



Luftbrücken-Flugzeug, Hilfsgüter-Verladung: Ein Volk vor dem Hungertod bewahrt

## RETTUNG DURCH DIE STOCKFISCH-BOMBER

SPIEGEL-Report über die Hilfsaktion für Biafra/Nigeria

„Wegen 18 Weißen regen sich die Europäer auf. Was haben sie über die Millionen toter Biafraner gesagt?“ zürnte Biafras Regierungschef Ojukwu vorige Woche, weil sich die Öffentlichkeit in Europa über die – inzwischen suspendierten – Todesurteile gegen 18 weiße Erdölsucher empörte. Mit der Exekutionsdrohung gefährdete Ojukwu den Goodwill für sein eingekesselltes Land. Seit Monaten werden

Millionen Biafraner durch eine beispiellose internationale Hilfsaktion ernährt. Hilfswillige aus allen Erdteilen kamen in das Land am Niger. Spender aus über 40 Nationen gaben Geld für Lebensmittel und Medikamente, ermöglichten eine aufwendige Luftbrücke und stoppten das Massensterben. SPIEGEL-Redakteure recherchierten in Afrika und Europa, wie diese Operation gemanagt und finanziert wird.

**K**inder mit aufgeblähten Bäuchen, mit rötlich verfärbten Haaren, fleckenübersäter Haut und leblosen Augen kauerten apathisch auf dem Boden.

Zu Skeletten abgemagerte Menschen siechten in Flüchtlingslagern und im Busch dahin, dämmerten in Notunterkünften dem Tod entgegen.

Leichentransporte erregten kein Aufsehen mehr. Das Vergraben der in Palmzweige eingerollten Verhungerten war bereits Routine.

Das war Biafra im Sommer 1968: Täglich starben in dem eingekesselten Busch-Reduit 6000 Menschen – mehr als in zwei Wochen Vietnamkrieg.

Täglich vergrößerte sich das Leiden der Überlebenden, die unter der Protein-Mangelkrankheit „Kwashiorkor“ litten. Ein mageres Huhn kostete 30 Mark, die letzten Vorräte an Feldfrüchten gingen zur Neige.

Das Todesurteil über neun Millionen Menschen schien gesprochen. Die Exekution sollte auf Raten erfolgen.

Ein Jahr später, im Juni 1969: Der Krieg geht mit unverminderter Härte weiter, noch immer haben die Nigerianer ihre Hungerblockade über Biafra nicht gelockert. Doch das Massensterben ist gestoppt, die Todesrate auf rund 300 pro Tag gesunken. Ein Volk wurde vor dem Tod bewahrt.

Die Rettung kam durch die Luft. Seit August letzten Jahres steuern Nacht für Nacht – von der nigerianischen Flugabwehr beschossen, von nigerianischen MiGs und Iljuschin-Bombern be-

droht – Piloten aus der Schweiz, aus Deutschland, Skandinavien, den USA und Kanada den biafranischen Busch-Landeplatz Uli an. Ihre Ladung: Stockfisch, Milchpulver, Reis oder Bohnen für Millionen notleidender Biafraner.

35 Maschinen landen und starten durchschnittlich in jeder Nacht auf der zu einer Behelfs-Landepliste ausgebauten Straße bei dem Biafra-Dorf Uli.

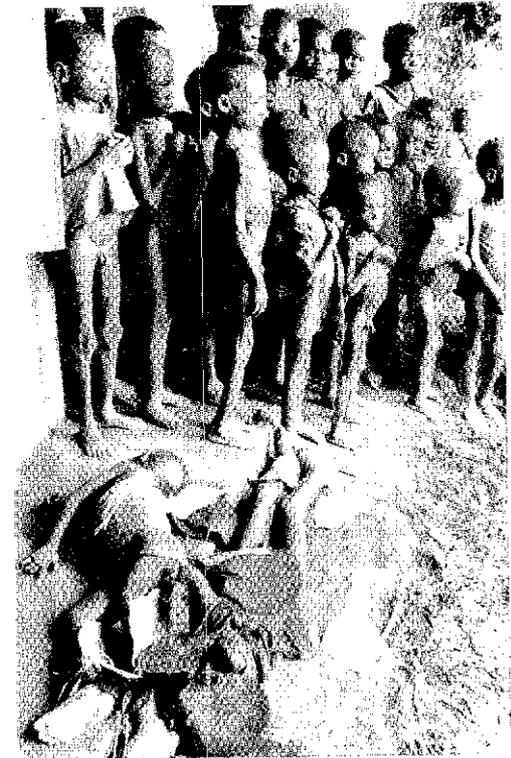
Sie bringen von der Atlantik-Insel São Tomé, von dem Eiland Fernando Póo und der Dahome-Hafenstadt Cotonou pro Nacht rund 250 Tonnen Lebensmittel und Medikamente in den Buschkessel.

In rund 5000 Flügen schafften die Piloten der „Stockfisch“-Bomber – wie die Flugzeuge der Biafra-Luftbrücke genannt werden – bislang fast 46 000 Tonnen Hilfsgüter zu den bedrängten Biafranern.

Die Luftbrücken-Piloten fliegen für eine einzigartige Aktion: Zum ersten Mal werden rund zwei Millionen Menschen über eine Luftbrücke ernährt, die – anders als die Berliner Luftbrücke – nicht von einer gut ausgerüsteten Luftwaffe getragen wird, sondern von freien Wohlfahrtsverbänden.

Denn als die Uno schwieg und untätig blieb, als die Regierungen Europas und Nordamerikas aus politischen Gründen dem Massensterben unbeteiligter Menschen im blutigsten Krieg des afrikanischen Kontinents tatenlos zusahen, halfen die von Regierungen unabhängigen Organisationen – schnell, unbürokratisch und wirksam.

Zum ersten Mal fanden sich karitative Verbände mit unterschiedlicher weltanschaulicher Ausrichtung aus über 40 Nationen zu gemeinsamer Katastrophenhilfe zusammen.



Hunger in Biafra: Das Todesurteil

Zum ersten Mal haben Menschen in allen Teilen der Welt — von Island bis Israel, von Alaska bis Australien — durch freiwillige Spenden ein ganzes Volk vor dem sicheren Hungertod bewahrt. Rund 120 Millionen Mark überwiesen sie auf Spendenkonten, warfen sie bereits in Sammelbüchsen und Klingelbeutel. Weitere 200 Millionen Mark steuerten Regierungen von über 40 Staaten bei.

200 deutsche Zeitungen druckten Gratis-Anzeigen mit Spendenaufrufen, Fluggesellschaften und Reedereien gewährten Sondertarife für Hilfsgüter; die Schweizer Konsumgenossenschaft Migros verdoppelte jeden Spendenbetrag, der in ihre Sammelbüchsen fiel.

Die Mehrheit der Helfer — Transportfachleute, Ärzte, Pflegepersonal — erhielt für den Biafra-Einsatz Sonderurlaub von Krankenhäusern und Wirtschaftsunternehmen.

Schweizer Sanitätsoffizieren wurde die Zeit in Nigeria und Biafra auf den Militärdienst angerechnet. Luftfahrtgesellschaften — wie die Air France oder die deutsche Chartersgesellschaft Germanair — verzichteten auf Piloten, die dringend für die Biafra-Luftbrücke gesucht wurden.

In wenigen Wochen bauten die Wohlfahrts-Profis sowie die eiligst rekrutierten Amateure vom Roten Kreuz und zahlreichen konfessionellen Hilfsorganisationen unter schwierigsten verkehrstechnischen und klimatischen Bedingungen ein komplettes Nachschub- und Versorgungsnetz auf.

Freilich, nicht alles lief von Anfang an reibungslos. Da kamen freiwillige Helfer in das Krisengebiet, die sich als völlig unfähig erwiesen. Da klappte die Transportplanung nicht, und Hilfsgüter vergammelten in den Lagerhallen von São Tomé und Fernando Póo. Und da schickten Übereifrige Lebensmittel, die für die Tropen unbrauchbar waren.

So spendeten wohlmeinende New Yorker für ein „Biafra-Weihnachts-

Schiff“ rund 300 Tonnen Spezialitäten aus der amerikanischen Küche. Ihre schlecht verpackten Gaben — darunter Erdbeeren, Puddingpulver, Catchup und Mixed Pickles — kamen nur bis São Tomé. Dort ließen erfahrene Biafra-Helfer das für Afrikaner ungenießbare Sammelsurium aus US-Kühlschränken verrotten — der Lufttransport lohnte sich nicht.

Einige Spenden wurden gar nicht erst bis zu den Luftbrücken-Basen weiterbefördert: Der deutschen „Förderungsgesellschaft Afrika“ beispielsweise brachte die Post nach Spendenaufrufen Pakete mit Kinderspielzeug und Devotionalien ins Haus. Und in England offerierte ein Unternehmer der Biafra-Hilfe drei Kisten alter Tonic-Wasser-Flaschen — für Blutkonserven, wie er vorschlug.

Doch derartige Sachspenden blieben die Ausnahme. Die meisten geben, was die Krisen-Manager am dringendsten brauchen: Geld — für den Ankauf protein- und kohlehydrathaltiger Nahrung und für die kostspielige Luftbrücke, Geld für eine Operation, die durch den ersten modernen Krieg Schwarzafrikas notwendig geworden war.

Dieser Krieg hatte als Polizeiaktion begonnen: Nach langwierigen und bitteren politischen Auseinandersetzungen zwischen der damaligen nigerianischen Ostregion und der Zentralregierung in Lagos erklärte Oberst Ojukwu, Militärgouverneur der Ostregion, seine Provinz mit den reichen Öllagerstätten am 30. Mai 1967 um drei Uhr morgens zum unabhängigen Staat Biafra.

Erst einen Monat später, am 6. Juli 1967, gab Yakubu Gowon, der Chef der Bundes-Militärregierung, seinen Truppen den Befehl, in einer „Polizeiaktion“ die „Rebellen-Clique“ im Osten — so die offizielle Lagos-Lesart — zu entmachten.

Doch Ojukwu hatte den größten Stamm der alten Ostregion, die Ibos, geschlossen hinter sich. Zu frisch war bei ihnen noch die Erinnerung an Pogrome vor allem in Nordnigeria, denen

im Sommer und Herbst 1966 rund 30 000 Ibos zum Opfer gefallen waren. Aus allen Teilen Nigerias waren die Ibos in ihr Stammgebiet, die Ostregion, zurückgeflüchtet; sie glaubten, nur noch im eigenen Staat Biafra Schutz und Sicherheit zu finden. Und sie glaubten nun, als der Krieg begann, was ihnen ihre Führer erzählten: Lagos plane die Ausrottung aller Ibos.

Mit seiner Völkermord-Propaganda stärkte Biafra-Chef Ojukwu den Widerstandswillen und die Kampfmoral von Zivilisten und Soldaten. Nur langsam rückten Gowons Bundestruppen gegen den abgefallenen Osten vor — obwohl Lagos materiell überlegen und Biafra von Kriegsbeginn an praktisch eingekesselt war.

Aus der Polizeiaktion — sie war auf 48 Stunden geplant — wurde ein langwieriger Bürgerkrieg, der jetzt schon 23 Monate dauert. Noch immer aber wehrt sich Biafra, obwohl sein Gebiet — ursprünglich etwa so groß wie Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz — in diesen 23 Monaten immer kleiner wurde: Rund neun Millionen Biafraner drängen sich seit dem Frühjahr letzten Jahres in einem Kessel, der kaum größer ist als das Ruhrgebiet.

Biafras Lebensmittelvorräte schmolzen zusammen, Nachschub kam durch die Front nicht herein, von den Ernten in Rest-Biafra konnten die geflüchteten Millionen nicht leben.

Als im Frühjahr 1968 die ersten Meldungen vom Massensterben im eingekesselten Biafra durch die Presse gingen, halfen zunächst die konfessionellen Hilfsorganisationen — allen voran die katholische Caritas. Mit gecharterten Super Constellations des



über neun Millionen Menschen war gesprochen, 6000 starben täglich im verlustreichsten Krieg des afrikanischen Kontinents



Biafra-Helfer Gollwitzer  
Die Deutschen spendeten...

Amerikaners Hank Warton, der Biafra vor allem mit Munition versorgte, durchbrachen sie von Lissabon aus die nigerianische Blockade. Sie flogen Lebensmittel und Medikamente zu den abgeschnittenen Ibos (SPIEGEL 33/1968). Doch die sporadischen Flüge konnten die Hungersnot nicht lindern. Daher installierten die kirchlichen Hilfsorganisationen im August vorigen Jahres eine ständige Luftbrücke zwischen der portugiesischen Insel São Tomé und Biafra.

Seither liefern Schiffe die Hilfsgüter auf der Atlantikinsel an. Eilige Sendungen wie Medikamente und Ersatzteile für den Flugbetrieb werden in wöchentlichen Charterflügen mit DC-8-Düsenfrachtern direkt von Europa nach São Tomé gebracht. Von dort aus transportieren Flugzeuge der skandinavischen Kirchen, der Caritas und des deutschen Diakonischen Werks die Fracht über nigerianische Linien hinweg ins eineinhalb Flugstunden entfernte Ibo-Land.

An Nachschub für die Luftbrücke bestand nie Mangel, eher wurde zuviel nach São Tomé verschifft. Denn die Kirchen — selbst sparsam — heizten in Europa und Nordamerika die Hilfsbereitschaft der Gläubigen an.

Kirchliche Jugendorganisationen und Frauenvereinigungen gingen mit der Sammelbüchse auf die Straße. In Stuttgart und Flensburg wurden Bananen für Biafra verkauft, Pfarrer appellierten allsonntäglich von der Kanzel an die Opferbereitschaft. Die Kirchenpresse berichtete in Millionenaufgabe vom Massensterben der Ibos.

Damit die Spendengroschen besser rollten, erklärte Biafras Ojukwu den nigerianischen Konflikt zu einem Religionskrieg zwischen den islamischen Haussas und Fulanis im Norden des Landes und den christlichen Ibos im Südosten.

Obwohl Nigerias Gwonon nicht weniger Christ ist als Ojukwu, obwohl andere christlich getaufte Stämme des nigerianischen Südens — wie die Yorubas — gegen die Sezessionisten zu

Felde zogen, übernahmen die klerikalen Wohltäter die griffige These vom Christenmorden in Biafra.

Ihre Informationen bezogen die Kirchenmänner vor allem von einer hohen kirchlichen Autorität: Der Ibo Dr. Akanu Ibiam, damals einer der Weltkirchenrats-Präsidenten, reiste monatelang quer durch Europa und betätigte sich erfolgreich als PR-Agent Ojukwus. Fortan sprachen die Kirchen von einer „Christenverfolgung im 20. Jahrhundert“ (so die Schweizer Caritas) und weckten bei ihren Gläubigen „eine geradezu kreuzzugartige Stimmung“ (so ein hoher Bonner Beamter).

Der christliche Taufschein erwies sich als geeignetes Spendenstimulans: Solidaritäts-Gefühle ließen sich leichter zu Glaubensbrüdern herstellen als zu anonymen Opfern irgendeines afrikanischen Bürgerkriegs: „9 Millionen eingeschlossener Ibos (Christen) sollen vernichtet werden“, hieß es auf einem Flugblatt.

Sogar nichtkirchlichen Biafra-Freunden sind die Werbemethoden der christlichen Eiferer mittlerweile nicht mehr ganz genehm. Ruth Bowerl von der „Zentrale der Aktions-Komitees Biafra/Sudan e.V.“, die selbst Emotionen durch einseitige Zeitungsartikel weckte: „Die Kirchenpresse hat den Konflikt simplifiziert.“ Bowerl-Gehilfe Franz-Josef Stummann ergänzte: „Es wurde auf einer entsetzlichen Masche herumgeritten.“

Anders als das Rote Kreuz, das bewußt eine Parteinahme vermied, schlugen sich die Kirchen voll auf die Seite der Biafraner und erhoben maßlose Anschuldigungen gegen die Nigerianer. Sie behaupteten, Biafra stelle „Auschwitz in den Schatten“ (so der protestantische „Bericht von der Kirche“). Kirchenmänner erklärten: „Ein Volk wird geschlachtet“ (so ein auch vom Berliner Bischof Scharf und dem Theologen Gollwitzer unterzeichnetes Flugblatt).

Kirchliche Hilfsorganisationen setzten Greuelmärchen in die Welt. Im



Biafra-Helfer Scharf  
... ein Drittel aller Hilfe

Juni 1968 meldete die Schweizer Caritas beispielsweise, mit Tollwut infizierte Tiere aus Ostblockstaaten und Pestkranke aus dem Fernen Osten seien nach Biafra eingeschleust worden.

Wer nach dieser Meldung noch nicht von der Bestialität der Nigerianer überzeugt war, dem lieferte die Schweizer Caritas weitere Schreckensmär: In der Mittelwestregion hätten nigerianische Söldner „ein Kinderhospital überfallen, die Kinder auf ihren Betten geschlachtet und zum Teil gegessen“.

Auch wenn in Biafra oder Nigeria keine christlichen Kinder geschlachtet wurden, auch wenn keine systematisch geplante Menschenvernichtung im Stil der deutschen Endlösung stattfand: Millionen Ibos waren vor den nigerianischen Truppen in panischer Angst geflohen, waren eingeschlossen, wurden zusammengedrängt auf ständig kleiner werdendem Raum.

Ohne Hilfe von außen, ohne eine kostspielige Luftbrücke wären sie verhungert. Es ist das Verdienst der kirchlichen Hilfsorganisationen, dies erkannt — und gehandelt zu haben.

Ihre Aktion kostete bis heute rund 195 Millionen Mark. Am spenden- und sammelfreudigsten zeigten sich die Deutschen: Sie brachten knapp ein Drittel dieser Summe auf — ohne Bundeszuschüsse über 60 Millionen Mark —, die je zur Hälfte etwa von der (katholischen) Caritas und dem (protestantischen) Diakonischen Werk gesammelt wurde. Das ist wenig im Verhältnis zu den über drei Milliarden Mark, die Deutschlands Kirchen-Fiskus jedes Jahr vereinnahmt, viel hingegen im internationalen Vergleich. Denn selbst die zahlreichen karitativen Vereinigungen der USA kamen zusammen nur auf rund 35 Millionen Mark.

Über die Konten des Diakonischen Werks in Stuttgart liefen Anfang Juni rund 36 Millionen Mark für die Nigeria/Biafra-Hilfe. Davon stammen



Biafra-Sammler in Berlin  
Das Rote Kreuz irrt

10,2 Millionen aus öffentlichen Mitteln, die restlichen 25,8 Millionen flossen aus kirchlichen Quellen.

Die Landeskirchen der EKD brachten 13 Millionen zusammen. Mehr als ein Drittel davon — fünf Millionen — wurden aus dem großen Topf der Kirchensteuern genommen, der Rest wurde in Klingelbeuteln gesammelt oder auf regionale Spendenkonten eingezahlt.

Am gebefreudigsten war mit 2,6 Millionen Mark die rheinische Landeskirche, die mitgliedstärkste und reichste Gliedkirche der bundesdeutschen Protestanten. Das Schlußlicht bildete die Landeskirche Eutin, die bescheidene 8277,19 Mark nach Stuttgart überwies.

Allerdings erhielt das Diakonische Werk nicht nur Spenden aus der Bundesrepublik: Das Hilfswerk der Evangelischen Kirchen in der Schweiz steuerte 1,4 Millionen Mark bei, die Interchurchaid aus dem holländischen Utrecht 391 000 Mark, und sogar aus New York, vom evangelischen Church World Service, wurden 667 300 Mark nach Stuttgart überwiesen.

Mit diesen Millionen finanzierten die Stuttgarter vor allem das Speisungsprogramm in Biafra (21,6 Millionen Mark), Medikamente und Blutplasma (5,8 Millionen) und den aufwendigen Transport über die Luftbrücke (6,8 Millionen).

Die Zusammensetzung und Anzahl seiner Hilfsgüter sowie den Zeitpunkt ihrer Anlieferung stimmt das Diakonische Werk mit den übrigen an der Biafra-Hilfe beteiligten Kirchen-Organisationen ab. Denn 29 Hilfsvereine aus 17 Ländern schlossen sich für Biafra zusammen.

Katholiken, Protestanten, Juden, Quäker und Heilsarmisten aus Europa und Nordamerika überwandern konfessionelle und nationale Schranken. Sie setzten sich über das in Wohltätigkeitsvereinen besonders ausgeprägte Prestigedenken hinweg und koordinieren ihre Aktionen, um zu verhindern, daß planlos Doppelarbeit geleistet wird.

Zunächst bildeten sie regionale Ad-hoc-Vereinigungen: Die skandinavischen Kirchen gründeten ihre „Nordchurchaid“, in den Vereinigten Staaten formierten sich Protestanten, Juden und Katholiken zur „Joint Church Aid - U.S.A.“, und in der Bundesrepublik arbeiten Diakonisches Werk und Caritas ohne eine neue Organisation eng zusammen.

Für die Kooperation aller 29 beteiligten Organisationen gab es zunächst

keinen Namen. Erst vier Monate nach dem Start der gemeinsamen Aktion — im November vorigen Jahres — taufte die Kirchen-Wohltäter ihr Unternehmen „Joint Church Aid“ (Gemeinsame Kirchen-Hilfe) — „aus optischen Gründen“, wie Ludwig Geißel vom Diakonischen Werk erläutert.

Zwar hatte es bereits im Nahen Osten und nach dem letzten Erdbeben in Persien ein bescheidenes Maß an Zusammenarbeit gegeben. Bei der Biafra-Aktion jedoch entwickelten die Kirchen zweifellos „einen neuen Stil der Kooperation“ (Geißel), lieferten die konfessionellen Helfer zum ersten Male ein augenfälliges „Beispiel praktizierter Ökumene in der Not“ (so der vom Jesuiten-Pater Leppich herausgegebene „Press Service“).

Die Wohltätigkeits-Ökumene der Kirchen funktioniert mit einer beach-

Freiburg und Ludwig Geißel, Direktor der Notstandshilfe des Diakonischen Werks der deutschen Protestanten in Stuttgart.

Katholik Hüßler und Protestant Geißel sammeln gemeinsam die Bedarfsmeldungen aus Biafra. Dann wenden sie sich an die „Joint Church Aid“-Organisationen und empfehlen ihnen, für einen bestimmten Planungszeitraum — drei Monate — bestimmte Waren zu liefern.

Die beiden Chef-Logistiker wissen: Nur wenn die 29 Wohlfahrtsverbände ihrer Bitte nachkommen, „keine Lebensmittel wahllos nach São Tomé zu verschicken“ (so der Text eines Rundschreibens), können die gespendeten Millionen sinnvoll und wirksam eingesetzt werden. Um das zu erreichen, haben Caritas und Diakonisches Werk in Bremen eine gemeinsame „Transportleitstelle“ eingerichtet. Leitstellen-Chef ist Kurt Grote, der Geschäftsführer des Bremer Diakonischen Werks.

Transportfachmann Grote — er arbeitete vor dem Krieg im Baumwoll-Importgeschäft — sammelte erste Erfahrungen mit karitativer Hilfe kurz nach dem letzten Weltkrieg: In Bremen nahm er die amerikanischen Lebensmittellieferungen für hungernde Deutsche in Empfang und leitete sie an die Verteilungsstationen weiter. Jetzt organisiert er Kauf und Verschiffung der Hilfsgüter für die hungernden Biafraner.

Sein Material verschickt der Bremer zu Sonderpreisen, die er — vom Bonner Verkehrsministerium unterstützt — bei den Reedereien durchsetzt: Sie gewähren 25 Prozent Wohltätigkeitsrabatt und berechnen trotz Lieferung nach São Tomé die Frachtraten nur bis zum Hafen Lagos, so daß der tatsächliche Preisnachlaß für Biafra-Liebesgaben per Schiff insgesamt rund 30 Prozent beträgt.

Der Transportleiter für die humanitäre Hilfe ist auf höchste Effektivität bedacht. Ein dreimonatiger „Transportplan“ soll sicherstellen, daß die wenigen Lagerhäuser des Äquator-Eilandes São Tomé nicht überquellen und ankommende Schiffe rasch entladen werden können.

Das freilich stößt auf Schwierigkeiten. Denn der Hafen ist nur 2,70 Meter tief. Die meisten Frachter müssen deshalb auf Reede ankern und per Leichter entladen werden. São Tomé, so klagt Dietrich Michaelsen, Chef der vom Diakonischen Werk nach São Tomé entsandten sieben Helfer, „ist nur für einen Güterumschlag von monatlich 2000 Tonnen eingerichtet“ — mehr brauchte die 60 000-Einwohner-Insel nicht.

Da jedoch auf der Insel nicht genügend Leichter vorhanden sind, entstehen lange Wartezeiten für Frachter mit Hilfsgütern für Biafra. Häufig entschließen sich dann die Kapitäne, erst andere Afrika-Häfen, etwa Libreville oder Luanda, anzulaufen und dort ihre normale Ladung zu löschen, ehe sie auf dem Rückweg ein zweites Mal



lichen Präzision — obwohl „Joint Church Aid“ faktisch nur eine unverbindliche Absprache zwischen den beteiligten Organisationen ist, obwohl weder eine Rechtsform die 29 Verbände zusammenhält noch ein gemeinsamer Sitz existiert.

Die verschiedenen Aufgaben der Biafra-Hilfe werden vielmehr von fünf Mitgliederorganisationen dezentral geregelt:

- ▷ Deutsche Caritas und Diakonisches Werk zeichnen verantwortlich für die Nachschub-Koordination.
- ▷ Die skandinavische Nordchurchaid managt die kirchliche Biafra-Luftbrücke.
- ▷ Caritas Internationalis in Rom ist für das in Biafra eingesetzte Personal zuständig.
- ▷ Der amerikanische Verband Catholic Relief Services sorgt von Genf aus für die Public Relations.

Das Herzstück der Operation, den Hilfsgüter-Nachschub, organisieren zwei Deutsche: Prälat Dr. Hüßler von der katholischen Deutschen Caritas in

versuchen, ihre Spendenfracht für Biafra in São Tomé loszuwerden.

Mitunter gelingt es auch dann nicht gleich. So ist es bereits vorgekommen, daß für Biafra bestimmte Kirchen-Waren beim Roten Kreuz in Cotonou, der größten Stadt Dahomes, ausgeladen wurden.

„Wir können es keiner scharf kalkulierenden Reederei verdenken, daß sie ihre Schiffe nicht eine Woche und länger unproduktiv in São Tomé herumliegen läßt“, kommentieren die Hamburger Karl-Heinz Schwarze und Günther Maaß, die auf der Insel für den Transport der Hunger-Hilfe vom Schiff bis in die Flugzeuge der Kirchen-Luftbrücke verantwortlich sind.

Schwarze und Maaß verstehen ihr Geschäft: Sie arbeiten normalerweise als Güterumschlag-Spezialisten im Hamburger Hafen für eine Tochterfirma der Groß-Spedition Kühne & Nagel, die sie an das Diakonische Werk auslieh.

Ihrem Drängen ist es zuzuschreiben, daß das Diakonische Werk Ende April in Hamburg sechs Leichter mit insgesamt 882 Tonnen Fassungsvermögen erstand — zum Preis von rund 300 000 Mark. Mit ihnen, so hoffen die kirchlichen Helfer, können die São Tomé anlaufenden Hilfe-Frachter künftig zügig entladen werden.

Aber auch mit anderem Gerät müssen die kirchlichen Biafra-Helfer São Tomés Transport- und Lagerkapazität auf eigene Kosten verbessern.

▷ Ein Unimog samt drei Anhängern wurde in Stuttgart bestellt, da die zehn Lkw der Transportfirma Castela die Waren-Bewegung vom Kai in die Lager und von dort zum Flugplatz nur schwer bewältigen.

▷ Drei Förderbänder wurden in Stuttgart beantragt — bis jetzt hat Castela nur ein solches Gerät, um Stückgut schnell auf Lastwagen und in Flugzeuge zu verladen.

▷ Eine große Lagerhalle wird am Flugplatz errichtet — bisher sind die rund 11 000 Tonnen Hilfsgüter-Vorräte über die ganze Stadt auf 18 kleine Häuser und Hallen verstreut.

Die Kosten dieser Investition sind gering im Vergleich zu dem, was die kirchlichen Nothelfer bezahlen müssen, damit ihre Hilfsgüter von São Tomé zu den hungernden Biafranern gelangen.

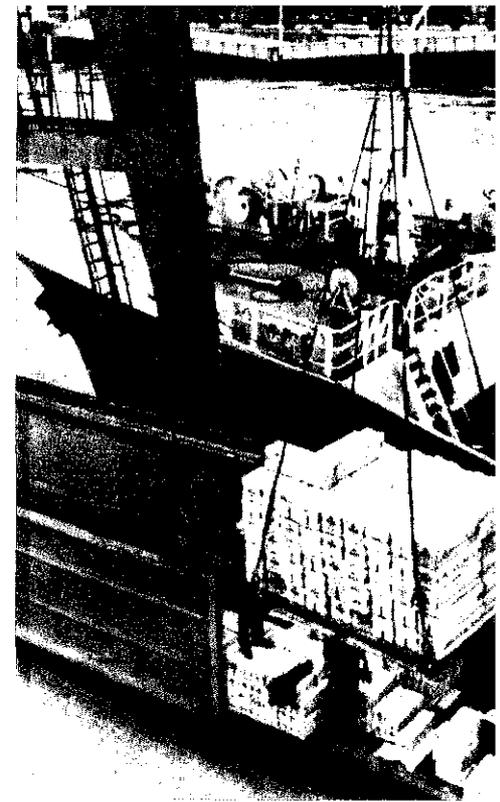
Denn pro Tonne Luftfracht von der portugiesischen Insel bis zum biafranischen Notflugplatz Uli muß Joint Church Aid durchschnittlich 215 Dollar (860 Mark) bezahlen. Darin sind eingeschlossen Anteile an den Versicherungsprämien und den Benzin-Kosten (die insgesamt mit rund 30 Prozent der Luftbrücken-Kosten zu Buch schlagen), die Landegebühren in São Tomé (pro Flugzeug kassieren die Portugiesen im Durchschnitt 720 Mark), ein Härte-Bonus von 120 Mark pro Pilot und Flugtag und eine Kontrakt-Erfüllungsprämie von 80 Mark pro Pilot und Tag seiner Einsatzbereitschaft in São Tomé.

Bis zum 30. April, so berichtet Pastor Viggo Mollerup, Generalsekretär des gemeinsamen skandinavischen Kirchenhilfswerks Nordchurchaid in Kopenhagen und Obermanager der Kirchenluftbrücke, gaben die Kirchen-Helfer für 2279 Biafra-Flüge rund 28 Millionen Mark aus.

Obwohl die Ladung der Maschinen nicht nach der Konfession oder dem Herkunftsland ihrer Spender sortiert wird, rechnet Pastor Mollerup für jedes Flugzeug separat ab.

Denn manche Maschinen werden von Verbänden mehrerer Länder finanziert, andere ausschließlich von Organisationen eines Landes. Deutsche Caritas und Diakonisches Werk kommen beispielsweise voll für die Kosten eines DC-6-Flugzeuges auf.

Mollerup ist ständig bemüht, die Luftbrücken-Kosten zu senken. Er beobachtet das Angebot an verfügbarem Charterflugzeug-Raum, „um



Hilfsgüter-Verschiffung in Bremen  
Rabatt gewährt

sicherzugehen, daß unsere derzeitigen Verträge die günstigsten bleiben, die auf dem Weltmarkt möglich sind“.

Vertragspartner sind die niederländische „Transavia Holland NV“ (sie stellt fünf DC-6-B-Maschinen), die kalifornische „Flight Test Research Inc.“ (sie fliegt und wartet die vier von der US-Regierung an „Joint Church Aid-U.S.A.“ verkauften C-97G Stratofreighter (einer von ihnen ging in der Nacht zum 8. Mai bei einer Bruchlandung in Biafra verloren) und die kanadische Canair (sie fliegt zwei von den Kanadiern gekaufte Super Constellations).

Die Charter-Verträge laufen meist über drei Monate — mit fast automatischer Verlängerung, aber auch mit kurzer Kündigungsfrist.

Für den — derzeit freilich unwahrscheinlichen — Fall, daß aufgrund einer Verhandlungsbereinkunft mit Nigeria das Risiko eines Abschusses der Hilfsflugzeuge durch nigerianische Flak oder Düsenjäger entfällt, hat Pastor Mollerup vertraglich vorgesorgt: „Dann wird der Schwierigkeits-Bonus für die Piloten kurzfristig verringert oder ganz gestrichen.“

Und einer von Mollerup ausgehandelten Sondervereinbarung zufolge werden eventuelle Preisnachlässe bei den relativ teuren Versicherungsprämien, bei Landegebühren und Flugbenzin-Kosten „sofort und ausschließlich den Joint-Church-Aid-Hilfsorganisationen zugute kommen“ (Mollerup).

Gelegentlich ist das schon gelungen. So konnten die Kirchen-Nothelfer bisher dreimal durchsetzen, daß Shell den Preis für das von den Biafra-Flugzeugen in São Tomé getankte Flugbenzin senkte — auf derzeit 1,64 bis 1,68 Mark je US-Gallone (4,62 Liter). Shell verdient immer noch genug



Lebensmittel-Verteilung in Biafra: Zwei Millionen verpflegt



Biafra-Piloten bei Einsatzbesprechung: „Das Frontschwein weiß immer zuletzt...“

am Geschäft mit den Biafra-Helfern: Der São-Tomé-Preis für Flugbenzin liegt nach Schätzungen von Sachverständigen 20 bis 30 Prozent über einem hoch angesetzten Durchschnittspreis.

Die sparsamen Skandinavier wollten weiter sparen — und stiegen darum selbst ins Luftcharter-Geschäft ein: Nordchurchaid, die protestantische Kirche Islands sowie die isländische Fluggesellschaft Loftleidir gründeten am 18. April die „Flughjálp H.F.“. Sitz der Gesellschaft, deren ausschließliche Aufgabe humanitäre Hilfe sein soll, wurde die Island-Hauptstadt Reykjavik. Ihr Präsident ist der isländische Bischof Dr. Einarsson.

„Flughjálp“ wird als erstes vier DC-6-B-Maschinen der niederländischen Transavia übernehmen. Zwar sollen die holländischen Profis auch weiterhin Mannschaft und Bodenpersonal in São Tomé stellen, doch hoffen die nordischen Flugunternehmer, mit „Flughjálp“-Hilfe die laufenden Kosten für die Luftbrücke São Tomé — Uli in den nächsten drei Monaten um 25 Prozent zu reduzieren.

Die Luftbrücken-Manager sparen, um noch wirkungsvoller helfen zu können. Ihre Maschinen fliegen Nacht für Nacht Biafras Flughafen Uli an, obwohl Nigerias Genehmigung fehlt, obwohl — wie Monsignore Jean Rodhain, der französische Präsident von Caritas Internationalis, freimütig eingestand — das „eine Verletzung internationalen Rechtes ist“. Rodhains Entschuldigung für den Rechtsbruch der Kirchen: „Göttliches Recht geht aber vor.“

Daß die Kirchen-Luftbrücke von São Tomé aus ungesetzlich ist, wissen auch die Luftbrücken-Piloten. „Was wir hier machen, ist illegal, ist schon kriminell im vollen Sinne des Wortes“, gesteht Emil Erla, pensionierter Oberst der norwegischen Luftwaffe, der seit Mitte März in São Tomé als Chef der Luftbrücke amtiert.

Erla zum SPIEGEL: „Lagos versucht, uns zu stoppen, wir werden immer smarter. Das ist eine kleine Eskalation. Aus einer Nothilfe-Situation ist ein Dauerzustand geworden.“

Bisher hat ihre Smartheit die Biafra-Flieger vor gefährlichen Folgen der Eskalation bewahrt. Zwar schießt die nigerianische Flak nach wie vor auf die einfliegenden Hilfsflugzeuge, zwar wurden verschiedene Maschinen schon getroffen — einen Abschluß konnten aber die nigerianischen Kanoniere noch nicht feiern.

„Wenn einer Sie zum erstenmal beschießt, machen Sie vor Schreck in die Hosen; nachher freuen Sie sich über den Spaß“, schilderte der Schweizer Pilot Harry Liehr seine Erfahrung.

Ex-Oberst Erla jedoch meint: „Das kann nicht endlos so weitergehen.“ Er möchte „von der Geheimnistuerei wegkommen“, die Flugpläne der Kirchenluftbrücke offen ankündigen, wie das Rote Kreuz es tut; am liebsten würde er ganz offen am Tage fliegen, mit Flugzeugen, die — wie die Rotkreuz-Maschinen — einheitlich weiß gestrichen wären, „mit den blaugelben



Biafra-Piloten im Casino  
... wie es aussieht“

Joint-Church-Aid-Fischen am Leitwerk, nicht zu verwechseln mit anderen Maschinen...“ (Erla).

Diese „anderen Maschinen“ — Waffen- und Munitionstransporter — landen ebenfalls auf dem Notflugplatz Uli. Sie sind den Biafranern zumindest genauso willkommen wie die Lebensmittel-Bomber. Denn: „Biafra führt Krieg; das hat für sie immer und überall Priorität — für mich als Soldaten leicht zu verstehen“, berichtete Erla von seinen Erfahrungen mit den Behörden des belagerten Landes.

Ein- bis zweimal wöchentlich fliegt der Norweger von São Tomé nach Uli, um mit den biafranischen Flugplatzbehörden und dem aus Cotonou angereisten Chef der Rotkreuz-Luftbrücke organisatorische Fragen zu besprechen.

Anfangs hatten die Luftbrücken-Manager auch versucht, bei diesen Besprechungen Start- und Landezeiten zu koordinieren, um allzu lange Wartezeiten über Uli zu vermeiden. Doch schon bald erwies sich das als nicht praktikabel, weil Wetter, Flak und nigerianische Bomber den Flugplan oft durcheinanderbringen. Rotes Kreuz wie Joint Church Aid betreiben ihre Luftbrücken darum nach dem Motto: „Wir schicken die Flugzeuge los und sehen dann, was passiert“ (so Gerry Dyrssen, Chef der Rotkreuz-Luftbrücke).

Das Startkommando für die erste Maschine wird in São Tomé — ebenso wie in Cotonou — um 16.30 Uhr gegeben. In Viertelstunden-Abstand heben die nächsten Flugzeuge ab.

Nach rund einstündigem Flug — die routinierten Piloten schalten die automatische Steuerung ein und lesen in aller Ruhe ein Buch; der Kopilot schläft, der Flugingenieur hält Wache über die Instrumente — wird die nigerianische Küste in 3000 bis 4000 Meter Höhe überflogen. Dann sind sämtliche Positionslichter der Flugzeuge gelöscht, dann beginnt der Anflug auf den Buschlandeplatz Uli und der — verschlüsselte — Funksprechverkehr mit der Bodenstelle der Biafraner.

In abenteuerlichem Code-Kauderwelsch („Burundi, Malawi, Sierra Leone“) werden Flughöhe und Kurs angegeben — damit eventuelle nigerianische Bomber nicht mithören und die Blockadebrecher behindern oder angreifen können. Die Geheimhaltung des Codes ist lebenswichtig: Als einmal ein Pilot sein Codeverzeichnis verlor, wurde der gesamte Flugbetrieb eine Nacht lang eingestellt, bis ein neuer Code vereinbart war.

Der Anflug auf Uli ist schwierig genug. Denn auf der zum Flugplatz ausgebauten 21 Meter breiten Landstraße (eine normale Landebahn ist etwa 45 Meter breit) fehlt ein Instrumenten-Lande-System (ILS): Die Piloten müssen ein ungerichtetes Funkfeuer ansteuern; ihre Peilgenauigkeit ist daher nicht besonders gut.

„Am Anfang ist es schrecklich aufregend“, berichtet der deutsche Pilot Günther Schneider, der Rotkreuz-

Flugzeuge nach Uli steuert, „zuerst hat man ein unsicheres Gefühl, wenn man einen Buschlandeplatz anfliegt. Dann aber wird alles zur Routine.“

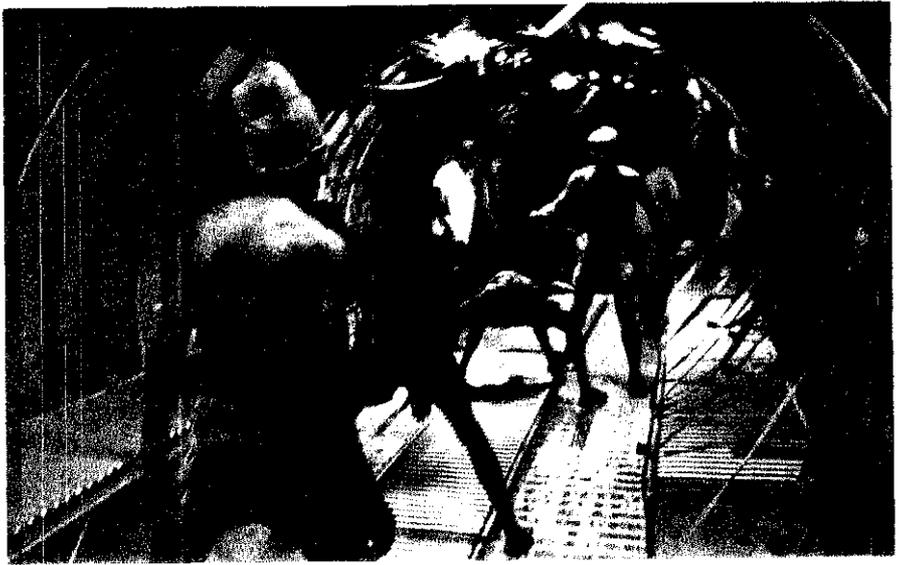
Die Routine führt freilich allzu leicht zu Nachlässigkeit. Unter den erschwerenden Anflugbedingungen des Buschlandeplatzes kann sie dem Piloten schnell zum Verhängnis werden: Die beiden bisherigen Abstürze sind offensichtlich auf Fehler der Piloten zurückzuführen und nicht auf Angriffe nigerianischer Flugzeuge.

Die nigerianischen Migs und ein Iljuschin-Bomber, dessen Pilot sich selbst „Genozid“ („Völkermord“) taufte, können zwar den Flugbetrieb behindern, eine ernsthafte Gefahr sind sie jedoch für die Hilfsflugzeuge nicht. Denn die alten russischen Maschinen verfügen nicht über eine elektronische Anlage, mit der sie in der Nacht andere Maschinen abschießen könnten.

„Sie stören uns überhaupt nicht“, sagt Arnold Olsen, ein bärtiger US-Pilot, der früher einen kleinen Flughafen in Texas geleitet hat. Und als „Genozid“ im April nach Wilsons Nigeria-Besuch nicht mehr seine nächtlichen Rundflüge über Uli absolvierte, spottete Gerry Dyrssen: „Wir vermischen ihn wie einen alten Freund.“

Mehr Sorgen als Nigerias Luftwaffe bereiten den Luftbrücken-Piloten Biafras Flughafen-Verteidiger. Denn die biafranischen Fla-Kanoniere fragen nicht lange, ob verdächtige Motorgeräusche von einem „Stockfisch-Bomber“ oder von einem nigerianischen Angreifer stammen. Da sie auch keinen Funksprech-Kontakt zur Flugleitung von Uli herstellen können, schießen sie, so berichten Luftbrücken-Piloten, oft genug in den nächtlichen Himmel — unbekümmert, ob Freund oder Feind anfliegt.

Nach geglückter Landung in Uli warten die Piloten ungeduldig, bis die Biafraner im Finstern die Fracht auf Lastwagen umgeladen haben, fliegen



Beladen eines Luftbrücken-Flugzeugs: „Was wir machen, ist kriminell“

eineinhalb Stunden nach São Tomé zurück, essen eilig, während ihre Maschine betankt und von neuem beladen wird, fliegen wieder nach Uli und wieder zurück — zweimal, dreimal in einer Nacht, bis zum Morgengrauen, zwei, drei und mehr Nächte hintereinander.

Sie bringen den Biafranern Hilfe — und wissen selbst kaum, was in Biafra geschieht. „Das Frontschwein“, kommentiert Pilot Schneider, „weiß immer zuletzt, wie es eigentlich aussieht.“

Sie kaufen den Ibos am Flughafen Uli Holz- und Elfenbeinstatuen als Souvenirs ab (gängiges Zahlungsmittel sind Zigaretten) — das Land aber kennen sie selber nicht: „Das einzige, was ich von Biafra sehe, sind zwei Lichter — eins rechts und eins links“, meint ein amerikanischer C-97-Pilot, der bislang für die US-Küstenwache flog, „ich würde Biafra ganz gern einmal sehen.“

Doch die Piloten sehen meistens nur, was sie laden und nach Biafra bringen — und nur, ob in São Tomé und Uli Katholiken oder Protestanten die Frachtabfertigung leiten.

Denn katholischen und protestantischen Organisationen steht jeweils für eine Nacht die gesamte Kirchen-Luftbrücke zur Verfügung; einer (katholischen) „Caritas-Nacht“ folgt — im Jargon von São Tomé — eine (protestantische) „WCC-Nacht“\*.

Katholiken und Protestanten trennen die nächtlichen Flüge sauberlich nach Konfessionen auf, damit — so Monsignore Carlo Bayer, der Generalsekretär von Caritas Internationalis in Rom — „jeweils die anderen eine Nacht lang mal Luft holen können, nicht in Uli und nicht im Lkw unterwegs sein müssen“.

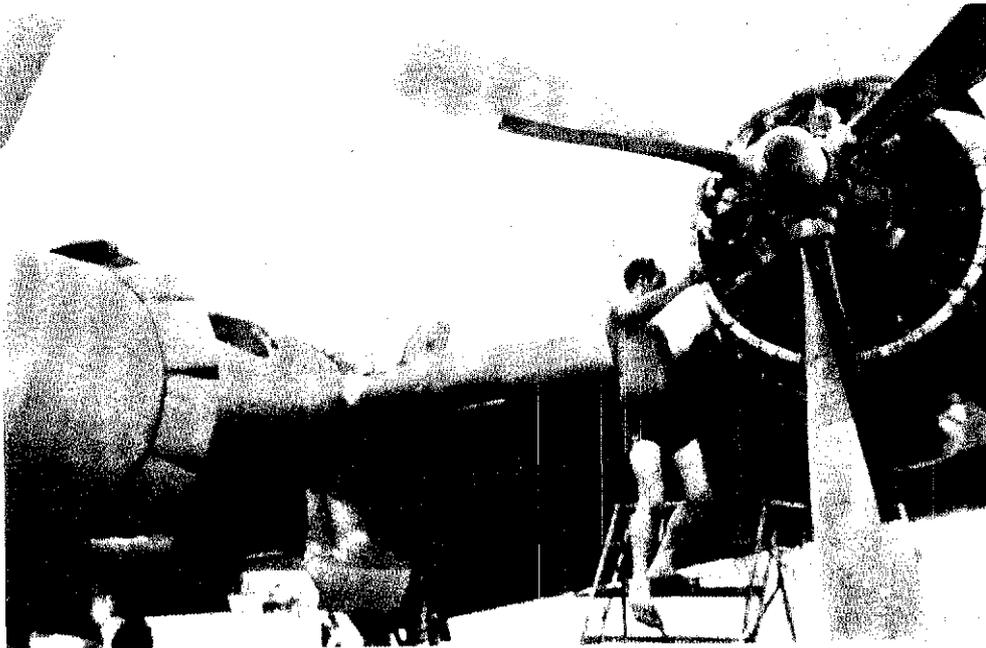
Und da nicht in jeder Nacht gleich viel nach Uli transportiert wird, jeder Konfession aber gleich viel zusteht, wird am Monatsende ein „Tonnage-Ausgleich“ durchgeführt: Wer zu kurz gekommen ist, bekommt eine Nacht extra oder, wenn nötig, auch mehrere.

Grund für dieses sonderbare Splitting: Katholiken und Protestanten verteilen ihre Hilfsgüter in Biafra getrennt, über eigene Vertriebswege und mit eigenem Personal. Für beide gab es gute ökonomische Gründe, bei der Lebensmittel-Hilfe und der medizinischen Betreuung der Biafraner unökonomisch zu verfahren: Beide Konfessionen griffen auf ihre im Lande vorhandenen Missionsstationen zurück und bauten darauf ihre Versorgungssysteme auf.

So haben die katholischen Helfer auch im Busch ihre Hierarchie: Diözesen, Pfarreien und Priesterseminare arbeiten als Zwischenträger der Nächstenliebe. Besonders stark vertreten sind die Iren.

Für Caritas bestimmte Flugzeugladungen werden von Uli ins katholi-

\* WCC ist die englische Abkürzung für den Genfer Weltkirchenrat; obwohl diese ökumenische Zentrale vorwiegend nicht-katholischer christlicher Kirchen offiziell kein Mitglied der interkonfessionellen Joint Church Aid ist, laufen alle protestantischen Nothilfe-Aktionen in Biafra unter der Bezeichnung Weltkirchenrat-Hilfsprogramm.



Wartung eines Luftbrücken-Flugzeugs: „Wir werden immer smarter“

sche Zentrallager Ihioma gebracht, von dort aus — in der Regel am gleichen Tag — per missionseigenen und gemieteten Lkw an die Caritas-Helfer überall im Lande weitertransportiert.

Die Protestanten wiederum setzten in jeder der zehn biafranischen Provinzen einen Oberverteiler ein, Europäer oder von Europäern beaufsichtigte Biafraner. Der Oberverteiler dirigiert seinerseits den Fluß der Spenden aus Europa und Übersee, die vom Flughafen Uli zur Weiterverteilung über das Zentrallager zu ihm gelangen.

Die Aufteilung nach Konfessionen bedeutet nicht, daß Katholiken etwa nur katholische Biafraner verpflegen oder Protestanten nur Protestanten. In den „Feeding Centres“, den Volksküchen im biafranischen Busch, wird niemand nach seiner Konfession gefragt.

Freilich wollen die Kirchen den Biafranern auch zeigen, wer ihr Gönner ist. „Es kann keine anonyme Hilfsorganisation geben“, meint Pater Anthony Byrne, Vertreter von Caritas Internationalis auf São Tomé. Denn: „Die Kirchen müssen ihre Identität bewahren — auch wenn sie hier alle zusammenarbeiten.“

Diese Zusammenarbeit am Ort funktioniert jedoch keineswegs immer so reibungslos wie die logistische Koordination und das technische Management der Joint - Church - Aid-Luftbrücke. Vor allem die traditionellen Rivalitäten der Missionsgesellschaften wirken sich oftmals störend aus.

So brachte die Joint Church Aid bislang keine gemeinsame Medikamentenversorgung für Biafra zustande. Jeder wacht verbissen über seine eigenen Vorräte; wenn einer Organisation ein Medikament ausgeht, hilft der christliche Bruder nur selten aus. „Eine Sauerei“ nennt das Notstandshelfer Geißel.

Dagegen scheint sich ein gewisses Maß an Kooperation mit den Helfern des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz eingespielt zu haben. Der IKRK-Chefdelegierte für Biafra, der Schweizer Heinrich Jaggi, lobt vor allem die Zusammenarbeit mit den Protestanten: „Wir führen gemeinsam die Masernschutzimpfungen durch, wir tauschen Hilfsgüter aus, helfen uns gegenseitig.“ Seit Dezember besteht auch ein gemeinsames Verpflegungsprogramm — „auf dem Papier“, setzt Jaggi einschränkend-realistisch hinzu.

Alle Rotkreuz-Delegierten sind angewiesen, zur Vermeidung von Doppelarbeit enge Kontakte zu den Joint-Church-Aid-Helfern zu unterhalten. Die Zusammenarbeit mit der Caritas klappt allerdings laut Jaggi „nicht so gut“. Der Grund: „Deren Hilfe läuft innerhalb der Kirchenorganisation“ — die aber ist in biafranischen Händen und dem Roten Kreuz nicht neutral genug. Dennoch war das Rote Kreuz froh, daß die Katholiken im Januar mit Dieselkraftstoff halfen, als die Rotkreuz-Luftbrücke zusammengebrochen war.

Jaggis Fazit: „Wir könnten noch enger zusammenarbeiten, als es jetzt der Fall ist. Vielleicht kommen wir sogar zu einem gemeinsamen Pro-



Flüchtlings-Kind, Soldaten: Eine Nacht extra

gramm, wenn Biafras Gebiet noch kleiner wird.“

Als Biafras Territorium noch größer war, war an gemeinsame Arbeit der kirchlichen Helfer und des Internationalen Roten Kreuzes überhaupt nicht zu denken; zu Beginn der Biafra-Hilfsoperation herrschte Rivalität, ja kaum verschleierte Feindseligkeit.

So erklärte beispielsweise der Schweizer Caritas-Direktor Kuhn im August vorigen Jahres: „Im Gegensatz zum Internationalen Roten Kreuz... versucht die Caritas das Möglichste, um die Hungersnot (in Biafra) einigermaßen zu lindern.“ Und unmißverständlich an die Adresse der Genfer Institution gerichtet: „Zuviel Zeit wurde bereits für Abklärungen verwendet.“

In der Tat hatte das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) wochenlang gezögert, gleich den Kir-

chen ohne Rücksicht auf völkerrechtliche Verwicklungen und auf die nigerianische Souveränität die Blockade Biafras per Luftbrücke zu durchbrechen.

Walter Bargatzky, früherer Staatssekretär im Bonner Gesundheitsministerium, heute Präsident des Deutschen Roten Kreuzes (DRK), gesteht: „Unsere Aktion ist relativ spät angelaufen.“

Ein Grund für die Verspätung des Roten Kreuzes war, „daß man sich bei der Prognose der Kriegsentwicklung in Nigeria und Biafra geirrt hat“ (Bargatzky).

Ein anderer Grund: der Artikel 3 der Genfer Abkommen von 1949, der dem IKRK bei Bürgerkriegen die Hände bindet. Denn nach dieser Bestimmung kann eine humanitäre Organisation wie das IKRK „den am Konflikt beteiligten Parteien ihre Dienste anbieten“ — eine Verpflichtung, diese Offerte anzunehmen (wie bei internationalen Konflikten), besteht jedoch nicht.

Konventionsgetreu ersuchten die Genfer IKRK-Bosse Nigerias Bundesregierung um Erlaubnis für die Biafra-Luftbrücke. Doch Lagos wollte nur Tagflüge gestatten, um Waffentransporteure von Lebensmittel-Flugzeugen unterscheiden zu können. Biafras Ojukwu hingegen bestand auf Nachtflügen.

Zum ersten Mal in ihrer über hundertjährigen Geschichte standen die Nachfahren des Rotkreuz-Gründers Henri Dunant vor der Frage: „Soll das IKRK durch getreuliches Festhalten an der Genfer Konvention Zehntausende von Menschen umkommen lassen, wenn eine der beiden Seiten versucht, die Hilfeleistung für die Gegenseite unmöglich zu machen?“ („Stuttgarter Zeitung“).

In einem Akt der Selbstüberwindung entschlossen die Rotkreuzler sich schließlich, dem Beispiel der Kirchen zu folgen und eine eigene Luftbrücke aufzubauen — obwohl Lagos sie wissen ließ: „Wegen der militärischen Lage können die Bundestruppen nicht für die Sicherheit der IKRK-Flugzeuge garantieren.“

Daß das Rote Kreuz trotz dieser Bedrohung seiner Maschinen, trotz der rechtlichen Schwierigkeiten sein Unternehmen „Inalwa“ (International Airlift West Africa) startete, hat nicht nur humanitäre Gründe: Ein Abseitsstehen in diesem Konflikt, der täglich Tausende Hungertote forderte, hätte dem Image des Internationalen Roten Kreuzes irreparablen Schaden zugefügt.

#### IM NÄCHSTEN HEFT:

Schlechte Koordination der Rotkreuz-Hilfe — Wohlfahrtsverbände liefern Biafra Devisen — Helfer als Spione — Startverbot für Rotkreuz-Flugzeuge — Dahome verdient an Biafra-Aktion — Militär-Hilfe mit Spenden-Geldern