

DIE DÜNNEN REISEBÜCHER

Band XIX

Abgehoben

Sechzig Jahre Reisen in der Welt
Erlebnisse und Ereignisse

Zwei Fazits

- Flüge außerhalb der Norm
- Orte, an denen Erzählenswertes geschah

125 Länder - 1.750 Flüge - 3 Millionen Flugkilometer

Friedrich Ortwein
2026

Bei der Vorbesprechung zu diesem Büchlein haben wir festgestellt, daß wir auch in den heikelsten der hier geschilderten Situationen nie in Streit geraten sind.

Ein wahrlich guter Grund, auch dieses Büchlein meiner geliebten Moni zu widmen.

Inhalt

Fazit Seite 3

Le monde est grand et j'ai
soif de le parcourir.

Jules Verne

Orte Seite 7

Einmal im Jahr solltest du
einen Ort besuchen, an dem
du noch nie warst.

Dalai Lama

Flüge Seite 35

Flying is hours and hours of
boredom sprinkled with a few
seconds of sheer terror.

Gregory 'Pappy' Boyington

Ade Seite 68

Reisen ist das beste Mittel
gegen Vorurteile, Fanatismus
und Engstirnigkeit.

Mark Twain

Liebe Lesergemeinde,

ich würde gerne behaupten können, lange an einem Konzept gefeilt zu haben, meine Erinnerungsfetzen aus 70 Jahren Reisetätigkeit zu Papier zu bringen. Hab' ich nicht. Denn ich hatte keins. Mir war nur bewußt, was ich beabsichtigte: abschließend zu den in den vergangenen zwanzig Jahren erschienenen Reiseberichten zusätzlich an Episoden zu erinnern, die bisher – sei es wegen ihrer Banalität oder ihres allzu persönlichen Inhaltes – nicht wert erschienen waren, niedergeschrieben zu werden. Und dann waren da noch Vorfälle, die durch eine ausschließlich textliche Beschreibung zu dröge ausfallen und unverständlich sein würden.

Zu Hilfe kamen mir bei der Entscheidungssuche und -findung meine amateurhaften Experimente mit der KI. Je tiefer ich in die neue Welt der Künstlichen Intelligenz eintauchte, um so deutlicher wurde mir, daß ich die KI nutzen konnte, um die Erlebnisse, für deren überzeugende Nacherzählung mir die Fähigkeiten abgehen, durch KI-Unterstützung visuell nach- und mitempfindbar zu machen.

Nachdem erste Versuche zu einem zufriedenstellenden Ergebnis geführt hatten, wurde mir auch klar, wie ich den zweiten Themenkomplex bewältigen konnte.

Bereits der Konzeption meines ersten Büchleins "Reisejahre" (2007) lag folgende Überlegung zugrunde: Bestimmte Reiseerlebnisse sind in der Erinnerung so präsent, daß man sich immer wieder daran erinnert. Sie niederzuschreiben - so die Hoffnung - wird diesen Kreislauf durchbrechen. Das hat funktioniert.

Im Vorwort zur 1. Auflage habe ich seinerzeit geschrieben: " Damit kein falscher Eindruck aufkommt: Meine Geschichten sind alle wahr. So und nicht anders sind sie passiert, so habe ich sie am eigenen Leib erlebt.

Da meine Zeit der 'großen' Reisen vorbei ist und der Wagemut sich altersbedingt reduziert hat, glaube ich, daß die Zeit reif ist, diese kleine Sammlung meiner ganz besonderen Erlebnisse zusammen- und meinem engsten Umfeld vorstellen zu sollen.

Viele Reisen habe ich mit Moni gemeinsam unternehmen können. Welche das waren, das geht aus den Schilderungen hervor.

Mir sind diese Erlebnisse und Ereignisse unvergessen, mögen sie objektiv noch so banal erscheinen. Dem geneigten Leser bleibt überlassen, in welche der Kategorien Kurioses, Spektakuläres, Beängstigendes, Faszinierendes, Gefährliches, Belangloses er sie einordnen mag."

Seitdem sind 20 Jahre vergangen. Entgegen der etwas voreiligen Vorhersage haben doch noch ein paar 'große Reisen' stattgefunden, von denen ein Teil Niederschlag in einem eigenen Büchlein gefunden hat.

Bevor meine immer kleiner werdende Lesergemeinde noch weiter schrumpft oder ich zu taperig bin, die Tasten meines Laptops präzise zu treffen, halte ich den Zeitpunkt für erreicht, dieses nun wohl endgültige Resümee zu ziehen.

Die Regionen und Orte, die wir bisher nicht besucht haben, werden definitiv unbesucht bleiben: Celebes, Oman, Lombok, Ayers Rock, Manaus, Ulan Bator, Seoul, die Kaukasus-Republiken, Tamanrasset, Punta Arenas, der Baikalsee – und in Europa Iași, Faröer, die Orkney- und die Shetland-Inseln, die Azoren, die Kanalinseln, Moskau, Posen, Albanien, Toledo, Zermatt, Kiew, Turku, Dundee, Ibiza ...

Das würde zwar noch für etliche Jahre Reisetätigkeit reichen. Aber wir wollen (und können) nicht mehr. Aus mehreren Gründen: Unsere Physis legt uns mittlerweile erhebliche Beschränkungen auf, unsere Lust auf Abenteuer hat sich verflüchtigt, unsere Bereitschaft auf Verzicht an Unterbringungs- und Gastronomie-Qualität ist reduziert.

Hinzu kommt, daß die Erinnerungen an vergangene Zeiten, als Reisen noch Erlebnis bedeutete, allgegenwärtig sind. Bei allem Verständnis für neue Lebensgewohnheiten, für geänderte Verhaltensweisen: Wir können die Erfahrungen der vergangenen, intensiven sechzig Reisejahre nicht ignorieren. Wir vergleichen und sind verstört. Es ist, um es mit einer Platitude zu beschreiben, 'nicht mehr unsere Welt'.

Und deshalb verfasse ich dieses Büchlein. Jetzt.

Teil 1 "Orte"

Während ich in den "Reisejahren" jede Episode auf zwei Seiten (eine Seite Text, eine Seite Bilder) dargestellt hatte, habe ich hier jeweils drei Erlebnisse als Miniaturen pointiert zusammengefaßt. Dieser erste Teil schildert ein Ereignis oder Erlebnis, das einem Ort oder einer Region zugeordnet ist.

Teil 2 "Flüge"

handelt von dem einen Prozent der von mir absolvierten Flüge, die nicht normgemäß verliefen.

In merkwürdigen Flugzeugen und mit kuriosen Flügen zu kuriosen Destinationen, ragen diese Erlebnisse als Memorabilia aus dem Schatz eines langen Reiselebens heraus. Um das Verständnis für die manchmal merkwürdigen Umstände zu vertiefen, habe ich alle Berichte bebildert.

Ich wünsche entspannte Lektüre, Kopfschütteln inbegriffen.

Fritz Ortwein
im Mai 2026

Fazit

Es wäre zu schade, diese Seite leer zu lassen (und ohne irgendeinen Zusammenhang mit dem sonstigen Inhalt dieses Büchleins)



Seth Bullock, der Sheriff von Deadwood, und Calamity Jane im General Store von Tombstone (Arizona) 1899-1999

Teil 1

Bei der Auswahl der Episoden bin ich nach dem Prinzip des Ratespiels "Stadt - Land - Fluß" vorgegangen. Zu jedem Buchstaben des Alphabets habe ich aus der Vielzahl der Orte und Regionen die ich gesehen habe, die drei ausgewählt, in denen mir das Erlebte am nachhaltigsten in Erinnerung geblieben ist oder welches einen nachhaltigen Eindruck in meinem beruflichen oder privaten Werdegang hinterließ.

Am Beispiel der Anfangsbuchstaben A und B verdeutliche ich das. Die Aufstellung ist unvollständig und willkürlich. Diese 'Long Lists' dienen nur einer Vorauswahl, die dann auf jeweils drei zu beschreibenden Orte (blau eingefärbt) reduziert wurde.



Aberdeen (Schottland), Aberystwyth (Wales), Acapulco (Mexiko), Accra (Ghana), Adana (Türkei), Addis Abeba (Äthiopien), [Abidjan \(Elfenbeinküste\)](#), Alba Iulia [Karlsburg] (Rumänien), Albufeira (Portugal), Agadir (Marokko), Agios Nikolaos (Griechenland), Agrigento (Italien), Albuquerque (USA), Aleppo (Syrien), Ålesund (Norwegen), Alexandria (Ägypten), Algeciras (Spanien), Alicante (Spanien), Amarillo (USA), Amman (Jordanien), Amsterdam (Niederlande), Anchorage (USA), Andorra la Vella (Andorra), Annecy (Frankreich), Antalya (Türkei), Antwerpen (Belgien), Aqaba (Jordanien), Appenzell (Schweiz), [Aran Inseln \(Irland\)](#), Arequipa (Peru), Arles (Frankreich), Arrecife (Spanien), Ashville (USA), Assuan (Ägypten), Asti (Italien), Athen (Griechenland), [Aurangabad \(Indien\)](#)



[Bali \(Indonesien\)](#), [Banff \(Kanada\)](#), Bangkok (Thailand), Barcelona (Spanien), Bari (Italien), [Barranquilla \(Kolumbien\)](#), Be'er Scheva (Israel), Beijing (China), Beirut (Libanon), Belem (Brasilien), Belfast (Nordirland), Belgrad (Serbien), Belo Horizonte (Brasilien), Bergen (Norwegen), Bern (Schweiz), Bethlehem (Palestina), Bialystok (Polen), Bilbao (Spanien), Biarritz (Frankreich), Birmingham (England), Bloemfontein (Südafrika), Bogota (Kolumbien), Bologna (Italien), Boston (USA), Bozen (Italien), Braga (Portugal), Brasilia (Brasilien), Brasov [Kronstadt] (Rumänien), Bratislava [Pressburg] (Slowakei), Brazzaville (Kongo), Bregenz (Österreich), Brest (Frankreich), Bridgetown (Barbados), Brighton (England), Brindisi (Italien), Bristol (England), Brno [Brünn] (Tschechien), Brüssel (Belgien), Budapest (Ungarn), Budweis (Tschechien), Buenos Aires (Argentinien), Buffalo (USA), Bujumbura (Burundi), Bukarest (Rumänien), Burgas (Bulgarien), Bursa (Türkei)

A



Abidjan, Elfenbeinküste

war beim ersten Mal eine der Stationen meiner großen Afrikadurchquerung. Beim zweiten Mal wollten wir vor Ort entscheiden, ob ich dort die Büroleitung der Spedition Kühne & Nagel zu übernehmen bereit sei. Ich habe abgelehnt.

2x: allein 1969, mit Moni 1976



Aran Inseln (Inish Mór), Irland

Das Auto hatten wir am Connemara-Flughafen abgestellt, waren mit einer Minimaschine (BNI) nach Inish Mór geflogen und waren dort tief in die irische Seele eingetaucht. Singalong im Pub und Tanz in der "Hall"

1x mit Moni 1976



Aurangabad (Ajantha, Ellora), Indien

Daß wir uns mehr an die Myriaden Kakerlaken im Hotel in Aurangabad erinnern als an die sensationellen Sehenswürdigkeiten von Ajantha und Ellora mag an der Übersättigung liegen – nach Agra, Jaipur und Udaipur – und dem empfundenen Ekel ...

1x mit Moni 1981



Bali, Indonesien

Beim ersten Mal auf Bali (1971) wohnten wir im einzigen Fünfsternehotel, dem Intercontinental. Später haben wir das Hyatt ausprobiert. Danach sind wir „aufs Land“ gezogen, in ein Losmen bei Manggis, inmitten der Reisfelder.

mehrmals, alle mit Moni



Banff (Lake Moraine), Kanada

Banff stand eigentlich nicht auf unserer Ro-deo-Agenda. Aber weil wegen einer Flug-planänderung ein Tag in Calgary frei war, beschlossen wir, zum Lake Louise und zum Lake Moraine zu fahren. Es hat sich mehr als gelohnt.

1x mit Moni 2015



Barranquilla, Kolumbien

„Wenn Du Dich totschlagen lassen willst, dann flieg dorthin!“ – aber es mußte sein. Mein Flug nach Cartagena war storniert, das Schiff wartete nicht. „Aber stoppen Sie nicht. Nie. Nirgends. Und lassen Sie die Fenster zu.“ sagte der Mietwagenvermieter.

1x 1977



C



Calgary, Alberta, Kanada

Roter Faden unserer Alberta-Montana-Wyoming-Reise waren drei Rodeos: Das bäuerlich-familiäre in Columbia Falls (MT), das wild-spektakuläre Bull-Riding in Cody (WY) und die Krönung aller Rodeos als Hauptattraktion der Calgary-Stampede.

1x mit Moni 2015



Chichicastenango, Guatemala

Verspätet in Tikal abgeflogen und in Guatemala zu spät gelandet für 140 km bis Chichi vor der Dämmerung Trotzdem sind wir los. Stockfinster war's als wir für die letzten 30 km einen Quiché als Guide ins Auto geladen haben. Wir sind angekommen, betäubt!

2x (1976 und 1977), davon 1x mit Moni (1976)



Czernowitz, Bukowina, Ukraine

„Jüdische Stadt deutscher Sprache“ habe ich mein Büchlein über Czernowitz betitelt. Darin schildere ich unsere Empfindungen, wie wir den geretteten Zeugnissen der ehemals jüdischen Herzkammer der KuK-Monarchie begegneten. Nachhaltigkeitsfaktor 10.

1x mit Moni 2013



Dal See, Kashmir, Indien

Wann immer in den Medien über Kashmir berichtet wird, bekundet einer von uns das Bedauern darüber, nicht gemeinsam am Dal See gewesen zu sein: In einem der Hausboote auf dem tiefblauen See, in dem sich schneebedeckten Fünftausenderspiegeln.

Je 1x: Moni 1979, ich 1988



Damaskus, Syrien

ich habe das damals behauptet – und bin dabei geblieben: der schönste Souk des Orients befindet sich in Damaskus, das mit seiner grandiosen Omajjaden-Moschee (708 - 715) über eine weitere Attraktion außergewöhnlichen Ranges verfügt.

1x 1960



Dar-es-Salaam, Tansania

Die Uferpromenade vor dem Victoria Hotel: Alle halbe Stunde habe ich hier nervös eine Zigarette gepafft, um nicht aus Sichtweite der Rezeption zu geraten. Ich wartete auf Monis Geburtstagstelefonat aus Malini. Vergebens.

1x 1969



E



Eswathini (vorm. Swasiland)

Ich war eingeladen zum Eröffnungsflug der LH747 nach Johannesburg. Zum ersten Mal Südafrika! Und traf zufällig meinen alten Kollegen Franz R. „Sollen wir ein bisschen rumfahren?“ Aus dem „Bißchen“ wurde ein PKW-Trip nach Swasiland und Mosambik.

1x 1972



Exeter, Devon, England

Das durften wir uns nicht entgehen lassen: Evensong in der Kathedrale von Exeter! Wir hatten im Dartmoor viel Zeit vertrödelnd und wollten noch bis Stonehenge. Aber manchmal muß man einfach durchatmen. Haben wir wirklich anglikanischen Ritus erlebt?

1x mit Moni 2009



Extremadura, Spanien

Viel Landschaft, viele Eichen und viele, viele schwarze Schweine, die Produzenten des ‚Jamón Ibérico de Bellota‘. In Spanien hatten wir viel Nachholbedarf und begannen, das Land für uns zu erobern, ausgerechnet mit der Extremadura. Hard Core.

1x mit Moni 2008



Fés, Marokko

Wir hatten unser Reiseleiter-Sabbatsemester beendet, Mein Freund B. in Benidorm und ich in Lugano. Wir wollten uns – Kultur mußte sein – mit den marokkanischen Königstädten belohnen. Meknès, Rabat und Marrakesch waren OK, Fés war ein Traum

1x 1963



Viti Levu, Fidji

Wir waren zwar gut auf die Reise vorbereitet, ahnten aber nicht, was und wie uns Fidji erwarten würde. Wir kamen aus Neuseeland und waren auf dem Weg in die USA. Schon die Begrüßung des überwältigenden Kerls mit seinem überwältigenden "Bula, Bula!"

1x mit Moni 1990



Florenz, Italien

Über Florenz zu schreiben ist wie Eulen nach Athen tragen. Also schreibe ich über unseren Rover: Zwei Mal haben wir das Auto dort in die Inspektion gegeben: 30% billiger als daheim, sicher geparkt tagsüber und freie Einfahrt ins Zentrum!

mehrmals mit Moni



G



Galapagos, Ecuador

Wenn der erste Ärger darüber verrauht ist, keine Ersatzbatterien anhand zu haben, konzentriert man sich auf das einmalige Lebensereignis: Wildtiere, nur eine Armlänge entfernt. Blau- und Rotfußtölpel, Echten, Leguane, Schildkröten und Darwins Finken.

1x 1982



Graz (Südsteirische Weinstraße)

Wenn wir unserem lange gehegten, heimlichen Wunsch nach einem Lebensabend fernab von Köln nachgegeben hätten, wären wir wahrscheinlich in der Südsteiermark gelandet. In Graz oder an der Weinstraße. Nun ist er ausgeträumt, der Traum.

mehrfach mit Moni, letztmalig 2023



Guadeloupe

Kleine Geographiestunde gefällig? Guadeloupe = südlichste der Leeward Inseln, die Nachbarinsel Martinique = nördlichste der Windward Inseln. Beide französische Überseedepartements. Die Belles de la Guadeloupe haben viele Schwestern auf Martinique.

3x mit Moni 1973, 1975, 2013 du 1x allein



Haczów, Podkarpackie, Polen

Vorher und danach haben uns Freunde für verrückt erklärt: Holzkirchen? Sechs in Südost-Polen und dazu noch drei in der Slowakei? Die wollt Ihr Euch wirklich alle ansehen? Ja, wollten wir und haben's geschafft. Und erinnern uns besonders an die hier, die von Haczów von 1375.

1x mit Moni



Hama, Syrien

Immerhin haben 17 dieser großformatigen Schöpfräder (Norias) die Syrienwirren überstanden, wenn auch z.T. demoliert. Die ältesten der heute noch existierenden Norias lassen sich auf das 11. bis 12. Jahrhundert n. Chr. datieren. Weltkulturerbe.

1x 1962



Isle of Harris, Hebriden, Schottland

Das mit den Inseln der Äußeren Hebriden ist so eine Sache. Die größte heißt im Norden "Isle of Lewis" und im Süden "Isle of Harris". Ob dieses Black House in Harris oder in Lewis steht, ist egal. Jedenfalls zogen die letzten Bewohner erst 1960 aus.

1x 2014 mit Moni



I



Iguazu, Argentinien

Da streiten sich die Experten: welcher Zugang und welcher Blick auf die Wasserfälle ist wirkungsmächtiger? Der auf der argentinischen (von oben) oder der auf der brasilianischen Seite (von unten)? Wir fanden beide gleichermaßen beeindruckend.

1x argentinisch mit Moni 1978, mehrfach brasilianisch



Iquitos, Peru

In Positur gestellt für die Touristen gegen Entgelt. Was will man machen? Die selbst geknipsten Fotos sind alle verdorben (Rollfilme und 95% Luftfeuchtigkeit vertragen sich nicht). Und 1½ Stunden durch tropischen Regenwald ohne Dokumentation?

1x mit Moni 1978



Istanbul, Türkei

Was ist hängengeblieben von den vielen Besuchen in Istanbul? Die private Hochzeit (1960), die Verfolgungsjagd mit meinem Schiff (1978), die wunderbaren Meze in Tarabya (1977, 1979), der kostenlose Einkauf im Bazaar (erster Käufer der Woche, 1973)?

Mehrfach, davon 1x mit Moni 1973



Jaipur, Rajastan, Indien

1962 hatte ich mir geschworen, nie mehr indischen Boden zu betreten. Das habe ich 19 Jahre durchgehalten, bis mich Moni zu einer kleinen Rundreise durch Rajastan überreden konnte. Danach war ich beruflich noch mehrfach (und gerne) im Land.

1x mit Moni (1981), danach mehrfach



Jericho, Jordanien

Ich war mit dem Bus von Jerusalem nach Jericho gefahren. Die drei Kilometer vom Busbahnhof nach Tell es-Sultan, dem antiken Jericho, mußte ich zu Fuß gehen – begleitet und bedroht von wüst schimpfenden und Steine werfenden Jugendlichen.

1x 1960



Jerusalem, Israel

1960 war ich im Verlauf meiner großen Orientreise zum ersten Mal in Jerusalem, danach – meist beruflich bedingt – noch mehrere Male. Kurz: Ich bin Israel-affin. Deshalb wollte ich Moni Land und Leute näherbringen. Im Schnee 2008.

mehrfach, 2008 mit Moni



K



Kauai, Hawaii, USA

Westin-Hotels, American Airlines und die englische Travel Trade Gazette hatten eingeladen: 20 Reiseagenten mit Begleitung. War das eine Show auf Kauai! Das hatte Hollywood-Format. Mit Helikopterflug und Hochseesegler. Im Luxusambiente.

1x mit Moni 1990



Kingston, Jamaica

Kingston, so heißt es allenthalben, soll man meiden. Und deshalb sind meine Eindrücke auch nur marginal. Nicht in bester Erinnerung habe ich meinen Taxifahrer, der es geschafft hat, auf den 180 km nach Montego Bay zwei Sixpacks Bier zu leeren.

3x, davon 1x mit Moni 1981



Kyoto, Japan

Nein, Japan ist nicht das Land meiner Träume, aber ich stehe voller Respekt vor den Zeugnissen der ruhmvollen Vergangenheit und bewundere die Menschen ob ihrer Disziplin und des rücksichtsvollen Umgangs miteinander. Wie anders sind die Chinesen!

4x, davon 1x 1971 mit Moni



La Guaira, Venezuela

Kein Irrtum! Es geht tatsächlich um den "Dr. Scholl am Fuß" am Hafen. Drei schmerzhaft OPs hatten die Warze unterm Fuß nicht entfernt. – Also rein zu Dr. Scholl. Die Hauptstadt mußte warten. Nach 10 Minuten konnte ich schmerzfrei Caracas erwandern.

mehrfach, davon 1x mit Moni



Lamu, Kenya

Wenn's in der dritten Woche an Strand und Pool in Malindi öde wird und Mombasa immer noch nicht prickelt, dann sehnt man sich nach ein wenig Abenteuer und fliegt mit einer British Norman Islander nach Lamu; muslimisch, gegründet 1370.

1x 1972 mit Moni



Luzon, Philippinen

In der Nähe von Batangas haben wir in einem Holzhütten-Resort meinen 43. Geburtstag begangen. Moni hatte heimlich eine Torte bestellt. Es klopft an der Hütten-tür und der Servicemann überrascht das Geburtstagskind mit donnerndem "Cake, Sir"

3x, davon 2x mit Moni



M



Machu Picchu, Peru

2026 könnten wir das nicht bezahlen. In den 1970ern kostete die Eisenbahnfahrt \$ 1,50, der Bus zur Ruinenstadt \$ 0,50 und der Eintritt war frei. Heute kostet dieses Paket \$ 300,00; in dem Mini-Hotel am Eingang kostete das DZ \$ 30, heute \$ 1.800 (!)

1x 1975, 1x 1978 mit Moni



Moroni, Komoren

Während des Malindi-Urlaubs flogen wir für 4 Tage nach Moroni. Was in Erinnerung blieb: Die vielen Biere, die der Steward ins Cockpit trug, der im Hotel ausgestellte echte (!) Quastenflosser und das Brettspiel Bao aus der Swahili-Kultur.

1x mit Moni 1972



Mystras, Peloponnes, Griechenland

Hätten wir nicht in Lakonien Urlaub gemacht, hätten wir nie von Mystras erfahren. Zigmal in Griechenland gewesen aber vor lauter Hochkultur weder Auge noch Ohr gehabt für diese Bergfestung der Kreuzzügler. Wanderer, kommst Du nach Sparta ...

1x mit Moni 2019



Natal, Brasilien

Einhändig im Strandbuggy und immer den Daumen hoch jagte der Zwanzigjährige mit uns auf dem Rücksitz die bis zu 50 Meter hohen Dünen von Genipabu rauf und runter. Spektakulär. Und wir waren ganz allein. Heute ist's ein Massenbetrieb.

1x mit Moni 1988



Nil (Horemheb), Ägypten

Das war eine unserer schönsten Reisen: die entschleunigten sieben Tage auf dem Nil: eine Dahabiya mit acht Mann Besatzung und drei Passagieren. Unter Segel gemächlich mit fünf Stundenkilometern stromaufwärts. Und Überraschungen am Ufer.

1x mit Moni 2018



Nordkap (Norwegen)

Kurz vor 24:00h immer dasselbe: Hunderte Kreuzfahrt-Touristen schrauben Kameras auf Stative, vergleichen Uhrzeiten und warten darauf, daß der Sekundenzeiger exakt 00:00:00h zeigt. Dann wird der Auslöser betätigt, und - husch - zurück aufs Schiff

2x 1969



O



Oaxaca (Monte Albán), Mexico

Nach Teotihuacán, so glaubten wir, könne uns eigentlich keine Whatsoever-Pyramide mehr beeindrucken. Bis wir Monte Albán begegneten: zu Zeiten der Zapoteken politisches Zentrum über viele Jahrhunderte und 400 Jahre älter als Teotihuacán.

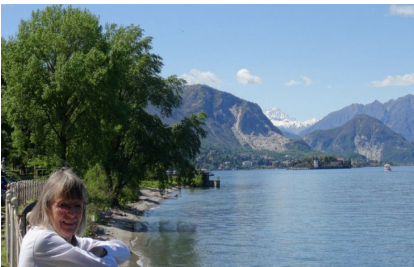
1x mit Moni 1976



Lake Obabika, Ontario, Kanada

Die Pleite war vorhersehbar! Dazu war dieses Hideaway zu einsam, zu spektakulär. Ein Juwel, geschaffen von einer Tiroler Bauernfamilie: 15 Cabanas mit eigenem Motorboot. Am 30 km langen See nur diese Lodge und ein einsamer Indianer in seiner Waldhütte

1x mit Moni 1997



Ortasee, Piemont, Italien

Die kleine Schwester des Lago Maggiore: Unscheinbar auf den ersten Blick. Auf den zweiten jedoch voller Attraktionen: Der Sacro Monte bei Orto San Giulio, das Städtchen San Giulio, die Isola und der See. Dazu Alessi und das *****Al Sorriso.

4x mit Moni, zuletzt 2019



Polonnaruwa, Sri Lanka

Auto mieten? Kein Problem. Nirgendwo auf der Welt. Außer in Indien und Ceylon. Aber hier fällt der Verzicht leicht, denn ein Auto mit Fahrer ist billiger als anderswo das Auto allein. - Dieser 14m lange Buddha bewacht den Eingang ins Nirvana.

1x mit Moni 1981



Port-au-Prince, Haiti

Es war einmal: Ein tolles Reiseland mit herzlichen Menschen und einer weltweit bewunderten Kunstszene. Vorbei, vergangen. Nur noch Hunger, Armut, Krankheiten und Trümmer. Umso intensiver erinnern wir uns – auch an die dort gekaufte Kunst.

Moni und ich, getrennt, je 1x 1976, 1977



Przemyśl, Podkarpackie, Polen

Gemerkt habe ich mir den Ortsnamen, weil unser Geschichtslehrer Wert auf die korrekte Aussprache legte. Wir wollten dort hin, weil Lemberg nur 70 km entfernt ist. Doch Lemberg zerschlug sich. Was blieb, war ein Kaffee am Niepodległości-Platz

1x mit Moni 2013



Q



Québec, Kanada

Wir standen für den Dreiwochen-Urlaub im Vermonter Ferienhaus unserer Cousine bereits auf der Türschwelle. Doch Zwänge sprachen dagegen – very sorry. Also haben wir umdisponiert und sind durch Kanada gefahren. Unter anderem nach Québec

1x 2003 mit Moni



Quedlinburg, Sachsen-Anhalt

In den Wendejahren wohnten wir in Hannover und nutzten die Gelegenheit der Grenz-nähe zur Eroberung der deutschen Terra Incognita. Über vieles zwischen Wismar und Weimar waren wir entsetzt, erschüttert waren wir über Quedlinburg.

Mehrmals mit Moni zwischen 1990 und 2000



Queenstown, Neuseeland

Das mit der Schaffarm, das ist eine andere Geschichte. Die passierte später. Dieser Aufenthalt war richtig cool: Wir genossen den hohen Freizeitwert in und um Queenstown: Milford Sound, Banana Splits und das Shotor-Abenteuer.

2x mit Moni 1983 und 1990



Rădăuți, Bukowina, Rumänien

Wenn man eine Reise zu den Moldauklöstern unternimmt, stolpert man - besonders in der Bukowina - über die jüdische Prägung der Region. In Radautz betrug der jüdische Anteil an der Bevölkerung über 30%. Das erkennt man auch heute noch allenthalben.

1x mit Moni 2015



Rarotonga, Cook Islands

Wo läßt sich ein 40. Geburtstag schöner feiern als in einer Hängematte am Strand von Rarotonga? Hier gibt keine Ampeln, keinen McDonalds und kein Gebäude höher als eine Kokospalme. Und über allem liegt der betörende Duft der Frangipani.

1 x mit Moni 1983



Ravenna, Italien

Irgendwie müssen wir bei unserem ersten Besuch 1982 nicht bei der Sache gewesen sein. Denn unser beider Erinnerung an die Mosaik e war so blaß, daß wir uns entschlossen, derentwegen extra nach Bologna zu fliegen. Mit Bahnfahrt nach Ravenna.

2 x mit Moni 1982 und 2021



S



Salavador da Bahia, Brasilien

Woran es lag, weiß ich nicht. Aber meine beruflichen Wege führten mich in den 1980ern immer und immer wieder nach Ungarn und nach Brasilien. Bahia ist mit dort die liebste. Wegen der vier großen „C“: Churrasco, Cozinha, Caipirinha, Capoeira.

Mehrfach, 1x mit Moni 1988



Sana's, Yemen

Privat und beruflich bin ich ziemlich herumgekommen (Was nicht zuletzt dieses Büchlein hier beweist). Das spektakulärste Reiseziel war zweifellos der Yemen: Land, Menschen, Architektur, Märkte, Qat, Jambiyas und Kalaschnikows. „Tu felix Arabia Felix“

1x 1981



Si Satchanalai, Thailand

Pattaya, Phuket, Ko Samui, Chiang Mai, vielleicht noch Chiang Rai, ganz sicher aber Bangkok – das sind die ausgetretenen Pfade des Thai-Tourismus. Wer aber hat schon auf dem Markt von Si Satchanalai gegrillte Ratte gekostet?

1 x mit Moni 1980



Tallahassee, Florida, USA

Heute nur noch "KFC" für Kentucky Fried Chicken, und vom alten Colonel Sanders ist nur noch das Portrait übriggeblieben. Und nichts erinnert mehr an seinen Slogan "It's Finger Lickin' Good". Unsere erste Begegnung mit Col. Sanders war in Tallahassee.

1 x mit Moni 1974



Titicacasee, Bolivien

Kleidungsmäßig - so dachten wir - seien wir gut ausgestattet für die extremen Klimaunterschiede zwischen der Amazonas-Regenwald und den Anden-Hochplateaus. Jedoch auf Schnee am Titicacasee und Temperaturen unter 0° C waren wir nicht vorbereitet.

1 x mit Moni 1978



Tongatapu (Ha'atafu), Tonga

Eigentlich wollten wir die MS Columbus nutzen für ein Hop On-Hop Off im Pazifik. Dafür hatten wir ein Rund-um-die-Welt-Ticket gekauft. Dann wurde uns das nicht gestattet. Also sind wir die ganze Strecke geflogen und landeten so u.a. in Tonga.

1 x mit Moni 1983



U



Ulster, Nordirland

Auf dieser Reise wollte ich Moni die Attraktionen des ehemaligen Königreichs Ulster zeigen, von dessen neun Grafschaften sechs das Staatsgebiet Nordirland ausmachen. Alles lief gut; Belfast, Giants‘ Causeway, Bonamagry Friary – dann passierte der Unfall.

mehrfach, nur 1x mit Moni 2016



Uppsala, Schweden

Eigentlich sollten wir ein Gipfelkreuz bei Kiruna errichten. Das zerschlug sich. Stattdessen sind wir 300 km gewandert, von Växjö nach Norrköping. Und durften zur Belohnung in Uppsala den Codex Argenteus aus dem Jahre 505 bestaunen.

1x 1954



Ushuaia, Feuerland, Argentinien

Die Reiseplanung stand unter großen Vorbehalten, denn Chile und Argentinien stritten sich um die Inseln südlich von Feuerland. Vor Ort war davon nichts zu merken. „Mittwochs schießen die Chilenen“, war der Kommentar der Leute in Ushuaia.

1x mit Moni 1978



Vermont (Stowe), USA

Sabine besaß ein Zweit-Haus in Stowe, mehrmals unser Domizil für ausgedehnte Urlaube. Elche wanderten vorbei, Waschbären plünderten Mülltonnen, Biber stauten den Bach – viel Natur, Bio-Essen, volle Gottesdienste und viel Siedler-Antikes

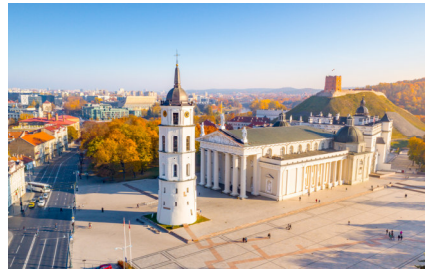
mehrfach mit Moni, zuletzt 2013



Vilnius, Litauen

Wende und Ryanair öffneten das Baltikum. Estland und Lettland waren abgehakt, fehlte noch Litauen. Flug nach Kaunas, Bus nach Vilnius und dort drei genußvolle Tage. Vom Ausflug nach Trakai ist die Wasserburg und das übelste Dixi der Welt in Erinnerung.

1x mit Moni 2009



Vancouver, Kanada

Die Peak2Peak-Gondola mit 4,4 km Länge war nur einer der Höhepunkte. Vancouver Island war's auch und erst mal der chinesische Nightmarket in Richmond. Gut, daß wir die Alaska-Kreuzfahrt storniert und dafür hier drei Tage gewonnen hatten.

1x mit Moni 2015



W



Wadi Rum, Jordanien

Nach Aqaba ans Rote Meer fliegt man wegen Petra und Wadi Rum. Und weil Ryanair günstig ab Köln dorthin flog und das Kempinski komfortabel ist. Dem Piloten der Royal Jordanian Airforce haben wir blind vertraut, uns wieder heil zu landen.

1x mit Moni 2019



West Palm Beach, Florida, USA

Das war einer der wenigen Vorteile, die unser Beruf mit sich brachte: Die Flug- und Hotel-Ermäßigungen zur Nebensaison. Wir hätten uns sonst niemals den Luxus des Ritz Carlton oder Breakers (Abb.) leisten können. z.B. Worth Ave., 4 Rolls Royce gleichzeitig

mehrfach mit Moni, letztmalig 2001



Whitby, Yorkshire, England

Die vielen Male, an denen ich im "Prospect of Whitby" im Londoner East End mein Stout getrunken habe, habe nicht über den Namen reflektiert. Erst auf unserer Gotik-Tour durch Yorkshire kam die Erkenntnis: Whitby: Kloster 657, Abtei 1078.

1x mit Moni 2011



Xanten, Deutschland

Lokalpatriotisch verbinden Xanten und Köln die Märtyrer der Thebäischen Legion. „Xanten = Ad sanctos: Grabstätte des Hl. Viktor und von 330 Kriegern seiner Legion; Köln diejenige des Hl. Gereon und seiner 318 Legionäre.

Immer und immer mit Moni



Xi'an, Shaanxi, China

Bei unserer ersten China-Reise, kurz nach der Kulturrevolution, als China noch der Wilde Osten war, wären wir fast verprügelt worden auf dem Lokalmarkt neben der Terrakotta-Armee. Unser Vergehen? Wir wollten Handarbeiten kaufen.

1x mit Moni 1980



Xochimilco, Mexico

Wenn es vom Moloch Mexico-City reicht, man bei der Lb. Frau von Guadalupe gebetet hat und in Luftnot geraten war beim Erklimmen von Teotihuacán, dann ist es an der Zeit, sich Zeit zu nehmen für die Schwimmenden Gärten von Xochimilco

1x 1964



Y



Yalta, Krim, Ukraine

1969: Dunkelste Kommunismus-Jahre. Berichtet wird, daß Kapitän Balaschow und ich Arm in Arm und Shanties singend zurück zu seinem Schiff torkelten. Nach einem Wodka-gelage mit den örtlichen Honoratioren anläßlich des Beginns der Kreuzfahrtsaison.

1x mit Moni



York, England

Als Kölner hat man das Privileg, überall in der Welt Vergleiche anstellen zu dürfen. Meist mit Stolz, manchmal mit Respekt. So im York Minster. Erster Bau 627, zweiter 741, 1080-1472 der jetzige: 175m lang, Hauptschiff 35m breit und 32m hoch (naja)

3x davon, 2x mit Moni



Yucatán (Chichén Itzá), Mexico

Unter „Yucatán“ ist so viel subsumierbar, daß es ungerecht ist, es auf Chichen Itzá zu reduzieren. Wie in Machu Picchu gilt auch hier und in Uxmal: Overtourism. Menschenmassen schieben sich durch die Anlagen und sind in erster Linie auf Souvenirkitsch aus.

1x mit Moni



Zadar, Kroatien

Zu zehnt auf dem Inauguraltörn der „Merlin“ entlang der Küste. (ehem. Fischerboot, zum Küstensegler mit acht Kabinen, Kosmetikraum und zwei DU/WC umgebaut) Alles roch neu: Master, Kabinen, Segeltechnik. Toll.

1x mit Moni 1988



Zanzibar, Tansania

Es ging nicht um Sansibar, obwohl die Insel spektakulär ist. Der Airport war das Ziel als Treffpunkt für das außergewöhnlichste Rendezvous aller Zeiten: Wir waren verabredet: Moni aus Kenya und ich nach meiner Afrikadurchquerung.

1x mit Moni 1969



Zaragossa, Aragon, Spanien

Von Zaragossa aus eroberten wir uns die "Romanik in Aragon". Gewiß, ein spezifisches ReisetHEMA, aber erfüllend und mit Lust auf mehr. Diese erste Themenreise hatte Konsequenzen in den Folgejahren: Gotik, Renaissance, Jugendstil.

1x mit Moni



Orte

	Weltkarte: http://www.vaf16					Bildnachweis; Kurz-URL bzw. e.A. = eigene Aufnahmen				
1A	Abidjan	Aran Islands	Aurangabad		Aran Islands	e.A.			http://www.vaf16	http://www.vaf16
B	Bali	Banff	Barranquilla		Abidjan	http://www.vaf16	Jaipur		http://www.vaf16	http://www.vaf16
3C	Calgary	Chichicastenango	Czernowitz		Aurangabad	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
D	Dat-See	Damaskus	Dar-es-Salaam		Bali	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
E	Eswatini	Exeter	Extremadura		Banff	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
F	Fez	Fidji	Florenz		Barranquilla	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
G	Galapagos	Graz	Guadeloupe		Calgary	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
H	Haczów	Hama	Hebriden		Chichicastenango	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
I	Iguazu	Iquitos	Istanbul		Czernowitz	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
J	Jaipur	Jericho	Jerusalem		DatSee	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
K	Kauai	Kingston	Kyoto		Damaskus	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
L	La Gualra	Lamu	Luzon		DaresSalaam	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
M	Machu Picchu	Moroni	Mystras		Eswatini	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
N	Natal	Nil	Nordkap		Exeter	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
O	Oaxaca	Obabika	Ortasee		Extremadura	http://www.vaf16	Nil		http://www.vaf16	http://www.vaf16
16P	Polonnaruwa	Port-au-Prince	Przemysł		Fez	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
Q	Quebec	Quedlinburg	Queenstown		Fidji	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
18R	Rādāūti	Rarotonga	Ravenna		Florenz	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
S	Salvador de Bahia	Sana'a	Si Satchanalai		Galapagos	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
T	Tongatapu	Talahassee	Triticacasee		Graz	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
U	Ulster	Uppsala	Ushuala		Guadeloupe	http://www.vaf16	Port-au-Prince		http://www.vaf16	http://www.vaf16
V	Vermont	Vilnius	Vancouver		Haczów	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
23W	Wadi Rum	West Palm Beach	Whitby		Hama	http://www.vaf16			http://www.vaf16	http://www.vaf16
X	Xanten	Xi'an	Xochimilco		Hebriden	http://www.vaf16	Queenstown		http://www.vaf16	http://www.vaf16
Y	Yalta	York	Yucatán		Iguazu	http://www.vaf16	Quedlinburg		http://www.vaf16	http://www.vaf16
26Z	Zadar	Zanzibar	Zaragoza		Iquitos	http://www.vaf16	Rādāūti		http://www.vaf16	http://www.vaf16

Teil 2

Ein Prozent meiner absolvierten 1.750 Flüge fiel aus der Norm. Von diesen Erlebnissen berichtet Teil 2 des Büchleins.

Mein leider bereits vor Jahren verstorbener Freund F.B. pflegte mir immer diese - wie er steif und fest behauptete - wissenschaftlich untermauerte Wahrscheinlichkeitstheorie mit auf meinen nächsten Flug zu geben: "Erst wenn Du 77 Jahre lang ununterbrochen in der Luft wärst, läge die Wahrscheinlichkeit eines Absturzes bei eins zu eins. Mach' Dir also keine Sorgen."



So ähnlich muß das Fahrwerk ausgesehen haben (Abb. Ryanair in Bergamo)

So aufgebaut, bin ich frohgemut in die Flieger gestiegen und habe auf F. B. und den lieben Gott vertraut. Es ist ja auch alles gutgegangen. Bis auf diesen denkwürdigen Flug von Köln nach Paris 1976. (s. folgende Seite) Da liefen wir zwar nicht Gefahr abzustürzen. Aber am Boden zu crashen, war eine Option.

Nach einer Weile, sagen wir nach zwei, drei Jahren, wurde das Fliegen Routine wie Zug- oder Busfahren. Man kennt die Tricks, weiß, welche Airlines, Sitzreihen und -plätze man meiden muß, auch welche Flughäfen und welche -gesellschaften, man bestellt nur noch kosheres Essen (weil das vor dem Start immer frisch zubereitet und man vor allen anderen Passagieren bedient wird), welche Gesellschaft die günstigsten oder elegantesten Artikel im Bordverkauf anbietet.

Das galt so lange, bis die Ryanairs dieser Welt mit ihrer durchorganierten Billigkeit die Faszination des Fliegens umkrepelten und alles verdarben. Allerdings: Sie boten auch erstmalig Möglichkeiten, bisher nur auf dem Landweg erreichbare Ziele zu besuchen: Lemberg, Carcassonne, Kaunas, Timisoara, Preswick, Breslau, Triest, Valladolid, Aqaba, Kayseri.

Ergo verzichteten wir auf den bis dato gewohnten Komfort zugunsten neuer Destinationen und haben so letzte weiße Flecken auf unserer Europakarte löschen können.

Nun überwiegt der jeden Flug begleitende Frust. Wir bleiben daheim. Und fliegen nur noch, wenn's nicht anders geht.

1976; mein 418. Flug Lufthansa, Köln – (Paris) – Frankfurt Boeing 727, 542 Meilen

542 Meilen von Köln nach Frankfurt mit einem Umweg über Paris? Von Köln/Bonn nach Frankfurt sind's doch nur 86 Meilen! Wieso also? Gestartet bin ich in einem normalen Lufthansa-Linienflug von Köln nach Paris-Orly. Beim Anflug auf Paris meldete sich der Kapitän mit der Botschaft, daß Probleme mit dem Fahrwerk aufgetreten seien, man habe beim Start in Köln eines der beiden Doppelräder rechts verloren. Die Verhandlungen mit der Flughafenbehörde in Paris bezüglich der Vorkehrungen für eine Notlandung seien unbefriedigend verlaufen, so daß man entschieden habe, nach Frankfurt zu fliegen. Dort sei man besser für eine solche Situation aufgestellt, da für den Notfall neben der Flughafen-Feuerwehr auch die Fireworkers der US Airbase bereitstünden.

Es gab keine Panik an Bord, die Passagiere verhielten sich ruhig und diszipliniert, als die Crew die Notfallmaßnahmen erläuterten: Schuhe ausziehen, Gebiß aus dem Mund, Schreibgeräte aus den Jackentaschen, Sitzlehnen nach vorne, Gurt straffen, Tischchen hochklappen, nach



vorne beugen und den Kopf ablegen (Brace Position). Im Flieger war es totenstill. Erst beim Anflug auf Frankfurt sprach wieder der Kapitän und erläuterte den Landevorgang. "Die Feuerwehren haben einen Schaumteppich gesprüht. Ich

werde die Maschine in Schräglage mit dem intakten Fahrwerk zuerst links aufsetzen und dann so lange wie möglich in dieser Position ausrollen.

Dann werde ich das Fluggerät abkippen. Wegen der Verlangsamung wird das verbliebene Rad den Druck wohl aushalten.“ Die Rollbahnen kamen in Sicht, rechts entlang unserer vom Löschschaum schlohweißen Landebahn standen die roten Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr, links die silberglänzenden der US-Air Force.

Flüge

Behutsam setzte der Kapitän die Maschine auf den linken Rädern auf, Löschschaum wirbelte auf, die ausgefahrenen Landeklappen verringerten die Rollgeschwindigkeit.

Dann kippte der Kapitän nach rechts, das rechte Fahrwerk mit dem einen Reifen bekam Bodenhaftung ... und hielt.

Das Flugzeug kam zum Stillstand, Flughafenbusse holten uns ab und transportierten uns in ein abgesperrtes Gate. Dort wurden wir mit Getränken versorgt und gefragt, wer mit dem nächsten Flug nach Paris fliegen möchte. Etwa die Hälfte der Passagiere war dazu bereit.

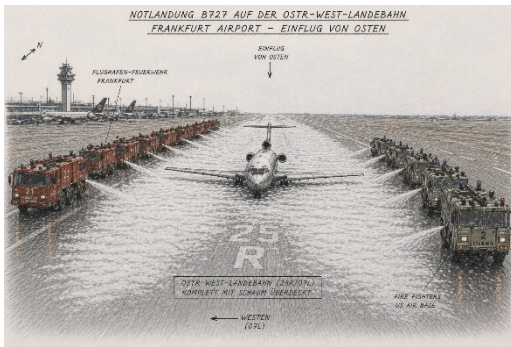
Eine Stunde später saßen wir wieder in einer Lufthansa Boeing 727 und landeten nach einer Stunde pünktlich in Paris-Orly. Ich holte am Hertz-Mietwagenschalter mein reserviertes Auto ab, startete und fuhr auf die Schnellstraße Richtung Innenstadt. Nach nicht einmal einem Kilometer brach am gesamten Körper kalter Schweiß aus. Auf dem Standstreifen habe ich dann eine halbe Stunde lang versucht, Herr über mein Nervenkostüm zu werden.

Nicht erwähnt habe ich, was in mir vorging während der Stunde zwischen Paris und der Notlandung. Ich denke, daß niemand eine solche Situation mental simulieren kann. Weshalb sollte man auch? Wenn die Situation da ist, erkennt man, wie man darauf reagiert. Und weiß es dann für die Zukunft.

Nicht erwähnt habe ich, was in mir vorging während der Stunde zwischen Paris und der Notlandung. Ich denke, daß niemand eine solche Situation mental simulieren kann. Weshalb sollte man auch? Wenn die Situation da ist, erkennt man, wie man darauf reagiert. Und weiß es dann für die Zukunft.

Meine Gedanken kreisten um Moni. Ob sie gut versorgt sei, wie sie ihr Leben ohne mich meistern würde, ob die Prämien für die Versicherungen bezahlt seien, und wer ihr mein Ableben mitteilen und wer ihr in ihrer Trauer beistehen würde. Dann habe ich gebetet und ... in einer typischen Übersprunghandlung Zeitung gelesen. Keine Ahnung, was ich gelesen habe.

Und weil das so war, summierten sich die Flugmeilen von Köln über Paris nach Frankfurt auf 542 Meilen.



1991; mein 1.242. Flug

**Air France, Paris-Charles de Gaulle – New York JFK
Concorde (SSC), 3.630 Meilen**



Das war ein total verrückter 30-Stunden-Trip! Flug mit Air France von Köln nach Paris-CDG 07:00h-08:30h zum Abflug des Concorde-Flugs nach New York: ab Paris 11:00h, Ankunft New York um 08:30h Ortszeit. Um 10:30h saßen wir zu einem späten Frühstück bei Wolff's Delika-

tessen auf der 7th Ave.

Nachmittags ein Musical am Broadway (ich erinnere mich an viele junge, weinende Männer im Auditorium. Deshalb wird es sich wohl um „Miss Saigon“ gehandelt haben; Vietnam-Veteranen?) Anschließend ein bißchen Freizeit, dann Transfer zum Kennedy-Airport, Rückflug mit einer Air France-Boeing 747 um 21:00h nach Paris, Ankunft gegen 10:00h, Weiterflug nach Köln um die Mittagsstunde. Und so blieb noch genügend Zeit, ins Büro zu gehen.

Bei aller Faszination, die die SSC ausstrahlte: Das Fliegen IN ihr war war nichts für Klau-srophobiker:

Extrem schmaler Rumpf, der mit-tige Gang so schmal, dass zwei Personen sich kaum pas-sieren können;



2+2 Sitzanordnung; eine niedrige leicht gewölbte, Decke, winzige, hoch positionierte Fenster, die sehr schmalen Sitze dünn gepolstert und mit engem Abstand zwischen den Reihen. Man hatte ein Economy-Ge-fühl zum Sonderpreis: First Class plus 50% SSC-Aufschlag.

1980; mein 740. Flug

Copa Express, Panama – El Porvenir (San Blas, Panama)

Brittan Norman Islander (BNI), 48 Meilen

An anderer Stelle habe ich ausführlich über die skurrilen Umstände dieses Fluges berichtet¹. Es geschah am Heiligen Abend 1980. Wir hatten beschlossen, diesen Abend nicht an Bord der MS Berlin mit 325



Fremden zu verbringen, sondern stattdessen in stiller und besinnlicher Umgebung Weihnachten zu feiern. Auf Porvenir, der nördlichsten der San Blas Inseln und der einzigen mit einer Flugpiste. Daß sich unserem Vorhaben zwei liebe Kolleginnen mit ihren Männern anschließen wollten, störte nicht. Im Gegenteil. So begaben wir uns also vom Liegeplatz der MS Berlin in Colon an der Karibikküste zum innerstädtischen Flughafen von Panama City an der Pazifikküste. (Daß dieser der Haupt-

umschlagplatz von kolumbianischem Kokain auf dem Weg in die USA war, haben wir nicht gemerkt und erst hinterher erfahren.)

Der Flugplan wies eine sechssitzige BNI aus. Wir sitzen also in der kleinen Wartehalle und werden zum Checkin aufgefordert: Zuerst das Gepäck, dann der Passagier auf die Waage, por favor. Wir zurück in die Sessel, Kopfschütteln am Counter, fragende Blicke, tuscheln. Dann verschwindet ein Angestellter und kommt nach wenigen Minuten mit

¹s. "Reisejahre" Seite 52f „Mensch v/s Huhn“

Flüge

einer Sackkarre zurück, darauf eine rote, etwa einen Meter hohe Tonne. Er hievt diese auf die Waage und entnimmt ihr - Stück für Stück - tote, nackte Hühner. Solange, bis die maximale Tragfähigkeit der BNI unterschritten ist durch das summierte Gewicht der Passagiere, ihres Gepäcks und der toten Hühner.



Ob die Indios unter der reduzierten Hühner-Lieferung gelitten haben, entzieht sich unserer Kenntnis. Wir jedenfalls sind sicher auf Porvenir gelandet und haben die Hl. Nacht unter Palmen in Hängematten verbracht. Mit dem Singen von Weihnachtsliedern zu Michaels Gitarre.



1972; mein 257. Flug

Air Comores, Mombasa (Kenia) – Moroni (Komoren)

Douglas DC4, 550 Meilen

Wir verbrachten unseren Jahresurlaub wieder einmal an der kenianischen Küste in Malindi, hatten aber bereits bei der Planung berücksichtigt, zur Halbzeit für einige Tage auf die touristisch unerschlossenen Komoren zu fliegen, was wegen der zweimal wöchentlich durchgeführten Flugverbindungen von Mombasa zur Hauptstadt Moroni auf der Hauptinsel Grande Comore problemlos möglich war.

Am Flughafen Mombasa wartete eine (schon damals) ziemlich alte DC4 aus den 1940er Jahren, die, wie sich im Inneren an den Fenster-



vorhängen erkennen ließ, als Gebrauchtflugzeug der Air Afrique herausstellte. Durch wie viele Hände wird diese Maschine bereits gegangen worden sein, fragten wir uns.

Erst recht abenteuerlich wurde es mit Beginn des Bordservice. Noch bevor

uns ein Getränk angeboten wurde, verschwand der junge Steward mit einem Tablett voller Biergläser im Cockpit und kam nach zwei Minuten mit den leeren Gläsern wieder heraus. Dann erst begann er, die etwa 20 Passagiere zu bedienen, nicht aber ohne zwischendurch wieder ein Biertablett in die Flugzeugkanzel zu tragen. Wir rechneten: 3 Mann im Cockpit, zwei Gänge mit je sechs Gläsern? Willkommen in Moroni. Mit einer glatten, reibungslosen Landung.

1978; mein 655. Flug

Lineas Domesticas Militarias; Rio Gallegos – Lago Argentino Fokker Friendship (F28), 157 Meilen

Argentinien und Chile beharkten sich mal wieder um die Besitzrechte an den südlich des Beagle-Kanals gelegenen Inseln Navarino, Lennox, Picton und Nueva, von denen nur Navarino dauerhaft bewohnt ist.² Diese alle Jubeljahre aufflammenden Auseinandersetzungen waren in den hiesigen Medien so dramatisiert worden, daß wir überlegt hatten, unseren geplanten Besuch von Feuerland zu stornieren. Ein Telex an unseren argentinischen Partner in Buenos Aires beruhigte uns: "Ihr könnt unbesorgt kommen. Es gibt zwar ein paar Beeinträchtigungen im Flugplan. Aber da unser Militär sowieso das Flugmonopol für Patagonien hat, wird es schon klappen."



Mit Austral Líneas Aéreas waren wir wie vorgesehen bis Rio Gallegos gekommen. Ab hier, zum Lago Argentino und weiter nach Rio Grande und zurück, stand in unserem Ticket als Code für die Fluggesellschaft „LD“ für Lineas Domesticas Militarias. Das

und das Wissen um das Flugmonopol der Luftwaffe hielt unsere Verwunderung in Grenzen, als wir den Flieger sahen: eine Fokker Friendship (F28), lackiert in Tarnfarbe.

Der Service durch eine Zweimanncrew in Luftwaffenuniform war perfekt, höflich und fürsorglich.

Und keine Ausnahme. Auch der Anschlußflug mit LD nach Rio Grande vermittelte das Gefühl, umsorgt ... und sicher zu sein.

² KI charakterisiert die Inseln so: "Extremes Klima: Kalt, sehr windig, viel Regen; Schwierige Erreichbarkeit: Kaum Häfen oder Infrastruktur; Kaum wirtschaftlicher Nutzen""

1972; mein 259. Flug

Air Kenya (ehem.); Mombasa – Lamu (Kenia)

Brittan Norman Islander (BNI), 90 Meilen

Es ist nun mal so: In Afrika gehen die Uhren anders. Heißt: Unsere mitteleuropäischen Gepflogen- und Gewohnheiten, unsere Sicherheitsvorschriften, unsere Zeiteinteilung – all das gilt in Afrika nur bedingt. Aus wenig viel machen, so wie die Sprache Ostafrikas es vorgibt. In Swahili werden Adverbien einfach verdoppelt, wenn man die Eilbedürftigkeit ausdrücken will. Now heißt irgendwann, jetzt heißt now now.



Und wenn am Instrumentenbrett oder am Overhead Panel im Cockpit etwas nicht stimmt, dann wird das schon mal zwischendurch während des Fluges justiert.

Auch, wenn die Flughöhe gerade einmal 20 Meter über Strand beträgt.

"Vor Gericht und auf hoher See ist man in Gottes Hand" sollte ergänzt werden "und in einem kenianischen Kleinflugzeug". Übrigens: Die alte arabische Hafenstadt Lamu auf der gleichnamigen Insel wurde im fünften Jahrhundert von arabischen Händlern aus Oman gegründet und besiedelt, gehörte als Bestandteil des Sultanats Sansibar zum Deutschen Reich und fiel 1890 im Sansibar-Helgoland-Vertrag mit Kenia unter britische Kolonialherrschaft. 1963 wurde Kenia unabhängig.



Damals, 1972, traf man in Lamu noch vermehrt alte, weiße Männer, die man leicht als Expatriots, ehemalige britische Armeeangehörige, identifizieren konnte.

Flüge

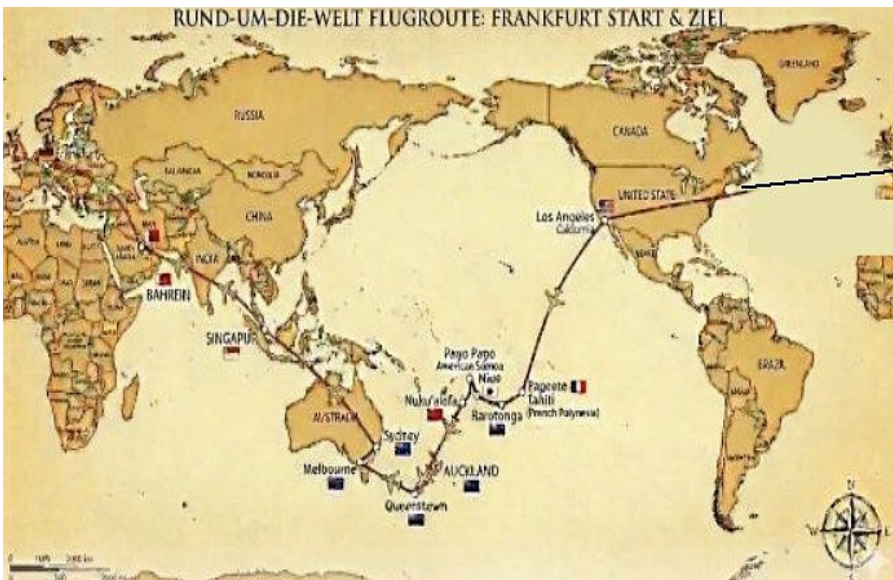
1983; meine Flüge 851 bis 875

diverse Airlines; Rund um die Welt

diverse Flugzeugtypen, 27.507 Meilen oder 53.023 Kilometer

Diese Rund-um-die-Welt-Reise war in dieser Form nicht gedacht. Geplant hatten wir, auf der von Neckermann im Vollcharter betriebenen MS Columbus während derer Pazifik-Überquerung im Wechsel mitzufahren und dort, wo sinnvoll, uns für zwei, drei Tage selbständig zu machen, um zu Zielen zu fliegen, die nicht auf der Schiffsroute lagen (Cook Islands, Samoa). Das hatten wir schon einmal im Indischen Ozean exerziert. Dieses Mal jedoch wurde uns das Hop-On – Hop-Off untersagt, weil unser mehrfaches Aus- und Einschiffen mit den in jedem angelaufenem Hafen immer wieder neu zu erstellenden Schiffsmanifesten für die Zoll, Einwanderungs- und Hafenbehörden zu viel bürokratischen Aufwand verursachen würde. Dafür hatten wir Verständnis.

Da wir aber bereits unsere Round-the-World-Flugtickets gekauft hatten, sind wir die ursprünglich als Schiffspassagen geplanten Strecken auch geflogen. (Und haben Schiff und unsere Reiseleiter-Kollegen in Tonga und in Christchurch begrüßen können.)



Unsere Flugstrecke sah so aus: Frankfurt-London-Los Angeles-Papeete (Tahiti)-Rarotonga (Cook Islands) -Alofi (Niue)-Apia (Samoa)-Pago Pago (American Samoa)-Vana'u-Ha'apai-Nuku'alofa (alle Tonga)-Auckland-Wellington-Christchurch-Mt.Cook-Mt. Cook Glacier-Queenstown-Te Anau- Christchurch (alle Neuseeland)-Melbourne-Sidney (Australien)-Singapur-Bahrain-Frankfurt. Dafür hatten wir uns fünf Wochen Zeit gelassen, haben viel gesehen und doch einiges verpaßt.

Zwei Erinnerungen aus dem Verlauf dieser Weltumrundung möchte ich der Leserschaft nicht vorenthalten: eine spektakuläre und ein – auf den ersten Blick banales – auf den Zweiten jedoch beachtenswertes Ereignis, das viel aussagt über Dienstleistungsbereitschaft und Perfektion.

Zum Ersten

1983; mein 865. Flug

Mt. Cook Airline (Neuseeland); Mt. Cook – Mt. Cook Glacier Cessna A185 Skywagon, 19 Meilen

Unsere Landung auf dem Mt. Cook-Gletscher auf der Südinsel Neuseelands: Vorbereitung und Durchführung entsprachen 1983 anderen Bedingungen als sie heute im Internet angeboten werden. Was heute mit einem Klick und einer Online-Überweisung erledigt werden kann, bedurfte vor 40 Jahren noch des gutwilligen Einsatzes eines Reisebüros (sofern man nicht wie wir direkt an der Quelle saßen bzw. die Quelle waren). Es wurden Unterlagen gewälzt, Faxe hin und her geschickt, MCOs über die Airlines transferiert. Ein örtlicher Veranstalter beschreibt das Erlebnis so: „Vom Start bis zur Landung genießen Sie die landschaftliche Schönheit des Mt Cook und des ihn umgebenden Nationalparks. Die schneebedeckten Berge, das strahlende Blau des Gletschersees und das üppige Grün der Vegetation sind nur einige der grandiosen Ausblicke, die Sie erleben werden, während Sie durch die Südalpen fliegen.

Nachdem Sie das Tasman-Tal hinaufgeflogen sind, werden Sie eine Gletscherlandung machen – ein Moment wie aus dem Bilderbuch. Diese unglaubliche Reise dauert 45 Minuten, einschließlich einer 10- bis 15-minütigen Gletscherlandung, und nach Abschluss der Tour kehren Sie zum Flughafen Mount Cook zurück.“



Zum Zweiten

1983; mein 873. Flug

Singapore Airlines; Singapur - Bahrain - Frankfurt

Boeing 747, 6.092 Meilen

Die letzte Etappe unserer Rund-um-die-Welt-Reise begann in Singapur. Wir waren nach 8 ½ Stunden Flugzeit mit Singapore Airlines aus Sydney angekommen, hatten fast sechs Stunden in der komfortablen Business Lounge im neuen Teil des Changi Airports überstanden und belegten unsere Sitze für die letzten 13 Flugstunden unserer Weltumrundung nach Frankfurt. Nun, es ist ja kein Geheimnis, daß man in der Business Class nicht nur besser sitzt und ißt als in dem Bereich des Flugzeugs, das Inder treffend als ‚Cattle Class‘ bezeichnen.

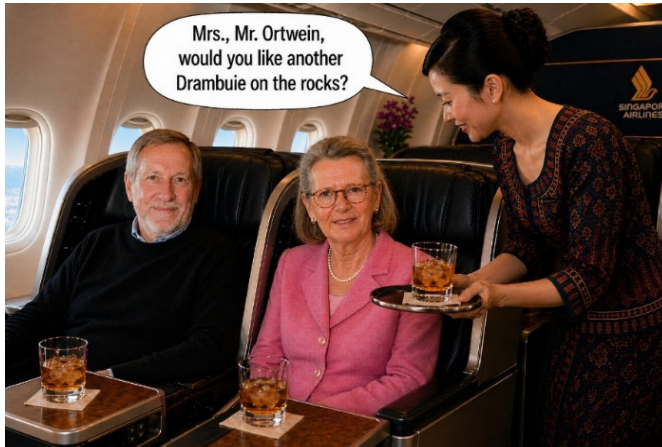
Wir hatten also unsere Plätze eingenommen, der Einstiegsprozedur war noch nicht beendet, als eine Stewardess (der Begriff war 1983 noch

Flüge

nicht kontaminiert), als also eine der "Singapore Girls"³ neben uns auftauchte und fragte ... s. Bild

Wir hatten keine Bestellung aufgegeben, hatten zuvor nicht einmal Augenkontakt. Und trotzdem servierte man uns ANOTHER Drambuie on the Rocks?! Woher die wußten die, daß ...?

Effizienz, Serviceorientierung, Perfektion und TCS (Total Customers



Satisfaction), dieses (nicht nur) von Singapore Airlines, sondern von vielen asiatischen Fluggesellschaften verfolgte Prinzip steckte hinter dem "another Drambuie".

Aber wieso Drambuie? Langstreckenflüge sind qualvoll, selbst in der Business Class. Ein- und durchzuschlafen ist eine Kunst, die nur wenige beherrschen. Also benötigt man Hilfsmittel. Wir haben alles Mögliche versucht, relativ erfolglos: Künstliche Übermüdung durch wenig Schlaf in der Nacht vor einem Flug, Bier, Kopfhörer, Rotwein, Augenmütze, Whisky – oder alles zusammen. Unser Mittel der Wahl war letztendlich Drambuie on the Rocks. Und weil wir auf dem Flug von Sydney nach Singapur je zwei Glas getrunken hatten, hatte man die Crew des Anschlußfluges von dieser Vorliebe informiert.

Gering der Einsatz, nachhaltig die Wirkung.

³ "Singapore Girls" war kein Spitzname, sondern der offizielle Begriff für die Kabinenbesatzung von Singapore Airlines. Das ikonische Auftreten und Branding rund um den Sarong Kebaya wurde von Pierre Balmain 1972 geschaffen. Es gab ihn in vier Grundfarben, die den hierarchischen Rang der Singapore Girls dokumentierten.

1974; mein 331. Flug

Sabena (Belgien); Frankfurt – New York JFK

Boeing 707, 3.851 Meilen

Wir waren an einem Vormittag bei schönstem Sonnenschein in Frankfurt gestartet. Die Sabena-Boeing war allem Anschein nach nicht die neueste, aber die Sitze waren nicht durchgessen, es war ausreichend Beinfreiheit vorhanden, die Crew war höflich und effizient. Ein gelungener Beginn unseres USA-Urlaubs also, in dem wir mit dem Mietwagen von New York aus durch das Amish County und über den Blue Ridge Parkway und die Smoky Mountains nach Atlanta (Georgia) nach Florida fahren wollten. Die Rückfahrt sollte und unmittelbar die Küste entlang über Charleston, Savannah, Cape Hatteras, Newport News und Williamsburg nach New York zurückführen.

Unsere Stimmung war geradezu ausgelassen, bis es – der Kapitän hatte



gerade verkündet, daß wir unsere Reishöhe erreicht hätten – bis es zu regnen begann. In der Kabine. Ungläubige Ausrufe, Stimmengewirr, Passagiere verließen ihre Plätze. Es herrschte Chaos,

bis nach einigen Minuten die Lausprecherstimme erklärte, es bestehe kein Grund zur Sorge, es handele sich nur um Kondenswasser, und wer einen Schirm zur Hand habe, der möge diesen gerne aufspannen.

So kam es, daß wir, naß wie wir waren, nach der Landung gefragt wurden, wo wir denn herkämen. Eine ehrliche Antwort zu geben, wäre sinnlos gewesen. Wer hätte geglaubt, daß wir im Flugzeug durchgeregnet worden sind?

1986; mein 1.060. Flug

Indian Airlines (IC); Jaipur-Ahmedabad-Bombay (alle Indien)

Boeing 727; 603 Meilen

Daß ich viele Jahre lang einer der größten deutschen Incentive-Agenturen vorstand, mag bekannt sein. Oder auch nicht. Es ist in diesem Zusammenhang hier erwähnenswert, weil ich eine 90 Personen starke Gruppe auf einer Incentive-Veranstaltung in Indien begleitete. Als Feuerwehrmann, als Ansprechpartner des Marketingleiters, als Ausputzer für den Fall der Fälle.

Ein solcher, krasser Fall trat ein beim Weiterflug der Gruppe von Jaipur über Bombay nach Goa. Wir hatten ein großes Fest gefeiert in der ehemaligen Residenz des Maharadschas von Rajasthan, dem exklusiven Rambagh Palace. Mit Elefanten, Affen, Reiterspielen und Fanfarenbläsern. Es war spät geworden. Trotzdem saßen alle achtzig Personen pünktlich zum Abflug der Indian Airlines für den Flug nach Bombay in der Boeing 727.



"Sind Sie der Verantwortliche?" fragte ein Uniformierter. "Der Kapitän bittet Sie ins Cockpit". "Wir können, da wir wegen Ihrer Gruppe überladen sind, nicht nach Bombay fliegen. Wegen des hohen Startgewichts können wir nicht ausreichend Kerosin tanken. Wir fliegen stattdessen nach New Delhi" eröffnete er mir. Auf meine Frage, ob denn in Delhi ein Anschlußflug nach Bombay garantiert sei, da wir abends in Goa erwartet würden,

zuckte er mit den Schultern "I don't know." Was nun? Immerhin hatte er einige Vorschläge parat: Gepäck ausladen und in Jaipur zurücklassen oder 20 Personen aussteigen und die nächste Maschine nehmen. Meinen Gegenvorschlag, daß die übrigen 20 anderen Passagiere aussteigen könnten, ignorierte er. Nun begann eine Diskussion in Hindi, in

Flüge

der ich nur die englischen Brocken verstand: fuel, return, capacity, Germans, fuck, Delhi, luggage, replacement aircraft. Dann kam man zu einer Entscheidung, die lautete "Sorry Sir, no way. We shall fly to Delhi".

Nun brannte mir der Kittel. Lost in India? Mit 90 reiseunerfahrenen Leuten, von denen die wenigsten Englisch sprachen? Im Chaos des Flughafens von Delhi? Ohne gültige Tickets, ohne gesicherten Anschlußflug, ohne Unterkunft? Die vorab bezahlten Tickets von Bombay nach Goa würden verfallen und möglicherweise auch die Kosten für die im Voraus gezahlten Zimmern im 5-Sterne-Hotel in Goa?

"Einen Moment", bat ich ihn. "Ich habe eine Idee. Wie wäre es, wenn Sie von hier nach Ahmedabad fliegen? Das ist die halbe Strecke nach Bombay. Dort können Sie auftanken und Ihren Flieger mit einer kurzen



Verspätung in Bombay landen. Meine Leute kommen noch rechtzeitig an für den Anschlußflug nach Goa, Sie bleiben im Flugplan und sind heute abend wie geplant zu Hause". Schweigen. Große Augen, Getuschel, strahlende Blicke. "Aye aye, Sir. Will do so".

Mein Marketingmanager und die Passagiere hatten nichts von alldem mitbekommen, sie wollten nur wissen, was ich so lange im Cockpit verhackstückt hätte.

Gut, daß ich im Geographie-Seminar aufgepaßt hatte!

Flüge

1974, mein 334. Flug

ELAL Isreal Airlines, Tel Aviv – Jerusalem

Boeing 707, 21 Meilen

Für kurze Zeit flog eine-Boeing 707 der ELAL im Liniendienst die Strecke Frankfurt – Tel Aviv mit einer Verlängerung nach Jerusalem. Einziger Grund, dieses kommerziell absurde und touristisch unsinnige Tail End von ganzen 21 (einundzwanzig!) Meilen von Tel Aviv nach Jerusalem zu bedienen, war nichts als eine machtpolitische Demonstration: Wir haben die Lufthoheit über die West Bank und Ost-Jerusalem.



Und das hier ist die Geschichte dazu⁴:

"Der Flughafen Jerusalem, auch bekannt als Atarot Airport, war ein Zivilflughafen nördlich von Jerusalem innerhalb der von Israel verwalteten Stadtgrenzen, auf etwa 300 Metern Höhe gelegen.

Unter jordanischer Verwaltung (1949–1967) war er ein florierender Knotenpunkt – rund 100.000 Passagiere jährlich, mit Flügen zu 15 Zielen bis nach Rom, Beirut, Bagdad, Kuwait und Kairo. Nach dem

⁴ Frage an KI Claude: "Flugverbindung Frankfurt-Tel Aviv - JERUSALEM in den 1970er Jahren. Das Tail End TLV-JRS wurde nur kurze Zeit bedient. Dazu möchte ich mehr wissen."

Sechstagekrieg 1967 übernahm Israel den Flughafen.

Das Problem: Kein internationaler Status

In den 1970er und frühen 1980er Jahren investierte Israel erhebliche Mittel in den Ausbau des Flughafens zur vollwertigen internationalen Anlage – die internationalen Luftfahrtbehörden erlaubten jedoch keine internationalen Flüge dorthin, da der Flughafen auf 1967 von Israel besetztem Gebiet lag.

El Als clevere – aber letztlich gescheiterte – Lösung

El Al versuchte, den Flughafen durch einen Trick für internationale Flüge nutzbar zu machen: Ankünfte aus Europa machten einen kurzen Zwischenstopp am Flughafen Ben Gurion bei Tel Aviv, wechselten dort die Flugnummer und flogen unmittelbar danach weiter nach Jerusalem/Atarot. Selbst eng befreundete Länder – besorgt, Israel damit eine wahrgenommene Legitimität über den ungeklärten Status Jerusalems zu verleihen – weigerten sich, dieses System zu akzeptieren.

Das bedeutet konkret: Der Flug Frankfurt → Tel Aviv (kurzer Stop,



Flugnummernwechsel) → Jerusalem war de facto eine internationale Verbindung, wurde aber nie als solche anerkannt. (Die israelische Tageszeitung) Haaretz beschreibt es treffend als „geheimen Flug, den die Israelis nicht geheimhalten konnten“ – ein politisches Manöver Israels, um Jerusalems Status als Hauptstadt zu untermauern. Dieses System war zu umständlich, um lange zu überleben."

Und ich gehörte zu den wenigen Glücklichen, denen die Teilnahme an diesem Kuriosum der Luftfahrtgeschichte vergönnt war

Flüge

1979; meine Flüge 676 bis 682

diverse Airlines, Caracas-Panama - San Andres - Managua - Guatemala - Mexico City - New Orleans - Tallahassee - Miami

diverse Flugzeugtypen, 4.006 Meilen

Mittwochnachmittag sollte ich in Miami den Chartervertrag für eine DC10 der National Airlines für einen Flug Miami - Orlando (Disney World) - Miami unterschreiben; Volumen 75.000 US\$.

Dienstagvormittag flog ich von Grenada nach Caracas, um dort um die Mittagszeit meinen Anschlußflug mit Pan American Airlines⁵ nach Miami zu erreichen. Das ging schief. Vor meinen Augen hob die B707 ab. Was nun? Ich hatte 27 Stunden Zeit bis zur Vertragsunterzeichnung. Nur, es gab in dieser Zeit keine direkte Verbindung Caracas-Miami.

Aber: Alte Zeiten, gute Zeiten. Als erstes ließ ich mir von PanAm eine MCO⁶ ausstellen, ließ mir die beiden dicken Bände des OAG⁷ aus und zog mich in eine stille Ecke zurück.

Doch jede direkte Verbindung nach Florida, die ich prüfte, endete auf einem karibischen oder mittelamerikanischen Flughafen ohne Anschluß Richtung Miami. Also begann ich in Kurzstreckenverbindungen zu denken. Obwohl man sich damals noch darauf verlassen konnte, daß veröffentlichte Ankunfts- und Abflugzeiten eingehalten wurden, bestand ein großes Risiko in den Umsteigezeiten. Nicht kalkulierbar waren die Wartezeiten bei Paß- und Zollkontrolle, die Pünktlichkeit der Flughafenbusse, Disziplin der Passagiere beim Aus- und Einstieg. Kurz: Meine zusammengestoppelte Flugroute barg eine Menge Unwägbarkeiten.

Vorausgesetzt alles funktioniert wie geplant, wäre ich am Folgetag

⁵ PanAm (PA), legendäre US-Airline, stellte 1991 den Flugbetrieb ein

⁶ MCO, (Miscellaneous Charges Order) dient als Verrechnungsbeleg bzw. Zahlungsmittel für spezifische Services oder als Gutschrift für nicht in Anspruch genommene Flugleistungen. MCOs wurden von anderen Fluggesellschaften als Zahlungsmittel anerkannt.

⁷ OAG, Official Airlines Guide: gedrucktes Flugplan-Kompandium der internationalen Luftfahrt, 2 Bände, monatlich, zusammen: grob 1.600 bis 3.000 Seiten (ähnlich ABC, World Airways Guide)

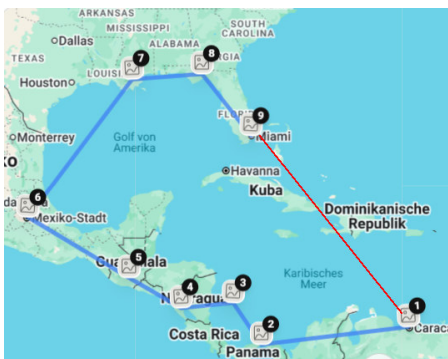
Flüge

gegen 14:00h in Miami und könnte meinen Termin einhalten.

Das war mein Plan: Caracas - Panama (AP Air Panama)- San Andres, Kolumbien (MM S.A.M.) - Managua, Honduras (SH Sahsa) - Guatemala (GU Aviateca)- Mexico City (MX Mexicana) [Übernachtung] - New Orleans (MX) - Tallahassee (TX Texas Airlines) - Miami (EA Eastern Airlines)

Die Umstiege in Panama City und San Andres haben geklappt. Das erste Problem war Managua. Schon während des Fluges war abzusehen, daß es verdammt eng werden würde mit dem Umstieg von der Sahsa in die Aviateca nach Guatemala.

Nun sollte sich als unschätzbarer Vorteil erweisen, daß ich auf solchen Reisen immer nur mit einer Schultertasche unterwegs war. Dem Purser gegenüber dramatisierte ich meine Situation und bat darum, über Bordfunk Kontakt mit den Kollegen des Avianca-Fluges aufzunehmen, um meine verspätete Ankunft zu avisieren. Und das hat funktioniert. Die Sahsa-DC4 rollte neben der mit offener Tür wartenden



Bac 1-11 der Aviateca. Die integrierte Fluggasttreppe wurde heruntergelassen. Ich hastete über das Rollfeld und die Treppe der Avianca

Flüge

hoch. Bevor ich meinen Platz eingenommen hatte, rollten wir bereits zum Start.

Anm.: Man stelle sich das heute vor ohne Paß- und Zollkontrolle bei Ein- und Ausreise, ohne Gepäckdurchsuchung, einfach zu Fuß und unbelästigt von Flughafen-Security und Airlinepersonal - so einfach ging Flugzeug wechseln (wenn's dringlich genug formuliert war, der Pilot Verständnis aufbrachte, man in Mittelamerika war und sich traute).

Der Umstieg in Guatemala City verlief reibungslos. Das nächste Problem trat in Mexico auf. Ich wußte, daß ich für den Flug frühmorgens nach New Orleans auf der Warteliste stand. Das wollte ich, bevor ich zu meinem Hotel fuhr, geklärt wissen. "Wir sind überbucht. Sie stehen auf Platz 36." Pause, Nachdenken. "Können wir uns in fünf Minuten am Schalter 221 treffen?" Die dann an Schalter 221 den Besitzer wechselnden 50 Dollar katapultierten mich in der Warteliste auf Position 1. Damit konnte ich gut schlafen. Um sechs Uhr war ich am Abflugschalter der Mexicana. Von Warteliste keine Spur. Ich war drin.



Ankunft und Abflüge in New Orleans (Paß- und Zollkontrolle) und Tallahassee waren pünktlich. In Miami landete ich um 12:35h, fuhr mit dem Taxi ins Hotel, duschte, begab mich ins Büro der National Airlines, unterschrieb den Vertrag, fuhr ins Hotel zurück und schlief 16 Stunden am Stück.

Die Flugstrecke von Caracas nach Miami beträgt 1.350 Meilen, Flugdauer 3,5 Stunden. Mein Alternativprogramm dauerte 26 Stunden inkl. einer Übernachtung. Dabei habe ich 4.006 Meilen zurückgelegt.

Ein Parforceritt mit gutem Ausgang.

1975; mein 366. Flug

Ethiopian Airlines, Addis Abeba - Debre Marcos

Douglas DC3, 117 Meilen

Um an die schönsten und unentdeckten Sehenswürdigkeiten dieses Planetens zu gelangen, bedarf es manchmal eines gewissen Wagemutes. Sowohl die politische Situation war heikel als auch das Beförderungsmittel, das mich nach Axum⁸ und Lalibela⁹ bringen sollte.



Die Stelen von Axum (Aksum)



Felsenkirche in Lalibela

Wenige Monate vor meiner Reise nach Äthiopien war der 225. Nach-



fahrt von König Salomo und der Königin von Saba, Kaiser Haile Selassie, gestürzt worden. Das Land war im Revolutionsmodus: Das war der eine

Unsicherheitsfaktor. Der andere war das marode Fluggerät der Staatsairline.

Trotzdem habe ich mich auf den Weg gemacht und Flüge zu den beiden Stätten urchristlicher Kultur gebucht. Doch schon die erste Teilstrecke nach Lalibela wurde jäh unterbrochen. In Folge einer Ansage, von der

⁸ <https://www.myethiopiatictours.com/de/besuchen-sie-axum-athiopien/>

⁹ <https://www.tourism-watch.de/artikel/aethopiens-kirchen-von-lalibela/>

Flüge

ich außer Lalibela und Debre Marcos nichts verstand, klärte mich mein äthiopischer Nachbar in Gebärdensprache auf, mich anzuschnallen. Wir würden landen.

Eine Landepiste war nicht auszumachen, ich sah nur eine langgestreckte Wiese, auf der eine Horde Kinder versuchte, das dort weidende Rindvieh vertreiben. Die betagte DC3 setzte auf, holperte über die Grasfläche und kam 20 Meter neben einer anderen DC3 zum Stehen. Es erfolgte Durchsage auf Durchsage. Auf amharisch, nahm ich an. Da ich nichts mitbekam, folgte ich einfach den Passagieren nach draußen und blickte dorthin, wohin alle blickten: Auf die andere DC3 mit mehreren Einschußlöchern im Rumpf.



Passagiere warten im Transit, während der Mechaniker Einschußlöcher inspiziert

Das war dann auch das Ende meines Ausflugs. Wir flogen zurück nach Addis Abeba. Später erfuhr ich, daß es die in den Bergen der Provinz Wollo, südlich von Lalibela, operierende Guerilla der Tigray People's Liberation Front waren, die die niedrig fliegende DC3 beschossen hatten.

2014, mein 1.607. Flug Lufthansa, Rundflug über Köln Junkers JU52, 53 Meilen

Wikipedia schreibt¹⁰: *"Die Junkers D-AQUI gehörte zu den letzten drei flugfähigen Flugzeugen Typs JU 52. Sie wurde im Junkers-Stammwerk in Dessau mit der Werknummer 5489 gebaut. Der Erstflug fand am 2. April 1936 statt. Die Zulassung erfolgte am 6. April 1936. Bis zu ihrer Stilllegung 2019 war D-AQUI die letzte noch für den kommerziellen Luftverkehr zugelassene Junkers Ju52¹¹. Sie gehörte der Deutschen Lufthansa-Stiftung in Berlin."*

Geflogen wurde die "alte Tante JU" von aktiven Lufthansa-Piloten mit B747-Lizenz, gewartet wurde sie auf der Lufthansawerft in Hamburg und die Inflight-Betreuung erfolgte durch langgediente LH-Stewardessen - in der Freizeit und ohne Entlohnung.



Moni hatte mir 2013 den Flug zum meinem 75. Geburtstag geschenkt. Als es im Sommer 2014 endlich so weit war, den Gutschein einzulösen, habe ich sie heimlich hinzugebucht, da mir ein Alleinfliegen keine Freude bereitet hätte. Außerdem: ohne Ansprechpartner all die "Och-guck-mal-Momente" zu erleben, wäre dem Ereignis, aus nächster Nähe die Domtürme zu umrunden, nicht gerecht geworden.

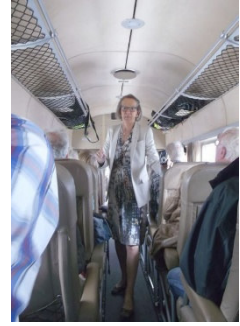
¹⁰ auszugsweise zitiert

¹¹ 2015 erfolgte durch das Denkmalschutzamt Hamburg die Eintragung der D-AQUI in die Denkmalliste Hamburg. Damit wurde erstmals ein Verkehrsflugzeug als bewegliches Denkmal unter Schutz gestellt.

Flüge



Selbst nach eineinhalbtausend Flügen war das Drum und Dran dieses Fluges ein Ereignis ganz besonderer Art. Vor dem Start am Flughafen Köln-Bonn war Gelegenheit, das Flugzeug aus nächster Nähe zu besichtigen und mit der Crew zu fachsimpeln.



Mit 150 km/h zog die JU in einer Höhe von 300 bis 1.000 Metern über Grund eine Schleife zum Siebengebirge, dann über Bonn nach Köln, umkreiste die Domtürme und flog dann über den Rhein zurück zum Ausgangspunkt (Anm.: müßte das nicht grammatikalisch korrekt Ausflugspunkt heißen?)

Die Anordnung der Sitzplätze war geradezu prädestiniert für einen solchen Rundflug: Ausschließlich Fensterplätze !



un sinn dr Dom su vür mir stonn

1985; mein 973. Flug

CAAC (Civil Aviation Administration of China), Xi'an - Nanjing Iljushin 18 "Salon"¹², 626 Meilen

Wir waren vergebens um sechs Uhr morgens geweckt, mit einem kargen Frühstück abgespeist und zum Flughafen von Xi'an gekarrt worden. Denn unser Flug nach Nanking fand nicht statt. Begründung? Keine. Das war damals einfach so in China: keine Konkurrenz, keine Kundenorientierung, keine Transparenz. Wieso sollte es bei dem Monopol der staatlichen CAAC anders sein? In 24 Stunden, hieß es, werden wir weitersehen.

Für unsere Reisegruppe (30 Personen, Europäer, Südamerikaner) wurde ein Tagesprogramm zusammengeschustert: ein bißchen Stadtrundfahrt, ein schlimmes, schlimmes Mittagessen, das mit "chinesischem Roulette" endete, ein paar Besichtigungen (immerhin die intakte Moschee und der Trommelturm), ein paar Keksen zum Abend und eine lange Nacht in einem herunter gewirtschafteten Sportlerheim in der Peripherie.



Am folgenden Morgen: Um 07:00h waren wir wieder am Flughafen. Ganz ungewohnt wurden wir ohne ir-

gendeine Kontrolle mit unserem Bus auf das Vorfeld bis an die auf uns wartende Iljushin 18 gefahren. Wir steigen die Treppe hoch und ... "Was ist das denn?" entfuhr es Moni. Uns war offenbar ein

¹² Il-18 „Salon“ war die inoffizielle Bezeichnung für VIP-Versionen der Turboprop-Maschine aus sowjetischer Produktion mit ca 100 Plätzen. Für Regierungs- oder Sonderaufgaben wurden in einigen Exemplaren Umbauten vorgenommen mit Sofas oder Betten im abgetrennten Frontbereich sowie stark reduzierter Sitzplatzzahl im hinteren Teil

Flüge

Bonzenflugzeug zur Verfügung gestellt worden. Ich zitiere Moni aus ihrem China-Buch: "Wir haben wohl eine Luftwaffengenerals-Maschine erwischt." Die ersten stürzen sich in ein Viererabteil mit fest montiertem Tisch. Sicherheitsgurte? Fehlanzeige. Wir jedoch hatten das große Los gezogen. Wir fanden Platz in einem veritablen Schlafab-



teil im vorderen Teil des Fliegers. Mangels Sitzgelegenheiten machten wir es uns auf dem Bett bequem, quer zur Flugrichtung. Sicherheitsgurte? Wieso? Wo sollten die denn auch befestigt werden?

Wie die Maschine, so der Service! Einmal Luftwaffengenerals-Maschine, immer Luftwaffengenerals-Maschine. Orangensaft als Entree wie jedesmal, aber dann ... Eine Riesenschachtel mit chine-



sisch-türkischem Honig, gefolgt von einem Kistchen "Souvenir aus Wuxi" mit einem bunten



Tonfiguren-Thermometer, verziert mit Vögelchen und Blümchen und als krönenden Abschluß eine Jumbo-Packung schokoladeüberzogener Waffeln.

So reich beschenkt landen wir nach zwei Flugstunden heil in Nanjing.¹³

¹³ Monika Ortwein "Unsere zwei Reisen nach China", Köln 2012, Selbstverlag

1990; mein 1.216. Flug

Air New Zealand; Nadi (Fidschi) - Los Angeles

Boeing 747, 5.519 Meilen

Als wir nach einem zweitägigen Zwischenstop auf Fidschi die Boeing 747 der Air New Zealand für das nächste Teilstück unseres Rückfluges bestiegen, der uns nicht einfach nur in die USA befördern, sondern uns zusätzlich einen Lebenstag schenken sollte, wunderten wir uns darüber, daß man uns nicht wie Aussätzige behandelte. Denn wir bildeten uns ein, immer noch nach Schaf zu stinken, Haut und Kleidung.

Denn das kam so: Auch in diesem Winter hatten wir beruflich bedingt unseren vierwöchigen Jahresurlaub im Hochsommer der südlichen Hemisphäre verbracht. Wir hatten Neuseeland von Auckland im Norden bis Invercargill im Süden bereist und diese spannende und an neuen Erkenntnissen reiche Tour mit einem Sieben-Tage-Aufenthalt auf einer



veritablen Schaffarm beendet. Während der Schurzeit. Daß das ein wenig schräg war, stellten wir fest, als wir uns dort einquartierten. Es war eine grenzwertige Erfahrung: Schafe alenthallen, auf der Weide, im Schurgatter, auf dem Esstisch, auf dem Arm.

Auch wenn man uns die Schaffarm noch anroch, niemand im Flieger nach Los Angeles ließ es sich anmerken. Aber möglicherweise lag es auch daran, daß wir in der First Class reisten, in der ja immer die etwas anderen Gesetze gelten.

Unmittelbar nach dem Start verschwanden die meisten Passagiere über die Wendeltreppe ins Oberdeck. "Was dort wohl geboten wird?", war die sich aufdrängende Frage. Wir hinterher.



Flüge

Die Augen fielen uns aus dem Kopf. Das gesamte Oberdeck, der sog. 747-Buckel, war umgewandelt in eine elegante Pianobar, mit Klavier und bequemen Sitzgruppen. *"Some airlines used the upper deck as live entertainment and lounge areas for their upper class passengers. No seats, just fun"*¹⁴. Da standen und saßen wir, die privilegierten First Class-Passagiere, ums Piano, tranken Cocktails und schlürften Champagner und warteten darauf, daß uns in wenigen Stunden bei Überquerung der Datumsgrenze ein zusätzlicher Lebenstag geschenkt werden würde.



Beendet haben wir diesen ungewöhnlichen Barbesuch mit Sonnenaufgang, fielen in unsere bequemen Sessel und schliefen der mittäglichen Ankunft in Los Angeles entgegen. Einen Tag, bevor wir in Fidschi abgeflogen waren.

Richtig ausgeschlafen und das Jetlag besiegt haben wir im Hotel in Los Angeles.

¹⁴ <https://unroadwarrior.boardingarea.com/2010/07/21/the-747-piano-bar/>

Flüge

Und eine letzte Beschreibung. Kein Ereignis, keine Kuriosität, nichts Gefährliches. Nur ein normaler Linienflug nach starrem Flugplan mit mir und 18 fremden, an jedem Zwischenstop wechselnden Passagieren.

1978; mein 612. Flug ff

Widerøe Airlines (Norwegen); Trondheim - Høknæsøra (Namsos) - Brønnøysund - Sandnessjøen - Bodø - Narvik

de Havilland Twin Otter (DH6), 398 Meilen



Das wahrlich besondere an diesem Flug waren die geringe Reishöhe und die in kurzen Abständen folgenden Stops.

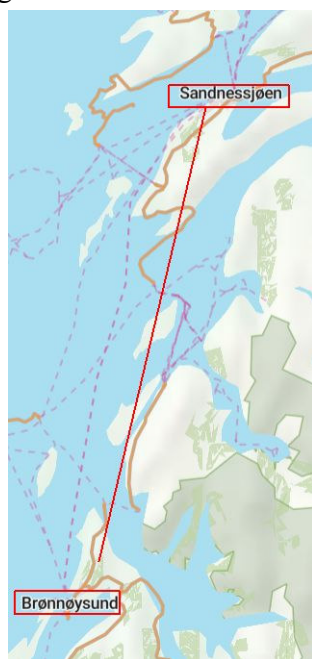
Die norwegische Widerøe hatte das Flugmonopol für die Bedienung der Küstenort, so wie Hurtigruten von See aus. Wegen der kurzen Strecken

zwischen den Flugplätzen flog man mit niedriger Geschwin-

digkeit von ± 300 km/h und in der Regel mit weniger als 2000 Metern über Grund.

Eingesetzt wurde die de Havilland Twin Otter mit 19 Sitzen, die nur ganz kurze Start- und Landebahnen benötigte, wichtig bei den in Fjordtälern gelegenen Flugplätzen.

All das wäre kein Grund, meinen Flug von Trondheim nach Narvik hier aufzunehmen. Das besondere war, daß ich mit einer Generalkarte auf meinem Tischchen anhand der Landstraßen unsere Position mitverfolgen konnte.



Flüge

So und nicht anders, ohne Zusätze und Beschönigungen, habe ich die Situationen erlebt oder durchgestanden.¹⁵ Manche waren aufregend, die eine und andere beängstigend, einige einfach nur lustig. Bemerkens-, erinnerungs- und berichtenswert sind sie allemal.

Um aber nicht den Eindruck entstehen zu lassen, ich sei nur mit Chaotenairlines geflogen, binde ich diese Erlebnisse in das Gesamtbild der in meinem langen Leben absolvierten Flüge ein. Dann relativiert sich das sehr schnell. Die geschilderten Episoden betreffen gerade einmal ein Prozent meiner bisherigen 1.750 Flüge.

Wie sich das im einzelnen darstellt, davon möget man sich selbst ein Bild machen anhand der Auszüge und Auswertungen aus meinem Logbuch, das ich penibel über alle Flüge geführt habe: von meinem ersten 1961 (Düsseldorf - Southend-on-Sea) bis zu meinem letzten vor wenigen Tagen von Salzburg nach Düsseldorf.

Starts und Landungen	3.528 = 1.764 Flüge
Flugstrecke gesamt	1.908.308 Meilen = 3.071.130 km
die meisten im Jahr 1978	82.989 Meilen = 133.558 km
Fluggesellschaften	179
davon Lufthansa	447
Flugzeugtypen	110
Flughäfen	410
Die kürzesten Flüge	1974 Tel Aviv – Jerusalem bzw. 1983 Mt.Cook – Mt.Cook Glacier jeweils 21 Meilen
Der weiteste Flug	1990 Los Angeles–Auckland, 6.522 mls

¹⁵ Die passenden Bilder habe ich mit sehr ausführlichem Prompting durch KI generieren lassen. Ich habe die Ergebnisse so lange korrigiert, bis das Endprodukt meiner Erinnerung entsprach.

Flüge

Die **Städte mit den meisten Stars** bzw. Landungen sind 1: Frankfurt 613, 2. Köln/Bonn 358, 3. München* 179; 4. London* 88; 5. Düsseldorf 74; 6. Paris* 73; **7. New York* 58**; 8. Rom* 54; 9. Hannover 49, 10. Berlin* 48, 11. Hamburg 48, 12. Wien 48; **13. Miami* 39**; 14. Budapest 31 – (*Anmerkung zum Asterix *¹⁶*)

Nur **ein einziges Mal gestartet oder gelandet** bin ich auf diesen 33 Flughäfen oder treffender Flugplätzen, Flugfeldern: Agra, Indien - Baden-Baden – Basel - Batangas, Philippinen - Burgas, Bulgarien - Chiang Mai, Thailand – Constanța,- Rumänien – Cozumel, Mexico – Djerba, Tunesien – Durban, Südafrika – Eilat, Israel - Ft. Myers (Fl), USA – Gibraltar – Göteborg, Schweden – Hammerfest, Norwegen – Iguazu, Argentinien – Ivalo, Finnland – Izmir, Türkei - Jacksonville (Fl), USA – Jerusalem, Israel – Jujuy, Argentinien – Kemi, Finnland - Lago Argentino, Argentinien - Manston (Kent), England - Marl-Recklinghausen – Narvik, Norwegen – Nürnberg – Ouarzazate, Marokko – Rimini, Italien - Southend-on-Sea, England - Te Anau, Neuseeland – Varna, Bulgarien - West Palm Beach (Fl), USA

Die kleinsten Flugzeuge ...



1978, mein 619. Flug
Danzig–Warschau; 183 Meilen
Antonov 14 (UdSSR)
7-9 Passagiere



1978, mein 581. Flug
Baden-Baden–Marl; 220 Meilen
Cessna 172 Skyhawk (USA)
4 Passagiere



1992, mein 1.300. Flug
Masai Mara–Keekorok; 25 Meilen
Piper PA-32 Cherokee (USA)
4-5 Passagiere

¹⁶ mehrere Flughäfen, am Beispiel New York; JF Kennedy, La Guardia, Newark

Flüge

und die größten



*Boeing 747 in der Chartersversion für Condor
(450 – 500 Passagiere)
1971 - Mein 155. Flug – Frankfurt nach
Palma de Mallorca - 774 Meilen*



*Airbus 380 im Linienbetrieb der Lufthansa
(500 – 520 Passagiere)
2017 - Mein 1.655. Flug - New York (JFK)
nach Frankfurt - 3.840 Meilen*

Ich glaube nicht an Zufälle. Aber - welch Zufall – der LH-Flug fand genau 1.500 Flüge nach dem Condorflug statt.



Heute, im Mai 2026, da ich dieses Kapitel zu Ende schreibe, haben wir für die nähere und weitere Zukunft keine Flüge gebucht. Auch keine Flugreise geplant. Wie an anderer Stelle notiert:

Wir bleiben daheim. Und fliegen nur noch, wenn's nicht anders geht.

Ade [a'de:]

Wenn mir nicht allen Erwartungen zum Trotz noch ein Thema einfällt, über das sich lohnen würde, zu schreiben, dann wäre dieses Büchlein das letzte der Reihe "Die dünnen Reisebücher".

Seit 2007 sind (dieses hier eingeschlossen) 19 Büchlein erschienen.



Impressum: © 2024 | Friedrich Ortwein, Köln

Der Inhalt dieser Broschüre (Texte, Fotografien und Grafiken) sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei mir.

Das Manuskript (Text, Bildauswahl, Layout, Formatierung) wurde erstellt auf dem heimischen Laptop (HP EliteBook 8560p mit Microsoft Office 365, IrfanView, PDF24). Das fertige Produkt wurde als PDF-Datei an Online-Druck Frick, 86381 Krumbach gesandt und dort ohne weitere Bearbeitung produziert. Deshalb gehen alle etwaigen Fehler auf meine Kappe.