



Schöpfung kennen: Das Cockpit, bis auf ein wenig rotes Licht völlig dunkel, wird zum Observatorium eines enorm klaren Sternenhimmels; Wer Glück hat, kann im Winter die Nordlichter sehen; Das bleiche Licht des Mondes verwandelt die uns vertraute, farbige Landschaft in eine fremdartige Schwarz-Weiss-Fotografie.

Wir lassen die Lichter der Startbahn hinter uns und setzen Kurs auf unsere erste Destination. Zum grossen Erstaunen aller Studenten sind die so öde und einsam scheinenden Ebenen überall beleuchtet: Farmen, Gasraffinerien und heute die Lichter der Mährescher, welche ihre Runden in den Feldern ziehen. Was am Tage unbesiedelt aussieht, wirkt in der Nacht plötzlich übervölkert.

Der Flug verläuft ohne besondere Ereignisse. Wir fliegen zwei verschiedene Flugplätze an und dazwischen helfe ich dem Studenten sich zu verirren, so dass er üben kann, unsere Position wieder zu finden. Nach der zweiten Landung brechen wir den geplanten Flug unerwartet ab und der Student hat die Aufgabe, uns direkt nach Hause zu fliegen. Ihm kommt dabei zu gute, dass Licht in der Nacht über grosse Distanzen sichtbar ist. Kaum hat er seinen Kurs gesetzt, können wir die Lichter von Three Hills ausmachen – und dies obwohl wir noch rund 70km weg und auf geringer Höhe sind.

Über Rückflug und Besprechung ist es zwei Uhr morgens geworden. Ich sitze auf meinem Fahrrad auf dem Weg nach Hause. Es ist merklich kühler geworden, obwohl es immer noch stickig scheint. Im Kegel meiner Velolampe tanzen dicke Schneeflocken. Im September?! Ich erinnere mich daran, dass unser Chefmechaniker in Three Hills schon zu jeder Jahreszeit Schnee gesehen hat. Aber wo sollte der Schnee bei diesen Temperaturen herkommen? Dröhnender Lärm reisst mich aus meinen Gedanken. In eine Staubwolke gehüllt wendet ein Mährescher am Feldrand für seine nächste Bahn, und obwohl ich die Augen voll Spreu habe, bin ich der Glückliche: ich werde wenigstens früher ins Bett kommen.

Markus Bischoff



Mission Aviation Fellowship Switzerland

info@maf-swiss.org, www.maf-swiss.org
Geschäftsleiter: Andreas Zimmermann,
andreas.zimmermann@maf-swiss.org
Postfach 31, 3603 Thun, Schweiz
Tel 033 221 57 61,
Präsident: André Bucher; Reutenen 90, 3532 Zäziwil
Tel 031 711 33 39, andre.bucher@maf-swiss.org

Spenden PC 85-541047-1

Wir danken allen Freunden, die treu für uns beten, allen Gönnern und freiwilligen Mitarbeitenden, die immer wieder den weltweiten Dienst der MAF unterstützen – Der Herr sei Ihr reicher Vergelter.

Steuerbefreiung

MAF Switzerland ist steuerbefreit und in allen Kantonen der Schweiz können Ihre Spenden zu 100% vom steuerpflichtigen Einkommen abgezogen werden.

Adressänderungen

An Agnes Wasem, Sägematte 1, 3510 Freimettigen
031 791 20 19, agnes.wasem@sunrise.ch

im Dienst – MAF Schweiz

- Hess** Iwan u. Ruth, Pactec Asien, E-Mail: ihess@pactec.net
Juzi Daniel u. Tiia, Pactec Asien, E-Mail: djuzi@pactec.net
Keller Patrick und Olivia, MAF, B.P. 1182, N'Djamena
E-Mail: patrick.keller@maf-europe.org, olivia.keller@maf-europe.org
Kradolfer Andreas u. Erika, Pactec Asien E-mail: andi@kradi.ch
Kündig Emil u. Margrit, P.O. Box 830, Phnom Penh, Cambodia
E-Mail: ekundig@yahoo.com / mkundig@yahoo.com
Lauber Hermann u. Jacqueline, MAF PO Box, Wilson Airport Nairobi Kenya
E-Mail: hermann.lauber@maf-europe.org
Schlatter Hansjörg u. Monika, P.O. 491, Dodoma, Tanzania
E-Mail: hansjoerg.schlatter@maf.ortz
Sutter Philipp u. Elisabeth, Sportstrasse 1, 2540 Grenchen
E-mail: phel.sutter@gmx.ch
Vogel Michael u. Jael, P.O.Box 821, Nhulunbuy NT 0881, Australia
E-Mail: mjvogel@gmx.ch
Wunderli Simon u. Pamela, MAF, P.O. Box 1, Kampala, Uganda
E-mail: simon.wunderli@maf.ortz
Zimmermann Martin u. Deborah, P.O.Box 491, Dodoma, Tanzania
E-mail: martin.zimmermann@maf.ortz

in Kandidatur

- Meder** Ruben u Sarah, z. Zeit in der Schweiz
E-Mail: ruben.meder@maf.ortz
Schwarz Oskar und Berta
E-Mail: oskarschwarz@freesurf.ch

in der Heimat

- Fasnacht** Esther und Kinder
E-Mail: efasnacht@gmx.ch

im Dienst – Flying Mission Botswana

- Lübbe** John u. Yvonne, Box 1022, Gabarone, Botswana

in Vorbereitung – MAF Schweiz

- Bischoff** Markus u. Madeleine, P.O.Box 1382 Three Hills, ABTOM 2A0 Canada
E-Mail: bischoffs@feg-bern.ch
Somandin Pascal, Bible College of Victoria, P.O.Box 380, Lilydale VIC 3140, Australia
E-mail: pascal@somandin.ch
Sprunger Jean Luc, P.O.Box 4910 Three Hills, ABTOM 2N0 Canada
E-Mail: sprungij@hotmail.com

DIVERSES

ADRESSEN

IMPRESSUM

- Herausgeber Mission Aviation Fellowship Switzerland
Vorsitzender des Vorst. André Bucher, Reutenen 90, CH-3532 Zäziwil
E-Mail: abucher@bluewin.ch
Redaktion Rahel Megert
E-Mail: rahel.megert@bluewin.ch
Martha Schmid
E-Mail: ma.schmid@livenet.ch
Beat Moser
E-Mail: beat.moser@datacomm.ch
Layout Etienne Perrenoud
E-Mail: info@pmm.ch
Versand Agnes Wasem, Sägematte 1, 3510 Freimettigen, 031 791 20 19
E-Mail: agnes.wasem@sunrise.ch
Verdankungen Beat Moser, Moosweg 4, CH-3532 Zäziwil, 031 711 25 63
MAF-Gönnern und -Gönnern erhalten die Infos automatisch

Dezember 2008

Info SCHWEIZ

- Vorwort
- Reise nach Afghanistan
- Bericht Daniel Juzi
- Nachtflug
- Kurznachrichten

Vorwort Gehet hin in alle Welt

Diesen Auftrag haben Missionspiloten bereits vor dem zweiten Weltkrieg ausgeführt. Am 22. März 1927 wurde in Köln die MIVA (Missions-Verkehrs-Arbeitsgemeinschaft) gegründet. Paul Schulte hatte nach einer entsprechenden Ausbildung seinen Militärpilotenschein durch einen Verkehrspilotenschein ersetzt, war jedoch selber nicht als Missionspilot tätig (ausgenommen während seiner Zeit in der Arktis). Seine Haupttätigkeit bestand darin, in ganz Deutschland durch Vorträge Werbung für die MIVA zu machen. Innerhalb von wenigen Jahren gelang es ihm 100 000 MIVA Mitglieder zu gewinnen.

Insgesamt konnten vor dem zweiten Weltkrieg 14 Flugzeuge, 53 Motorboote, 69 Lastwagen, 211 Geländewagen, 371 Motorräder und 2565 Fahrräder an Übersee-Missionen in Afrika, Südamerika und Asien ausgeliefert werden.

Im Jahr 1935 wurde das erste Missionsflugzeug Typ Junker F13 am Flugplatz in Heldsbach mit Lob und Dankliedern geweiht. Diesem Flugzeug wurde der Name Papua gegeben. Es wurde per Schiff nach Neuguinea transportiert.

Später wurde die MAF gegründet, welche heute eine internationale Missionsfluggesellschaft ist mit 1200 Mitarbeitern und ca. 136 Flugzeugen.

Gott ist noch auf dem Plan. Er schenkt auch noch heute Visionen und sendet Piloten in Länder, welche die Botschaft des Evangeliums noch kaum gehört haben. Gehe hin - ich bin mit Dir! Wer will diesem Ruf folgen?

Beat Moser



Flying for Life

Reise nach Afghanistan

„Was wird mich in Kabul erwarten?“, dachte ich auf dem Flug von Zürich über Dubai nach Kabul oft. Meine Gefühle waren gemischt, einerseits freute ich mich, andererseits spürte ich eine gewisse Anspannung.

Nach den Zollformalitäten wurde ich von den Schweizern freundlich empfangen und durch den Flughafen gelotst und ich tauchte ein in das Getümmel der Stadt Kabul. Autos, Menschen, Eselgespanne, Motorräder –



war das ein Gewimmel auf der Strasse. Die Luft war stickig. Überall sah ich Polizei und Militär, Strassensperren und Kontrollen. Drei Schweizer Familien arbeiten in Kabul bei der humanitären Organisation der MAF. Eine Familie war gerade im Urlaub in der Schweiz, so hatte ich viele Begegnungen mit den zwei anderen Familien. Wir führten intensive Gespräche. Ich erhielt einen guten Einblick in ihre Arbeit und in ihre Situation.

Am Mittwoch durfte ich mitfliegen. Bereits um sieben Uhr in der Früh ging es los. Das Gepäck wurde eingeladen, die Passa-

giere bestiegen nach der obligatorischen Gewichtskontrolle das Flugzeug und bald starteten wir Richtung Norden. Die Passagiere waren Menschen, die in einer Entwicklungsorganisation arbeiten: Mediziner, Landwirtschaftsingenieure, Krankenschwestern – eine bunt gemischte Schar. Nach der Landung stiegen Passagiere aus, neue stiegen ein und weiter ging es zur nächsten Destination. Afghanistan ist ein sehr karges Gebirgsland. Aus dem Flugzeug sah ich die



Ausläufer des Hindukusch mit seinen 6 - 7000 Meter hohen Bergen. Dazwischen ab und zu ein Fluss und in der Nähe des Flusses spärliches Grün. Bis gegen 15.00 Uhr waren wir fast pausenlos in der Luft. Die Flotte in Afghanistan besteht aus drei King Airs und einer Cessna 210. Das Mitarbeiterteam umfasst etwa 40 Personen. Manchmal fliegen sie auch Verletzte nach Dubai, so genannte Medevac-Flüge.

Gerade als ich in Kabul war, wurden die Skytracks eingebaut, die sie mit unseren Spenden anschaffen konnten. Diese elektronischen Geräte erlauben es, dass die Bodenstation immer weiss, wo das Flugzeug ist und der Pilot auch mit der Bodenstation Kontakt aufnehmen kann. Die Skytracks erhöhen die Sicherheit der Flugzeuge enorm. Die Freude der Piloten und Mechaniker an diesen Geräten war denn auch entsprechend gross. Gerne leite ich auf diesem Weg ihren Dank weiter.

Das Einkaufen in Kabul ist zeitaufwändig, die Auswahl ist zwar recht gross, aber man weiss nie, welcher Laden gerade was hat, und der Preis ist je nach dem sehr verschieden. In Kabul sind die Spuren des Krieges überall sichtbar, auch die Armut begegnet einem auf Schritt und Tritt. Aber die Men-



Einladung zum
MAF Info Tag
Samstag 10. Januar 2009 im TDS Aarau
09.30 - 15.00 Uhr
MAF
Flying for Life



schen sind freundlich und offen, Zeit zum Plaudern haben sie ja immer. Es hat mich beeindruckt, wie die Schweizerfamilien die Sprache sprechen und sich gut mit den Afghanen unterhalten können. Am letzten Abend genossen wir ein echtes afghanisches Essen. Natürlich auf dem Boden. Alle sitzen auf Kissen im Kreis. Mir läuft jetzt noch das Wasser im Mund zusammen von den feinen Speisen und Gewürzen. Mit vielen Eindrücken, ermutigenden Begegnungen flog ich erfüllt wieder über Dubai in die Schweiz zurück. Dankbar landete ich in Zürich. Ich genoss das Grün und den farbigen Herbst mehr als vorher. Ich konnte mich überzeugen, dass die Arbeit in Afghanistan eine wichtige Arbeit ist, vielen Menschen wird das Reisen erleichtert oder gar erst ermöglicht. Gerade in einem solchen Land ist das Flugzeug ein unentbehrliches Transportmittel. Im Moment ist die Situation in Afghanistan, auch in Kabul, unruhig. Sie brauchen unsere Unterstützung. Gerne erzähle ich in Ihrer Gemeinde, im Seniorentreff usw. über diese Reise. Nehmen Sie Kontakt mit mir auf.

Andreas Zimmermann

Bericht Daniel Juzi Kopfweg: Die Story mit dem Panadol oder Aspirin

Seit Anfangs Oktober sind wir als Familie wieder in der Schweiz. In diesem ersten, ja fast etwas einfachen Satz, verbirgt sich für mich mehr, als man anfänglich denken würde: Auf der einen Seite ist es etwas sehr Schönes wieder zurück in der „alten“ Heimat zu sein, etwas worauf wir uns gefreut haben! Denn endlich kann man wieder – nach zwei Jahren!!! – eine richtige Bratwurst essen oder beim Bahnhof hinstehen und wissen, dass der Zug genau um 08:37 abfährt, weil dies der Fahrplan so sagt. Auch haben wir uns alle wieder darauf gefreut – nach langer

Zeit – unsere Familien und Freunde wieder zu sehen: Die Eltern und Grosseltern, Brüder und Schwestern, Freunde, Bekannte und neu dazu gestossener Nachwuchs! Im Gegensatz zu all dem, was eben das Heimkommen so schön macht, habe ich aber auch (wieder einmal) gemerkt, dass ein grosses Stück meines Herzens noch dort geblieben ist – dort in der Ferne, weit weg von hier, wo anders geredet, gedacht und gehandelt wird. Dort wo es anders riecht, das Essen anders schmeckt und so viele Dinge einfach anders sind – Dinge, die uns am Anfang manchmal falsch schienen – mir nun aber mehr vertraut sind als vieles in meiner Heimat...

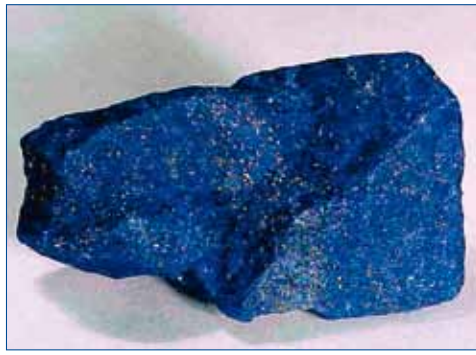
Etwas, was ganz stark auffällt ist, dass die Realitäten des Lebens völlig anders sind. Immer wieder wandern meine Gedanken zurück in den Hindukusch, zurück nach Afghanistan, zurück zu Leuten, die man gut kennen gelernt hat. Ich vermisse meine Freunde und Kollegen, aber auch einfach die Kinder und Erwachsenen, die mir bei der Arbeit zugehört haben. An vielen Orten Afghanistans sind Ankunft und Abflug des PACTEC Flugzeugs die Unterhaltung schlechthin. Internet, Zeitungen, Strom und TV gibt es dort nicht... Ein solcher Ort, wo das Flugzeug eine Rarität ist, heisst Razer. Niemand hat mir bis jetzt sagen können, wieso diese Piste Razer heisst, denn das kleine Dorf gleich nebenan heisst Karanomunjan, ein Ort, den es mit grösster Wahrscheinlichkeit seit über 2330 Jahren gibt. Denn damals zog Alexander der Grosse auf seinem Indien-Feldzug durch dieses hochgelegene Tal und noch heute gibt es Ruinen und



Wachtürme aus jener Zeit. Karanomunjan liegt auf 2600m Höhe und ist flankiert von Bergen, die auf über 7000m steigen und ein sehr enges und tiefes Tal bilden, das zum Fliegen viele Tücken birgt. Nur einige Kilometer weiter das Tal runter findet man die Lapisminen (Lapis Lazuli), die schon seit über 6000 Jahren bewirtschaftet werden, und wo bis heute dieser „Saphir der Antike“ befördert wird.

Steckbrief:

Daniel und Tiia mit Lukas (5) und Matteo (3), leben in Kabul, Afghanistan. Daniel arbeitet seit 1993 als Pilot und Flugzeugmechaniker in bedürftigen Ländern und seit 1997 mit PACTEC (der humanitären Tochterorganisation von MAF) als Chef Pilot und „Security Manager“. Tiia (aus Finnland) und Daniel haben sich im Jahr 2000 in Kabul kennen gelernt und im Sommer 2001 geheiratet. Tiia arbeitet – wenn es die Situation mit den Kindern erlaubt – für IAM (International Assistance Mission) in der Buchhaltung. Von Oktober 2008 bis Ende Januar 2008 befinden sie sich im Heimatdienst in der Schweiz.



Das Zivilluftamt hatte uns gefragt, ob wir in Razer eine „Pisteninspektion“ durchführen könnten. Laut meinen Recherchen ist diese Piste fast 30 Jahre nicht mehr gebraucht worden und so hatten wir ausser den Koordinaten keine anderen Angaben zur Piste. Eine solche Gelegenheit muss man mir nicht zwei Mal präsentieren! So plante ich den Flug mit einem unserer anderen Piloten, um ihm zu zeigen wie man vorgeht, wenn man eine neue Piste zum ersten Mal anfliegt und „eröffnet“. Beim Studium der Karten wurde mir schon bald klar, dass dies wahrlich ein interessantes und einmaliges Erlebnis werden würde. Der Flug von Kabul nach Razer dauerte gerade mal eine Stunde und führte uns das Panshir Tal hinauf über den 4500m hohen Anjaman-Pass hinab nach Karanomunjan. Mit dem Auto hätten wir über drei Tage für die gleiche Strecke gebraucht. Ich mochte mich noch erinnern, als ich einige Jahre vorher mal über Razer flog, dass die Piste von der Luft aus gar nicht so einfach zu finden war... Nur ein kleiner Streifen mit etwas weniger Steinen im Geröll übersäten Feld. Nach einigen Anflug- und Durchstartetests, sowie der Pisteninspektion ein Meter über dem Boden, wo wir nach unakzeptablen Rinnen, Steinen oder sonstigen Verwerfungen schauten, landeten wir. Kaum waren wir am Boden kamen von überall Leute her. Dies erstaunte mich, wenn man bedenkt, dass das Karanomunjan-Dorf einige Kilometer weiter über dem Fluss liegt. Es schien mir fast, dass die Leute wie Pilze aus dem Erdboden wuchsen. Sogar der Kommandant erschien in seinem 4x4 Toyota... Natürlich mussten wir allen die Hände schütteln und die obligaten Begrüssungen „durchmachen“.

Eine Begegnung mit einem der Männer werde ich nicht mehr so schnell vergessen. Ich weiss nicht einmal, wie er hiess und wer er genau war, ausser dass er eben von Karanomunjan ist. Nach dem Begrüssen hatte er nur eine Frage an mich: Ob ich ein Panadol oder Aspirin für ihn habe, wollte er wissen; denn er habe so starke Kopfschmerzen. Automatisch griff ich in die linke Brusttasche meines Hemdes, wo ich immer ein paar Panadol habe, denn den ganzen Tag in grossen Höhen zu verbringen, kann manchmal schon auch etwas Kopfweg auslösen. Aber oh Schreck, ich hatte es heute vergessen mitzunehmen!

So musste ich ihm erklären, dass ich – so leid es mir tat – kein Panadol oder Aspirin mithatte, ich sei schliesslich auch kein Arzt... Diese kurze Erklärung war ihm jedoch nicht gut genug und so fragte er noch einmal nach. Bald gesellten sich auch noch zwei Verwandte von ihm zu uns und bedrängten mich, ihrem Bruder doch bitte ein Panadol oder Aspirin zu geben, denn er habe so starke Kopfschmerzen! Sie fügten dann noch an, dass sie einen Tag weit gehen müssen, um zu einer Klinik zu gelangen, wo sie ein Panadol bekommen könnten. Und dann kam die Bitte für ein Panadol oder Aspirin noch einmal. Ich musste von Razer abfliegen, ohne diesem Mann ein Panadol für sein Kopfweg geben zu können. Das einzige, was ich machen konnte, war den Leuten dort zu versprechen, dass ich die Bitte für eine lokale Klinik für sie an medizinisch orientierte Organisationen und die Regierung weiterleiten werde.

An dieser Stelle möchte ich Euch, lieben Lesern, danken für Euer Interesse, Euer Mittragen und Sponsern. Obwohl ich in Razer an jenem Tag diesem Mann mit seinem Kopfweg nicht helfen konnte, konnte doch dank Eurer Mithilfe schon unzählig vielen Leuten geholfen werden. Ich weiss einfach, dass ich wieder zurück nach Afghanistan in den hohen Hindukusch kehren will, denn es gibt noch viele Orte, die unsere weitere Hilfe dringend nötig haben.

Daniel Juzi

Weitere Afghanistan Infos:

Wenn Du während unserer Heimatzeit bis Ende Januar 2009 noch weitere Infos über Afghanistan und PACTEC haben möchtest, kannst Du mir mailen oder mich anrufen:
djuzi@pactec.net
+41 (79) 659 81 70

Nachtflug

Es ist ein Septembereabend, ich bin mit dem Fahrrad auf dem Weg zum Flugplatz. Die Luft fühlt sich an, als habe jemand vergessen, den Deckel von der Pfanne zu nehmen. Wärme, Dunst und Staub bleiben auf dem Boden zurück gestaut. Im Feld neben mir fräsen zwei Mährescher GPS-gerade Linien in das Getreide, verschlingen Raps und speien gehäckseltes Stroh aus. Wie eine Wolke breitet sich letzteres langsam über das Feld



und die Strasse aus. Ich versuche nicht zuviel davon einzuatmen. Es gibt einen einfachen Grund für meine späte Fahrt. Da die Sonne wieder früher untergeht, haben wir an der Prairie School of Mission Aviation mit dem Unterrichten von Nachtflug begonnen. Meine Arbeitszeit verschiebt sich dadurch auf den Nachmittag und – ergo – auf die Nacht. Als ich beim Flugplatz ankomme, hat mein Student das Flugzeug bereits betankt, die Planung abgeschlossen und den Flugplan aufgegeben. Wir fliegen einen Überlandflug – den ersten für diesen Studenten in der Nacht. Das Fliegen in der Nacht hat seinen speziellen Reiz. Einerseits ist alles stiller: die Luft,



der Funkverkehr, die Flugplätze, der Hangar. Der hektische Alltag und was daran erinnert wird von länger werdenden Schatten eingehüllt und schliesslich ganz verschluckt. Es kehrt Ruhe ein. Andererseits lernt man in der Nacht ganz andere Seiten von Gottes

Kurznachrichten / Gebetsaufruf

Liebe zu Gott und Freude am Fliegen war seine Mission

MAF Pilot, Hadleigh Smith, verliess am 21. Oktober seine Basis im Norden Australiens mit dem GA8 Flugzeug, kam aber nicht am Ziel an. Er wird seither vermisst. Die intensive Suche nach ihm sowohl an Land als auch auf dem Meer blieb erfolglos. Es wurden nur einige Teile des Flugzeugs und der Ladung gefunden in den Gewässern von Buckingham Bay, etwa 20 km von der Abfluginsel entfernt. Weitere Suchaktionen brachten leider keine Hinweise auf den genauen Unfallort oder die Ursache.



Die Eltern, zwei Schwestern und ein Bruder trauern um Hadleigh. Es ist für sie schwer zu fassen, dass ihr Sohn und Bruder nicht mehr nach Hause kommt. Hadleigh war erst 23 Jahre jung. Doch sie wissen ihn bei dem Herrn. MAF Australiens, Freunde und Bekannte teilen die Trauer und Betroffenheit der Angehörigen. Unsere Schweizer MAF-Leute im Norden Australiens Familie Lukas und Jael Vogel (Pilot), sowie Pascal und Beck Somandin (in Ausbildung) sind sehr traurig über den Verlust ihres Freundes. Wir nehmen Anteil und beten für sie und alle Betroffenen. Herr, zeige uns Deinen Weg und leite Du uns...

Beat Moser