

Andreas Cestonaro

# Nangwa und das lebendige Buch

10 neue  
Lagerfeuer-  
Geschichten

1. Auflage 2025

© Christliche Schriftenverbreitung, Hückeswagen

Illustrationen: Rahel Dreher

Gestaltung und Satz: guter-eindruck.de

Gesamtherstellung: Brockhaus in Dillenburg

ISBN: 978-3-98838-084-5

[www.csv-verlag.de](http://www.csv-verlag.de)



# Inhalt

1. Nangwa und das lebendige Buch.....	6
2. Unvorhersehbares Ereignis auf Flug BA 009 .....	40
3. Gefahr am Tahquamenon River.....	56
4. Die Reiterin vom Pony-Express.....	80
5. Notruf im Hurrikan.....	100
6. Ein ausgeklügelter Plan.....	118
7. Ehrlich währt am längsten .....	134
8. Entscheidung in der Einsamkeit.....	148
9. Bruchlandung im Dschungel .....	166
10. Aufregung in El Rancho .....	190



## Geschichte

1. Nangwa und das lebendige Buch
2. Unvorhersehbares Ereignis auf Flug BA 009
3. Gefahr am Tahquamenon River
4. Die Reiterin vom Pony-Express
5. Notruf im Hurrikan
6. Ein ausgeklügelter Plan
7. Ehrlich währt am längsten
8. Entscheidung in der Einsamkeit
9. Bruchlandung im Dschungel
10. Aufregung in El Rancho



# 10 Geschichten, 10 Orte auf der Welt

Kontinent	Land	Ort
Asien	China	Tibet
Asien	Indonesien	Kuala Lumpur
Nordamerika	USA	Michigan
Nordamerika	USA	Nebraska
Nordamerika	Haiti	
Nordamerika	USA	Missouri
Europa	Großbritannien	
Europa	Polen	Ermland-Masuren
Südamerika	Bolivien	
Südamerika	Mexiko	Mexiko-Stadt



# Unvorhersehbares Ereignis auf Flug BA 009

**R**oger Greaves kontrolliert die Steuerinstrumente. Er lehnt sich bequem zurück und schaut durch die Windschutzscheibe des Cockpits der Boeing 474-200 nach draußen in die dunkle Nacht.

Es ist der 24. Juni 1982. Vor etwa einer Stunde sind sie in Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias, gestartet und haben den Flug „Speedbird 9“ begonnen.

Das Flugzeug mit dem Namen „City of Edinburgh“ der Fluggesellschaft British Airways steigt immer weiter in den Himmel und wird in kurzer Zeit die angestrebten 37.000 Fuß (11.278 Meter) erreichen.

Die Flugstrecke von London bis zum Endziel Auckland in Neuseeland ist durch einen geplanten Aufenthalt in Kuala Lumpur unterbrochen worden, ein weiterer in Perth in Westaustralien soll folgen.

Kapitän Eric Henry Moody, Flugingenieur Barry Townley-Freeman und Roger Greaves sind gemeinsam mit der zwölköpfigen Kabinencrew zugestiegen, um die erste Mannschaft abzulösen und den zweiten Teil des Fluges BA009 nach Perth zu übernehmen. Die Maschine ist neu betankt und Verpflegungsbedarf nachgeladen worden.

Greaves schaut auf den Autopiloten. Er wendet sich an Kapitän Moody: „Wir haben jetzt die Flughöhe erreicht!“

Dieser nickt kurz, er hat die Verantwortung für den Flug und dieses Detail ist ihm nicht entgangen. Die Wetterbedingungen sind gut, der Flug ist ruhig, die Flughöhe erreicht, der Autopilot arbeitet störungsfrei. Alles gute Voraussetzungen, um das Flugzeug mit 247 Passagieren und 15 Besatzungsmitgliedern sicher ans Ziel zu steuern.

Moody räuspert sich. „Ich geh mal gerade auf Toilette“, brummt er und erhebt sich von seinem Sitz, den vorübergehend Townley-Freeman übernimmt. Der Kapitän weiß, dass er sich auf seinen Copiloten Greaves und seinen Flugingenieur verlassen kann, die jetzt im Cockpit sitzen und alles im Griff haben.

Greaves vernimmt das gleichmäßige Rauschen des Flugzeugs, begleitet vom sonoren Brummen der Triebwerke. Alles deutet darauf hin, dass es ein Tag wie jeder andere im Leben eines Piloten werden wird.

Noch mal wirft er einen aufmerksamen Blick auf die Instrumente. Sie befinden sich etwa 188 Kilometer südlich von Jakarta, der Hauptstadt Indonesiens, über dem Indischen Ozean. Greaves gähnt und schaut auf die Uhr. Es ist 20:40 Uhr Ortszeit. Plötzlich schaut er verwundert auf. Was ist das? Auf der Windschutzscheibe beobachtet er ein seltsames Funkenleuchten. Es sieht aus, als ob Leuchtspur-Munition auf die Scheibe treffen würde. Der Funkenregen ist auf der ganzen Scheibe.

Verblüfft wendet er sich an seinen Kollegen Townley-Freeman: „Barry, was ist das?“

Townley-Freeman zuckt mit den Schultern: „Keine Ahnung, so etwas habe ich auch noch nie gesehen“, entgegnet er.

„Wollen wir Sicherheitsmaßnahmen ergreifen?“

Sein Kollege nickt. Die einzige Erklärung, die sie für diese Erscheinung haben, sind elektrisch geladene Gewitterwolken. Obwohl sie auf dem Wetterradar nichts erkennen können, beschließen die beiden, den Enteisungsvorgang einzuschalten und mit einer Durchsage alle Passagiere dazu aufzufordern, sich hinzusetzen und die Sicherheitsgurte anzulegen.

Währenddessen hat Kapitän Moody die Crew-Toilette erreicht. Da sie besetzt ist, geht er in die untere

Etage der Boeing, wo eine weitere Toilette ist. Als er die Toilette wieder verlässt unterhält er sich kurz mit der Purserin, der ranghöchsten Flugbegleiterin, Sarah Delane-Lea.

Das Gespräch wird jäh unterbrochen, als Stewardess Fiona Wright eilig auf ihn zukommt.

„Eric, komm bitte schnell ins Cockpit, dort gibt es ein Problem!“

Moody eilt die Stufen hinauf und läuft ins Cockpit. Auf dem Weg dorthin bemerkt er Rauchschwaden, die aus den Lüftungsöffnungen am Boden aufsteigen, außerdem stellt er einen eigentümlichen Geruch fest, der ihn an schmorende Kabel von elektrischen Maschinen erinnert. Besorgt erreicht er seine Kollegen, die nur stumm auf den Funkenregen an der Frontscheibe deuten.

Moody ist verblüfft. Er ist seit 18 Jahren täglich als Pilot unterwegs, aber solch eine Erscheinung hat er noch nie gesehen! Er nimmt seinen Platz im Cockpit wieder ein, kontrolliert Instrumente und Wetterradar, stellt aber keine Auffälligkeiten fest! Angestrengt denkt er nach. Woher kann dieser Effekt kommen?

In diesem Moment erreichte ihn ein Telefonat von Delane-Lea aus dem Fahrgastraum: „Eric, die Fahrgäste riechen den beißenden Geruch und werden unruhig. Außerdem melden mehrere Passagiere, dass in den

Triebwerken ein seltsames Leuchten festzustellen ist. Wir versuchen, sie zu beruhigen.“

Moody schaut auf die Uhr. 20:42 Uhr.

In diesem Moment ruft ihm Copilot Greaves zu: „Eric, Triebwerk 4 ist ausgefallen! Es hat einen Flammabriss und läuft nicht mehr!“

Sofort leiten Greaves und Townley-Freeman Gegenmaßnahmen ein. Sie versuchen, das Triebwerk wieder in Gang zu setzen, aber ohne Erfolg. Moody legt sorgenvoll die Stirn in Falten. Zwar hat das Flugzeug vier Triebwerke und ein einziges hat genug Schubkraft, um die Boeing in der Luft zu halten, aber eine schöne Situation ist das trotzdem nicht!

Er hat keine Zeit, länger nachzudenken, denn in diesem Moment meldet Greaves, dass auch Triebwerk zwei ausgefallen ist, nur eine Minute nach dem Ausfall von Triebwerk vier! Doch damit nicht genug. Bevor die Piloten reagieren können, fallen auch noch die Triebwerke eins und drei aus.

Greaves stöhnt auf und sagt fassungslos: „Das darf nicht wahr sein! Alle vier Triebwerke sind ausgefallen!“

Für einen Moment ist es mucksmäuschenstill im Cockpit. Stumm schauen die drei in die dunkle Nacht. Fieberhaft denkt Moody nach: Er weiß, dass

sein Flugzeug bei der aktuellen Geschwindigkeit im Gleitflug alle 15 Kilometer einen Kilometer an Höhe verliert. Das bedeutet bei der aktuellen Flughöhe von 11.278 Metern, dass das Flugzeug nur noch 169 Kilometer weiterfliegen kann und dann am Boden notlanden oder auf dem Meer notwassern muss!

Es ist 20:44 Uhr, als die beiden Piloten der „City of Edinburgh“ eine Alarmmeldung abgeben und dem nächsten Flughafen in Jakarta ihre Luftnotlage melden:

„Jakarta, Jakarta, Mayday, Mayday, Speedbird 9: Alle vier Triebwerke sind ausgefallen!“

Auch die Passagiere im Fahrgastraum haben bemerkt, dass sich ihr Flugzeug in großer Gefahr befindet. Trotzdem bleibt es dort relativ ruhig. Manche Fluggäste resignieren und ergeben sich ihrem Schicksal, andere schreiben noch einen Abschiedsbrief an ihre Angehörigen, wie Passagier Charles Capewell, der mit seinen beiden zehn- und siebenjährigen Söhnen Chase und Stephen im Fahrgastraum sitzt. Er schreibt einen letzten kurzen Brief an seine Frau, damit sie weiß, dass er und die Jungen in den letzten Minuten ihres Lebens an sie gedacht haben.

Einige wenige Fluggäste haben noch Hoffnung: Sie beten! Inmitten der für sie ausweglosen Situation suchen sie Hilfe bei Jesus Christus. Niemand sonst kann jetzt

helfen, das ist ihnen völlig klar. Stumm steigen ihre Gebete hinauf zu dem, der auch das sprachlose Schreien der Menschen versteht, davon Kenntnis nimmt und darauf antwortet.

Die Situation verschlimmert sich weiter. Plötzlich fällt der Kabinendruck ab, weil mit den Triebwerken auch die Stromversorgung ausgefallen ist. Sauerstoffmasken kommen aus der Decke und die Passagiere werden angewiesen, diese aufzusetzen.

Danach beginnt die Besatzung, die Masken anzulegen. Als Roger Greaves seine Maske nach unten zieht, fällt sie ihm in der Hand auseinander. Entsetzt stellt er fest, dass der Schlauch für die Luftzufuhr abgerissen ist. Einen Ersatz gibt es nicht!

Kapitän Moody realisiert sofort, dass er eine wichtige Entscheidung treffen muss: Soll er das Flugzeug weiterhin so langsam wie möglich sinken lassen, oder den Sinkflug beschleunigen, damit sein Copilot wieder Luft zum Atmen bekommt? Er entscheidet sich für die zweite Möglichkeit und steuert die Maschine stärker nach unten.

Nun ist der Zeitpunkt gekommen, an dem er die Flugzeuginsassen über die gefährliche Situation informieren muss. Er macht eine Durchsage an alle Passagiere, die als Meisterleistung der Untertreibung in die Luftfahrtgeschichte eingehen wird:

„Meine Damen und Herren, hier spricht ihr Kapitän Moody. Wir haben ein kleines Problem. Alle vier Triebwerke sind ausgefallen. Wir geben unser Äußerstes, um sie wieder zu starten. Ich vertraue darauf, dass Sie nicht allzu beunruhigt sind!“

Moody weiß, dass das Leben aller Passagiere und Besatzungsmitglieder davon abhängt, dass er und seine Crew die richtigen Maßnahmen ergreifen. Für einen Moment denkt er über die schrecklichen Folgen nach, die eine Notlandung auf dem Meer haben wird. Er erinnert sich an seinen Vater, der ihn öfters als Kind zum Pier von Hythe (Südengland) mitgenommen hat, um die Landung der Flugboote zu beobachten. Schon damals hat er gelernt, dass die Flugboote nur tagsüber fliegen, weil es in der Nacht schwierig ist, die Höhe über Wasser zu bestimmen.

Moody seufzt. Mit Grauen denkt er daran, dass er in wenigen Minuten die große Boeing 747 bei Dunkelheit im Indischen Ozean notlanden muss! Etwas, das es noch nie gegeben hat. Noch nie musste ein solch großes Flugzeug auf dem Wasser notlanden, erst recht nicht in der Nacht! Kann das überhaupt funktionieren? Oder wird das Flugzeug zerschellen und das weiße Meer ihr gemeinsames Grab werden?

In seinem Kopf spielt sich in gewisser Weise ab, was die Bibel in Psalm 107 beschreibt:

„Sie fahren hinauf zum Himmel, sinken hinab in die Tiefen; es zerschmilzt in der Not ihre Seele. Sie taumeln und schwanken wie ein Betrunkener, und zunichte wird all ihre Weisheit“ (Vers 26 und 27).

Doch was Moody nicht weiß: Mehrere Passagiere beten intensiv und flehen zu Gott um Rettung aus dieser ausweglosen Situation. Genau wie damals, als über Gottes Volk geschrieben wurde: „Dann schreien sie zu dem HERRN in ihrer Bedrängnis“ (Psalm 107,19), bitten sie eindringlich um Hilfe aus größter Not, in der Hoffnung, dass auch der zweite Teil des Satzes in Erfüllung gehen möge: „und er führt sie heraus aus ihren Drangsalen.“

Eric Moody bekommt in seinem Cockpit nichts davon mit. Trotzdem werden seine trüben Gedanken durch den Jubelruf seiner beiden Kollegen unterbrochen, die mit vereinten Kräften versucht haben, die Triebwerke wieder ans Laufen zu bekommen: „Triebwerk vier läuft wieder!“

Neue Hoffnung durchströmt die Cockpit-Crew, fieberhaft versuchen sie, nun auch die anderen Triebwerke zu starten. Sekunden vergehen, die ihnen wie eine Ewigkeit vorkommt. Da, 90 Sekunden später, springen auch die drei anderen Triebwerke wieder an, was wieder für lauten Jubel im Cockpit sorgt.

Schnell schaut Moody auf die Instrumente. Sie befinden sich auf 12.000 Fuß (ca. 3.660 Meter)! Moody lässt die

neu gestarteten Triebwerke aufheulen und steuert das Flugzeug wieder in die Höhe. Schließlich müssen sie die hohen Berge im Süden Indonesiens noch überfliegen. Bei 15.000 Fuß stellt Moody aber fest, dass die seltsame Funkenbildung auf der Windschutzscheibe wieder beginnt, was in geringerer Höhe nicht mehr aufgetreten war. Fast gleichzeitig gibt es plötzlich auch wieder Probleme mit Triebwerk 2, das kurz darauf abgeschaltet werden muss.

Daraus schließt Moody, dass die Funkenbildung auf der Scheibe mit den Triebwerksproblemen im Zusammenhang stehen muss. Sofort lässt er den Flieger etwas sinken und steuert den Flughafen von Jakarta in Indonesien an.

Beim Landeanflug stellt die Crew fest, dass die Sicht durch die Windschutzscheibe sehr schlecht ist, obwohl die Wetterbedingungen gut sind. Daher erreicht den Flughafen-Tower in Jakarta ein weiterer Notruf: „Hier ist Speedbird 9, können Sie bitte die Flughafenbeleuchtung voll aufdrehen?“

Dennoch stellt Roger Greaves fest, dass er die Lichter des Flughafens nur aus dem Seitenfenster des Cockpits sehen kann, die Frontscheibe aber nahezu undurchsichtig ist. Moody leitet deshalb den endgültigen Instrumentenanflug der Maschine ein, obwohl der Gleitwagsender des Flughafens nicht in Betrieb ist. Deshalb geben seine beiden Kollegen über Funk die Höhe des

Flugzeuges durch. Die Zeit bis zum Aufsetzen der Räder auf der Landebahn dauert nur Sekunden, kommt ihnen aber wie Minuten vor. Moody fühlt sich, als ob die Erde sie wieder auffängt. Aus dem Fahrgastraum ertönen spontaner Jubel und lautes Klatschen der Passagiere. Alle sind froh, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben.

Das Flugzeug rollt von der Landebahn in Richtung des Abfertigungsgebäudes, dessen grelles Licht die vorderen Fenster des Flugzeuges durchflutet.

Das unvorhersehbare Ereignis des Fluges Speedbird 9 ist wie durch ein Wunder ohne einen einzigen Verletzten zu Ende gegangen! Alle verlassen das Flugzeug glücklich und erleichtert.

Am Fuß der Treppe kniet Flugingenieur Barry Townley-Freeman nieder und küsst den Boden. Als Moody ihn fragt, warum er das tut, antwortet Townley-Freeman: „Der Papst macht das doch auch immer!“, worauf Moody antwortet: „Aber der fliegt doch nicht mit British Airways, sondern mit Alitalia ...“

Nur wenige Passagiere geben Gott wirklich die Ehre für das, was sie erfahren durften, und sind voller Dankbarkeit ihm gegenüber. Ihre Herzen jubeln mit den Worten des Psalmdichters in der Bibel: *„Er verwandelt den Sturm in Stille, und es legen sich die Wellen. Und sie freuen sich, dass sie sich beruhigen, und er führt*

*sie in den ersehnten Hafen. Mögen sie den HERRN preisen wegen seiner Güte und wegen seiner Wundertaten an den Menschenkindern“ (Psalm 108,27-31).*

Der unvorhergesehene Zwischenfall auf Flug BA009 geht als „Jakarta Incident 1982“ in die Geschichte der Luftfahrt ein. Eine ausführliche Untersuchung wird eingeleitet, um herauszufinden, wodurch die Leuchtfeuererscheinungen auf der Windschutzscheibe und die Triebwerksausfälle hervorgerufen wurden. Dabei wird festgestellt, dass in dieser Nacht des 24. Juni 1982 der indonesische Vulkan Gunung Galunggung ausgebrochen ist und große Mengen Vulkanasche in die Atmosphäre ausgestoßen hat. Genau durch diese riesige Aschewolke ist die Boeing 747 hindurchgeflogen, die harten Partikel von feinem Vulkangestein haben den Leuchteffekt auf der Scheibe verursacht, diese sandgestrahlt und damit undurchsichtig gemacht. Gleichzeitig wurde die Vulkanasche durch die große Hitze in den Triebwerken aufgeschmolzen, setzte sich dort fest und führte zu dem fast gleichzeitigen Ausfall aller vier Motoren.

Die Crew hatte keinerlei Informationen über den Vulkanausbruch und konnte wegen der nächtlichen Dunkelheit auch nichts davon erkennen. Deshalb wird die Leistung von Kapitän Moody und der ganzen Mannschaft, die in Ruhe und mit Professionalität die richtigen Entscheidungen getroffen haben, in allen Medien hoch gelobt. Die Crew wird mit der „Queen’s

Commendation for Valuable Service in the Air“ (Belobigung der Königin für wertvolle Dienste in der Luft) ausgezeichnet, außerdem bekommt sie Medaillen der „British Air Line Pilots Association“ (britische Pilotenvereinigung).

Betty Tootell, eine der Passagierinnen des Flugs BA009, schreibt ein Buch über den Zwischenfall und heiratet einige Jahre später den Mann, der in der Sitzreihe vor ihr saß.

Keiner der Passagiere und Besatzungsmitglieder hat diesen Flug jemals wieder vergessen. Alle hatten das Gefühl, dass ihnen das Leben neu geschenkt wurde.

Diese Geschichte zeigt, wie schnell unser Leben auf dieser Erde zu Ende sein kann. Danach kommt die Ewigkeit! Wohl dem, der rechtzeitig darauf vorbereitet ist!

„So lehre uns denn zählen  
unsere Tage, damit wir ein  
weises Herz erlangen!“

Psalm 90,12