

VON MAX DOHNER

Fliegen und beten» - diese Titelzeile stand neulich über einer Mail. Eine von täglich unzähligen, die man gemeinhin schneller löscht, als man sie liest. Ein Gedanke, eigentlich nur ein Schimmer davon - «Ah, betet nicht jeder vor dem Fliegen?» - und fort-deletet wäre die Mail. Für einmal aber stimmte das wörtlich: Da wurde nämlich nicht wegen des Fliegens gebetet, sondern zum Fliegen. Ora et vola - beides gehört hier zur gleichen Mission.

Kurze Zeit später sasssen wir im Headquarter dieser Mission, zumindest im schweizerischen Hauptquartier. Das befindet sich im nüchternen Aarau. «Nüchtern» deshalb, weil uns auf dem Weg dahin zugegebenermassen abenteuerlich-kolonial-romantische Vorstellungen begleiteten vom Charakter solcher Missionen. Also drifteten wir weit ab von Aarau; kein Wunder, wenn man hört, wo überall die Mission landet. Eine Fluggesellschaft, die global überhaupt am meisten Flugplätze anfliegt, darunter solche, auf denen zu landen sich andere nicht zutrauen.

Die Rede ist von der MAF, der Mission Aviation Fellowship. Ein internationales, christliches und gemeinnütziges Flugunternehmen. Sozusagen die «Rega für die Armen». Der Grundsatz lautet: «Jeder soll für Hilfe aus der Luft etwas zahlen, ein Huhn oder mehr.»

«Menschen in nichtprivilegierten Regionen kennen zu lernen, ist für uns Privileg.»

Hansjörg Leutwyler CEO MAF

Das sagt Hansjörg Leutwyler, CEO der MAF Schweiz. Zusammen mit dem Kommunikationsmann Daniel Dubouloz erläutert er die Tätigkeit der MAF und erzählt auch von eigenen Erfahrungen als Pilot in der sogenannten Dritten Welt. Und weil die beiden Herren höfliche Leute sind, schweigen sie über die romantisch-kolonial-abenteuerlichen Vorstellungen des Besuchers und schauen sich bloss an, etwas irritiert.

Wie soll man indes nicht Bilder assoziieren, wenn der Ausdruck fällt: «Rega der Armen»? Egal, wo man die Hilfsbedürftigen aufnehmen muss, in Melanesien, im Sudan oder Haiti? Wenn Flugzeugmodelle im Büro stehen, winzig vor einer Riesenfototapete des Urwalds im Kongo. Wäre das denn nicht exakt die Dimension der Mission?

Ein bisschen Daktari und Albert Schweitzers Lambarene, beides verbunden mit Bernhard Grzimeks Zebraflugzeug aus «Die Serengeti darf nicht sterben». Oder mit dem Doppeldecker von Robert Redford in «Out of Africa». Bei älteren Jahrgängern dürfte noch ein



300-mal um die Welt, jedes Jahr: Eine Cessna Caravan auf einem Hilfsflug im Südsudan.

DAVID FORNEY

Fliegen und beten - für einmal nicht aus Angst

Die Fluggesellschaft, die weltweit am meisten Flugplätze ansteuert, ist die MAF, seit dem Krieg unterwegs für Nächstenhilfe und Mission



«Die Pisten sind zu kurz, holprig, zu weich - oder alles zusammen.» Einsatz der MAF, der «Rega für die Armen». S. N. POOL

Schuss René Gardi dazukommen, jener Reiseabenteurer mit Tropenhelm, der uns in Bildbänden, günstiger zu kaufen dank Silva-Punkten, noch zuzeiten von Radio Beromünster Afrika und Arabien nahegebracht hatte.

Darüber kann man nur höflich schweigen, keine Frage. Piloten mögen Piloten geworden sein aus dem Traum heraus, fliegen zu können. Aber es sind in der Praxis dann doch eher nüchterne Naturen, was nichts als richtig ist, gerade angesichts der vielen Probleme, die sich rein technisch in den meisten exotischen Örtlichkeiten stellen.



«Nicht zuletzt die Kinder werden geprägt vom Einsatzgebiet.»
Hans Leutwyler.

Alles in Ordnung. Gegen Schluss aber wagen wir doch noch eine Hypothese, ehe wir uns dem Sachlichen widmen - beziehungsweise den klugen Motiven, um die Sachlichkeit der Mission zu betonen. «Antoine de Saint-Exupéry», sagen wir, «der Autor von «Nachtflug», hätte sich nach dem Krieg sicher um einen Pilotenjob bei der MAF beworben.» Das bekräftigen nun beide Herren ebenso spontan wie lebhaft. Leutwyler, der Chef, der viele Jahre in Afrika geflogen war und seine Familie nach Afrika mitgenommen hatte - Senegal, Kongo und Mali -, schwärmt von der

Zeit: «Als wir aus dem Kongo rausmuss-ten, wollten die Kinder bleiben. Die Zeit für sie war paradiesisch.»

Wird es ihm heute nicht langweilig in Aarau, bloss im Büro? «Was mich jetzt beflügelt», sagt Leutwyler, «ist, jungen Leuten den Weg zu ebnet, Pilot oder Mechaniker bei der MAF zu werden. Gutes zu tun und das Christsein zu leben, ist das eine. Das andere ist, die Menschen in einer nicht so privilegierten Welt kennen zu lernen. Das ist für uns auch ein Privileg und eine grosse Lebenserfahrung - eine Erfahrung, welche am Ende auch die Kinder unserer Piloten und Mechaniker für ihr Leben sehr nachhaltig prägt.»

Und nun wirklich etwas Sachlichkeit, ein paar Zahlen: Die MAF steht in über 25 Ländern im Einsatz. Dreihundert Mal fliegt sie jedes Jahr um die Welt, über zwölf Millionen Kilometer. Dreitausend Orte fliegt die Mission an, teilweise in schwer zugänglichem Gebiet. 135 Kleinflugzeuge und rund 1300 Mitarbeiter setzen sich für rasche Hilfe aus der Luft ein, nach Angaben der MAF: «Unabhängig von Nationalität, Kultur oder religiöser Überzeugung.»

Christliche Missionare befinden sich selbstverständlich hie und da an Bord. Wir zitieren aus einer MAF-Broschüre: «Mitarbeiter verschiedenster einheimischer Kirchen und Gemeinschaften fliegen zu Menschen, die nach Gott fragen.» Nach Gott fragen freilich nicht überall alle gleich, was Konfliktpoten-

«Wir sind die Luftbrücke zu den Opfern von Erdbeben, Flut und Bürgerkrieg.»

Aus einer Broschüre der MAF Schweiz

zial bergen kann. Auch deshalb übt man klugerweise Zurückhaltung und verstrickt sich nicht in «Abenteuerlust». Allerdings unterschiedlich: Die Europäer tun das etwas klüger, was Leutwyler so niemals sagen würde, im Gegensatz zu den missionarisch - sagen wir: hemdsärmeligen Amerikanern. Von den USA aus ging es 1946 los mit der MAF, zusammen mit England. Die erste Maschine - das für unsere Aviatikfans - war ein Waco-Doppeldecker von Continental.

Die MAF erledigt viele Transportflüge auch für Hilfswerke - wie Rotes Kreuz, Médecins sans Frontières, Allianzmission oder für die Schweizer Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (Deza). Die zahlen natürlich andere Tarife als bloss «ein Huhn». Bei der Frage, wie es ums Geld steht, ist man bei der MAF ebenfalls sachlich, sprich: zurückhaltend. Zwei Drittel der Kosten würden bestritten aus Spenden, sagt Leutwyler. Aus der Schweiz flössen drei Millionen Franken jährlich an die MAF: «Wir würden gerne mehr fliegen.»

Von Afrika nach Asien und retour

Die beiden rechts sind schon lange unterwegs für die MAF, Margrit und Emil Kündig. Sie als Fachfrau für Finanzen und Buchhaltung. Er als Pilot einer Cessna 208 Turbo-prop, eines Wasserflugzeugs (das «Setting» des Bildes macht also Sinn). Seit mehr als einem Vierteljahrhundert stehen die Kündigs für die MAF in verschiedenen Ländern im Einsatz, seit drei Jahren im einst so chaotischen, gefährlichen und umkämpften Liberia. Die Befriedung hier ist wirklich Pionierarbeit. Begonnen hatte 1986 alles für die beiden in Tschad, dem vier Jahre Uganda folgten und zwölf in Madagaskar. «Begeisterung»,



«In Liberia war wirklich alles neu»: Margrit und Emil Kündig. B. KUBLI

nennt Emil als Stichwort für seine Arbeit, Margrit fügt an: «Die Bereitschaft, jederzeit Pläne auch wieder zu ändern.» Liberia kann man gewiss als «Challenge» betrachten, wie es die beiden vor dem neuerlichen Ortswechsel getan hatten - vor-

her waren sie in Bangladesch -, was wäre sonst «Challenge» zu nennen? Da war alles neu. Emil ging mit klassischem Schweizer Fokus an die Sache heran: «Ich wünschte, die Dinge würden schneller vonstattengehen, als sie es wirklich tun.» (MAD.)

Gerüstet für unbefestigte Pisten

Der Berner Markus Bischoff verwirklichte, anders als viele, seinen Traum von der Fliegerei. Darauf wies gegen aussen zunächst nicht viel hin, Bischoff begann als Elektroingenieur in der Telekommunikationsbranche. In Kanada liess er sich zum Berufspiloten ausbilden. Er lebt mit seiner Frau Madeleine und den vier Kindern seit sechs Jahren in Papua-Neuguinea. Da pilotiert er eine Twin Otter, eine zweimotorige Turbo-Prop-Maschine, konzipiert für den Einsatz auf unbefestigten Pisten. Die Kinder müssen zu Hause unterrichtet werden. Dafür suchte die MAF (Mission Aviation Fellowship) in der eigenen



Auf Heimschule angewiesen: Die Bischoffs in Papua-Neuguinea. HO

Zeitschrift mal einen Lehrer oder eine Lehrerin, «wenn es dir nichts ausmacht, für ein halbes oder ganzes Jahr in einer entlegenen Gegend zu leben». In Papua-Neuguinea stellen Wetter und Terrain fliegerische Ansprüche. Die Pisten sind

kurz, holprig, weich oder alles zusammen. Manche können nur von einer Seite angefliegen werden. In Papua-Neuguinea (PNG für Einheimische) werden 750 Sprachen gesprochen. Das zeigt, wie isoliert hier einzelne Volksgruppen leben. (MAD.)