

Leben in Afrika`

Nach mehr als zwanzig Jahren bei der deutschen Luftwaffe als Flugzeugführer, schied ich mit mehr als fünftausend Flugstunden aus dem aktiven Dienst aus. Dieses frühe Ausscheiden, war nur möglich, weil ich mich als Jet-Flugzeugführer für die damals eingeführte Sonderlaufbahn entschieden hatte, die es ermöglichte mit 41 Jahren aus dem fliegerischen Dienst auszuscheiden.

Mit diesem Alter fühlte ich mich noch zu jung, um für den Rest meines Lebens zu Hause zu bleiben und morgens nur die Tageszeitung zu lesen. Meiner Frau, die sich an meinen unregelmäßigen Dienst gewöhnt hatte, wäre es nicht recht gewesen, wenn ich plötzlich den lieben langen Tag zu Hause geblieben wäre und im Haushalt zu viel mitgeredet hätte.

Auch wenn es Möglichkeiten gab, in die Linienfliegerei einzusteigen, konnte ich mich für diese Tätigkeit nicht begeistern. Von ehemaligen Luftwaffenpiloten, die schon vor meiner Zeit aus der Luftwaffe ausgeschieden waren, hörte ich, dass es keine große Herausforderung wäre, ein Linienflugzeug zu fliegen.

Während meiner Zeit bei der Luftwaffe baute ich bereits viele gute Kontakte zu Flugzeugfirmen auf, denn ich wollte meine fliegerische Erfahrung nicht einfach im Nichts verschwinden lassen. Eine Ausbildung zum Testpiloten hätte mich sehr interessiert, aber aufgrund meines Alters kam das für mich nicht mehr in Frage. Ganz abgesehen davon, dass Testflüge fast immer mit erhöhtem Risiko verbunden waren, bei denen ich schon gute Freunde verloren hatte, welche einige Jahre vor mir die Luftwaffe verlassen hatten.

Wie viel Glück ich bei der Militärfliegerei hatte, schilderte ich schon in meinen beiden Büchern unter dem Titel »Mein Leben und die Fliegerei.« Diese außergewöhnliche Glückssträhne in

meiner vergangenen fliegerischen Laufbahn bei der Luftwaffe, wollte ich nicht weiter strapazieren.

Es gab damals auch Möglichkeiten bei ausländischen Firmen außerhalb Europas als Fluglehrer auf Düsenflugzeugen zu beginnen. Aber, warum sollte ich nicht meine Erfahrung an eine deutsche Flugzeugfirma weitergeben, die ebenfalls Interesse zeigte. Um nicht allzu weit von der Fliegerei getrennt zu sein, nutzte ich meine guten Kontakte zur Industrie, um eventuell dort eine fliegerische oder auch nur artverwandte Tätigkeit aufzunehmen. Noch vor meinem Ausscheiden aus der Luftwaffe, bewarb ich mich bei verschiedenen Firmen, natürlich um am liebsten in der Fliegerei eine Stellung aufzunehmen.

Schon Monate vor meinem Ausscheiden aus der Luftwaffe, wurde mir von einer deutschen Firma eine interessante Tätigkeit im Ausland angeboten.

Das Angebot dieser Flugzeugfirma in dem reichen Ölstaat Nigeria eine fliegerische Tätigkeit zu beginnen, erschien mir anfangs noch etwas zu abenteuerlich. Zu abenteuerlich wohl auch deshalb, weil ich, zumindest in den letzten Jahren, den sehr gut organisierten fliegerischen Ablauf bei der Luftwaffe gewohnt war. In Westafrika, konnte ich mir so etwas nicht vorstellen, dass sowohl für mich im Dienst als auch für meine Familie im täglichen Ablauf, nur annähernd der gewohnte Standard erhalten werden konnte.

Erst nachdem ich mich mit Werksangehörigen und deren Familien unterhalten hatte, welche bereits längere Zeit in diesem Land tätig waren, konnte ich mich nach deren Darstellungen, doch sehr für dieses Angebot begeistern. Es schien nicht nur im fliegerischen Bereich, sondern auch für die gesamte Familie eine Herausforderung zu sein. Trotzdem hatte ich Tage danach noch ein unsicheres Gefühl im Bauch, weil noch zu viele Unsicherheiten vorhanden waren. Das wird auch anderen Berufstätigen in der damaligen Zeit so ergangen sein, die eine sichere

Stellung aufgaben, um eine Tätigkeit in der freien Wirtschaft zu beginnen. Nur für mich sollte es zwar eine artverwandte Tätigkeit werden, aber auch für meine Familie bedeutete das, für längere Zeit Abschied zu nehmen von Freunden und Bekannten und ein neues Leben zu beginnen in einem so fremden Kontinent.

Vorbereitungen auf die neue Tätigkeit

Um einen nahtlosen Übergang in die neue Tätigkeit zu gewährleisten, musste ich vor meiner Verabschiedung bei der Luftwaffe noch einige wichtige Punkte klären, denn ich wollte bei einer zukünftigen Tätigkeit, meine Frau und meine Kinder, so nahe wie irgend möglich bei mir haben. Deshalb wollte ich dieses Angebot nur annehmen, wenn meine Familie mit in dieses Land kommen konnte. Außerdem waren meine beiden Söhne noch schulpflichtig und ich musste herausfinden, ob es überhaupt möglich war, die Schulausbildung nach deutschem Standard zu gewährleisten.

Während meines Aufenthaltes in Bayern, hatte ich die Gelegenheit, mich mit einem Lehrer der deutschen Schule in Nigeria zu unterhalten. Dieser Lehrer hinterließ einen sehr guten Eindruck und nach dem aufgeschlossenen Gespräch erfuhr ich, dass das Ausbildungsniveau der dortigen Schule einer Privatschule in Bayern entspräche. Damit war auch diese Unklarheit beseitigt.

Als fest stand, dass meine Familie mit in dieses Land kommen konnte, in dem auch für meine beiden Söhne die weitere Schulausbildung gesichert erschien, unterzeichnete ich einen Vorvertrag, in dem festgelegt wurde, dass ich vor der Unterzeichnung des Hauptvertrages noch einige zusätzliche Berechtigungen erlangen müsste. Gefordert wurde unter anderem auch die Kunstflugberechtigung, wobei die Firma bereit war, die Ausbildungskosten zu übernehmen.

Noch vor meinem Ausscheiden aus der Luftwaffe, wurde einem Kollegen und mir auf dem Firmenplatz der Firma Dornier in Oberpfaffenhofen, ein für den Kunstflug zugelassenes Flugzeug vom Typ CAB -10 B gestellt, mit dem wir mehrere Tage die vorgeschriebenen Kunstflugfiguren üben konnten, um danach den Abnahmeflug mit einem Überprüfungsberechtigten bestehen zu können. Die Übungszeiten für diese Flüge mussten vorher angemeldet werden, damit für unsere kurzen Turnübungen über dem Flugplatz, der Luftraum freigehalten wurde.

Die Handhabung dieser kleinen Propellermaschine, mit der roten und weißen Kunstflugbemalung, war recht einfach. Es machte sehr viel Spaß, ob mit dem Kopf nach unten oder oben, mit dieser wendigen Maschine die vorgeschriebenen Kunstflugmanöver zu üben. Während der Flüge musste ich mich sehr fest anschnallen, um nicht im Rückenflug mit dem Kopf an das Kabinendach zu stoßen.

Den Landeanflug in sicherer Höhe bis über die Landebahn, flog ich mit dem Kopf nach unten und drehte erst in der Landeschleife, vom Rückenflug in die normale Lage um. Im Gegensatz zu den schweren Jets, die ich vorher flog, gab es für dieses Flugzeug keine zeitliche Begrenzung für den Rückenflug und so konnte deshalb diese Möglichkeit besonders genutzt werden. Nach fünf Tagen sollte ich mit dem Prüfer des Luftfahrtamtes den Abnahmeflug machen. Dieser hatte jedoch nicht vor, mit mir in der doppelsitzigen Kunstflugmaschine das Programm zu fliegen und er wollte die von mir geflogenen Kunstflugfiguren von Boden aus begutachten, unter der Bedingung, dass ich diese Figuren innerhalb des Flugplatzgeländes in seinem Sichtfeld ausführe, ohne natürlich die vorgeschriebenen Mindestflughöhe zu unterschreiten. Das war mit dieser wendigen Maschine ohne Schwierigkeiten möglich.

Nach meinem Abnahmeflug hätte ich dieses Flugzeug, mit dem man sehr enge Kurven fliegen konnte, gerne noch längere

Zeit geflogen, aber, schöne Tage vergehen leider immer viel zu schnell.

Anreise nach Nigeria

Schon einige Monate vor meiner Abreise in das unbekannte Land Nigeria in Westafrika, erfüllte ich alle Bedingungen der Firma und konnte mich mit meiner Familie auf das Neue und völlig Unbekannte vorbereiten. Es war eine spannende Zeit für die gesamte Familie.

Erst jetzt konnte ich in Bonn bei der nigerianischen Botschaft das Visum für die Einreise nach Nigeria beantragen. Nach etwa 14 Tagen kam der neue Reisepass wieder zurück. In meinem Pass suchte ich auf den ersten Seiten den Stempel mit der Einreisegenehmigung. Trotz des netten Begleitschreibens in englischer Sprache, dachte ich: »Die haben in der Botschaft vergessen, den Stempel in meinen Pass zu drücken!« Nach wiederholtem Durchblättern der 32 Seiten, fand ich dann aber doch noch, ganz innen auf der Seite 17, den blauen Stempel mit den roten handschriftlichen Eintragungen. Warum auf Seite 17 und nicht auf Seite 1, fragte ich mich! Gerade das sollte auch noch Folgen bei der Einreise haben.

Jetzt mussten die nächsten Schritte auf meiner langen Liste erledigt werden. Was nimmt man in dieses fremde Land alles mit und was kann man dort alles kaufen?

Von Firmenangehörigen die schon in Nigeria waren, erfuhr ich während meines Aufenthaltes in Oberpfaffenhofen, dass es viele Dinge, die in einer Wohlstandsgesellschaft selbstverständlich waren, dort zu dieser Zeit nicht zu kaufen gab.

Sehr beruhigend war, dass fast immer Bananen, Mangos und auch andere Früchte dort angeboten wurden. Mehr Informa-

tion darüber, bekam ich erst kurz vor meiner Abreise von einem Kollegen, der schon einige Monate vor mir für die Firma Dornier in Nigeria unter Vertrag stand und konnte daraufhin, zusammen mit meiner Frau, die Inhaltsliste unser Frachtaufkommen etwas umstellen.

Viele Kleinigkeiten, die auf einer langen Liste standen, mussten aufgrund der Gewichtsbeschränkung von 270 Kilogramm für die Luftfracht, wieder gestrichen werden, weil sich das Gewicht unserer Fracht schon dem doppelten Wert näherte. Außer den empfohlenen Schulunterlagen, mussten Bücher und auch andere schwere Gegenstände wieder aus den bereits gepackten Kartons entnommen werden. Als wir dann sehr vieles wieder ausgepackt hatten, um das Gewicht von nur 270 Kilogramm für die gesamte Familie endlich zu erreichen, hatten wir in den Kartons nur noch das wirklich Notwendigste. Meine Jungen waren traurig, als sie mit ansehen mussten, wie wir »Rabeneltern« gezwungenermaßen auch ihre Kartons um einige Gegenstände erleichtern mussten. Was wird das wohl für ein Leben, mit so wenig Hausstand in einer fremden Welt?

Die Spannung stieg und es folgten für die Familie schlaflose Nächte! Mit der Firma hatte ich vereinbart, dass ich mir selbst die Lage vor Ort erst einmal anschau, bevor ich meine Familie in dieses unbekanntes Terrain mitnahm.

Schon fünf Wochen bevor meine Familie nach Nigeria kam, flog ich mit einer belgischen Fluggesellschaft von Brüssel nach Kano, im Norden Nigerias. Mit Absprache der Fluggesellschaft konnte ich für diesen Flug zusätzlich zu meinen großen Reisekoffern, noch ein schweres Handgepäck mitnehmen und hatte so die Gelegenheit, außer meinen sieben Sachen, schon einige Dinge für die Familie mitzunehmen.