

**Zeitschrift:** Das Schweizerische Rote Kreuz  
**Herausgeber:** Schweizerisches Rotes Kreuz  
**Band:** 77 (1968)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Ladung bei Nacht  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-975247>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Landung bei Nacht

wesen, gelegt. Am Ende des Zweiten Weltkrieges hatte er sich als Delegierter des IKRK ausgezeichnet, und so war dieses dankbar, dass der Bundesrat sich bereitfand, seinem Botschafter in Moskau für diese Mission den notwendigen Urlaub zu erteilen. Mit seinem Mitarbeiterstab hat er dank der Mitwirkung der nationalen Rotkreuzgesellschaften, des UNICEF, kirchlicher Hilfswerke usw. auch eine notdürftigste Hilfe zugunsten der hungernden Bevölkerung in den von den Regierungstruppen zurückerobernten Gebieten auszubauen versucht.

Die heutige Bilanz all dieser Hilfstätigkeit zeigt folgendes Bild:

Flüchtlinge in den wiedereroberten Gebieten: 1 Million; Flüchtlinge in Biafra: 4 Millionen. Seit April verteilte Lebensmittel: ungefähr 4000 Tonnen in Nigeria, 1640 Tonnen in Biafra. Bis heute etwa 179 Flüge mit Hilfsgütern nach Biafra; heutige Vorräte ungefähr 7000 Tonnen in Nigeria, 3300 Tonnen auf der Insel Fernando Poo zum Transport nach Biafra; auf 16 Schiffen unterwegs: 10 000 Tonnen. Personal: Nigeria 234, Biafra 149. Transportmittel: Fernando Poo–Biafra 6 Flugzeuge, in Biafra etwa 59 Lastwagen, 40 Landrover; in Nigeria über 100 Lastwagen, 3 Flugzeuge, 4 Hubschrauber, 2 Schiffe zu 500 Tonnen.

Es ist nicht zu bestreiten, dass die Aufgabe, die sich in Nigeria stellt, die Kräfte einer privaten Institution wie des IKRK überfordert. Die Ernährung einer Bevölkerung von 5 bis 6 Millionen Menschen, soviel wie in der Schweiz leben, kann nur mit staatlichen Mitteln sichergestellt werden. Dank dem Beistand, den es bei den Rotkreuzgesellschaften verschiedener Länder und bei den internationalen Hilfswerken gefunden hat, konnte das IKRK wenigstens einen Teil der Kriegsopfer mit den am dringendsten benötigten Lebensmitteln versorgen und ärztlich betreuen.

Das Nigeria-Problem hat derartige Ausmasse angenommen, dass er nun auf Weltebene gestellt wird und die Verantwortung der Staatengemeinschaft auf humanitärer wie auch politischer Ebene angeht. Es ist nunmehr an dieser, sich der Verantwortung bewusst zu werden.

*Am 10. September brachte die Neue Zürcher Zeitung einen Augenzeugenbericht von dem Flugplatz des Roten Kreuzes in Biafra. Die Schilderung der Landung bei Nacht zeigt alle Schwierigkeiten auf, die sich bei der Hilfeleistung für die notleidende Bevölkerung in Nigeria und Biafra stellen. Sie lässt aber auch die Gefahren deutlich werden, in die Piloten und Beauftragte des Roten Kreuzes bei ihrer verantwortungsvollen Mission geraten. Wie oft scheitert der Wille zum Helfen an Gesetzen und Vorschriften, an einsichtslosen Befehlshabern auf dieser oder jener Seite des grausamen Bürgerkrieges! Was bleibt, ist die menschliche Ohnmacht, die sich in verzweifelndem Bemühen immer wieder aufraffen muss in die hilfreiche Tat. Millionen von Hungernden und Geknechteten warten darauf und klammern sich an diese letzte Hoffnung vor dem Abgrund. Wann wird der Zeitpunkt kommen, da die mühsamen Verhandlungen um die Oeffnung einer Luftbrücke oder eines Landkorridors für den Transport der Hilfsgüter in das von der Umwelt abgeschlossene Biafra ihren Erfolg zeitigen?*

Umuahia, 8. September

Ein romantischer Anblick; Erinnerung an Weihnachtstage fast: über nahezu einen Kilometer lang flackern die Petrolfunzeln entlang der Strasse. Auf dem neuen Rotkreuzflugplatz in Uturu (anfänglich auch Obilago genannt), 80 Kilometer nordwestlich von Umuahia, dienen nämlich mit Petroleum gefüllte Flaschen beidseits der Strasse als provisorische Rollfeldbeleuchtung. Der Flugplatz, seit vier Tagen in Betrieb, ist auf der ganzen Linie ein imponierendes Beispiel von Improvisation. Elektrizität für Beleuchtung fehlt. Als Kontrollturm steht ein alter Wohnwagen hundert Meter abseits der Piste. Die Unterkünfte für das Bodenpersonal bestehen aus Zelten, Veteranen des Zweiten Weltkrieges.

Fünf Flugzeuge stehen in Santa Isabel auf der spanischen Insel Fernando Poo, eines davon eine Hercules der amerikanischen Luftwaffe. Aber die Luftbrücke funktioniert aus verschiedenen Gründen immer noch höchst unbefriedigend. Der Hauptgrund ist die Tatsache, dass wegen der ausstehenden «Erlaubnis» von seiten der Zentralregierung nur bei Nacht geflogen werden kann.

Auf dem Reissbrett ist zwar die Organisation der Luftbrücke längst abgeschlossen. Das Internationale Komitee vom Roten Kreuz verfügt über 18 Lastwagen, zu denen noch weitere, bereits im Land selber requirierte Sattelschlepper stossen werden. Insgesamt sollen schliesslich etwa 50 Lastwagen die Verteilung der Hilfsgüter besorgen. Solange aber nicht mehr als drei oder vier Flugzeuge pro

# Um Leiden zu lindern . . .

Nacht ankommen können, genügen die alten, denn eines der grössten Probleme ist die Beschaffung von Benzin und Dieselöl. Vorläufig werden von jedem ankommen den Flugzeug sofort zwei Fässer Treibstoff abgezapft, was etwa 400 Liter ergibt; aber diese Menge wird bald nicht mehr genügen. So sieht man sich gezwungen, das Benzin irgendwie zu importieren.

Im Operationsplan genau einkalkuliert sind die erforderlichen Fachleute für die Verteilungsorganisation. Das Material erreicht die Bedürftigen nämlich über verschiedene Stationen: vom Flugplatz wird es mit den Lastwagen direkt zu den sogenannten «Subcenters», den Magazinen der einzelnen Provinzen, gebracht, von dort mit provinzeigenen Fahrzeugen zu den «Divisions», deren in jeder Provinz etwa vier bis sechs eingerichtet worden sind, dann mit kleineren Vehikeln, mit Jeeps, Landrovers oder Privatautos, nach den «Units». Von diesen Stationen aus werden dann die Lebensmittel und Medikamente endgültig an die einzelnen Lager oder Dörfer verteilt. Von 4 Uhr nachmittags an regnete es ununterbrochen, und bisweilen so stark, dass an eine Landung auf der behelfsmässigen Piste nicht zu denken war. Doch um etwa 21 Uhr lichtete sich der Regenschleier ein wenig, und der Mann am Funkgerät meldete, dass in zwanzig Minuten eine Maschine landen werde. Um 21.15 Uhr wurden die Petrollichter entzündet. Um 21.22 Uhr brummte ein schwarzer Schatten über uns hinweg, wendete und setzte zur Landung an. Die DC-6-B flog in vollständiger Dunkelheit — erst etliche hundert Meter vor dem Aufsetzen flammten ihre Scheinwerfer auf. Sie stand genau um 21.27 Uhr auf dem — wie sich herausstellen sollte, sehr knapp bemessenen — Abstellplatz still. Aus einer Entfernung von hundert Metern konnte man die Ladung riechen: Stockfisch. Um 21.33 Uhr öffneten sich die Luken und das schwankende Heck der Maschine, und man konnte sehen, dass sie ausser etwa siebeneinhalb Tonnen Fisch noch eine ganz besondere Ueberraschung mitgebracht hatte: zwei Generatoren für die elektrische Rollfeldbeleuchtung. Sofort wurde mit dem Löschen der Ladung begonnen. Dieser Teil der Arbeit war ganz den Biafranern überlassen. Unter grossem Geschrei und Hin und Her wurden zwei Rampen zusammengesetzt, um die schweren Generatoren ausladen zu können. Diese schwierige Operation gelang schliesslich nach etwa einer Stunde. In der Zwischenzeit waren mühsam, mit ebensoviel Lärm, die Stockfische umgeladen worden. Punkt 23 Uhr war der letzte der 170 Säcke in einem der drei randvoll gefüllten Lastwagen verstaut. Die DC-6 machte sich bereit zum Abflug.

*Nicht nur Flüchtlingselend und Hunger hat der Bürgerkrieg in Nigeria mit sich gebracht, sondern auch ungezählte Tote und Verwundete, Opfer der grausamen Kämpfe. Manche Erlebnisse prägen sich unauslöschlich im Gedächtnis ein. So erging es auch Dr. Guido Pidermann, der im Auftrag des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz vom Juli bis September 1967 in Nigeria weilte. Anfangs März brachte der Tagesanzeiger, Zürich, um auf diese Weise dem Roten Kreuz zu helfen, Ärzte und Pflegepersonal für seine Auslandsmissionen zu gewinnen, einen Artikel von Dr. Pidermann, aus dem wir einige Abschnitte wiedergeben.*

Der erste chirurgische Eingriff im feuchtheissen, düsteren, schlecht beleuchteten Raum, in dem gebrauchte Instrumente vom vorangegangenen Eingriff vom Operationspfleger einfach in ein Becken warmer Flüssigkeit getaucht und einem dann mit langer Zange zugereicht wurden, wird mir für immer in allen Einzelheiten im Gedächtnis haften bleiben.

So habe ich dieses Erlebnis am folgenden Tag niedergeschrieben: Philomena liegt am Tag nach der Operation matt und reglos im sauberen Bett. Schwarz auf Weiss, mit geschlossenen Augen. Die rechte Stirn ist vom blendend weissen Verband verdeckt; sie hat ihr rechtes Auge verloren. Ein Granatsplitter ist durch die Stirnhöhle in das Schädelinnere eingedrungen, einen Teil des Stirnbeins zerstörend, den Sehnerv zerriessend, tief in die Schädelbasis eindringend. Ein Steckschuss. Philomena ist 25 Jahre alt — Lehrerin. Wir haben sie gestern operiert. Das erblindete Auge muss geopfert werden.

Der Puls ist regelmässig und zeigt keine Zeichen erhöhten Hirndrucks mehr. Das Mädchen ist zum Bewusstsein wiedergekehrt. Der Eingriff war heikel. Zerstörte Hirnmasse mit Knochensplittern durchsetzt, durch den Druck der Entzündung aus der Einschussöffnung. Die vom schwarzen Assistenten klug geführte Narkose war nicht tief gewesen, doch tief genug, um Schmerz und bewusstes Erleben auszuschalten. Behutsam öffne ich das noch stark geschwollene linke Auge der Patientin. Die Bindehäute sind noch heftig entzündet. Die Pupille ist weit offen, schliesst sich trotz dem Lichteinfall nicht. Ist auch das linke Auge erblindet? Hat der Druck des eindringenden Splitters auch den andern Sehnerv zerstört? «Kannst du sehen, Philomena?»

«Ja, ich sehe dich, Doktor.»

Sie wendet ermattet den Kopf zur Seite. Ihr Augenlicht wird sie behalten können, wenn wir mit Hilfe des Heilschatzes aus dem Arzneimittelkasten der drohenden Infektion vorbeugen können.