

Vom Luxusflugboot zum Arbeitstier

Es gibt kaum einen abgelegeneren Winkel der Vereinigten Staaten als die Inselkette der Aleuten. Von der Südwestküste Alaskas erstreckt sie sich über 1'700 Kilometer weit nach Westen, über die Datumsgrenze hinaus und fast bis zur Küste Russlands. Auf den schroffen, kargen und windgepeitschten Inseln leben rund 6'000 Fischer ein einfaches Leben in der Abgeschlossenheit. Umso mehr verwundert es, dass man an diesem scheinbaren Ende der Welt auf ein Flugzeug trifft, welches als Luxustransportmittel für die reichen Geschäftsleute der US-Ostküste konzipiert worden war: Die Grumman G-21 Goose.



VON TIS MEYER

Vom New Yorker Luxusflugboot...

Die Geschichte der Goose beginnt im Jahr 1936, als eine Gruppe erfolgreicher New Yorker Magnaten den Flugzeugbauer Roy Grumman beauftragt, ein Amphibienflugzeug zu bauen, welches sich von ihren Privatflugplätzen auf Long Island starten und im Wasser direkt vor dem New Yorker Geschäftsviertel landen lässt. Grumman hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits als Zulieferer der Navy einen Namen gemacht, für welche er erst Schwimmer, später ganze Flugzeuge herstellte. Bereits im Mai 1937 erfolgte der Erstflug der Goose, und es dauerte nicht lange, bis auch die Navy auf

ihre Qualitäten als vielseitiges und belastbares Erkundungs-, Transport- und Seerettungsflugzeug aufmerksam wurde. Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkriegs nahmen auch weitere Streitkräfte die Goose in ihre Flotten auf, wie zum Beispiel die Luftwaffe von Kanada oder die Royal Air Force – der Namenstradition letzterer verdankt die G-21 auch ihren Kosenamen.

...zu Alaskas Arbeitstier

Bis die Produktion 1945 eingestellt wurde, erblickten 345 Gooses das Licht der Welt, zumeist für militärische Abnehmer gebaut. Nach Kriegsende jedoch trennten sich die Streitkräfte von einem Grossteil ihrer G-21 und verkauften sie günstig an Lufttransport-



unternehmen sowie Private. Auf diesem Weg gelangten auch zahlreiche der vielseitigen Maschinen nach Alaska, für dessen Topographie von abgelegenen Seen, Flüssen, Buchten und Inseln sie wie geschaffen waren. Auch in die Flotten von Alaskas Verwaltung fand die Goose Eingang – so war sie jahrelang das Arbeitstier des Fischerei- und Jagddepartements und bringt noch heute ihre ehemaligen Piloten zum Schwärmen. Ob Treibstofffässer, Baumstämme oder lebendige Elche – die Goose habe alles geschluckt, wenn man die Regeln etwas zu biegen gewillt gewesen sei, schreibt ein ehemaliger Ranger in seiner Biografie. In den Achtziger Jahren jedoch begann der Abstieg des populären Amphibienflugzeuges. Nicht etwa, weil es seinen Aufgaben nicht mehr gewachsen gewesen wäre – doch je länger je mehr wurde die Beschaffung von Ersatzteilen wie auch das Finden qualifizierter Mechaniker zum Problem. So verschwanden die Gooses weltweit immer mehr aus den Flotten der Airlines und endeten auf dem Schrottplatz oder als Sammlerstücke in den Händen Privater. Während noch ca. 60 der ehemals knapp 350 Exemplare in flugfähigem Zustand sein sollen, befindet sich nur noch eine Handvoll Exemplare im Linienbetrieb. Zwei Stück stehen in Diensten von Alaskas zweitgrösster Regionalairline PenAir (ehemals Peninsula Airways) und zeichnen sich für die Verbindungen von der Aleuten-Insel Unalaska/Dutch Harbour zu zwei Nachbarinseln, Nikolski und Akutan, verantwortlich.

Das Ende der Goose-Flüge?

Während die Goose in Nikolski auf einer Schotterpiste aufsetzt, kommt sie in Akutan (das 700-Seelen-Dorf beherbergt Alaskas zweitgrösste Fischverarbeitungsfabrik, was für regen Pendlerverkehr sorgt) noch in ihrem angestammten Element zum Einsatz: dem Wasser. Doch nicht mehr lange, denn ein landbasierter Flughafen befindet sich schon im Bau und soll im Herbst 2012 den Betrieb aufnehmen. Die Gründe dafür sind vielseitig. Einerseits spitzt sich das Unterhaltungsproblem der beinahe 70-jährigen Amphibienflugzeuge immer bedrohlicher zu, obwohl PenAir längst Kopien der Originalpläne beschafft hat und zahlreiche Ersatzteile selber herstellt. Andererseits ist eine befestigte und mit Anflughilfen ausgestattete Piste grösseren Flugzeugen wie den Saab 340 der Gesellschaft zugänglich und schafft gerade auch bei Notfällen Unabhängigkeit von den häufig widrigen äusseren Einflüssen der Region: Nebel, Regen, Stürme, und nicht zuletzt auch hoher Seegang sorgen dafür, dass im Durchschnitt fast die Hälfte von PenAirs Goose-Flügen annulliert werden muss. Diese Achillesferse des Flugbetriebs bekam ich am eigenen Leib zu spüren, als ich meinen Ausflug nach Akutan und zurück antreten wollte: Während in Dutch Harbour die Sonne schien, hatte dichter Nebel die

Destination umhüllt, der Flug musste abgesagt und die Passagiere für die Nacht nach Hause geschickt oder ins einzige Hotel der Insel einquartiert werden.

Ein einzigartiges Flugerlebnis

Punkt 08.30 Uhr am nächsten Morgen klingelte in meinem Zimmer eben dieses Grand Aleutian Hotels das Telefon und riss mich aus dem Schlaf. Michelle, PenAirs umtriebige Check-in-Agentin, meldete sich gut gelaunt mit der Neuigkeit, dass das Wetter fabelhaft sei. Ob ich in 20 Minuten am Flughafen sein könne? In Windeseile packte ich meinen Tagesrucksack und kam nach 15-minütigem Fussmarsch pünktlich beim kleinen Terminal an. Umgehend wurde die Handvoll Passagiere durch einen Seitenausgang aufs Vorfeld begleitet, wo auch bereits das Objekt der Begierde wartete: Die im September 1944 gebaute Grumman G-21 Goose mit der Registration N985R. Auch sie hatte ihre Karriere bei der Navy und der US-Küstenwache begonnen, stand dann für knapp 40 Jahre im Dienst diverser alaskischer Flugunternehmen, und fand nach einem fünfjährigen Abstecher nach Nevada im Jahr 2009 zurück zu PenAir. Der Pilot stellte sich als Paul vor und bat uns einzusteigen, bevor es sich Petrus mit dem Wetter wieder anders überlege. Kaum hatten die Passagiere in der spartanisch eingerichteten Kabine ihre Plätze bezogen und ich mich auf dem Kopiloten-Sitz festgezurr, schwang sich Paul ins Cockpit und startete mit wenigen Handgriffen die beiden Pratt & Whitney R-985 Sternmotoren, was diese mit einigem Stottern sowie einer kleinen Rauchwolke quittierten. Sobald sie zu ihrem gleichmässigen Brummen gefunden hatten, löste er die Parkbremse und führte die Goose behutsam in Richtung der einzigen Runway. Dutch Harbours Flughafen ist nicht allzu gross, und so dauerte es nur wenige Minuten bis wir aufliniert waren. Neben mir drückte Paul nun die beiden überkopf befestigten Schubhebel nach vorne, die zweimal 440 Pferde auf der Flügeloberseite wurden entfesselt und trieben uns die Piste 30 hinunter. Nach wenigen Metern erhoben wir uns in die Luft, und begannen im tiefen Geradeausflug über der Piste Geschwindigkeit aufzunehmen. Paul ist ein ehemaliger Airline-Captain aus der Region Chicago, war vor fünf Jahren mit seiner ganzen Familie hierher ans Ende des Kontinents gezogen und hatte beträchtliche Lohneinbussen in Kauf genommen, nur um die Goose fliegen zu können. Voller Stolz demonstrierte er mir nun sein neues Leben mit weniger Regeln und mehr fliegerischer Freiheit, riss kurz nach dem Start das Steuer herum und lenkte das kleine Flugboot gefährlich nahe den imposanten Klippen und Bergkämmen entlang. Es bedurfte einiger Sucharbeit, um den besten Weg durch ein paar lokale Regenschauer über dem Meer zu finden (soviel zu Michelles «fantastischem» Wetter), doch nach einer knappen



Ferkl

Viertelstunde hatten wir bereits freie Sicht auf Akutan. Wenige Minuten später glitt die Goose in geringer Höhe über das tiefblaue, ruhige Wasser der Bucht von Akutan, bevor sie sich äusserst sanft in ihrem zweiten Element niederliess.

Eine gehörige Wasserfontäne spritzte uns entgegen, als die Schwimmer am Ende der Flügel ihrerseits ins kühle Nass eintauchten. Behutsam navigierte Paul die Goose auf eine steile Rampe zu, fuhr noch im Wasser mit beträchtlichem Körpereinsatz das Fahrwerk aus, und bugsierte die Maschine schliess-

lich mit voller Triebwerksleistung den kleinen Anstieg zum Landungsplatz hoch. Zu meiner Entzückung wartete hier bereits die zweite Goose der Airline, die 1946 gebaute N22932, welche jede Menge Post und Pakete transportiert hatte. Während die lokalen Einwohner herbeiströmten und über beide Gänse herfielen als wäre es Weihnachten, hatte ich genug Zeit, mich auf dem Kleinstvorfeld fotografisch auszutoben.

Nach fünf Minuten Aufenthalt stand der Rückflug an – mit mir als einzigem Passagier an Bord. Das veranlasste Paul dazu, nun so

richtig aufzudrehen, und noch mehr mit den Klappen auf Tuchfühlung zu gehen als zuvor. Auch sonst flog er hier und dort noch einen Umweg, um mir ein paar schöne oder bedeutende Ecken seiner Inseln zu zeigen. Die ganze Show gipfelte schliesslich darin, dass wir zurück in Dutch Harbour überraschend tief anfliegen, zu meinem Erstaunen statt auf der Piste in der malerischen Bucht vor dem Flughafen aufsetzten, und anschliessend lässig über die Hauptstrasse hinweg aufs Vorfeld rollten. Ich sei ja nicht den weiten Weg ans Ende der Welt gereist, um auf einer befestigten Piste zu landen, meinte Paul danach lapidar. Recht hatte er: Das war tatsächlich ein adäquater Abschluss für dieses einzigartige Flugerlebnis!

Anreise und Spotting

PenAirs Saab 340 verbinden im Auftrag von Alaska Airlines Dutch Harbour mehrmals täglich mit Anchorage. Indem man diesen Flug nicht direkt kauft, sondern nach Gratis-Registrierung Meilen des Alaska-Vielfliegerprogrammes erwirbt und mit diesen den Flug als Prämie erstein, lassen sich die beträchtlichen Reisekosten übrigens um bis zu drei Viertel (!) reduzieren. Die Goose-Flüge führt PenAir dagegen in Eigenregie durch, und obwohl sie vom Staat subventioniert werden, muss man relativ tief in die Tasche greifen.

Wer es gemütlicher mag, kann die Anreise nach Dutch Harbour mit einer sehenswerten, dreitägigen Schiffsreise ab Kodiak oder Seward nahe Anchorage verbinden: Zweimal pro Monat bedient die Alaska-Fähre M/V Tustumena die Route entlang der Aleutenkette.

Während sich der Flughafen von Dutch Harbour dank bloss hüfthohem Zaun und gut gelegenen Erhebungen hervorragend zum Fotografieren eignen würde, beschränkt sich der Verkehr auf ein halbes Dutzend über den Tag verteilte Saab 340 von PenAir sowie – fliegbares Wetter vorausgesetzt – die sich nicht immer an den Flugplan haltenden zwei Gooses.

Die Zukunft der Goose

Während ihre aktuellen und vergangenen Piloten die Goose in den höchsten Tönen loben, ist ihre Zukunft ungewiss. Das Ersatzteilproblem setzt ihr arg zu, und der wasserbasierte Sichtflugbetrieb ist mit den heutigen Vorstellungen von Wirtschaftlichkeit, Regelmässigkeit und Pünktlichkeit nicht

immer kompatibel. Derzeit werden noch vier Gooses von Pacific Coastal Airlines in Port Hardy, British Columbia, betrieben. Und auch in Europa könnte es in Bälde wieder regelmässige Goose-Flüge geben: In Kroatien bereitet sich die European Coastal Airlines vor, ab nächstem Frühling Flugverbindungen entlang der Adriaküste aufzunehmen. Während das Gros der Flüge mit Twin Ottern durchgeführt werden soll, soll die Flotte auch eine Goose umfassen, welche für Charter- und vereinzelt Linienflüge vorgesehen ist.

Ein Unternehmen aus North Carolina (USA) verfolgte unlängst die Idee, die Goose in einer moderneren Fassung mit Turboprops, vergrösserter Kabine und modernerer Avionik als Antilles Super Goose wiederaufstehen zu lassen. Allerdings stammte der Grossteil der Investoren aus dem Bankensektor, worauf das Unternehmen im Zuge der Finanzkrise in grosse Turbulenzen geriet, was in der Zwangsvollstreckung seiner Gebäude endete. Laut Angaben sei man jedoch weiterhin bestrebt, das Projekt irgendwann zu Ende zu führen.

Wie diese ehrgeizigen Pläne zeigen, regt die Goose auch über 70 Jahre nach ihrem Erstflug die Leute noch immer zum Träumen an und hat nichts von ihrer Faszination eingebüsst. Die eigenartige Mischung aus Noblesse und Arbeitspferd, aus ulkigem Fluggerät an Land und elegantem Flugboot im Wasser, sie verleiht der Goose eine magische Anziehungskraft. Und die beinahe unwirklich anmutenden Aleuten bilden die perfekte Bühne, um dieses faszinierende Stück Aviatikgeschichte noch im täglichen Linienbetrieb erleben zu können.



Ferkl



