Zeitschrift: Das Schweizerische Rote Kreuz

Herausgeber: Schweizerisches Rotes Kreuz

Band: 70 (1961)

Heft: 8

Artikel: Flüge für die Tibethilfe des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz im Nepal-Himalaja

Autor: Hagen, Toni

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-975061

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: 15.07.2025

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

FLÜGE FÜR DIE TIBETHILFE DES INTERNATIONALEN KOMITEES VOM ROTEN KREUZ IM NEPAL-HIMALAJA

Von Dr. Toni Hagen

Wie schwierig es ist, Lebensmittel und Medikamente in die nepalischen Himalaja-Hochtäler zu transportieren, wo sich die meisten der fast dreissigtausend tibetischen Flüchtlinge in Nepal befinden, schildert der Chefdelegierte des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz in Nepal im nachfolgenden Aufsatz, den wir der «Neuen Zürcher Zeitung», Abendausgabe vom 20. Oktober 1961, entnehmen.

Die Redaktion.

Nepal wird oft zutreffend als «Land ohne Strassen» charakterisiert. Tatsächlich wickelt sich in diesem unwegsamen Bergland noch heute der gesamte Verkehr ausserhalb der Hauptstadt Kathmandu zu Fuss ab. Flüchtlingshilfe in Nepal stellt daher spezielle Probleme. Praktisch steht und fällt jede Aktion mit der Lösung des Transportproblems. Erschwerend wirkt, dass die tibetischen Flüchtlinge aus klimatischen Gründen in den schwer zugänglichen nördlichen Himalajatälern, zum Teil sogar nördlich des Himalaja konzentriert sind.

Um das Problem besser meistern zu können, stand der Mission des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz in Nepal vom Mai bis Juni 1961 ein «Pilatus-Porter»-Transportflugzeug zur Verfügung. Die fünfmonatigen Erfahrungen im Himalaja ermöglichen uns, interessante Vergleichszahlen bekanntzugeben. Es hat sich nämlich gezeigt, dass die Transportkosten für Waren zum Beispiel von Kathmandu oder vom Terai in der Gangesebene ins Khumbu am Fuss des Mount Everest im Flugzeug nur halb so viel betragen wie die Beförderung durch Träger. Aber auch wenn man Flugzeuge verwendet, so betragen die reinen Transportkosten bei Massengütern wie Reis oder Weizen doch rund doppelt so viel wie der Preis der beförderten Güter.

Wenn wir den Zeitfaktor berücksichtigen, so lässt sich überhaupt kaum mehr ein vernünftiger Vergleich ziehen. Der Transport von 700 Kilo Reis von Kathmandu ins Khumbu benötigt einen dreiwöchigen Fussmarsch von 25 Trägern. Der «Pilatus Porter» fliegt die gleiche Last in genau einer Stunde in das hochgelegene Tal.

Indessen stellt die Fliegerei im Himalaja einige ganz besondere Probleme. Die vier bis jetzt vom Internationalen Komitee vom Roten Kreuz angelegten Landeplätze im Khumbu, in Jomosom, in Walungchung und im Dhor Patan liegen zwischen 4700 und 2500 Metern Höhe über Meer. In der dünnen Luft dieser Höhen werden die Flugeigenschaften und namentlich die Start- und Landeeigenschaften des Flugzeuges wesentlich verändert. Um an den Flügeln die gleiche Antriebskraft zu erzeugen wie im Tiefland, wird eine bedeutend grössere Geschwindigkeit benötigt. Start und Landestrecken, deren Kürze sonst die Stärke des Pilatus Porters ausmacht, werden in 4000 Metern Höhe auf mindestens das Doppelte verlängert. Auch der Propeller findet in der dünnen Luft weniger Widerstand. Er muss rascher drehen, um den gleichen Antrieb zu erzeugen. Dazu ist aber gleichzeitig die Leistung des Motors in der dünnen Luft beträchtlich vermindert, oft bis auf die letzten 20 Prozent, auf die es beim Start ankommt.

Infolge des geringen Luftwiderstandes wird auch der Kurvenradius bedeutend grösser als in normalen Flughöhen. Dies wirkt sich besonders in solchen Fällen erschwerend aus, wo ein gerader Anflug nicht möglich ist, wie zum Beispiel beim Mingbo-Flugplatz im Khumbu.

Weitaus die grössten Schwierigkeiten werden jedoch durch die klimatischen Verhältnisse und durch die Wetterbedingungen verursacht. Der Himalaja mit seinen extremen Ausmassen ruft auch extreme Windverhältnisse hervor. Staubwirkung und Sonneneinstrahlung können orkanartige Aufwinde verursachen, aber auch entsprechende Abwinde. Während der Trockenzeit wird infolge der intensiven Sonneneinstrahlung die Luft auf dem tibetischen Plateau sehr stark erwärmt. Sie wird leicht, steigt in die Höhe und saugt von Süden her, durch den Himalaja, neue Luftmassen an. In den enggeschnittenen Durchbruchstälern herrscht daher regelmässig von 9 Uhr morgens an ein Südsturm. Mit Sonnenuntergang legt sich der Wind ganz unvermittelt, und die Nächte sind ruhig. Diese regelmässigen Südwinde erleichtern den Einflug von Süden her, und vor allem ermöglichen sie extrem kurze Lande- und Startstrecken. Wir haben es zum Beispiel in Jomosom schon erlebt, wie unser Pilatus Porter sich unmittelbar mit dem Durchdrücken des Gashebels fast senkrecht in die Höhe hob, als sei er ein Helikopter. Das Entweichen aus dem Himalaja ist unter solchen Umständen allerdings nicht immer einfach.

Bedeutend gefährlicher ist jedoch der entgegengesetzte Wind, der als Nordföhn und Fallwind an

einzelnen wolkenlosen Wintertagen durch die Täler nach Süden zu fegen pflegt. Solche Stürme übertreffen selbst die Höchstgeschwindigkeit des Pilatus Porters bei weitem. Wir begegneten solchem Nordföhn bei den ersten Einflügen ins Khumbu im Februar. Zunächst versuchten wir, dem Fallwind in die Höhe auszuweichen; doch in 6000 Metern Höhe mussten wir den Versuch aufgeben, da unser braver HB-Fax trotz Vollgas sich rückwärts das Tal hinaus bewegte.

Infolge der gewaltigen Winde ist natürlich auch die Turbulenz enorm. Unsere Piloten erklären einhellig, dass Himalajaflüge sich überhaupt nicht mit den allerschwierigsten Verhältnissen in den Alpen vergleichen lassen. Ich erinnere mich eines Fluges hinter dem Dhaulagiri, wo unser Pilatus Porter herumgewirbelt wurde wie ein Blatt im Herbstwind. Der Pilot erklärte nach der Landung, in solchen Momenten könne man nur noch hoffen, dass die Konstrukteure gut gerechnet hätten!

Die lokale Thermik verursacht beim Start und bei der Landung noch zusätzliche Schwierigkeiten. Es entstehen ganz unberechenbare lokale Auf- und Abwinde. Oft geschieht es, dass der Windsack, der beim Abflug eine günstige Windrichtung anzeigt, im Moment des Aufsetzens in die andere Richtung weist. In solchen Fällen werden denn auch vom Piloten ein ruhiger Kopf und grosse Geschicklichkeit verlangt. Ein sogenannter Durchstart ist hier nicht möglich, da unsere Plätze im Gebirge geneigt sind und nur nach unten freien An- und Abflug gestatten. Wenn man also einmal von unten her zur Landung angesetzt hat, so gibt es kein Entrinnen mehr; man muss hinunter, sonst zerschellt man an der Talflanke am andern Ende des Flugplatzes.

Ein beträchtliches Gefälle der Landepiste ist im Hochgebirge sehr erwünscht, lassen sich doch Lande- und Startstrecken beträchtlich verkürzen, wenn man von unten anfliegt und bergabwärts startet.

Die Beanspruchung von Maschine und Pilot ist bei solchen Rotkreuzflügen im Himalaja ausserordentlich. Letzten Frühling transportierten wir regelmässig Reis von Bhairawa (200 m ü. M. im Terai) ins Khumbu (4700 m). Der Pilot Hermann Schreiber startete in der ersten Morgendämmerung im tropisch feuchten Tiefland bei 35 Grad Hitze. Nach kontinuierlichem Steigflug bis fast 6000 m öffnete er die Bodenlucke, um vor der Landung einen Teil der Last über dem Landestreifen abzuwerfen. Denn die Landegeschwindigkeit ist in der dünnen Luft bis zu 100 Prozent grösser als vorgesehen, und so muss das Fahrwerk durch Lastabwurf geschont werden. Das Hemd, das dem Piloten beim Start am Körper geklebt hatte, war eine halbe Stunde später im eisigen Hochgebirgswind ein Eispanzer. Obschon über 4500 m Sauerstoffmasken verwendet werden, stellt die dünne Luft für den Piloten zusätzliche Anforderungen.

Es kann denn auch kaum erstaunen, dass wir für unsere Erfahrungen einen hohen Preis zahlen mussten: Ein Pilatus Porter der Regierung von Nepal erlitt im Juni eine Bruchlandung und konnte infolge der schweren Zugänglichkeit des Flugplatzes nicht mehr repariert werden. Unserm Rotkreuzflugzeug HB-FAX wurden bei der ersten Landung im Khumbu das Heckrad abgeschlagen und das Höhensteuer aus dem Lager gehoben. Nachdem der Pilot Hermann Schreiber das Steuer notdürftig mit Lederriemen befestigt hatte, flog er nach Kathmandu zurück.

Für die kommende Saison werden wir nun zwei Pilatus Porter zu unserer Verfügung haben. Mit Zuversicht und durch unsere Erfahrungen gewitzigt, sehen wir der äusserst interessanten Aufgabe zum Wohle der tibetischen Flüchtlinge entgegen.

EINSAME AUSSENSTATIONEN

Die medizinischen Aussenstationen des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz, die eine im *Khumbu-Gebiet*, später im *Solu*, die zweite in *Jomosom* im *Gebiet des Thakkhola*, waren im Verlaufe des letzten Sommers monatelang fast gänzlich vom Rotkreuzhauptquartier in Kathmandu abgeschnitten. Der nachfolgende Bericht von Frau Billod, die ihren Mann, den Arzt Dr. Charles Billod ins Khumbugebiet begleitet hatte, schildert die Verhältnisse in Pangboche-Thami und in Khumjung. Die Zahl der Patienten, die Dr. Billod ärztlich behandelte, stieg von täglich durchschnittlich 7 im April auf 30 im Mai, 67 im Juni, 116 im August und 175 im September. Dr. Billod stellte sehr viele Hautkrankheiten sowie Lungentuberkulose fest, ferner Augenerkrankungen, Erkältungskrankheiten, Ohrenentzündungen, Kröpfe, jedoch hatte er selten Wunden zu behandeln und begegnete, im Gegensatz zu Dr. Isler im Thakkholagebiet, sehr selten einem Falle von Unterernährung.

Dr. Billod und seine Frau waren auch mit der Registrierung der Khumbu-Flüchtlinge beauftragt. Im ganzen Khumbu verstreut leben 910 tibetische Flüchtlingsfamilien, die 3842 Menschen umfassen, wovon 1700 Kinder. 1812 Tibeter wohnen dort in Zelten, mit denen sie im weiten Gebiete herumwandern, 1994 haben Unterkunft in Häusern der Sherpas gefunden, 36 Tibeter leben in Felshöhlen. 49,3 Prozent der Familien vermögen sich dank eigenen Lebensmittelvorräten, Schmuck oder Geldmitteln selbst zu erhalten, 34,9 Prozent verdienen ihren Unterhalt mit gelegentlichen Arbeiten, 15,8 Prozent müssen unterstützt werden; man begegnet ihnen oft in den Siedlungen der Sherpas, wo sie bettelnd von Haus zu Haus ziehen.

Im Solugebiet registrierte das Ehepaar Billod achthundert tibetische Flüchtlinge.