verfügung steht. Also, sofort irgendwie heisses Wasser beschaffen, damit sich die Passagiere wenigstens mit heissem Kaffee etwas wärmen und frühstücken können.

Vor der Flugzeugtür steht ein bewaffneter Wachsoldat. Sofort sehe ich eine Möglichkeit, heisses Wasser zu bekommen. Dazu nehme ich einen für heisse Getränke geeigneten Container und gebe diesen dem Wachsoldaten. Ich versuche, diesen Mann ins Flughafenrestaurant zu schicken, um dort heisses Wasser zu holen. Leider versteht der junge Mann nur «Bahnhof». Mit Händen und Füßen und allen mir bekannten Sprachen sage ich «heisses Wasser» und zeige auf den geöffneten Behälter. Die andere Seite signalisiert immer noch «Bahnhof». Wie sagt man «heisses Wasser» auf Russisch? Im Moment ist niemand zugegen, der übersetzen könnte. Die Zeit drängt, denn jetzt steigen die Passagiere ein, und ich habe immer noch kein heisses Wasser. Ein Geistesblitz meinerseits (selten genug): Ich zeige dem jungen Soldaten mein volles Glas Nescafé-Pulver und mache eine hinweisende Geste: Pulver gibt man da hinein und giesst dazu «heisses Wasser». Aha! Jetzt hat mich der Uniformierte verstanden. Er grinst mich an. «Da, da», sagt er, strahlt mich an und macht sich eiligst mit dem Container (und geschultertem Gewehr) auf die Socken.

Einsteigende Passagiere füllen die Flugzeugkabine. Langsam beginne ich, nervös zu werden, denn mir fehlt nicht nur das heisse Wasser, sondern nun auch der Heisswasserbehälter dazu.

Ich bin schon dabei, die Türe zu schliessen, als plötzlich der mit dem

Container bestückte Soldat über die Passagierbrücke zurückkommt. Er übergibt mir den sehnlichst erwarteten Behälter. Gleichzeitig kommt der Befehl «Doors automatic» aus dem Cockpit, und ich schliesse und «armiere» nun meine Flugzeugtür.

Hinterher kam mir in den Sinn, dass der Wachmann wahrscheinlich hoffte, für diese morgendliche, wirklich ausserordentliche Leistung, ein Glas Nescafé-Pulver zu bekommen, was damals in Russland ein Luxusartikel und sehr beliebt war. Eiligst öffne ich nun diesen Behälter, um den zu servierenden (unüblichen) Pulverkaffee zuzubereiten. Doch das mit enorm viel Mühe und Aufwand (morgens um 06.00 Uhr) beschaffte Gebinde war mit Eiswürfeln gefüllt...

Fazit: Bis zur Zwischenlandung in Warschau gab es für die Passagiere keine heissen Getränke, dafür Entschuldigungen und Erklärungen.

Ein bunter Vogel

Henry Lüscher

Als junger DC-9-First Officer im ersten Dienstjahr begann ich meine erste sogenannte «Genf-Rotation». Das waren fünftägige Flugeinsätze, speziell für unsere Kollegen aus der Romandie zusammengestellt und mit grosszügigen Aufenthalten in Genf bedacht. Zusammen mit der Kabinenbesatzung checkte ich in Genf ein, sammelte die notwendigen Flugunterlagen und stellte unsere Routen zusammen. Jetzt wartete ich auf meinen «Commandant du Bord» – nennen wir ihn hier Jacques «Jack» Dubois. Zum Briefing für unseren Abendflug von Genf nach Frankfurt kam er leicht verspätet, weil er gerade vom Coiffeur kam – seine zehnjährige Tochter habe ihm die Haare schneiden dürfen. So sah es auch aus. Aber Jack hat sich sowieso immer nur auf die inneren Werte konzentriert... Er begrüßte mich mit seinem charakteristischen jovialen Lachen, das auch noch darauf hinwies, dass vielleicht ein Besuch bei einem Zahnarzt angezeigt wäre. Er erklärte, er müsse noch schnell mit Dispatch etwas Wichtiges besprechen, ich solle schon mal die Planung an die Hand nehmen. Und weg war er, der Vierzigjährige, mit einer eleganten Flanke über die Barriere.

Ich füllte den vorgedruckten Flugplan aus – damals gab es noch keine Computerflugpläne. Für jede Strecke lag ein vorgedruckter Standard-Flugplan im Schubladenkasten, den man auf die aktuelle Situation bezüglich

Wind, Beladung und Routenwahl «updaten» musste. Als Jack nach 20 Minuten noch nicht zurück war, bestellte ich das Kerosin und schickte die Kabinenbesatzung schon mal zum Flugzeug. Nach weiteren zehn Minuten nahm auch ich den Bus zum Flugzeug, da ja die Vorbereitungen gemacht werden müssen.

Flug mit Überraschung

Kurz darauf kam Jack ganz locker auch noch und richtete sich häuslich im Cockpit ein. Kerosin, Passagiere und die Ladeberechnung kamen, und wir machten uns auf die Reise. Kurz nach dem Start, nach Einfahren der Räder, glitt Jack mit seinem Sitz in eine bequemere Stellung, stellte die Füße auf die Kante des Panels und griff beherzt nach dem Flugplan. «Your controls» rief er, zu jener Zeit leicht vorschriftswidrig, denn der First Officer durfte erst ab 1000 Metern Höhe selber das Steuer übernehmen.

Beim Nachführen des Flugplans brach er plötzlich in schallendes Gelächter aus und erklärte mir auch grad den Grund: «Sie haben einen Flugplan BASEL-Frankfurt erwischt!» (Ja, damals war man noch per Sie, bis endlich das rettende Bier zum Anstossen in der Hand war!). «Und ich habe «Minimum Fuel» bestellt!» fuhr es mir durch den Kopf. «Das gibt sicher einen Zusammenschiss, der sich gewaschen hat.» Zum Glück war es ein Abendflug, da kontrastierte mein roter Kopf wohl nicht mehr so mit der Umgebung. In Erwartung einer Disqualifikation hielt ich den Atem an und wartete. Aber er kritzelte emsig auf dem Flugplan herum und erklärte mit fröhlicher Stimme: «Oh, wir haben 50 Knoten Rückenwind, nicht 10 auf die Nase; und sooo schwer sind wir auch nicht, das gibt auch noch was her. Piste 05 hat uns 500 Kilogramm Treibstoff gespart, und wir sind ja jetzt «in-flight», also brauchen wir den Ausweichflughafen nicht mehr. Geht doch gut so!» Jack hatte sichtlich Spass an der Situation.

Aufatmen! Das war grosse Schule, wie Jacques mit dieser Situation feinfühlig umgegangen ist. Der Rest des Flugs verlief harmonisch, das Kerosin reichte aus, und das mit dem falschen Flugplan sollte mir nie mehr passieren...

Fliegen wie ein Vogel

Ach ja, während des Heimflugs hat mir Jack dafür sein Können demonstriert. Ich wusste, dass er ein begnadeter Mirage-Pilot war und die Flugzeuge mit den Fingerspitzen fliegen konnte. Beim Anflug nach Genf überfliegt ein «normaler» Pilot Lausanne auf etwa 2000 Metern über Grund und mit

einer Geschwindigkeit von 400 km/h. Jack hielt 5000 Meter und 500 km/h für angebracht.

«Doch, doch, mutig, mutig!», dachte ich für mich, war aber gespannt, wie Jack diesen Anflug meistern würde. Autopilot aus, Triebwerke in den Leerlauf und ein tiefer Zug aus der Gitane Bleue (das Rauchen war damals noch gestattet!) markierten den Beginn des Endanflugs. Mit der freien Hand steuerte er die Nase sanft runter in Richtung Piste. Wie ein Herrgöttli hatte er die DC-9 im Griff. Mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit schwebte er der Piste zu. Ein Zug aus der Zigarette, Landeklappen bestellt, eine Wolke Gitane Bleue und das Fahrwerk wurde ausgefahren, ein letzter tiefer Zug auf 200 Metern über Grund: Landeklappen in Endposition ausgefahren und die heruntergerauchte (auch hier war Timing alles!) Gitane Bleue im Aschenbescher zerdrückt. Mit der freien Hand gab er den Triebwerken ein wenig Schub, wie das die Vorschriften verlangten – und die Landung war butterweich, innerhalb aller Limiten und wie aus dem Bilderbuch. Ich war so fasziniert, dass sich mein Ruhepuls wahrscheinlich nur minimal erhöht hatte.

So flogen die (wenigen) wirklichen Legenden der Swissair! Er wollte niemandem etwas beweisen oder jemanden animieren, es ihm gleich zu tun, es war einfach seine Art zu fliegen. Ob er, wie gesagt wurde, orange Socken trug, kann ich nicht mehr sagen. Aber das Hemd hätte er schon mehr als einmal wechseln können...

Bei den Kabinenbesetzungen war Jack jedoch gefürchtet wegen seiner hohen Rollgeschwindigkeiten am Boden. Er wollte einfach so schnell wie möglich vom Standplatz an die Piste und in die Luft – sein Element – kommen und schnitt Kurven, gab grosszügig Gas und bremste brüsk. Die Flight Attendants wurden im Flugzeug arg durchgeschüttelt. Jack fand es spassig – aber andererseits, wenn ihm ein Flight Attendant mutig und bestimmt erklärte, die Kabinenbesetzung wünsche bitte eine normale Rollgeschwindigkeit, dann konnte er sogar im Schrittempo rollen! Und fand auch das lustig. Generelle Disziplinierungsversuche der Chefs fruchteten bei diesem Flieger-As allerdings nicht allzu viel.

Jacques starb im Jahr 2012 mit 73 Jahren. Rest in peace!