

LSV-Albgau e.V. Karl-Friedrichstr. 22 76275 Ettlingen

An alle Mitglieder

Anmeldung zum Flugbetrieb:

Es hat sich als recht praktisch erwiesen, wenn sich die Teilnehmer am Flugbetrieb über Phönix anmelden. Vor allem der Fluglehrer kann sehen, ob Schüler anwesend sein werden. Der Zugang zu Phönix ist einfach für alle:

Name: segelflieger Password: ask21

Flugzeug „Segelflug“ auswählen und Euch nur für eine halbe Stunde eintragen; unter Bemerkung Euren Namen einfügen. Bitte animiert alle am Flugbetrieb teilnehmenden sich auch bis spätestens Freitag Abend so anzumelden. – Keine Segelflugzeuge sonst reservieren – die Vergabe der Flugzeuge geschieht beim Briefing unter den Anwesenden.

Einladung

zur

2. Mitgliederversammlung und Jahreshauptversammlung am

Freitag den 23. März 2007 um 19 Uhr 30

im Gasthaus zum kleinen Griechen in Bruchhausen

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
- 2.) Kassenbericht 2006 und Entlastung des Vorstandes
- 3.) Ehrungen verdienter Mitglieder
- 4.) Begrüßung von Dr. Erwin Vetter als Ehrenmitglied im LSV-Albgau
- 5.) Bericht von der Aero in Bangalore-Indien
- 6.) Stand der Arbeiten am Flugplatz: Boxenbau
- 7.) Vorschau und Anmeldungen auf Fluglager 2007
- 8.) Verschiedenes, Anträge

Wir gratulieren nachträglich im Februar 2007

zum 50. Geburtstag unserem Mitglied Martin Günter

und im März gratulieren wir

zum 40. Geburtstag unseren Mitgliedern: Markus Imm und Claudia Oberle

und zum 85. Geburtstag gratulieren wir: Erich Ochs

Allen Jubilaren die besten Wünsche und vor allem Gesundheit

Ein alter Adler flog davon, Zum Tode von Ehrenmitglied Reinhold Kühne

Reinhold Kühne wurde am 25.09.1921 in Ettlingen geboren. Er wurde trotz langer Krankheit 85 Jahre und 5 Monate alt. Schon in seiner Jugend befasste er sich mit dem Modellbau, im Jahre 1936 begann er mit dem aktiven Fliegen. Leider wurde der Ettlinger Segelfliegerverein in dieser Zeit aufgelöst, so dass die am Flugsport interessierten notgedrungen beim NS-Fliegerkorps ihre Ausbildung fortführen mussten. Zuerst kam die A-Prüfung, dann die B und C. Dann den Luftfahrerschein Kl. 1. Im Jahre 1939 dann die Einberufung zur Luftwaffe und die Weiterbildung bis zum Fluglehrer. Dann war er als Flugleiter auf der Rhön eingesetzt. Der Einsatz als Besatzungsmitglied einer Ju 52 bei den Versorgungsflügen nach Stalingrad einschl. dem Rücktransport verwundeter war für Reinhold ein schweres Erlebnis. Nachdem den Fliegern das Benzin ausging, erlebte er die letzte Zeit bis Kriegsende als Infanterist in der Eifel. Er hatte Glück den Krieg ohne Verwundung überstanden zu haben.. Einem echten Flieger wie Reinhold nun mal einer war konnte die Zeit nach dem Kriege nicht schnell genug vergehen, er nutzte deshalb die Zeit und machte 1948 seine Meisterprüfung. Und schon im selben Jahr versammelte Reinhold seine alten Fliegerkameraden um sich und begann mit den ersten Modellfliegertreffen. Dann, am 1.09.1949 bildete sich der Modellflugverein Ettlingen, Reinhold Kühne war der Initiator. Inzwischen hatte sich schon eine feste Gruppe gebildet, Emil Henn als ältester und Herbert Frank. als einer der jüngsten waren der Kern dieser Gruppe. Man beschloss nun einen Verein zu gründen und am 20.04.1950 wurde der Luftsportverein Albgau gegründet, und Reinhold Kühne zum 1. Vorsitzenden gewählt. Trotz noch bestehendem Verbot begann man heimlich mit dem Bau eines Segelflugzeuges vom Typ „Grunau Baby III“, Herbert Frank hatte von der Fa. Lorenz, wo er beschäftigt war, einen Raum erhalten, und Reinhold Kühne besorgte von seiner Fa. Pfeiffer den Strom, (mit einer heimlichen Telefonleitung über die Alb) welche natürlich öfters bei geringster Belastung durchbrannte.

Nach drei Jahren war dann das erste Flugzeug fertig, Reinhold Kühne und auch Herbert Frank hatten bis dahin je ca. 5000 Baustunden abgeleistet. Die Aufbauarbeit ging weiter ,man sammelte Papier, damals die Grundlage der Finanzierung.

Man hatte damals mit allerhand Widerwärtigkeiten zu kämpfen, dies ging bis zum Rathausverbot für den 1. Vorsitzenden.

Reinhold organisierte jedes Jahr die Teilnahme an den Bundesjugendspielen, die Flieger veranstalteten Drachenwettbewerbe und natürlich auch der Wettbewerb „Der kleine Uhu“ war immer sein Programm. Inzwischen ging der Aufbau voran, man hatte inzwischen eine Scheuer erhalten und baute diese zu einer Werkstatt um. Inzwischen hatte der Vorstand gewechselt, Hartmut Maier wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt, Reinhold war nun Flugleiter des Vereins. Es folgten die Flugzeugtaufe und die ersten Starts, das erste Fluglager auf dem Klippeneck. Reinhold leitete die ersten SG 38 Starts und auch den ersten Flugtag in Spielberg. Leider wechselte Reinhold im Jahre 1960 beruflich nach Ulm. Er wurde zusammen mit Hartmut Maier zu den ersten Ehrenmitgliedern des Vereins ernannt. Auch in der Zeit wo Reinhold in Ulm und später in Albstadt wohnte, war er immer ein gern gesehener Gast bei uns. So war er als Gastfluglehrer in Forchheim tätig, das Fluglager auf dem Degerfeld war von ihm organisiert und auch bei den Fluglagern in Challes de Eaux und später in Gap war unser Reinhold immer dabei. Seine Rentnerjahre verbrachte Reinhold als ehrenamtlicher Flugleiter auf dem Degerfeld. Für seine Leistungen für die Fliegerei erhielt Reinhold Kühne die silberne und später die goldene Ehrennadel des BWLV, sowie das goldene Fluglehrerabzeichen und die Fluglehrer Ehrenmedaille.

Reinhold Kühne war trotz seiner Liebe zur Fliegerei auch noch ein treu sorgender Familienvater, der zusammen mit seiner Frau Helga 4 Kinder großzog und dafür sorgte, dass alle einen anspruchsvollen Beruf erlernten. Reinhold Kühne wird uns allen in Erinnerung bleiben, wir werden ihn nie vergessen. Eine Abordnung von unseren älteren Mitgliedern hat Reinhold Kühne auf seinem letzten Weg begleitet.

Reinhold Kühne hat am Tag vor seinem Tod nochmals alle seine langjährigen Fliegerkameraden aus Albstadt Degerfeld und aus Ettlingen begrüßt und sich von Ihnen verabschiedet.

Diesen, seinen letzten Wunsch wollen wir hiermit erfüllen.

Leb wohl, lieber Reinhold

Nach 40 Jahren Prüfertätigkeit verlängert Werner Waldenberger seine Lizenz nicht mehr

Werners letzte offizielle Amtshandlung war die Abnahme der Winde unseres Vereins. Erfreut nahm Werner zur Kenntnis, dass alte Tugenden auch immer noch im Verein vorhanden sind und wie diesmal durch Helmut Seemann und Detlev Wittber neue Rollenführungen im Eigenbau, sogar in Modulbauweise erstellt wurden. Alle Abnahme-Schlepps und inzwischen auch schon ein paar mehr konnten ohne Probleme durchgeführt werden. Sowohl die Konstruktion, als auch die Ausführung haben sich gewährt.



Die Windenabnahme und das 40-jährige Jubiläum von Werners Tätigkeit, nahmen wir zum Anlass ihn auch zu feiern und ihm für seinen Einsatz am Platz – vereinsübergreifend – zu danken. Werner hat den Platz mit aufgebaut, hat mit seiner bestimmten Art die Sicherheit und das Sicherheitsbewusstsein der Piloten am Platz weit mehr beeinflusst, als es ein theoretischer Unterricht oder gar bloße Vorschriften können.



Fliegerisch ist sein methodisches Vorgehen bei der Erkundung der Welle im Murgtal hervorzuheben. Er hat Piloten um sich geschart, mit seiner Schleppmaschine für kostengünstige Schlepps gesorgt, und dann mit stabsmäßig strukturiertem Einsatz die Piloten in das Einsatzgebiet an den Hängen des Murgtales und den vermuteten Wellen platziert. Dass es dabei auch mal Außenlandungen gab, war klar, und sogar vorsorglich geplant. Nicht-

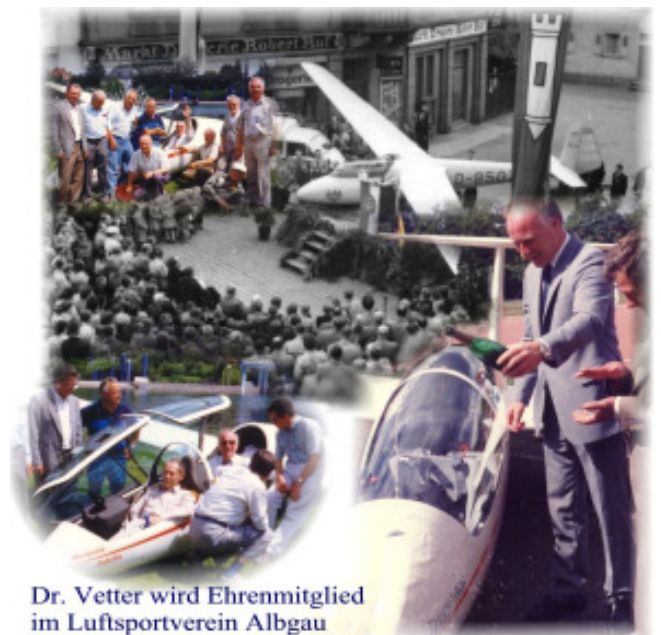
Eingeweihten hielten die Truppe um Werner damals für halsbrecherische Chaoten.

Werner hat versprochen aus seinem Fundus an Bildern und damaligen Erlebnissen noch einiges weiterzugeben. Dabei wird weniger das Wissen um die Welle, als das Planen und Vorgehen, wie man zu neuen Ufern gelangt, das Interessante für uns und auch jüngere Piloten sein.

Auch im benachbarten französischen Ausland wurden seine technischen Kenntnisse geschätzt und anerkannt. Vom Oberkommandierenden der französischen Streitkräfte General G. Gauthier wurde ihm 1971 die Medaille Saint-Exupery überreicht nachdem er einem französischen Wettbewerbsteilnehmer in Vinon über Nacht seine beschädigte Maschine reparierte um ihm dadurch die nachfolgende Teilnahme am Cup d' Europe in Angers zu ermöglichen. Bei den Europameisterschaften in Vinon wurde er als technischer Berater und zur technischen Überwachung der eingesetzten Segelflugzeugen berufen. Der heutige Chef des Ateliers Regional in Vinon absolvierte unter seiner Leitung einen 2 wöchentlichen Lehrgang in GFK-Reparatur welcher auch in Frankreich anerkannt wurde. Seine umfangreichen technischen Kenntnisse gab er gerne weiter und konnte bis heute wertvolle Tipps und Hinweise geben die gerne im In- wie im Ausland Anerkennung fanden.

Wir werden uns weiterhin auf Treffen mit ihm und natürlich mit „seiner Uta“ freuen, wobei es immer wieder neues aus den ereignisreichen Fliegerleben zu hören geben wird.

JS.



**Dr. Vetter wird Ehrenmitglied
im Luftsportverein Albgau**

In der letzten Versammlung wurde einstimmig beschlossen Dr. Erwin Vetter zum Ehrenmitglied zu ernennen. Dr. Vetter ist der „Vater“ der Ettlinger Sportförderung. Bei der Versammlung heißen wir Dr. Vetter herzlich willkommen

Wo die Träume fliegen lernen.

Fortsetzung der Geschichte aus dem DK-181

Der Taxifahrer brachte uns beim strömenden Regen in das Bergen Travel Hotel. Direkt im Stadtzentrum gelegen bot es uns zwei Tage lang Dach über dem Kopf, gutes Essen und Internetzugang, die moderne Nabelschnur zu der virtuellen Welt der Information, der vierten Dimension des heutigen Daseins.



Der nächste Tag, wolkenverhangen und verregnet, lies keine Gedanken an den Weiterflug aufkommen. Trotz des miserablen Wetters tigerten wir nach einem guten Frühstück und bester Laune aus dem Hotel in die nassen Strassen von Bergen heraus. Die Stadt begrüßte uns mit einem freundlichen Antlitz der Häuser, der Geschäfte und Parkanlagen und entschädigte mit zahlreichen sehenswerten Burgen, Museen und sonstigen touristischen Attraktionen. Bereits wenige hundert Meter von dem Hotel entfernt tauchten wir in einen brodelnden Fischmarkt am Kai von Vågen ein, in dem sich Blumen- Souvenir- und Fischstände bunt gemischt den Platz teilten. Es fiel sofort auf, daß der auf Fischmärkten meist intensive Geruch fast vollständig fehlte und nette Verkäuferinnen von denen eine, wie es sich herausstellte, aus Mannheim stammte, luden uns ein, den besten Lachs der Welt zu probieren.

Wenige Schritte von dem Fischmarkt entfernt, beginnt der Hansekai, der von UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt wurde. Die hölzerne Häusergruppe des Hansekai, oft als *Bryggen* bezeichnet, ist sehr gut erhalten und für Touristen zugänglich erinnert sie heute an die Bedeutung, die Hanse in der Stadt Bergen hatte.



Wir spazierten lange durch holzgepflasterten Sträßchen, steckten unsere Köpfe in die kleinen Läden und genossen das

geschichtsträchtige Ambiente dieser seltenen Sehenswürdigkeit.

Der Bryggen-Strasse folgend gelangten wir zu der Festung und dem Turm von *Rosenkrantz*, die sich am Ende des Kai befinden. Das erstklassig restaurierte Objekt mit seinen vielen Räumlichkeiten bietet einen guten Einblick in das Leben der damaligen norwegischen Könige, die vom *Bryggenhus* das Land bis 1299 regierten. Der große im Jahr 1247 vom damaligen König Håkon Håkonson erbaute Saal *Håkonshallen* mit klaren in die Höhe strebenden gotischen Bögen, warmen Hölzern und Tierfellen brachte uns die Schönheit der vergangenen nordischen Architektur besonders nahe. Von dem *Rosenkrantzurm* hingegen durften wir ein wunderschönes Panorama über den ganzen Hafen genießen. Am Abend bei Fisch und einem Glas guten Wein haben wir in einem kleinen Restaurant die Eindrücke des Tages nochmals Revue passiert. Als wir im Hotel mit müden Beinen aber voller neuen Eindrücken ankamen war bereits späte Nacht.

Am nächsten Tag war an den Weiterflug immer noch nicht zu denken. Der Morgen begrüßte uns mit wolkenverhangenem Himmel mit kurzen Regenschauern. Erst am Nachmittag lockerte die Bewölkung auf, verscheucht von einem sich nähernden Hochdruckgebiet. Die freie Zeit füllten wir mit Besichtigung weiterer Museen auf, des *Bergen Aquarium*, des *Schiffahrtsmuseum* und des *Gamle Bergen*, eines Freilichtmuseums bestehend aus 40 Häusern aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Ein kurzer Abstecher zum Fischmarkt belohnte uns erneut mit köstlichem Fisch mit viel nordischer Romantik gewürzt.

Die rot glühende Abendsonne versprach ein gutes Wetter für den nächsten Tag. Im Hotel analysierten wir daher noch schnell die Wettervorhersagen für die nächsten Tage, berechneten die Flugstrecke, stellten unsere Wecker auf den Sonnenaufgang und tauchten unter die Decken ein.



Der Morgen begrüßte uns mit einem schon traditionell guten Hotelfrühstück, einem tiefblauen Himmel vom Pol zu Pol und einem leicht böigen Wind, der mit Leichtigkeit Ralf und Winfried beim Briefing vor dem Start Seiten aus der Flugplanung entriß und davon jagte. Dann begannen die Motoren der beiden Flugzeuge zu schnattern, die Maschinen rollten langsam zum Startpunkt, das Schnattern ging in ein mächtiges Brüllen über und vor unseren Augen ergoß sich ein Panorama des Königreichs der Fjorden, das wir vorher in dieser Pracht noch nie zu sehen bekamen. Das tiefe Blau des Himmels spiegelte sich im türkisblauen Wasser zahlreicher kleiner Seen, die sich weit am Horizont mit dem Meer vereinten. Das Land mal dichter mal lockerer mit weißen und roten Häusern, Wohnblöcken und Bürotürmen bebaut, füllte den Rest des Bildes mit viel grün auf. Einige kleinere Hügel ragten an die wenigen flachen Cumuli empor. Kleine Kais mit weißen Booten gesäumt breiteten sich in das Blau der Seen aus, wie die Feder eines übergroßen

Fächers. Steigend auf 7000 Fuß flogen wir in Richtung *Vangsnæs VOR* entlang des *Sognefjorden* und saugten mit den Augen die wunderschöne Natur auf. Links und rechts dicht bewaldete Hänge im satten Grün, kleine in der Sonne glitzernden Wellen und das klare Wasser in dem die felsigen Wände des Fjorden ihre rauhe Schönheit bewundern. Die Höhe nahm langsam zu und das Gefühl in dem Panorama zu tauchen wich der Begeisterung der endlosen Freiheit aus. Eine kleine halbdurchsichtige Wolke zog langsam an uns vorbei. Weiße, immer dichter werdende Schneelachen säumten den rauen felsigen Boden des Plateau, das hier mit nur wenig Gras und Moos bedeckt war. Unzählige, zum Teil gefrorene Wasserklecks drängten sich in zerklüfteten Runsen versprengt bis an den Horizont.

Querab *Vangsnæs* bogen wir in Richtung *Jostedalbreen Nasjonalpark* ab. Die felsreiche Landschaft begann langsam dem Gletscher zu weichen. Das grelle Weiß stieß in das Blau des Himmels, warf das Sonnenlicht ungedämpft direkt in unsere Augen zurück und behexte die Sinne, als ob es von den in die grauen Täler mühsam absteigenden Gletscherzungen ablenken wollte. Unerwartet wurde das grelle Weiß diffuser, weicher und lebendiger. Die Schneedecke ging in eine Wolkendecke direkt über. Irgendwo unten zogen *Stegen*, *Anda* und *Hoynes* an uns vorbei. Bei *Baatvik* wartete das pflichtbewußte Loch vom Dienst und schenkte uns einen memorablen Abstieg durch die imaginäre Welt geschichteter Wolkenfelder, tief bis an die runzelvolle Stirn des Nordsees. Nur noch ein Katzensprung trennte uns von *Aro Airport* an der Stadt *Molde*. Im Gegenanflug schossen wir einige Bilder vom *Rica Seilet Hotel*, das als Segel eines riesigen Schiffes am Rand des *Moldefjorden* in den Himmel ragt und in dem wir über die Nacht bleiben wollten.

Das Zimmer des Hotels bestand aus drei Wänden, hell, bebildert und mit warmen gelben Akzenten lebendig. Die vierte Wand völlig aus Glas entzog sich der Wahrnehmung. Die klare Luft, die unten auf dem Wasser lautlos vorbeiziehenden Fähren und die in der Mitternachtssonne glühenden Hügel des gegenüberliegenden Ufers gehörten zum Mobiliar. Welch ein unvergeßlicher Eindruck. Heute kann ich nicht mehr genau sagen wann ich eingeschlafen bin und welche Erinnerung ich heute der Traumwelt und welche der Wirklichkeit zuordnen soll. Nur die Bilder, die wir an diesem Abend gemacht haben, zeigen daß es in *Molde* keine klare Grenze zwischen den beiden gibt.



Am nächsten Tag nahmen wir Kurs auf Lofoten. Den Polarkreis, eine imaginäre, magische Linie auf $66^{\circ}33'51''$, überquerten wir ohne besondere Zwischenfälle. Entgegen den Gerüchten war der Neptun nicht besonders scharf darauf, uns eine Taufe zu verpassen oder hat Odin bei ihm für freies Geleit für uns gesorgt. Gott sei Dank. Das Wasser hier ist bitter kalt.

Über die Lofoten, wo wir in *Svalvaer* eine Nacht verbrachten und über *Narvik*, erreichten wir *Tromsø*, das Paris des Nordens und gleichzeitig den Ausgangspunkt auf dem letzten Schenkel in Richtung Nordkap. Ein lebendiges Flair dieser Universitätsstadt, die als Tor zum arktischen Meer gilt und in der Vergangenheit Ausgangspunkt zahlreicher Polarexpeditionen war, hat uns sofort nach der Landung erfasst. Im *Polarmuseet* und im Erlebnis-Zentrum *Polaria* durften wir die Norwegens polare Geschichte aus der Nähe betrachten. Die riesigen todbringenden Harpune, die vor dem Museum versammelt, in Richtung des *Sandnessundet* zielten, gefielen mir allerdings gar nicht. Dagegen bestätigt die 1965 geweihte hölzerne Domkirche, die *Eismeerkathedrale*, mit 750 Plätzen eine der größten des Landes, die aufgrund ihrer eigenwilligen modernen Architektur und dem großen Glasmosaikfenster weltberühmt ist, dass die Menschheitsgeschichte nicht ausschließlich auf Mord und Totschlag gründet.

Am siebten Tag unserer Reise bepackten wir die Katana bei leichtem Regen und hoben ab in Richtung *Honningsvåg*, oder wie man es in Fliegerkreisen nennt Valan Airport. Das Wetter wurde mit jeder Meile besser. Ab *Hasvik* begann die Landschaft an den *Jostedalbreen Nasjonalpark* zu erinnern. Ähnlich felsiges Gelände wie eine karge Tundra nur mit Moos, Gras und nur selten mit kleinen Streichen bewachsen zog langsam unter uns vorbei. Beim Passieren des Flugplatzes *Hammerfest* konnten wir bereits sehen, daß am Nordkap ein hammerschönes Wetter herrscht. In Hammerfest erinnert die 1854 errichtete Meridiansäule an die erste exakte Vermessung der Erdkugel. Die nördlichste Stadt der Welt war übrigens die erste Stadt in Europa, in der elektrische Beleuchtung für Straßen und Häuser eingeführt wurde.



Zuerst haben wir gedacht, Nordkap nicht zu überfliegen sondern sofort in *Honningsvåg* zu landen um anschließend auf dem Landweg dorthin zu gelangen. Als wir allerdings näherkamen haben wir der Schönheit dieser Landschaft nachgegeben. Das Nordkap ist ein immenser Felsen, der 307 Meter hoch vertikal aus dem Eismeer ragt und wie ein gigantischer Balkon über der unendlichen Dimension des Panoramas thront. Kleine bauschige Cumuli warfen verspielte Schatten auf die karge Landschaft. Weit vorn eine kleine weiße Kuppel des Observatoriums und ein Campingplatz voller kleiner Wohnmobilkörner wuchsen in unserem Blickfeld. Nun waren wir da und kreisten über dem nördlichsten Punkt Europas. Nach einigen Ehrenrunden richteten wir die Maschine auf und nahmen Kurs auf *Honningsvåg*. Nur noch ein kurzer Anflug und wir durften Nordkap mit eigenen Füßen betreten.

Mit einem Mietwagen kamen wir über die E69 nach circa zwanzig Minuten Fahrt zum Museum, das sich wie auch einige

Skulpturen auf dem Plateau des Nordkaps befindet. Ich stürmte zu der Felskante, die mystische Ferne zog mich magisch an. Lediglich ein dünnes Geländer aus Stahlrohr trennte mich noch von der großen Fremde. Irgendwo hinter dem Horizont war das Spitzbergen. Dort lauerten das Abenteuer und die rauhe menschenfeindliche Natur. Ich atmete die Luft tief ein und versank in Gedanken.



Eine Möwe flog in mein Sichtfeld ein. Mit weit gespreizten Flügeln tastete sie die Luft nach kleinen Wirbeln ab, kreiste schnell ein, richtete die Flugbahn auf, schrieb in den Himmel die Regeln des Hangfluges und gewann ständig an Höhe. Als sie bereits hoch über meinen Kopf ihre Luftpriouetten drehte, legte sie die Flügel zusammen und schoß in die Tiefe. Wie ein Pfeil zischte sie an mir vorbei, fesselte meinen Blick tief bis an die Schaumkronen der Wellen, die unermüdlich gegen den harten Granitfels des Nordkaps schlugen. Mit einem Schlag, bevor sie die Wasseroberfläche erreichte breitete sie ihre Flügel aus und steuerte in einem langen Abfangbogen die Kliffkante an. Erneut begann sie, Feder für Feder die Luft nach Aufwindwirbeln abzutasten, auf der Suche nach dem besten Weg nach oben. Sie entfernte sich und sie kam näher, folgte dem Aufwind dicht an die Felsen heran, kehrte eng um, beschleunigte und verlangsamte den Flug je nachdem, ob die Strömung gut an den Flügeln anlag oder, ob diese abzureißen drohte. Sie spielte mit dem Wind, umarmte ihn und gen Himmel schwebend breitete die Flügel kokett aus, weiß und schön wie eine Göttin. Und jedes Mal nachdem sie ausreichend Höhe gewann stürzte sie sich erneut in die Tiefe.

Als sich das Spektakel mehrmals wiederholte, fragte ich mich, warum macht die Möwe das alles und sie lachte. Sie genoß das Fliegen, den Wind, die Geschwindigkeit und die Gefahr. Sie liebte das Fliegen, die Freiheit, die unerreichbare Höhe, das Blau des Himmels und die endlose Weite. Sie fürchtete das Fliegen und daher lernte sie fleißig, die Flugkunst zu beherrschen, um mit der Gefahr einen Frieden zu schließen. Sie hat ihren Traum gelebt und ihrem Herzen gefolgt, unnachgiebig und konsequent gegen alle Widrigkeiten des Schicksals und der weltlichen Macht. Sie interessierte sich nicht für das Fraß, sie wollte mehr.

Ich drehte mich um, die Sonne stand tief über dem Horizont. Es war langsam Zeit für den Rückflug gekommen. Irgendwo weit im Süden lag die Heimat. Reich aber unglücklich, ohne Visionen und Ziele, zerstritten und neidisch, wie ein Schiff ohne Steuermann ins Ungewisse driftend.

Eine Heimat, die Flugplätze schließt um dort Windmühlen zu errichten. Eine Heimat in der Don Quijoten die Richtung weisen und wo das Volk auf seinem ruhigen Esel hinter ihrer Begeisterung einher trottiert. Trotz einer oft bessern Einsicht muß es alles Ungemach teilen, das den edlen Rittern so oft

zustößt und alles Bezahlen was ihre kranke Hirne vorbringen.

Schon öfters in der Geschichte dieses Landes haben Traumtänzer oder Verbrecher den Leuten das klare Denken und das Selbsturteilvermögen getrübt und die Menschen ins Unglück gestürzt. Schimärische Vorhaben oder erfundene apokalyptische Bedrohungen nahmen den Leuten die Kraft zur Eigenverantwortung und machten sie gefügig. Eine leichte Beute für jene, die bei wechselnden Minderheiten Steuern erpressen um sich bei Mehrheiten Wählerstimmen zu erkaufen. Koste es was es wolle - den guten Ruf der eigenen Industrie, die Arbeitsplätze, die Moral, die Verantwortung für die Gesellschaft. Nur der eigene Vorteil, das Parteikalkül und der Machtanspruch zählen. Dabei lassen sich die Schuldigen schnell aus der Lebensweisheit ermitteln, demnach *das Volk immer die Regierung kriegt, die es sich verdient hat*. Denn nicht das Monstrum, das einen Reisenden überfällt und frißt, an dem Unglück schuld ist, sondern der, der dieses Monstrum entfesselt hat. Schuld an der Miesere sind also wir alle, Menschen, die sich aus kurzsichtigem Eigenvorteil mit Wahlgeschenken bestechen lassen und die Idee des Gemeinwesens verraten. Schuld sind die, die sich weigern Verantwortung zu übernehmen und solidarisch Leistung zu erbringen. Schuld sind die, die nur auf sich selbst bedacht im Makrokosmos Kriege entfesseln um angeblich Frieden zu schaffen und auch die, die im Mikrokosmos diesem Treiben bequem zuschauen. Schuld sind die, bei denen der Verstand in den Magen abgerutscht ist und auch welche die mit Ellenbogen wie Rasierklingen oder mit einem „großen Maul“ ihren Vorteil suchen, die Blender, die Besserwisser, die Bedenkenträger und die Karrieristen. Wir sollen also nicht jammern, nach sozialer Gerechtigkeit heischen oder bequem im sozialen Netz baumeln, sondern sich darauf konzentrieren, den eigenen produktiven Beitrag in der Gesellschaft, in dem Verein, in dem Freundeskreis und in der Familie zu leisten.

Die schmale Asphaltstrasse in den felsigen Boden der Tundra festgekrallt führte uns zurück zum Flugplatz, vorbei an Renttieren und Behausungen der Sami, die ein wenig an die Indianerzelte erinnern. Die Sonne wärmte unsere Gesichter durch die verstaubte Windschutzscheibe des Mietwagens, löste die trüben Gedanken auf und flüsterte Zuversicht ein. Die Strasse stieg in zahlreichen Mäandern entlang der nördlichen Wand der *Valan-Bucht* ab und unten, am nördlichen Ende der Landebahn konnten wir immer deutlicher die Katana erkennen. Bereits wenige Minuten später beschleunigten wir zügig auf der vom Wind und Eis porös gewordenen kurzen Landebahn, hoben ab und schnell steigend nahmen Kurs auf Hammerfest. Wir flogen wieder.

Eleg

Zu guter letzt.....

Nach einer äußerst harten Landung einer Boeing 747 stand der Kapitän am Ausgang, als die Fluggäste das Flugzeug verließen. Er bedankte sich bei jedem Passagier dafür, dass dieser mit seiner Airline geflogen war und wünschte ihnen einen guten Tag.

Die letzte Person, die das Flugzeug verließ, war eine kleine alte Dame, zu der der Kapitän sagt: "Danke, dass Sie mit uns geflogen sind - ich hoffe, die Landung war nicht zu rau". Die Alte Dame schaute ihm ganz tief in die Augen und erwiderte: "Junger Mann, das war eine Landung? Entschuldigen Sie - und ich habe gedacht, wir wurden abgeschossen".