

1 Steiniger Weg

Segelflieger

Fritz hat im Fernsehen einen Bericht über den Alltag von Berufspiloten gesehen. Vor allem die Aufnahmen von der Arbeit im Cockpit faszinieren ihn. Er möchte fliegen lernen und bereut, dass er es verpasst hat, die vom Bund gratis angebotene »Fliegerische Vorschulung« zu absolvieren. Er muss die Sache anderweitig angehen. Allerdings geht er noch zur Schule und hat gelernt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen, was ihn aber nicht davon abhält, bei nächster Gelegenheit zum nahe gelegenen Segelflugplatz Schänis zu fahren.

Dort trifft er den charismatischen Fluglehrer Peter. »Segelfliegen ist eine gute Basis«, meint dieser und »mit der Ausbildung kannst du jederzeit anfangen«. Zudem sei diese auch viel günstiger als jene für Motorflugzeuge.

Aller Anfang ist schwer

Einige Tage später sitzt Fritz erstmals in einem Segelflugzeug, einer Rhönlerche. Das ist ein Schulflugzeug aus den 1950er-Jahren. Flügel, Höhenleitwerk und Steuerruder sind aus Holz. Der Rumpf ist eine stabile Stahlrohrkonstruktion, um auch härtere Landungen gut überstehen zu können ... Der Flieger – mittlerweile ein historisches Bijou – hat Ecken und Kanten und erinnert an einen großen Anhänger für Personenwagen. Wegen seiner bescheidenen Gleitfähigkeiten wird er von Segelfliegern – leicht despektierlich, aber auch liebevoll – Rhönstein genannt.

Der fast zwei Meter große Fluglehrer Peter windet sich auf den Rücksitz, Fritz schnallt sich an. Wie üblich in Segelflugzeugen haben beide einen Fallschirm am Rücken, den sie – hoffentlich – nur als Kissen brauchen werden. Peter ist bereit und übernimmt den Start. Das Schleppflugzeug gibt Vollgas, und es rumpelt gewaltig, bis die Rhönlerche nach einigen Metern schließlich abhebt. Im Inneren der »Laube« bleibt es laut. Der Wind pfeift durch die schlecht schließenden Seitenfenster ins Cockpit.

Segelfliegen hat sich Fritz irgendwie anders, weniger anstrengend vorgestellt. Nachdem das Verbindungsseil zum Schleppflugzeug ausgeklinkt worden ist, darf Fritz das Steuer übernehmen. Die erste Instruktion von Peter ist einfach und scheint simpel: »Flieg zuerst einfach mal auf diesen Kirchturm zu«, sagt er. Allerdings scheint sich der Kirchturm zu bewegen. Mal sieht Fritz ihn rechts, dann links – nur nie gerade vor sich. Die Aufgabe ist für Fritz unlösbar, er ist desillusioniert und frustriert.

Gut Ding will Weile haben

Es folgen weitere Schulungsflüge mit Fluglehrer am Doppelsteuer. Jeder Flug wird nach der Landung besprochen und vom Fluglehrer im Flugbuch des Schülers kommentiert. Einmal schreibt Peter: »Vor Aufnahme des Flugbetriebs kalt duschen!« Die Flugleistungen von Fritz sind unterschiedlich, schwankend. Langsam, aber sicher werden dann doch Fortschritte sichtbar. Es braucht eben seine Zeit, auch das Fliegenlernen, muss Fritz erkennen.

Schließlich wird er eines Tages auf seinen ersten Alleinflug geschickt. Es ist sein insgesamt fünfzigster Flug, der gerade einmal acht Minuten dauert. Er hat das Gefühl, länger geflogen zu sein. Während des Flugs ist Fritz angespannt und nervös. Nach der Landung löst sich seine Anspannung. Zufrieden und stolz steigt er aus dem Cockpit. Seine Flüge 97 bis 99 werden zu Prüfungsflügen, die er alle besteht. Dann ist die Grundausbildung abgeschlossen, und er erhält den »Führerausweis für Segelflieger«. Andere haben das mit weniger Training geschafft – Fritz ist trotzdem glücklich. Die vage Idee in seinem Hinterkopf, später vielleicht Berufspilot zu werden, hat er inzwischen aber begraben.

Aufwind

Von da an ist Fritz häufig auf dem Flugplatz Schänis und in Segelfluglagern andernorts anzutreffen. Er macht Umschulungen auf diverse moderne Segelflugzeuge (Leichtmetall- oder Kunststoffkonstruktionen) und erwirbt die Zusatzberechtigungen für Flüge mit Passagieren und Kunstflug. Er findet auch Mutige – als Erster sein Vater –, die bereit sind, mit ihm zu fliegen (und sich an den Kosten

zu beteiligen). Fritz ist jetzt ein »richtiger« und begeisterter Segelflieger, er fliegt regelmäßig. Und er hat längst gelernt, dass Segelfliegen keineswegs nur aus ruhigem Dahingleiten besteht. Das Suchen von Aufwinden und das enge Kreisen in sogenannten Schläuchen (Aufwindzonen) gleicht eher der Fahrt in einer Achterbahn und bringt mit sich, dass es Passagieren und Pilot gerne mal schlecht werden kann – sogar der Captain kann flugkrank werden. Einmal erwischt es auch Fritz.

Den Versuch, fünf Stunden in der Luft zu bleiben, muss er buchstäblich »abbrechen«. In seiner einsitzigen K6 findet sich keine »Kotztüte«, und Fritz erleichtert sich in die Seitentasche neben seinem Sitz. Dort hat er, um auch bei allfälligen Landungen außerhalb von Schänis alle Dokumente dabeizuhaben, sein Flugbuch verstaut. Dieses weist auch heute noch – gut fünfundvierzig Jahre nach dem Malheur – deutliche Spuren auf ...

Intermezzo

Fritz hat inzwischen seinen ersten richtigen Job. Er wird der erste Inhouse-Jurist bei einem renommierten Schweizer Luftfahrtunternehmen, der Hirsch Aviation. Eine Stelle, die – nachdem die Firma in diverse Turbulenzen geraten war – neu geschaffen worden ist.

Zoff im Familienunternehmen

Offenbar gab es schon längere Zeit Differenzen zwischen dem Gründer der Hirsch Aviation und seinem ältesten Sohn, der als Nachfolger des Patrons vorgesehen war. Kurz bevor Fritz in das Familienunternehmen kam, war dieser Streit eskaliert. Scheinbar hatte der Patron vorgängig mit einem der reichsten Männer der Welt ein lukratives Geschäft abgeschlossen. Demnach sollte eine Boeing 747 (Jumbojet) vom Technikbetrieb Basel zum Businessjet umgebaut werden. Besonders spektakulär: Ins Flugzeug sollten Stallungen mit Duschvorrichtung für arabische Vollblutpferde eingebaut werden – zwar sehr kostspielig, aber technisch durchaus machbar. Bei der Abwicklung des Auftrags kam es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Geschäftspartnern, und der Kunde stornierte

den Auftrag. Daraufhin soll der Sohn – ohne Wissen des Vaters – dem mit ihm befreundeten Kunden die bereits getätigte Anzahlung zurücküberwiesen haben. Der Sohn wird – mit Pauken und Trompeten – fristlos gefeuert, und es folgt ein jahrelanger Rechtsstreit, der von den Medien genüsslich ausgeschlachtet wird. Reißerische Schlagzeilen wie *Der Schweizer Denver Clan* oder *Eine schrecklich nette Familie* machen die Runde.

Jurist Fritz

Nach dem Ausscheiden des Sohns wird Manfred – bis dahin Ingenieur im Betrieb Basel – zum persönlichen Assistenten des Patrons ernannt. Natürlich kennt Manfred die Querelen innerhalb der Besitzerfamilie und schlägt als eine seiner ersten Amtshandlungen vor, einen internen Juristen anzustellen. Dies weniger wegen des Familienstreits, sondern in der Hoffnung, Geschäfte des Unternehmens in Zukunft rechtlich besser und »wasserdicht« zu gestalten. Kurz bevor die Stelle ausgeschrieben werden soll, erhält Manfred eine Blindbewerbung von Fritz. Nach mehreren Gesprächen bekommt dieser den Job – vermutlich allerdings nur deshalb, weil es glücklicherweise keine anderen, erfahreneren Bewerber gibt.

Fritz ist mit seinen neuen Aufgaben zunächst hoffnungslos überfordert. Er kommt frisch von der Universität Bern und hat keinerlei Praxiserfahrung. Zwar weiß er theoretisch einiges über das Schweizer Recht, hat aber kaum Ahnung, wie ein englischer Vertrag nach amerikanischem Recht aussehen sollte. Seine neuen Aufgaben – in einem weltweit tätigen Konzern – haben wenig bis gar nichts mit dem zu tun, was er an der Uni gelernt hatte. Dies wird ihm eigentlich schon beim zweiten Vorstellungsgespräch klar.

Vorstellungsgespräch

In einem riesigen Büro mit Seeblick trifft Fritz erstmals auf den Gründer und Patron der Hirsch Aviation. Das Ambiente erinnert Fritz tatsächlich an die Fernsehserien *Dallas* oder *Denver*. Der Patron trägt Cowboystiefel und hat seine Füße lässig auf einen großen Mahagonitisch gelegt. Neben ihm ein Schäferhund, und im Hintergrund sitzen, aufgereiht auf einer Couch, seine wichtigsten

Mitarbeiter – mucksmäuschenstill. Fragen stellen diese nicht – der Patron (man könnte ihn auch *Patriarch* nennen) spricht!

Fritz versucht, zu seinen Gunsten eine kurze Pause von dessen Monolog zu nutzen, und sagt, dass er plane, eine Doktorarbeit zu schreiben, und dabei gerne Themen bearbeiten würde, die für die Firma relevant seien.

»Relevant ist, was unter dem Strich steht«, unterbricht der Patron und »Sie sind eingestellt – auf Wiedersehen!«

Es folgen sieben spannende und lehrreiche Jahre bei der Hirsch Aviation.

Delikate Aufgaben

Fritz arbeitet in seinen ersten Juristenjahren im Wesentlichen nach dem Prinzip »Learning by doing«. Im Zentrum stehen das Aufsetzen von Verträgen, Verhandlungen mit Versicherungen und Anwälten (von angeblich geschädigten Kunden) sowie arbeitsrechtliche Auseinandersetzungen. Im Vordergrund steht immer das in Anbetracht der Umstände Machbare – also die für das Unternehmen finanziell günstigste Lösung. Diesbezüglich berücksichtigt Fritz die seinerzeitige Anregung des Patrons. In der Doktorarbeit von Fritz finden die geschäftlichen Prinzipien des Patrons, die wenig mit Recht zu tun haben, allerdings keine Aufnahme. Fritz bearbeitet nicht nur juristische Aufgaben. Gelegentlich wird er von der Geschäftsleitung und der Besitzerfamilie auch als Ghostwriter (Auftragsschreiber) eingesetzt. So auch nach dem Tod des berühmten deutschen Politikers *Franz Josef Strauß*. Von diesem stammt das Zitat: »Geld ist geil wie ein Bock und scheu wie ein Reh.« Es scheint, dass der Politiker und der Patron ähnliche Ansichten hatten, seelenverwandt und dadurch lange eng befreundet waren. Vom Patron erhält Fritz nun den Auftrag, im Namen der Besitzerfamilie ein persönliches, tiefgründiges und einfühlsames Kondolenzschreiben zu verfassen. Fritz kennt den »guten Franz« nur aus den Medien, und die Aufgabe, den Verstorbenen in seinem Schreiben angemessen zu würdigen, fällt ihm schwer. Aber dem Patron gefällt sein tiefe Trauer ausdrückendes Opus.