

greenhorns frachtpremiere

oder

afrika ist anders

20.-23.9.1976 aus meinem tagebuch

als frischgebackener balair-ground engineer stand mir nach zwei ein-sätzen nach monastir und rhodos mein erster frachtereinsatz mit der hb-idu bevor.

diese, meist ad hoc flüge, wurden jeweils so kurzfristig geplant, durchgeführt (und oft auch wieder "abgeblasen"), dass deshalb im g/e-einsatzplan einfach jeweils drei tage lang "frachtreserve" stand. neben technischen erfüllt der balair-g/e die aufgaben eines "load-masters" und fungierte im frachter auch als "steward" für die cockpitcrew.

am vorabend des 20. teilte mir das crewcontrol lakonisch mit:"sie haben morgen einen einsatz; mit der idu leer nach rotterdam, mit fracht nach larnaca (zypern), dort übernachten und am 22. leer nach zürich zurück."

nicht einmal im traum ahnte ich, was mir alles bevorstand während den nächsten drei tagen!

der erste teil der "odyssee" verlief planmässig.

um von meiner "premiere" auch bildliche erinnerungen mit nach hause bringen zu können, packte ich zuhause auch meinen photoapparat ein. (das sollte mir noch leidtun!)

in larnaca mit 30 tonnen zigaretten und schnaps für den nahen osten gelandet, überwachte ich den auslad, während die piloten mittels kurzwellenradio die obligate "arrival message" nach zürich absetzten.

bei dieser gelegenheit erhielten wir gleich die order, morgen nicht nach hause, sondern nach belgrad zu fliegen:"es findet ein "fleischflug" für die jat nach lagos statt; wir schicken eine crew nach belgrad und ihr könnt von dort mit der swissair nach zürich zurück."

o/k, warum nicht? also ausladen und mit dem taxi ins cyprus-hotel nach nicosia!

am nächsten morgen knipste ich während der taxifahrt das grab der erschossenen uno-soldaten, da wir dem grenzgebiet entlang fuhren. toll, was ich schon alles erlebe!"dachte ich.

takeoff und kurs richtung belgrad.

"dingdingding"tönt der selcal:"hier ist swissair, crewcontrol, es kommt keine crew nach belgrad; sie machen minimum-rest in belgrad, der g/e muss allerdings den einlad des tiefgefrorenen fleisches überwachen, dann fliegen sie nach lagos. wir haben eine crew nach lagos geschickt, sie können dann mit der swissair nach hause."

das erstemal lange gesichter im cockpit (ausser meinem; ich freute mich kindisch!)

in belgrad ins hotel yugoslavia; zwar war ich überhaupt nicht müde, aber der kommende tag würde lang werden. (er wurde noch länger!).

unter aufsicht der gesundheitsbehörde wurden die gefrorenen tiere eingeladen; der f/e durfte die kabinentemperatur nicht über zehn grad celsius steigen lassen, was die cockpitatmosphäre auch nicht gerade erheiterte, lässt sich doch beim dc8 das klima zwischen kabine und "frontoffice" nicht vollständig trennen.

knapp gerechnet (wie bei den meisten idu-frachtflügen) sollte ein direktflug dank trägheitsnavigation von belgrad nach lagos möglich sein. wir starteten um 0245gmt mit maximalem startgewicht und einer jat-flugnummer. diese jedoch war den italienern nicht genehm, denn als wir uns bei brindisi control meldeten, schickten sie uns wieder richtung belgrad zurück weil wir angeblich als jat-flug keine überflugbewilligung besässen.

damit war natürlich der direktflug im eimer.

während der captain flog, funkte der copi mit swissair/zrh und balair/bsl und brütete mit dem f/e über tabellen, flugplänen und karten. auch in zürich und in basel wurde unterdessen fieberhaft gerechnet und entschieden: umweg über griechenland-lybien, brennstoff verbrauchen bis zum maximal erlaubten landegewicht, notfalls ablassen (dumpen), dann in tunis zwischenlanden.

auf tiefem flightlevel und mit weiteren tricks verbrauchte die idu tonne um tonne, sodass ein brennstoffablass vermieden werden konnte. etwa 30 minuten vor tunis ; der erste kontakt mit dem platz, wo wir die worte des controllers vernahmen: "sorry, our airport is closed since two hours due to work in progress for runway-repair!"

nochmals erfolgte das gleiche "spiel" wie nach brindisi gehabt, nur unter noch mehr zeitdruck, und statt zuviel hatten wir jetzt bald zuwenig vorgeschriebene treibstoffreserve zu unserem "alternate"! zwischenlandung in djerba, l-check, auftanken, loadsheet, und ab gings richtung lagos.

weil dort der tarmac bereits überfüllt war, parkierten wir am ende eines rollweges. es war kurz nach mittag; es herrschte hitze und feuchtigkeit wie ich sie noch nie erlebt hatte, eine unbeschreibliche unordnung und abfälle überall, neben der piste lag ein bruchgelandeter mig-jäger.

die cockpitcrew wurde zur verdienten ruhe im hotel abgeholt, ich sollte nach der technischen kontrolle den auslad überwachen, welcher etwa sechs stunden(!) dauerte.

förderbänder schien es hier nicht zu geben; später erfuhr ich, dass es wohl welche gab, aber keine funktionierenden.

in der bruthitze wurde das fleisch aus dem frachtraum auf ein auf dem boden liegendes plastictuch geworfen und von dort gemächlich auf schrottreife lastwagen geladen. da letztere nicht in genügender anzahl vorhanden waren, musste die mannschaft jeweils etwa 40 minuten warten, bis die ware irgendwo abgeladen wurde.

ich erinnerte mich meines photoapparates, "diesen auslad muss ich festhalten, sonst glaubt mir das zuhause kein mensch!"

freudig stellten sich die schwarzen gesellen in position, ich drückte ab - und spürte, wie mir jemand die hand auf die schulter legte.

hinter mir standen zwei bewaffnete soldaten, "you are under arrest!", sagte der eine, während mir der andere den apparat wegnahm.

nachdem ich mich vom ersten schock erholt hatte, bedeutete man mir, dass fotografieren auf diesem flugplatz verboten sei, und ich nun mit schwerwiegenden folgen zu rechnen habe.

immerhin erlaubte man mir, über funk den swissair stationsleiter, luca pedotti, zu rufen. (sein "büro" bestand damals aus einem schiffscontainer hinter einem abbruchreifen gebäude).

sein ohnehin schwieriges dasein in lagos wurde nun durch mich zusätzlich strapaziert und er "stauchte" mich wegen meines vergehens erst einmal mit tessiner-temperament zusammen; da halfen auch meine beteuierungen nichts, noch nie etwas von einem verbot gehört zu haben.

luca hiess mich erst einmal warten; er werde sofort kommen. ich sollte nichts unternehmen (konnte ich ja nicht) und nichts sagen; er wisse besser, wie man mit diesen leuten reden müsse.

zwar nicht wie ein schwerverbrecher in handschellen, jedoch mit vorgehaltener und geladener waffe wurde ich ins büro des wachkommandanten geführt.

ein auf mich unsympathisch wirkender sergant sass, lässig die beine gestreckt, in seinem polsterstuhl und musterte mich von oben bis unten.

mein photoapparat lag vor ihm auf dem schreibtisch. luca pedotti ergriff die initiative: rasch hatte er noch eine swissair-reisetasche mit etwas spielzeug aus dem swissair-sortiment aus seinem büro geholt, stellte sie auf den schreibtisch und erklärte dem serganten überaus höflich meine unkenntnis und harmlosigkeit, sowie sein grosses bedauern über den leidigen zwischenfall.

mit einer herrischen geste wies der angesprochene seine untergebenen aus dem zimmer, um anschliessend die swissairtasche wortlos in einer schublade verschwinden zu lassen.

sodann erhob er sich, nahm mir meinen kugelschreiber aus der brusttasche, steckte ihn bei sich ein und befahl mir, während er mich drohend anstarrte, den film aus dem apparat zu nehmen.

etwas verwirrt und mich der schönen bilder erinnernd zögerte ich kurz; überlegend, wie ich diesen akt verhindern könnte.

bevor mir etwas vernünftiges einfiel, wies mich luca pedotti an, dem befehl sofort folge zu leisten und meinte dazu, dass ich grosses glück hätte, wenn ich den apparat behalten dürfe!

mit einer wut im bauch tat ich, wie mir geheissen und dachte, dass die sache immerhin ja nun wohl erledigt sei.

weit gefehlt!

der sergant wollte einfach mehr, begann "um den brei herum" zu reden, sprach von "gefängnis", seinen schwierigkeiten, wenn er mich nicht bestrafe, u.s.w.

luca's ausdauer wurde nun ebenfalls strapaziert; etwas ungeduldig, aber immer noch mit höflichem ton fragte er den anderen, ob er eine familie, ob er kinder habe, ob er (luca) ihm einen gefallen erweisen könne.

scheinbar erkannte der angesprochene meinen hass ihm gegenüber, nur so erkläre ich mir, warum er von luca's anbot keinen gebrauch machte und sich statt dessen auf mich konzentrierte.

er musterte mich wieder von kopf bis fuss, und sein blick blieb auf meinen neuen, glänzenden uniformschuhen haften.

er erklärte mir kurz und bündig, er wolle ein paar solcher schuhe für sich, sonst..... (luca malte mir später aus, was nach diesem "sonst" alles hätte folgen können; es waren keine angenehmen dinge!) ja, gopfridschutz, woher sollte ich jetzt ein paar schuhe nehmen, ich hatte ja nur dieses eine paar bei mir?

luca drängte mich zur raschen zusage, das "wie" war ja nun mein problem!

nach einigen "belehrungen" wurden wir endlich gnädigst entlassen.

bald war die dc8 fertig entladen und das grosse frachtraumtor konnte geschlossen werden. danach fuhr mich luca zum "airport hotel".

die fahrt dorthin allein war für mich schockierend; noch nie hatte ich menschen in einer derartigen unordnung, in solchem schmutz und solcher armut gesehen!

das erwartete luxushotel erwies sich als komfortlose absteige mit bordellbetrieb. das für mich reservierte zimmer wurde wegen chronischer überbuchung wahrscheinlich an den dem receptionisten meistbietenden interessenten vergeben und ich war meinem sich aufopfernden helfer luca sehr dankbar, dass er mich in sein haus einlud.

es war gegen mitternacht, als ich ziemlich ermüdet auf das sofa im wohnzimmer des stationsleiters sank.

die angekündigte besatzung war nicht eingetroffen, sodass wir andern tags mit der leeren idu richtung zürich flogen.

eine zuvor erhaltene meldung sagte zwar die möglichkeit eines weiteren einsatzes rotterdam-larnaca und deshalb einen positionierungsflug lagos-rotterdam voraus, erwies sich dann jedoch als nicht notwendig; für den captain "kam jetzt sowieso nur noch ein direktflug nach zürich in frage".

während des langen fluges hatte ich nach dem "swissco-service" genügend zeit, in einem rapport zuhänden meiner chefs mein missgeschick in lagos zu schildern. so wurde ich in weiten kreisen als "de zürcher mit de schue" bekannt.

der "chef operations" reagierte darauf sehr verständnisvoll und auf seinen vorschlag hin besorgte ich ein paar schwarzer schuhe irgendeiner grösse (das billigste modell fand ich in der waro für 19.50 sfr und es wurde sogar von der balair bezahlt!), welches ich nach etwa einem monat anlässlich der pilgerflüge lagos-jeddah mit nach lagos nahm.

luca pedotti, noch immer "lagostreu", empfing mich nun etwas freundlicher als das letzte mal "... aber es isch öppe zyt, dass die schue chömid, bi jedere swissair-aakunft chrüüt dä cheibe sergant uuf und fröget, öb jetzt syni schue choo seiged, er heig jetzt nümmelang geduld und es sei durchhus i synere macht, d'swissair z'lagos z'graunde!"

um eine wiederbegegnung zwischen mir und meinem "freund" zu vermeiden, erklärte sich luca bereit, das "geschenk" zu überbringen. wie ich zu meiner schadenfreude nachträglich erfuhr, waren die schuhe zu klein; der sergant wollte sie jedoch für seinen sohn aufbewahren.

damit wäre die lange geschichte eigentlich zu ende, wennn nicht der zufall zu einem lustigen "nachspiel" verholfen hätte:

der erste weltrundflug mit unserer neuen dc 10 führte mich im april 1979, fast drei jahre später, nach hongkong.

ich glaubte meinen augen nicht trauen zu^{dürfen}, als ich nach der landung den am standplatz wartenden stationsleiter, den hierher versetzten - luca pedotti erblickte!

rasch zog ich einen schuh aus und winkte ihm damit aus dem cockpitfenster zu.

scheinbar hatte er das zeichen erkannt, denn seine begrüßungsworte lauteten: " sali heinz, wo häsch de fotiapparat?"

20.8.83
h.zürcher g/e
balair/zrh
crewbox 7226