

Als Schweizer 1969 bei der Biafra-Luftbrücke hautnah dabei

Mit DC-6 und C-97 die Hunger

Vor 50 Jahren erreichte die Biafra-Luftbrücke ihren Höhepunkt. Jede Nacht wurden bis zu 250 Tonnen Hilfsgüter ins nigerianische Uli geflogen. Balair setzte Douglas DC-6A/B und Boeing C-97G ab Cotonou im heutigen Benin ein. Der Schweizer, der damals am Boden für Balair und das IKRK alles organisierte, war Marcel Tschudin.

Rückblick von Marcel Tschudin

Auch nach 50 Jahren sind die Ereignisse rund um meinen Einsatz für die Balair und das Internationale Komitee des Roten Kreuzes (IKRK) in der Operation «Inalwa» – International Air Lift West Africa» noch sehr präsent: Als ich am 13. Februar 1969 mit der International Air Bahama aus Nassau kommend via Luxembourg in Frankfurt landete – wo ich bei der Germanair arbeitete – ahnte ich noch nicht, dass mein Leben nach der Rückkehr in meine Wohnung in Kelsterbach einen völlig neuen Verlauf nehmen

würde. Kaum war ich angekommen, klingelte der Hausbesitzer und streckte mir ein Telegramm entgegen. Darin stand, dass ich bitte sofort die Balair in Basel, respektive Captain Kurt Herzog, anrufen sollte. Am nächsten Morgen fuhr ich zum Flughafen, wo Auslandstelefonate möglich waren. Das Gespräch mit Kurt Herzog verlief dann kurz und bündig: «Wir haben Sie für einen Einsatz bei unserer Biafra-Operation in Cotonou vorgesehen. Sie müssen sich aber sofort entscheiden, denn Sie fliegen bereits am 12. März in Basel ab. Sie werden für die Balair und das IKRK arbeiten.»

Nicht lange überlegt

Das hat gesessen. Natürlich wusste ich, dass da «wahnsinnige» Flieger wie die Boeing C-97G Stratocruiser zum Einsatz kommen sollten. Und nur schon der Gedanke, eventuell

« Wir haben Sie für einen Einsatz bei unserer Biafra-Operation in Cotonou vorgesehen. Sie müssen sich aber sofort entscheiden. »



Der gut gefüllte Tarmac im Frühling 1969 in Cotonou mit zwei Douglas DC-6, einer Nord Noratlas, einer C-97 und einer DC-3.

ersnot gelindert

mit einer C-97G fliegen zu können, liess keine weitergehenden Überlegungen zu. Nach zwei Tagen Bedenkzeit sagte ich zu, ohne wirklich zu wissen, was auf mich zukam.

Dann wurde es hektisch. Zuerst musste ich meinen Kollegen bei der Germanair klar machen, dass ich in wenigen Tagen weg sein würde. Bereits am 28. Februar flog ich nach Basel, um mit Kurz Herzog den Balair-Arbeitsvertrag auszuhandeln. Am 7. März bekam ich ein weiteres Telegramm mit dem Hinweis: «Anstellung erfolgt jetzt doch durch das IKRK, Vertragsbeginn 13. März 1969». Am 10. März verliess ich meine Frankfurter Wohnung und meine Kollegen bei der Germanair in Richtung Genf, um noch einen zweiten Vertrag, dieses Mal mit dem IKRK, zu unterzeichnen. Da erhielt ich auch den IKRK-Ausweis. Am 11. März hatte ich ein letztes Briefing bei Captain Herzog: «Deutlich mehr Flüge durchführen und immer

darauf achten, dass die Balair-Flugzeuge zuerst fliegen», das war sein Auftrag.

Unterschlupf bei Kollege

Am 12. März um 19.30 Uhr startete ich mit der Balair DC-6B HB-IBZ Richtung Cotonou. Sparen musste sein: Vertragsbeginn war am 13. März – klar, ich landete ja erst frühmorgens am 13. März in Cotonou. Erste Überraschung nach meiner Ankunft: kein Appartement war für mich bereit, auch kein Zimmer in einem der drei Hotels. Niemand wusste genau, wer für mich zuständig war. Das IKRK oder die Balair? Das kommt wohl davon, wenn man gleichzeitig auf zwei Hochzeiten tanzt. Die ersten Nächte fand ich Unterschlupf im Zimmer eines Kollegen im Hotel «Croix du Sud» und teilte mit ihm das Bett und die Geckos. Erst nach ein paar Tagen fand ich das für mich vorgesehe-

ne Appartement. Jemand anders hatte es sich angeblich unter den Nagel gerissen.

Die ersten Tage in meiner neuen Umgebung waren sehr mühsam. Ich war irgendwie im luftleeren Raum zwischen IKRK und Balair. Eine nachhaltige Einführung in die Abläufe vor Ort gab es nicht. Und niemand wusste offensichtlich so richtig, mit welchem Auftrag ich nach Cotonou kam und welche Erfahrung in der Fliegerei ich mitbrachte. Ein Beispiel: von einem älteren IKRK-Mitarbeiter, ohne Erfahrung in der Fliegerei, sollte ich als erstes das Marshalling erlernen...

Stratocruiser und DC-6

Ich weiss nicht mehr genau, wann die heiss erwarteten C-97G Stratocruiser in Cotonou eintrafen. Auf jeden Fall hatte ich für die Flüge vom 1./2. April 1969 eine erste eingeplant, die HB-ILW. Bereits drei Tage später flogen auch die HB-ILY und HB-ILZ ihre ersten Einsätze. Die ziemlich mitgenommene C-160 Transall HB-ILN wurde nach Europa zurückgeschickt. Sie erschien ein letztes Mal am 9./10. April auf dem damaligen Einsatzplan. Anfang Mai kam die DC-6B TF-FRA der isländischen Fragtflug an, um die DC-6B HB-IBR zu ersetzen.



Marcel Tschudin in seinem Appartement.



Ein Highlight für Marcel Tschudin bildete der Formationsflug der beiden Boeing C-97, den er aus der Beech King HB-GBK fotografieren konnte.

Die einsatzbereite Flotte umfasste dann zwei Douglas DC-6A/B (HB-IBS/T), eine DC-6B (TF-FRA) und zwei C-97G (HB-ILY/Z). Unser Ziel: 15 Flüge pro Nacht.

Es galt auf dem zu kleinen Tarmac in Cotonou die Flugzeuge so zu positionieren, dass sie auch wieder ungehindert wegrönnen konnten. Hie und da musste trotzdem mit «Reverse» rückwärts gerollt werden. Keine einfache Aufgabe in der Dunkelheit. Ein Ausbau des Tarmacs war im Gange.

Die «goldene» Coronado

Wie mit «Basel» abgesprochen, landete am 31. März die erste Balair CV-990 Coronado, die HB-IDH, aus Johannesburg kommend um 02.36 Uhr in Cotonou. Ich musste sie halbsbrecherisch zwischen abgestellten C-97G, DC-6 und DC-7 hindurchlotsen. Das Flugzeug war eigentlich leer – ausser dass auf jedem Sitz unter den Woldecken Goldbarren lagen...

In Cotonou sollte man davon am besten gar nichts wissen. Ich vergesse die Situation nie, als es sich zwei müde Zollbeamte im Flugzeug auf den Sitzen bequem machen wollten. Blitzschnell organisierte ich etwas zu Trinken und lockte die beiden in die Galley, unter dem Vorwand, dass ich eigentlich nichts verteilen dürfe und dass sie mit den Getränken schnell aus dem Flugzeug gehen sollten. Geschafft!

Im Dunkeln zum Uli Airstrip

«Operational conditions began to improve during April 1969», schrieb Michael Draper in seinem bekannten Biafra-Buch «Shadows». Es galt als erstes die Zahnrädchen besser ineinandergreifen zu lassen – in Cotonou, aber auch auf dem Uli Airstrip. Beim Eindunkeln flogen alle Organisationen wie Inalwa, Joint Church Aid, Swedish Red Cross und Hank Wharton los in Richtung Uli. Immer wieder mussten Flugzeuge umkehren, weil sie nicht genügend Fuel für die Holdings an Bord hatten.

Schliesslich konnte man sich auf gewisse Regeln einigen, um diese unnötigen Flugabbrüche zu vermeiden. Der Uli Airstrip war übrigens zu dieser Zeit der «Flugplatz» mit dem grössten Flugbetrieb in Afrika – mehr als in Johannesburg! Die Biafraner erlaubten damals nur Flüge in der Nacht, um den Bombern und Kampffliegern der Nigerianer keine einfachen Ziele zu liefern. Früheste Ankunft in Uli war somit kurz nach dem Eindunkeln.

«Angel Of The Morning»

So planten wir unseren ersten Flug ab Cotonou für 18 Uhr Lokalzeit. Das war sehr knapp, um für alle Flugzeuge drei Nachtrotationen ein-

zuplanen. Versuchsweise starteten wir dann um 17.45 Uhr, und als das klappte, bereits ab 17.30 Uhr jeweils im 10- bis 15-Minuten-Takt Richtung Uli. Damit die geplanten Flüge in der folgenden Nacht ohne Probleme abfliegen konnten, wartete ich jeweils bis gegen 9 Uhr am Flughafen, um die genauen Standplätze unserer Flugzeuge zu eruieren, nicht zuletzt aber auch, um mögliche Ausfälle wegen technischer Probleme zu berücksichtigen. Ebenso waren zu erwartende «Nicht-Biafra»-Flieger, etwa eine DC-8 der Air Afrique oder die Balair CV-990, für die schwierige Tarmac-Planung zu berücksichtigen.

Auf dem Weg vom Flughafen zum IKRK-Büro machte ich jeweils einen Stopp im «Paris Snack» für einen Kaffee mit Gipfel. Die Tochter des Hauses legte dann für mich das Lied «Angel of the morning» auf – was immer das zu bedeuten hatte. Dieses Lied versetzt mich auch heute noch direkt zurück in die Biafra-Operation. Gegen 11 Uhr wurde dann auf Grund aller verfügbaren Informationen mein täglicher Flugplan für die kommende Nacht publiziert.

Dieser «Flight Schedule» war die Grundlage für die Bereitstellung der Hilfsgüter und für den Einsatz der Flugzeugbesatzungen. Damit war mein Tagwerk – oder besser gesagt Nachtwerk – beendet. Bei der Rückkehr in mein Appartement stand jeweils bereits ein kleines Essen bereit, das meine beiden «Boys» für mich vorbereitet hatten. Dann: endlich schlafen!

Stockfische mit Maden

Bereits um 15.30 Uhr weckte mich mein «Boy» Jérôme wieder mit einem starken Kaffee. Dann fuhr ich mit meinem Renault 16 unverzüglich zum Flughafen Cotonou. Die ersten Besatzungsmitglieder waren schon im Briefing-Room. Jeden Tag wurden das aktuelle Wetter und die neuesten Informationen betreffend Uli Airstrip ausgetauscht sowie die teilweise skurrilen Geheimcodes für den Kontakt mit «Uli Tower» kontrolliert und geübt. Diese Nacht waren die C-97G HB-ILZ und -ILY am Start sowie die beiden DC-6A/B HB-IBS und -IBT und zum ersten Mal auch die DC-6B TF-FRA. Wie immer lag eine greifbare Nervosität im Raum, denn niemand konnte sich dem unguuten Gefühl der Angst entziehen, das einen damals vor jedem Flug nach Uli beschlichen hatte: Komme ich wohlbehalten zurück? Auch die nennenswerte Gefahrenzulage für jeden einzelnen Flug verbesserte die Gefühlslage nicht wirklich.



Die Douglas DC-6B TF-FRA der isländischen Fragtflug kam im April 1969 erstmals zum Einsatz.

Die Beladung der Flugzeuge für die erste Welle hatte natürlich bereits begonnen. Meistens wurden vor allem Milchpulver und getrockneter Stockfisch geladen. Dabei mussten wir speziell darauf achten, dass der Stockfisch «gerecht» verteilt wurde. Denn er hatte es im wahrsten Sinne des Wortes in sich, weil er mit einer Unmenge von quicklebendigen Maden durchsetzt war. Diese machten auch vor dem Cockpit nicht halt. Für einen Stockfisch-Flug hatten die meisten Besatzungsmitglieder fünf Stück Schnur dabei: Damit wurden der Hemdkragen, die beiden Handgelenke und die beiden Fussknöchel zugeschnürt. Ein Horrorgedanke, dass einem die Maden die Beine oder Arme hochkrabbeln könnten. Ich hatte das selbst auch erlebt, es war extrem unangenehm. In der HB-IBR wurden sogar nach der Ankunft in Basel hinter den Instrumentenabdeckungen noch Maden gefunden. Ein langlebiges Völkchen.

Eine typische Nacht

Pünktlich um 17.30 Uhr Lokalzeit (16.30 Uhr GMT) ging es los. Die C-97G HB-ILZ eröffnete die erste Welle Richtung Uli Airstrip. Die beiden DC-6A/B HB-IBS und -IBT folgten in zehnmütigen Abständen. Die C-97G HB-ILY hatte ein kleines Problem, konnte aber dann mit etwas Verzögerung auch losfliegen. Als letztes Flugzeug startete dann der

Erstflug der Fragtflug DC-6B gegen 20 Uhr in Richtung Uli.

Dann gab es für die Ground-Ops ein wenig Zeit zum Ausspannen, einen Gin Tonic und ein paar Sandwiches. Schon bald kamen die Lastwagen mit den Hilfsgütern für die zweite Welle an. Diese mussten kontrolliert und den richtigen Flugzeugen zugeteilt werden, denn die Ladekapazität der eingesetzten Flugzeuge war ja recht unterschiedlich. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn wir die 16,5 Tonnen für eine C-97G in eine DC-6 verladen hätten...

Und bald bekamen wir via «Cotonou-Tower» die Meldung, dass sich die ersten beiden Flugzeuge pünktlich auf dem Rückflug befanden und gegen 21.20 Uhr zurück sein würden. Die IBS hatte

die ILY bereits um ein paar Minuten überholt und landete wie geplant zuerst. Auch die IBT hatte sich inzwischen gemeldet, sie kam hinter der ILZ an – Rush Hour.

Stockdunkler Tarmac

Der Tarmac war stockdunkel. Nur die Scheinwerfer der Lastwagen gaben uns etwas Licht. Ich rannte von Flugzeug zu Flugzeug, um die Beladung zu kontrollieren und voranzutreiben. Kommunikation wie heute gab es damals noch nicht. Ich musste zum Tower spuren, um Neuigkeiten von der ILY zu bekommen. Noch kein Kontakt. Zurück auf den Tarmac. Der Verlad der Hilfsgüter war jetzt weitgehend abgeschlossen, die zweite Welle konnte planmässig starten. Nun waren die beiden Balair DC-6A/B als erste am Start, gefolgt von der C-97G ILZ. Während die Maschinen starteten, ging ich zurück zum Tower und erfuhr zu meiner Erleichterung, dass die ILY gegen 22.30 Uhr landen würde. Das gesamte Ladepersonal wurde an die ILY beordert, damit sie trotz der Verspätung planmässig um 23.05 Uhr starten konnte. Sonst würde ein dritter Flug für die ILY bereits fraglich. Wir waren bereit, die Ladeluken geschlossen – aber die Betankung der ILY war



Cotonou aus der Vogelschau, auf dem Tarmac stehen zwei DC-6, zwei C-97 und eine DC-3.

noch nicht beendet, so gab es trotzdem etwas Verspätung. Reichte es für einen dritten Flug?

Ganz überraschend landete dann unser Neuling, die DC-6B TF-FRA. Vor lauter ILY hatte ich vergessen, das ETA (erwartete Ankunftszeit) dieser DC-6B anzufragen. Wo steckt der Fahrer des Lastwagens? Erst nach einer grösseren Suchaktion fanden wir ihn schlafend unter dem Lastwagen. Die neun Tonnen waren zügig verladen und die Maschine war nach dem Betanken gegen 00.30 Uhr bereit für den zweiten Flug nach Uli. Einen dritten Flug hatten wir diese Nacht für die TF-FRA noch nicht eingeplant. Es war noch Schonfrist.

14 Flüge in einer Nacht

Auf dem Papier hatten wir jetzt endlich eine Stunde Verschnaufpause – die ersten Rückkehrer erwarteten wir nicht vor 01.30 Uhr. Aber bereits nach kurzer Zeit trafen die vier Lastwagen mit den Hilfsgütern der dritten Welle ein. Und in Kürze sollten wir auch Neuigkeiten der ersten Rückkehrer erhalten. Gegen 1.15 Uhr ging ich zum Tower – um diese Nachtzeit gehörte es hie und da auch dazu, den Controller aus dem Schlaf zu holen. Noch vor der Türe hörte ich «Hotel-Bravo-India-Romeo-Sierra, calling Cotonou tower». Die Operation verlief

weiterhin fast perfekt: ETA HB-IBS 01:45 Uhr und HB-IBT 01:55 Uhr.

Beide DC-6A/B waren bereits weitgehend beladen, als die ILZ auf den Tarmac rollte. Captain Ernie Anderson informierte uns, dass auch die ILY bereits unterwegs sei und trotz der knapp bemessenen Bodenzeit unbedingt den dritten Flug machen möchte. Letzte Ankunftszeit in Cotonou für einen dritten Flug wäre eigentlich 03.00 Uhr Lokalzeit. Seine ETA war 03.10 Uhr. Kein Problem, das packen wir.

Trotz Hektik beim Beladen und Betanken der ILY realisierte ich plötzlich, dass die Ankunft der Fragtflug DC-6B mit der erwarteten Startzeit der ILY zusammentreffen könnte. Kurzentschlossen ging ich auf den Tower und instruierte den Controller, dass der Start der HB-ILY Priorität hatte. Die TF-FRA drehte dann eine Zusatzschleife über Ganvié und die ILY startete ohne weitere Verzögerung kurz nach 4 Uhr. Super, 16,5 Tonnen zusätzliches Milchpulver für Biafra. Was für eine Nacht: 14 Flüge ohne nennenswerte Probleme – ein Seltenheitsfall für die Biafra-Operation.

Mein Flug mit der C-97G

Nach gut 14 Tagen in Cotonou war es soweit: mein erster Flug mit einer C-97G Stratocruiser,

der HB-ILY, stand an. Ich wollte wissen, wie eine Landung auf dem Uli Airstrip abläuft und insbesondere, was von unserer Seite verbessert werden könnte, um den Auslad in Uli zu beschleunigen. Nach der Beladung mit 16'500 kg Milchpulver konnte es losgehen. Ich sass im riesigen Cockpit hinter Captain Ernie Anderson auf dem Navigatorsitz und hatte eine tolle Sicht nach vorne und auf die Seite. Schon erschienen die Schaumkronen der Wellen im hellen Mondschein unter uns. In knapp zwei Stunden würden wir in Uli landen.

Plötzlich machte sich ein beklemmendes Angstgefühl breit. Als Land vor uns lag, wurden die Positionslichter ausgeschaltet und die ganze Besatzung gab sich plötzlich wortkarg, man spürte die Anspannung förmlich. «Welcome to hell!», meinte der Copilot zu mir. Ist die Flab heute aktiv? Sind die MiGs unterwegs? Einzig ein Spruch von Ernie über die «idiotic» Geheimcodes für die ATC in Biafra sorgte für eine kurze Aufheiterung der Mienen.



Marcel Tschudin

Geburtsdatum: 4. Januar 1946

Beruf: Eidg. dipl. Speditionskaufmann, 1970 Deutsche Flight-Dispatcher Lizenz (Lufthansa/Condor)

Berufliche Stationen: 1965 Balair AG, Basel (Senior Traffic Agent & Daily Operations), 1968 via Südwestflug Hamburg zur Germanair Frankfurt (hat Südwestflug aufgekauft), 1969 Balair/ICRC Biafra Operation, 1970 Pan International München (Manager Daily Operations & Flight Operations), 1971 Phoenix Airways Basel (stellvertretender Operations Manager/Manager Daily Operations), 1974 Swissair Zürich (Einsatzleitstelle), 1975 Balair Basel (stellvertretender Operations Manager), 1979 West Africa Airline Ltd, Accra (Flight-Operations Manager), 1981 Flying Tigers Basel, Sales Manager/Station Manager), 1984 Danzas Basel-Flughafen (Luftfracht) / Danzas Hauptsitz Basel (Product Management weltweit), 1988 für den Danzas Hauptsitz im Auftrag des EDA im Rahmen der Entwicklungshilfe für ein Logistikprojekt in Ruanda (LKW-Anbindung ans Meer / Luftfracht Air Rwanda). Wenige Monate später brach dann der Bürgerkrieg aus (April 1994). 1996 DFS / LVMH Gruppe (Director Logistics Europa, Middle East, Asien, Ozeanien). Im Ruhestand seit März 2011.

Zeit in Cotonou: Mitte März bis Ende September 1969

Lieblingsflugzeug: Lockheed Super Constellation und Boeing C-97G Stratocruiser

Hobbies: seit 1956 die Fliegerei, insbesondere am Basler Flughafen, Briefmarken (Luftpost & Ersttagsflüge)

Lebensmotto: jeder Tag ist der wichtigste Tag

Anflug ohne Licht

Wir begannen den steilen Sinkflug Richtung Uli und schon überflogen wir relativ tief das Nigerdelta und waren mitten im «Geheimcode-Chaos». Eine DC-7B des Swedish Red Cross war irgendwo in unserer Nähe – aber für uns nicht sichtbar. Die Spannung im Cockpit war fast unerträglich, als wir in letzter Sekunde endlich die Anfluglichter von Uli für ein paar Sekunden als Orientierungshilfe vor uns hatten. Kurz darauf knallten wir auf die behelfsmässige Piste und schon waren die Lichter wieder ausgeschaltet. Sie sollten keine Orientierungshilfe für die nigerianischen Bomber sein.

Wir rollten in eine sogenannte Parkingbay und eine grössere Anzahl Biafraner stürmten in das Flugzeug und begannen sofort mit dem Ausladen des Milchpulvers: an allen Notausgängen wurden Metallrollbänder montiert, während die Crew die hintere Ladebrücke öffnete. Ein Offizier der Biafra Air Force kontrollierte das Innere des Flugzeuges.

Der fast schon obligate Bombenalarm blieb nicht aus und wir wurden zur Vorsicht in die Splittergräben beordert. Was ich auf meinem ersten Flug nicht wusste: Da war es wegen giftiger Schlangen je nach dem gefährlicher, als einfach flach neben das Flugzeug zu liegen.

Der Alarm war aber anscheinend unbegründet und es ging nach kurzer Zeit weiter.

Gefahr einer Kollision

Das Milchpulver war nach gut 45 Minuten ausgeladen und der Abflug wurde vorbereitet. Im Cockpit herrschte wieder Anspannung und volle Konzentration, als die Motoren gestartet wurden und wir Richtung Startbahn rollten. Die gefährlichsten Phasen des Fluges waren jeweils der Endanflug und dann wieder der Start. Der Luftraum um Uli war nur ungenügend kontrolliert. Die vielen Flugzeuge mit abgeschalteten Positionslichtern und mit teilweise unkorrekten Flugmanövern, um Flugzeit zu sparen, waren eine dauernde Gefahr.

Nach einigen Minuten bekamen wir die Freigabe für den Start und los ging es, zurück Richtung Cotonou. Alle Besatzungsmitglieder starteten aus dem Cockpit und suchten nach unbekanntem Flugobjekten. Als das Meer unter uns auftauchte, stieg die Stimmung im Cockpit sofort und erste Sprüche wurden geklopft.

Formationsflug am Morgen

Beim Abflug bemerkten wir noch, dass Captain Günther Schneitz mit der HB-IBR kurz

nach uns zum Rückflug bereit war. Über dem Meer kam plötzlich die Idee auf, sich mit der DC-6B «in-flight» zu treffen und zum Tagesanbruch einen Formationsflug über Cotonou zu machen, natürlich möglichst tief. Das hat dann auch geklappt und es entstanden daraus die tollen air-to-air Bilder mit der DC-6B HB-IBR aus dem C-97G Cockpit. Der perfekte Abschluss meines ersten Fluges nach Biafra.

Ausnahmsweise durfte ich nämlich meinen Fotoapparat unter strikten Auflagen von Captain Ernie Anderson auf diesen Flug mitnehmen. Fotografieren war auf dem Uli Airstip natürlich verboten, man wäre sofort als Spion verhaftet worden. Der Apparat blieb deshalb in Uli in einem sicheren Versteck im Cockpit eingeschlossen. Immerhin konnte ich ein paar Bilder vom Endanflug und der Anflugbeleuchtung des Uli Airstip machen. (Der zweite Teil der Biafra-Story von Marcel Tschudin folgt in der Maiausgabe von SkyNews.ch). +



Der letzte Flug der HB-IBT

Ein tragischer Tag für die Balair und alle Beteiligten an der Biafra Operation war der 7. Mai 1969: In der Nacht zuvor stürzte die DC-6A/B HB-IBT im Endanflug auf Uli um 22.52 Uhr rund zehn Kilometer vor der Piste ab. Das Flugzeug flog zu tief und hatte in der Dunkelheit einige der **hohen Palmen gestreift**, was zum Absturz führte. Alle vier Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Für mich war es besonders tragisch: Ich hatte in letzter Minute den **Loadmaster ausgetauscht** – wieso weiss ich nicht mehr – und damit L/M Almgren in den Tod geschickt und gleichzeitig L/M Odier das Leben gerettet.

Genau in dieser Nacht arbeitete ich nicht und war mit Kollegen in unserer «Haus-Bar», als ein Fahrer vom Flughafen kam und uns die Schreckensnachricht überbrachte. Trotz diversen Drinks fuhr ich zum Flughafen, um auszuhelfen. Nach der Ankunft des ersten

Rückfluges hatten wir dann die traurige Gewissheit – die HB-IBT war abgestürzt. Die bange Frage, was mit der Besatzung der HB-IBT passiert war, konnte zu diesem Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Wir waren alle in einem **Schockzustand**. Später kam der definitive Bericht: keine Überlebenden.

Am folgenden Abend flogen Captain Lier und Chefmechaniker Haymoz mit der ersten Maschine nach Uli, von wo sie zur Absturzstelle gebracht wurden, um insbesondere die Überführung der verstorbenen Crewmitglieder nach Cotonou zu organisieren. Bereits am 10. Mai begleitete ich die vier Särge an Bord der **Germanair** DC-6A/B D-ABAY von Cotonou nach Basel. Damit kam ich unfreiwillig zu ein paar Tagen Erholung nach Hause. Am 15. Mai flog ich dann an Bord der Swedish Red Cross DC-7B SE-ERO via Malta wieder zurück nach Cotonou.

DC-6A/B