

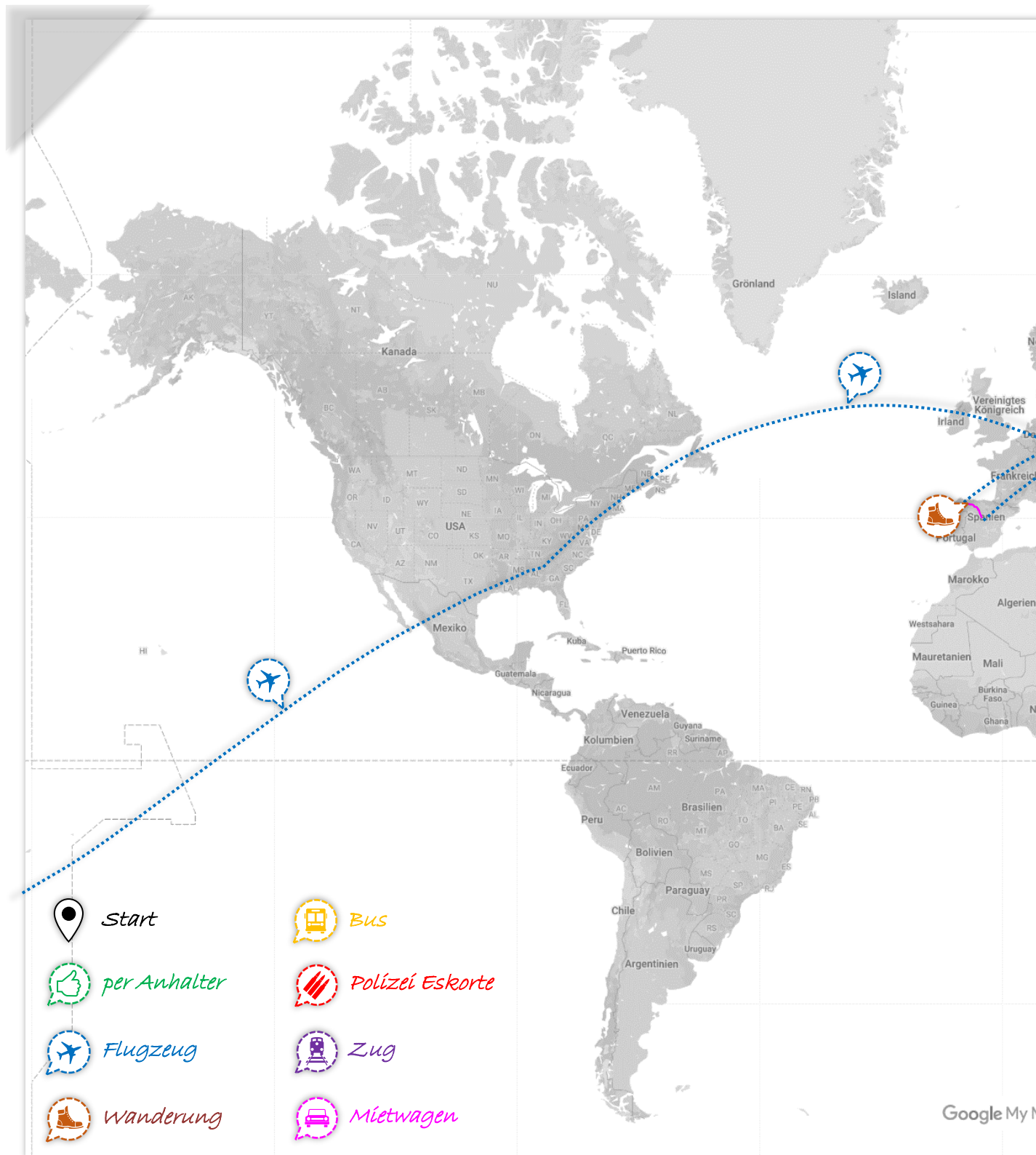
AUSZUG



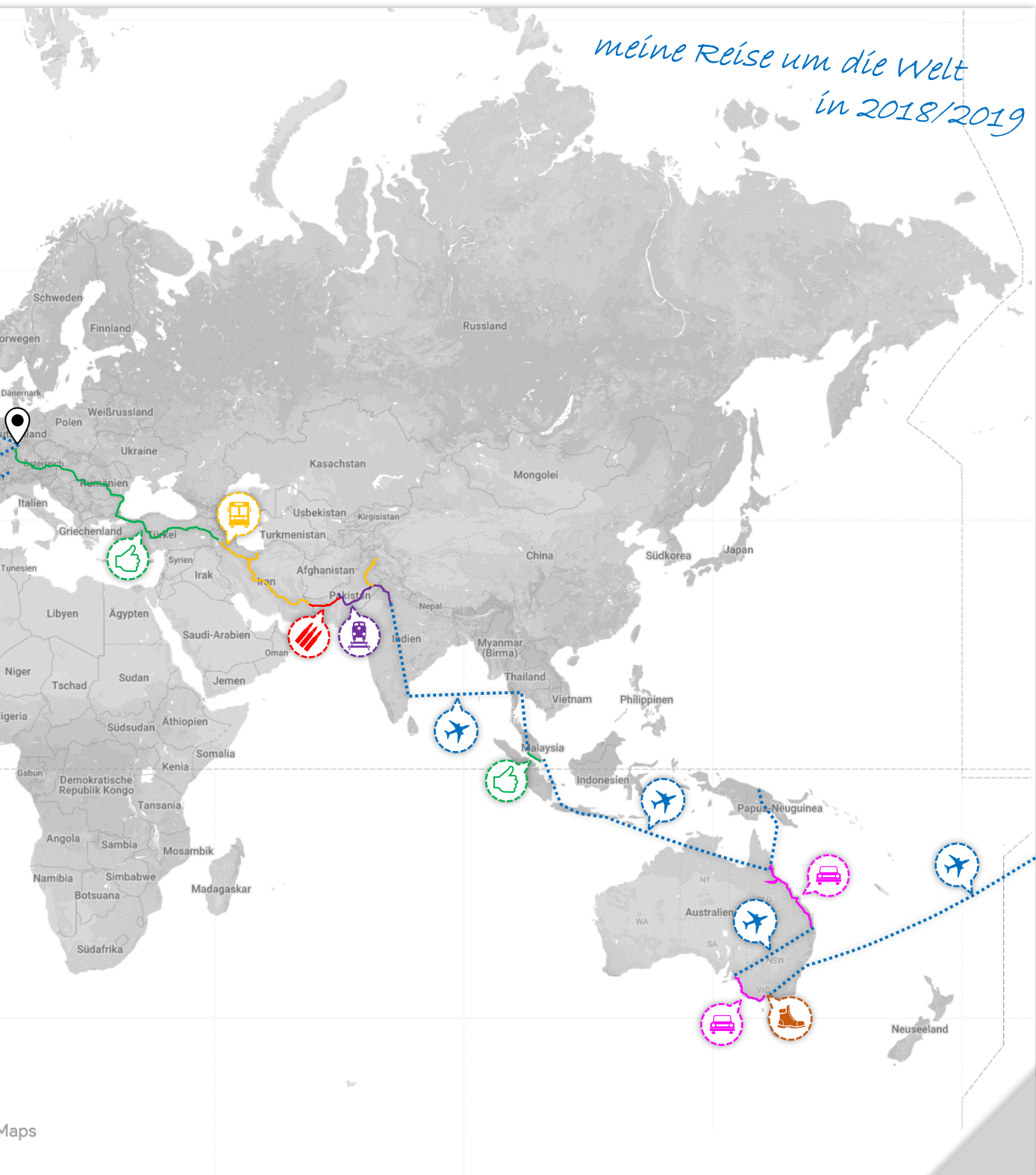
Destination unbekannt

Kapitel 14 - Papua-Neuguinea

Matthías Kahle



*meine Reise um die Welt
in 2018/2019*





14. Papua-Neuguinea

Land Nummer vierzehn. Wenn man um die Welt reist, ist es manchmal schwierig, über jede Nation und Kultur, mit der man in Berührung kommt, so gut informiert zu sein, wie man es gerne möchte. Bestimmungen für den Grenzübertritt und dergleichen sind obligatorisch, keine Frage. Zu wissen, warum ein Land so ist, wie es ist, und wie es sich im Laufe der Geschichte entwickelt hat, ist eine andere. Als ich am 15. Dezember nach zwei Flügen (Bali → Cairns → Port Moresby) in Port Moresby, der Hauptstadt von Papua-Neuguinea (PNG), ankam, wusste ich sehr wenig über dieses Land. Was ich wusste, war,

- dass PNG eine seltsame, nahezu geradlinige Grenze zu seinem westlichen Nachbarn Papua hatte.
- dass auf dieser vergleichsweise kleinen Insel neben Tok Pisin (der Landessprache) über 800 weitere Sprachen gesprochen wurden, da in den Bergen und im Tiefland viele Eingeborenenstämme lebten, die durch dichte Wälder und Sümpfe vom Rest der Gesellschaft isoliert waren.
- dass die Nationalflagge von PNG viel schöner war als die von Deutschland. Die Tatsache, dass sie die gleichen Farben verwendete, erinnerte daran, dass PNG während der Kolonialzeit, die im Ersten Weltkrieg endete, teilweise von Deutschland besetzt war.
- dass das Land durch den Kontakt mit westlichen Ländern während der Kolonialzeit stark geprägt worden war. Nicht nur Produkte wie Coca Cola und Bier hatten ihren Weg nach PNG gefunden, sondern auch das Christentum. Eine Kirche nach der anderen an den Hauptstraßen zeugte von den großen Anstrengungen, die die christliche Mission in PNG investiert hatte. Statistiken besagten (Stand: 2019), dass die Bevölkerung des Landes zu über 90% christlich sei.

Für den Anfang war dieser Wissenstand nicht allzu üppig, aber das Wichtigste für mich war die Tatsache zu wissen, dass mich jemand in PNG erwartete: Mein Freund und Bruder im Herrn Mathias, der für Mission Aviation Fellowship (MAF) arbeitete. Als Buschpilot flog er von einer der größeren Städte im Hochland (Mount Hagen) in die entlegenen Teile des Landes. Während des überwiegenden Teils meiner Zeit in PNG würde ich mit ihm und seiner Frau Mandy, die ebenfalls für MAF im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit tätig war, auf demselben Gelände wohnen. Somit war ich recht entspannt, denn ich wusste, dass ich die wirklich wichtigen Dinge über Land und Kultur mit der Zeit lernen könnte.

Der Flug nach Mount Hagen war traumhaft schön gewesen: Dichte Regenwälder, durchzogen von sich windenden Flüssen, bildeten die Hauptspeise dieses Festmahls für die Augen, während ein atemberaubender Anflug durch die Berge das Dessert darstellte.

Leider hatte mein Rucksack den Flug verpasst und würde erst einen Tag später nachkommen. Mir machte das wenig bis gar nichts aus: Ich wurde von meinem Freund und einem wunderschönen Regenbogen begrüßt, der über dem Flughafen stand und der mich einmal mehr daran erinnerte, dass Gott auf dieser Reise mit mir war. Als ich von Mathias erfuhr, dass eine der Pilotenfamilien im Urlaub war und ich somit gegen eine kleine Gebühr ein eigenes Haus beziehen dürfte, freute ich mich noch mehr auf die kommenden Wochen bis hin ins neue Jahr 2019.

14.1 Mission Aviation Fellowship

Wenn man die letzten hundertfünfzig Jahre betrachtet, kann es einem schier den Atem verschlagen, was die Menschheit im Bezug auf technischen Fortschritt erreicht hat. Eine der herausragendsten Innovationen ist die der Luftfahrt: Diese Innovation wurde von vielen Erfindern möglich gemacht, die ihr Leben dem Ziel widmeten, die Schwerkraft zu überwinden und frei wie ein Vogel durch den Himmel zu fliegen. Einige dieser Erfinder waren bereit, für dieses Ziel einen hohen Preis zu zahlen, indem sie ihre entwickelten Flugmaschinen selbst erprobten. Otto Lilienthal war einer dieser Erfinder, der schließlich den ultimativen Preis für seinen Traum bezahlte, als er 1896 bei einem seiner Testflüge abstürzte. Die Lektüre einiger seiner schriftlichen Arbeiten, die seine sehr praktischen Bemühungen begleiteten, gibt uns einen Einblick in die Vision dieses Mannes von einer Zukunft mit der Luftfahrt. Eine Vision, die ihn vermutlich zu der Bereitschaft führte, sein Leben aufs Spiel zu setzen:

„Die Grenzen der Länder würden Ihre Bedeutung verlieren, weil sie sich nicht mehr absperren lassen; die Unterschiede der Sprachen würden mit der zunehmenden Beweglichkeit der Menschen sich verwischen. Die Landesverteidigung, weil zur Unmöglichkeit geworden, würde aufhören, die besten Kräfte der Staaten zu verschlingen, und das zwingende Bedürfnis, die Streitigkeiten der Nationen auf andere Weise zu schlichten als den blutigen Kämpfen um die imaginär gewordenen Grenzen, würde uns den ewigen Frieden verschaffen.“

Otto Lilienthal, 1894 ^[2]

Was für eine Vision. In gewissem Sinne ist es gut, dass Otto Lilienthal nicht erleben musste wie die Luftfahrt nicht nur versagen würde, „uns den ewigen Frieden“ zu „verschaffen“, sondern dass sie in gewissem Maße Krieg, Tod und Zerstörung auf die nächste Stufe bringen würde, beginnend bereits 1914 mit dem Ersten Weltkrieg. Mehr noch: Es ist sicher gut, dass er nicht mit dem Wissen leben musste, dass die Luftfahrt auf die ultimative Stufe pervertiert werden würde, wenn man an Interkontinentalraketen mit Atomsprengköpfen und damit an die mögliche Auslöschung der Menschheit insgesamt denkt.

^[2] Vorwort zur 2003 erschienenen Neuauflage von O. Lilienthals Werk „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“

Diese traurige Entwicklung kann natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Luftfahrt viele Facetten hat, die schön und bewundernswert sind. Entwicklung, Heilung und das Evangelium zu allen Nationen zu bringen sind einige dieser schönen Facetten, und wenn diese drei Worte im Bereich der



Luftfahrt zusammenkommen, ist Mission Aviation Fellowship (kurz MAF) eine der wichtigsten globalen Organisationen, die erwähnt werden müssen. Gegründet nach dem Zweiten Weltkrieg von US-amerikanischen, australischen und britischen Piloten, hatte diese Missionsorganisation das primäre Ziel, Menschen, die vom Rest der Gesellschaft isoliert waren, mit dem Evangelium zu erreichen und sie auch mit materiellen Bedürfnissen wie Nahrung und Medizin zu versorgen. Bis heute hat sich der Betrieb von MAF, der mit einem kleinen Flugzeug in einem Land begann, zu einem globalen Netzwerk von über 130 Flugzeugen ausgeweitet, das in über 30 Ländern operiert und größtenteils durch Spenden finanziert ist. Katastrophenhilfe nach Ereignissen wie dem Tsunami im Indischen Ozean 2004 oder dem Erdbeben in Nepal 2015 ist ein weiterer Bereich, in dem MAF Menschen in Not hilft und durch die MAF weltweite die wohlverdiente Aufmerksamkeit findet. Ich lernte die Arbeit von MAF kennen, als ich noch ein kleiner Junge war, zumal die Eltern eines MAF-Piloten die gleiche Kirche besuchten wie meine Familie. Sofort war ich von dieser Arbeit fasziniert und bin es auch heute noch. Manche Dinge ändern sich vermutlich nie.

Da PNG fast auf meiner Route nach Australien lag, war ein Besuch bei MAF in PNG ein Muss; auch bzw. primär, da ich dort arbeitende Freunde hatte. Die Zeit, die ich in Mount Hagen auf dem Gelände von MAF mit den Mitarbeitern verbringen konnte, unterbrochen von einem kurzen Intermezzo in Wewak an der Nordküste PNGs, war in vielerlei Hinsicht großartig: Zum einen - wie nun schon mehrfach erwähnt - ist es eine wertvolle Sache für die kommenden Wochen im Voraus zu wissen, wo man schläft. Zweitens würde ich viel Zeit haben, um meine Bibel zu lesen, zu beten und an dem Projekt *"das Kreuz in der Torah"* zu arbeiten. Drittens: Ich schätzte jeden Moment, den ich mit den Brüdern und Schwestern bei MAF verbringen konnte, die aus verschiedenen Teilen der Welt stammten. Samuel zum Beispiel, ein junger Mann, der in der Wartung einer großen deutschen Fluggesellschaft arbeitete, verbrachte einen Großteil des Jahres in PNG, um die Flugzeuge von MAF flugtauglich zu halten. Satish, ein ehemaliger NAVY-Pilot aus Indien, flog nun für MAF, während seine Frau Sonali in der Personalabteilung arbeitete. Aus dem Stegreif könnte ich diese Liste noch um Mitarbeiter aus der Schweiz, den USA und den Niederlanden erweitern. Diese talentierten Leute könnten mit ihren Berufen in ihrer Heimat eine Menge Geld verdienen und ein bequemes Leben führen. Trotzdem sind diese Brüder und Schwestern dem Ruf Gottes gefolgt, um mit ihrer Leidenschaft Menschen zu dienen, die sich oft nicht selbst helfen können und die ohne die Arbeit von MAF wahrscheinlich nie das Evangelium hören würden. Es war ein Privileg, diese Menschen zu treffen, Zeit mit ihnen zu verbringen, von ihren Zeugnissen zu lernen und von den Schwierigkeiten zu hören, die die Arbeit auf dem Missionsfeld so mit sich bringt.

Ich würde diese Zeit um nichts in der Welt missen wollen. Die Tatsache, dass ich meinen Freund Mathias auf einem seiner Flüge begleiten durfte, war ein zusätzlicher Bonus.



Oben links: Mathias mit einem t und Matthias mit zwei t
Unten links: Verspäteter Abflug aufgrund starken Regens

Rechts: Atemberaubende Schönheit:
Das Hochland von Papua-Neuguinea



Mandy und Mathias Glass aus Deutschland



Wartungsarbeiten an einer Cessna C208 von MAF

Als kleiner Junge war der Aspekt der Luftfahrt derjenige, der mich an der Arbeit von MAF am meisten faszinierte. Menschen in abgelegenen Gebieten eine Lebensader zur Gesellschaft zu bieten und ihnen das Evangelium mitzuteilen kam an zweiter Stelle. Sobald neue Rundbriefe von MAF in der Kirche ausgelegt wurden, suchte ich zuallererst nach Bildern dieser faszinierenden Flugzeuge. Danach las ich die Artikel, in denen über die Gründe berichtet wurde, warum diese Arbeit so wichtig ist.

Heute hat sich diese Prioritäten-Rangfolge umgekehrt: Nicht nur das Verhältnis von Luftfahrt zum Dienen, sondern auch die Reihenfolge innerhalb des dienenden Aspekts von MAF selbst. Ich erinnere mich an ein Gespräch, dass ich vor vielen Jahren mit einer guten Freundin von mir hatte: Sie, Atheistin, sagte mir, dass sie die Arbeit von MAF prinzipiell gut fände, dass sie aber nicht verstehen könne, warum Missionare und Bibeln in den Busch geflogen werden müssten. Für sie war das eine Verschwendung von

Ressourcen. Leider war ich damals ebenfalls weit weg von Gott und konnte ihr keine passende Antwort geben. Heute denke ich, dass ich das besser könnte. Physische und medizinische Bedürfnisse sind natürlich wichtig, und MAF begegnet diesen Bedürfnissen so gut das mit einem Budget geht, das größtenteils auf Spenden basiert ist. Doch viele der Stämme in PNG (und auch in anderen Teilen der Welt) lebten in Dunkelheit, bis MAF Missionare und das Evangelium zu ihnen brachte: Unvergebenheit, Hass und Rache waren die Prinzipien, nach denen sich Stämme über Generationen hinweg wegen Dingen bekämpften, die jemand einem anderen vor Jahrzehnten angetan hatte. Hexerei und Kannibalismus waren weitere Praktiken, die tief in den indigenen Völkern von PNG verwurzelt waren. Unter diesen Umständen ist ein Zusammenleben in Frieden und Harmonie nahezu unmöglich. Ein Zeugnis ^[3] nach dem anderen könnte darüber erzählt werden, wie das Evangelium ganze Stämme verändert hat; wie Vergebung und Hoffnung Hass und Verzweiflung ersetzt haben. Eine solche Veränderung kann nicht mit Nahrung, Medizin oder Technologie erreicht werden. Das kann nur durch eine Macht geschehen, die stark genug ist, die Finsternis aus den Herzen der Menschen zu vertreiben: Das Evangelium, die gute Nachricht von Jesus Christus. Manchmal wünschte ich mir, dass ich bestimmte Gespräche erneut führen könnte; jetzt, wo ich bessere Antworten habe.

Heute bete ich nicht nur für die Piloten, die Flugzeuge und einen sicheren Flugbetrieb bei MAF: Natürlich ist auch das enorm wichtig, aber andere Aspekte der Arbeit sind mindestens genauso wichtig. Ich bete für die Ehefrauen und Familien. Ich bete für Harmonie zwischen den Menschen, die an der Arbeit von MAF beteiligt sind. Der Teufel hasst die Arbeit von MAF und er ist gut darin, Spannungen, die in einem internationalen Arbeitsumfeld ganz natürlich entstehen, zu nutzen, um Unheil zu stiften. Ich bete für Liebe und Einigkeit. Und ich bete für Weisheit in der Leitung, um das Budget, das größtenteils auf Spenden basiert, so effektiv wie möglich für den Aufbau vom Reich Gottes einzusetzen.

14.2 Warum ich die Luftfahrt liebe *und* hasse - mein Zeugnis

Ein Gedanke, der mir immer wieder in den Sinn kommt, wenn ich eine Person treffe, die seltsam und vielleicht sogar schwer zu ertragen scheint, ist die Frage, was dieser Person in der Vergangenheit widerfahren sein könnte. Die Vergangenheit ist zwar nicht unbedingt eine Entschuldigung für ein bestimmtes Verhalten in der Gegenwart, aber sie hilft oft zu verstehen, warum eine Person so geworden ist wie sie eben geworden ist. Auf den folgenden Seiten werde ich erzählen, warum ich so geworden bin wie ich geworden bin. Ein wichtiger Faktor in diesem Prozess war die Luftfahrt, die ich im Laufe der Zeit zu lieben *und* zu hassen lernte.

^[3] Durch den Tod versöhnt - Trailer [[YouTube](#)]

14.2.1 Der Hintergrund

Im Jahr 1987 wurde ich in eine liebevolle Familie mit schlussendlich drei Geschwistern hineingeboren. Es war ein gutes und sicheres Umfeld, in dem ich aufwuchs, mit all seinen guten Seiten, mit all seinen Fehlern. Irgendwann kam dann aber der Zeitpunkt, an dem der familiäre Schutzbereich um mein Leben geöffnet werden musste, um die Welt mit diesem jungen Menschen zu teilen: Schule, Kirche, Sport, um nur einige Bereiche zu nennen. Für manche Menschen ist dieser Übergang leicht, für andere nicht. Für mich war er schwierig, da ich durch die vielen Ecken und Kanten meines Charakters ständig mit den Menschen in meiner Umgebung zusammenstoßen schien. Selbst in der Kirche war es schwierig Anschluss zu finden und Freundschaften zu schließen. Wenn es für jemanden schwierig ist, selbst in der Kirche Freunde zu finden, kann man sich vielleicht vorstellen, wie schwierig es für diese Person sein dürfte, Freunde beim Sport oder in der Schule zu finden; insbesondere, wenn diese Person die Frage „*Glaubst du an Gott?*“ mit einem „*Ja*“ beantwortet. Viele Menschen verachten heutzutage diese Denkweise oder betrachten sie zumindest als minderwertig, als unzeitgemäß. Die wenigen körperlichen Angriffe, die ich erdulden musste, haben sich nicht wirklich tief in mein Gedächtnis eingegraben. Es war eher das Gefühl, ein Außenseiter zu sein, nirgendwo als der Mensch akzeptiert zu werden, der ich war, was den Schaden anrichtete. Man muss kein Psychiater sein, um sich vorstellen zu können, was eine solche Situation tagein tagaus über Jahre hinweg bei einem jungen Menschen anrichtet. Da es verschiedene Möglichkeiten gibt, mit einer solchen Situation umzugehen, hatte ich die Wahl; eine Wahl, die ich mehr unbewusst als bewusst traf. Zunehmend entschied ich mich dafür, mich in eine Traumwelt zu flüchten, in der alles einfacher war; eine Traumwelt, in der der Protagonist der Held war, einfach überall hineinpasste. Hollywood bot eine Vielzahl von Rollen, in die ich hineinschlüpfen konnte.

Recht früh in meinem Leben (ich glaube, mein Alter war noch einstellig) kam ich durch die Fernsehserie [Die fliegenden Ärzte](#) mit der Luftfahrt in Berührung. Dieser Kontakt löste etwas tief in mir aus. Man könnte sagen: Es war Liebe auf den ersten Blick. Ich verliebte mich in die Luftfahrt wegen ihrer technischen Aspekte, wegen ihrer Komplexität, wegen ihrer Schönheit, die Welt aus einer anderen Perspektive zu sehen, und auch wegen vieler Schlüsseleigenschaften, die mit ihr auf Seiten des beteiligten Personals einhergehen: Professionalität, Verantwortungsbewusstsein, Verlässlichkeit, Teil eines Teams zu sein, das zusammenarbeitet, um etwas zu erreichen, was größer ist als die Summe der individuellen Einzelleistungen. Ein Team, das nicht nur zusammenarbeitet, sondern auch zusammenhält. Und schließlich gefiel mir natürlich auch das Image des Piloten; der Gedanke, einer der coolen Typen zu sein. Mit einem Piloten verbindet man bestimmte Eigenschaften, und diese Eigenschaften sind in der Regel meist positiv. Ich dachte mir: *Eines Tages würde ich gerne Pilot werden!* Und ich denke zu einem gewissen Grad glaubte ich damals, dass dies das Ende all meiner Probleme im Leben sein würde. Der Weg hin zur Erkenntnis, dass dieser Glaube grundlegend falsch war, war jedoch lang, voller Hindernisse und ungemein schmerzhaft.

14.2.2 Du wurdest geprüft ... und für absolut unzureichend befunden

Eines der ersten großen Hindernisse beim Einstieg in die Luftfahrt war ich. Im Laufe der Jahre, in denen ich in der Schule, in der Kirche, beim Sport etc. ein Außenseiter gewesen war, hatte ich die Gewohnheit entwickelt, den Menschen in meiner Umgebung nicht zu zeigen, dass ich schwach und verwundbar bin. Ganz logisch: Jemand versucht, einen Baum zu fällen, der scheinbar nicht sofort umfällt, und dieses robuste äußere Erscheinungsbild könnte dazu führen, dass dieser Jemand zum nächsten, vielleicht kleineren Baum weiterzieht. Diese meine Gewohnheit bedeutete nach außen hin zu zeigen, dass ich mich um nichts kümmerte, auch nicht um meine Schulnoten. Zudem war ich auch noch faul: Sehr faul! In Kombination mit dem weitaus angenehmeren Alkohol- und Tabakkonsum mit den wenigen Freunden, die ich hatte, wurde daraus ein giftiger Cocktail, der dazu führte, dass sich meine Schulnoten so sehr verschlechterten, dass ich die zehnte Klasse wiederholen musste. Funfact: Sie lesen hier ein Buch, das ich im Original in englischer Sprache geschrieben habe, und u.a. war es Englisch als Fach, dass mir bei der Versetzung „das Genick brach“. In der elften bis dreizehnten Klasse fing ich mich und meine Einstellung zur Schule endlich einigermaßen; vor allem, weil die Kinder, die in jüngeren Jahren recht grausam gewesen waren, langsam erwachsener wurden. Außerdem dämmerte es mir endlich, dass das Leben an meine Tür klopfte und dass meine Noten doch irgendwie wichtig waren.

In meinem letzten Jahr an der Schule beschloss ich dann, es mit meinem ersten Anlauf, Verkehrspilot zu werden, zu probieren. Da ich mich ohnehin für den obligatorischen Militärdienst prüfen lassen musste und eine erste oberflächliche Untersuchung keine Hindernisse auf dem Weg zum Piloten ergab, bewarb ich mich für das Offiziersprogramm der fliegenden Streitkräfte. Im Dezember 2006 bestand ich die Offiziersprüfung, bei der festgestellt werden sollte, ob eine Person die persönlichen Voraussetzungen für einen Offizier erfüllt, welcher später die Aufgabe hat, Menschen zu führen. Während dieser ersten Phase des Assessment-Centers sagten mir die beiden Offiziere, die mir die frohe Nachricht überbrachten, dass ich die Prüfung bestanden habe, dass meine Testergebnisse sogar überdurchschnittlich gut waren. Zusammen mit meinen Schulnoten wäre mein Bewerbungsprofil jedoch nur durchschnittlich. Man könnte sagen: Ein nettes Kompliment, zusammen mit einer schallenden Ohrfeige. Ich war in der Schule ein bisschen zu spät wach geworden. Aber durchschnittlich war sicherlich besser als unterdurchschnittlich. Hoffnung stieg auf. Glückliche und aufgeregt begann ich, mich auf die zweite Stufe des Assessment-Centers und die medizinische Untersuchung vorzubereiten, die Anfang 2007 folgen sollte.

Ein paar Wochen vor dieser zweiten Prüfung begleitete ich meine Mutter an einem Sonntagmorgen zu einem Gottesdienst, den sie regelmäßig besuchte. Da ich immer noch zu der Kirche gehörte, in der ich aufgewachsen war, während meine Mutter die Kirche gewechselt hatte, war es für mich etwas außergewöhnliches, sie zu begleiten. Während des Gottesdienstes geschah dann etwas Bemerkenswertes: Ein Bruder, der nichts von meiner bevorstehenden Prüfung wusste, stand auf, ging nach vorne und erzählte von

einer Vision, die er während des Lobpreises gehabt hatte: Er erzählte von einem jungen Mann, der von einem *schwebenden, brüllenden Ungeheuer, das alle Aufmerksamkeit auf sich zieht*, abgelenkt wurde. Bevor dieser Bruder zu seinem Platz zurückkehrte, rief er diesen jungen, abgelenkten Mann auf, sich wieder Gott zuzuwenden. Da ich im Begriff war, Pilot bei den Heeresfliegern zu werden (sprich Helikopter), zudem viel Zeit mit den Vorbereitungen auf meine Prüfung verbrachte und währenddessen Zeit in der Bibel und im Gebet völlig vernachlässigte, wusste ich, dass diese Vision mit einem Namen versehen war: Meinem Namen! Unverwechselbar. Ein *schwebendes, brüllendes Ungeheuer*? Die Beschreibung passte perfekt auf einen Helikopter. Ein junger Mann, der von diesem *schwebenden, brüllenden Ungeheuer* abgelenkt wurde? Die Beschreibung passte perfekt auf mich. Ich leugnete das Offensichtliche und hoffte, dass die Vision doch für jemand anderes bestimmt war. Ich wollte diese Prüfung unbedingt bestehen und Pilot werden. Anstatt meine Sünde des Götzendienstes (die Luftfahrt über Gott zu stellen) zu bereuen, versuchte ich, das *schwebende, brüllende Ungeheuer, das alle Aufmerksamkeit auf sich zog*, zu zähmen: Ich leitete einen Teil meiner zeitlichen Ressourcen von den Vorbereitungen auf die Prüfung um zu Gebet und Bibellesen, in einem törichten Versuch (so wie ich das heute einschätze) indirekt mit Gott zu verhandeln und seine Meinung zu ändern: *Wie viel ist genug? Wie viel brauchst du von meiner Aufmerksamkeit, damit ich trotzdem noch Pilot werden kann?*

Als die zweite Phase des Assessment Centers schließlich Anfang 2007 stattfand, begann sie sehr gut und sogar mit einem Vorfall, den ich zunächst als mögliches „Zeichen“ dafür interpretierte, dass die Dinge wie erhofft verliefen. Während mein erster Prüfungstag gut verlaufen war, waren die anderen fünf bis sechs Kandidaten, mit denen ich die gleiche Stube teilte und die auch für die fliegenden Streitkräfte geprüft wurden, allesamt nach Hause geschickt worden. Hoffnung stieg auf. Einsam, aber glücklich ließ ich mich für die Nacht in einem großen Raum voller leerer Stockbetten nieder. Der zweite Tag der Untersuchung war dann jedoch recht schnell vorbei, als der Arzt bei meinen Augen eine Farbsehschwäche feststellte. Er teilte mir mit, dass ich völlig farbenblind sei und niemals fliegen würde. Ein vernichtendes Urteil, das schmerzte. Sehr sogar! Den Beruf, den ich über alles liebte, würde ich nicht ausüben können? Das einzig Gute an meiner Situation war die Tatsache, dass die Schulabschlussprüfungen und danach der obligatorische Militärdienst von neun Monaten vor mir lagen, was mich zu einem gewissen Grad ablenken würde.

Ein Jahr später: Während des Militärdienstes hatte ich über andere berufliche Laufbahnen nachgedacht, die ich mir vorstellen könnte. Da ich jedoch sehr schnell feststellte, dass nichts auch nur annähernd an meinen Traum vom Fliegen heranreichen würde und sich außerdem die Anforderungen an zivile Verkehrspiloten von denen an Militärpiloten unterscheiden, beschloss ich, es bei einer der großen deutschen Fluggesellschaften zu versuchen. Bevor ich das dreistufige Assessment-Center antrat, suchte ich einen Augenarzt auf, der mir nach einer kurzen und oberflächlichen Untersuchung Hoffnung machte, dass mein Zustand gar nicht so hoffnungslos war, wie mir der Arzt bei der Armee diagnostiziert hatte. Hoffnung stieg auf. Diese Hoffnung wurde noch größer, als ich nach

der ersten Prüfungsstufe einen Brief erhielt, dass ich die Prüfungen bestanden hatte. Während die dritte Stufe die medizinische Abklärung sein würde, ging es in der zweiten Stufe des Assessment-Centers darum, die Fähigkeiten des Bewerbers zu testen, in anspruchsvollen und stressigen Situationen im Team zu arbeiten. Am Ende des ersten Tages erhielt ich die erfreuliche Nachricht, dass ich am nächsten Tag wiederkommen dürfte, während wiederum ein Großteil der Bewerbergruppe nach Hause geschickt wurde. Da am nächsten Tag nur noch ein Simulator-Test und das Abschlussgespräch anstanden, war ich sehr zuversichtlich, dass sich die stundenlange Vorbereitung auf die verschiedenen Tests auszahlen würde. Hoffnung stieg auf. Der Simulator-Test war anspruchsvoll, aber ich fühlte mich wie eine Ente im Wasser. Der Prüfer bewertete meine Leistung mit „gut“, und ich machte mich auf zu dem allerletzten Schritt, um in das *ab initio* ^[4] Ausbildungsprogramm einer großen und angesehenen Fluggesellschaft aufgenommen zu werden. Ich musste lediglich zwei Kapitänen der Fluggesellschaft und zwei Psychiatern zeigen, dass ich in das Unternehmen passen würde, nachdem die erste Stufe des Assessment Centers bereits gezeigt hatte, dass ich geistig in der Lage wäre, als Pilot zu arbeiten. Genau hier lief etwas schief: Nach einem - meiner Meinung nach - guten und lockeren Gespräch und einer kurzen Beratung der Kommission in meiner Abwesenheit wurde mir folgendes Urteil verkündet: Die Kommission könne meine Motivation nicht erkennen und somit würde ich für die Ausbildung nicht in Betracht gezogen werden. Eine endgültige Entscheidung, gegen die kein Einspruch erhoben werden konnte.

Am nächsten Morgen wachte ich in meinem Bett auf, nachdem ich am Tag zuvor die lange Reise nach Hause schockiert und fassungslos angetreten hatte: *Das kann doch nicht sein. Das kann doch nicht wahr sein. Keine Motivation? Wovon reden Sie? Ich habe mein Leben auf Eis gelegt, um mich auf die Prüfung vorzubereiten. Wie kann es sein, dass ich nicht die nötigen Anzeichen von Motivation zeige?* Ich erinnere mich, wie ich auf meinem Bett saß, während sich die ganze Wucht dieses Urteils ihren Weg zu meinem Bewusstsein bahnte ... und ich erinnere mich, dass ich lange Zeit wie ein kleines Kind geweint habe. Dies war etwas anderes als mein gescheiterter Versuch bei der Armee: Es gab nichts, was mich von der Tatsache ablenken konnte, dass ich wieder von vorne anfangen musste, und meine Motivation für alles andere als die Luftfahrt war gleich null. Auf der anderen Seite hatte ich auch keine Lust, diese ganze Assessment-Geschichte noch einmal zu durchlaufen, zumal dies viel Zeit, viel Energie und auch viel Kraft kostete. Emotionale Kraft. Hoffen, gegen die Zweifel ankämpfen und noch einmal mehr hoffen, ohne sich des Ausgangs sicher zu sein.

Nochmal ein Sprung nach vorne. Nachdem der Schock abgeklungen war und ich meine Angelschnur in verschiedene Richtungen ausgeworfen hatte, begann ich 2009 schließlich ein Studium zum Maschinenbau-Ingenieur. Es war nicht meine erste Wahl, auch nicht meine zweite oder dritte Wahl: Architekten (meine zweite Wahl) hätten in Deutschland

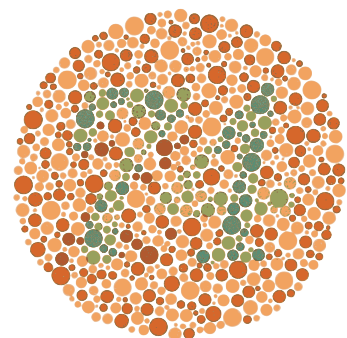
^[4] *ab initio* bedeutet allgemein „von Anfang an“ (→ in Ausbildungs-Programmen für Piloten: Keine praktischen Vorkenntnisse sind erforderlich)

eine schwierige Zukunft vor sich (wie mir in einer Beratung des Arbeitsamtes gesagt wurde), und eine Aufnahmeprüfung zum Industrie-Designer (meine dritte Wahl) hatte ich in den Augen der Kommission ziemlich in den Sand gesetzt. Auf diese Weise verstieß ich gegen eine meiner stärksten Überzeugungen, die ich während meiner Schulzeit vertreten hatte: *Ich werde nie und nimmer Ingenieur werden!* Für mich war dieser Berufszweig ein Sandwich aus trockenem Brot mit einer Füllung von noch mehr trockenem Brot. Schlussendlich entschied ich mich dann doch dafür, weil ich nicht wusste, was ich sonst tun sollte. Nebenbei hatte ich beschlossen, einen dritten und finalen Anlauf zu unternehmen, in ein ab-initio Programm für Verkehrspiloten aufgenommen zu werden. In den Semesterferien bereitete ich mich erneut auf ein Assessment Center vor, diesmal mit fünf Stufen bei einer großen europäischen Fluggesellschaft. Da dies mein letzter Versuch sein würde, bereitete ich mich ausgiebig darauf vor und besuchte sogar einen Kurs, die Bewerber speziell auf Assessment Centers in der Luftfahrtbranche vorbereitete. Zusammen mit den Reisekosten bedeutete dies, dass die Vorbereitungsphase dieses Mal nicht nur zeitaufwendig, sondern auch teuer sein würde. Auf der einen Seite wollte ich zwar nicht so viel Geld für dieses Unterfangen mit ungewissem Ausgang ausgeben, aber auf der anderen Seite war ich mir auch sicher, dass ich es für den Rest meines Lebens bereuen würde, wenn ich nicht alles geben würde.

Die ersten drei Stufen, bestehend aus einem Test der geistigen Fähigkeiten und zwei individuellen Simulator-Tests, bestand ich im Jahr 2010. Vor der abschließenden fünften Stufe, bei der es um die Persönlichkeit gehen würde, stand die vierte Stufe an, bestehend aus der medizinischen Untersuchung, die wiederum in zwei Teile unterteilt war:

- 1: Ein ziviler Augenarzt (qualifiziert für die Anforderungen in der Luftfahrt zu prüfen)
- 2: Die interne medizinische Beurteilung der Fluggesellschaft

Nachdem der zivile Augenarzt mir grünes Licht gegeben hatte, war ich überglücklich. Andererseits war ich auch immer noch angespannt: Bei der Untersuchung hatte der zivile Augenarzt die Standardtests für das Farbsehen durchgeführt: Von 30 Ishihara-Tafeln (Beispiel rechts ^[5]) hatte ich „0-1 Fehler“ gemacht, in Worten „null bis ein Fehler“. Das bedeutet, dass ich mit einer der Tafeln Probleme hatte. Ich sagte der Ärztin, was ich sehen würde, und entschied mich dann für die richtige



Antwort. Die Ärztin sagte, dass dies aus ihrer Sicht in Ordnung sei, und sie fragte mich sogar, ob ich wolle, dass sie diese Unsicherheit für den Arzt festhalten solle, der die abschließende Airline interne Untersuchung durchführen würde. Ich sagte ihr, sie solle es festhalten, da die ärztliche Untersuchung ein ständiger Bestandteil der Pilotenlaufbahn

[5] basierend auf „Eight Ishihara charts for testing colour blindness, Europe, 1917-1959“ des Science Museum, London. Credit: [Science Museum, London](https://www.science-museum.org.uk/). CC BY / Änderungen am Original: Hintergrund der Ishihara-Tafel bereinigt, Änderung der Farbe (durch www.kontaktlinseninfo.de) und Vektorisierung durch den Autor.

ist und ich nicht die teure Ausbildung beginnen wollte (die ich zum Teil selbst zahlen müsste), um dann nach ein paar Jahren vor die Tür gesetzt zu werden. Also schrieb sie es in ihren Bericht. Ich würde einen abschließenden Test und ein Urteil bei der internen medizinischen Abklärung der Fluggesellschaft erhalten. Hoffnung stieg auf; an einem Punkt sogar so weit, dass ich mir nahezu sicher war, dass es diesmal klappen würde. Auch hier hatte ich alle bisherigen Tests bestanden, die anspruchsvoller waren als alle Tests der bisherigen Assessment Centers, und nun hatte ich sogar den zivilen Augenarzt hinter mir gelassen, der mich als flugtauglich einstufte.

Die interne medizinische Abklärung bei der Fluggesellschaft ein paar Wochen später war schnell vorbei: Zunächst wollte mich der Arzt sofort wieder nach Hause schicken, nachdem er den Bericht der zivilen Augenärztin gelesen hatte. Nach einer Diskussion willigte er schließlich ein, meine Augen einem finalen Test zu unterziehen. Nach zwei Durchgängen im so genannten *Laternentest* (1. Durchgang: 1/12 Fehler; 2. Durchgang: 0/12 Fehler) stand das Urteil fest: Ich würde ein 2nd Class Medical bekommen, wenn ich dies wünschte, aber ein 1st Class Medical, das für die gewerbliche Fliegerei unabdingbar ist, war vom Tisch. Die Tür zu meinem Traum, Berufspilot zu werden, hatte sich endgültig geschlossen. Dreimal. Dreimal hatte ich es fast bis zum Ende der anspruchsvollen Assessment Centers geschafft; dreimal war Hoffnung Stufe um Stufe aufgestiegen; und dreimal war ich abgestürzt. Um es mit den Worten des Films [Ritter aus Leidenschaft](#) zu sagen:

Du wurdest gewogen, du wurdest gemessen, und du wurdest für absolut unzulänglich befunden.

Ritter aus Leidenschaft (2001)

14.2.3 „Gott, nur damit du Bescheid weißt: Du bist zum Kotzen!“

Manche Dinge sind schwer in Worte zu fassen: Worte scheinen ihren Zweck zu verfehlen, die Bedeutung zu vermitteln, die sie eigentlich vermitteln sollten. Dies gilt auch für mich, wenn ich versuche zu beschreiben, wie ich mich nach diesem endgültigen und unerschütterlichen Urteil gefühlt habe. Heute beneide ich Menschen, die aufwachsen, ohne eine starke Leidenschaft für einen Beruf zu entwickeln. Menschen, die einfach sagen können: „Ja, warum nicht. Klingt interessant. Das will ich machen.“ Eine Leidenschaft für etwas zu haben und sie dann nicht ausleben zu können, muss eines der schwierigsten Dinge sein, mit denen man im Leben konfrontiert werden kann (zumindest ist das meine Überzeugung). Was ich zu dieser Zeit nicht verstand, war, wie das alles mit Gottes Existenz in Einklang zu bringen ist. Ich hatte keine Zweifel an der Existenz Gottes: Die Beweise dafür sind überwältigend. Allerdings macht das Wissen um die Existenz Gottes die Dinge nicht unbedingt einfacher. Die Behauptung mancher Atheisten, dass Christen einfach nicht mit der „Realität“, dass es keinen tieferen Sinn im Leben gibt, umgehen können, und dass Menschen, die an Gott glauben, eine Art Phantasiewelt als Anker zum Leben brauchen, ist absoluter Schwachsinn. Das Gegenteil ist teilweise sogar der Fall: An Gott zu

glauben ist manchmal schwer. Sehr schwer. Manchmal fühlt es sich sogar unmöglich an. Wenn Gott wirklich allmächtig und liebevoll ist: Wie können dann schlimme Dinge passieren? ^{[6][7]} In meinem Fall: Wie kann Er mir diese starke Leidenschaft für die Luftfahrt und die geistigen Fähigkeiten zum Fliegen geben, ohne die Möglichkeit, dies jemals in meinem Beruf auszuleben? Wie kann ich das „unter einen Hut bringen“?

Nach dem endgültigen „Nein“ versuchte ich, an meinem Glauben festzuhalten und diese schwere Krise in meinem Leben zu überstehen. Auch hoffte ich, dass Gott auf wundersame Art und Weise eingreifen würde. Aber die Zeit verging und nichts geschah. Ich hatte das Gefühl, dass meine Gebete in das Vakuum des Weltraums hinausgingen, um von diesem endlos scheinenden Nichts verschluckt zu werden. *Gott, bist du da? Wäre schön, von dir zu hören.* Irgendwann gab ich dann meine Versuche auf, die Realität mit meinem Glauben in Einklang zu bringen. Ich erinnere mich, wie ich in einem Zug saß und aus dem Fenster schaute, während meine Wut auf Gott überkochte. Ich sagte Ihm, dass ich Ihn nicht verstehe; dass die letzten Jahre, in denen ich immer und immer wieder scheiterte, nachdem ich es fast geschafft hatte, dem Bild eines Vaters ähnelte, der seinem Kind die Hand voller Süßigkeiten hinstreckt, sie aber immer wieder zurückzieht, wenn das Kind versucht, etwas davon zu nehmen. War das das Bild eines liebevollen Vaters? Für mich nicht. Für mich sah das eher nach einem grausamen Vater aus, dem niemals erlaubt werden sollte Kinder zu haben. Ich erinnere mich nicht mehr an alle Einzelheiten von dem, was dann geschah. So gut ich mich erinnern kann habe ich Gott verflucht; Ihm gesagt, dass ich Ihn hasse; dass ich nichts mehr mit Ihm zu tun haben wollte, wenn Er so war. Irgendwie wusste ich, dass das falsch war, aber es fühlte sich so gut an; wie ein Ventil, das sich endlich öffnete, nachdem sich lange Zeit Druck aufgebaut hatte. Das Letzte, was ich Ihm sagte, bevor ich „die Verbindung kappte“, war, dass es für Ihn nur zwei Möglichkeiten gäbe, jemals wieder von mir zu hören:

- (a) *Gib mir einen Job im Cockpit. Irgendwo. Irgendwie. Ist mir egal. Oder*
- (b) *Hilf mir, auf eine andere Art und Weise Freude im Leben zu finden.*

Auf diese Weise ließ ich die Tür für Gott offen, aber nur ein kleinen Spalt. Was folgte, war die dunkelste Zeit meines Lebens. Ich hörte auf die Bibel zu lesen. Ich hörte auf zu beten. Ich machte einfach mein Ding, so wie ich es für richtig hielt. Die Sache war die: Je weiter ich mich von Gott entfernte und je mehr ich versuchte, meine innere Leere mit all der Unterhaltung zu füllen, die ich da draußen in der Welt finden konnte, desto mehr merkte ich, dass das einfach nicht funktionierte. Heute vergleiche ich meine damalige Situation mit einer Tasse voller Löcher: Je mehr ich die Dinge, die diese Welt als erfüllend anpreist, in diese Tasse namens Leben schüttete, desto mehr hatte ich das Gefühl, dass der Zustand der Er-füllung eine Illusion sein könnte. Zumindest erreichen einige unglückliche Menschen wie ich diesen einfach nicht. Einige wenige Male ging ich in Kirche, aber nicht mit der Absicht zu beten oder Gottesdienst zu feiern. Meistens saß ich in den hinteren Reihen und lachte innerlich über die Narren vor mir, die einen liebevollen und

[6] C.S. Lewis, The Problem of Pain [cslewisinstitute.org] Englisch

[7] the Fuel Project, The Reason For Pain [[YouTube](https://www.youtube.com/watch?v=...)] Englisch

wunderbaren Gott anbeteten. Ich lachte über sie, und gleichzeitig beneidete ich sie. Ich wollte auch an einen liebevollen und guten Gott glauben, aber ich konnte es einfach nicht. Und überhaupt: Ich hatte Gott gegenüber meinen Standpunkt deutlich gemacht, und ein Zurück war keine Option.

Irgendwann, noch während meines Studiums, bekam ich die Gelegenheit, zu sehr günstigen Konditionen meine Pilotenlizenz für Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt zu erwerben. Während einige meiner Kommilitonen ihre Freizeit und die Semesterferien damit verbrachten, in Urlaub zu fahren und zu feiern, verdiente ich das nötige Geld und lernte für die anstehenden Prüfungen. Ich erinnere mich an einige der glücklichsten Momente meines Lebens während der Zeit der Flugausbildung: Die Freude beim Studieren der theoretischen Anforderungen für das, was vor mir lag; den Nervenkitzel zum ersten Mal ohne Fluglehrer abzuheben; die tiefe Erleichterung, nachdem ich meinen ersten Solo-Streckenflug überlebt hatte; die Euphorie nach der bestandenen praktischen Prüfung; den Stolz, als der Fluglehrer mir zu meiner Leistung gratulierte und mich fragte, ob ich nicht selbst Fluglehrer werden wolle; die Freude, Freunde und Familie mit in die Luft zu nehmen; die überwältigende Ehrfurcht, einige der schönsten Landschaften Europas von oben zu sehen; die wertvolle Kameradschaft mit anderen Piloten in guten Zeiten und in Zeiten der Trauer um Freunde, die wir durch Unfälle verloren hatten. Und ich erinnere mich auch daran, dass all diese schönen Aspekte der Luftfahrt mich immer noch nicht erfüllten. Sobald der Moment vorbei war, kehrte die Leere wieder zurück.

Ich war in eine selbst-zerstörerische Spirale geraten, in der ich mich immer tiefer um meine eigenen Gedanken drehte. In gewisser Weise würde ich meinen damaligen Zustand mit einem Ertrinkenden vergleichen, der versucht, an die Oberfläche zu schwimmen, während er sich halsstarrig weigert, seine Augen von sich selbst zu nehmen um dorthin zu schauen, wo das Licht durch die Oberfläche bricht. Ich erinnere mich, dass ich während eines Praktikums in Berlin 2012 fast jeden Tag an einem Bahnhof stand. Oft dachte ich, während der Zug einfuhr: *Mensch, mach einfach zwei Schritte nach vorne. Ein paar Sekunden Schmerz und Schrecken und dann ist es endlich vorbei. Und dann bekommst du deine Chance vor Gott zu stehen und Ihm zu sagen: „Gott, nur damit du Bescheid weißt: Du bist zum Kotzen!“* Und dann ... na ja, und dann. Dieses „Und dann“ war schlussendlich das, was mich davon abhielt, diese Option ernsthafter in Betracht zu ziehen.

14.2.4 Der lange Weg des verlorenen Sohnes nach Hause

Einige der verheerendsten Kämpfe im Leben sind diejenigen, die ausgefochten werden müssen, wo wir uns aber weigern, sie zu kämpfen. Das wurde mir Ende 2013 bewusst, als ich aus irgendeinem Grund eine Predigt hörte, in der es um die Männer in der Bibel ging, die mit Gott kämpften. Vor allem König David im Alten Testament war ein solcher Mann, der sich dafür entschied, mit Gott sehr ernsthaft und offen über seine Gefühle zu sprechen; ein Mann, der sich dafür entschied, mit Gott zu kämpfen; ein Mann, der Gott ständig an seine Eigenschaften und Verheißungen erinnerte; ein Mann nach Gottes Herzen, wie wir in [1. Samuel 13:14](#) und [Apostelgeschichte 13:22](#) lesen können. Und Gott hat durch seinen

Heiligen Geist beschlossen, diese Kämpfe in den Psalmen, einem Buch der Bibel, festzuhalten. Warum? Was war seine Intention dahinter?

Im Zeitalter von Facebook und Instagram, in dem die Menschen nach außen hin meist eine schöne Fassade darstellen wollen, haben wir vielleicht Schwierigkeiten, das zu verstehen. Gott ist nicht an polierten, glänzenden Menschen interessiert, die nur Fassade zeigen; Menschen, die nach außen hin lächeln und anbeten, während sie sich innerlich nur widerwillig seiner Autorität unterwerfen und nicht den Mut haben, ihre Meinung zu sagen. Gott ist an einer Beziehung interessiert, und eine Beziehung ohne Höhen und Tiefen ist tot (zumindest wenn es unsere menschliche Natur mit involviert). Manche Zeiten sind gut, manche sind schlecht. Und die schlechten Zeiten sind die, in denen eine Beziehung wirklich wachsen kann; in denen die Wurzeln tief in den Boden gehen, um Kraft und Stabilität für die kommenden Kämpfe zu geben. Wenn wir mehrere Psalmen von David im Alten Testament lesen, können wir sehen, wie er mit Gott kämpfte; offen, leidenschaftlich, aber mit Ehrfurcht; ohne zu vergessen, mit wem er sprach. Und an einem bestimmten Punkt des Psalms können wir dann einen Stift und ein Lineal nehmen und eine Linie ziehen: Das Klagen hört auf, und David beginnt, Gott anzubeten. Entweder, weil Gott in Davids schwierigen Situationen (die oft lebensbedrohlich waren) bereits eingegriffen hatte, oder weil David darauf vertraute, dass Gott es schließlich tun würde. Mir wurde klar, dass ich viel von David lernen konnte: Ich hatte Gott im Laufe der Jahre oft gesagt, wie ich mich fühlte; was meine Hoffnungen, meine Träume waren und auch, was ich fürchtete. Aber ich hatte nie wirklich mit ihm gekämpft, so wie David es tat. Ich hatte meine Wut, meinen Schmerz und meine Frustration bis zu einem Punkt aufgestaut, an dem sie unkontrolliert ausbrachen. Ich hatte somit den ersten Teil von Davids Psalmen (das Streiten und Kämpfen mit Gott) übersprungen und den zweiten Teil von Davids Psalmen (die Abkehr vom Klagen zur Anbetung) durch einen Abbruch der Kommunikation ersetzt.

Durch meinen Pilotenschein, durch das lang ersehnte Ende meines Studiums und auch durch die Beziehung zu einer jungen, schönen Frau hatte ich zu diesem Zeitpunkt begonnen, wieder etwas Freude in meinem Leben zu empfinden, und gemäß Option (b), die ich Gott gegeben hatte, als ich die Verbindung zu Ihm abbrach, konnte ich mich nun „legal“ auf den Weg zurück zu Gott machen. Das Wiederentdecken von Freude und die Erkenntnis, dass ich in meiner Beziehung zu Gott einen Fehler gemacht hatte, führten jedoch nicht zu einem fünfminütigen Akt der Buße auf den Knien, nach dem alles wieder normal wie damals gewesen wäre. Zögernd begann ich mit der Zeit kleine Schritte zurück zu Gott zu machen. Es gab immer noch Dinge, die ich verarbeiten musste. Es gab immer noch Wut und Schmerz, die ich nicht begraben wollte. Es gab immer noch Wut und Schmerz, von denen auch Gott nicht wollte, dass ich diese einfach begrabe. Er wollte, dass ich all das zu Ihm bringe, dass ich mich damit auseinandersetze und dass Er mir hilft, damit umzugehen. Die größte Hürde für mich bestand darin, die bewusste Entscheidung zu treffen, Gott wieder zu vertrauen; Ihm zu vertrauen, dass Er gut ist; Ihm zu vertrauen, dass Er einen guten Plan für mein Leben hat; Ihm zu vertrauen, dass es Ihm nicht gefällt, seine Schöpfung leiden zu sehen. Vor dem Hintergrund, dass ich mir teilweise wünschte,

dieses Leben wäre schon vorbei, war dies ein Schritt, der Zeit und Glauben brauchte. Vertrauen ist ein wichtiger Aspekt des christlichen Glaubens, wie wir an den Glaubenshelden sehen können, die in [Hebräer 11](#) erwähnt werden. Deshalb kann die Bedeutung von Vertrauen auf Gott nicht überbetont werden und sollte verstanden sein, wenn wir als Christen sagen, dass wir durch den Glauben gerettet werden ([Eph. 2:8-10](#)).

Schritt für Schritt machte ich mich auf den Weg zurück nach Hause. Ich begann wieder Zeit im Gebet und in der Bibel zu verbringen. In diesem Prozess offenbarte mir Gott immer mehr Dinge über sich selbst: Wer Er ist, mit wem ich spreche. Er offenbarte mir auch viele Dinge über mich selbst, die dazu führten, dass ich mich im Laufe der Zeit veränderte, indem ich mehr und mehr Dinge aus meinem Leben entfernte, die Gott hasst. Wenn ich über diesen Prozess, diesen langen Weg, nachdenke, erinnert mich das an das Gleichnis vom verlorenen Sohn, das wir im [Lukas-Evangelium 15:11-32](#) lesen können: In diesem Gleichnis nahm ein Sohn seinen Teil des väterlichen Erbes und zog hinaus in die Welt, um Erfüllung im Leben zu finden. Dabei verprasste er alles, was er besaß, für das, was die Welt an Vergnügen und Unterhaltung zu bieten hatte. Irgendwann erkannte er, pleite und desillusioniert wie er war, dass das Leben im Haus seines Vaters gar nicht so schlecht gewesen war. Es war sogar sehr gut gewesen: Selbst die Diener hatten mehr als genug von allem. Also beschloss er, zu seinem Vater zurückzugehen und ihn demütig und unterwürfig um seine Gunst zu bitten. Dann lesen wir:

Und er [der Sohn] machte sich auf und ging zu seinem Vater. Als er aber noch fern war, sah ihn sein Vater und hatte Erbarmen; und er lief, fiel ihm um den Hals und küsste ihn.

Lukas 15:20 [S2000]

Der Vater, der in diesem Gleichnis Gott repräsentiert, folgte dem verlorenen Sohn nicht von dem Ort weg, von dem er wusste, dass sein Sohn dort hingehörte. Der Sohn wollte gehen, und der Vater ließ ihn gehen, denn der freie Wille ist ein wesentlicher Aspekt einer guten Beziehung. Obwohl er wusste, dass der Sohn in Schwierigkeiten geraten würde, zwang er ihn nicht, bei ihm zu bleiben. Aber als der Sohn zu seinem Vater zurückkehrte und sein schlechtes Verhalten bereute, kam der Vater dem Sohn entgegen, um ihn wieder nach Hause zu bringen. Er ließ ihn nicht alleine den ganzen Weg bis zur Türschwelle zurückgehen, sondern er begegnete ihm auf dem Weg. Das ist genau das, was ich in meinem Leben auch erlebt habe: Ich machte einen Schritt auf Gott zu; Er machte einen Schritt auf mich zu. Nicht, um einen Kompromiss einzugehen: Gott ist gut, und Er will, dass wir den ganzen Weg zu Ihm zurückkommen, wenn wir in Seinem Reich leben wollen. Aber Er *hilft* uns, zu Ihm zurückzukehren, sobald wir anfangen, uns Ihm zuzuwenden. Dessen bin ich mir mittlerweile absolut sicher.

In Verbindung mit dem Gleichnis vom verlorenen Schaf, das wir auch in [Lukas 15](#) finden, lehrte es mich einen weiteren ungeheuer wichtigen Aspekt über Gottes Charakter:

Ich [Jesus] sage euch, so wird auch Freude sein im Himmel über einen Sünder, der Buße tut, mehr als über neunundneunzig Gerechte, die keine Buße brauchen!

Lukas 15:7 [SCH2000]

Gott ist ein emotionales Wesen, das Mitgefühl mit seiner Schöpfung hat, und Er freut sich über jeden einzelnen Menschen, der sich Ihm zuwendet. Gott hat in Seinem Wort kein Geheimnis daraus gemacht, dass Er starke Gefühle hat: Es wird immer wieder erwähnt. Aber wir ... oder bleiben wir beim ich ... ich neige manchmal dazu, das zu vergessen und Ihn als ein distanziertes, stoisches Wesen zu sehen; als einen Wissenschaftler, der in sein Reagenzglas schaut und alles, was darin vor sich geht, ohne ein Fünkchen Gefühl wahrnimmt. Das ist bei Gott nicht der Fall! Ein Mensch leidet in dieser Welt: Gott leidet mit diesem Menschen! Ungerechtigkeit gegenüber den Schwachen, Witwen und Waisen: Gott ist zornig! Eltern, die um ihr verlorenes Kind weinen: Gott weint mit ihnen! Das sollten wir nie vergessen. Wenn wir diesen Aspekt von Gottes Wesen nicht kennen, dann verstehen wir nicht, wer Gott wirklich ist. Und es ist ungeheuer wichtig, dass wir Gott kennen und dass Er uns kennt ([Matthäus 7:21-23](#); [John 10:14](#); [John 17:3](#)).

14.2.5 Das Ende?

Irgendwann in diesem Prozess meiner Umkehr zu Gott zeigte Er mir, dass es an der Zeit war mich von einigen Dingen zu trennen, die mich an die Vergangenheit banden. Eines dieser Dinge war zum Beispiel ein großer Ordner, der alle Dokumente zu meinen drei Anläufen, Berufspilot zu werden, enthielt. Ich denke, dass ich diesen unterbewusst als Anklage gegen Gott aufbewahrte, obwohl mir klar war, dass ich niemals in der Lage sein würde, „meinen Fall vor Gericht zu bringen“. Vor wem? Also verbrannte ich meine Unterlagen. Aber dabei blieb es nicht: Ende 2016 wurde ich mit einem Film einer christlichen Organisation namens „Die letzte Reformation“ ^[8] und der Pionierschule ^[9] konfrontiert. Obwohl ich skeptisch war und mich manchmal sogar über einige der Lehren und die Art und Weise, wie diese gelehrt wurden, ärgerte, sah ich viel Wahrheit in ihnen; Wahrheit, die ich vorher noch nicht gehört hatte. Als ich Anfang 2017 sah, wie mein Bruder völlig verändert von einer dreiwöchigen Jüngerschaft-Schule in den Niederlanden zurückkehrte, brachte das das Fass zum überlaufen: Ich musste mit eigenen Augen sehen, was dahinter steckt. Also meldete ich mich ebenfalls für diese Jüngerschaft-Schule an.

Die drei Wochen waren anders, als ich es erwartet hatte: Während ich Zeuge von Heilungen und Befreiungen wurde und sah, wie das Leben eines wahren Jüngers ganz praktisch aussehen kann, konzentrierte sich Gott darauf an mir zu arbeiten. Durch die Nachfolge Christi sollen wir in die Fülle Christi hineinwachsen ([Epheser 4:11-15](#)), und es gibt in der Christenheit zwei vorherrschende Auffassungen darüber, wie das geschieht: Die eine Analogie besagt, dass wir Skulpturen aus Lehm sind, und dass wir mehr Material (mehr Salbung etc.) *hinzufügen* müssen, um Christus ähnlicher zu werden. Das ist die eine Sichtweise. Die andere ist, dass ein Christ ein Block aus Marmor ist, an dem Gott durch

[8] TLR, Die letzte Reformation - Der Anfang [[YouTube](#)] deutsche Untertitel

[9] TLR, Pioneer Schule [[YouTube](#)] deutsche Untertitel

seinen Heiligen Geist arbeitet. Er *meißelt alles weg*, was nicht wie Christus aussieht, bis wir irgendwann so aussehen wie Er. In dieser Jüngerschaft-Schule meißelte Gott ein großes Stück meines Marmorblocks weg: Die Fliegerei selbst. Er half mir, meine Augen für die Realität zu öffnen, die ich nicht sehen wollte, seitdem dieser Mann in der Kirche die Vision von dem „*schwebenden, brüllenden Ungeheuer, das alle Aufmerksamkeit auf sich zieht*“, geteilt hatte: Die Luftfahrt war ein Götze in meinem Leben!

Es war interessant zu sehen, dass sogar einige Christen meine Sichtweise nicht nachvollziehen konnten; einige versuchten auch vorsichtig mich dazu zu bringen, meine Entscheidung, das Fliegen aufzugeben, zu überdenken. Ich verstehe die Sache folgendermaßen: Ein Götze ist nicht auf Skulpturen aus Holz, Stein oder Metall beschränkt, vor denen sich Menschen verbeugen und sie anbeten, wie wir das in der Bibel lesen können. Ein Götze ist alles, was für einen Menschen genauso wichtig oder sogar wichtiger ist als Gott:

² Ich bin der Herr, dein Gott, der ich dich aus dem Land Ägypten, aus dem Haus der Knechtschaft, herausgeführt habe. ³ Du sollst keine anderen Götter neben mir haben! [...] ⁵ Bete sie nicht an und diene ihnen nicht! Denn ich, der Herr, dein Gott, bin ein eifersüchtiger Gott, [...]

Exodus 20:2-5 [SCH2000]

Es war eine schmerzhaft Entscheidung. Aber ich wusste, dass dies der einzige Weg war, um in meiner Beziehung mit Gott voranzukommen. Außerdem war es eine gute Möglichkeit, mein Vertrauen auf Gott unter Beweis zu stellen: Ich glaube, dass Er besser als ich weiß, was gut für mich ist. Somit sagte ich Ihm, dass ich solange mit dem Fliegen aufhören würde, bis Er mir ein Zeichen gibt, dass es Sein Wille für mein Leben ist, wieder zu fliegen. Dieses Zeichen müsste unmissverständlich sein, nicht im Geringsten zweideutig. Auch sagte ich Ihm, dass ich ausschließlich wieder für einen guten Zweck fliegen würde, d.h. beruflich für einen Dienst wie MAF. Als Freizeitbeschäftigung ist die Fliegerei für mich einfach zu Zeit- und Energie-aufwändig; Zeit und Energie, die mir dann für die wirklich wichtigen Dinge im Leben fehlen. Manchmal vermisse ich die Fliegerei natürlich. Es gibt so viele schöne Facetten an ihr. Allerdings hat ein Teil meiner Liebe zur Luftfahrt nun Platz für Hass auf sie gemacht. Hass, weil sie mich weit von Gott weggebracht hat, und weil sie die Ursache für die dunkelste Zeit in meinem Leben war. Gott ist es wert, die Luftfahrt zu verlieren. Die Luftfahrt ist es nicht wert, Gott dafür zu verlieren. So einfach ist das. Jetzt zu wissen, dass auch dieser Bereich meines Lebens in seinen Händen liegt, ist ein guter und tröstlicher Gedanke.

14.3 Frucht

An zwei Gelegenheiten während meines Aufenthalts in Mount Hagen fuhr ich mit ein paar Brüdern mit Mountainbikes los, um die schöne Umgebung um den Flughafen zu erkunden. Dabei gaben wir auch das Evangelium weiter, verteilten Bibeln und Traktate. Gute Zeiten. Als "wait man" (weißer Mann) hat man nie Probleme in PNG eine Menschenmenge um

sich zu scharen. Wenn man das will, so wie wir in unseren Bemühungen: Großartig. Wenn nicht: Nicht so sehr. Eine dieser Begegnungen mit einer großen Gruppe führte zu einer Einladung zum Gottesdienst am folgenden Sonntag, die ich gerne annahm.

Was dann folgte, war eines der Ereignisse auf meiner Reise, die für mich am wertvollsten waren. Noch bevor ich das Dorf in der Nähe vom Flughafen Mount Hagen betrat, war ich plötzlich von einer Horde Kinder umringt, die mich bis zum Kirchengebäude begleiteten, wo ich von einer bunten Delegation begrüßt wurde. Der Pastor, der eine lebenswerte „Jesus“-Krawatte trug, war sehr erfreut mich zu sehen, da ich seit langer Zeit der erste „wait man“ in seiner Kirche war.



Delegation der Kirche

*Lächeln
des
Jahres
geht an*



Meine Eskorte zum Dorf

Wir betraten die Kirche, ein schlichtes Gebäude bestehend aus Holzrahmen, Wellblechdach und Erdboden. Wie ich bereits erwartet hatte, wollte man nicht nur, dass ich am Gottesdienst teilnehme: Sie wollten auch, dass ich predige ... was ich gerne tat. Nach einer großartigen Anbetungszeit, die andere Kirchen mit all ihren Tonanlagen und Lichteffekten blass erscheinen lassen würde, erzählte ich ein Zeugnis von meiner Reise, gefolgt vom Evangelium. Das vollständige Evangelium, so einfach und klar, wie ich es verstehe. Danach erläuterte ich, was es bedeutet „von neuem geboren“ zu werden, und nannte die praktischen Schritte in das Reich Gottes. Ich schloss mit einem Gebet und wollte mich gerade wieder hinsetzen, als der Pastor mich ermutigte, einen Altarruf zu halten. Zögernd tat ich es. Nicht, weil ich das noch nie getan hatte (das ist in jedem Lebensbereich ein schwaches Argument); vielmehr zögerte ich, weil ich befürchtete, dass ich als „weißer Mann“, der in PNG manchmal noch als etwas Besonderes angesehen wird, etwas damit zu tun haben könnte, dass die Leute nach vorne kommen, während meine Hautfarbe nichts mit einer Entscheidung für Christus zu tun haben sollte. Nachdem ich betont hatte, dass ich im Vergleich zu allen anderen in dieser Kirche, die mit dem Heiligen Geist gefüllt sind, nicht mehr zu geben hätte, rief ich Leute nach vorne, die ihr Leben Jesus übergeben wollten. Etwa ein Dutzend Menschen folgten diesem Ruf. Nachdem ich für diese Leute gebetet hatte, kam der Pastor auf mich zu und sagte: „Das ist deine Frucht!“

Wie bereits in Kapitel [01. Deutschland](#) erwähnt, war dies einer der Gründe, warum ich zu dieser Reise aufgebrochen war: Ich wollte Frucht sehen! Deshalb kann ich nicht in Worte fassen, wie viel mir dieser Satz bedeutete. Da es einer meiner letzten Tage in PNG war, hätte ich mir kein besseres Abschiedsgeschenk wünschen können.

*„ Größere Liebe hat niemand als die,
dass einer sein Leben lässt für seine Freunde.“*

Johannes 15:13 [SLT]



vorläufige Fassung, September 2024, Deutsch

<https://bookofactscontinued.com/destination-unknown/>