



Flugscham

Erhard Taverna

Dr. med., Mitglied der Redaktion

© Wave Break Media Ltd | Dreamstime.com

Es war das Wort des Jahres. Es gab eine Zeit davor und eine danach. Wie immer ist es eine zündende Idee, die als Katalysator etwas in Gang setzt. Erstmals in ihrer langen Geschichte mischten sich die Nikolause, Chläuse und Weihnachtsmänner aktiv in menschliche Belange ein. Das hatte auch eigennützige Gründe, denn bei zunehmenden Flugbewegungen und dem dichten Netz von Kondensstreifen hatte Santa Claus immer häufiger Mühe, eine Kollision zu vermeiden. Rentiere wurden vom Radar nicht erfasst, und die Turbulenzen vorbeirasender Düsentriebwerke schüttelten die Schlitten durch, so dass viele Päckchen verloren gingen. Ein mehrfach unhaltbarer Zustand, der zu einem folgenschweren Entscheid führte. Die Himmel mussten wieder sauber werden, Kerosen war in Zeiten der Klimaerwärmung nicht mehr zu verantworten. Die

Ein mehrfach unhaltbarer Zustand, der zu einem folgenschweren Entscheid führte.

Gewerkschaft der Rentierpiloten beschloss, ihre hoch-effizienten Schlitten als neues Transportmittel den Menschen zur Verfügung zu stellen. Es galt viele Vorurteile zu beseitigen. Die strengen Sicherheitsbestimmungen mussten umgesetzt, neue Fahrpläne ausgeheckt und zahlreiche Probeflüge absolviert werden. Befürchtungen aus frommen Kreisen wurden mit dem Hinweis auf die zahlreichen Wunder des Gründerbischofs von Myra entkräftet, schliesslich hatte der Heilige einen Seesturm beendet, womit er für alle weiteren Rettungsdienste zuständig war.

Umweltaktivisten propagierten begeistert die neue Idee, Politiker gründeten Kommissionen zur Evaluation, nur die Flugzeugindustrie bot hartnäckig Widerstand. Der legte sich mit der Zeit, als immer mehr Angestellte des Bodenpersonals mit neuen Aufgaben weiter beschäftigt wurden. Grosse Hangars wurden zu Ställen umgebaut, die Umschulung auf die Fütterung und Pflege der Zugtiere war anspruchsvoll. Neue Anbaumethoden sicherten der Landwirtschaft lukrative

Einnahmen, denn die Rentierflotte brauchte viel Gras, Flechten, Pilze und besondere Moose, junge Triebe und Rinde, ein weites Feld für Bergbauern und spezialisierte Grossbetriebe. Die neuen Hostessen trugen stolz die schicken roten Kostüme mit den klassischen weisen Bordüren.

Die letzten Zweifler verstummten vor der Schnelligkeit dieser neuen Fluggeräte. Eine Fahrt über die beliebte Nordpolroute, zu irgendeiner beliebigen Destination, dauerte nur einen Bruchteil der früheren Reisezeit. Die bekannten Schlitten gab es in den verschiedensten Modellen, mit feinsten Pelzen für die Businessklasse und frisch gebackenem Lebkuchen selbst für Economy. Man flog in kleineren Gruppen, dafür bequemer und dank der Schnelligkeit öfter. Die weltumspannende SANTAIR kontrollierte neun Fluggesellschaften mit den bekannten Rentiernamen des Weihnachtsmannes. Dasherair transportierte ausschliesslich Geschäftsleute, Dancerair war auf Urlaube spezialisiert, Prancerair, Vixenair, Cometair und Cupidair boten ein Überraschungsprogramm für Kinder, inklusive Freipunsch, glutenfreien Lebkuchens und Biomandarinen. Donner, Blitzen und Rudolph blieben für Frachtdienste, Expeditionen und diplomatische Flüge reserviert. Die Himmel klärten sich, die Sonne beschien ungefiltert die Erde. Fluglärm gab es nur noch in alten Filmen zu hören. Allmählich wurden keine Kampfflugzeuge mehr gebaut. Es war einfach zu peinlich, einen Bomber öffentlich zu erwähnen. An der berühmten Flugzeugschau in Cherbourg wurden die neusten Mehrspanner, Deichseln und Bremsen mit dem gewohnten Begleitrummel diskutiert. Jede Schau warb mit tollkühnen Probeflügen. Und nebenbei gesagt, es wurden alle Klimaziele weit überboten.

Auf zum Gesang: «Morgen kommt der Weihnachtsmann, kommt mit seinen Gaben. Doch du weisst ja unsern Wunsch, kennst ja unsre Herzen. Kinder, Vater und Mama, auch sogar der Grosspapa, alle, alle sind wir da, warten dein mit Schmerzen.»

[erhard.taverna\[at\]saez.ch](mailto:erhard.taverna[at]saez.ch)