

Ann Ellix

**ANWÄLTE SIND BESSERWISSER
und
FLUGBEGLEITER
MÜSSEN SCHWIMMEN KÖNNEN**

**Aus dem Leben einer Rechtsanwältin,
die später Flugbegleiterin wurde**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über dnb.dnb.de abrufbar.

Die automatisierte Analyse des Werkes, um daraus Informationen insbesondere über Muster, Trends und Korrelationen gemäß §44b UrhG („Text und Data Mining“) zu gewinnen, ist untersagt.

© 2026 Ann Ellix

Lektorat: René Martins, Zürich

Cover: Originalfotos von Ann Ellix sowie mit Microsoft Copilot (2026)

KI-generiertes Bild der Justitia

Weitere Mitwirkende: Rainer Hager, Monika Näf

Verlag: BoD · Books on Demand GmbH, Überseering 33, 22297 Hamburg, bod@bod.de

Druck: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273, 22763 Hamburg

ISBN: 978-3-6963-9866-8

INHALTSVERZEICHNIS

ÜBER DIE AUTORIN
ZUM BUCH
VORWORT

TEIL EINS

- I. WIE ALLES BEGANN ODER VON
GUMMIBÄRCHEN UND „LIEBLING
KREUZBERG“
- II. DIE QUASSELSTRIPPE
- III. TAKTIKEN
- IV. JURISTEN UND FRISTEN
- V. MENSCH ANWALT
- VI. AUSSICHTSLOS
- VII. BESPRECHUNGEN
- VIII. DER MULTIPLAFAHRER UND DIE
VERKEHRSNACHRICHTEN
- IX. KAMPFESWILLE
- X. BESSERWISSER
- XI. KINDER, KINDER
- XII. SPERMA
- XIII. HIMBEEREN-ABC
- XIV. MEIN SCHLIMMSTER FALL
- XV. NEIN SAGEN
- XVI. SPEZIALGEBIET
- XVII. DER FLUG ZUM MARS

TEIL ZWEI

- I. SCHWANPEDALOS
- II. BEKOMME ICH EINE ROSE?
- III. MACH DOCH AUCH!
- IV. ES GEHT LOS

- V. DIE SACHE MIT DER SCHWIMMWESTE
- VI. FEUER, NABELSCHNURKLEMMEN UND
MACGYVER
- VII. DIE ERSTEN FLÜGE
- VIII. JEDEM TIERCHEN SEIN PLÄSIERCHEN
- IX. HEUTE HIER, MORGEN DA - ABER IMMER NUR
GANZ KURZ
- X. GESPENSTISCH
- XI. STREIFENHÖRNCHEN
- XII. PICKNICK IM BETT
- XIII. WINDELN WECHSELN
- XIV. HINTERLASSENSCHAFTEN
- XV. PILOTENMÜTZE UND SALATBLÄTTER
- XVI. DREI KLEINE WORTE
- XVII. LEBENSSCHULE
- XVIII. GRÜEZI
- XIX. EIN SOMMERTAG
- XX. UNTER ALTEN FREUNDEN

EPILOG

DANKSAGUNG UND MUTMACHER

AUSZUG AUS TEIL 2

FEUER, NABELSCHNURKLEMMEN UND MACGYVER

Ein Flight Attendant muss nicht nur schwimmen können, sondern auch Feuer löschen und mit giftigen Chemikalien umzugehen wissen, soll medizinische erste Hilfe leisten (von der einfachen Wundversorgung bis hin zur Herzmassage und Geburtshilfe), randalierende Passagiere überwältigen, bewusste Piloten aus dem Sitz heben sowie Strategien kennen, wie man in der Wüste, im Dschungel, in der Arktis und im Meer treibend überlebt.

Also irgendwie war mein früherer Bürojob weniger gefährlich ...

Die Übungen im Hallenbad hatten Spaß gemacht. Wirklich interessant und lehrreich fand ich hingegen das Feuerlöschen – also so richtig, mit echtem Feuer und Feuerlöschern. Dazu gab es im Ausbildungszentrum ein „Fire-House“ mit nachgebildeten Flugzeugsitzen (aus Metall) und Gepäckablagen, aus denen es qualmte, Flugzeugtoiletten, in denen es aus dem Abfalleimer brannte, etc. Ich will das einfach bitte wirklich NIE, NIE in echt auf einem Flug erleben müssen. Da wir bei Feuer an Bord aber nicht einfach kurz die Feuerwehr rufen können, sind wir Flight Attendants die Feuerwehr. Unsere Uniform ist aus feuerfestem Material (deshalb – so riet mir meine Ausbilderin – vor der Landung immer den Blazer anziehen, man weiß ja nie ... ach, denkt die Frau negativ).

Tatsächlich haben wir in der Ausbildung mit einem Uniform-Blazer ein kleines Feuer auf einem Flugzeugsitz gelöscht/erstickt. Bitte nicht nachmachen! Und nicht einfach den nächstbesten Blazer eines Passagiers nehmen; der könnte aus Polyester sein und dann brennt's erst recht! Wie gesagt, das war interessant. Und das Feuerlöschen wird regelmäßig im jährlichen Wiederholungskurs erneut geübt. Einfach so für den Fall der Fälle.

Auch die medizinische Schnellbleiche-Ausbildung, die wir bekamen, wird jedes Jahr aufgefrischt. Die Bandbreite der medizinischen Themen überraschte mich. Da ging es einerseits um uns selbst; um Schlafmanagement, Impfungen, tropische Krankheiten und entsprechende Vorsichtsmaßnahmen. Andererseits und hauptsächlich aber ging es um mögliche medizinische Zwischenfälle an Bord. Denn schließlich gilt auch hier: Im Notfall sind wir diejenigen, die während eines Fluges erste Hilfe leisten. Je schwerwiegender ein Fall, umso rascher wird ein Arzt ausgerufen. Doch nicht immer fliegt eine „medizinisch ausgebildete Fachperson“ mit (so die offizielle Bezeichnung der gesuchten Hilfe, es muss ja nicht unbedingt ein Arzt sein, eine Hebamme tut's ebenso, ja allenfalls gar ein Tierarzt, ...). Tatsächlich hatte ich auf meinen Flügen nun schon diverse medizinische Zwischenfälle, vom Schnitt im Finger oder starken Magenkrämpfen bis hin zu heftigen Vorfällen, bei denen wir für die Landung die Ambulanz bestellen mussten. Dazu später vielleicht mehr. Und ja, wir haben sogar einen Leichensack an Bord eines jeden Flugzeugs – rein statistisch gesehen wird immer und überall gestorben, nur bitte nicht auf einem meiner Flüge. Damit es möglichst nicht so weit kommt, haben wir natürlich einen Defibrillator – und wissen damit umzugehen. Wir haben ein Blutdruckmessgerät, ein Glucometer und und und und, ja sogar Nabelschnurklemmen für eine Geburt an Bord. Und

ganz viele Medikamente: Bei Kopfschmerzen oder Übelkeit, bei Durchfall oder Fieber - einfach fragen, wir haben was! Spritzen geben, Zugang legen und Infusion verabreichen? Dürfen wir Flight Attendants nicht, aber selbst dazu haben wir die notwendige Ausrüstung und Medikamente an Bord, damit ein Arzt es anwenden kann (wenn denn einer mitfliegt ... wie gesagt: im Notfall gar ein Zahnarzt oder so).

Nicht gewusst, dass das alles an Bord eines Flugzeugs ist? Ich vorher auch nicht.

Doch es kommt noch besser:

Haben Sie mal auf einem Langstreckenflug bei einem Notausgang gesessen und sich gefragt, was denn da eigentlich in diesem dicken Paket alles drin ist, das da im unteren Drittel der Flugzeugtüre ist? Die aufblasbare Rutsche zum Evakuieren, ja, aber da ist noch mehr drin. Dabei kommt nun MacGyver ins Spiel und die schon thematisierte Notwasserung:

Angus „Mac“ MacGyver war die Titelfigur einer gleichnamigen TV-Serie Mitte beziehungsweise Ende der 1980er Jahre, gespielt vom Teenie-Schwarm Richard Dean Anderson. MacGyver verkörperte – so Wikipedia – „eine Mischung aus Geheimagent, Abenteurer und Nothelfer (...). Seine auffälligste Fähigkeit war die praktische Anwendung der Natur- und Ingenieurwissenschaften und damit verbunden die kombinierte, erfinderische Nutzung alltäglicher Gegenstände“. So rettete sich MacGyver aus schwierigen Situationen, nur mit seinem Schweizer Sackmesser, Überlebensinstinkt und wenigen Haushaltsgegenständen (so jedenfalls meine Erinnerung an die von mir seinerzeit heißgeliebte Serie).

Und wir Flight Attendants müssten eben wie MacGyver sein, wenn es darum gehe, nach einem Flugzeugabsturz zu überleben. Wir müssten dann mit Erfindergeist und wenigen

Gegenständen Lösungen für schwierige Situationen suchen. So die Instruktorin zu uns angehenden Flugbegleiter-Alleskönnern. Häh? Wer ist MacGyver? Ich stupste die Instruktorin in die Seite und raunte ihr zu: „Du, die jungen Leute hier, die kennen MacGyver nicht. Das ist eine andere Generation. Die waren in den 80er Jahren noch nicht geboren, ja wohl nicht mal in Planung.“

„Kennt ihr MacGyver?“ „Nö, wer ist das? Um was geht's hier?“ Ja, das war wohl eher die richtige Frage.

Wir standen im Schulungszentrum in der großen Mock-up-Halle um eine aufgeblasene Flugzeugrutsche herum. Mock-ups sind Nachbauten von Flugzeugrümpfen mit einigen Sitzreihen, Original-Türen und eben mit den Rutschen. Die Flugzeug-Nachbauten sind in einer riesigen Halle originalgetreu einige Meter über Boden angebracht, so dass die Rutschen schräg nach unten gehen und wir das Evakuieren üben können. In diesen Mock-ups werden unterschiedlichste Szenarien geübt: So kann beispielsweise (Disco-)Rauch eingeblasen werden und vor den Türen hat es Bildschirme, so dass man beim Rausschauen mal Feuer, Wasser, Wald oder eine nette Piste sieht.

Eine dieser aufgeblasenen Rutschen hingegen lag flach auf dem Boden. Es war eine von einer B777, einem Langstreckenflugzeug; mit ihren etwas über 10 Meter mal 2 Meter ein Riesending. Sie dient bei einer Evakuierung als Rutsche (mit zwei Bahnen, damit möglichst viele Leute gleichzeitig aus dem Flieger kommen). Beim Ditching, einer Notwasserung, würde die Rutsche flach auf dem Wasser schwimmen, wie ein großes Gummiboot und genau als solches, als „Raft“, soll sie im Extremfall dienen. Also Rutsche und Gummiboot in einem, je nach Situation. Ein solches Raft bietet Platz für 65 Personen, so erfuhren wir. „Also stellt euch vor, es gab eine Notwasserung und das Raft treibt auf dem Meer. Bitte

alle mal reinklettern und jetzt üben wir, das Teil zu bewegen!“ Dazu hing sich die Hälfte von uns kopfüber über die dicken Gummiboot-Außenwand-Schläuche, die Hände wurden nach unten gestreckt, ins – hier imaginäre – Wasser, so wird dann synchron gepaddelt. Die anderen hockten sich auf die Füße der Paddelnden und sicherten diese. (Und irgendjemand muss das im Notfall den Passagieren beibringen!) Und nun im Takt: Vor! Und vor! Und vor! Es würde darum gehen, vom Flugzeug weg und zu anderen Rafts zuzusteuern, um diese dann zusammenzubinden. So, alle wieder zurück ins Boot. Nun packten wir das große, rote Sonnensegel aus und befestigten es über dem Raft. Das soll vor Regen schützen oder aber Schatten spenden und/oder Aufmerksamkeit erregen. Das Ding ist riesig, etwas über 10 x 2 Meter, denn es muss ja über das ganze Raft passen. Dazu gibt es aufblasbare Stützen für die Mitte. Das Ganze ist nicht nur für eine Notwasserung gut, sondern zum Beispiel auch bei einer Notlandung in der Wüste, da ist man ebenfalls froh um Schatten. Ja, leuchtet ein. Dann hat es da noch einen Secanker, eine Handpumpe, diverse Lämpchen, die angehen, sobald sie mit Wasser in Berührung kommen, etc.

Und wo kommt jetzt MacGyver ins Spiel? Also ihr seht hier noch diesen Beutel, der mit einer Leine am Raft angehängt ist. Darin hat es viele Dinge, die beim Überleben helfen: Ein Reparaturset, um ein Loch im Gummiboot/Raft zu flicken, einen Schwamm, Bandagen und Kompressen, einen Regenwasserauffangbeutel, Signalaraketen, Signalspiegel, Farbpulver zum Wasserfärben, usw. Ja, und da geht es dann eben um MacGyver und seinen Erfinder- und Überlebensgeist.

Wie an anderer Stelle schon gesagt: Wenn Sie das nächste Mal in einem Langstreckenflugzeug sitzen und diesen Kasten da unter der Notausgangstüre anschauen, dann

wissen Sie jetzt, was da alles drin ist: Rutsche/Raft, Sonnensegel, Notfallkit, ... Nur den MacGyver, den müssen wir im Notfall selbst spielen.

Und falls Ihnen ob solch düsteren Absturzscenarien der Kopf schwirrt: Fragen Sie nach einer Beruhigungstablette – haben wir. Oder alternativ nach einem Whiskey (haben wir diverse), Baileys, Campari, Gin, Vodka, ... pur oder in jeglicher Kombination als Longdrink; das hatten wir im Drink-Mix-Teil der Ausbildung gelernt.

PICKNICK IM BETT

Das Display meines Mobiltelefons zeigte es unmissverständlich: 03.17 Uhr! Noch mitten in der Nacht. Hier. Zu Hause war es 12.17 Uhr, Mittagszeit. Kein Wunder war ich wach. Hellwach. Und hungrig.

Dass das so kommen würde, in aller früh, war mir durchaus bewusst gewesen, als ich achteinhalb Stunden zuvor zu Bett gegangen war. Natürlich legt man sich eigentlich nicht bereits um 18.45 Uhr schlafen, wenn's draußen noch hell ist und die Straßen und Bars von San Francisco nur darauf warten, erobert zu werden. Aber ich war müde. So müde. Meine innere Uhr schrie mir zu, dass es mit den neun Stunden Zeitverschiebung eben nicht später Nachmittag, sondern tiefe Nacht und schon längst Schlafenszeit sei. Und dass ich seit nunmehr über zwanzig Stunden auf den Beinen sei (während der gut zweistündigen Pause im Flugzeug hatte ich nicht schlafen können). So verabschiedete ich mich rasch von den anderen Crewmitgliedern, wünschte einen schönen Aufenthalt und schob mein vieles Gepäck in den Lift und wenig später ins Zimmer. Verdunkelungsvorhänge zu. Fertig. Schlafen.

Wie bereits erwähnt:

Vielleicht bin ich auch einfach zu alt.

Oder ein Weichei.

Die anderen waren wohl noch immer am Diskutieren in der Hotel-Lobby und sich für einen Drink oder Ausgang am Verabreden, als ich bereits meine Zähne geputzt hatte und in Richtung Bett schlich. Morgen ist auch noch ein Tag. Und der würde früh genug beginnen.

Ich gönnte mir ein Frühstücks-Picknick im Bett mit Crackern aus dem Koffer und ein paar Tassen Tee; einen Wasserkocher beziehungsweise eine kleine Kaffeemaschine hat es zum Glück in fast allen Hotelzimmern. Dazu schaute ich auf dem iPad etwas fern (mit Kopfhörern, damit ich zu dieser unmöglichen Zeit keine Zimmernachbarn störte). Endlich konnte ich ein paar der verpassten Folgen meiner Lieblingsserie nachschauen. Danach las ich ein bisschen und plante den Tag.

(...)

Die Vielfalt der Passagiere scheint unendlich zu sein: Natürlich sind da die verschiedenen Nationalitäten, Hautfarben und Sprachen, aber auch die unterschiedlichsten Kleidungsstile und Frisurtypen, da gibt es die Alten und die Jungen, die Großgewachsenen und die Kleinwüchsigeren, die Dicken – pardon – etwas Adipösen und die Dünnen, die Netten und die Herrischen, die Plappernden und die Schweigenden und so weiter. Da gib es Passagiere, die reisen allein, zu zweit, als Familie oder in ganzen Gruppen. Und bei den Gruppen gibt es die mit demselben Sportvereinsleibchen oder demselben Wanderferienleibchen oder demselben Polterabendleibchen, etc. Letztere neigen bereits auf dem Flug zu übermäßigem Alkoholkonsum, erstere zu übermäßig guter beziehungsweise lauter Stimmung an Bord.

Und dann gibt es Passagiere, die mit ihrem Hund oder ihrer Katze verreisen – davon hatten wir's bereits – oder mit ihren Babys. Wie bei den Tieren kann man auch bei den ganz kleinen Kindern kritisch hinterfragen, ob eine Flugreise mit dem Neugeborenen Sinn macht. Aber jedes Baby ist anders und die Eltern kennen ihr Kind am besten und werden sicherlich wissen, was geht und was nicht. Und ob man nun mit dem Baby die Oma im Ausland besuchen will oder lieber die Oma einfliegen lässt. Wie es sich dann allerdings wirklich verhält mit so einem kleinen Kind im Flugzeug, das lässt sich vorher bekanntlich schlecht ausprobieren. Wenn sich dann allerdings ein Kind schlichtweg nicht anschnallen lässt, schon gar nicht auf dem Schoß der Mutter, wenn es zeter-mordio schreit, sich windet und versteift, dann frage ich mich schon,

ob ein bisschen Trockenübung zu Hause oder im Auto nicht sinnvoll gewesen wäre. Denn nun müssen wir starten und das Kind MUSS angeschnallt werden - JETZT! Wir rollen bereits zur Startbahn. Nein, nicht auf dem zufällig leeren Sitz neben der Mutter, denn das Kind ist noch nicht zweijährig. Da muss es auf den Schoss (verletzungsrisiko-versicherungsrechtliche Gründe, doch ich hänge da jeweils nicht die Juristin raus, sondern bleibe bei den Fakten). Ich rede gut zu und hole ein Plüschflugzeugchen, das mir das zappelnde Kind aber gleich wieder ins Gesicht schleudert (zum Glück haben wir keine Plastikflugzeuge zum Verschenken). Mit vereinten Kräften gelingt es dann doch noch, den Kleinen festzuzurren. Ich eile nach vorne zu meinem Jumpseat und gebe den Piloten übers Bordtelefon das Okay: „Cabin and Galleys secured“. Wir können starten.

Ich lehne zurück. Genau umgekehrt als bei den Piloten sind Start und Ladung die einzigen Phasen des Fluges, in denen wir Flight Attendants ein bisschen entspannen und gemütlich dasitzen können. Ich atme tief durch - nichtsahnend, dass das andere Baby an Bord beziehungsweise dessen Mutter mir noch gehörig zu schaffen machen würde.

Auf diesem Flug von Tallin nach Zürich in einem A220 waren wir nur zu dritt in der Kabine. Die beiden Kollegen übernahmen die Betreuung der 108 Passagiere in der Economy, während ich mich allein um die 17 Passagiere in der Business-Class kümmerte (sowie um die beiden Piloten, die ebenfalls verköstigt werden wollten). Sobald sie hinten durch wären, würde mich ein Kollege vorne unterstützen kommen, denn bei mir in der Business gab es so richtig zu essen (und somit so richtig zu tun): Apéro mit Geknabber und dann eine warme Mahlzeit mit Vorspeise, zwei zur Wahl stehenden Hauptgängen sowie Dessert, gefolgt von Kaffee/Tee/Digestif.

Ich hatte soeben begonnen, die warmen Mahlzeiten zu verteilen, als ich sah, wie eine Passagierin den Vorhang öffnete, den die Business- von der Economy-Klasse trennt. Sie hatte ein Baby auf dem Arm, das sie nun auf einen der beiden leeren Business-Sitze in der letzten Reihe legte und offensichtlich anfangen wollte, das Baby dort zu wickeln! Ich glaub ich seh‘ nicht recht!

Ich quetschte mich an dem mit dem Essen für meine Gäste beladenen Trolley vorbei und war in wenigen Schritten bei der Dame. „Was machen Sie hier?!“

(...)