

## Biafra-Airlift-Serie Teil 3: Rolle der Balair und der Schweiz

# Die längste Luftbrücke aller Z

Wie es überhaupt zum Biafra-Krieg kam und welche Rolle die Balair dabei spielte, wird im dritten Teil der SkyNews.ch-Serie zur Biafra-Luftbrücke dargelegt. Peter F. Peyer blickt 50 Jahre zurück und ergänzt die persönlichen Erlebnisse von Marcel Tschudin (siehe SkyNews.ch 04 und 05/2019) ideal.

### Rückblick von Peter F. Peyer

Es war an einem kühlen, aber sonnigen Samstagnachmittag im Dezember 1969, als ich in Begleitung meines Vaters an einer Führung zum neuen, im Rohbau fertiggestellten Passagier-Terminal des Flughafens Basel-Mulhouse teilnahm. Auf der rechten Seite des Vorfelds erblickte ich zum ersten Mal in meinem Leben die Boeing C-97G Stratofreighter. Auf ihren

weiss bemalten Rümpfen prangte das Rote Kreuz. Mit ihren tief gesetzten Fahrwerken und ihrem voluminösen Doppelrumpf kamen sie mir vor wie gestrandete Wale.

Land Afrikas aus zahlreichen Ethnien zusammen. Im Norden herrschten die weitgehend islamisierten Stämme der Hausssa. Im Zentrum und Südwesten beherrschten Stämme der

### Öl löst Biafra-Krieg aus

Als Nigeria 1960 vom englischen Mutterland in die Unabhängigkeit entlassen wurde, setzte sich das damals schon bevölkerungsreichste



Ein eindrückliches Bild eines Teils der «Biafra-Flotte» der Balair im Winter 1969/70 mit dem neuen Flughafen im Hintergrund: Vorne steht die C-160 Transall HB-ILN, dahinter drei Boeing C-97G.

Foto Christoph Hartmann



Der C-160 Transall des Internationalen Roten Kreuzes am 9. September 1969 vermutlich auf einem Testflug ab dem Flugplatz Basel-Mulhouse.



Die Boeing C-97 Stratofreighter N85272 der Joint Ch... Azoren an die US Air Force retourniert.

Foto bushinh-planes.net/Guido E. Bühmann

Foto Christoph Hartmann

# Zeiten

Yupe und Noruba das Gebiet um die heutige Hauptstadt Abuja, während im Südosten die christliche und gut gebildete Minderheit der Igbo lebte. Diese fühlten sich von den anderen Stämmen unterdrückt und wurden am föderalistischen Staatswesen Nigerias immer weniger beteiligt.

Als Anfang der 1960er-Jahre im Nigerdelta Erdöl gefunden wurde und die Förderung durch BP und Shell anlief, flossen die Einnahmen vornehmlich in die Kassen der Stammesführer der Igbo. General Gowon, 1965 durch einen Putsch an die Macht gekommen, teilte den nigerianischen Staat neu in zwölf Provinzen ein, dabei ging das Gebiet der Igbo leer aus. Dies veranlasste den Führer der Igbo,

« Bilder von Kindern mit infolge von Mangelernährung aufgeblähten Bäuchen gingen um die Welt und eine beispiellose Hilfskampagne wurde losgetreten.

Oberst Ojukwu, am 30. Mai 1967 die Unabhängigkeit des Staates Biafra auszurufen.

## Rund eine Million Opfer

Der mit der Unabhängigkeitserklärung einhergehende Bürgerkrieg war einer der blutigsten und verlustreichsten der postkolonialen Geschichte Afrikas. Er dauerte von Juli 1967 bis Januar 1970 und forderte vermutlich rund eine Million Todesopfer, viele davon Frauen und Kinder im Gebiet der Igbo. Nach der Einkreisung des biafranischen Hoheitsgebietes Anfang Sommer 1968 war der junge Staat und dessen Bevölkerung praktisch nur noch über die See und die Luft mit der Aussenwelt verbunden.



...ch Air USA wurde am 28. Februar 1970 von Basel via



Als Verbindungsflugzeug in Biafra setzte Balair im Auftrag des IKRK-Koordinators, Botschafter Dr. August Linth, diese Beech 65 King Air HB-GBK ein.



Mit dem Fall der einzigen Hafenstadt mit einem gut ausgebauten Flughafen, Port Harcourt, im Mai 1968 verblieb nur noch der Luftweg. Zudem flohen die Igbo vor den heranrückenden Bundestruppen Nigerias ins Innere von Biafra und vergrösserten so die bereits äusserst prekäre Versorgungslage der Bevölkerung.

« Schätzungsweise zwei Millionen Menschen hingen zeitweilig am Tropf dieser Hilfsflüge.

Katholische Missionare, darunter der irische Priester Tony Byrne, erkannten die sich verschlimmernde Versorgungslage der biafranischen Zivilbevölkerung und schlugen auch mithilfe von versierten Kommunikationsagenturen in Europa und den USA Alarm. Bilder von Kindern mit infolge von Mangelernährung aufgeblähten Bäuchen gingen um die Welt und eine beispiellose Hilfskampagne wurde losgetreten. Bei der daraufhin anlaufenden Luft-

brücke mit dem Namen «Inalwa» (International Air Lift West Africa) zur Unterstützung der notleidenden und vom Hungertod bedrohten Zivilbevölkerung, spielte auch die Balair eine wichtige Rolle.

### Zweieinhalbjährige Luftbrücke

Die von Sommer 1967 bis Januar 1970 bestehende Luftbrücke stellt die bisher längste und aufwendigste ihrer Art in der Zivilluftfahrt dar. Mehr als 68'000 Tonnen Hilfsgüter wurden vorwiegend zum behelfsmässig aus einem geteerten Strassenstück umfunktionierten «Uli Airstrip» geflogen, der im Verlauf der Hilfsflüge immer wieder repariert und ausgebaut wurde. Schätzungsweise zwei Millionen Menschen hingen zeitweilig am Tropf dieser Hilfsflüge, welche – wie in SkyNews.ch beschrieben – meist unter haarsträubenden Bedingungen durchgeführt wurden.

Bereits im Dezember 1967 kam die Balair DC-6B HB-IBU, gechartert vom IKRK (Internationales Komitee vom Roten Kreuz), ab Fernando Pòo für Hilfsflüge nach Port Harcourt

zum Einsatz. Diese Flüge dauerten bis Mitte Januar, als sie von General Gowon verboten wurden, da auf den Flügen von Hank Wartons Super Constellations aus ex Sao Tomé offensichtlich Waffen ins Gebiet der Aufständischen gelangten.

In der Folge wurden die angestrebten Hilfsflüge durch die Regierung in Lagos immer wieder unterbrochen oder mit Auflagen bedacht, welche diese auch für die Hilfsorganisationen – insbesondere für das IKRK – praktisch verunmöglichten. Zwar wurde in Obilagu ein zweiter Landeplatz exklusiv für die Hilfsflüge des IKRK hergerichtet, aber nur wenige Flüge gelangten je dorthin, da das Gebiet von nigerianischen Truppen bald zurückerobert wurde.

### Schweiz unterstützte Hilfsflüge

Am 23. Juli 1968 flog Hansjörg Blattner zusammen mit Chefpilot Rupert Vogel – wie im Interview (Seite 30) erwähnt – die HB-IBU von Basel nach Genf, wo nach einem Nightstop IKRK-Funktionäre und Hilfsgüter an Bord genommen wurden. Anderntags ging es weiter

## Flugzeuge im Biafra-Luftbrücken-Einsatz (mit Hinflug/Rückflug via Basel-Mulhouse)

### Im Einsatz des Internationalen Roten Kreuzes

Zusammengestellt von Christoph Hartmann

Flugzeug Typ	Betreiber	Registr.	Herkunft		Erstmals		Letztmals		
			Ankunft Basel	Aus	Abflug Basel	Nach	Ankunft Basel	Aus	Verbleib
Douglas DC-6B	Balair	HB-IBU	X	X	27/07/1968	Santa Isabel	Ende Dez. 1968	Santa Isabel	Wiedereinsatz bei Balair
Beech King Air	Balair	HB-GBK			29/09/1968	Lagos	Sept. 1969	Lagos	
Transall C-160	Balair	HB-ILN	05/11/1968		06/11/1968	Santa Isabel	21/03/1970	Lagos	Zurück an Deutsche Luftwaffe April 1970
Douglas DC-6B	Balair	HB-IBR	X	X	Ende Dez. 1968	Santa Isabel	Anfang Mai 1969	Cotonou	Ausserbetriebnahme und Abbruch, 4.3.1970 Trsp. nach Kaiseraugst
Douglas DC-6A/B	Balair	HB-IBS	11/01/1969	Southend (als G-APNO)	29/01/1969	Cotonou	14/06/1969	Cotonou	Einsatz bei Balair ab Sept. 1969
Douglas DC-6A/B	Balair	HB-IBT	11/01/1969	Southend (als G-APNP)	29/01/1969	Cotonou	X	X	Absturz nördlich von Uli 6.5.1969
Boeing C-97G Stratofreighter	Balair	HB-ILW	16/02/1969	Santa Maria	Ende März 1969	Cotonou	23/02/1970	Cotonou	Zurück nach USA 23.3.1970
Boeing C-97G Stratofreighter	Balair	HB-ILX	15/03/1969	Santa Maria	22/04/1969	Tel Aviv (- Cotonou)	04/04/1970	Cotonou	Zurück nach USA 29.4.1970
Boeing C-97G Stratofreighter	Balair	HB-ILY	30/03/1969	Shannon	07/04/1969	Cotonou	23/02/1970	Cotonou	Zurück nach USA 17.3.1970, später Pima Air Museum
Boeing C-97G Stratofreighter	Balair	HB-ILZ	22/02/1969	Brüssel	28/03/1969	Cotonou	23/02/1970	Cotonou	Zurück nach USA 20.4.1970
Douglas DC-7B	Swedish Red Cross	SE-ERO	13/05/1969	Santa Isabel	15/05/1969	Cotonou	X	X	An Air Frêt als F-OCZ
Douglas DC-6B	Fragtflug	TF-FRA	01/05/1969	Damaskus	03/05/1969	Cotonou	23/10/1969	Cotonou	Vermietung an UNICEF
Douglas DC-6B	Fragtflug	TF-FRB	X	X	X	X	05/11/1969	Cotonou	Vermietung an UNICEF
Boeing C-97G Stratofreighter	Balair (vorgesehen)	HB-ILF	X	X	X	X	Januar 1970	(ex JCA N92915)	Kein Einsatz, zurück nach USA

### Im Einsatz der Joint Church Aid USA

Boeing C-97G Stratofreighter	Flight Test Research Inc.	N52600					27/02/1970	Cotonou	Zurück nach USA 12.5.1970
Boeing C-97G Stratofreighter	Flight Test Research Inc.	N52631					28/02/1970	Cotonou	Zurück nach USA 09.4.1970
Boeing C-97G Stratofreighter	Flight Test Research Inc.	N52727					24/02/1970	(Cotonou -) Tel Aviv	Zurück nach USA 28.2.1970
Boeing C-97G Stratofreighter	Flight Test Research Inc.	N52876					28/02/1970	Cotonou	Zurück nach USA 7. 4.1970
Boeing C-97G Stratofreighter	Flight Test Research Inc.	N92915					22/01/1970	Cotonou	An IKRK/Balair (vorgesehen), zurück nach USA 11.3.1970

via Palma de Mallorca und Niamey nach Fernando Pòo, einer Insel vor der Küste Nigerias, welche damals noch zur spanischen Kolonie Äquatorial-Guinea gehörte. Doch das Sperrfeuer der nigerianischen Kanonenboote vor der Küste brachten die wieder aufgenommenen Flüge bald zum Stillstand.

Dennoch entschied der inzwischen vom EPD (Eidgenössische Politische Departement, heute EDA) für die Organisation und Koordination der IKRK-Luftbrücke beauftragte, ehemalige Russland-Botschafter August R. Lindt am 19. August 1968, dass die Flüge trotz der Feindseligkeiten der Nigerianer wieder aufgenommen würden. So flog die HB-IBU am Abend des 19. August mit rund achteinhalb Tonnen Hilfsgütern wieder zum Uli Airstrip. Gleichzeitig nahm Nordchurchoid die Flüge von der deutlich weiter entfernten Insel Sao Tomé wieder auf. Es war dies der Beginn der intensivsten Phase der Hilfsflüge zur Linderung des Leids der Bevölkerung Biafras.

« Der Immatrikulation im schweizerischen Luftfahrtregister stimmte das Luftamt nur zu, weil die C-97 ausschliesslich im Ausland und für karitative Zwecke unterwegs waren.

Inzwischen lagerten auf Fernando Pòo Hunderte, wenn nicht Tausende Tonnen Hilfsgüter. Es war klar, dass diese auch nicht mit der zwischenzeitlich durch die HB-IBR verstärkte IKRK-Luftbrücke hätten transportiert werden können. Auch von anderen Hilfsorganisationen, wie Flughjalp, Canairelief oder dem schwedischen Roten Kreuz, kamen immer mehr Flugzeuge zum Einsatz. Eine C-130 Hercules der schwedischen Luftwaffe wurde nach ihrem kurzen Einsatz durch die von der Balair von der deutschen Luftwaffe angemietete C-160D Transall ersetzt. Mit Balair-Aufschrift und roten Kreuzen versehen wurde sie im November 1968 als HB-ILN ins schweizerische Luftfahrtregister eingetragen. Sie leistete dank ihrer Zuverlässigkeit und der Heckladerampe wertvolle Dienste.

## Suche nach grösserem Fluggerät

Inzwischen war der technische Direktor der Balair, Kurt Herzog, auf der Suche nach weiteren Flugzeugen. Fündig wurde er in den USA, wo sich die US Air Force anschickte, die C-97 Stratofreighter auszumustern. Herzog flog nach Washington und erreichte zu-



Nach der Beendigung der Hilfseinsätze im Biafra-Konflikt traf die Douglas DC-6B TF-FRB der isländischen Fragtflug am 5. November 1969 aus Cotonou zu Wartungsarbeiten in Basel-Mulhouse ein.

Foto bsl-mlh-planes.net/Robert Trächslin

sammen mit Direktor Otto Gersbach, dass die Amerikaner der Balair zehn C-97G mit Ersatzteilen und Spezialwerkzeug vermieteten. Mit der Wartung dieser für damalige Verhältnisse bereits sehr komplexen Flugzeuge wurde die I.A.I. Israel Aircraft Industries in Tel Aviv beauftragt. Die Israelis betrieben die C-97 damals für ihre Luftwaffe. Die Besatzungen wurden allesamt aus ehemaligen National Air Guard-Piloten rekrutiert, welche bei Flight Test Research Inc. angestellt waren. Der Immatrikulation im schweizerischen Luftfahrtregister stimmte das Luftamt nur zu, weil die C-97 ausschliesslich im Ausland und für karitative Zwecke unterwegs waren.

Die hochkomplexen 28-Zylinder Pratt & Whitney R-4360-Major-Wasp-Motoren mit einer Startleistung von 3500PS benötigten hochverbleiten Treibstoff mit über 140 Oktan. Dieser war in jener Weltgegend nicht verfügbar. Das Flugbenzin wurde schliesslich per Schiff

aus Venezuela nach Sao Tomé gebracht, von wo fünf der zehn Stratofreighter vom amerikanischen Hilfswerk Joint Church Aid betrieben wurden. Infolge technischer Probleme standen sie jedoch mehr am Boden als dass sie flogen. Ihr Vorteil bestand aber darin, dass sie ebenfalls über eine Heckrampe beladen werden konnten und ihre Zuladung mit fast 18 Tonnen gut das Doppelte einer DC-6A/B oder einer DC-7B betrug.

## Zwei weitere DC-6 für Balair

Herzog hätte von den Amerikanern lieber eine Anzahl ausrangierter, aber gut gewarteter DC-6 gekauft. Da dies nicht möglich war, kaufte die Balair zwei DC-6A/B von der englischen Air Ferry, welche im Begriff war, zusammen mit anderen Gesellschaften in der British United aufzugehen. Bei den beiden Maschinen handelte es sich um die G-APNO und die



Foto Christoph Hartmann

Die Douglas DC-6B HB-IBR hatte nach ihrem Einsatz in Biafra ausgedient. Balair verwendete sie zuerst als Ersatzteilsponder, bevor sie 1970 in Kaiseraugst verschrottet wurde.

## Hansjörg Blattner: «Da musste man den Kopf voll bei der Sache haben.»

Der 85-jährige Flugkapitän **Hansjörg Blattner** ist einer der letzten noch lebenden Piloten der Balair mit Biafra-Erfahrung:

### ! Wie kamen Sie zur Fliegerei?

Ich absolvierte eine Lehre als Flugzeugmechaniker bei der FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein), welche damals mit der Wartung der DH Venom und Vampire der Luftwaffe beauftragt war. So kam ich mit der Fliegerei in Kontakt. Nach der Privatpilotenlizenz erlangte ich die beschränkte Berufspilotenlizenz (BB) für kommerzielle Flüge im Inland. Zudem arbeitete ich zeitweilig auf dem Tower von Altenrhein. 1956 nahm ich eine Stelle bei Swissair als Flugzeugmechaniker an. Eines Tages wurde ich als Bordmechaniker-Aspirant vorgeschlagen, dazu kam es bei Swissair nicht mehr. Erst nachdem ich 1959 zur Balair gewechselt hatte, konnte ich dort meine Ausbildung zum F/E (Flight Engineer) abschliessen. Es folgten dann Einsätze auf der DC-4 und später auf den von der Swissair übernommenen DC-6B.



Hansjörg Blattner vor der Balair-Viking.

### ! Wie «rutschten» Sie auf den Pilotensessel?

Zusammen mit René Constant sprach ich bei Kurt Herzog vor, ob wir die Linienpilotenlizenz erlangen könnten, um auf der DC-4 in der Doppelfunktion als F/E und als Co-Pilot zu fliegen. Er fand dies eine gute Idee, da es an qualifizierten Bordmechanikern mangelte. Ab 1962 bis zum Ende der DC-6 bei Balair flog ich zuerst als F/E, dann als Co-Pilot und ab 1977 auch als Pilot in Command. Später schulte ich auf die Boeing 707 um und flog unter anderem bei Bangladesh Biman Airlines und bei Homac Aviation.

### ! Wann kamen Sie in Biafra zum Einsatz?

Meine ersten Erfahrungen mit kriegerischen Auseinandersetzungen in Afrika machte ich 1960, als die Balair für die UNO im Kongo-Konflikt flog. Unsere Besatzung wurde gefangen genommen und wir mussten um unser Leben fürchten. Damals wurde mir erstmals bewusst, wie wenig in Schwarzafrika ein Menschenleben zählte. Als die Balair im Sommer 1968 mit Hilfsflügen im Biafra-Konflikt beauftragt wurde, flog ich Ende Juli mit der HB-IBU nach Santa Isabel auf der Insel Fernando Pòo (das heutige Malabo). Anfänglich konnten wir noch nach Port Harcourt fliegen, bis die Nigerianer diese Hafenstadt zurückeroberten und wir gezwungen waren, die Flüge zum Uli-Airstrip durchzuführen.

### ! Wie liefen diese Flüge ab?

So um 18 Uhr fand der erste Flug statt. Wir versuchten jeweils drei Flüge pro Nacht durchzuführen, was nicht immer gelang, da es beim Ausladen der Flugzeuge in Uli oft zu Staus kam. So kam es auch vor, dass wir in Uli kurz vor dem Aufsetzen durchstarten mussten, weil auf den ersten Metern der Piste Flugzeuge zum Ausladen parkiert waren. Transportiert haben wir vorwiegend Milchpulver und Stockfisch (luftgetrockneter Kabeljau). Dieser war aufgrund des langen Transports und der Lagerung im feucht-heissen tropischen Klima mit zusätzlichem Protein in Form

von Maden angereichert. Sie stiessen bis ins Cockpit vor und krochen uns die Beine und die Arme hoch. Deshalb mussten wir Hosen und Kragen zuschnüren.

### ! Wie gefährlich waren diese Einsätze?

Wie gesagt, flogen wir im Schutz der Dunkelheit, sonst hätte uns die nigerianische Luftwaffe am Boden in Uli mit ihren von Söldnern geflogenen MiGs noch leichter angreifen können. Zudem wurden wir beim Überflug nigerianischen Territoriums von der nigerianischen Fliegerabwehr beschossen. Wie sich herausstellte, zielte die mit Bührl-Flabkanonen auf uns. Das gab dann in der Schweizer Presse einen ziemlichen Wirbel. Auch mussten wir aufgrund des Beschusses für einige Zeit die Flüge einstellen. Als wir dann die Flüge wieder aufnahmen, schraubten wir uns hinauf bis auf 16'000 oder 17'000 Fuss, wo wir einigermaßen sicher waren. Ab und

zu schalteten wir auch mal die Positionslichter ein, um die Nigerianer zu foppen.

### ! Es war also ziemlich gefährlich?

Die Landung in Uli gestaltete sich insofern gefährlich, als die Pistenbefehrerung erst im letzten Moment aufleuchtete. Diese bestand aus sogenannten «Goosenecks», also Petrollampen, welche jeweils kurz vor der Landung angezündet wurden. Mit dem Propellerwind der Schubumkehr haben wir die Lichter gleich wieder ausgeblasen. Die zu einer behelfsmässigen Piste umfunktionierte Strasse war vermutlich nicht viel breiter als 15 Meter, das heisst links und rechts des Hauptfahrwerks blieben noch rund drei Meter. Sehr oft stiftete auch der ständig wechselnde Code, welchen wir für die Kommunikation brauchten, Verwirrung. Nicht immer gebrauchten die Besatzungen den aktuellen Code. So kam es verschiedentlich zu Beinahe-Zusammenstössen. Ich versuchte so lange wir in der Luft waren, den Verkehr zu koordinieren. Da musste man den Kopf voll bei der Sache haben.

### ! Wie fühlten Sie sich vor so einem Flug?

Nun, wir waren ja alle freiwillig dort und erhielten vom IKRK die Zusage einer Risikoprämie. So hätten wir für den ersten Flug 50 US-Dollar, für den zweiten 100 und für den dritten Flug nochmals 100 Dollar erhalten sollen. Doch zahlte uns das IKRK diese Prämie erst aus, als wir mit einem Flugstreik drohten. Die Piloten der Joint Church Aid wurden wesentlich besser bezahlt; diese konnten pro Flug bis zu 1000 US Dollar verdienen – damals war der US-Dollar noch über vier Franken wert...

### ! Wie viele Einsätze sind Sie geflogen?

Ich habe knapp 100 Flüge mit der HB-IBU und -IBR nach Biafra durchgeführt. Zuletzt noch einige wenige von Cotonou aus. Diese Verlegung wurde aufgrund der Unabhängigkeit von Äquatorial-Guinea vom spanischen Mutterland notwendig, denn die neue Regierung wollte es mit dem mächtigen Nachbarn Nigeria nicht verscherzen.

Interview und Foto Peter F. Peyer





Der Tarmac des neuen Airports Basel-Mulhouse diente im Winter 1969/70 der «Biafa-Flotte» als Abstellplatz (von links): Transall HB-ILN und die vier C-97G N52631, HB-ILY, -ILZ und -ILW.

Foto Christoph Hartmann

G-APNP, beide mit Baujahr 1958, welche als HB-IBS und HB-IBT registriert wurden. Letztere stürzte – wie im Bericht von Marcel Tschudin erwähnt – am 5. Mai 1969 beim Anflug auf den Uli Airstrip im Busch ab.

Die «überlebende» HB-IBS, deren Besatzung Zeuge des Absturzes wurde, stand bei der Balair noch rund zwölf Jahre im Einsatz, so auch bei verschiedenen Rotkreuz-Einsätzen in Bangladesch, Indochina und Angola, bis sie im September 1982 an die kanadische Conair verkauft wurde. Sie flog bis 2013 als Löschflugzeug und wurde im August 2014 von Everts Air Cargo übernommen, wo sie seither als Ersatzteilsender dient.

## Das Ende der IKRK-Luftbrücke

Nicht nur wurden die Hilfsflüge durch die kriegerischen Aktivitäten beeinträchtigt, auch die verschiedenen Hilfswerke behinderten sich zum Teil gegenseitig. Zu Beginn war Botschafter August Lindt noch der Meinung, dass nur das IKRK als neutrale Organisation legitimiert war, diese Luftbrücke durchzuführen. In der Folge kam es immer wieder zu Reibereien mit anderen Hilfsorganisationen, aber auch zu Konflikten mit der nigerianischen Regierung, welche das IKRK an ihren eigenen, hohen Standards messen wollte. Nachdem das IKRK aus politischen Gründen seine Operationsbasis Anfang Februar 1969 von Fernando Pòo nach Cotonou in Dahomey verlegt hatte, verlangte die nigerianische Regierung nun, dass sämtliche IKRK-Flüge vor der Landung in Uli in Lagos inspiziert wurden. Diese Schikane wollte und konnte Lindt nicht akzeptieren. Daraufhin wurde er am 28. Mai 1969 von der nigeriani-

schen Regierung verhaftet und – wie berichtet – am 19. Juni sogar zur «Persona non-grata» erklärt, worauf er das Land verlassen musste.

Als am 5. Juni 1969 die DC-7B SE-ERP, welche für das schwedische Rote Kreuz unterwegs war, im Anflug auf Uli abgeschossen wurde, erreichten die Feindseligkeiten der Nigerianer ihren Höhepunkt. Das IKRK stellte die Hilfsflüge nach Uli sofort ein. Anfang August 1969 flogen dann die C-97G HB-ILZ und die DC-6B TF-FRA der Fragtflug den letzten IKRK-Einsatz. Von der Insel Sao Tomé aus hingegen liefen die Hilfsflüge weiterhin auf Hochtouren. Inzwischen war praktisch jedes in Europa verfügbare viermotorige Kolbenmotorflugzeug auf Sao Tomé anzutreffen, die transportierten Tonnagen erreichten ihren Höhepunkt. So wurde die Luftbrücke bis am Vorabend der Kapitulation Biafras am 12. Januar 1970 aufrechterhalten.

Für die Balair waren die IKRK-Hilfsflüge ein äusserst einträgliches Geschäft. Bereits im darauffolgenden Jahr kaufte sie bei Douglas die fabrikneue DC-9-33CF HB-IDN, welche sie bar bezahlte. +

### Als Quellen dienen:

- Michael I. Draper: *Shadows – Airlift and Airwar in Biafra and Nigeria 1967 – 1970*, Hikoki Publications Ltd, Aldershot, 1999
- Dominik Matter: *SOS Biafra, DDS Diplomatische Dokumente der Schweiz*, Bern, 2015
- Trudi von Fellenberg-Bitzi: *Balair – Als Fliegen noch Fliegen war*, AS-Verlag Zürich, 2017
- Peter F. Peyer: *20 Jahre Balair DC-6*, WAN World Air News Publikation, Basel, 1984

## BOEING C-97

### Monster mit Charme

Ursprünglich aus der Boeing B-29 Stratofortress entwickelt – jenem viermotorigen Bomber, dem die unrühmliche Aufgabe der Atombombenabwürfe über Japan zukam, wurden die verschiedenen Versionen der C-97 für weniger kriegerische Aufgaben eingesetzt. Nebst diversen Versionen als «fliegende Tankstelle» (KC-97), als Truppentransporter (C-97K) oder als fliegender Kommandoposten (VC-97D) wurde daraus auch das wohl geräumigste aller damaligen Langstrecken-Verkehrsflugzeuge, die Boeing B377 Stratocruiser, gebaut. Dies allerdings nur in einer bescheidenen Stückzahl von 56, im Gegensatz zu allen militärischen Versionen, von welchen rund 1000 Exemplare gebaut wurden. Für die C-97 übernahm Boeing das Tragwerk und ursprünglich auch die Motoren der B-29. Mit dem typischen Doppelrumpf – das Flugzeug verfügte über zwei Decks – und einem wesentlich vergrösserten Heck fiel die C-97 durch ihre Massigkeit auf.

- 4 Pratt & Whitney Major Wasp R-4350-59
- 28 Zylinder, Hubraum 4350 Kubikzoll oder 72 Liter
- Höchstgeschwindigkeit knapp 600 km/h
- Dienstgipfelhöhe 10'670 Meter
- Leergew. 37'410 kg, MTOW 79'370 kg
- typ. Zuladung: rund 16 bis 18 Tonnen
- Spannweite 43,1 m, Höhe 11,7 m

Peter F. Peyer