

## Terminal 1

Auf Helgoland war Helge Stuhr noch nie gewesen, und die Fotos im Internet waren ziemlich nichtssagend. Wenn man einen Klotz von vier Seiten fotografiert, wird der auch nicht interessanter. Auf den Flug dorthin vom Büsumer Flughafen aus dagegen freute er sich. Das würde ein Kinderspiel werden.

Dagegen gestaltete sich die Fahrt zum Flughafen Büsum/Heide im Morgennebel als eine durchaus heikle Angelegenheit. Stuhrs Handy klingelte. Es war sein ehemaliger Kollege Dreesen an, der ihn wie gewohnt herzlich begrüßte. »Stuhr, du alter Sack! Wo treibst du dich denn gerade herum?«

»Ich bin gerade auf dem Weg zum Büsumer Flughafen. Ermittlungen für Kommissar Hansen auf Helgoland. Der Flug über das Wattenmeer soll bei schönem Wetter ein einziger Traum sein.«

»Mensch, Stuhr, da hast du dir aber einiges vorgenommen«, meinte Dreesen nach einer kurzen Pause skeptisch. »Richtig schönes Wetter gibt es auf der Nordsee eher selten, und ungefährlich ist der Flug nach Helgoland absolut nicht.«

»Wieso soll das gefährlich sein? Wir leben doch mitten im 21. Jahrhundert. Das wird ein Automatikflug sein.«

»Na, ja. Wenigstens wirst du von der Friesischen Fluggesellschaft transportiert. Ihre Propellermaschinen kommen mit kürzesten Flugfeldern klar, so wie auf Helgoland-Düne. Allerdings stammen deren kleinere Flugmaschinen von der Konstruktion her allesamt aus dem letzten Jahrtausend. Dann Hals- und Beinbruch.«

Stuhr fand die Warnungen seines ehemaligen Kollegen übertrieben. Er würde sich seinen Flug nach Helgoland nicht vermiesen lassen und versuchte, den Spieß umzudrehen.

»Mal ganz ehrlich, Dreesen, bist du überhaupt schon einmal nach Helgoland geflogen?«

Dreesen konnte sich vor Lachen kaum halten. »Einmal? Mindestens fünfzigmal! Der Start von den kleinen Flugplätzen auf Eiderstedt gelingt meistens recht gut, und der Flug über das Wattenmeer kann gegen die Sonne, die sich in den Prielen spiegelt, in der Tat sehr schön sein. Aber die beiden verflixt kurzen Landebahnen auf dieser winzigen Badeinsel vor Helgoland, die können einem schon den letzten Nerv rauben. Deswegen dürfen beim Passagierflug dort auch nur Spezialmaschinen starten und landen, die mindestens zwei Motoren aufweisen, und die Piloten müssen eine besondere Ausbildung durchlaufen.«

Na ja, wenn sie dafür ausgebildet sind, dann werden sie ihr Handwerk schon verstehen, tat Stuhr Dreesens Bedenken stumm ab. Ihn interessierte etwas anderes. »Wieso bist du überhaupt schon so oft mit dem Flugzeug nach Helgoland geflogen? Doch wohl nicht dienstlich, oder?«

Schnell nahm ihm Dreesen den Wind aus dem Segel. »Nee, eine Landesdienststelle gibt es meiner Kenntnis nach dort nicht, die man inspizieren könnte. Ich fliege die Strecke immer mit meinem Flugsimulator auf dem Computer ab, so richtig mit Lenkrad und Steuerknüppel.«

»Wie bitte?« Stuhr verschlug es die Sprache. Dreesen daddelte am Computer, und weil es für ihn offensichtlich ein schwieriges Unterfangen war, virtuell auf Helgoland zu landen, machte er ihm jetzt Angst vor dem tatsächlichen Flug. Das konnte doch nicht angehen!

Dreesen schien seine Gedanken zu ahnen. »Unterschätze das nicht, Stuhr. Ich habe schon mehr als eine halbe Million Flugkilometer auf dem Buckel, alles in reinstem Handbetrieb bei schwierigsten Wetterbedingungen. Dagegen ist die Linienfliegerei heutzutage das reinste Kinderspiel. Die Piloten steigen in die Maschine, reißen einmal den Gashebel nach hinten und stellen auf Automatik um. Dann lassen sie sich von der Stewardess Kaffee bringen. Ich weiß gar nicht, wofür da vorn ein oder zwei Affen sitzen müssen und viel Geld abkassieren.«

Stuhr musste darüber schmunzeln, wie engagiert der ehemalige Kollege sein Hobby gegen den Alltag der Berufspiloten verteidigte. Dreesens fliegerische Kunst in Ehren, doch Angst wegen seines Fluges nach Helgoland schien er sich nicht mehr ernsthaft machen zu müssen. Das erleichterte ihn, aber sein ehemaliger Oberamtsrat war noch nicht am Ende.

»Glaube mir, Helgoland anzufiegen, das ist eine ganz besonders heikle Kiste. Ich bin schon überall auf der Welt sauber gelandet, wo es schwierig war. In Hongkong, in Turin, auch in Kabul und selbst in Katmandu, wo unlängst das Unglück mit den vielen Toten war.«

»He, wenn du fünfzigmal nach Helgoland geflogen bist, dann wird das ein echter Pilot doch auch schaffen können, oder?«

Dreesen wiegelte ab. »Das weiß ich nicht. Fünfzigmal bin ich bestimmt schon dorthin geflogen, das ist richtig. Aber ich habe dabei auch 25 Bruchlandungen hingelegt, fast immer Totalschaden. Der Flughafen Düne auf dieser winzig kleinen Nebeninsel von Helgoland, das ist das reinste Schlachtfeld. Überhaupt nichts gegen den täglichen Wahnsinn bei uns in der Landesverwaltung, glaube mir.«

Jetzt hätte Stuhr fast im Morgennebel das kleine weiße Schild übersehen, das ihn auf den Flughafen hinwies. Er musste hart bremsen und ordentlich am Lenkrad kurbeln, um die Abbiegung in einer Einkerbung eines steilen ehemaligen Deichs nicht zu verpassen, der ihn seit Kilometern auf der Landstraße begleitet hatte. Er würgte das Gespräch mit Dreesen ab. Jetzt führte ihn eine kleine asphaltierte Straße an einem durchfeuchteten frisch gepflügten Acker entlang, der wie geschaffen für

eine glitschige Notlandung erschien. Das gab doch Hoffnung für den Rückflug, stellte er lächelnd fest. Der Flug nach Helgoland würde nicht mehr als ein kurzer Hüpf über die Kegelrobben werden. Wenig später tauchte aus dem Nebel schemenhaft ein kleiner Zweckbau auf, dem ein Glaskasten aufgesetzt war. »Flughafen Heide-Büsum« stand auf einem blauen Schild davor, hier schien er richtig zu sein. Er stellte seinen alten Golf auf dem dazugehörigen Parkplatz ab. Die Tür ließ sich problemlos öffnen. Na also, seinem Ausflug stand nichts mehr im Wege.

Im Flur, der mehr einem Einfamilienhaus glich als einem Abfertigungsgebäude, stand ein befüllter Prospekthalter. »Flugplan Sommer« titelte die rot-weiße Broschüre der Friesischen Fluggesellschaft, und neben einem umfangreichen europa- und weltweiten Streckenplanteil wurde weiter hinten die Luftflotte vorgestellt, auch die kleineren Maschinen. Die wirkten mit ihrer schnittigen rotweißen Lackierung eigentlich recht vertrauenerweckend.

Es war jetzt 9 Uhr, und damit war es noch eine halbe Stunde Zeit bis zum Start. Im Flur war keine Menschenseele zu entdecken, und so spähte Stuhr um die Ecke, doch in der dahinter liegenden kleinen, gemütlichen Teeküche saß auch niemand. Stuhr machte sich bemerkbar. »Hallo, ist hier jemand?«

Wenig später hörte er jemanden die Wendeltreppe herunterpoltern, an deren oberen Ende sich der Glaskasten auf dem Dach befand, von dem aus der Flugbetrieb geregelt wurde. Eine große Hand streckte sich ihm entgegen.

»Willkommen auf dem Airport Heide-Büsum. Kaffee gibt es gleich in Terminal 1. Ich bin übrigens Thies Theißen, ich leite den Flugbetrieb hier.«

Nachdem Stuhr dem jungen, kräftigen Mann die Hand geschüttelt hatte, bedeutete dieser, ihm in die Teeküche zu folgen. Stuhr verstand: Dieser Raum war also das Terminal 1. Theißen setzte ungerührt einen Kaffee auf und brummelte vor sich hin.

»Sieht nicht gut aus heute Morgen. Die Luftfeuchtigkeit ist zu hoch, da kann sich der Nebel lange halten. »Wir gehen hier aber nicht hoch, wenn wir nicht wenigstens die Flügel der Windräder erkennen können. Das ist für Sichtflug sonst zu gefährlich.«

Stuhr beeilte sich, seine frisch erworbenen Kenntnisse einzubringen. »Können Sie denn nicht auf Instrumentenflug umstellen?«

»Instrumentenflug? Was meinen Sie, wie viele Vögel uns bis 400 Meter Höhe begegnen können, denen man ausweichen muss? Die sieht keine Automatik, und höher fliegen wir in der Regel nicht. Im

Übrigen sendet der Flughafen Helgoland kein ILS-Signal. Nein, unsere Flüge sind schon alle noch echte friesische Handarbeit.«

Stuhr wurde nachdenklich. Vielleicht hatte Dreesen doch recht, und der Flug würde riskanter, als er vermutet hatte. »Stimmt es denn, dass die Landebahn auf der Düne extrem kurz und der Anflug besonders schwierig ist?«

Thies Theißen nickte ernst. »Ja, wer dort landen will, der muss schon richtig gut fliegen können. Fehler darf man sich beim Anflug nicht erlauben, man hat sozusagen nur einen Schuss.«

Stuhr würgte den heißen Schluck Kaffee herunter, den er gerade genommen hatte.

Der junge Mann schien seine Ängste bemerkt zu haben und versuchte, ihn zu beruhigen. »Machen Sie sich keine Sorgen, deswegen landen wir dort ja auch nur bei ordentlichen Bedingungen. Der heutige Pilot ist ein Fliegerass. Der ist früher sogar im Himalaja geflogen. Da soll er selbst in der dicksten Suppe bis hoch auf 8000 Meter und dann wieder blitzsauber heruntergegangen sein. Da sollte man eigentlich keine Angst haben, oder?«

Trotz seiner wachsenden Zweifel schüttelte Stuhr mechanisch den Kopf. Der Flugplatzleiter bemerkte das und legte schnell nach.

«Wir müssen eben noch abwarten, angeblich soll sich ein Tief von Ostfriesland her nähern. Dann würden sich die Umstände durch den aufkommenden Wind schnell verbessern. Die anderen Passagiere habe ich angerufen und informiert, dass es trotz der schlechten Wetterlage bald losgehen könnte. Sie sind auf dem Weg zum Flughafen.«

Wenig später hielten zwei Fahrzeuge, und in null Komma nichts war die Teeküche rappellvoll. Wenig später verkündete Theißen die ersehnte Botschaft.

»Meine Herrschaften, es geht bald los. Helgoland meldet zwar keine guten, aber einigermaßen ordentliche Flugbedingungen, und auf unserem Flugfeld scheint sich der Nebel tatsächlich zu verflüchtigen.«

Das einsetzende freudige Gemurmel wurde nach kurzer Zeit durch das tiefe Brummen eines Fliegers übertönt, der sich im Landeanflug befand. Theißen kam mit Flugscheinen angeschlurft und befragte alle Reisewilligen nach ihren Namen. Stuhr beobachtete ungläubig, wie er mit einem Kugelschreiber auf den länglichen internationalen Tickets der IATA ihre Namen handschriftlich eintrug. Einer der Neuankömmlinge fragte zaghaft, ob er mit seiner Kreditkarte zahlen dürfe.

Theißens Antwort ließ darauf schließen, dass ihn diese Frage nervte. »Gezahlt wird auf Helgoland. Hier ist ein Flugplatz und kein Inkassobüro.« Ein kantiger Typ war der Theißen schon.

In der Folge sammelte er das Gepäck der angehenden Passagiere ein und verstaute es auf einem kleinen Rollwagen, der an den Frontblenden etwas unprofessionell mit dem Schriftzug der Friesischen Fluggesellschaft geschmückt war. Vermutlich eine Auflage der IATA, aber hier auf diesem vernebelten Flugfeld an der Westküste, das ausschließlich von der Friesischen Fluggesellschaft befliegen wurde, wirkte das ein wenig übertrieben. Dennoch schien es jetzt loszugehen, denn endlich landete ein Flieger trotz der widrigen Bedingungen mit einer Bilderbuchlandung sicher auf dem Flughafen.

Theißen schnappte sich eine Leiter und schleppte sie zur linken Tragfläche der Maschine. Der Pilot öffnete die Tür seines Cockpits und sprang auf das Rollfeld. Dann lief er zur bereitgestellten Leiter, kraxelte sie hoch und führte den Zapfhahn, den ihm Theißen nun entgegenhielt, von oben in den linken Flügel seines Riesenvogels ein.

Stuhr kramte den Prospekt der Fluggesellschaft aus der Tasche hervor. Das musste die Maschine sein, eine Britten Norman Islander, denn es war der einzige Neunsitzer. 240 Kilometer pro Stunde Reisegeschwindigkeit und 1.000 Kilometer Reichweite. Na also, das würde locker bis Helgoland reichen.

Die Leiter wurde umgestellt, und wenig später begann der Pilot, auch den anderen Flügel zu betanken. Hoffentlich mit der gleichen Menge, sorgte sich Stuhr, der sich schon in Schiefelage durch die Luft fliegen sah.

Endlich näherte sich Theißen mit dem Piloten im Schlepptau. »So, es ist so weit. Bitte folgen Sie mir. Sie können einsteigen, die Maschine ist startbereit.«

Stuhr trottete dem Flugplatzleiter hinterher, der ihm gleich die erste Passagiertür aufhielt. Stuhr zwängte sich auf den Sitz hinter dem Piloten. Von dort aus konnte er gut die Instrumententafel einsehen, und sein Fenster diente zudem als Notausstieg. Stuhr bezweifelte allerdings, dass er im Notfall durch das enge Loch herauskrabbeln könnte.

Dann verstaute Theißen das Gepäck in einer Ladeluke und verriegelte von außen die Türen. Die Sardinenbüchse war verschlossen. Es war viertel nach zehn, und endlich konnten sie abheben.

Stuhr taxierte die Instrumente im Cockpit genauer. Immerhin hatte er den künstlichen Horizont und den Höhenmesser ausfindig machen können. Dann wurde die vordere Tür aufgerissen, und der Pilot erklomm ebenfalls seinen Sitz.

»Guten Morgen, ich habe soeben mit Helgoland telefoniert, dort scheinen sich immer wieder Nebelbänke um die Lange Anna zu klammern. Momentan soll dort die Hand vor Augen nicht zu sehen sein. Ich denke aber, wir schauen uns das einmal aus der Nähe an. Einverstanden?«

Stuhr konnte sich kaum vorstellen, dass das Wetter auf Helgoland so viel schlechter sein sollte als hier, denn die Flügel der Windräder am Ende des Büsumer Flugfeldes waren inzwischen gut zu erkennen. Der Nebel auf Helgoland würde sich schon verziehen, und der Pilot würde sicherlich wissen, was er verantworten konnte.

Auf den hinteren Sitzen entstand Unruhe wegen der Ansage des Piloten. Eine Tür klappte, und Stuhr konnte von seinem Sitz aus mitverfolgen, wie drei Passagiere ängstlich aus dem hinteren Teil des Flugzeugs flüchteten, offensichtlich ohne Rücksichtnahme auf ihr aufgegebenes Gepäck.

Der Pilot grinste nur kurz geringschätzig und begann, die Instrumente zu checken und sich zu vergewissern, ob die Gurte seiner Passagiere richtig angelegt waren. Dann startete er die Maschine und lenkte sie unter lautem Brummen zum Anfang der Startbahn, wo er sie gegen den leichten Wind stellte. Er ließ beide Motoren mit vollem Schub laufen, bevor er die Bremse löste. Mit einem Ruck setzte sich das Flugzeug in Bewegung. Wenig später zog der Pilot bereits die Nase der Maschine hoch. Sie hoben ab, und obwohl das Fluggerät mitten im Startvorgang war, drehte sich der Pilot zu seinen Passagieren um.

»Ging besser, als ich dachte. In einer halben Stunde sind wir da. Wenn wir nicht landen können, drehen wir eben wieder um.«

Stuhr versuchte krampfhaft, nicht an die Vögel zu denken, die in die beiden Propeller rasseln könnten, aber zum Glück waren keine zu sehen. Genau genommen war im Fenster des Cockpits überhaupt nichts zu sehen, denn die Maschine steuerte die niedrige milchig weiße Nebeldecke an. Stuhr versuchte die Wahrscheinlichkeit eines Vogelschlags zu kalkulieren. Vermutlich würden die schnell rotierenden Propeller jegliches Geflügel sofort klein hacken. Wenn die Propeller jedoch beschädigt würden und sich Teile lösten, würden diese wie Geschosse seitwärts in die Kabine hineinragen. Keine besonders schöne Vorstellung.

Seitwärts unter sich konnte er jetzt eine Siedlung ausmachen, und dann nahte schon der Deich. Der Pilot schaltete ein Instrument ein, das sich als Navigationsgerät entpuppte. Er gab eine Kennung ein, und wenig später konnte Stuhr gut die Umrisse der Halbinsel Eiderstedt erkennen. Der kleine Lichtstrahl nach links würde sie sicher nach Helgoland leiten. Vor dem Weiß der flach liegenden Nebeldecke drehte sich die Silhouette des Piloten wieder zu seinen Passagieren.

»Im Prinzip hat sich eine riesige Nebelbank auf die Nordsee gelegt. Teilweise ist der Nebel 300 Meter hoch wie über dem Flugplatz in Büsum, und an anderen Stellen reicht er bis zum Boden. Das schwankt aber. Vielleicht haben wir ja Glück.«

Das Flugzeug hatte jetzt die Unterkante der Nebeldecke erreicht. Der Höhenmesser stoppte in der Tat bei 900 Fuß, was knapp 300 Metern entsprach. Allerdings nicht allzu lange, denn in der Folge senkte der Pilot kontinuierlich die Flughöhe, um weiterhin im Sichtflugbereich zu bleiben. Schließlich schossen sie in weniger als 80 Metern Höhe über der Nordsee auf die Insel zu, eingezwängt zwischen der Nebeldecke und dem Meeresspiegel. In der Kabine war es inzwischen still geworden. Einmal zog der Pilot seine Maschine kurzfristig hoch in den Nebel, um genug Abstand zu den Masten eines Fischkutters zu bekommen. Stuhr blickte wie gebannt auf den Höhenmesser und das Navigationsgerät, das jetzt bereits den Zielort Helgoland anzeigte. Vielleicht noch drei Kilometer, schätzte er, als sie schlagartig von einer Nebelwand verschluckt wurden.

Dreh ab, dachte Stuhr. Im gleichen Moment zog der Pilot mit den berühmten drei Worten seinen Flieger in der weißen Suppe hoch. »Komm schon, Baby!«

Bewundernd beugte Stuhr den Schattenriss des Piloten, der in dieser trüben Nebelsuppe immer noch absolute Ruhe ausstrahlte, und lehnte sich entspannt zurück. Zufrieden konstatierte er, dass der Höhenmesser endlich wieder rechtsdrehend rotierte, bis er bei 1200 Fuß verharrte, was ihn zunächst beruhigte. Allerdings schien der Pilot jetzt Schwierigkeiten zu haben, den Rückflug zum Flughafen Büsum einzuprogrammieren. Das Navigationsgerät sperrte sich gegen seine Eingaben, und irgendwann musste er den Ausschalter drücken, um das Gerät neu zu starten. Der Blick des Piloten war fest auf die Anzeige des künstlichen Horizonts gerichtet, anscheinend flog er jetzt per Hand. War Dreesen bei seinen Flügen nach Helgoland nicht jedes zweite Mal gescheitert?

Stuhr fühlte sich, als befände er sich hilflos in einer in das Weltall geschossenen Rakete mit unbekanntem Ziel. Das entsprach natürlich nicht seiner tatsächlichen Lage, aber die Gefahr, an anderen Sternen zu zerstäuben, schien ihm relativ gering im Vergleich zu der Wahrscheinlichkeit, in dieser gewaltigen Nebelbank auf das nächste fehlgeleitete Fluggerät zu crashen, das genau wie sie im Blindflug durch die Luft irrte.

War nicht genau das der Unterschied zwischen Glück und Pech? Die einen landeten sicher auf dem Flughafen, und die anderen als Verunglückte in der Zeitung.