

## Afrika Queen

*Zweimal in der Woche fliegt eine Boeing 747 vom Hunsrück auf den Schwarzen Kontinent. Sie bringt Ersatzteile für Limousinen oder Diamantminenbagger – und kommt mit Keniabohnen und Viktoriabarsch zurück.*

Dietmar Telser, Rhein-Zeitung, 05.11.2011

1 Manchmal kann das Licht Afrikas auch die Hölle sein. Es lässt die Luft orangefarben  
2 flirren und breitet über den Boden einen sandfarbenen Schleier aus. Piloten mögen die  
3 Morgensonne nicht. Sie fürchten sie wie Sturm und harten Seitenwind, weil sie die  
4 Augen schwer und träge macht und den Bord der Landebahn verschwinden lässt. Unten  
5 liegt der Sudan. Die Sonne steht hoch, aber die Sache bleibt kompliziert. Am Flughafen  
6 des kriegswunden Landes sind gleich mehrere Instrumente ausgefallen. Die Landebahn  
7 ist kurz. 3000 Meter, das reicht für die Boeing 747 gerade noch.

8 Noch einmal fliegt der Jumbo eine Schleife über den Nil, der hohes Wasser führt, geht  
9 tiefer, kippt ein wenig und schwebt über den Häusern von Khartum. Ein Vogel kracht  
10 gegen das Cockpit und hinterlässt eine Blutspur wie ein Pinselstrich. Dann setzt die  
11 Maschine auf den schwarzen Asphalt, rumpelt über die Piste, bis die Schubumkehr  
12 greift und die 400 Tonnen zum Stehen bringt.

13 Khartum, 15° 35' 22“ N, 32° 33' 11“ O.

14 Tankstopp für Flug 4741, Air Cargo Germany. Michael de Conick öffnet mit einem  
15 Ruck die Flugzeugtür und tritt auf die Gangway. Er sieht einen russischen Frachter, eine  
16 Iljuschin 76 TD, zwei betagte Abfangjäger des sudanesischen Militärs, das Skelett eines  
17 ausgeweideten Armeehubschraubers.

18 De Conick, 24, ist Lademeister, aber wie er da steht, im blütenweißen kurzärmeligen  
19 Hemd und mit Pilotenbrille, sieht er aus wie ein Schauspieler. „Happy to see you“,  
20 empfängt ihn ein Flughafenmitarbeiter. Vor sechs Stunden ist de Conick am  
21 Heimatflughafen Hahn gestartet. Er wird in Südafrika landen, in Kenia, noch einmal im  
22 Sudan und nach 19 000 Kilometern und 33 Stunden Flug wieder zu Hause sein. 70  
23 Tonnen Frachtpaletten hat er festgezurr. Darunter sind Ersatzteile für Caterpillarbagger,  
24 die an eine Diamantmine nach Lesotho gehen, Sommerreifen von Pirelli für BMW,  
25 Mercedes-Kombiblenden für ein Werk in Südafrika. „Alles, was eilig und teuer ist.“

26 Es muss jetzt schnell gehen. 90 Minuten sind am Boden eingeplant. Spottbillig ist das  
27 Kerosin im Sudan. Gerade halb so teuer wie in Europa. Vor einem Jahr landete die  
28 Maschine noch zum Tanken in Libyen. Dann kam der

29 Krieg und mit ihr die Flugverbotszone. Fast 30 000 Euro spart das Unternehmen. Das  
30 ist nicht unbedeutend in Zeiten wie diesen. 30 Prozent mehr als noch im vergangenen  
31 Jahr kostet der Sprit heute, hat erst vor Kurzem der Weltluftfahrtverband IATA  
32 errechnet.

33 Einige Wochen zuvor. Büro von Air Cargo Germany, Flughafen Hahn, 49° 56' 55' N,  
34 7° 15' 50' O. Michael Bock ist der Mann, der hinter der vielleicht mutigsten  
35 Firmengründung der vergangenen Jahre in Rheinland-Pfalz steht. Brille, 56 Jahre alt,

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

36 geboren in Idar-Oberstein. Auf der Etage am Firmensitz in Gebäude 1335 reicht der  
37 Platz kaum. Er muss lange nach einem ruhigen Raum für das Gespräch suchen, kaum  
38 hat sein Geschäftsführerskollege Platz gemacht, ist Bock schon wieder kurz weg. Bock  
39 muss einen Flug für sich nach Amsterdam buchen. Es geht um die geplante  
40 Lateinamerika-Route. „Blumen“, sagt er, „hier gibt es noch Frachtkapazitäten.“

41 Es ist ein Milliardengeschäft. Im globalisierten Markt kämpfen die Gesellschaften aus  
42 Asien und den USA um die Vorherrschaft in den Lüften. Allein der Luftfrachttransport  
43 in Deutschland ist im vergangenen Jahrzehnt um 80 Prozent gestiegen. 4,1 Millionen  
44 Tonnen Güter wurden 2010 transportiert. Lufthansa Cargo, das größte deutsche  
45 Transportunternehmen, schrieb im ersten Halbjahr einen operativen Gewinn von 133  
46 Millionen Euro. Als Michael Bock 2008 zur Gründungsversammlung von Air Cargo  
47 Germany lädt, müssen sie bei Ikea Kaffeetassen kaufen und die Stühle ausleihen.

48 Bock hat kurz zuvor seinen Job als Technischer Direktor bei LTU verloren, aber längst  
49 eine neue Idee. Er erinnert sich an die leere Halle auf dem Hahn und gründet die Firma  
50 Haitec. Der Betrieb wartet und repariert Flugzeuge, auch die von Ryanair. Aber das  
51 reicht ihm nicht. Er will selbst Fracht um die Welt fliegen. Und das im großen Stil.  
52 Bock trommelt ehemalige Mitarbeiter von LTU zusammen, ein Kapitalgeber aus Irland  
53 steigt ein, das Land unterstützt ihn mit einer Bürgschaft. Sie leasen eine der größten  
54 Maschinen, die je gebaut wurden: eine Boeing 747-400. Auch die Finanzkrise kann sie  
55 nicht stoppen. 2009 bringt der erste Hunsrücker Jumbo Rollrasen und Isolierwolle

56 für ein Luxushotel nach Usbekistan. Inzwischen fliegen die Maschinen von Air Cargo  
57 Germany regelmäßig nach Asien und Afrika. Oft genug für besondere Aufträge: Mal  
58 waren Paradeperde für Gaddafi an Bord, mal Wein und Baguette für französische  
59 Soldaten. Im vergangenen Jahr transportierte Air Cargo Germany 90 000 Tonnen  
60 Fracht, mehr als erwartet. In diesem Jahr sollen es fast 140 000 Tonnen werden.

61 Aber es läuft nicht ganz so einfach, wie es sich anhört. Gerade als das Unternehmen  
62 2010 die Delhi-Linie starten will, kommt der erste Rückschlag. Das Fahrwerk einer  
63 neuen Maschine knickt kurz vor dem Start am Flughafen in Hongkong ein. Das  
64 Flugzeug war zuvor generalüberholt worden, niemand wird dabei verletzt, aber für das  
65 Geschäft ist es eine Katastrophe. Fünf Wochen steht die Maschine still, die Fracht  
66 verzögert sich. Die Partner in Indien zeigen kein Verständnis. Die Delhi-Route kommt  
67 nie zustande.

68 Khartum-Johannesburg. Flug 4741 ist vollgetankt und mit kurzer Verspätung wieder  
69 in der Luft. Lademeister de Conick kann sich nun etwas erholen. Der Belgier mag  
70 seinen Job, die Ziele, das Abenteuer, er sagt: „Afghanistan, Sudan, welche  
71 Passagiermaschine kommt da schon hin?“ Er ist nicht weit vom Flughafen in Brüssel  
72 aufgewachsen. Sein Vater und sein Großvater arbeiteten in der Branche. Nur einmal hat  
73 er etwas anderes ausprobiert und Touristen am Flughafen in Sardinien betreut. „Das  
74 Wetter war schön“, sagt er, „aber Cargo interessiert mich mehr.“ De Conick sitzt in der  
75 Businessklasse des Fliegers, als er das erzählt. Die 14 Sitze sind alles was von dem  
76 früheren Leben des Jumbos geblieben ist. Vor 22 Jahren flog die Maschine noch  
77 Urlauber und Geschäftsleute nach Hongkong, London und Manchester. Dann ließ ein  
78 Frachtunternehmen das Flugzeug umbauen. Riss die Sitze der Economyklasse heraus,  
79 entfernte Bildschirme, klebte Fenster zu und verlegte Schienensysteme für die  
80 Frachtpaletten.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

81 Flughafen Johannesburg. 26° 8' 21' S, 28° 14' 46' N. 18 Uhr: Auf keinem Flughafen  
82 des Kontinents herrscht so viel Betrieb wie in Johannesburg. Hier buhlen die  
83 Gesellschaften um jede Tonne Fracht. Aber de Conicks Arbeit ist überschaubar. Nur elf  
84 Tonnen werden in Johannesburg eingeladen. Es sind Ersatzteile des Autozulieferers  
85 Faurecia, die an das Werk in Tschechien gehen, und Katalysatoren von Renault für  
86 Rumänien. Die Sonne ist untergegangen. Neue Piloten steigen zu. Gebügelte  
87 Uniformen, Mütze und Rimowaköffchen – man sieht ihnen nicht an, dass sie Fisch  
88 und Bohnen transportieren. Nur die Stewardessen fehlen.

89 Es ist 20.15 Uhr, als die Maschine abhebt. Pilot Axel Egle ist jetzt an Bord, sportlich,  
90 49 Jahre alt, er blättert auf dem iPad durch Familienfotos vom Tegernsee. Erst später  
91 wird er vorn im Cockpit gebraucht. Früher war er Fallschirmspringer.  
92 „Formationspringer. Deutsche Nationalmannschaft.“ Dann hat er Passagiere geflogen  
93 und dabei erfahren, welchen Stress nörgelnde Fluggäste bedeuten können. Er weiß nun,  
94 dass das Verhältnis zwischen Piloten und Stewardessen manchmal „lustig, bisweilen  
95 sogar erotisch“ sein kann, aber ganz oft einfach nur anstrengend ist. Egle ist glücklich  
96 verheiratet, er sagt, er braucht die kichernden Stewardessen beim Abendessen nicht  
97 mehr. Er will nicht mehr darüber reden, ob „ein Mädels ein iPhone von seinem Freund  
98 oder seinem Papa bekommt“. Egle sagt: „Wir Frachtflieger sind frei. Wir wollen ein  
99 Bier trinken. Wir wollen unsere Ruhe.“ Und deshalb ist die Frachtfliegerei für ihn nicht  
100 der schlechteste Job. „Fracht kotzt nicht, Fracht motzt nicht.“

101 Egle ist stolz darauf, dass er für Air Cargo Germany fliegen darf, ein bisschen wegen  
102 der Boeing 747, die er als Kind schon als Modell gebaut hat. Piloten nennen sie die  
103 Queen, die Königin der Lüfte, weil sie ein gutmütiger Riese ist, der die Kapitäne fordert  
104 und nicht allein dem Computer das Steuer überlässt. Ein wenig auch, weil es ein  
105 verrücktes und ehrgeiziges Projekt ist.

106 Es hat sich herumgesprochen, dass bald die Entscheidung wegen Lateinamerika  
107 ansteht. Einige Piloten haben bereits im Simulator Anflüge auf Quito geübt. Air Cargo  
108 Germany muss sich breiter aufstellen. Die Piloten wissen, dass es das Unternehmen  
109 schwer haben wird. Das Chinageschäft ist eingebrochen. Die  
110 Wirtschaftsforschungsinstitute überschlagen sich mit düsteren Prognosen. In den  
111 Büchern stehen Fehlbeträge. Bei so einer Unternehmensgründung lässt sich das zu  
112 Beginn nicht vermeiden, hat Geschäftsführer Bock gesagt, aber jeder weiß, es hängt  
113 jetzt viel an dem Unternehmen. 120 Mitarbeiter, davon 60 Piloten, arbeiten inzwischen  
114 bei Air Cargo Germany.

115 Es ist tiefe Nacht und Lademeister de Conick sitzt am Laptop. In Nairobi war-  
116 ten 50 Tonnen Fracht. „Das ist wenig“, sagt er. Aber auch nicht ungewöhnlich für den  
117 Herbst. Mehr als 20 Stunden ist die Boeing unterwegs, als sie in Nairobi aufsetzt.  
118 Flughafen Nairobi, 1° 19' 9' S, 36° 55' 40' O'. Die Fracht ist jetzt bunter. Eine Palette mit  
119 grün-blauen Kartons voller Keniabohnen, eingesunken durch das Gewicht. Erbsen,  
120 Basilikum, Dill und vor allem Barsch. Der Fisch aus dem Viktoriasee wurde in  
121 Styroporkisten gepackt. Er hat keinen Geruch.

122 Es wird laut. Ein halbes Dutzend Helfer schieben und drücken die Paletten, es passt  
123 nicht so, wie es passen sollte. Später, über den Wolken, soll sich nichts mehr bewegen.  
124 Eine Palette könnte die Flugzeugwand beschädigen. Das bedeutet Reparatur, Fracht, die  
125 nicht pünktlich ankommt und Piloten, die am Boden bleiben müssen, aber Geld kosten.  
126 Alles geht gut. Die Piloten kühlen den Frachtraum auf 15 Grad, die Maschine steigt

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

127 über das Lichtermeer von Nairobi. Jetzt fällt auch de Conick in einen tiefen Schlaf. In  
128 Khartum wird er am frühen Morgen noch einmal die Flughafenmitarbeiter beim  
129 Auftanken zur Eile drängen müssen, dann geht es in Richtung Heimat.

130 Flughafen Hahn, 49° 56' 55' N, 7° 15' 50' O. Gegen 13 Uhr nähert sich die Maschine  
131 mit 61 Tonnen Bohnen, Fisch und Kräutern dem Hahn. Lange sehen die Piloten nichts,  
132 weil der Flughafen in Nebel gehüllt ist. Erst im letzten Moment lichtet sich der Dunst,  
133 so spät, dass selbst die Piloten überrascht sind.

134 Michael Bock, der Geschäftsführer, empfängt die Crew. Er ist nicht gerade glücklich  
135 über den Zustand der Palette, die jetzt noch weiter in sich gesunken ist. Bock hat auch  
136 schlechte Nachrichten mitgebracht. Die Lateinamerikaroute ist geplatzt. „Momentan hat  
137 das keinen Sinn“, sagt er. Die Gesellschaften haben die Preise massiv reduziert.

138 Pilot Axel Egle steht schon mit seinem Koffer da. Er ist ungeduldig, er will nach  
139 Hause zu seiner Familie. De Conick überwacht da noch das Ausladen. Bald schon  
140 startet er nach Calgary. „Turnierpferde“, sagt er. Er ist noch gar nicht angekommen, aber  
141 er freut sich auf den neuen Job.

142 Wenige Wochen später gibt es doch noch erfreuliche Neuigkeiten. Es klappt doch,  
143 freut sich Bock am Telefon, wir haben Verträge für Lateinamerika abgeschlossen. Bald  
144 sollen die ersten Maschinen nach Südamerika starten.