

## Hintergrund



Nordkoreanischer Strand: Hier sammelte Hauptmann Ludwig Muscheln und brach Seeigel auf. Hinter den Klippen liegt Hungnam, wo der Schweizer Offizier 1953/54 sehr wenig zu tun hatte. Fotos: Daniel Ludwig

# Auf Achse zu den Bösen

Keine Herrenvelos weit und breit, aber das Paradies in Pyongyang: Daniel Ludwig war in Nordkorea auf den Spuren seines Vaters, der 1953 in offizieller Militärmission den Waffenstillstand zu überwachen hatte.

### Daniel Ludwig

So ungefähr wird es Mitte September 1953 wohl gewesen sein: die stählerne Rumpfwand im Rücken, der Klappsitz schmal und hart, die Gurten straff über den Unterbauch gespannt, unter den Schuhsohlen blanker Metallboden, an der Decke Förderketten mit Schlingen, ein paar Bullaugen mit zerkratzten Plexiglasscheiben, gegenüber sitzend die Kollegen, leicht angespannt oder mit einem rätselhaften Lächeln im Bubengesicht. Dazu der Geruch von Öl und Kerosin. Damals, vor knapp sechzig Jahren, erlebten dies Schweizer Offiziere in einem amerikanischen Militärtransporter auf dem Weg nach Korea, im Sommer 2012 sind es nun Aviatikfans, Teilnehmer der «Aviation Enthusiast Tour» von Juche Travel Services aus London, eingesperrt im Bauch eines nordkoreanischen Cargoflugzeuges russischer Herkunft.

Die Maschine steht am Pistenanfang in Pyongyang. Die vier Triebwerke fahren hoch, brüllen enthemmt. Der riesige Frachter zittert, vibriert, alles klappert, rasselt, dröhnt. Normales Sprechen ist mühsam, man schreit sich an. Das Flugzeug will von der Leine, es drängt und bittelt, doch der Pilot steht brutal auf der Bremse. Endlich, nach einem ausgedehnten, hochtourigen Triebwerkstest, schnellert der russische Frachter Iljuschin Il-76TD der nordkoreanischen Air Koryo nach vorn, beschleunigt rasant. Im Nu sind wir in der Luft, der riesige Frachtraum sackt nach hinten ab, alle hängen in den Gurten, Fahrwerk und Klappen fahren rumpelnd ein, wir verschwinden in den Wolken. Die Iljuschin steigt wie eine Rakete. Kein Wunder, ihre Ladung sind keine Schützenpanzer oder VIP-Limousinen, sondern zwei Dutzend Aviatikfans, zwei Guides, ein Reiseleiter und ein Schauspieler, die Maschine ist für ihre Verhältnisse praktisch leer. Da düst es sich federleicht nach oben, ganz im Gegensatz zu den ver-

gleichsweise schwachbrüstigen Douglas-Propellerfrachtern der amerikanischen Military Air Transport, die ab 1953 Hunderte von Schweizer Armeeoffizieren über den Atlantik und den Pazifik nach Korea hievten; darunter meinen Vater, der als dreissigjähriger Offizier am 12. September 1953 in Kloten zum ersten Mal überhaupt ein Flugzeug bestieg.

### Erster Auftrag: «Chef de Bar»

Hauptmann Ludwig war jedoch krank, als er abreiste. Nach Umsteigen in Frankfurt und Zwischenlandungen auf den Azoren, in Boston, San Francisco und auf Oahu/Hawaii landete er stark grippegeschwächt auf dem winzigen Atoll «Wake Island», mitten im Pazifik. Er fürchtete zu Recht, man würde ihn zurückschicken. Ergo spielte er stundenlang in voller Armeeuniform Pingpong mit den amerikanischen Piloten und schwitzte seine Grippe aus; alle andern Schweizer Offiziere hüpften derweil begeistert in den Pazifik und holten sich an den messerscharfen Korallenriffen teilweise schlimme Blessuren; die US Army Docs sollen manch unerfahrenen Eidgenossen genäht haben. Die Schweizer bekamen wenig später wegen ihrer viel zu warmen Uniform im schwülheissen Tokio zudem noch Ekzeme an den Beinen, sodass sich die Armeeführung in der Schweiz genötigt sah, in Japan tropentauglichen Stoff für neue Uniformen zu kaufen. Schliesslich erhielten sie passende Kakiuniformen von den Amerikanern, die den Schweizern später auch Lammfeldmäntel besorgen mussten - die Berner Beamten hatten für Korea keinen Winter vorgesehen.

Eigentlich weile ich nicht in Nordkorea, um spasseshalber in alten, russischen Flugzeugen rumzuflogen. Ich will mich in Vaters dreissigstem Todesjahr auf Spuren von ihm begeben und benutze diese Aviation Tour nur deshalb, weil sie in der Hafenstadt Hungnam gastiert. Dasselbst ver-

brachte mein Vater 1953/54 einen eisigen und ereignisreichen Winter. Er war einer von vielen Schweizer Offizieren gewesen, die sich 1953 für die NNSC beworben hatten, die «Neutral Nations Supervisory Commission» in Korea, notabene die erste Auslandmission der Schweizer Armee. Diese Waffenstillstands-Überwachungskommission bestand anfänglich aus Schweden und Schweizern, die vom Westen ausgewählt worden waren; dazu gesellten sich Polen und Tschechoslowaken, welche die kommunistische Gegenseite vertraten. Schweden und Schweizer sind heute noch in Panmunjom.

Nach Ankunft im kriegsversehrten Korea wurde Hauptmann Ludwig aber vorerst als «Chef de Bar» nach Japan zurückbeordert, um Material und Alkoholika für eine Bar aufzutreiben - wohl weil er als lockerer Vaudois dafür prädestiniert zu sein schien. Doch niemand hatte Geld, es gab kein Budget. So zeichnete der verhinderte Kunstmaler Ludwig Aktien, verkaufte sie an alle möglichen Delegierten - und flog mit dem Flüssiggeld nach Japan. Aus der Bar wurde der «Swiss Club» in Panmunjom an der Demarkationslinie - ein Bungalow, den es heute noch gibt.

Im Dezember 1953 wurde Papa dann als Postenchef in besagte nordkoreanische Hafenstadt Hungnam versetzt. Dort gab es praktisch nichts zu tun, weil der chinesische Platzkommandant, die Nordkoreaner, Tschechoslowaken und Polen alles taten, um den schwedischen und helvetischen «Neutral Nations Inspection Teams» die Kontrollarbeit zu verunmög-

**Die Schweizer bekamen wenig später wegen ihrer viel zu warmen Uniform im schwülheissen Tokio Ekzeme an den Beinen.**

lichen. Nach eingehendem Studium der Tagebücher in der Militärbibliothek am Berner Guisanplatz ergibt sich folgende Faktenlage: Mein Papa dürfte in Hungnam wohl keinen einzigen Verstoß gegen die Waffenstillstandsvereinbarungen protokolliert haben. Logisch: Man liess die Neutralen aus dem Westen gar nicht erst in den Hafen oder aufs Flugfeld.

### Mein Vater, der «Verräter»

Hauptmann Ludwig spielte demzufolge in Nordkorea sechs Wochen lang Bridge, Jass, Canasta, Pingpong, Volleyball und Schach. Seine Kompagnons waren ein Tessiner Schneider und Gefreiter, der als Koch fungierte, ein abenteuerlustiger Berner Oberleutnant aus Zollikofen und ein etwas überheutziger Zürcher Leutnant. Letzterer besorgte anfänglich die Tagebucheinträge im Posten Hungnam; wohl nicht immer ganz wahrheitsgemäss, finden sich doch nachträgliche Kommentare und schriftliche Korrekturen der damaligen Kollegen in den Tagebüchern, die dem Leutnant «unkameradschaftliches Verhalten» vorwerfen.

Dass aber mein Papa mutmasslich viel Whisky und Wodka mit den trinkfreudigen Schweden, Tschechoslowaken und Polen trank, ist verbürgt. Der Leutnant behauptet noch heute, mein Vater sei bei seiner Ablösung so besoffen gewesen, dass er das Flugzeug verpasst habe. In den Tagebüchern steht als Grund jedoch: «Dem Hauptmann Ludwig war nicht gut.» So kann man es auch ausdrücken. Auch soll Papa laut dem Zürcher Leutnant «Verrat» begangen haben. Er habe in Sachen Bewegungsfreiheit zu sehr vor den Kommunisten gekuschelt und sei somit den Schweden und Schweizern «in den Rücken gefallen». Einträge dazu gibt es nirgends, Aussagen von Zeitzeugen und namhaften NNSC-Veteranen widersprechen dieser Behauptung. Fazit: Der Leutnant und mein Vater vertrugen sich wohl nicht so gut. Bei den

wenigen von den Kommunisten «genehmigten» Ausflügen ans Meer soll Hauptmann Ludwig ein paar Mal einen «Stiefel herausgezogen» haben, offenbaren die Tagebücher; und zwar beim Muschelsammeln und beim Ernten von Seeigeln, dessen kümmerliches Innenfleisch schmackhaft ist - wie ich später von Papa lernte.

Zurück zum Reiseprogramm: Laut Juche Travel Services sind ein Flug nach Hamhung/Hungnam und daselbst der Besuch einer Düngerfabrik geplant. Für mich ist das optimal: Genau jene Fabrik steht ganz in der Nähe der Baracken, in denen die Schweizer damals hausten. Das Reisebüro verspricht mir, sich für mein Vorhaben bei den zuständigen Stellen einzusetzen. Ich könne vielleicht während des Besuchs der Düngerfabrik individuell von einem Betreuer zum Liberation Park in Hungnam geführt werden. Ich bin erleichtert. Mein Vater hatte speziell in Hungnam viele Fotos gemacht, die wir Kinder an ungezählten Samstagabend-Diashows immer wieder anschauen durften.

Doch heute ist aviatischer Grosskampftag: Die Aviation Enthusiasts erhalten die Gelegenheit, mit alten russischen Flugzeugen der Air Koryo vom Flughafen Pyongyang aus ein paar «pleasure flights» zu absolvieren, mit dem Frachter Iljuschin-76TD, mit einer Antonow An-24 und einem Helikopter, alles hochbetagte Vehikel. Für die geplanten Charterflüge zum Mount-Paektu-Vulkan an der mandschurischen Grenze und nach Hamhung stehen Tage später die altherwürdige Tupolew Tu-134B und die Propellermaschine Iljuschin Il-18D bereit.

Mit der eleganten, vierstrahligen Iljuschin-62M der Air Koryo war man ja bereits aus Beijing herbeigeschwebt und äusserst sanft gelandet. Für Liebhaber russischer Flugzeuge ist diese Aviation Tour ein Leckerbissen sondergleichen. Also nichts wie hin nach Hungnam, entschied ich da-

mals im Frühjahr, schmuggeln wir uns rein in diese verrückte Aviatikertruppe.

Die Iljuschin durchpflügt ruhig den nordkoreanischen Himmel. Nikolai ist Russe und stammt aus Uljanowsk. Ihm fehlt in seinem Passagier-Logbuch von russischen Fliegern nur die Iljuschin-76TD, in deren Frachtraum wir gerade vorsichtig herumspazieren – und der Dreistrahl Tupolew Tu-154B. Die «B» fliegt nur noch bei Air Koryo und sonst nirgendwo auf der Welt. Für den Rückflug nach Beijing habe er extra Pyongyang-Shenyang (China) mit der Tu-154B gebucht, statt direkt nach Beijing mit der Il-62M zu fliegen, meint Nikolai eifrig. Auch Thomas, der bodenständige SBB-Lokführer aus Stäfa, fliegt auf der ganzen Welt herum, um Flüge auf ihm fehlenden Raritäten zu erwischen, er reist dafür in den Iran, nach Weissrussland, nach Südamerika. Régis, der Polizist aus Lüttich, flog unlängst nach Kalifornien, um einen Flug in einer der letzten Douglas DC-8 zu ergattern. Die spinnen, die Aviatiker.

Ich fühle mich unter ihnen wie ein Greenhorn, auch wenn ich einer der wenigen bin, die wirklich mal in einer echten Privatpilotenausbildung steckten, also konkret vorne links am Steuer saßen. Dies scheint allerdings niemanden in der Gruppe zu interessieren. Doch als ich anfangs, beiläufig von weit zurückliegenden Passagierflügen auf Coronados und Caravelles zu erzählen, kriegen die Jungs glänzende Augen und nicken neidisch.

#### Imagewerbung mit Herrn B.

Wir fliegen viertausendfünfhundert Meter hoch über Nordkorea, den «Schurkenstaat». Abgeschottetes Land, Atommeiler Yongbyon, Taepodong-Raketen, Dreimillionenheer, Umerziehungslager, Hungersnöte, stalinistisch geprägter Führerkult. Dazu gesellen sich neuerdings Meldungen über eine sich anbahnende «Öffnung» des Landes, Bilder einer Frau an der Seite von Kim Jong-un, zarte Zeichen einer Hinwendung zu bescheidenen Marktwirtschaft, allesamt Spekulationen aus den westlichen Medien, die sicherlich manch Wahres enthalten.

Die Realität ist jedoch unübersichtlicher, komplexer. Nordkorea hat eine kurze und böse Geschichte, aber es gibt Gründe, dass das Land so ist, wie es ist. Wenn man vernünftig scheinenden Repräsentanten des Landes genau zuhört und den eurozentristischen Blickwinkel kurz beiseitelässt, merkt man schnell, dass Weltgeschichte eben immer eine Frage der Perspektive ist. Aber man muss nicht unbedingt nach Nordkorea reisen. Man sieht nur, was man uns sehen lassen will. Und dieser penetrante Führerkult geht einem gewaltig auf die Nerven, so exotisch und faszinierend er anfänglich anmuten mag. Aber das Land ist ein Fakt, es existiert. Vor einigen Jahren weilte sogar ein abgewählter Schweizer Bundesrat in Nordkorea, er soll dort ausgiebig gewandert sein. Lustigerweise huscht besagter Herr in einem Propagandavideo der nordkoreanischen Tourismusbehörde lächelnd von links nach rechts durchs Bild.

Mein Nordkorea-Bild nährt sich somit aus kleinen Geschichten, verdeckten Trouvaillen, flüchtigen Augenblicken. Da ist zunächst das Routineprogramm: in der properen Hauptstadt Pyongyang die vielen Plätze und Monumente, die wichtigen Denkmäler, Triumphbögen, dreissig Meter hohe Betonstatuen mit Hammer, Pickel und stilisiertem Kalligrafiepinsel. Da gähnen einen riesige, leere Plätze an, im Hintergrund brüsten sich Bronzestatuen von Kim Il-sung und seinem Sohn Kim Jong-il. Wir befahren ausgedehnte Boulevards und Ausfallstrassen, auf denen sich mittlerweile schon so viele Autos bewegen wie frühmorgens in einer chinesischen Provinzstadt – so sagen es zumindest die Kenner.

#### Uralter Offizier im ewigen Krieg

Das amerikanische Spionageschiff USS Pueblo mit den blutrot umranderten Einschusslöchern im Funkraum dümpelt seit Jahrzehnten am Ufer des schlammigen Taedong-Flusses. Der blütenweiss gewandete, uralte Marineoffizier erzählt den Touristen zum abertausendsten Mal dieselbe Schauergeschichte.

Das Kriegsmuseum, prall gefüllt mit amerikanischen und sowjetischen Panzern, Flugzeugwracks, Beutewaffen, Bildern und Schlachtmodellen, ist abtastend eindrücklich. Der hochbetagte nordkoreanische Offizier in Uniform und viel buntem Metall auf der stolz gewölbten Ordensbrust spricht ungerührt über eine Schlacht, in der er um die fünfhundert Amerikaner getötet haben will. Und überall, sei es im Kriegs-, U-Bahn- oder Technikmuseum, sei es in Nampo am Gelben Meer beim Besuch

eines imposanten Staudammes, sei es im hohen Norden in den ausgedehnten Nadelwäldern rund um den landschaftlich imposanten Mount-Paektu-Vulkan: Wo auch immer man steht und geht, wird man mit grossformatigen Bildern von Kim Il-sung oder seinem Sohn konfrontiert. Der Führer gibt auf den Bildern mit ausgestrecktem Arm und Zeigefinger übrigens immer Anweisungen. Er ist Ingenieur, Offizier, Architekt, Professor, Pilot, Lehrer, Sportler, Lokführer in Personalunion; immer umgeben von Adlaten, die eifrig Stift und Notizbuch bereithalten, um ja keine Direktive oder einen «grossen Gedanken» des Führers zu verpassen.

#### Als erwarte sie eine ferne Aufgabe

Die Betreuung durch unsere nordkoreanischen Betreuer ist freundlich und zu meist entspannt. Unvorstellbar ist ihnen der Gedanke, ihr jetziger Führer sei in der Schweiz zur Schule gegangen. Geraso gut könnte man behaupten, man stamme vom Mars. Und nur selten wird man von ihnen aufgefordert, das Fotografieren zu unterlassen. Falls doch, tun es die Aviatikfans trotzdem; seien es Soldaten oder gewöhnliche Menschen auf der Strasse, seien es die wenigen Befestigungen an der Demarkationslinie oder die teils vorsintflutlichen Trams oder Trolleybusse in Pyongyang mit der ölsardinenhaft zusammengepferchten Arbeiterklasse. Die Digitalfotografie macht's möglich: Der Auslöser ist lautlos, also schießt man aus der Hüfte. Nur ganz selten wird ein Besucher zurechtgewiesen oder – wie einmal beobachtet – richtiggehend angepöbeln, wenn er allzu pixelhungrig mit der Spiegelreflexkamera durch das Busfenster stakkatoartig seine Bilder schießt. Denn die Aviatiker schießen auf alles, was sie bewegt.

Die Fahrt von Norden her nach Kaesong und an die Demarkationslinie ist

#### Das Steinchen von Papas Grab auf dem Könizer Friedhof kommt jetzt halt nicht in den Liberation Park Hungnam.

eine eindrückliche Zeitreise. Wir sind auf breiten, verwaisten Autobahnen ohne Markierungen unterwegs, nur ab und zu überholen wir einen altersschwachen Lastwagen mit Arbeitern oder Soldaten auf der Ladefläche. Man erblickt sogar Ochsenespanne, und immer wieder rasen moderne Geländewagen mit getönten Scheiben an uns vorbei. Es scheint auf dem Land keinen öffentlichen Transport zu geben. Die Menschen laufen entlang der Strasse, gelassen, aufrecht, ernst – als erwarte sie eine ferne Aufgabe. Radfahrer gibt es erstaunlich wenig, und wenn, dann sitzen sie auf Uraltvelos. Es sind immer Damenvelos. Ich habe in Nordkorea kein einziges Herrenvelo gesehen.

Weiterfahrend, erblickt man zahllose Reis- und Maisfelder, unbefestigte, lehmige Strassen, frei mäandrierende Flüsse, Seen, nassgrüne Bergketten, hie und da Siedlungen. Wir stoppen an einer etwas schäbigen Autobahnraststätte. Ich erwerbe für fünf Euro eine Anleihe zur Züchtung der Kim-Jong-Ilia-Rose. Später müssen wir aussteigen, ein hoher Offizier übernimmt die Leitung, wir schlendern entlang von mit hölzernen Keilen gesicherten Betonblöcken, alles wirkt rudimentär und kaum martialisch, ein paar wenige, verwitterte Panzersperren, und schon ist man da. Wir betreten die Terrasse des grauen Besuchergebäudes, unten sind die berühmten blauen Baracken und der Grenzkiesstreifen, gleich gegenüber das pompöse, südkoreanische Besuchergebäude. Wir setzen uns an den Tisch im Pavillon des MAC, des «Military Armistice Command». Ein Mikrofonkabel verläuft quer über dem blank polierten Schreibtisch. Das sei die offizielle Grenze, sie gehe exakt durch die Mitte des Tisches, erklärt der nordkoreanische Offizier.

#### Papas «Swiss Club» im Bungalow

Zehn Tage später werde ich wiederum am gleichen Tisch sitzen. Nur einen kleinen Umweg wird es mich gekostet haben: den über Pyongyang zurück nach Beijing, in Südkorea von Seoul aus nach Munsan und von dort über Imjingang an die Joint Security Area. Ich werde einige Checkpoints erdulden und meinen Pass abgeben müssen, ich werde staunen über die riesige Militärpräsenz der Amerikaner und Südkoreaner, über ungezählte Militäranlagen, Observation

Points, Radar- und Frühwarnstationen. Ich werde in dieselbe MAC-Baracke gehen, diesmal im Beisein von Oberst Neukomm und Divisionär Gerber von der Schweizer NNSC, bewacht von in Taekwondo-Haltung strammstehenden südkoreanischen Soldaten. Daneben werde ich auch die blaue Baracke der NNSC mit den aus dem Ständerat entsorgten Holzstühlen besichtigen und in Panmunjom die Schweizer Mission mit dem rot gestrichenen Bungalow des «Swiss Club», den einst Papa mit aufbaute. Dort erhalte ich eine Cola und etwas Gebäck und einen sehr aufschlussreichen Vortrag zur Situation, gehalten vom sympathischen Oberst Alex Neukomm, der Koreanisch spricht und viel mehr weiss als mancher Repräsentant der offiziell noch kriegsführenden Parteien.

In der Mitte der Reisewoche streift ein Ausläufer eines Taifuns die Küste bei Hamhung/Hungnam. Unsere wunderschöne Turbopropmaschine, die Iljuschin Il-18D, darf nicht starten, die Landung dort wäre zu riskant. Der Reiseablauf wird neu gestaltet, der Besuch der Düngefabrik in Hungnam fällt weg. Das ist für mich eine Katastrophe. Von meinem Hungnam-Projekt weiss in der Gruppe kaum einer etwas – somit bleibt tröstendes Schulterklopfen aus.

#### Betteln bei den Aufpassern

Wir fliegen am letzten Tag der Reise zwar doch noch nach Hamhung, aber nur für einen halben Tag zum Mittagslunch ins Nobelhotel Mahjon. Hungnam wäre gleich rechts um die Ecke, circa fünf Kilometer entfernt, eine knappe Stunde zu Fuss. Ich bettle bei meinen Aufpassern, da hinspazieren zu dürfen, ich beknie sie, lasse nicht locker, schwafle von einer humanitären Mission, stilisiere meinen Vater zum damaligen Friedensbringer hoch, beschwöre die Offiziellen, diese einmalige Chance zur Imageverbesserung ihres Landes doch bitte zu nutzen, biete Geld an...

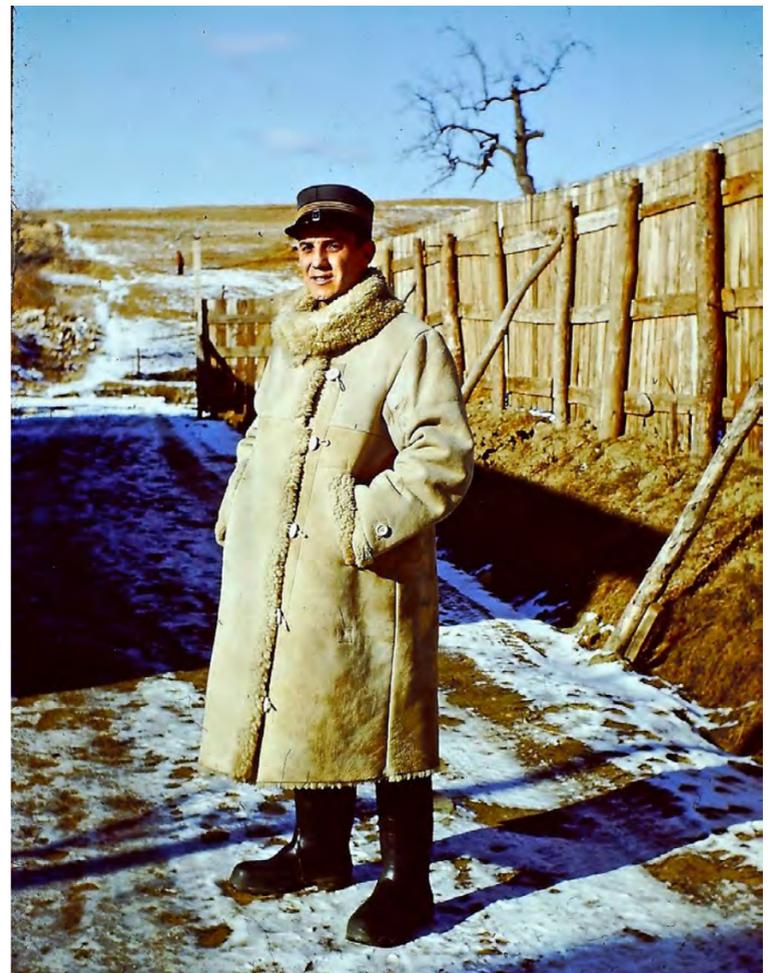
Keine Chance. Der eine Betreuer legt mir am Mittagstisch die Hand auf den Oberschenkel. «No Liberation Park. I am very sorry for you.» Warum? Der offizielle Grund sei natürlich das Zeitproblem wegen des Taifuns, meint er. Später murmelt er mir verschämt zu, die Lokalbehörden hätten meine Anfrage nicht genehmigt. Es scheint ihm echt leidzutun. Das Steinchen von Papas Grab auf dem Könizer Friedhof kommt jetzt halt nicht in den Liberation Park Hungnam, ich stapfe durch den Sand zurück zum Ausgangspavillon und werfe die steinerne Reliquie ins trübe Japanmeer, zurück zu den Muscheln und den Seeigeln von damals.

Abends beim Essen zurück in Pyongyang dann eine andere Hiobsbotschaft, diesmal für Nikolai. Air Koryo lässt verlauten, die Maschine morgen nach Shenyang sei nicht die Tupolew Tu-154B, sondern die Iljuschin Il-62M. Die Tupolew werde anderweitig gebraucht. Er werde wohl schnellstmöglich wieder herkommen müssen, meint Nikolai, seine seltene «B»-Tupolew soll von Air Koryo bald grounded werden.

Der Iljuschin-Pilot drosselt die Turbinen des Frachters. Sinkflug. Wir wanken über die schräge Ladefläche zu unseren Klappsitzen, schnallen uns an. Die Rusenkiste setzt alsbald krachend auf, irgendwo scheppert etwas Metallisches über den Boden, die Triebwerke heulen ein letztes Mal auf, werden heruntergefahren und abgewürgt. Die plötzliche Stille gellt in den Ohren. Wir klettern mit zusammengekniffenen Augen über eine wacklige Stahlleiter ans Tageslicht und schwärmen übers Rollfeld aus; es wird wild fotografiert, und niemand hat etwas dagegen. Man kann sogar das Cockpit besuchen, mit den Piloten plaudern und zu andern Fliegern spazieren.

Überall stehen Offizielle, Uniformierte, Piloten und äusserst hübsche Flight-Attendants herum, fast wie unterbeschäftigte Figuren auf einem überdimensionierten Schachbrett. Mechaniker klettern in die Maschinen, öffnen Triebwerksverkleidungen, lassen Öl ab. Ein Techniker deckt oben auf der Iljuschin das Cockpit sorgsam mit einer Blache ab. Die Sonne scheint durch die Wolken, ein leichter Wind weht, es riecht nach nassfaulem Gras und Kerosin. Langsam schlendern sich die Aviatikfans zum Hauptgebäude, drängen dort unkontrolliert an den Schleusen und Schaltern vorbei und besteigen draussen den blauen Bus für die Fahrt ins Koryo-Hotel.

Es gibt keinen Flugplatz auf der Welt – insbesondere nicht in einer Hauptstadt –, auf dem so etwas möglich ist. Die Regulierungswut und die Security-Paranoia stehen Nordkorea erst noch bevor. Das Land ist, was diesen Aspekt betrifft, vorläufig noch das wahre Paradies.



Hauptmann Ludwig: Den wintertauglichen Lammfellmantel spendete die US Army.



«Grenztisch» im MAC-Gebäude: Der südkoreanische Soldat in Taekwondo-Stellung.



Zapfenstreich fürs Jungkollektiv: Schülerinnen und Schüler in Pyongyang, Juli 2012.



Flughafen Pyongyang: Die hochbetagte Iljuschin Il-18D samt Besatzung der Air Koryo.