

Stuart King
Hoffnung hat Flügel

Stuart King
Hoffnung hat Flügel

SCM Hänssler

Inhalt

Vorwort	5
TEIL 1 DIE HOFFNUNG DES ANFANGS (1944–1949)	7
1 Zerstörte Träume	8
2 RAF oder MAF?	12
3 Das erste Flugzeug	16
4 Die erste lange Reise	23
5 Neues Land erobern	33
6 Aus Erfahrung lernen	40
TEIL 2 DER ERSTE FLUGDIENST (1949–1953)	50
7 Das Land jenseits des Nil	52
8 Besser mit dem Flugzeug	57
9 Geduld	65
10 Der Dienst beginnt	71
11 Heftiger Regen und weiche Landebahnen	81
12 Ein Unfall, der kein Unfall war	86
13 Ein einäugiger Pilot, ein defektes Flugzeug und eine merkwürdige Auktion	94
TEIL 3 DIE WEITERE ENTWICKLUNG (1953–1965)	102
14 Der Kaiser und der Rechnungsprüfer	103
15 Frischer Wind	111
16 Neue Regierung, neue Piloten und neue Flugzeuge	118
17 Neue Horizonte	130
18 Hochland und Tiefebenen	141
19 Wo sich Wolke und Berg berühren	152
20 Der See	159
TEIL 4 FORTSCHRITTE UND PROBLEME (1965–1980)	170
21 Die verborgenen Menschen	171
22 Die fliegenden Kanus	177
23 Alles hat seinen Preis	181
24 Freud und Leid in Äthiopien	188
25 Yondo	197
26 Gewinne sie jetzt oder verliere sie für immer!	206

27	Warum diese Verschwendung?	214
28	Finanzieller Tiefflug	220
TEIL 5	HOFFNUNG HAT FLÜGEL (1980–1993)	228
29	Samariter und Löwen	229
30	Mehr als erwartet	237
31	Hungersnot	243
32	Änderungen und Herausforderungen	250
33	Es gibt so viel zu tun!	259
34	Die Hoffnung hat noch immer Flügel	267
TEIL 6	INS NEUE JAHRHUNDERT (1993–2004)	278
35	Neue Rettungsleinen	279
36	Die Geschichte geht weiter	286
37	Die Vision bleibt	293
38	Die Herausforderungen wachsen	296
	Meilensteine	301

Leicht verlegen musste ich ihm erklären, dass wir bereits draußen gebetet hatten.

Unsere Flugzeuge waren endlose Stunden unterwegs, um die Kala-Azar-Krankheit auszurotten, die sich in der Provinz A'ali an-Nil ausgebreitet hatte und die Bevölkerung stark dezimiert hatte. Sie wird durch Sandfliegen übertragen, befällt die Milz und ist unbehandelt tödlich. Gordon Marshall, jetzt zurück aus dem Urlaub, flog täglich medizinisches Personal in die betroffenen Gebiete. Die Krankenschwestern der Mission wurden bald zu Experten in der Erkennung und Behandlung der Krankheit, und unser Flugzeug lieferte ihnen pausenlos das Medikament Pentostam, welches man zur Bekämpfung dieser Krankheit verwendete.

Abaiyat lag im Zentrum dieser Epidemie. Aus der Anzahl der neuen Gräber in den umliegenden Dörfern hätte man fast schließen können, dass die Dinka von feindlichen Stämmen angegriffen und überrannt worden waren. An einem Ort, an dem Gordon landete, trug ein Dinka aus einer kleinen Siedlung in der Nähe einen Sack voll Kieselsteine.

»Diese Steine entsprechen den Menschen, die in meinem Dorf in den letzten paar Wochen gestorben sind«, sagte er. Ich lege bei jeder Beerdigung einen Stein in den Sack«.

Gordon zählte 145 Kieselsteine.

Sowohl die Regierung als auch die Bevölkerung lernten die Hilfe zu schätzen, die das Flugzeug ermöglichen konnte. Wieder waren wir glücklich, ihnen durch die Flugeinsätze zu dienen.

17 Neue Horizonte

Es gab immer noch einige Dinge, die unsere Arbeit behinderten. Mit zwei Flugzeugen konnten wir zwar die Wartezeiten verkürzen, aber kein Flugzeug der Welt konnte den Regen aufhalten. Eine Missionarsfamilie in Akobo musste mit einem schwerkranken Kind dringend nach Khartum. Aber der Landestreifen war durch den seit Stunden andauernden Regen total aufgeweicht. Weil die Flugzeuge nicht landen konnten, musste die Familie mit dem Boot reisen. Sie brauchte drei Tage. Dabei mussten sie sich

oft im heftigen Regen irgendwo zusammenkauern, bevor sie den Flusswindungen weiter folgen konnten. Erst als sie in Malakal ankamen, konnten sie von MAF schnell in die Hauptstadt weitergeflogen werden.

»Warum rüsten wir unsere Flugzeuge nicht mit Schwimmern aus?«, schlug Ernie Krenzin vor, »dann können wir auch auf den Flüssen in Akobo, Nasir und an vielen anderen Orten landen.«

Wir baten die sudanesische Zivilflugbehörde um Erlaubnis. Es gab viele Fragen, die noch geklärt werden mussten. Waren die Flüsse überhaupt sicher genug? Würden wir eine Gefahr für die einheimischen Kanus sein? Schließlich stimmte die Abteilung aber zu, und wir bestellten zwei paar Schwimmer aus Amerika.

Als sie angekommen waren, montierte Ernie das Fahrwerk einer der Cessnas ab und passte die neuen Schwimmer an. Sie waren lang und groß und steigerten das Erscheinungsbild des Flugzeuges ganz enorm, wenn es hoch und stolz auf ihnen thronte. Die Menschen waren begeistert, als es auf dem Nil zu Wasser gelassen wurde.

Der Arzt von Nasir schrieb über den ersten Einsatz des Flugzeugs Folgendes:

»Wir erzählten den Nuer, dass ein Flugzeug direkt vor der Mission auf dem Fluss landen würde. Die meisten glaubten es nicht, aber sie säumten trotzdem die Ufer, als der entsprechende Tag kam. Für uns hat das Flugzeug schon immer wunderbar ausgesehen mit seiner schwarzen, roten und silbernen Farbe, aber heute war es einfach atemberaubend mit den großen silbernen Schwimmern. Die Schwimmer glitten über das Wasser, wobei die Gischt hochspritzte, bis es dann langsam zu einem majestätischen Halt auf dem Fluss kam. Es steuerte an Land und wurde dort festgemacht. Aber der richtige Genuss kam erst, als wir Ernie und Betty in ihren hellorangenen Rettungswesten aussteigen sahen.«

Wo auch immer das schwimmende Flugzeug landete, es sorgte immer für eine Sensation. In Malakal drängten sich sowohl die Menschen aus dem Süden als auch die aus dem Norden ans Ufer, um das Flugzeug im Einsatz zu beobachten. »Das Flugzeug mit den Schlappen«, so nannten es die Araber, indem sie an ihre eigenen spitz zulaufenden Schuhe dachten.

»Es ist so, als hätte ich die ganze Zeit die Landebahn unter mir«, sagte Ernie, als er von seinem ersten Flug entlang der beiden Flüsse von Nasir und Akobo zurückkehrte.

In den Flugzeugen mit Rädern hatten wir uns immer gefragt, was wohl passieren würde, wenn wir eine Notlandung in den Sümpfen machen müssten. Mit dem Wasserflugzeug konnten wir auf jedem Fluss landen und sogar sicher auf nassem Gras. Außerdem hatten wir dadurch Zugang zu den Orten, die überhaupt keine Landebahn hatten, besonders entlang des Nil mit all seinen Nebenflüssen.

Natürlich gab es auch besondere Gefahren. Wir mussten auf Strömungen, Seitenwinde, Kanus, schwimmende Grasinseln, untergetauchte Baumstämme und nicht zuletzt auch auf Krokodile achten. Gordon spürte einmal einen heftigen Schlag, als er in Malakal landete und sah danach, wie anschließend ein Flusspferd davonschwamm. Durch das Geräusch des Flugzeugs war es aufgetaucht, um zu sehen, was los war, und der Schwimmer hatte es am Kopf gestreift. Wahrscheinlich hatte es danach Kopfschmerzen, auf jeden Fall hatte Gordon welche. Es gelang ihm noch gerade rechtzeitig, das Flugzeug an das Ufer zu bringen. Alastair Macdonald, soeben zurück aus seinem Heimaturlaub, half, das beschädigte Flugzeug aus dem Wasser und dann in den Hangar zu ziehen, wo es repariert wurde.

Phyllis und ich lebten in einer sehr abgelegenen Gegend und waren uns immer bewusst, dass MAF in Notfallsituationen unsere einzige Lebensverbindung sein konnte. Das galt sowohl für die Afrikaner als auch für uns Missionare. Und dann kam auch der Tag, wo wir es am eigenen Leibe erleben sollten. Ich lag in der Hitze Malakals mit Mumps im Bett. Ganz sicher kein Vergnügen in meinem Alter, wie ich sehr schnell herausfand. Es entwickelten sich ernsthafte Komplikationen. Das Fieber stieg auf 39,5 Grad, blieb dort für einige Tage, um dann sogar noch weiter auf fast 40,5 Grad anzusteigen. Ich erbrach ständig, war ausgetrocknet und fühlte mich sterbenskrank.

»Dr. Balzer befindet sich gerade in Dor«, sagte Betty zu Phyllis, »ich glaube, ich sollte ihn holen.« Noch nie hatte ich mich mehr über den Anblick eines Arztes gefreut, als in dem Moment, als sich Reuben Balzer über mich beugte. Sofort bekam ich eine Infusion und wurde von ihm gut versorgt.

»Wenn ich nicht gekommen wäre, wäre Stuart wohl bald gestorben«, sagte er später zu Phyllis.

Er blieb solange bei uns, bis es mir wirklich besser ging, und dann begann eine lange und langsame Erholungsphase. Ich hatte selber erlebt, was es bedeutet, im Notfall von MAF Hilfe aus der Luft zu bekommen.

Am Ende des Jahres 1956 war unsere Basis in Malakal fast komplett. Die drei Wohnhäuser waren fast fertig. Der Bau des kleineren Gästehauses, des Büros und eines Ladens ging gut voran. Nach acht Jahren ohne Funkkontakt zu den anderen Missionsstationen gab uns die Regierung nun auch endlich die Erlaubnis für Boden-Boden- und Boden-Luft-Funkübertragungen. So nahm die Isolation weiter ab, und es begann eine ganz neue Ära für uns alle.

Jetzt konnten wir uns vor der Landung über den Zustand der Landebahn über Funk erkundigen. In Notfällen konnten wir ohne Probleme unsere Basis kontaktieren und unsere Flugpläne besprechen oder neu anpassen. Wir konnten sogar mit dem Piloten sprechen, während er noch in der Luft war. Die Missionsstationen, die früher einen Läufer kilometerweit zur nächsten Telegrafestation schicken mussten, konnten nun schnell und direkt Kontakt mit uns aufnehmen. Die ganze Missionsfamilie, die durch Hunderte von Kilometern in unwirtlichem Terrain voneinander getrennt war, wurde jeden Tag durch das Funkgerät miteinander verbunden.

Unser Horizont erweiterte sich auch in anderer Weise.

Nachdem Charlie Mellis die Station in Malakal besucht hatte, flogen wir weiter in den Süden nach Ostafrika. Vorher hatten wir schon neue Kontakte in Westafrika geknüpft, um die Arbeit auch dort auszudehnen. Jetzt hatte die *Africa Inland Mission* (AIM) angefragt, ob MAF auch bereit wäre, die nördlichen Grenzgebiete Kenias zu versorgen.

»Als Mission brauchen wir den Dienst aus der Luft«, sagte Dr. Davis, der AIM-Direktor aus den USA, »aber wir wollen uns nicht mit den ganzen technischen Schwierigkeiten auseinandersetzen. Könntet ihr diese Arbeit für uns hier in Ostafrika übernehmen?«

Ich erinnerte mich gut an diese Gegend aus der Zeit unserer ursprünglichen Gemini-Erkundungsflüge. Ich wusste auch, dass wir jetzt die Möglichkeiten hatten, ihnen zu helfen, denn ich hatte von Steve gehört, dass sowohl das Interesse wie auch die Spenden in England deutlich zugenommen hatten. So stimmte ich zu. Wir bestellten eine dritte Cessna 180 für den Einsatz in Kenia.

Dann kam Steve aus England, um mir bei einem intensiven Erkundungsflug durch den Süden und Südwesten Äthiopiens zu helfen. Die Nöte dort lagen uns noch immer am Herzen, aber die Bedarfsanalyse musste sehr viel genauer erfolgen als in Kenia. Wir hatten den Eindruck, dass dies genau der richtige Moment war, uns mit diesem Gebiet zu beschäftigen. Betty flog uns von Malakal nach Dembi Dollo, direkt hinter der äthiopischen Grenze. Von dort aus reisten Steve und ich gemeinsam mit Mitarbeitern verschiedener anderer Missionen auf dem Landweg weiter.

Der größte Teil dieser Gegend lag etwa 2000 Meter hoch. Einige Berge waren sogar bis 3400 Meter hoch. Ganz anders als im Sudan war das für Äthiopien nichts Ungewöhnliches. Hier gab es keine Ebene und Sümpfe mehr. Die Wege durch das zerklüftete Gelände waren übersät mit kantigen Steinen, und die Felsbrocken hatten oft einen Durchmesser von mehr als einem halben Meter. Oft bangten wir bei der Fahrt mit dem Jeep um unser Leben. Die Linse meiner alten Leica-Kamera fiel auseinander und unsere Thermoskanne zerbrach. Manchmal stand unser Fahrzeug so steil an einem Hang, dass wir Angst hatten, es würde nach hinten oder zur Seite überkippen. Aber all das war völlig normal in dieser Gegend.

Auch waren die Menschen in diesem wilden Hochland ganz anders als die Sudanesen. Sie trugen in der kühlen Höhenlage viel mehr Kleidung, waren sehr viel reservierter und misstrauischer. Manchmal hörten wir den feindlichen Ruf: »Ferangi! Ferangi!« – »Fremder! Fremder!«

Während einer Tour überquerten wir innerhalb von zwei Tagen 30 tiefe Schluchten auf unglaublich hohen, schmalen Brücken, die nur aus drei Baumstämmen bestanden, welche auf abenteuerliche Weise mit Seilen zusammengebunden waren. Jede der Brücken musste vor dem Befahren auf Löcher oder morsche Stellen überprüft werden. Trotz ihrer minimalen Breite hatten sie kein Geländer, das uns vor einem Abrutschen in die reißenden Flüsse unter uns hätte schützen können.

Der Fluss Dabus präsentierte sich dagegen ganz anders. Er lag in einem breiten Tal und war zu breit, um eine Brücke darüber zu bauen. Man konnte ihn nur an sechs Wochen während der Trockenzeit mit dem Jeep durchqueren. An der Stelle, wo wir auf ihn stießen, war er immer brusttief und ungefähr 450 Meter breit.

Äthiopien in den früheren MAF-Tagen

Einige der im Text erwähnten Landebahnen

