

Ready for take-off: Die erste ausgebildete Pilotin Patricia Mawuli, 24, vor einem Flugzeug auf dem Kpong Airfield in Ghana



Die Himmelsstürmerinnen von Ghana

Auf einem Flugfeld am Rande Ghanas will ein Brite Mädchen zu Pilotinnen ausbilden. Eine verrückte Idee, sagen die Leute. Aber Jonathan Porter gelingt, woran herkömmliche Entwicklungshilfe so oft scheitert: Menschen dauerhaft auf eigene Füße zu stellen

Von Christian Putsch

A

Alles vibriert. So sehr, als würde sich auch die letzte Schraube dieses Fliegers lösen. Zitternd wandert der Zeiger des Tachometers über die 40-Meilen-Marke. Jeder Grashalm, jedes Steinchen der holprigen Startbahn schickt einen hämischen Gruß in das Cockpit des Flugzeugs. 60 Meilen, immer lauter röhrt der Motor der X-Air Falcon. Der gelbe Flieger mit der spitzen Schnauze wiegt kaum mehr als ein durchschnittliches Motorrad, eng nebeneinander passen gerade so zwei Menschen hinein. Es hat keine Türen, und so drängt der Wind von links und rechts hinein, rüttelt an der Maschine, als wolle er die Pilotin zurechtweisen, auf dem Boden zu bleiben. Ein rauher Befehl. Ein vergeblicher.

Als der Krobo-Berg am Ende der mit Gras bewachsenen Landebahn immer näher kommt, entreißt Patricia Mawuli den Zweisitzer der Schwerkraft. Ihre Augen sind leicht verengt, die Lippen liegen mit leichtem Druck aufeinander, wie immer, wenn sie sich konzentriert. Sie zieht den Steuerknüppel näher zu sich heran, eine langsame, kontrollierte Bewegung. Plötzlich weicht alle Schwere, jede Hektik. Höher und höher schaukelt die Maschine, Meter für Meter. Sekunden oder Minuten vergehen – man vermag das nicht so genau zu sagen –, dann gibt der Berg den Blick auf den riesigen Volta-See frei. Sonnenstrahlen reflektieren im Wasser. Von unten und von oben kommt jetzt das Licht.

Und Patricia, 24 Jahre alt, beginnt zu singen. Sie singt laut, so laut sie kann. „Jimi Tata“ heißt der Gospel-Song, gesungen in Twi, ihrer Muttersprache. Der Lärm von Wind und Motor verschluckt den Schall ihrer Stimme fast völlig. Ihre Gesichtszüge sind nun entspannt. Ein Lächeln, wie es nur sehr glückliche Menschen zustande bekommen.

Manchmal vergisst sie in solchen Momenten, dass der Funk eingeschaltet ist. Unten steht Jonathan Porter, ein kräftiger Kerl, Zehntagebart, lederne Haut. Er trägt Jeans und ein gelbes Poloshirt, seine Uniform, in Ghana kennen sie ihn als „Captain Yaw“. Bewohner eines Dorfes haben ihn einmal so genannt, als er von seiner Vision erzählte, ein Flugfeld aufzubauen und die Einnahmen aus Flugstunden für Medizinlieferungen in den Dschungel oder in Sumpfbereiche zu nutzen. Yaw heißt Donnerstag, es ist der Wochentag seiner Geburt vor 48 Jahren. Sein ghanaischer Name – die Leute respektieren ihn damit als einen der Ihren.

Porter kann sich ein Grinsen nicht verkneifen, als er Patricia's Lied knarzend aus seinem Funkgerät hört, er weiß nicht, ob zum hundertsten oder zweihundertsten Mal. Dann aber wird er wieder ernst. „Fly the plane“, spricht der Brite heiser in sein Funkgerät, flieg' die Maschine. Jenen überflüssig wirkenden Satz, den seine Pilotinnen im Flugzeug alle paar Minuten denken sollen. Eine stete Erinnerung, sich auf nichts anderes als das Fliegen zu konzentrieren. Porter ist streng, obwohl er weiß, dass Patricia auch singend keine Fehler macht.

Jonathan Porter, langjähriger Entwicklungshelfer, steht auf dem Kpong-Flugfeld, das er mit etwas Erspartem und Geliehenem von einigen Flugverrückten aufgebaut hat. Eineinhalb Stunden Fahrt sind es von hier bis zu Ghanas Hauptstadt Accra, der Flughafen liegt inmitten einer Gegend, in der die Zeit langsamer zu vergehen scheint als an den meisten anderen Orten dieser Welt. Nur ein schiefes Schild steht am Straßenrand der kaum befahrenen Landstraße: „Kpong Airfield“. Man kann den staubigen Zugangsweg leicht verpassen.

Dort steht Porter also, auf der sorgfältig gemähten Wiese – der Landebahn – und löst den Blick nicht vom Flugzeug, starrt mit zusammengekniffenen Augen nach oben. Eine Sonnenbrille würde jetzt helfen, aber er sieht die Dinge gerne, wie sie sind. Ungefiltert. Ein paar Meter von ihm entfernt steht ein weiß gestrichenes Holzgerüst, das auf den ersten Blick wie ein Hochsitz aussieht. Es ist der Kontrollturm. In ihm sitzen Emanuella Mawunyo Nyekodzi, 20, Lydia Wetsi, 16, und Juliet Kuruwaa, 22, auch ihre Augen folgen dem Flug der X-Air Falcon.

Auf dem Tisch haben sie eine Satellitenanlage und Messgeräte für Wind, Regenwahrscheinlichkeit und Luftdruck ausbreitet. Die Frauen stammen aus einfachen Verhältnissen, das verbindet sie mit Patricia, der Tochter eines Farmerarbeiters. Aus deutscher Perspektive würde man von bitterer Armut sprechen, die Mädchen sagen, sie seien normal aufgewachsen. Wie man eben auf dem Dorf aufwächst.

Alles andere als normal, und darin sind sich alle einig, ist ihre berufliche Perspektive. In zwei Jahren werden wohl auch sie Pilotinnen sein. Wie Patricia, die Porter zunächst zur Flugzeugmechanikerin und dann zu Ghanas erster Pilotin der zivilen Luftfahrt für Leichtflugzeuge ausgebildet hat. Einmalig in einer Gegend, in der auf überfüllten Märkten längst gebrannte CDs weiblicher US-Stars wie Rihanna oder Alicia Keys ver-



„Warum sollte ich es nicht können?": Lydia Wetsi, 16, ist die jüngste Flugschülerin der Akademie. Ihr rechter Arm ist verkrüppelt



„Wenn du Pilot werden willst, musst du vor allem hart arbeiten": Schülerinnen in Akkra imitieren ein Flugzeug. Sie haben gerade

Fortsetzung von Seite 17

ramscht werden, in der die Erwartungen an die eigenen Frauen aber an eine Zeit vor der Erfindung der Schallplatte erinnern.

Rund 25 Millionen Menschen leben in Ghana. Eine kleine Elite wird von Öl- und Goldeinnahmen reich, in den Städten entwickelt sich langsam eine gut ausgebildete Mittelschicht. Die große Mehrheit auf dem Land lebt aber weiter von dem, was die Natur gibt: Kakaopflanzen, Rinder, Ziegen. Meist sind es die Männer, die allein über Gegenwart und Zukunft ihrer Familien entscheiden.

Im Kontrollturm liegt neben den computerbetriebenen Messgeräten ein Taschenbuch. Ein deutsches Pilotenpaar hat es den Mädchen bei einem Besuch geschenkt, Lydia hat es dreimal gelesen, Juliet sogar viermal. Die Seiten sind verknittert, wie es bei Büchern so ist, die man nur widerwillig aus der Hand legt. „Jonathan Livingston Seagull" (Die Möwe Jonathan) steht auf dem Buchdeckel. Eine Liebeserklärung des amerikanischen Piloten Richard Bach an das Fliegen. An das Leben. An die Freiheit.

Die Sicht ist jetzt klar, der Wind mäßig. Lydia behält die Instrumente im Blick – Zeit für Juliet, sich dem Buch zu widmen. Sie beugt sich über den Tisch, schlägt ihre Lieblingsstelle auf und liest vor. Mitten in der ghanaischen Provinz erzählt ein Mädchen die Geschichte einer Seemöwe, die wegen ihrer Sehnsucht nach dem perfekten Flug den Alltag im Schwarm aufgibt. Die verstoßen wird, hungert, leidet – ihren Traum aber nicht aufgibt. Juliet liest und liest, bis sie zu einem Satz kommt, der die Geschichte dieses Flugfeld besser als jeder andere beschreibt: „Um in Gedankenschnelle zu fliegen, ganz gleich an welchen Ort, musst du schon vor Beginn wissen, dass du bereits dort angekommen bist."

Vor zehn Jahren sagten einige Freunde zu Porter, er sei verrückt. Es war nicht als Scherz gemeint, eher als gut gemeinte Warnung. Sie hielten es für ausgeschlossen, dass er das Projekt verwirklichen würde, von dem er seit Tagen sprach. Ein Flugfeld in Ghana? Unmöglich. Porter bestärkte das. Ideen, für die ihn die Leute als verrückt bezeichneten, waren meistens die

„Ich muss herausfinden, was ich in der Luft kann und was nicht, das ist alles. Ich muss es einfach wissen"

(aus: „Die Möwe Jonathan" von Richard Bach)

„Immer wieder sagte Sullivan: ‚Versuchen wir es noch einmal, versuchen wir es noch einmal.' Und endlich sagte er: ‚Gut'"

(aus: „Die Möwe Jonathan" von Richard Bach)

richtigen und besten in seinem Leben gewesen. Vor acht Jahren half er auf dem Feld selbst dabei, die Bäume rauszureißen, um Platz für die 300 Meter lange Startbahn zu schaffen. Das Gras musste damals noch mit Sichel von Hand geschnitten werden. Vor sieben Jahren startete dann das erste Flugzeug. Porter rief seine Freunde an. Er spürte ein wenig Genugtuung. Als er dann vorhatte, junge ghanaische Frauen zu Pilotinnen auszubilden, warnten die Zweifler wieder, nicht mehr ganz so laut, aber deutlich. „Wann immer ich den nächsten Schritt gehe, erzählen mir Leute, es sei unmöglich", sagt Porter. „Dann entgegne ich: Du hast mir doch beim letzten Mal schon gesagt, das funktioniert nicht. Mensch, fällt dir was auf?"

Jonathan Porter gehört zu einer immer größer werdenden Zahl von Sozialunternehmern in Afrika, die vielleicht wirklich ein bisschen verrückt sein müssen. Oder zumindest anders denken müssen als Generationen Europäer und Amerikaner, die vor allem gelernt haben, Afrika zu bemitleiden. Sie sind es leid, über die chronisch unterfinanzierte Entwicklungshilfe der Industriestaaten zu jammern. Sie wollen nicht länger auf die Initiative von oft mehr, manchmal aber auch weniger überlasteten Hilfsorganisationen warten. Und ihre Zeit nicht damit verschwenden, über korrupte Politiker zu klagen. Sie bauen Unternehmen in Entwicklungsländern zur Bewältigung sozialer Probleme auf – und damit ganz nebenbei Existenzen. Sie helfen Menschen, dauerhaft auf eigenen Füßen zu stehen.

Moses Kizza MUSAAZI aus Uganda ist einer dieser Verrückten. Er erkannte, dass viele Mädchen während ihrer Periode nicht zur Schule gingen, weil es in der Gegend keine erschwinglichen Damenbinden gab. MUSAAZI entwickelte „Maka-Pads", ein äußerst saugfähiges Produkt aus der in Uganda im Überfluss vorhandenen Papyruspflanze. Es kostet nur einen Bruchteil eines handelsüblichen Tampons und wird mit teilweise improvisierten Maschinen hergestellt. Aber von Ugandern. Mit Erfolg.

Oder der Kenianer NDIRA NYAGA. Er gründete die Green-Power-Initiative, um eine der wichtigsten und emotionalsten Herausforderungen Afrikas anzugehen: den Mangel an Strom. Elektrizität ist Voraussetzung für Entwicklung, doch auch im Jahr 2012 hat nur jeder vierte Afrikaner zu Hause Zugang zu Strom, in Kenia ist es sogar nur jeder sechste. NYAGA, der selbst ohne direkten Zugang zu Strom aufwuchs, hat ein Netzwerk aus Experten zusammengestellt, das Gemeinden befähigt, kleine Wasserkraftwerke kostengünstig zu bauen. Die Finanzierung und Instandhaltung trägt die Gemeinde zu großen Teilen selbst. Dafür gehört ihr aber das Wasserkraftwerk. Durch den Vertrieb des Stroms rentiert sich die Investition.

Ebenfalls in Kenia überlegte der Däne Anders Wilhelmson, wie das Problem der mangelnden Hygiene in Flüchtlingslagern und Elendsvierteln zu lösen sein könnte – der Ursache von unzähligen Todesfällen. Er stellt nun Einmaltoiletten her. „Peepoo" wird das zehn Gramm wiegende Tütensystem genannt. Es kann einfach entsorgt werden, das Material ist ökologisch rasch abbaubar, aber erst, wenn die schädlichen Bakterien in dem Material abgestorben sind.

Man könnte leicht viele weitere Beispiele aufzählen. „Es gibt inzwischen Tausende innovative Social Entrepreneurs, mehr denn je", sagt Michael Vollmann, Projektleiter bei Ashoka International, der weltweit größten Organisation zur Förderung herausragender Sozialunternehmer. Sie könnten die Entwicklungszusammenarbeit nicht ersetzen und dürften nicht als Ausrede für die weit verfehlten Zusagen für Zahlungen missbraucht werden, sagt Vollmann. Auch Deutschland etwa wird das Millenniumsziel, bis zum Jahr 2015 mindestens 0,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts in Entwicklungshilfe zu investieren, deutlich verpassen. Derzeit sind es nach Angaben der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung nicht einmal 0,4 Prozent.

Aber: Der Wert der Sozialunternehmer werde unterschätzt, sagt Vollmann. „Sie bieten selbst in entlegenen Regionen einen reichhaltigen Werkzeugkasten an Ideen. Dieses Potenzial ha-

ben noch viel zu wenige Akteure erkannt." Ashoka ist in 72 Ländern aktiv und unterstützt mehr als 3000 Sozialunternehmer mit Stipendien und Beratung, vor allem aber der Verbreitung ihrer Idee. Denn viele teilen ihr Wissen, das wichtigste Kapital kommerzieller Unternehmen, im Internet. Kostenfrei. Sie hoffen, dass ihre Idee in anderen Gegenden mit ähnlichen Problemen kopiert wird. Und sie versuchen, Lösungen zu institutionalisieren: MUSAAZI, der Gründer der MakaPads, hat in Uganda erfolgreich Lobbyarbeit geleistet und bei den Behörden erwirkt, dass in immer mehr Schulen subventionierte Damenbinden geliefert werden.

Zum übergreifenden Erfolg der Sozialunternehmer gebe es noch wenig empirische Studien, sagt Markus Beckmann, Professor für Social Entrepreneurship an der Universität Lüneburg. „Für die Erwartung, dass dieses Instrument eine sinnvolle und wichtige Ergänzung zu bestehenden Maßnahmen darstellt, gibt es aber viele Gründe, wie das dezentrale Ausprobieren neuer Lösungen und das Experimentieren mit Business-Modellen, die unabhängiger von externen Ressourcen sind als konventionelle." Der Diskurs über dieses Potenzial werde interessanterweise oft aus Entwicklungsländern in Industrienationen gebracht, wo es ebenfalls Bedarf an gemeinnützigen Geschäftsideen gebe.

Der Tag, an dem der Brite Jonathan Porter sich endgültig dazu entschloss, die Dinge selbst in die Hand zu nehmen, war ein Freitag. Der 24. März 2006, ein drückend schwüler Tag. Sein Sohn Matthew betrieb eine Farm, er war am Donnerstag nach Accra gefahren, um einige Erdproben für die nächste Saat im Labor analysieren zu lassen. Er übernachtete in der Hauptstadt, am Freitagmorgen wollte er dann zu Porters Flugfeld fahren. „Hi Dad, ich bin kurz hinter Tema, wir sehen uns in 30 Minuten", schrieb er per SMS. Zwei Stunden später war Matthew noch immer nicht in Kpong. Das Handy war aus. Porter spürte, dass etwas passiert war, und fuhr los, auf die Landstraße in Richtung Accra.

Als der Brite an der Unfallstelle ankam und ausstieg, fiel ihm zuerst das Heck eines Kleinbusses auf. Ein Aufkleber mit den Worten „Don't rush" – dränge nicht – war auf die intakte gebliebene Rückseite geklebt. Ein paar Schritte, dann sah er die Überreste von Matthews Auto. Es hatte sich regelrecht um die Motorhaube des Busses gewickelt. Auf der Straße hatten sich Öl und Blut vermischt. Unmöglich, dass Matthew das überlebt hat, war das Erste, was Porter durch den Kopf ging, als er sich von dem ersten Schock erholt hatte. Chaos. Menschen liefen durcheinander, Autos suchten, sich an der Unfallstelle vorbeizuschlingeln. Es dauerte über eine Stunde, bis Porter die Information bekam, dass die Leichen und Verletzten ins nahe gelegene Akusa-Krankenhaus gebracht worden seien. Benommen stieg der Entwicklungshelfer in sein Auto. Auf der Fahrt zum Krankenhaus erinnerte er sich an die schönen und die traurigen Momente in Matthews Leben. Es war ein gutes Leben, dachte Porter, Tränen in den Augen. Ein viel zu kurzes.

Vor dem Gebäude lagen fünf Leichen, von Tüchern verdeckt. Porter hob den Stoff leicht an, schaute nur auf die Haare – keine glatten Haare, und Matthew hatte glatte Haare. Porter lief in das Gebäude. Auf einem Bett in einer Ecke des Saales lag sein Sohn, schwer verletzt. Er hatte versucht, dem ins Schleudern geratenen Bus auszuweichen. Vergeblich. Mit rund 80 Stundenkilometern prallten die Fahrzeuge aufeinander. Matthew wurde aus dem Auto geschleudert. Das Bremspedal zertrümmerte seinen rechten Knöchel. Bevor er das Bewusstsein verlor, hatte er noch seinen linken Arm und das linke Bein gesehen: Ellen- und Schienbeinknochen ragten offen aus den Wunden hervor.

Ein Arzt führte Porter zu seinem Sohn. „Was soll ich machen?", fragte er. „Ich habe noch nie einen Menschen mit so vielen Verletzungen gesehen, der noch am Leben ist." In der winzigen Station arbeiteten fleißige Mediziner. Doch es mangelte schon am Verbandszeug, wie oft in Afrika, immer noch. Innerhalb weniger Stunden organisierte der Entwicklungshel-



Sie gehören zu den ersten Pilotinnen Ghanas: Patricia Mawuli, 24, Lydia Wetsi, 16, Juliet Kuruwaa, 22, und Emmanuella Mawunyo Nyekodzi, 20 (von links nach rechts)

CHRISTIAN FOTSCHE (4)



einen Vortrag der angehenden Fliegerinnen gehört. Er wirkte offenbar inspirierend



Kein Licht, keine Wahlstimme: Dieser traditionelle Führer in einem Dorf nahe dem Flugfeld wartet seit Jahrzehnten auf Stromleitungen

fer den Transport in das Militärkrankenhaus in Accra. Einige Tage später wurde Matthew in ein Krankenhaus in England geflogen. Vier Chirurgen operierten ihn fast neun Stunden lang. Wochen verbrachte der damals 21-Jährige auf der Intensivstation. Irgendwann sagte er zum Vater, der neben seinem Bett ausharrte: „Dad, wir können nicht auf Hilfsorganisationen warten, um die Menschen auf dem Land zu erreichen. Wir müssen es selbst tun.“

Seit vier Jahren lebte der Ingenieur und Pilot damals mit seiner Frau in Ghana, wo er schon während der 90er-Jahre an Computersystemen für Flughäfen und Regierung mitgearbeitet hatte. Porter hatte in England und Frankreich Dutzende Kleinflugzeuge zusammengeschraubt, er war diesmal mit dem Ziel zurückgekehrt, auch die brachliegende Leichtflugzeugbranche wiederzubeleben. Er hatte seinen eigenen Zweisitzer in einem Container nach Ghana geschifft. Es sollte der Anfang einer kleinen Flotte für humanitäre Einsätze sein.

Denn nur zu oft war er als Entwicklungshelfer regelrecht verzweifelt, weil er Gemeinden ohne Zufahrtswege nicht erreichen konnte, besonders während der Regenzeit. Im Auftrag der Baptistischen Mission flog Porter mit einer Cessna 180, doch die fiel bei Defekten oft wochenlang aus. Die meisten Hilfsorganisationen benutzen ausschließlich Flugzeuge mit einem „Certificate of Airworthiness“, einer Art Flugzeug-TÜV, der den Einsatz von Originalteilen bei Reparaturen vorschreibt. Buschtütleien verboten.

Es gibt viele Hilfsorganisationen in Westafrika, die von dem politisch stabilen Ghana aus agieren – Porter war sich sicher, dass die Nachfrage nach einem Flugfeld inklusive Werkstatt gewaltig sein musste. Doch zu dem Zeitpunkt von Matthews Unfall plagten ihn Zweifel. Nur zögerlich hatten die Organisationen Interesse signalisiert. Gleichzeitig beanspruchten einige Dorfbewohner das von Porter gepachtete Land, auf dem er die Firma WAASPS (West African Aviation Solutions Proposal) gegründet hatte.

Wieder und wieder traf sich Porter mit den Wortführern der umliegenden Dörfer. Diese Kontakte zahlten sich aus, als eines Tages Dutzende Männer mit Pistolen und Macheten auftauchten. Einer schoss in die Luft. Porter tat, was er immer bei Problemen tat: Er ging auf sie zu und begann zu reden. Auf Twi, er spricht zumindest ein paar Brocken der Sprache. Quälend lange 30 Minuten vergingen, dann kamen zwei Männer hinzu, die Porter von vorangegangenen Gesprächen kannte. Nun schaffte er es endlich, dass die Waffen in Taschen verschwanden. Im Sitzen wurde weiterverhandelt.

Die bewaffneten Männer behaupteten, sie hätten früher einmal auf dem Land gejagt und Landwirtschaft betrieben. Es sei ihres. Porter lagen alle verfügbaren Unterlagen der vergangenen Jahrzehnte über das Land vor. Er konnte beweisen, dass er das Land rechtmäßig nutzte. Immer wieder traf er sich mit Vertretern der Dörfer. Es dauerte Wochen, bis er sie von dem Nutzen des Flugfeldes überzeugt hatte und beide Seiten eine entsprechende Vereinbarung unterschrieben. Sicher aber fühlte er sich noch immer nicht. Und dann drohte ihm Matthews Unfall die letzte Kraft zu entziehen. Doch das Gegenteil war der Fall.

Oben, in 600 Meter Höhe, hat Patricia aufgehört zu singen. Langsam zieht sie das Steuer nach links. Die Maschine kippt ein wenig, und der Osoduku-Berg im Osten verschwindet langsam aus dem Blickfeld. Das glitzernde Wasser des Volta-Stausees blendet jetzt regelrecht, der Anblick raubt einem den Atem. Halb Ghana wird von seinen Ausläufern durchzogen, mit rund 8500 Quadratkilometern bedeckt er die neunfache Fläche Berlins. Sie fliegt über kleine Dörfer und Fischerkähne. Von oben wirkt alles friedlicher, fern wirken die Probleme am Boden. Das Wasser fließt zu wenig, in ihm wuchern Seegräser, ein idealer Nährboden für Bakterien, schädliche Schnecken und Mücken. Die Gegend hat hohe Malaria-Infektionsraten, hinzu kommen gefährliche Wurmkrankheiten wie Bilharziose. Immer wieder hat Patricia Ärzte in Amphibienflugzeugen hier-

hin geflogen. Man kann über die Zahl der so geretteten Leben nur spekulieren. Patricia sagt: „Wir tun, was wir können.“

Von hier oben wird deutlich, wie undurchdringlich während der Regenzeit die nicht schlammigen Zufahrtswege sein müssen. Patricia öffnet eine Luke von der Größe eines Schuhkartons unter ihren Füßen. Mit einem selbst entwickelten Fallschirmsystem hat sie unzählige Flugblätter und dringend benötigte Medizin über Gegenden wie dieser abgeworfen. Verpackt in abgesägten Plastikflaschen.

Die junge Frau liebt das Fliegen. Tausende Kilometer ist sie über dem satten Grün des Dschungels geschwebt, der weißen Wand aus Gischt des Stausees, dem Grau der Berge. Im Regen, vor den mächtigen Wolken aufziehender Stürme, dem warmen Orange der untergehenden Sonne. Passiert ist nie etwas. Patricia bereitet sich akribisch vor, kontrolliert vor dem Start alle Funktionen, jeden Faktor, der über Leben und Tod entscheiden kann.

Manchmal habe sie das Gefühl, sie könne mit Flugzeugen besser umgehen als mit Menschen, sagt sie. Sie sorgt sich um die Maschinen, als seien es eigene Kinder, und Patricia ist sich sicher, dass sie nur deshalb immer wieder sicher zurückgekehrt ist. Sie wohnt in einem kleinen Steinhaus direkt neben der Startbahn, vom Fenster aus kann sie die Flugzeuge im Hangar sehen. Morgens klingelt der Wecker um 5.30 Uhr, und sie schaut als Erstes zum Fenster hinaus, um zu prüfen, ob die Flugzeuge in Ordnung sind. Aber die junge Pilotin fliegt eben nicht allein des Fliegens wegen.

Niemand, das sagen alle, landet besser als Patricia. Es gibt diese Übung, bei der die Räder die Grashalme, aber nicht den Boden berühren dürfen, bevor der Pilot wieder hochzieht. Patricia schafft das in Serie. Jetzt spricht sie per Funk das Landemanöver mit Porter und den Flugschülerinnen ab, ihre Gesichtszüge werden wieder ein wenig ernster, härter. Routiniert legt sie einige Schalter am Armaturenbrett um. Erst jetzt fallen ihre Fingernägel auf – sie sind sorgfältig gefeilt und knallrot lackiert. Am Boden trägt sie meistens ein einfaches T-Shirt, in der Werkstatt auch schon einmal einen Blaumann. Die Fingernägel sind das einzige Element weiblicher Eitelkeit, dem sie in ihrem anstrengenden Alltag Raum lässt.

„Turning final to land“, spricht sie ins Mikrofon, die immer gleichen Worte vor einer Landung. Juliet antwortet aus dem Kontrollturm: „Windgeschwindigkeit 22 Meilen, Landebahn frei, Genehmigung erteilt.“ Das Revier ist windig, Patricia hat von der ersten Flugstunde an gelernt, in Bedingungen zu fliegen, die in Europa oder den USA als ungeeignet gelten würden. Immer wieder wechselt der Wind inzwischen die Richtung, doch Patricia scheint das schon einige Sekunden vorher zu wissen. Mit winzigen Bewegungen am Steuerknüppel gleicht sie die Kräfte aus. Kaum schaukelnd nähert sich das Flugzeug der Landebahn, dann setzen die Räder auf. Ein leichter Stoß, mehr nicht, dann rollt die Maschine aus.

Es ist nicht ganz klar, ob Patricia der beste Beleg für den Erfolg des Unternehmens ist oder ob sie nicht vielmehr einer der wichtigsten Gründe dafür ist. Sie stammt aus Mepe, einem kleinen Fischerdorf in der Nähe der Landebahn. Vor fünf Jahren traf sie Porter zum ersten Mal. Es waren Schulferien, und Patricia sammelte Holz, das die Eltern verkauften. 18 Jahre alt war sie damals, eine Zeit lang wollte sie Journalistin werden, gerne auch Soldatin. Doch die Eltern schickten ihre Tochter auf eine Schule für Hauswirtschaft.

Sie sah die Flugzeuge von Porter nicht zum ersten Mal, an diesem Tag aber ließ der Brite Landeanflüge üben. Dutzende Male senkte sein Schüler die Maschine hinab, einmal flog die Maschine nur wenige Meter über Patricia hinweg. Erschrocken, aber gleichzeitig fasziniert kauerte das Mädchen hinter einem Baumstamm. Sie folgte dem Flugzeug, fragte Passanten nach dem Weg zur Landebahn. Schließlich fand sie das Flugfeld, wo sie den verdutzten Porter anfuhr: „Seid ihr verrückt?“

Fortsetzung auf Seite 20

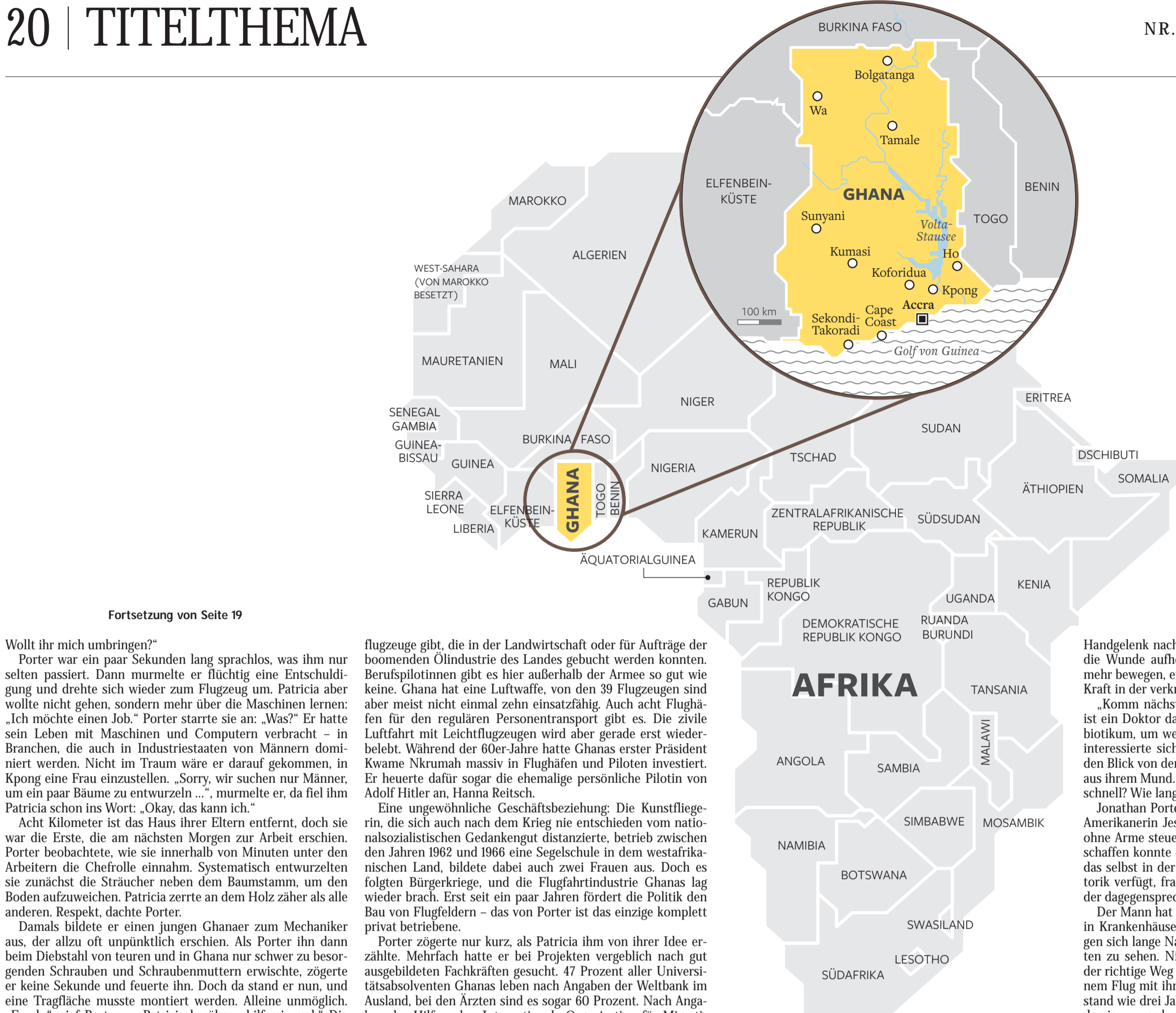
ANZEIGE

CORUM
LA CHAUX-DE-FONDS · SUISSE

GOLDEN BRIDGE AUTOMATIC

Stabwerk mit linearem automatischem Aufzug, Gehäuse aus 18 Karat Rotgold, Seiten und Boden mit Saphirglas ausgefasst. Das erste CORUM-Stabwerk mit automatischem Aufzug und gravierten goldenen Brücken.

Informationen: Tel: +49(0)211-130 639-0 – Fax: +49(0)211-130 639-55 – E-Mail: Info@corum-watches.de
www.corum.ch



Fortsetzung von Seite 19

Wollt ihr mich umbringen?"

Porter war ein paar Sekunden lang sprachlos, was ihm nur selten passiert. Dann murmelte er flüchtig eine Entschuldigung und drehte sich wieder zum Flugzeug um. Patricia aber wollte nicht gehen, sondern mehr über die Maschinen lernen: „Ich möchte einen Job.“ Porter starrte sie an: „Was?“ Er hatte sein Leben mit Maschinen und Computern verbracht – in Kpong eine Frau einzustellen. „Sorry, wir suchen nur Männer, um ein paar Bäume zu entwurzeln ...“, murmelte er, da fiel ihm Patricia schon ins Wort: „Okay, das kann ich.“

Acht Kilometer ist das Haus ihrer Eltern entfernt, doch sie war die Erste, die am nächsten Morgen zur Arbeit erschien. Porter beobachtete, wie sie innerhalb von Minuten unter den Arbeitern die Chefrolle einnahm. Systematisch entwurzeln sie zunächst die Sträucher neben dem Baumstamm, um den Boden aufzuweichen. Patricia zerrte an dem Holz zäher als alle anderen. Respekt, dachte Porter.

Damals bildete er einen jungen Ghanaer zum Mechaniker aus, der allzu oft unpünktlich erschien. Als Porter ihn dann beim Diebstahl von teuren und in Ghana nur schwer zu besorgenden Schrauben und Schraubenmuttern erwischte, zögerte er keine Sekunde und feuerte ihn. Doch da stand er nun, und eine Tragfläche musste montiert werden. Alleine unmöglich. „Ey, du“, rief Porter zu Patricia herüber, „hilf mir mal.“ Die Frau kam herüber und balancierte den Flügel aus. Sie beobachtete jeden Handgriff von Porter, wie sie es oft in den vergangenen Wochen getan hatte. Ohne Anweisung griff sie nach einem Schraubenzieher und setzte die gleichen Schrauben ein, die der überraschte Ingenieur auf der anderen Seite eingesetzt hatte. „Hast du schon einmal an Traktoren rumgeschraubt, oder warum kannst du das?“ „Nein, ich habe einfach zugehört.“

Es war der letzte Tag, an dem das Mädchen an Baumstämmen rumzerrte. An dem sie darüber nachdachte, in die Hauswirtschaftsschule zurückzukehren. Patricia übernahm die frei gewordene Stelle in der Werkstatt. Porter hatte nie einen Menschen mit einem derart schnellen Auffassungsvermögen getroffen. Nur wenige Wochen vergingen bis zum Start ihrer Pilotenausbildung, die Porter ihr kostenlos anbot. Nur ein Jahr später gehörte Patricia zu den jüngsten Pilotinnen Afrikas.

Jonathan Porter sitzt in seinem Büro, einem einfachen Bau am Rande des Flugfeldes. Es ist sehr ordentlich. Auf den Tischen stehen Laptops, Bildschirme und Funkgeräte. Überall sind Kabel, sorgsam verlegt. An eine Wand hat er ausgedruckte Wetterberichte und Flugpläne gepinnt, daneben ein paar Artikel von ghanaischen Zeitungen über die Flugschule. In den Bücherregalen gegenüber reihen sich wohlsortiert ganze Jahrgänge von Luftfahrtmagazinen. Ventilatoren rotieren tapfer gegen die Hitze an. Man hört das Brummen der Generatoren, die nebenan in einem kleinen Schuppen den Strom des Buschflughafens produzieren. Der Soundtrack des Alltags. „Mein Wohnzimmer“, sagt Porter lächelnd. In dem 40 Quadratmeter großen Raum lehrt, navigiert, plant und träumt er.

Fünf Jahre sind seit dem Tag vergangen, als Patricia plötzlich auf der Startbahn stand. Sechs seit dem Unfall des Sohnes. Es dauerte über ein Jahr, bis Matthew die Arbeit auf der Farm, wo er Meerrettichpflanzen anbaute, wieder aufnehmen konnte. Die Aufträge von Hilfsorganisationen blieben aus, aber die Porters haben „Medicine on the Move“ (Medizin in Bewegung) trotzdem gegründet. „Ich bringe vielen Geschäftsleuten das Fliegen bei. Sie sagen mir, ich müsse erst wissen, woher ich das Geld für so eine Unternehmung bekomme. So funktioniert nun einmal Wirtschaft“, sagt Porter. „Wenn das aber bedeutet, dass Chancen ungenutzt bleiben, dann hat die Wirtschaft ganz einfach einmal nicht recht.“ Er hatte einfach angefangen, obwohl das Geld knapp war.

Mit den Einnahmen aus Flugstunden für wohlhabende Ghanaer und Ausländer fliegen er und seine Pilotinnen zu Behandlungen in entlegene Gegenden, halten auf staubigen Dorfplätzen Vorträge zu Hygiene oder werfen mit den Miniaturfallschirmen Flugblätter und Medizin über unzugänglichen Dörfern ab. Ein Tropfen auf den heißen Stein, sagen Zyniker. Immerhin, findet Porter. Und er arbeitet daran, dass es viele Tropfen werden. Jeden Tag, 18 Stunden lang.

Ob er stolz auf das Erreichte ist? Porter überlegt einen Moment lang. Seine Frau hat sich inzwischen von ihm getrennt. Sie plagte das Heimweh, aber er wollte nicht mit ihr zurück nach England gehen. Porter weiß, dass er wegen dieses Flugfeldes auch Menschen verletzt hat. „Jeder Tag ist eine neue Herausforderung“, sagt er dann. „Wir sind daran gewöhnt, uns auf die Gegenwart zu konzentrieren.“ Der Blick wandert wieder auf den Bildschirm, Angebote für preisgünstigen Beton prüfen, die neue Lagerhalle muss endlich fertiggestellt werden. Dann blickt er noch einmal auf und sagt: „Auf die Mädchen bin ich stolz. Wie könnte ich nicht stolz sein?“

Patricia hatte die Idee zu der Flugschule für Mädchen. Wenn sie das schaffen konnte, dann andere Frauen auch. Niemand würde hier lernen, eine Boeing 737 zu fliegen. Aber sie hatte längst erkannt, dass es in Ghana zu wenige Piloten für Klein-

flugzeuge gibt, die in der Landwirtschaft oder für Aufträge der boomenden Ölindustrie des Landes gebucht werden konnten. Berufspilotinnen gibt es hier außerhalb der Armee so gut wie keine. Ghana hat eine Luftwaffe, von den 39 Flugzeugen sind aber meist nicht einmal zehn einsatzfähig. Auch acht Flughäfen für den regulären Personentransport gibt es. Die zivile Luftfahrt mit Leichtflugzeugen wird aber gerade erst wiederbelebt. Während der 60er-Jahre hatte Ghanas erster Präsident Kwame Nkrumah massiv in Flughäfen und Piloten investiert. Er heuerte dafür sogar die ehemalige persönliche Pilotin von Adolf Hitler an, Hanna Reitsch.

Eine ungewöhnliche Geschäftsbeziehung: Die Kunstfliegerin, die sich auch nach dem Krieg nie entschieden vom nationalsozialistischen Gedankengut distanzierte, betrieb zwischen den Jahren 1962 und 1966 eine Segelschule in dem westafrikanischen Land, bildete dabei auch zwei Frauen aus. Doch es folgten Bürgerkriege, und die Flugschule Ghanas lag wieder brach. Erst seit ein paar Jahren fördert die Politik den Bau von Flugfeldern – das von Porter ist das einzige komplett privat betriebene.

Porter zögerte nur kurz, als Patricia ihm von ihrer Idee erzählte. Mehrfach hatte er bei Projekten vergeblich nach gut ausgebildeten Fachkräften gesucht. 47 Prozent aller Universitätsabsolventen Ghanas leben nach Angaben der Weltbank im Ausland, bei den Ärzten sind es sogar 60 Prozent. Nach Angaben des Hilfswerks „Internationale Organisation für Migration“ (IOM) sind 40 Prozent der Universitätsstellen vakant, an höheren technischen Lehranstalten bleiben sogar zwei von drei Dozentenstellen unbesetzt. Ghana ist so stark wie kaum ein anderes Land vom Brain-Drain betroffen, der Abwanderung der intellektuellen Elite in Richtung Industrienationen.

„Wenn du in eine Frau investierst, investierst du in die Gemeinschaft“, sagt Porter. Die meisten Männer stünden dagegen sozial unter dem Druck, nach einer hochwertigen Ausbildung ins Ausland zu gehen, wo sie ein Vielfaches verdienen wollten. Und wenn eines Tages doch nicht mehr, würde sie mit ihrer Qualifikation reichlich Alternativen haben. Sie will in ihrer Heimat bleiben, unbedingt. Sie will das Land aufbauen. Nicht von außen. Von innen. „Ich bin eine Innenarchitektin Ghanas“, sagt sie. Aber eine reiche nicht.

Porter setzte sich einmal mehr an den kleinen Tisch, an dem er schon so viele Nächte durchgearbeitet hat. Er schrieb Anträge, führte Gespräche mit Ministerien, dann war die AvTech-Akademie, Ghanas erste Flugschule für Frauen, geboren. Zunächst mit zwei Schülerinnen: Emmanuella Nyekodzi, 20, stammt aus der Volta-Region, ihre Mutter ist früh gestorben. Einige Monate vor dem Start der Akademie flog sie zu Hause raus, es hatte einen heftigen Streit mit der Stiefmutter gegeben. Plötzlich, Anfang des Jahres 2010, stand das Mädchen vor dem Büro von Porter, ihre Habseligkeiten in einer kleinen Tasche, die sie auf dem Kopf trug. Porter entschloss sich, ihr eine Chance zu geben. Sie stellte sich bei Aushilfsarbeiten geschickt an, und so bot er ihr die Ausbildung an.

Juliet Kuruwaa stammt aus der Kleinstadt Techimam im Herzen Ghanas. Der Vater ist Bauer, die Mutter Verkäuferin. Als Porter Anfang des Jahres 2010 einen Tag der offenen Tür organisierte, war es dieses zierliche Mädchen mit dem schelmischen Grinsen, das die meisten Fragen stellte. In Techimam haben sie einen Fonds für die talentiertesten Jugendlichen eingerichtet, aus dem sie auch die 22-Jährige unterstützen. Kein Geschenk, eher eine Investition: Eines Tages soll Juliet helfen, in der Stadt das Flugfeld zu betreiben, es wird gerade gebaut.

Eigentlich waren schon zwei Studentinnen eine gewaltige Herausforderung. Doch dann ging Porter auf den Markt des Nachbarortes Agormanya. Die wärmeempfindlichen Mikrofone der Piloten überhitzten sich schnell, Porter wollte aus Stoffen Abdeckungen schneiden. Ein schwächliches Mädchen half seiner Mutter, die Stoffe über Äste zu hängen, die auf dem Markt als Kleiderstangen dienten.

Jonathan stutzte, als er Lydias verküppelten rechten Arm sah. „Was ist passiert“, fragte er. Lydia Wetsi schaute überrascht auf. Sie war es gewöhnt, dass die Leute sie anstarrten. Angesprochen wurde sie dagegen selten. Behinderungen sind in ländlichen Gegenden Afrikas oft ein Tabu. Nicht einmal zehn Prozent aller behinderten Kinder des Kontinents gehen zur Schule – meist aus logistischen Gründen. Nicht selten aber auch, weil die Eltern Schamgefühle haben.

Lydia ging zur Schule, wenn auch nur vier Jahre lang. Sie wollte wenigstens lesen und schreiben lernen, obwohl das Geld der Eltern kaum für Schulgebühren und Bücher reichte. Lydia bekommt oft, was sie möchte. Ihr Lächeln ist entwandert, es strahlt eine Würde aus, über die wohl nur wenige in ihrem Alter verfügen. Das Mädchen versteckt sich nicht, auch jetzt erzählte sie Porter mit leiser Stimme ihre Geschichte. Ein Insekt hatte ihr vor vielen Jahren in den Ellenbogen gestochen. Die Wunde entzündete sich, das Gelenk schwoll an. Ein Krankenhaus gab es in dem Ort damals noch nicht, die Eltern trugen ein Gemisch aus Kräutern und Kuhdung auf. Die Entzündung griff nun auf Muskeln und Knochen über. Lydia ertrug den Schmerz nur dann, wenn sie den Arm anwinkelte und das

„Niemals dürfen Seemöwen aufhören zu schweben oder zu fliegen, niemals dürfen sie absacken“

(aus: „Die Möwe Jonathan“ von Richard Bach)

„Trau' deinen Augen nicht. Was immer sie dir zeigen, es ist nur Begrenztheit. Trau' deinem Verstand, hebe ins Bewusstsein, was in dir ist. Und du wirst wissen und fliegen“

(aus: „Die Möwe Jonathan“ von Richard Bach)

Handgelenk nach unten krümmte. Jahre vergingen, ohne dass die Wunde aufhörte zu nässen. Ihren Arm konnte sie nicht mehr bewegen, er hatte sich versteift. Was blieb, war ein wenig Kraft in der verküppelten Hand.

„Komm nächste Woche zum Flugfeld“, sagte Porter. „dann ist ein Doktor da.“ Und Lydia kam. Der Arzt gab ihr ein Antibiotikum, um wenigstens die Wunde zu schließen. Lydia aber interessierte sich nur am Rande für die Medizin. Sie konnte den Blick von den Flugzeugen nicht lösen, die Fragen schossen aus ihrem Mund. Wie hoch können die Maschinen fliegen? Wie schnell? Wie lange reicht der Treibstoff?

Jonathan Porter seinerseits hatte fasziniert die Karriere der Amerikanerin Jessica Cox verfolgt. Die erste Pilotin der Welt ohne Arme steuert ihr Flugzeug mit den Füßen. Wenn sie das schaffen konnte – warum dann nicht ein Mädchen aus Ghana, das selbst in der behinderten Hand über beachtliche Feinmotorik verfügt, fragte sich Porter, und ihm fiel kein Grund ein, der dagegensprechen würde.

Der Mann hat selbst zwei Jahre seiner Jugend nach Unfällen in Krankenhäusern verbracht, unter seinem Poloshirt verbergen sich lange Narben. Er hat sich angewöhnt, die Möglichkeiten zu sehen. Nicht die Einschränkungen. Das war meistens der richtige Weg für ihn – auch diesmal. Nachdem Lydia bei einem Flug mit ihm ähnlich schnell die Physik des Fliegens verstand wie drei Jahre zuvor Patricia, bot er ihr an, Teil der Akademie zu werden. Das Mädchen vergaß schlagartig, dass es eigentlich Friseurin werden wollte. Sie schrie vor Freude laut auf. Ein zweites Mal, als auch der Vater, ein Farmerbeiter, seine Erlaubnis gab.

Lydia sitzt auf einer Bank vor dem Büro, die Nachmittags-sonne brennt mit Wucht auf das Aluminiumdach. Vor ihr liegt ein Heft mit mathematischen Formeln, sie lernt, solange die Augen offen bleiben. Ob sie es sich so anstrengend vorgestellt hätte? Lydia lächelt und lässt ihren Oberkörper scherzhaft auf den Tisch sinken. „Nein, manchmal bin ich sehr müde, man lernt hier alles auf einmal“, sagt sie. Eine kurzes Schweigen. „Aber das ist gut so.“

Um 5.30 Uhr ist sie aufgestanden, in einem der kleinen Steinhäuser am anderen Ende der Startbahn. Sechs Hütten, angeordnet wie eine winzige Reihenhaussiedlung. Erst vor einem Jahr sind die ersten drei fertig geworden, jedes Mädchen hat hier ein Zimmer. Auch Porter lebt in einem der Häuschen auf nicht einmal 20 Quadratmetern. Das sei mehr als genug, er verbringe nur ein paar Stunden zum Schlafen hier. Vor einigen Wochen nahm sich Porter einen Tag für die Beerdigung von Präsident John Atta Mills frei, die Regierung hatte den angeordnet, es dürfe nicht gearbeitet werden. Sonst arbeitet er an genau zwei Tagen im Jahr nicht: dem Ersten Weihnachtsfeiertag und an Neujahr.

Lydia hat 20 Tage Urlaub im Jahr, dazu einen Tag pro Woche frei. Manchmal vergisst sie den. Sie hat ordentlich mit angepackt, mit den anderen Frauen Hunderte Meter Stromkabel verlegt, beim Zimmern und Mauern geholfen. Gerade sind die letzten Fenster eingesetzt worden, schließlich ziehen in einigen Tagen weitere vier Flugschülerinnen ein. Die Tage sind lang. Die 16-Jährige hilft bei der Montage von Leichtflugzeugen mit zwei bis acht Sitzen, die in der Werkzeughalle zusammenmontiert und verkauft werden – sieben Flugzeuge lautet die stolze Bilanz der Mädchen aus zwei Jahren Arbeit. Immer sicherer wird die Arbeit von Lydia. Ihr Arm wurde inzwischen ein erstes Mal operiert, sie kann einen rechten Winkel zwischen Unter- und Oberarm formen. Porters Mediziner arbeiten gerade an einer Technik, mit dem er über Jahre hinweg behutsam gedehnt werden soll.

Zehn Uhr vergeht, elf Uhr vergeht. Flugzeuge müssen für Kunden betankt und gewartet werden, dann ist Lydia für eine Stunde Fluglotsin, später muss noch Material in der Werkstatt zugeschnitten werden. Oft ist das harte Arbeit – zum Verfluchen harte Arbeit –, aber dann kommen wieder die Tage der eigenen Pilotenausbildung. Des Schwebens. Rund 50.000 Euro würde die Ausbildung kosten, weit mehr, als ein durchschnittlicher Arbeitnehmer in Ghana während seines ganzen Lebens verdient. Porter zahlt Verpflegung, Unterkunft, eine kleine Aufwandsentschädigung – und eben diese Ausbildung, zu der Dutzende Flugstunden gehören. Mit dem gesunden und dem eingeschränkten Arm kann sie die Geräte annähernd so gut bedienen wie die anderen Pilotinnen.

Am nächsten Morgen reist Lydia in ihr Heimatdorf Agormanya. Sie hat ihre Eltern seit Wochen nicht gesehen. Ihre Kirche auch nicht, das stört das gläubige Mädchen fast genauso sehr. Einige Kilometer lang ist die Straße asphaltiert, dann geht es links ab und nur noch im Schrittempo weiter. Schlaglöcher mit der Tiefe von Badewannen begleiten den Weg. Menschen überqueren unvorhergesehen die Straße, Ziegen laufen frei umher. Zerklüftet und staubig werden die roten Pfade, Asphalt gibt es im ganzen Dorf keinen, die zweistelligen Wachstumsraten, mit denen Ghana nach gewaltigen Ölfunden im Jahr 2007 derzeit Schlagzeilen macht, haben hier noch keine Wirkung. Lydia steigt aus, sie bahnt sich ihren Weg durch frische Wäschestücke, die an Leinen zwischen zwei Lehmhütten aufgehängt ist. Beinahe jeder, der ihr entgegenkommt, umarmt sie.

