Bernward Mankau

BLINDFLUG

Bernward Mankau, geb. 1937, machte Abitur am Gymnasium Josephinum in Hildesheim und studierte Philosophie und Theologie in St. Augustin. Zum Französisch-Studium ging er nach Paris und Lyon, das Terziat absolvierte er in Rom. 1964 flog er zum ersten Mal zum Kongo und erlebte die großen Umbrüche in Afrika. Nach der Zeit am Kongo war er Leiter des Bildungszentrums in Murnau am Staffelsee. Ausgedehnte Reisen führten ihn immer wieder nach Afrika und Südostasien.

Bernward Mankau

Blindflug

Meine Zeit als Missionar im Kongo

HERDER

FREIBURG · BASEL · WIEN

© Verlag Herder GmbH, Freiburg im Breisgau 2020
Alle Rechte vorbehalten
www.herder.de

Umschlaggestaltung: Verlag Herder
Umschlagmotiv: © Hank Frentz / shutterstock; © Vic / AdobeStock

Satz: Daniel Förster, Belgern
Herstellung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-451-03271-4

INHALT

Vorwort 7
Sinkflug 11
Bwana kitoko – ein schöner Herr 27
N'doki, die verderbliche Hexermacht 45
Ein langer Flug 63
Verflucht sei Kanaan 73
Rebellen 81
La Doctoresse 101
Broussard 111
Eunuchen für den Himmel 137
Der Diktator 145
Indépendance. Ein Mann oder eine Frau? .. 157
Intrigen 173
Das Feuer ist erloschen 189
Nachwort 205

VORWORT

Im Jahr 2020 feiert der ehemals belgische Kongo sechzig Jahre Unabhängigkeit. Seit dem 30. Juni 1960 ist viel Blut geflossen, und auch im vorletzten Jahrhundert, zur Zeit Léopolds II., der nie selbst seinen Privatbesitz besuchte, ging es grausam zu. Als König Baudouin den Kongo unvorbereitet und widerwillig auf Druck der Weltöffentlichkeit in die Unabhängigkeit entließ, stahl ein Dieb mit einem raschen Sprung aus der Menge der Zuschauer seinen Degen. Wehe ein Fremder zieht einem Dorfchef das Schwert aus der Scheide! Er hat seine Macht und seine Kraft verloren.

Erst 1970 ließ sich Baudouin wieder am Kongo blicken. Mit Mobutu reiste er durch die Provinzhauptstädte, denn er brauchte ihn, um sein Kupfer aus Katanga zu verkaufen. Auch ausländische Missionare blieben weiter im Land, und in Bandundu spürte ich, wie ich selbst Teil eines autoritären Systems des Despoten Joseph-Désiré Mobutu geworden war, als er dem König die Missionare vorstellte, die dem Staat ein Schulwesen garantierten, wozu er selbst nicht in der Lage war.

Als ich 1964 zum ersten Mal zum Kongo kam, hatte ich auf einer längeren Reise Westafrika erlebt, dessen Staaten sich gerade von den Kolonialmächten lösten oder sich im

Loslösungsprozess befanden. Die beiden einmotorigen Flugzeuge, mit denen wir unterwegs waren, sollten der Missionsarbeit in einem Land ohne Straßen dienen. Unterwegs lernte ich Staaten kennen, deren Grenzen von europäischen Mächten künstlich durch gewachsene Gemeinschaften gezogen worden waren. Auch unter den neuen Herren blieben die Grenzen ein Tabu. Wir landeten mitten im beginnenden Biafra-Krieg, der diese Grenzen zum ersten Mal infrage stellte.

Die Fliegerei gab mir die Möglichkeit, viele Missionare und Missionsstationen kennenzulernen, aber ich war auch selbst eine Zeit lang Pfarrer einer großen Mission. Außer meiner Aufgabe als Diözesanjugendseelsorger eines Gebietes von der Größe der Niederlande brauchte mich der Bischof als Sekretär.

Viele Mitbrüder, denen die Einsamkeit zu schaffen machte, betreuten oft allein ein Riesengebiet ohne Straßen und kamen mir oft wie autistische Sonderlinge vor, die sich für aus der Heimat finanzierte Kirchbauten, Motoren und alles Mögliche interessierten, nur nicht für das, wofür wir Jungmissionare gekommen waren. Sie sprachen von den Heiden, die sie bekehren wollten, und von anderen christlichen Konfessionen, deren Ausbreitung es zu verhindern galt. Manch ein Junger hatte das Gefühl, mit seinem Anliegen gar nicht verstanden zu werden. Die Vorstellungen der sogenannten Kulturvölker spielten keine Rolle.

Ein uralter Glaube war durch eine neue Religion ersetzt worden. Es stellte sich die Frage, ob ich überhaupt ein Recht hatte, den Menschen ihren Glauben und ihre Vorstellungen zu nehmen. Hat die Kirche wirklich etwas Besseres an die Stelle

des Althergebrachten gesetzt? Ich hatte das Gefühl, die ursprünglichen Beziehungen zu Gott zu stören, sodass mir mein Einsatz im Kongo wie ein Blindflug ohne Sinn und ohne Ziel vorkam.

Viele junge Missionare, beeinflusst und voller Hoffnung durch das Zweite Vatikanische Konzil, glaubten an das *Aggiornamento*, das »Heutewerden« Papst Johannes' XXIII. Alte Missionare, die eigentlich die Jungen einführen sollten, trauerten der belgischen Zeit nach, in der sie nach Gutdünken handeln konnten. Einheimischen Bischöfen und Priestern, geprägt und ausgebildet von den Missionsorden, war daran gelegen, gut in Rom anzukommen.

Das Hauptproblem der immer größer werdenden Ballungszentren Westafrikas, sei es nun Lagos, Dakar, Kinshasa oder andere, ist die stetig anwachsende Landflucht. Die jungen Leute kommen in die großen Städte, angezogen von einer Freiheit, die sie in den Dörfern der Brousse – wie das Buschland hier genannt wird – nicht haben, werden enttäuscht, manchmal kriminell, aber wagen es nicht, mit leeren Händen in ihr Dorf zurückzukehren. Die großen Fluchtbewegungen, der Traum von Europa, haben hier ihre Wurzeln.

SINKFLUG

Das Geld, das er für seine Arbeit bekommt, hätte längst für eine neue Hose gereicht. Da Justin jedoch gern klagt, wie schlecht es ihm geht, würden neue Beinkleider nicht gut passen. So läuft er immer in verschlissenen Hosen herum.

Dabei ist er äußerst zuverlässig, und normalerweise halte ich auch gern ein Schwätzchen mit ihm. Heute bin ich ungeduldig und dränge zur Eile. Ungeduld zeigt man am besten nicht, doch der Flug drängt, es ist Regenzeit, und nachmittags ist mit Gewittern zu rechnen.

Justin in seiner zerlumpten Hose ist klein, etwas gedrungen, schokoladenbraun und mit platter Nase. Bei den Riten zur Jugendweihe, der traditionellen Buschschule, wurden ihm die Schneidezähne abgeschliffen und Narben auf die Wangen tätowiert. Ein typischer Muyaka aus dem Süden der Diözese. Zu Späßen ist er immer aufgelegt, doch diesmal muss ich ihn bremsen.

Er ist als *Sentinelle*, als Wächter unseres kleinen Benzinlagers angestellt und hilft mir beim Betanken des Flugzeugs. Die Tätigkeit eines *Sentinelle* wird in der hiesigen Sprache immer mit *kulala* umschrieben, mit schlafen.

Vor Kurzem ging das Benzinlager von Kenge in Flammen auf, weil jemand nachts mit einer Zigarette im Mund ein Fass öffnete, um Benzin für das Feuerzeug zu stehlen. Damit so etwas nicht auch in Bandundu passiert, haben wir Justin.

Durch Justins Behäbigkeit fühle ich mich unter Druck. Beim Blick zum Himmel bekomme ich die einzig verlässliche Wetterinformation.

»Ein bisschen schneller«, mahne ich. »Beeil dich!«

Den heißen Platz auf der linken Tragfläche habe ich längst eingenommen, bin über die hohen Stelzenbeine in das Cockpit und weiter auf den Flügel der Do 27 gestiegen. Justin versucht immer noch, den verrosteten Verschluss des Fasses zu öffnen.

»*Ntufi* – Scheiße!«, ruft er nach oben. »*Père*, kannst du nicht aus Kinshasa eine bessere Zange mitbringen? Wie soll ich damit arbeiten?«

Ich lache bei dieser Bemerkung, als er mir mit beleidigt verzogenem Gesicht eine viel zu kleine, verbogene Kneifzange zeigt. Er weiß natürlich genau, dass ich ihm erst kürzlich eine neue und größere mitgebracht habe. Doch streitet er dies ab und will eine neue. Wahrscheinlich musste er die andere bei einem *mpangi*, einem älteren Bruder, abliefern oder er hat sie verkauft. Wobei der Begriff *mpangi* sehr weit ist und auch ein anderer Verwandter gemeint sein kann.

Ich habe weder Zeit noch Lust für Diskussionen und halte in der linken Hand den Plastiktrichter mit dem Ledertuch als Filter. Justin bedient jetzt die Handpumpe, die ich in dem sechssitzigen Flugzeug immer dabeihabe.

Doch er kann den Mund nicht halten und merkt nicht, dass ich meine Ruhe haben will.

»Bei den Patres in Banza Lute ist mal wieder *matata*«, ruft er mir zu. »Die können sich nicht riechen. Die beiden, ein Mensch aus Holland und der Deutsche, das geht nicht. Das ganze Dorf amüsiert sich.«

Dass sich solche Geschichten, erfundene und wahre, mit einer unglaublichen Geschwindigkeit verbreiten, habe ich längst erfahren. Justin hört vor Begeisterung mit dem Tanken auf und macht einen der Patres nach, wie er mit den Leuten redet, dabei komisch den Mund verzieht und mit seinem Watschelgang durch die Gegend läuft. Im Busch gibt es weder Fernsehen noch Zeitung und selten ein funktionierendes Kofferradio, weil meist die Batterien fehlen, sodass jede Neuigkeit mit Genuss aufgenommen wird. Die Buschtrommeln erzählen ständig neue Geschichten, die sich wie Buschbrände ausbreiten, doch ich werde wütend. Justin kann mir gerade noch zurufen, dass der Deutsche sich immer wie ein Soldat aufführe, als die Nonnen mit dem Jeep angefahren kommen. Sie wollen mit mir nach Kinshasa, und Justin unterbricht seinen Redefluss.

Die Geschichte des *Sentinelle* vom Kolleg macht gerade die Runde, der nackt im Liegestuhl den Stolz der Mission von Bandundu bewachte und wie üblich schlief. Die Tatsache, dass jemand anwesend ist, reicht gewöhnlich zur Abschreckung aus. Besonders wenn es einer der alten Kämpfer, der *anciens combattants,* ist, die während des Weltkrieges für die Belgier gekämpft haben und hoch angesehen sind. Nachts wurde ihm

der Penis am Liegestuhl festgebunden, ohne dass er etwas bemerkte. Das Erwachen spielte sich vor dem Übeltäter ab, der auch noch Zuschauer geladen hatte, die in respektvoller Entfernung das Schauspiel amüsiert erlebten.

Nach dem Tanken helfe ich den Schwestern beim Verstauen des Gepäcks. Viel Platz ist nicht hinter und unter den Rücksitzen. Einige einheimische Lehrerinnen sind mit zum Flugplatz gekommen. Es gibt Abschiedsküsse und Umarmungen. Zwei der Schwestern fahren nach Europa, um sich im heimischen Flandern nach fünf Jahren Kongo zu erholen. Ich kontrolliere schnell die Gurte, mache den Außencheck, rede noch kurz mit Justin und steige auf meinen Platz.

Justin und die Lehrerinnen winken mir zu, als ich den Motorcheck mache. Gleichzeitig trete ich in die Bremsen und gebe Vollgas, um die Magnete und den Tourenabfall zu kontrollieren. Dann rollen wir zum Start, und ab geht es Richtung Kinshasa.

Mein Drängen vor dem Abflug scheint sich gelohnt zu haben, und die üblichen Nachmittagsgewitter der Regenzeit sind erst als winzige Wölkchen über dem Horizont zu erahnen. Ein problemloser Flug scheint vor mir zu liegen.

Ich fliege über dem fast unbewohnten Hochland der Bateke. Unten gibt es nichts weiter als Savannen, Sümpfe und Urwälder an den Ufern der Flüsse. Ein zweiter Motor wäre hier eigentlich nicht zu verachten! Beim Überfliegen sehe ich manchmal Herden wilder Büffel, die die Eingeborenen mehr fürchten als Leoparden. Der Himmel ist blau und wolkenlos und das Fliegen ein reines Vergnügen. Vor einer halben

Stunde habe ich das letzte Dorf überflogen, doch vor mir im Westen kündet sich eine Schlechtwetterfront an.

Die ersten Tropfen zerplatzen auf der Scheibe. Ein Gewitter entwickelt sich schnell in den Tropen, und ich gehe tiefer, als die ersten Wolken wie weiße Papierschnitzel unter mir durchziehen. Als die Regenschleier immer dichter werden, drehe ich ab zum Tal des Kongo. Dem Kongotal bis Kinshasa zu folgen, war häufig ein guter Ausweg. Nur ein paar Minuten, dann bin ich über dem großen Strom, der hier die Grenze zum benachbarten Kongo-Brazzaville bildet. Als Orientierungshilfe habe ich nur eine alte Karte aus der Kolonialzeit im Maßstab 1:1.000.000 auf meinen Knien.

Viel zu tief im Tal bin ich schon, wenige Meter über dem Wasser, denn die Wipfel des undurchdringlichen Urwalds auf den Hügeln zu beiden Seiten des Flusses hüllen schon dichte Wolken ein. Funkkontakt mit N'Djili, dem internationalen Flugplatz der Hauptstadt, bekomme ich nicht.

Dabei schaue ich auf eine grandiose Landschaft, wie es nur noch wenige auf der Erde gibt, doch es fehlt die Muße, sie zu genießen. Es ist wie in Josef Conrads düsterem *Herz der Finsternis*, und ich fühle mich verloren und einsam. Die Schwestern habe ich längst vergessen, während die ersten Blitze zucken.

Ein Passagierflugzeug, das gerade in N'Djili gestartet ist, hört meinen Funkruf und gibt das aktuelle Wetter durch. Es regnet, höre ich. Die Sicht sei ganz gut. So fliege ich weiter, immer darauf bedacht, das linke Flussufer mit seinen Urwaldriesen

nicht aus dem Auge zu verlieren. Dann kommt Maluku. Das Dorf kenne ich. Von hier aus sind es nur noch ein paar Minuten bis zu der kleinen, verdreckten Piste von Kimpoko. Dort könnte ich erst einmal landen und besseres Wetter abwarten. Ich habe dies schon einmal getan, aber es wird immer dunkler um mich herum. Wenn ich jetzt noch tiefer gehe, kann ich nicht mehr umkehren. Beim Kurven kann ich schnell an Höhe verlieren, und ich entschließe mich zur Umkehr.

Beim Wenden schiele ich mit einem Auge auf die Instrumente und mit dem anderen auf das Flussufer, während die Maschine auf der Seite liegt. Dann sehe ich nichts mehr. Alles ist eine graue Suppe, und Nebelfetzen fliegen an mir vorbei. »Die Höhe halten!«, sage ich mir und starre auf die Instrumente.

Es sind Bruchteile von Sekunden, in denen mich absurde Gedanken streifen. Dinge, die ich längst vergessen glaube. Komisch, es sind Ostereier, die wie bunte Kugeln durch meinen Kopf ziehen. In der Nachkriegszeit suchte ich in dem kleinen Wäldchen die Eier, und mein Vater versteckte sie immer wieder neu. Der Krieg ist da, als Rudel von Flugzeugen Angst und Schrecken in der Stadt verbreiteten, während wir im Keller hockten und beteten. Wirre Gedanken fahren Karussell in meinem Kopf. Das tote Mädchen von Kenge Deux liegt vor mir, das vor ein paar Tagen nachts an der Tür der Mission abgelegt wurde. Unruhe und leise Stimmen hatten mich geweckt. Ich ging mit der Taschenlampe hinaus in die Dunkelheit und sah die nackte Tote im Mondschein liegen. Kein Lebender weit und breit. Ein Schauer war mir über den Rücken gelaufen, als

ich an die geheimnisvolle, unbegreifliche Welt erinnert wurde, in der ich lebte. Schnell lief ich hinein, um den Mitbruder, bei dem ich zu Besuch war, zu wecken. Als wir wieder nach draußen kamen, war das Mädchen verschwunden.

Der Fluss liegt wieder unter mir, und der Regen rauscht weiter. Mir rennt ein unaufhörliches Rinnsal von der Stirn.

Im Tal des Mai Ndombe, des schwarzen Flusses, verlasse ich den gewaltigen Strom. Plötzlich ist wieder strahlender Sonnenschein, als sei nichts geschehen. Ich steige höher und sehe, dass es auch nach Süden gut aussieht. Der Funkkontakt mit N'Djili lässt nicht auf sich warten. Das Wetter sei erträglich, sagen sie. Leichter Regen, neun Kilometer Sicht. Aber ich möge doch bitte von Süden anfliegen, nicht über Kimpoko. Dort wüte ein heftiges Gewitter. Das weiß ich ja schließlich schon. Und meine Passagiere auch, denn jetzt finde ich endlich Zeit, mich wieder nach ihnen umzusehen. Ich hatte sie schon fast vergessen. Sie machen einen verstörten Eindruck. Einige haben den Rosenkranz in der Hand. Als ich mit den Schwestern auf dem Stadtflugplatz N'Dolo aus dem Flugzeug steige, lacht über uns schon wieder der wolkenlose Tropenhimmel.

Höllisch aufpassen muss ich immer beim Überfliegen des internationalen Flughafens N'Djili, bis dann die Funkfreigabe für N'Dolo, der auch für die Ausbildung der Militärpiloten genutzt wird, erfolgt. Einmal war mir hier im Landeanflug ein Militärflugzeug entgegengekommen, obgleich der Kontrollturm mich für die Landung eingewiesen hatte. Ein schnelles Ausweichmanöver rettete mich.

Außerhalb der Flugüberwachungszonen der Hauptstadt, die mehr schlecht als recht kontrolliert sind, ist fliegerisch Wilder Westen. Ich bewege mich, wie ich will, keiner kontrolliert mich, und der nationalen Flugaufsicht sind unsere vielen selbst angelegten kleinen Buschflugplätze nicht einmal dem Namen nach bekannt. Bei Flügen ins Landesinnere gebe ich deshalb gewöhnlich Kenge oder Bandundu, die Provinzhauptstadt, als Ziel an, die einzigen offiziellen Plätze in unserer Diözese, die auch von anderen angeflogen werden.

Für die Einheimischen in den Dörfern der Brousse, die zum ersten Mal ein Flugzeug sehen, bin ich ein Magier mit geheimnisvollen Kräften, die sie nicht verstehen. Sie nennen mich *Père pilote* und können nicht verstehen, warum so ein Ding überhaupt fliegt. Doch Weiße können damit umgehen. So wird auch hier das Image von der Überlegenheit der Weißen gepflegt, und auf abgelegenen Buschpisten im Süden passiert es immer wieder, dass Mütter mit ihren Kindern auf dem Arm kommen, um das Flugzeug und mich selbst zu betasten, so wie in südlichen Ländern Heiligenstatuen berührt werden. Das Kraftdenken ist in der Philosophie der Bantu fest verankert, und wer ein Flugzeug führt, besitzt Kraft. Von dieser Kraft etwas zu erhalten, ist ein natürlicher Wunsch der einfachen Leute in den Dörfern. Wer ein Flugzeug besitzt und damit umgehen kann, der hat auch den richtigen Gott, denn die Kraft kommt ja von Gott.

Zur Zeit der Belgier wurden Sandpisten und Fähren noch regelmäßig gepflegt. Doch das ist vorbei. Fähren auf den großen Flüssen sind oft monatelang unbenutzbar, und in der Re-

genzeit geht fast überhaupt nichts mehr in diesem Land ohne Straßen. So bleibt in Notsituationen und auch sonst nur das Flugzeug.

Hunderte Stunden saß ich hinter dem Steuerknüppel, habe geschwitzt und schlimme Situationen erlebt. Obgleich ich eigentlich aus einem ganz anderen Grund am Kongo bin und das Fliegen nur nebenbei betreiben sollte. Für etwas anderes bin ich ausgebildet, habe jahrelang scholastische Philosophie und Theologie studiert, um mich auf meine Aufgabe als Missionar vorzubereiten.

Die erste Landung auf der schräg ansteigenden Graspiste von Kenge, die auch von der Air Brousse mit der kleinen zweimotorigen Piper angeflogen wird, werde ich nicht vergessen. Der Platz liegt hinter einem Hügel und muss hoch angeflogen werden. Dann geht man ziemlich steil in den Sinkflug über, um gegen die Steigung zu landen. Starten kann ich nur gegen den Hügel, gleich aus welcher Richtung der Wind kommt.

Ich war mit Passagieren aus der Hauptstadt unterwegs und kannte die Tücken des Platzes noch nicht. Die Maschine war zudem am Rande der Überladung. Beim Landeanflug habe ich die Nase der Dornier zu früh angehoben und geglaubt, das Flugzeug mit etwas mehr Gas auf den Boden bringen zu können. Ich hatte nicht den Mut, Vollgas zu geben und durchzustarten. Die Stoßdämpfer sind zwar solide gebaut, doch das Flugzeug sprang hoch, knallte noch einmal hart auf den Boden, und der Rumpf hatte einen schönen Knick, wie sich schnell herausstellte.

Ursache waren neben mangelnder Erfahrung auch die wechselnden Windverhältnisse hinter dem Hügel. Dazu kam die für mich noch ungewohnte schwülheiße Hitze. Der Schock saß tief, meine Passagiere, neu angekommene Missionsschwestern aus Belgien, stiegen schweißgebadet aus. Alles wurde ausgeladen, und nachdem ich den Schaden betrachtet hatte, machte ich Anstalten, wieder in die Maschine zu steigen.

»Das kannst du nicht machen«, rief mir jemand von den erschrockenen Passagieren zu. Ich ließ mich nicht zurückhalten, denn eins wusste ich, auch wenn mir kotzübel war: Wenn ich jetzt nicht gleich wieder fliege, dürfte meine Karriere als Flugkapitän zu Ende sein. Nie wieder würde ich mich hinter einen Steuerknüppel setzen. Und ein anderer Pilot stand im Augenblick nicht zur Verfügung.

Der Steuerdruck beim Fliegen war stärker als gewohnt, ständig musste ich beim Geradeausflug nach Backbord drücken, was wohl hieß, dass das Flugzeug nicht mehr seine ideale Form hatte. Noch wichtiger aber war, dass ich die plötzliche Angst vor dem Fliegen und das Gefühl der Hilflosigkeit überwunden hatte.

Ein belgischer Pilot der Air Brousse erzählte mir einmal, die Bayern hätten die Do 27 aus Bierfässern gebaut. So etwas würde ewig halten, davon war auch ich überzeugt.

Nach dem Platzflug stieg ich erleichtert aus, band die Maschine fest und ließ mich nicht davon abhalten, am nächsten Tag allein und ohne Beladung nach Kinshasa zurückzufliegen. Als ich das Flugzeug bei der Luftfahrtbehörde in N'Dolo vor-

führte, wollte man mir meine Pilotenlizenz entziehen, hatte aber ein Nachsehen, nicht nur weil ich Pater war, sondern auch geschickt argumentierte, dass wohl niemand zum Reparieren nach Kenge gekommen wäre. Mancher wusste nicht einmal, wo das liegt.

Einmal, als ich in N'Dolo einen Inspektionsflug absolviere, zu dem mich ein Kollege nach einer Reparatur durch die Air Brousse überredete, ist dann plötzlich die Kanzel voller Qualm und Rauch.

Es ist kurz vor dem Landeanflug über dem gewaltigen Stanleypool, aber meine Reaktionen sind erstaunlich ruhig und schnell. Mit der linken Hand öffne ich das kleine Fenster neben dem Pilotensitz, damit der Rauch abziehen kann, und neben mir bedient der Kollege den Feuerlöscher, der die Löschsubstanz schön gleichmäßig über Motor und Vergaser verteilt. Ich vermute einen Motorbrand, schließe die Benzinzufuhr und gebe Vollgas, um den letzten Tropfen Sprit aus dem Vergaser zu jagen. Gleichzeitig melde ich dem Kontrollturm über Funk einen Notfall und bitte, doch ja die Landebahn freizuhalten. Der Motor stottert, und ich merke, dass wir schon viel zu tief sind, um noch im Schwebeflug auf dem Platz zu landen. Und in der Anflugrichtung stehen Häuser.

Direkt unter mir wälzt sich einer der mächtigsten Ströme der Erde, der hier dreißig Kilometer breit ist. Auf der anderen Seite liegt Brazzaville. Bei einem kurzen Blick nach unten nehme ich nur die schwimmenden Wasserhyazinthen wahr und vor mir die Häuser der Großstadt. Also weiter einen kühlen Kopf bewahren, die Benzinzufuhr wieder öffnen und

den Gashebel betätigen. Dabei die Maschine ein bisschen nach unten drücken. Viel geht sowieso nicht mehr, sonst geht es ungespitzt in die Häuser! Der Motor springt tatsächlich wieder an. Doch es qualmt weiter, und mir kommen Zweifel, ob es sich wirklich um einen Brand handelt. Während der Öldruck beständig weiter sinkt, spritzt gleichzeitig von außen dunkles Öl auf die Glashaube, sodass ich kaum noch etwas sehen kann. All das geht schneller, als es sich berichten lässt. Den Motor habe ich schon wieder abgestellt, als die Maschine ganz am Anfang des Flugplatzes aufsetzt.

Die Feuerwehr kommt nicht einmal zu spät angerast, doch ich brauche sie nicht. Mitten auf der Landebahn bleibe ich stehen, steige aus und sehe mir den Schaden an. Eine Ölleitung ist geplatzt und das Motoröl auf das heiße Auspuffrohr gespritzt. Die Kolben hätten sich ohne meine Reaktion schnell festgefressen.

Plötzlich finde ich mich am ganzen Leibe zitternd neben der ölverschmierten Maschine, versuche mich festzuhalten und erst jetzt denke ich daran, wie viel Glück ich hatte, dass dies nicht irgendwo im Landesinneren über Urwald oder Savanne passiert ist. Die Air Brousse hatte vorher eine Ölleitung ersetzt.

Manchem habe ich durch einen riskanten Flug das Leben gerettet, wie dem schwerkranken Jungen aus einem Dorf in der Nähe der Inzia.

In der Regenzeit fliege ich nach Möglichkeit vormittags, wegen der regelmäßig nachmittags zu erwartenden Gewitter. Der Junge muss nach Kinshasa, zwei Flugstunden entfernt.