

„Das Abenteuer Leben – das Abenteuer leben“

Wer träumt nicht manchmal von einem Leben voller Abenteuer, spannender Erlebnisse, außergewöhnlicher Begegnungen? Peter und Hannelore Ragg wagen den Schritt vom Traum zur Wirklichkeit. Sie verlassen ihre Heimat in Tirol und lassen sich auf die Herausforderung „Afrika“ ein.

Christoph Barszczewski beschreibt im vorliegenden Buch viele Stationen ihres „neuen“ Lebens auf fesselnde und eindringliche Art und Weise und gibt Einblick in das Dasein von Buschpiloten.

„Traumberuf Buschpilot in Afrika“ handelt nicht nur von Abenteuern rund ums Fliegen, sondern auch vom Abenteuer „Mensch“ und vom Abenteuer „Afrika“ – einem Kontinent voller Gegensätzlichkeiten, der sich den beiden nur nach und nach erschließt, einem Kontinent voller Schönheiten und Naturjuwelen mit einer Tier- und Pflanzenwelt, die in ihrer Vielfalt aber auch in ihrer Bedrohtheit einzigartig ist. Ein Kontinent, dessen Bewohner bei Peter und Hannelore Ragg unauslöschliche Spuren hinterlassen haben und zu dem sie immer wieder zurückkehren...



ISBN 978-3-200-01727-6



**Traumberuf Buschpilot in Afrika**  
Christoph Barszczewski, Hannelore Ragg

# Traumberuf Buschpilot in Afrika

Traum und Abenteuer

„If you have to choose a pilot for a trip like this he is a perfect pilot because you probably gonna survive.“

Dr. Michael Fay, Naturforscher

Aviator.at  
Verlag

**Christoph Barszczewski**  
**Hannelore Ragg**

Aviator.at Verlag



Zu diesem Buch:

Zwei Menschen, aufgewachsen in den 50er Jahren in den Tiroler Bergen, verwirklichen vor neun Jahren ihren Traum von Afrika und Fliegen und wagen den Sprung ins Ungewisse. Die Schwierigkeiten, Probleme und Hindernisse, die sie dabei zu bewältigen haben sind unbeschreiblich. Krankheiten, Malaria, Verletzungen, Wasser- und Treibstoffmangel sind Bestandteil ihres Alltags.

Unzählige Fotos und Tagebuchaufzeichnungen dokumentieren das abenteuerliche Leben von Peter und Hannelore Ragg. Beide leben zurzeit in Österreich, Portugal und Afrika. Ihr Dank gilt ihren Söhnen Florian und Paul, die mit Stolz, Interesse und guten Nerven den neuen Lebensweg ihrer Eltern begleiten. In Liebe!

Hannelore und Peter Ragg

Christoph Barszczewski, geb. 1958 ist gebürtiger Pole und lebt seit 1988 in Österreich. Neben seiner Arbeit in einer Softwarefirma in Wien betätigt er sich als Pilot, Journalist und Fotograf. Seit 2003 betreibt er die populäre Fliegerseite „Aviator.at“, und er ist der Initiator des im Jahre 2005 ins Leben gerufenen Flugfotowettbewerbes „Luftikus“. Er schreibt regelmäßig für verschiedene Flugfachzeitschriften in Österreich, Polen und Deutschland wie Sky Revue, Aviation Revue, Aerokurier und Przegląd Lotniczy. „Traumberuf Buschpilot in Afrika“ ist sein erstes Buch.

Seine Liebe zur Fliegerei und die eigenen Erfahrungen als Pilot prädestinieren ihn dazu, authentisch und voller Leidenschaft über die Erfahrungen und Abenteuer zweier außergewöhnlicher Persönlichkeiten zu berichten. Christoph Barszczewski lässt den Leser teilhaben an der Erkundung des afrikanischen Kontinents aus der Sicht von Buschpiloten.

Christoph Barszczewski  
mit Hannelore Ragg

# Traumberuf Buschpilot in Afrika

## Traum und Abenteuer

Aviator.at Verlag

# Inhalt

Briefing .....	9
Das Abenteuer Leben – das Abenteuer leben! .....	9
Das Rot des Fliegers und der Erde .....	11
Turkanasee – jeder Landung folgt ein Start .....	13
Peters „Welt von A bis Z“ .....	22
Hannelores erste Flugversuche .....	25
Peter und Hannelore: Der Weg zum Fliegen .....	26
Der Weg zum Streckenflieger .....	28
Casablanca: „Schau mir in die Augen, Kleines!“ .....	33
Rückkehr nach Afrika .....	37
Insellandung – im Gefängnis! .....	40
Das Abenteuer „Afrika“ beginnt .....	45
Von Innsbruck nach Lokichokio .....	47
Das neue Zuhause am Fuße des „Kinyaa“ .....	64
Tote Löwen .....	72
Bei den Massai .....	77
Wer befand sich im Research-Center? .....	83
Das soziale Leben im Camp .....	85
Über Krisengebiete und Dschungel nach Gabun .....	90
Abstecher nach Europa – durch die Konvergenzzone .....	96
Accra – OMO und BiC .....	100
Gabun – Zeit der Erfahrung und des Experimentierens .....	106
Geheimnisse des Meeres .....	112
„Precaution Landing“ – mit Dr. White ins Gewitter .....	126
Zora – das Geheimnis des Gorillamädchens .....	134
Per Fallschirm in den Kochtopf .....	138
Sicherheitslandung im Ebola-Gebiet .....	145
Fotoflug mit Nick Nichols .....	152
Weitere Fotoflüge mit Nick .....	156
Flucht aus Gabun .....	157
Botswana – Vorbereitung zum „Megaflýover“ .....	166
Buschbrand in Niassa, Moçambique .....	174
Pilotin und Leopard .....	180
„MikeMike“ und Geldtransport .....	183
„Megaflýover“ – es geht los! .....	191
Motorausfall – und wie geht’s weiter? .....	197
Debriefing .....	202
Hannelore Ragg – Träume vom Fliegen .....	202
Christoph Barszczewski – Reflexionen über das Buch .....	214
Karte .....	218
Kalendarium .....	220

## Flucht aus Gabun

Die Jahreszeiten wechselten und die Fotoflüge wurden seltener, ebenso die Versorgungsflüge in den Dschungel. Peter war gar nicht unglücklich darüber. Die ständigen Flüge von Libreville in die Wildnis ermüdeten ihn. Als er eines Tages von Dr. Mike Fay angesprochen wurde, wieder nach Süden, entlang der Küste zur Station Iguéla zu fliegen, war er erfreut über diese Abwechslung. Mike kündigte auch eine größere Häufigkeit von Flügen zu den beiden an der Küste gelegenen Nationalparks „Moukalaba“ und „Mayumba“ an. Junge Forscher aus aller Welt mussten zurück nach Libreville, einer Zwischenstation auf ihrem Weg in die Heimat. Neue Gesichter wiederum warteten in Libreville darauf, über den Luftweg zu den Stationen gebracht zu werden. Auch mit Dr. Lee White, dem Forschungsleiter, sollte er erneut öfter fliegen.

Er war froh über all das, denn es bedeutete auch, wieder häufiger bei Hannelore zu sein, die nach wie vor am Buckelwal-Projekt mitarbeitete. Obwohl sie sich selten sahen oder vielleicht gerade deswegen, wurde Hannelore zu einem wichtigen Stern am Firmament seines afrikanischen Lebens. Das, was für ihn wichtig war, hatte sich auf zwei Gedanken reduziert, denen er sich so oft widmete wie es ihm seine Arbeit erlaubte: seine Frau und sein Flugzeug. Die Zeiten mit Hannelore waren immer kurz, aber sehr intensiv. Im Flugzeug hingegen verbrachte er Stunden und Tage und es war zu seiner vertrauten Heimat geworden. Er wartete seine Maschine sehr sorgsam mit all den vorgeschriebenen 50- und 100-Stundenkontrollen und nutzte jede Pause, sie zu inspizieren. Dabei entwickelte sich bei ihm eine Art Symbiose zwischen ihm und seiner Cessna. Er sorgte sich um sie, nahm sie regelmäßig unter die Lupe und besserte jede kleinste Kleinigkeit aus, bevor sich diese in weiterer Folge zu einem Desaster entwickeln konnte. Manche hielten ihn für verrückt, andere fanden, dass er übertrieb. Aber er wusste, was er tat. Dafür revanchierte

sich die Cessna bei ihm mit absoluter Zuverlässigkeit. Er spürte so etwas wie Sympathie ihr gegenüber und lernte, ihr sein Leben bedingungslos anzuvertrauen.

An der Art des Fliegens in der neuen, veränderten Umgebung änderte sich kaum etwas. Wieder flog er über einem Element, in dem eine Notlandung undenkbar und unmöglich war. In stundenlangen Flügen wich das grüne Meer aus dicht aneinander gewachsenen Urwaldbäumen den endlosen stahlblauen Wellen. Immer öfter flog er weit hinaus aufs Meer, getrieben von der Neugier, welche Hannelore mit ihren Erzählungen über die Arbeit auf offener See in ihm geweckt hatte.

Jedes Mal, wenn er sich im Camp in Iguéla aufhielt und Hannelore ansah, erkannte er in ihren Augen dasselbe Leuchten purer Faszination wie zu den Zeiten, als sie sich vor 25 Jahren kennengelernt hatten. Die sehr intensive, körperliche Arbeit brachte Hannelore zwar ein paar neue, wenn auch im abendlichen Licht des Feuers kaum bemerkbare Fältchen rund um ihre Augen, aber sie wirkte trotzdem jünger als je zuvor. „Sie schaut jetzt so unheimlich schlank und beweglich aus; wie damals, als ich sie das erste Mal gesehen habe“, dachte Peter, als er eines Abends im Camp landete und Hannelore ihm entgegenkam. Es wurde ihm ganz warm ums Herz. Als sie am Lagerfeuer saßen, funkelten ihre Augen während sie fasziniert über den Verlauf des Tages erzählte, der sich fast immer nur um ein Thema drehte: die Wale. Peter wollte am Anfang gar nicht so richtig zuhören, aber irgendwann war seine Neugierde geweckt. Immer öfter hielt er auf seinen Flügeln nach den Giganten der Meere Ausschau und beauftragte auch seine Passagiere damit.

Eines Tages sollte er zwei neue Studenten zum Camp bringen: Kea aus Korea und Mark aus den Staaten. Kurz nach dem Start in Libreville drehte er diesmal nicht direkt auf den Südkurs, um den Flug wie üblich entlang der Küste fortzusetzen, sondern flog einige Meilen hinaus aufs Meer. Er blieb relativ tief, etwa 900 Fuß über dem Wasser, bevor er drehte und parallel zur Küste flog.

Sie waren bereits über eine Stunde unterwegs, als ein kurzes aber schrilles Kreischen die Kopfhörer beinahe zum Bersten brachte. Peter schaute sich um. Kea gestikulierte unkoordiniert, bevor sie deutlich in eine Richtung unter ihnen zeigte. Peter konnte nicht über die beiden hinwegsehen und drehte eine steile Kurve. Unter ihnen befand sich eine große Gruppe von Walen mit Babys. Er überflog sie nochmals und sie zählten rund zwei Dutzend Tiere. Seine Gewohnheit, wichtige Positionen festzuhalten, ließ ihn auf den GPS-Knopf drücken. Nur diesmal markierte sein Gerät nicht die Position eines potentiell interessanten Notlandeplatzes, sondern einer großen Walgruppe. Im Camp angekommen, schilderte er die Begegnung. Eine neue Idee war geboren. Er flog absichtlich öfter als es seine Routen verlangt hätten aufs offene Meer hinaus. Und jedes Mal, wenn er eine Gruppe von Walen sichtete, drückte er die GPS-Taste, griff zum Mikrofon und sagte den Forschern in der Station die Koordinaten durch. Sie liebten ihn dafür! Mehrere Stunden Suche per Boot mit einem zweifelhaften Unterhaltungsprogramm, bestehend aus hohem Seegang, Wasserspritzern und der Anspannung bei den Begegnungen mit den Riesen blieben ihnen dadurch erspart. So ergab es sich, dass diese Suchflüge immer mehr und mehr wurden. Schon bald gehörte die Zählung der Migration der Buckelwale entlang der Küste von Gabun, ausgedehnt bis zu den Inseln São Tomé, Príncipe und Annobón, die sich ungefähr 190 Meilen westlich von Libreville befinden, zu Peters neuen Aufgaben.

Langsam entwickelte er den richtigen Blick und war imstande, die großen Tiere mit Leichtigkeit aufzuspüren. Nebenbei lernte er auch immer mehr über die Gewohnheiten dieser faszinierenden Kolosse. Buckelwale, Killerwale, Delfine, Säbelfische, fliegende Fische und unzählige andere Wasserbewohner – ein ungeahnter Reichtum an Leben im Meer. Für Fischer ein Paradies. Immer wieder überflog er auch Kolosse aus Stahl. Mehrere Trawler hielten sich in dieser Gegend auf. Zuerst betrachtete er sie als potentielle Hilfe für den Fall, dass er einmal notwassern müsste. „Im Fall des Falles, wenn ich einmal notwassern muss, dann werde ich das in der Nähe eines Bootes tun“, nahm er sich vor.

Seine Meinung über die Schiffe änderte er jedoch, als er einmal eine langgezogene, braune Spur auf der Oberfläche entdeckte, die sich in der Nähe der Küste über ein paar Meilen erstreckte. Er ging runter zur Wasseroberfläche und flog die Spur entlang. An ihrem Ende war ein altes Öltransportschiff zu sehen, das seine Tanks auf hoher See reinigte. Ein anderes Mal sah er, wie mehrere Trawler ihre Netze flächendeckend die Küste auf- und abschleppten. „So nahe an der Küste?“, fragte er sich. Auch die Leute an Bord verhielten sich seltsam, als er näher herankam. Sie versuchten eindeutig, die Schiffsnummer beziehungsweise den Schiffsnamen zuzudecken. Die Erklärung dafür bekam er im Camp. Es hatte sich um illegale Fischer gehandelt. Ganze Trawler-Flotten waren unterwegs, die so knapp an der Küste mit Bodennetzen das Schelf leer fischten, dass kein Tier mehr fliehen konnte. Sein Blickwinkel veränderte sich. Jetzt sah er plötzlich, dass viele Trawler, an denen er vorbeiflog, ihre Schiffsnamen provisorisch abgedeckt hatten, während sie samt Mutterschiffen der mörderischen und illegalen Fischerei nachgingen. Als Peter und Mike an einem einzigen Tag 36 illegale Fischerboote auf dem ersten Abschnitt der etwa 15 Meilen langen Küste vorbeiziehen sahen, war das Fass voll.

Sie beschlossen, mithilfe der „Wildlife Conservation Society“ etwas dagegen zu unternehmen. Schon bald begannen sie, diese Boote zu kontrollieren, zu fotografieren, die GPS-Punkte aufzuzeichnen und nach Libreville zu melden. Doch das sollte das Ende ihrer Arbeit in Gabun sein, wie sich schon bald herausstellte. Das erste Anzeichen erwartete Peter im Hotel in Libreville. Zuerst dachte er sich nichts dabei, als Matamo, der nette und immer lachende Portier ihm eines Abends ein graues, großes Kuvert ohne Absender aushändigte. Zu seiner Verwunderung beinhaltete es eine Aufforderung, sich einem Verhör zu stellen. Bereits am nächsten Tag. Peter wollte seinen Augen nicht trauen. Er wurde beschuldigt, gegen mehrere Paragraphen verstoßen zu haben, und man drohte ihm mit einer Strafe von 20.000 USD. Aus dem ganzen Brief ging jedoch nicht hervor, was man ihm überhaupt zur Last legte. „Es kann sich nur um eine Verwechslung oder



einen Irrtum handeln“, vermutete er und rief Mike an, mit dem er für den kommenden Morgen bereits einen weiteren Flug nach Iguéla ausgemacht hatte. „O.k, wir verschieben das. Geh dorthin und kläre, worum es überhaupt geht“, war Mikes Antwort. „Lass es mich wissen, wenn du etwas brauchst“, fügte er noch hinzu.

Im Verhör am nächsten Tag befragte man ihn besonders detailliert zu seinen Flügen in die Grenzgebiete. Schon bald roch Peter Lunte. Man versuchte anscheinend, ihm etwas anzuhängen. Eine Gerichtsverhandlung in drei Tagen wurde ihm angekündigt. Für Afrika war das verdächtig schnell. Er rief alle Leute an, die ihm eventuell helfen könnten, und schon bald stellte sich heraus, dass man aus irgendeinem Grund versuchte, einen Fall rund um seine Person zu konstruieren. Er habe illegal die Grenzen nach Kongo und Angola überflogen und Menschen und Soldaten samt Waffen geschmuggelt; er sei als Drogenkurier tätig gewesen, habe falsche Koordinaten einer Piste im Dschungel an eine südafrikanische Crew weitergegeben, wodurch sie verloren gegangen war und als vermisst galt und, und, und... Peter sammelte Beweise, lud seine tatsächlichen Passagiere als Zeugen ein und nahm die Logauswertungen seines GPS-Gerätes mit.

Die Verhandlung war eine Farce. Sie dauerte sehr kurz und endete mit einem eindeutigen Ergebnis: „Sie sind weißer als der Schnee auf dem Kilimanjaro“, lautete das Urteil des Richters und drückte damit die klare Unschuld Peters aus – er wurde frei gesprochen. Erst nach und nach erfuhren sie die Hintergründe der Anschuldigungen: Der gesamte Küstenabschnitt Gabuns wurde von vielen, zum Teil illegalen Fischkuttern heimgesucht. Viele dieser Fischerboote bekamen über Verwandte des damaligen Präsidenten oder von Ministern, im Austausch von nötigem Bargeld, Genehmigungen, um dort zu fischen. Europa soll einige „Mercedes“ geliefert haben, um dort Fischereirechte zu erlangen. Traurig war, dass niemand diese Boote kontrollierte und stoppte, wenn sie Delfine, Riesenschildkröten und Walbabys in ihren Netzen hatten und diese töteten. Traurig war auch, dass diese rostigen, alten, klapprigen Schiffe bis zu 50 Meter an die Küste heranfuhrten und den Untergrund so sehr aufrissen, sodass der

Meeresboden für die nächsten 50 Jahre verwüstet war.

Ein Minister meinte nach dem Freispruch: „Das sieht ja dann so aus, als ob wir einen Fehler gemacht hätten! Das kann nicht sein. Wir verhaften ihn trotzdem!“ Der Stopp der Fischerboote bedeutete nämlich auch das Ende der Zusatzeinkünfte für viele Gabuner in der Regierung. Aus diesem Grund wollten gewisse korrupte Kreise ihn und sein Flugzeug loswerden. Peter wurde zum Nationalfeind erklärt und sein Foto sollte schon bald in jedem Polizeiwachzimmer hängen. Es ging um Millionen, wie sich Jahre später herausstellte. Er wusste natürlich nicht, welchen Bruchteil er davon durch sein Aufspüren von den illegalen Fischerbooten vernichtet hatte.

Peter und Hannelore planten sowieso, zu Weihnachten einen kurzen Abstecher nach Europa zu machen. Von dem ganzen Ausmaß der Affäre hatten sie zu diesem Zeitpunkt noch keine Ahnung und glaubten sich daher in Sicherheit, als sie nach der Verhandlung im Herbst ihre geplante Heimreise antraten. Die Aussage des Ministers vor Gericht gab Peter jedoch zu denken, und er wollte nichts riskieren. Eine Eingebung ließ ihn eines seiner Flugzeuge nicht in Libreville abstellen, wie sonst immer bei solchen Reisen nach Europa, sondern er versteckte es. Nach dem Motto: „Aus den Augen, aus dem Sinn.“ So überstellte er das Flugzeug an einem heißen Morgen mithilfe eines Freundes auf eine aufgelassene Graspiste der französischen Airforce, ein Landstreifen, ca. 500 Meter von der Küste entfernt, den er bei seinen Flügen irgendwann einmal entdeckt hatte. Dort parkte er den einen Flieger samt Treibstoffvorrat. Peter und Hannelore reisten dann legal mit der Air France aus Gabun aus. In der alten Heimat angekommen, bekamen sie ein überraschendes E-Mail von Dr. White: „Peter, es hängt ein Suchbrief mit deinem Foto in der Polizeistation!“, lautete die beunruhigende Meldung. „Unmöglich, ich habe den Prozess doch gewonnen!“, staunte Peter. Allerdings war der Freispruch vom Minister der zivilen Flugbehörde nicht anerkannt worden. Er wollte die beiden Flugzeuge beschlagnahmen, ihn einsperren beziehungsweise eine Geldstrafe von 20.000 USD verhängen und einfordern. Somit hatte Peter

Fotsetzung folgt im Buch...

## Buschbrand in Niassa, Moçambique

Die Zeit in Moçambique verlief für Peter aufgrund der letzten Dinge, die erledigt werden mussten, sehr schnell. Es verging kein Tag, an dem er nicht an die bevorstehende Reise dachte. Dies führte bei ihm zu einer gewissen Anspannung vor dem „großen Schritt“ quer durch Afrika. Der Aufenthalt im Norden Moçambiques und das Fliegen im „Niassa-Nationalpark“ durchbrachen seinen Alltag, was ihm sehr recht war. Zusätzlich konnte er nach all den durchgeführten Modifikationen und Umbauten seine Maschinen in der Wildnis testen, bevor die große Reise losging. Es sollte die letzte Probe sowohl für die Piloten als auch für die Flugzeuge und die Ausstattung werden.

Zum Glück wussten Peter und Hannelore zu diesem Zeitpunkt nicht, dass das Schicksal in naher Zukunft genau an diesem Ort während des „Megaflyovers“ beinahe einen Strich durch ihre Rechnung gemacht hätte. Bei dem zweiten Aufenthalt in Niassa stand nicht nur das Projekt selbst unter einem Fragezeichen, auch ihr Leben und ihre Existenz waren bedroht.

Der Flug in den Norden Moçambiques war Routine und Peter und Hannelore fühlten sich sowohl im Camp als auch am Airstrip namens Mbatamila bereits wie zu Hause. Es folgten zahlreiche Flüge in menschenleere, dafür aber an Tieren umso reichere Gegenden. Als sie einmal von der Küste zum Nationalpark zurückflogen, registrierten sie schon von Weitem immer mehr Buschbrände. Es war überall Rauch zu sehen, teilweise auch Flammen, die meterhoch in den Himmel loderten.

Am Nachmittag saßen sie im Camp am Computer, um alle während des Fluges gewonnenen Daten zu transferieren und auch die Daten für die „GIS-Systeme“ aufzubereiten. Alle waren wie immer sehr vertieft in ihre Arbeit und trotzdem war das Signal eindringlich und unwiderlegbar. Zuerst kündete der immer

intensiver werdende Geruch von der Nähe der Gefahr. Dann sahen sie es: Der Rauch des Feuers näherte sich dem Camp. Hannelore äußerte ihre Bedenken und sagte zu dem Leiter des Camps: „Du, das schaut gar nicht gut aus! Das Feuer scheint sehr nahe zu sein.“ Er sah sie etwas mitleidig an als würde er denken: „Was will diese Europäerin da überhaupt mitreden? Wir haben seit Generationen Erfahrungen mit Buschfeuern.“ Er erklärte ihr, sie brauche sich keine Sorgen machen: „Die Mitarbeiter da draußen sind meine Soldaten, und die werden sich schon darum kümmern. Sie machen einen Schutzstreifen und ein Gegenfeuer, damit die Flammen nicht auf das Camp übergreifen.“ Er meinte noch: „Solche Buschbrände passieren jedes Jahr. Die sind hier üblich, und es gibt keinen Grund zur Besorgnis.“ Hannelore sah trotzdem immer wieder von ihrer Arbeit auf und brach sie schließlich endgültig ab. Sie spürte instinktiv, dass da draußen etwas nicht in Ordnung war. Sie ging mit der Kamera zu den Männern im Busch um zu beobachten, was dort geschah. Ausgerechnet zu dem Zeitpunkt, als sie sich der Männergruppe näherte, die mit dem Bau des Schutzstreifens beschäftigt war, drehte der Wind, und das Gegenfeuer traf mit dem Buschfeuer zusammen. Es entstand ein fürchterliches Flammeninferno.

Es war wie eine Explosion – wahnsinnige Hitze, starker Rauch, das Feuer fraß sich in Sekundenschnelle in Richtung Camp. Sie liefen sofort zurück zu ihren Hütten, um alles zu evakuieren und suchten nach einem geeigneten Platz, wo ihr Hab und Gut vor dem Feuer halbwegs sicher wäre. Allzu wählerisch durften sie nicht sein, und so fanden alle wichtigen Dinge wie Dokumente, Computer und Ähnliches ihren Platz auf Schotterflächen rund um das Camp, in der Hoffnung, dass sie dort vom Feuer verschont blieben.

Die Männer stellten auch die Autos möglichst weit weg vom hohen Gras und den Büschen. Sie retteten alles, was es zu retten gab. In kürzester Zeit danach stand das Strohdach der Küche in Flammen. Zum Glück wurde es sofort gelöscht, weil Männer zur Stelle waren, die zufällig ein paar Kübel Wasser in der Nähe hatten.



Die Wasserleitung zum Camp bestand aus einem oberirdisch verlegten Plastikschlauch, wie in Afrika üblich. Diese Plastikschläuche wurden in einem Höllentempo vom Feuer „aufgefressen“ und schmolzen sofort. Somit gab es binnen Minuten kein Wasser mehr zum Löschen. Die einzigen Werkzeuge, mit denen sie die Ausbreitung des Feuers nun eindämmen konnten, waren große Buschmesser und mit Blättern bewachsene Äste. Bald waren sie von drei Seiten von Feuer und Rauch umzingelt. Die Flammen loderten hoch in den Himmel, der inzwischen grau und braun geworden war. In dem Moment schoss es Hannelore durch den Kopf: „Um Gottes Willen! Hinter dem Inselberg habe ich auch Rauch gesehen!“ Dort befand sich der Airstrip samt Flugzeugen und einigen Tausend Litern Flugbenzin, unter anderem die Reserve für das „Megafllyover“-Projekt. Ihre Vermutung war richtig, dass das Feuer bereits von beiden Seiten des Inselberges unterwegs in Richtung Airstrip war. Wenn beide Buschbrände gleichzeitig auf der anderen Seite des kleinen Berges ankamen, dann war die Piste samt Inventar verloren. Mit Tausenden Litern Sprit in den Fässern als Draufgabe! Dies wäre das eindeutige Aus für den „Megafllyover“. Aufgrund von Hannelores Befürchtungen fuhren sie, Peter und einige Männer auf der Stelle auf die noch vom Feuer verschonte Seite der Landebahn. Sie schoben eilig beide Maschinen in die Mitte der Sandpiste und hofften, dass die Flammen und die Hitze sich dort nicht so stark ausbreiten würden und dass der Treibstoff in den Flugzeugtanks nicht explodieren würde. Alle halfen, die über hundert Fässer Flugbenzin ebenfalls dorthin zu rollen. Sie schnitten das Gras um den Landeplatz herum ab und versuchten, noch mehr Schutzraum zu gewinnen beziehungsweise eine Schneise in der Vegetation – ein „fire-break“ – zu schaffen, damit die Flammen nicht über den Airstrip geraten konnten.

Der Kampf gegen das Feuer dauerte schon den ganzen Tag an. Sie waren alle ziemlich erschöpft. Der Instinkt, alles sofort hinzuschmeißen und wegzurennen, musste unterdrückt werden. Es gab außerdem kaum eine Möglichkeit dazu. Die Gefühlspalette an diesem Tag reichte bei Peter zwischen Respekt vor der unbändigen

Kraft der Natur, der Sorge um seine Flugzeuge bis zur tierischen Angst, bei lebendigem Leib geröstet zu werden. Die Hitze war die meiste Zeit unerträglich und brachte den Atem immer wieder zum Stocken. Rauch reizte die Lungen bei jedem Atemzug. Alle behielten ständig den Wind im Auge, bereit zu einem lebensrettenden Sprung, sollte sich die Feuerwand plötzlich durch geänderte Windverhältnisse zu ihnen drehen und nach ihnen greifen. Es war auch etwas Faszinierendes an diesem lebensbedrohlichen Spektakel.

Um Mitternacht konnten sie endlich aufatmen. Die Flugzeuge samt Benzin waren auf dem Airstrip gesichert. Auch das Camp schien außer Gefahr zu sein. Alles drum herum war bereits abgebrannt und die meisten Brände gelöscht. Die Leute kehrten zurück in das Lager, und kurz vor eins in der Nacht fielen auch Peter und Hannelore völlig abgekämpft ins Bett. Ihre Hütte war so wie die anderen vollkommen verrußt und verraucht, man konnte kaum atmen. Das alles störte die beiden jedoch nicht dabei, auf der Stelle einzuschlafen. Doch schon zwei Stunden später, um drei in der Früh, hörten sie – wie aus einer anderen Realität – ein lautes und schlimmer noch, ein nicht verschwindendes Klopfen. Jemand stand vor der Tür und schrie. Innerhalb von Sekunden kehrte Peter vom Schlaf in die Wirklichkeit zurück. Es war Dr. Fay. Er schrie: „Peter! Peter! The fire is at the airstrip!“ Peter sprang auf der Stelle aus dem Bett. Sofort rasten sie zurück zum Airstrip, wo sie die nächsten Stunden wieder verzweifelt gegen das Feuer ankämpften.

Das Buschfeuer wütete insgesamt zwei Tage lang im Camp. Zum Glück konnten sie letztendlich die Flugzeuge und auch alle Fässer mit Spirit retten.

„Warum habt ihr die Flugzeuge nicht rausgeflogen?“, fragten später befreundete Piloten in Europa. – Das wäre einfach nicht mehr möglich gewesen. Wiederkehrendes Feuer war für diese Gegend an und für sich etwas Normales. Das Ausmaß und das Ausbreitungstempo überraschten diesmal jedoch auch die erfahrenen Einheimischen. Als der Wind drehte und sich das Feuer auf die Piste zubewegte... **Fotsetzung folgt im Buch...**



Buschbrand in Niassa, Moçambique.

Rettungsmaßnahme vor dem nahenden Feuer.





Im oberen Teil des Okavango-Deltas, Botswana.

Im Tschad, nach einem überstandenen Sandsturm.





### **[www.buschpilot.at](http://www.buschpilot.at)**

Weitere Informationen zu dem Autor Christoph Barszczewski und zu den Buschpiloten Peter und Hannelore Ragg finden Sie auf dieser Homepage des Buches.

### **[www.aviator.at](http://www.aviator.at)**

Die Fliegerseite aus Österreich inklusive Fliegernews, Berichte, nützliche Ressourcen für Piloten, Fliegerlinks, Fotogalerien sowie Online Flughafen- und Flugplatzverzeichnis Österreichs. Weitere Homepage des Autors.

### **[www.conservationalair.org](http://www.conservationalair.org)**

Homepage der Buschpiloten Peter und Hannelore Ragg: derzeitige Projekte und Aktivitäten rund um die beiden.



**[aviator.at](http://aviator.at)**