

Rinderbraten ausnahmsweise mal nicht à la Carte

Ein traumhaftes Essen für 180 Personen



Prizren (dni) Unmittelbar über dem Loyola-Gymnasium lag vergangenen Montag ein appetitlich, aromatisch-deftiger Geruch in der Luft. Ein Geruch, der Lust auf mehr machte, ein Geruch der uns ins Gymnasium führte und für verwunderte Kinderaugen, und volle Mägen sorgte. Als wir diesem Duft folgten, kamen wir in die Küche des Loyola-Gymnasiums. In dieser Küche trafen wir Filip und Albina. Das sind die Köche, die normalerweise für das Wohl der 180 Schüler und Schülerinnen sorgen. Nicht an diesem Tag, denn tatkräftig wurden die beiden von Oberfeldwebel Carsten H. und Stabsunteroffizier Markus P. unterstützt, um den Köchen des Gymnasiums zu zeigen, wie man mit wenig Aufwand und den einfachsten Mitteln einen saftigen Rinderbraten zaubert ...



Arbeiten, essen, staunen. Ein eingespieltes Team

„Ich möchte endlich mal wieder einen schönen deftigen Rinder-

braten essen“ schwärmte Pater Walter Happel, der Direktor des Gymnasiums. Den Wink mit dem Zaunpfahl verstand der Verpflegungsfeldwebel, Oberfeldwebel Carsten H., direkt. Also schnappte er sich den Küchenmeister, diverse Küchenutensilien und zog für einige Stunden in die Küche des Loyola-Gymnasiums ein. Sehr zum Wohl der 180 Schüler und Schülerinnen. Sellerie, Lauch, Zwiebeln und andere leckere Zutaten einfach

aufkochen lassen und mit Rotwein ablöschen. Nicht vergessen, diese dann mit Stärke abbinden, damit die Soße das richtige Aussehen erhält. Die eigentliche Köchin Albina bewaffnete sich mit Stift und Schreibblock und notierte fleißig all das, was Oberfeldwebel H. ihr mitteilte. Gar nicht so schwer. Filip unterstützte tatkräftig und hörte interessiert zu. Albina sorgte für einen frischen, knackigen Salat. „Damit die Kinder auch was Gesundes

zu sich nehmen“, witzelte sie und machte sich dann auch direkt am Dessert zu schaffen. Kurz nach Eins war es dann soweit, der Speisesaal wurde betreten und große Kinderaugen schauten erstaunt drein. Recht zögerlich schöpften sich die ersten die Teller nach und nach voll. Der Braten war fast so schnell vergriffen wie er aufgedeckt wurde. „Hier wird hauptsächlich Fleisch verzehrt“, teilt uns Oberfeldwebel H. mit „Solange es Fleisch gibt ist das Essen gut“ zwinkerte er. Auf die Frage, wie den Schülern das Essen schmeckt, antwortete die zwölfjährige Elda K. schmatzend, „super lecker“. Insofern, alles in allem ein gelungener Vormittag der beiden Köche, die zufrieden Richtung Airfield düsten, um dort wieder für das Wohl ihrer Kameraden zu sorgen. Pater Walter Happel war ebenso zufrieden und freut sich jetzt bereits auf das nächste perfekt zubereitete Essen der KFOR-Kräfte.

Der Schwejk marschiert! Jawohl, verehrte Kameradinnen und Kameraden, jahrzehntelang als eher gemütlich angesehen, hat der Schwejk auf der von den Dänen ausgesteckten Grand-Prix-Strecke für multinationale Marschierer gezeigt, wozu er fähig ist. Nämlich zu allem, insbesondere dazu, sich trotz Teilnahme selber darüber lustig zu machen.

Also, der große Führungsstab (welcher auch immer) und höchste Führungskreise (welche auch immer) haben dem Schwejk über seinen Stoßtruppführer immer wieder wissen lassen, dass er zum Stabilisieren hier auf den Balkan geflogen wurde. Da war von Vielen die Rede, aber nicht von der Tatsache, über 25 Kilometer durch die Heide zu latschen. Hinterher war es nämlich mehr latschen. Zumindest so ab Kilometer 22, 234. Aber es war latschen auf hohem Niveau, nämlich international. Respekt der Organisation. Die lief gut, außer an zwei Verpflegungspunkten. Die passierte der Schwejk ganz offensichtlich so spät, dass die vor ihm marschierenden Kameraden, heuschreckengleich, schon alles weggefuttert hatten. Elende Bande! Aber was ich sagen wollte, war eigentlich Folgendes: Der Schwejk stabilisiert hier. Was glaubt die stabilisierte kosovarische Bevölkerung eigentlich, wenn sie insgesamt 1.300 stabilisierende Deutsche, Dänen, Franzosen, US-Amerikaner, Schweizer, Tschechen und so weiter und so fort, durch den zu stabilisierenden Kosovo rennen sieht? Da meint der Schwejk zwei Möglichkeiten zu erkennen, was die stabilisierten Kosovaren denken könnten. Zum einen: Boh, Mensch, haben die einen an der Klatsche!

Zum anderen: Ganz schön fit, diese Stabilisierungstruppen, besser nicht mit anlegen! Der Schwejk hofft mal auf die zweite der möglichen Antworten. Jedenfalls wurden die Füße mit der Zeit ganz von alleine viereckig und Marschierer aller Nationen würden jederzeit schwören, dass der zweite Teil der Streck länger war als der erste, gefühlt jedenfalls.

Am Schluss gab es ordnungsgemäß Urkunde, Orden und Bandschnalle für die Heldenbrust. War doch nett. Am nächsten Tag und einen erheblichen Fußaltermarschprozess durch Marschüberlastung später, widmete der Schwejk sich, wie 1.299 internationale Mitmarschierer, wieder dem Alltag.

In einer stabilisierenden Stabilisierungsoperation, natürlich.

Mit der Alouette III zu Gate I

Bewährtes Hubschraubermuster fliegt für Task Force „Merkur“

Toplicane (km). „Für den Gebirgsflug absolut geeignet und sofort umrüstbar. Schauen Sie, hier die Winde für Rettungseinsätze. Unsere Alouette kann bei Katastropheneinsätzen, wenn es sein muss, auf drei mal drei Metern landen. Haben wir daheim in Österreich im Dachsteingebirge schon gemacht.“

Unser Kamerad aus der Alpenrepublik, ein Vizeleutnant, mit dem wir uns in der Wartungshalle auf dem „Hubschrauberträger Toplicane“ getroffen haben, ist Bordmechaniker für diesen Helikoptertyp, der 1974 von der österreichischen Hubschrauberstaffel der Luftwaffe beschafft wurde. Zwei dieser Maschinen sind bei der gemischten Heeresfliegerabteilung „Merkur“ im Kosovo für KFOR im Einsatz. Seine Begeisterung wirkt ansteckend. Wir nehmen die Maschine genauer in Augenschein. Verglichen mit der modernen Black Hawk, die auch von den Österreichern für den KFOR-Einsatz bereitgestellt wird, sieht sie wie eine leichte Sportmaschine aus. Offen liegende Turbine, sehr große Kanzel, Platz für sieben Personen. „Bietet für Aufklärungs- oder Suchflüge eine unschlagbare Rundumsicht“, so der Vizeleutnant weiter, „sie werden es ja gleich selbst erleben.“ Da stößt auch schon der Co-Pilot, ebenfalls ein Vizeleutnant zu uns. Fliegen ist bei unseren Partnern

kein reines Offiziersprivileg. Zusammen erklären sie einige weitere Details und die technischen Daten: „Ein französisches Baumuster, 550 PS, 1.300 kg Leergewicht, 210 km/h Spitzengeschwindigkeit, die Ersatzteilbeschaffung wird zwar schwieriger, das Alter der Maschine schlägt sich bisher aber nicht in Form eines höheren Wartungsaufwands nieder.“ 1.300 Kg? Da ist ja manches Auto heutzutage schwerer! Zusammen gehen wir auf das Flugfeld, wir werden mit der

kers und ab geht's in den verhangenen kosovarischen Himmel. Gleich wird die Begeisterung klar, die der Bordmechaniker vorhin in der Wartungshalle für die Rundumsicht hatte. Um uns nur diesiger Nebel und Wolken. Vier Österreicher und ein Deutscher pflügen mit der kleinen „Lerche“ über den Balkan. Die genauen Absprachen zwischen Pilot und Co-Pilot fallen auf. „Die Alouette ist ein Sichtflieger, das heißt, wir müssen uns Abstimmen, wohin und auf welcher Route wir flie-

Der Vizeleutnant dazu: „Dort, an der Grenze zu Serbien, wurde ein behelfsmäßiger Landeplatz neu eingerichtet, den muss der Oberstleutnant noch kennenlernen.“ Wir sehen den Grenzübergang Gate I und das dahinter liegende Gebirge, welches schon zu Serbien gehört. Dann müssen wir zurück, wir haben noch gut 300 Liter Kerosin im Tank und die Flugdauer der als Beobachtung- und Verbindungshubschrauber eingesetzten Maschine beträgt zweieinhalb Stunden. Wir streifen die Ausläufer Pristinas und mit einer abschließenden Schleife über dem Feldlager Casablanca geht es mit einer mittleren Geschwindigkeit von circa 160 km/h zurück nach Toplicane. Beim Landeanflug sehen wir eine Black Hawk auf dem Flugfeld stehen, kein Nachfolgemuster für die Alouette, aber ein "Vogel" aus einer anderen Zeit. Nach butterweichem "Tuch down" steigen wir aus und der Bordmechaniker macht sich gleich an die Flugnachbereitung. Darüber hinaus steht heute noch ein Nachtflug auf dem Programm, der Kommandeur der Multinational Task Force South (MNTF S), Brigadier Robert Prader, muss zum Hauptquartier. Wir verabschieden uns von unseren österreichischen Kameraden und verlassen den "Hubschrauberträger" in Richtung Prizren. Die kleine Alouette aber hat in jedem Fall einen Fan mehr.



„Die kleine Lerche“ der österreichischen Luftwaffe hebt ab (Foto: fh)

zweiten Maschine unterwegs sein. „Der Pilot ist heute ein Oberstleutnant, er hat gerade seinen Auslandseinsatz bei KFOR angetreten und muss in unseren Zuständigkeitsbereich eingewiesen werden“, so der Co-Pilot, der die Einweisung vornehmen wird. Der Oberstleutnant sitzt schon in der Alouette (französisch „Lerche“) bei den Startvorbereitungen. Einsteigen, anschnallen, Kopfhörer auf, damit man vom Bordfunk etwas mitbekommt, letzte Handgriffe des Mecha-

gen wollen, die Kommunikation ist sehr wichtig.“ Auf einer Fliegerkarte können wir die Flugstrecke mit verfolgen. Hochspannungsleitungen werden von den beiden Piloten immer wieder gesondert angesprochen, sie stellen eine besondere Gefährdung dar. Die Sonne bricht mit einigen Strahlen durch die Wolken und wir üben Anflüge auf die einzelnen Feldlager, setzen kurz auf, heben wieder ab und fliegen über bestimmte Meldepunkte in einer großen Schleife in den Norden.