

EIDGENÖSSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

Der Delegierte des Bundesrates
für Katastrophenhilfe im Ausland



B E R I C H T

über die Durchführung der
V e r s o r g u n g s - A k t i o n
in der von der Dürre-Katastrophe
heimgesuchten Sahel-Zone

10. - 13. Juli 1973

Hilfsflüge zur Versorgung der
Bevölkerung in den nördlichen
Teilen der Länder Mali und
Obervolta.

Bern, im August 1973



I n h a l t s v e r z e i c h n i s

S e i t e

1. <u>Ausgangslage</u>	
1.1 Die Dürre in Westafrika	1 - 4
1.2 Massnahmen	5 - 6
1.3 Die Möglichkeiten der Schweiz	6 - 7
2. <u>Zielsetzung</u>	
2.1 Durchführung einer Hilfsaktion	7
2.2 Erfahrungs-Erweiterung	7
2.3 Test des Transport- und Verteilersystems	8
3. <u>Die "Idee de manoeuvre"</u>	9
4. <u>Die Vorbereitung der Aktion</u>	10 - 11
5. <u>Die Durchführung der Aktion</u>	
5.1 Teilnehmer	12
5.2 Transportmittel	12
5.3 Ladegut	12 - 13
5.4 Flugoperationen	13
5.5 Transportierte Hilfsgüter	14
5.6 Uebernahme und Verteilung der Güter	14 - 16
5.7 Kosten	17
5.8 Kontaktierte Persönlichkeiten	17 - 18
6. <u>Wichtigste Erfahrungen</u>	
6.1 Die Sahel-Versorgungsaktion Juli 1973	19
6.2 Zu den positiven Erfahrungen	19 - 20
6.3 Zu den negativen Erfahrungen	20
6.4 Weitere Anregungen	21
6.5 Eignung des Flugzeuges Herkules für Hilfsflüge	21 - 27
7. <u>Ausblick</u>	
7.1 Bezogen auf die Sahel-Aktion	27
7.2 Allgemein	27 - 28

1. Ausgangslage

1.1 Die Dürre in Westafrika

Die Sahel-Zone umfasst das Staatsgebiet von Mauretanien, Senegal, Mali, Obervolta, Niger und Tschad. Sie reicht vom Süden der Sahara bis zur Grenze der Küstenländer nördlich des Äquators. In diesem flachen Afrika der Steppe leben auf ca. 1,5 Mio Km² rund 25 Mio Menschen, die mehrheitlich als nomadisierende Viehbauern oder ackerbautreibende Selbstversorger nach archaischen Prinzipien von Ernte zu Ernte um ihr Ueberleben kämpfen.

Während acht bis neun Monaten herrscht Trockenheit. Von Juli bis Oktober fällt normalerweise der lebensspendende Regen. Am Jahresende ergrünt die Zone, die Brunnen sind mit Wasser gefüllt, der Mensch isst sich wieder satt und das Vieh findet Gräser, Stroh und Körner. Nach drei bis vier Monaten ist wieder alles verdorrt, der Boden rissig, die Vorräte und das Wasser werden knapp.

Sind diese lebensfeindlichen Existenzbedingungen naturbedingt? Was tut der Mensch, um sich zu behaupten? Hat er die Gefahr erkannt und wie verhält er sich, um seine Umwelt zu verändern, zu verbessern und sich selbst den Möglichkeiten zu erschließen, die trotz aller Unbill gegeben sind, um sich und die folgenden Generationen zu erhalten?

Seit Messungen gemacht werden, ist ein Zyklus von längeren Trockenperioden nachweisbar. 1914, 1927, 1942 waren Katastrophenjahre. Die an sich relativ kurze Dauer der pluviometrischen Defizite forderte schon damals beträchtliche Opfer. Da die Information der Weltöffentlichkeit früher weniger entwickelt war als heute, wurden die Schwierigkeiten und Entbehrungen dieser Afrikaner von der übrigen Menschheit kaum wahrgenommen. Krisen, Kriege und Unrast in der unmittelbaren Umgebung Euro-

pas und Amerikas beanspruchten das volle Interesse. Heute ist die Gesellschaft auf die Probleme der Entwicklungsländer sensibilisiert.

Bis 1942 gelang es immer wieder, den überlebenden Strukturen neue Funktions-Impulse zu geben, trotzdem Tausende an Hunger und Durst gestorben, viel Vieh eingegangen und dadurch festgefügte Gemeinschaften auseinandergebrochen waren.

Seit fünf bis zehn Jahren lässt sich aber eine fortschreitende Verschlechterung des Klimas feststellen. Eine Trockenperiode ähnlichen Ausmasses soll es auch in der Kolonialzeit nie gegeben haben. Der Regen fällt seltener oder zur Unzeit und zu konzentriert, so dass die ausgelaugten Böden zu wenig Feuchtigkeit festhalten und den erosionshemmenden Pflanzenwuchs immer weniger befördern können. Damit werden die von der zunehmenden Zahl von Menschen und Tieren bereits übernutzten Böden vollständig erschöpft. Durch Monokulturen zu einseitig beanspruchte Flächen veröden und versteppen. Das Erbe der Kolonialzeit fordert seinen nachträglichen Tribut.

Die Verschlechterung des Klimas, der Umweltbedingungen und damit auch des oekologischen Gleichgewichtes kann nicht mit Sicherheit auf einzelne bestimmte Ursachen zurückgeführt werden, deren alarmierende Folgen frühzeitig erkennbar gewesen und mit bestimmten langfristig wirksamen Massnahmen in der Zeit erfolgreich hätten bekämpft werden können. Immerhin ist auf vielen Gebieten Raubbau getrieben worden. Die zu ausgeprägte Verflechtung der Produktion mit den steigenden Bedürfnissen der Abnehmer in Europa und Amerika und der Drang der selbständig gewordenen Staaten nach Bestätigung, Ansehen und Prestige, haben den unheilvollen Lauf der Entwicklung beschleunigt: Einseitigkeit, Uebernutzung, Zerstörung.

Der Wasserhaushalt ist durch zu intensive Holzschläge in den südlichen Waldgebieten und durch zu häufig angezündete Buschfeuer für die Gewinnung neuen Bodens nachteilig beeinflusst worden. Nach dem Abzug der Franzosen wurden die vielen "brigades de puits" nicht mehr eingesetzt, obwohl sämtliches Material zurückgeblieben war. Neue Brunnen wurden kaum mehr gebohrt, alte nicht unterhalten und defektes Material nur selten ersetzt: Einerseits also Raubbau an den wasserhaltenden Kulturen und andererseits Vernachlässigung der Erschliessung neuer Quellen.

Reserven an Lebensmitteln, Saatgut, Futter, Medikamenten und Mitteln für die Bekämpfung von Krisenfolgen sind nicht angelegt worden. Auf diese Notwendigkeit der Vorsorge wurden die neuen Führer und Eliten nicht vorbereitet. Die anhaltende Dürre trifft die Bevölkerung umso nachhaltiger und empfindlicher.

Trotz gegenteiliger Beteuerungen wird in Systemkategorien der Kolonialzeit gedacht und gehandelt. Die politischen und militärischen Qualifikationen und Machtverhältnisse stehen im Vordergrund. Die wirtschaftliche Fachautorität ist unterbewertet. Sie hat auch keine unmittelbar spektakulären und machtfördernden Alternativen anzubieten.

Trotz der scheinbaren Unendlichkeit des Raumes setzt die Ungunst des Klimas sowohl der Viehhaltung wie dem Ackerbau Grenzen. Der Uebergang von einseitiger und krisenanfälliger Selbstversorgung zum "crop for economy" verlangt eine ausgewogene Entwicklung, die vorerst auf lokaler Ebene realisiert werden müsste. Die Freiheit des viehhaltenden Nomaden und die Mentalität des ortsgebundenen Erdnuss-, Hirse- und Reisbauern sind aber schwer in Einklang zu bringen. Die gegebenen Möglichkeiten scheinen aber trotzdem zu wenig ausgeschöpft worden zu sein.

Die Dürre, unter der vor allem der nomadisierende Teil der Bevölkerung bereits in den vergangenen 5 Jahren zunehmend gelitten hat, nahm im Jahre 1973 katastrophale Formen an.

Die UNICEF ermittelte im Juni 1973 die folgenden Zahlen:

<u>Betroffenes Land</u>	<u>Bevölkerung</u>		<u>Viehverluste</u>	
	Total (in Mio)	direkt betroffen (Mio)	betroffen (%)	(in %)
Mauretanien	1,2	1	83	60
Senegal	4	2	50	70
Mali	5,2	4	77	80
Obervolta	5,5	4	37	35
Niger	4	2	50	33
Tschad	3,8	0,75	20	33

Die eigentliche Dürre dehnt sich in den Sahel-Ländern auf eine Zone südlich der Sahara aus, die mehr als 5 Millionen km² ausmacht, d.h. etwa der Hälfte der Fläche Europas entspricht. Unter den mehr als 10 Millionen direkt betroffenen Menschen befinden sich etwa 6 Millionen in unmittelbarer Lebensgefahr.

Die Wüste scheint in diesem Jahr zu einem gewaltigen Sprung nach Süden über den Niger hinweg anzusetzen. Durch das Ausweichen der schwer bedrohten Nomadenbevölkerung in den Süden sind die Siedlungen und Landwirtschaftszonen der sesshaften Bevölkerung in hohem Masse überbevölkert worden. Dies hat zu einem Zuwachs der Bevölkerung um 100 bis 400 % geführt und die entsprechenden Probleme der Versorgung, der Unterkunft und der Hygiene verschärft.

1.2 Massnahmen der Internationalen Organisationen, der Internationalen Hilfswerke, der nationalen Hilfsorganisationen und der betroffenen Länder

Am 20. Mai 1973 hat UNO-Generalsekretär Waldheim die FAO als Koordinations-Organ für die im Sahelgebiet zu leistende internationale Hilfe bezeichnet. Die Liga der Rotkreuzgesellschaften hat zu Hilfsaktionen aufgerufen und einzelne Länder haben Hilfssendungen, vor allem Lebensmittel und Medikamente per Schiff und per Flugzeug veranlasst. Die betroffenen Länder selbst haben im Frühjahr 1973 in Ouagadougou eine erste Informations-Konferenz durchgeführt, der nun im August 1973 eine Koordinations-Konferenz folgen soll. Mit all diesen Anstrengungen sollten die drei folgenden Haupt-Ziele verfolgt werden:

- 1^o Kurzfristige Auslösung von Hilfsaktionen, die das U e b e r l e b e n eines grossen Teiles der betroffenen Bevölkerung sicherstellen sollen.
- 2^o Treffen von mittelfristigen Massnahmen und Vermitteln von Hilfen, die das S i c h e r s t e l l e n der n ä c h s t e n E r n t e ermöglichen.
- 3^o Einleitung von langfristigen Entwicklungshilfe-Programmen, die zum Ziele haben, dass derartige K a t a s t r o p h e n in Zukunft nach Möglichkeit v e r h i n d e r t werden können.

Die mittel- und langfristig geplante Sahelhilfe wird vor allem die nachfolgenden Teilziele anstreben:

- Vernünftige Nutzung des Waldes und der Baumbestände (Regulatoren des Wasserhaushaltes).
- Erhaltung der Quellen, Ausbau und Unterhalt der Brunnen; Erschliessung neuer Wasser-Bezugsmöglichkeiten in Funktion der möglichen Folgen (Erschöpfung bisheriger Bezugsorte, Versalzung).

- Fruchtwechsel (Ackerbaustellen).
- Bau von Speichern, Lagerung von Reserven und Saatgut (auf genossenschaftlicher oder gemeinwirtschaftlicher Grundlage).
- Anpassung der Viehbestände (weniger Ziegen, mehr Schafe); Rationalisierung der Viehzucht und Viehhaltung.
- Ausscheidung der "Landwirtschaftszonen"; Unterteilung in Weide- und Ackerbaugebiete.
- Entwicklungshilfe auf landwirtschaftlichem Gebiet, z.B. allgemeine Schulungskurse, Vermitteln von Spezialkenntnissen bezüglich Einsatz und Unterhalt von landwirtschaftlichen Maschinen und von zweckmässiger Bodennutzung (Düngung).

1.3 Die Möglichkeiten der Schweiz

Im Laufe des Dezembers 1972 und später in den Monaten April bis Juni 1973 hatten die Direktion der Internationalen Organisationen (Sektion für internationale Hilfswerke), das Schweizerische Rote Kreuz, HEKS und Caritas bereits verschiedene Hilfssendungen, vorwiegend Milchpulver, Kindernährmittel und Medikamente veranlasst. Diese Transporte erfolgten in der bisher üblichen Weise auf die Hauptflugplätze der betreffenden Landeshauptstädte.

Die Eidgenossenschaft hat im Rahmen dieser Aktionen die Kosten der folgenden Spenden getragen:

Für Mauretanien	10 Tonnen Milchpulver
Für Senegal	30 Tonnen Milchpulver
Für Mali	19 Tonnen Kindernährmittel

- 7 -

Für Obervolta	5 Tonnen Milchpulver
	1 Tonne Medikamente
Für Niger	25 Tonnen Milchpulver
	19 Tonnen Kindernährmittel

Es fragte sich nun, ob bei einer weiteren erforderlichen Hilfsaktion auch Kräfte des im Aufbau begriffenen Freiwilligenkorps für Katastrophenhilfe herangezogen werden sollten. Obschon dieses Korps eben gerade seinen Aufruf zur Werbung von Freiwilligen erlassen hatte, also keineswegs schon operationell sein konnte, war doch die Möglichkeit gegeben, bei einer nächsten Aktion Transport- und Verteilungsmöglichkeiten durch Spezialisten dieses Korps unter der Leitung des Delegierten für Katastrophenhilfe im Ausland zu erproben.

Diese Möglichkeit wurde in der Folge ergriffen und wie folgt realisiert:

2. Zielsetzung

2.1 Eine für den Juli 1973 geplante Versorgungsaktion sollte

- im Rahmen eines Kredites von ca. 500'000.- Fr.
- einem nachgewiesenen Bedarf entsprechende Hilfsgüter
- in die am stärksten betroffenen Sahelländer und dort
- möglichst nahe an die eigentlichen Katastrophenzonen bringen.

2.2 Mit der Durchführung sollten im Sinne der Erfahrungserweiterung

- eine kleine Zahl von Spezialisten des Katastrophenkorps betraut werden
- unter Beizug von Fachleuten der Sektion für internationale Hilfswerke und des Schweizerischen Roten Kreuzes.

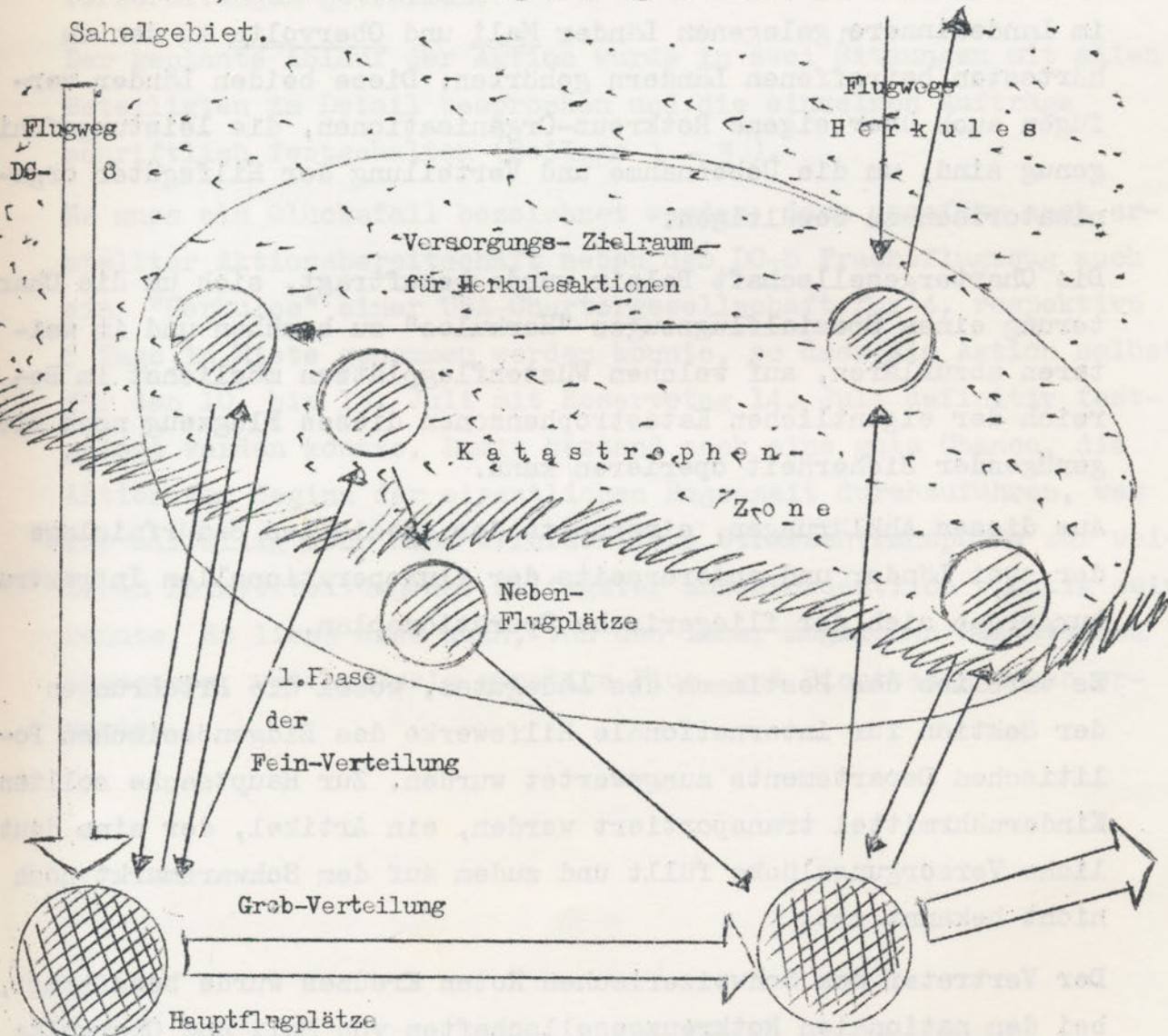
./.

2.3 Das Programm sollte als Testprogramm anspruchsvoll gestaltet sein, um

- in möglichst kurzer Zeit
- eine optimale Wirkung zu erzielen,
- und unter der zeitlichen Belastung Möglichkeiten und all-fällige Mängel eines Transport- und Verteilersystems der Schweizerischen Katastrophenhilfe zu erkennen.

3. Die "Idee de manoeuvre" der Juli Sahel - Aktion

Das Gros der einzufliegenden Hilfsgüter ist mit einem üblichen DC-8 Frachtflugzeug auf die Hauptflugplätze zu bringen. Von dort werden sie mit einem Spezial-Flugzeug, das zwar schwere Lasten transportiert und doch auf kürzeren Pisten landen kann, in die im Norden gelegenen eigentlichen Dürregebiete geflogen. Dieses Spezialflugzeug (Herkules L-100-30) transportiert, wie die DC-8 ebenfalls, eine volle Ladung Hilfsgüter von der Schweiz aus in das Sahelgebiet.



4. Die Vorbereitung der Aktion

Von ihr wird der Erfolg weitgehend abhängen.

Es war vorerst abzuklären, welche der 6 betroffenen Sahel-Länder für die nächste Aktion zu berücksichtigen waren. Inhaltlich sich mehrfach überdeckende Informationen der FAO, der zuständigen Schweizerischen Botschaften und der Liga der Rotkreuzgesellschaften liessen mit genügender Sicherheit erkennen, dass die beiden im Landesinnere gelegenen Länder Mali und Obervolta zu den am härtesten betroffenen Ländern gehörten. Diese beiden Länder verfügen auch über eigene Rotkreuz-Organisationen, die leistungsfähig genug sind, um die Uebernahme und Verteilung der Hilfsgüter organisatorisch zu bewältigen.

Die Chartergesellschaft Balair wurde beauftragt, sich um die Charterung eines Spezialflugzeuges "Herkules" zu bemühen und im weiteren abzuklären, auf welchen Wüstenflugplätzen möglichst im Bereich der eigentlichen Katastrophenzonen dieses Flugzeug noch mit genügender Sicherheit operieren kann.

Aus diesen Abklärungen, einerseits der speziellen Bedürfnislage der zwei Länder und andererseits der flugoperationellen Infrastruktur, ergab sich der fliegerische Operationsplan.

Es verblieb das Bestimmen des Ladegutes, wobei die Erfahrungen der Sektion für internationale Hilfswerke des Eidgenössischen Politischen Departements ausgewertet wurden. Zur Hauptsache sollten Kindernährmittel transportiert werden, ein Artikel, der eine deutliche Versorgungslücke füllt und zudem auf dem Schwarzmarkt noch nicht bekannt ist.

Der Vertreter des Schweizerischen Roten Kreuzes wurde beauftragt, bei den nationalen Rotkreuzgesellschaften von Mali und Obervolta und bei den in Bamako und Ouagadougou residierenden Delegierten der Liga der Rotkreuzgesellschaften dafür zu sorgen, dass die

- 11 -

Hilfsgüter zur geplanten Zeit abgenommen und korrekt weiterverteilt werden. Ausser den aus der Schweiz anzufliegenden Lebensmitteln und Medikamenten wurde auch eingeplant, dass zusätzliche 20 Tonnen Milchpulver mit der Herkules aus Abidjan herangeflogen und in den Notgebieten zur Verfügung gestellt werden. Die Regierungen der beiden Empfängerländer, Mali und Obervolta, wurden durch unsere Botschafter über die geplante Aktion informiert.

Schliesslich wurden die Teilnehmer bestimmt, die Visa- und Impfvorbereitungen getroffen.

Der geplante Ablauf der Aktion wurde in zwei Sitzungen mit allen Beteiligten im Detail besprochen und die einzelnen Aufträge schriftlich festgehalten (Beilage 1 - 3).

Es muss als Glücksfall bezeichnet werden, dass ungefähr nach erstellter Aktionsbereitschaft neben dem DC-8 Frachtflugzeug auch ein "Herkules" einer USA-Chartergesellschaft für 4, respektive 5 Tage in Miete genommen werden konnte, so dass die Aktion selbst für den 10. bis 13. Juli mit Reservetag 14. Juli definitiv festgelegt werden konnte. Damit bestand noch eine gute Chance, die Aktion vor Beginn der eigentlichen Regenzeit durchzuführen, was für allfällig doch noch erforderliche Strassentransporte zur weiteren Feinverteilung der Hilfsgüter ausserordentlich wichtig sein konnte. Es liess dies auch, von den immer möglichen Sandstürmen abgesehen, wettermässig günstige Flug- und Sichtbedingungen erwarten.

./.

5. Die Durchführung der Aktion

5.1 Teilnehmer:

Korps für Katastrophen-
hilfe im Ausland:

A. Bill, Delegierter
O. Burkhardt, Mitarbeiter
V. Hug, Freiwilligenkorps
(Lufttransporte)

Direktion Internationale
Organisationen:

W. Mamboury, Sekt. Int. Hilfswerke
H. Strauch, Internationale Organ.

Schweizerisches Rotes
Kreuz:

R. Bürki, Materialzentrale SRK

Balair:

K. Herzog, Spezial-Missionen
J.P. Susta, Lademeister

5.2 Transportmittel:

1 DC-8 gechartert von der "Affret-Air"

1 Herkules L-100-30 gechartert von der "Southern Air
Transport"

5.3 Ladegut:

DC-8: 3,5 To Glucose 5% (von OMS zur Verfügung gestellt)

21,5 To Kindernährmittel

11 To Kindernährmittel

2 To Impfstoffe und Medikamente

Flugbegleiter: O. Burkhardt (Zch-Bamako-Ouagadougou)

R. Bürki (Zch-Bamako)

Herkules: 21,1 To Kindernährmittel

- 13 -

Flugbegleiter: A. Bill

V. Hug

W. Mamboury

H. Strauch

K. Herzog

J.P. Susta

] (Genf + ganzes Flugprogramm)

5.4 Flugoperationen:

Durch technisch bedingten verspäteten Abflug der DC-8 ab Zürich und durch Zusammenbruch der Brennstoff-Versorgung für Flugzeuge in Ouagadougou musste das Programm leicht umgestellt werden, ohne dass indessen eine Reduktion des vorgesehenen Versorgungsprogrammes in Kauf genommen werden musste. Im Gegenteil: Während der kurzen Wartezeit des Herkules in Bamako konnte dieser für die Regierung von Mali ab Bamako nach Tombouktou einen wichtigen Hirse-Transport im Umfang von zusätzlichen 20 To realisieren.

Operation der 2 Frachtflugzeuge (Beilage 4):

<u>DC-8</u>	<u>Herkules</u>
10. Juli	Genf-Algerien-Gao (Mali)
11. Juli Zch-Bamako-Ouagadougou	Gao-Goundam-Bamako-Tombouktou-Bamako
12. Juli	Bamako-Tombouktou-Mopti-Abidjan
13. Juli	Abidjan-Ouagadougou-Dori-Gao-Basel

Das Zusammenspiel der Operationen DC-8 und Herkules hat sich bewährt.

./.

5.5 Transportiere Hilfgüter:

Zu den aus der Schweiz eingeflogenen Versorgungsgütern wurden 20 Tonnen Sorgho von Bamako nach Tombouktou (nicht geplante Aktion) und 20 Tonnen Milchpulver (geplante Aktion) transportiert. Dies bedeutet, dass mit den zwei Frachtflugzeugen während 4 Tagen ca. 100 Tonnen Güter transportiert wurden:

- 54 Tonnen Kindernährmittel (142'128 Glasdosen)
- 2 Tonnen Medikamente der Eidgenossenschaft
- 3,5 Tonnen Medikamente der OMS
- 20 Tonnen Sorgho für die Regierung von Mali
- 20 Tonnen Milchpulver aus Abidjan

Die Verteilung auf die beiden Länder:

- Mali:
- 11 Tonnen Kindernährmittel nach Gao
 - 10 Tonnen Kindernährmittel nach Goundam
 - 11 Tonnen Kindernährmittel nach Tombouktou
 - 20 Tonnen Sorgho nach Tombouktou
 - 11 Tonnen Kindernährmittel nach Mopti
 - 3,5 Tonnen Medikamente OMS

Obervolta:

- 10 Tonnen Milchpulver für Ouagadougou
- 2 Tonnen Medikamente für Ouagadougou
- 10 Tonnen Milchpulver für Dori
- 11 Tonnen Kindernährmittel für Dori

5.6 Uebernahme und Verteilung der Güter:

Die Annahme, dass für Uebernahme und Verteilung die nationalen Rotkreuz-Gesellschaften verantwortlich gemacht werden können, hat sich bestätigt. Die Lebensmittel und Medikamente konnten auf allen Plätzen korrekt und unter Kontrolle übergeben werden, wobei in der Regel weitere Feinverteilungspläne bestanden und genauer definiert wurden.

In Mali hat der Liga-Generaldelegierte, Dr. R. Gentils, die Uebernahme und Weiterverteilung der aus der Schweiz eingetroffenen Hilfsgüter überwachen helfen, während in Obervolta diese Aufgabe durch M. Gayard wahrgenommen wurde.

Auf den Uebergabeflugplätzen von Mali standen für Auslade- und Ladearbeiten Hilfskräfte zur Verfügung, die von der Regierung und den Lokalgouverneuren zur Verfügung gestellt worden waren. Die Lokalbehörden von Obervolta verfügen zu diesem Zwecke über die ca. 6'000 "secouristes" des Nationalen Roten Kreuzes. Sie standen sowohl in Ouagadougou, wie in Dori mit beispielhaftem Einsatz für die erforderlichen Arbeiten bereit.

Die beiden Liga-Delegierten in Mali und Obervolta werden uns nachträglich, d.h. nach unserer Rückkehr in die Schweiz, noch darüber informieren, ob das Verteilungs-Prozedere tatsächlich wie geplant durchgeführt worden ist.

Bezüglich dieses Verteilungsplanes konnte in Gesprächen mit zuständigen Behördevertretern u.a. folgendes in Erfahrung gebracht werden:

Mali:

Dr. Fomba, Arzt und Beauftragter des nördlichsten, des 6. Distriktes, für Gesundheitsfragen der Regierung von Mali erklärte, dass er im Umkreis von bis zu 200 km von Gao Auffanglager für ca. 2000 verlassene Kinder und Jugendliche errichtet habe. Die Hilfsgüter aus der Schweiz seien für die Schwächsten in diesen Lagern bestimmt. Sie könnten zur Ueberbrückung der Notlage ev. für 6 - 8 Wochen ausreichen.

In Mopti hat der Gesundheitsbeauftragte des 5. Distriktes, Dr. Djallo, erläutert, dass die 10,8 Tonnen Kindernährmittel zur Verteilung auf die verschiedenen Dispensarien gelangen werden: Niafunke, Lere, Ghadi, Soumbi, Balegal und Sahrake. Wir erfahren, dass die Bevölkerung dieser Gegenden unter Malaria,

./.

Wurmbefall und Tuberkulose leide und nicht mehr genügend Trinkwasser vorhanden sei.

Dr. Djallo gibt im übrigen eine Information und Dankadresse auf Tonband ab (Text: Beilage 5).

Obervolta:

Dori selbst hat für die dort ansässige Bevölkerung noch keine ernsthaften Versorgungsprobleme. Dagegen tauchen solche mit den immer mehr zuströmenden Nomaden auf, gleichzeitig mit den Krankheiten. Dr. Rob. Canonica, ein französischer Arzt und für zwei Jahre in Dori stationierter Entwicklungshelfer, berichtet über eine Cholera-Epidemie dieser Gegend (ca. 600 Fälle, davon 150 tödlich). Dieser Arzt wird zusammen mit dem Generaldelegierten, M. Gayard, die weitere Verteilung der Hilfsgüter auf die Verteilerstellen überwachen und für die Abgabe der nicht immer gut vertragenen Trockenmilch ein Testprogramm ausarbeiten.

Dadurch, dass durch das Spezialflugzeug Herkules die Hilfsgüter bereits in den Bereich der unmittelbaren Katastrophenzone geflogen werden konnten, ist im übrigen erreicht worden:

- dass das Verteilungsprozedere vereinfacht werden konnte,
- dass auf langen Strassentransporten keine "Zwischenverluste" vorkommen,
- dass die betroffene Bevölkerung allein schon durch den Anflug des grossen Flugzeuges auf diesen kleinen und selten beflogenen Plätzen informiert ist über die Ankunft der Hilfsgüter und damit eine Fehlleitung derselben erschwert wird.

5.7 Kosten:

Wert der zur Verfügung gestellten Hilfsmittel:

Milchpulver	Fr. 73'500.-
Kindernährmittel	73'415.-
Medikamente	82'330.-
	<hr/>
	Fr. 229'245.-

Transportkosten:

Herkules	Fr. 145'000.-
DC-8	96'000.-
	<hr/>
	Fr. 241'000.-

5.8 Kontaktierte Persönlichkeiten:

- Mali: - M. le capitaine Missima Doukara, Ministre de l'Intérieur, de la Défense et de la sécurité nationale (Bamako), Président du Comité national pour l'aide aux victimes de la sécheresse.
- M. Karim Dambélé, Ministre des Transports (Bamako).
 - M. Tschemoku Kamaté, Gouverneur du 6^e arr. (Gao).
 - Dr. Fomba, Directeur régional de la Santé publique, 6^e arr. (Gao).
 - M. Jussuf Sangaré, représentant de la CR (Gao).
 - M. Lamine Coulibaly, Radio Mali (Bamako).
 - M. le lieutenant Talle, Commandant régional (Timbuktu).
 - Dr. Seydou Djallo, représentant de la CR (Mopti).
 - M. le capitaine Jbrahim Arouab Maiga, Gouverneur du 5^e arr. (Mopti).
 - M. Cardinaux, Vertreter der FAO (Bamako).
 - Dr. René Gentils, Ligandelegerter (Bamako).
 - M. Progin, Schweizerischer Honorarkonsul (Bamako).

Elfenbeinküste:

- M. Etienne Suter, Schweizerischer Botschafter (Abidjan).
- Geschäftsträger von Belgien (Abidjan).
- Botschafter von Obervolta in der Elfenbeinküste (Abidjan).
- Dr. Eric Mandl, Regionalvertreter der UNICEF (Abidjan).
- Vertreter von Nestlé in Abidjan.

Obervolta:

- Dr. Kolombo, Aussenminister, Präsident des Roten Kreuzes von Obervolta (Ouagadougou).
- Dr. Ali Barraud, Gesundheitsminister (Ouagadougou).
- Dr. Sobadogo, Generalsekretär des Gesundheitsministeriums (Ouagadougou).
- Cdt. Joanny Ouedraogo, Landwirtschaftsministerium, Generalsekretär des Koordinationskomitees (Ouagadougou).
- M. Pierre Nyamweogo, Stellvertretender Generalsekretär des Roten Kreuzes von Obervolta (Ouagadougou).
- M. Bruno Jlboué, Direktor der "secouristes" (Ouagadougou).
- M. Jens Høgel, Resident Representative PNUD (Ouagadougou).
- M. J.G. Gayard, Ligavertreter (Ouagadougou).
- M. W. Hentschel, Honorarkonsul (Ouagadougou).
- Dr. Robert Canonica, Santé Rurale (Dori).
- M. Uam Ollet Aboubakar, Cdt. du cercle (Dori).
- M. le capitaine Dabiré Désiré, Cdt. du dét. (Dori)
militaire

Algier:

- M. Vallon, erster Botschaftssekretär (Algier).
- M. Ould Derwich, Direktor der Politischen Abteilung im Aussenministerium von Mauretanien (Nouachkott).

6. Wichtigste Erfahrungen

6.1 Die Sahel-Versorgungsaktion Juli 1973

kann eindeutig als Erfolg registriert werden:

- Die Hilfsaktion konnte nach Plan innerhalb des zeitlichen Rahmens und mit zusätzlichen Leistungen realisiert werden.
- Sie stellte ein Testprogramm dar, das eine Fülle von Erfahrungen und Anregungen vermittelte, die künftigen Hilfsaktionen der Schweiz allgemein und den Operationen des künftigen Katastrophenkorps im speziellen zu Gute kommen werden.

6.2 Zu den positiven Erfahrungen:

- Die Teamarbeit von Fachleuten hat sich bewährt. Relativ kleine, aber kompetente Arbeitsgruppen erweisen sich als wirksam und im Falle von Friktionen als flexibel.
- Aktionen mit klar umrissenen Zielen, zeitlichen und räumlichen Beschränkungen, resp. Konzentrationen lassen sich in der Regel gut beherrschen.
- Das Spezialflugzeug "Herkules" hat sich ausgezeichnet bewährt. Nur durch den Einsatz dieses Flugzeuges war die Verteilung der Güter in unmittelbarer Nähe der Notgebiete möglich. Seine technischen Spezialeinrichtungen, vor allem der grosse Laderaum, das breite Hecktor, die Lande- und Startleistungen für Operationen auf kleinen Plätzen machen es zu einem Hilfsmittel, das das Rendement von Hilfseinsätzen ganz entscheidend erhöht, ja oft den Einsatz überhaupt erst ermöglicht. Siehe Abschnitt 6.5.
- Eine den Hilfsaktionen vorausgehende gründliche Informationsphase macht sich auf jeden Fall bezahlt. Sie verhindert, im besonderen, dass ungeeignete Güter am falschen Ort und

eventuell auch zur ungeeigneten Zeit übergeben werden. Die Informationen, erhalten durch die zuständigen Schweizer-Botschaften, durch die FAO und die Liga der Rotkreuzgesellschaften, erwiesen sich als sehr wertvoll. Dort wo sich die Informationen widersprechen, ist vorerst von Aktionen abzusehen, d.h. die Informationsbeschaffung ist in solchen Fällen fortzusetzen.

- Der verhältnismässig rasche Einsatz hat es erlaubt, die Flüge noch gerade vor dem Einsetzen der Regenzeit durchzuführen, was die Flugoperationen selbst erleichtert und da und dort zusätzlich erforderliche Strassentransporte noch ermöglicht hat.
- Ausrüstungen, die eine hohe Autonomie garantieren, lassen Zeit gewinnen.

6.3 Zu den negativen Erfahrungen:

- Wenn es die Zeit erlaubt, müssen die Detailvorbereitungen noch weiter getrieben werden, z.B. auf dem Gebiet
 - des Verbindungswesens (Flugfunk und Bodenverbindungen),
 - der Adress- und Kontaktunterlagen bezüglich Telephonnnummern, Telex, usw. ,
 - der persönlichen Ausrüstung.
- Der Auswahl der Hilfsgüter kommt nach wie vor grösste Bedeutung zu. Vollmilchpulver wird z.B. in den meisten Sahelländern nur mit Vorbehalt entgegengenommen (Verdauungsstörungen).
- Die Palettierung der Hilfsgüter ist dann mit grossen Nachteilen verbunden, wenn auf den Flugplätzen das entsprechende Spezialmaterial (Hubstapler) nicht vorhanden ist. Auf jeden Fall sollten die Einzellasten, sog. "Mannlasten" entsprechen (30 - 40 kg). Hilfskräfte zum Handauslad derartiger Mannlasten sind in der Regel immer zu finden.

6.4 Weitere Anregungen, die vermittelt wurden:

- Es sollten bezüglich Spezialverpackung Vorbereitungen getroffen werden, um aus einem Spezialflugzeug wie dem "Herkules" sog. D r o p p i n g (Materialabwurf aus der Luft) durchführen zu können. So könnte die Wirksamkeit dieses Flugzeuges noch erhöht und die Operationen mit geringerem finanziellem Aufwand realisiert werden.
- Für künftige Versorgungsaktionen, die mittelfristig geplant werden können, lohnt sich die präzise Abklärung der Spezialbedürfnisse und eventuell sogar die Entwicklung von Spezial-Nährmitteln.
- Bei grösseren Aktionen werden Aufklärung und nachgehende Kontrolle unerlässlich sein.
- Im Sinne der Erhöhung der Autonomie ist das Mitführen von Leichtfahrzeugen (Fahrräder, Motorroller, Haflinger) empfehlenswert.

6.5 Eignung des Flugzeuges Herkules für Hilfsflüge

6.5.1 Flugzeug: Leistung, Bewährung, Eignung

Das eingesetzte Flugzeug Herkules L-100-30 hat den bei der Sahel-Aktion gestellten Anforderungen vollständig entsprochen.

Der grosse Variationsbereich der Zuladung, d.h. die Möglichkeit der Anpassung des Verhältnisses zwischen Treibstoffmenge (Reichweite) und Nutzlast (Hilfeleistungsgüter) an die jeweilige aktuelle Situation erwies sich als sehr wertvoll. Dies erlaubte beispielsweise am 13. Juli auf eine Distanz von über 1'000 km an 2 Landeorten, wovon der zweite mit Kurzlandebedingungen, je 10 Tonnen Lebensmittel abzusetzen und auf dem weiteren 250 km entfernten Zielflugplatz mit einer Treibstoffreserve anzukommen, die ausgereicht hätte,

./.

einen weitere 500 km entfernten Ausweichflugplatz anzufliegen und dort noch 30 Minuten auf die Landeerlaubnis zu warten.

Die Treibstoffversorgung für Operationen mit Grossflugzeugen ab geographisch ungünstig gelegenen Flugbasen ist meist nicht sichergestellt. Mit Ausnahme der internationalen Flughäfen verfügen Regionalflugplätze über eine geringe, nur dem normalen Betrieb, bzw. Bedarf angepasste Kapazität der Tankanlagen. Der Treibstoffnachschub zu diesen Flugplätzen, insbesondere wenn keine Wasserwege oder Eisenbahnlinien zur Verfügung stehen, oder diese nur geringe Transportleistungen aufweisen, ist ungenügend, um einen kontinuierlichen und rationellen Flugbetrieb durchführen zu können. Auch bei der absolvierten Sahel-Aktion stellte sich, als Folge der Operation verschiedener Herkules-Flugzeuge anderer Hilfsorganisationen ab dieser Basis, Treibstoffmangel auf dem Flugplatz Ouagadougou ein.

Von grosser Bedeutung ist daher auch von diesem Gesichtspunkt aus die weitgehende Variationsmöglichkeit der Zuladungen Treibstoff : Fracht, insbesondere aber die bei maximaler Nutzlastzuladung noch zulässige Treibstoffmenge. Beim vorliegenden Flugzeug ist es möglich, mit 24 Tonnen Frachtzuladung einen 1'000 km entfernten Hilfsflugplatz anzufliegen und ohne Treibstoffaufnahme auf die Ausgangsbasis zurückzukehren, wo bei Ankunft noch die Standard-Treibstoffreserve für 500 km Alternate und 30 Minuten Holding die Sicherheit der Landung garantiert.

Die Start- und Landeleistung des Flugzeuges sowie die Konstruktion der Fahrwerke, die mit Niederdruckreifen ausgerüstet sind, gestattet die Operation auf relativ kurzen, behelfsmässig verfestigten Pisten. So wurde auf einer mit Bitumentränkung verfestigten Sandpiste von nur 1'200 m Länge

und 30 m Breite mit einer Zuladung von 21 Tonnen (10 t Hilfeleistungsgüter, 6,6 t Treibstoff, 3,5 t Ausrüstung und Passagiere) gelandet, wobei die Rollstrecke unter 800 m blieb, was einer Sicherheitsreserve von über 33 % entspricht.

Für den Start bei einer Lufttemperatur von 40°C und einem Luftdruck von 1010 mb, mit einem Abfluggewicht von 43 Tonnen wurde eine Rollstrecke von nur 545 m (entspricht 600 m ohne Windeinfluss) benötigt. Das Flugzeug kann somit, beispielsweise, unter gleichen Bedingungen bei einer Nutzlastzuladung von 10 t (z.B. 120 Flüchtlinge) und Treibstoff für 1'200 km Flug (inkl. Reserve) ab einer solchen Piste mit einer Sicherheitsreserve von 33 % (Ausfall eines Triebwerkes) starten (Windstille).

Bei dieser Gelegenheit ist festzustellen, dass sämtliche Leistungsangaben des Herstellerwerkes von der reellen Leistung übertroffen werden, d.h. dass bereits in den Werkangaben eine Sicherheitsreserve eingebaut ist. So hätte die Rolldistanz nach Werkangaben bei vorerwählter Landung 1050 m betragen (Reverse nur mit 2 Triebwerken oder nur Bremsen). Die FAA-Zulassungsbedingungen, nach denen hier operiert wurde, enthalten noch weitere Sicherheitsreserven. Nach diesen Vorschriften lag die Pistenlänge bei vorerwählter Landung an der gerade noch zulässigen Grenze.

Das Flugzeug zeigte während der Operation keine technische Störung. Im Rückflug fiel das Triebwerk Nr. 2 wegen Kondenserdéfektes der automatischen Propellerregulierung aus (möglicherweise als Folge eines zuvor erfolgten Blitzschlages). Der Defekt konnte vom Bordmechaniker innert weniger als einer Stunde lokalisiert und behoben werden.

Praktische Lande- und Startleistungen während der SAHEL-Aktion (siehe Beilage 6,7).

./.

6.5.2 Güterumschlag, Beladen und Entladen des Flugzeuges

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Möglichkeit des Frachtumschlages über das den ganzen Rumpfquerschnitt freigebende Heck-Tor und die tiefliegende, anpassbare Rampe, die bis auf den Boden verlängert werden kann, gerade im Feldeinsatz unabdingbare Vorteile bietet. Abgesehen davon, dass nur diese Anordnung den Direktverlad von Sperrgütern wie Fahrzeugen, Leichtflugzeugen, Baumaschinen ermöglicht.

Ein Teil der beförderten Güter (Kindernahrung in Glasfläschchen) war auf Paletten verladen. Der Umschlag palettierter Güter ist nur dort rationell, wo entsprechende technische Hilfsmittel zur Verfügung stehen. Auf keinem mit Hilfeleistungsgütern angeflogenen Flugplatz, mit Ausnahme von Bamako und Ouagadougou, standen technische Hilfsmittel für den Palettauslad zur Verfügung. Auch in Bamako und Ouagadougou musste wegen Nichtfunktionieren der Palettrollanlage schlussendlich von Hand abgeladen werden. Die Palettierung erfordert zudem zusätzliche Arbeit und Vorrichtungen.

Das Mitführen von Hubstaplern im Flugzeug ist unrationell und geht gewichtsmässig zu Lasten der Hilfsgüter (1,5 - 2 Tonnen). Die auf dieser Aktion mitgeführten Palettunterlagen belasteten jeden Flug mit 2 Tonnen toter Last (Ausnahme: 1 Flug Tombouktou). Folgerung: Die bereits bei anderen Aktionen gemachte Erfahrung (z.B. Biafra-Luftbrücke, wo zehntausende von Tonnen Hilfeleistungsgüter transportiert wurden), dass

- die Hilfsgüter in Einzeltraglasten von 30 bis max. 50 kg Gewicht verpackt (Säcke, Bündel, Kartons);

- die so verpackten Hilfsgüter über den ganzen Frachtraumboden gleichmässig verteilt, ohne Paletten aufgestapelt und mit Netzen verzurrt werden;
 - der Ein- und Auslad durch menschliche Trägerketten von 20 bis 50 Mann die paternostermässig die Einzel-lasten fördern;
- wurde erneut bestätigt.

6.5.3 Versorgung der Notgebiete durch Materialabwurf aus Flugzeugen:

Fachausdruck: D r o p p i n g

Es werden vier verschiedene Arten von Dropping, entsprechend den jeweiligen Verhältnissen und Möglichkeiten, angewendet:

Free-Dropping: geeignet für alle nicht flüssigen Lebensmittel und für Textilien. In jedem offenen Gelände anwendbar ohne besondere Ansprüche bezüglich Planie. Methode: Abwurf aus 100 bis vornehmlich 300 m Grund, ohne Fallschirm, Lebensmittel in Säcken, die je in weitere 1-3 Säcke mit grösser werdendem Volumen verpackt, auf Holzplatten von ca. 25 mm Dicke und 2 x 3 m Grundfläche zu Paketen von ca. 1 bis 1,5 Tonnen aufgestapelt, mit Schnüren zusammengehalten und mit der Grundplatte verankert werden. Die Verschnürung wird durch eine ca. 30 m lange Reissleine beim Abwurf aufgerissen, wodurch sich der Stapel in Einzellasten auflöst. Die Auflösung ist erforderlich, damit beim Aufprall keine Hammerwirkung übergelagerter Massen entsteht. Der Abwurf erfolgt durch die Heckladelucke durch Aufziehen des Flugzeuges, Kappen des Halteseiles mit dem die Fundamentplatten an der Stirnwand des Flugzeuges zurückgehalten sind, und Abrollen der Stapel über die Bodenrollbahn des Flugzeuges, wobei sich 5 - 6 Stapel innert 5 bis 10 Sekunden abwerfen lassen. Diese Methode wurde im Biafra-Einsatz entwickelt und erprobt.

Dropping aus dem Tiefstflug: bei minimal zulässiger Geschwindigkeit. Ebenes, hindernisfreies Abwurf-, sowie An- und Wegflug-Gelände. Abwurfhöhe: 1,5 - 3 m. Lasten von 1 - 2 Tonnen auf Holzplatten gestapelt und verzurrt. Der hinterste, heckseitige Stapel wird durch einen am Basisbrett befestigten Fallschirm ausgezogen. Die folgenden Stapel sind am Holzbrett mit je ca. 15 m Nylonseil miteinander verbunden.

Lande-Dropping: Abwurf der wie im Dropping aus dem Tiefstflug vorbereiteten Stapel während der Landung und dem sofortigen Durchstart auf eine Kurzpiste, wobei auch hier der Auszug der ersten Stapel durch Fallschirm erfolgt.

Parachuting: Medikamente, Flüssigkeiten wie Treibstoff, usw., Geräte und Leichtfahrzeuge. Abwurf mit Fallschirm, wobei palettierte Lasten bis mehrere Tonnen und mehrere Paletten im gleichen Anflug abgeworfen werden können.

Der Unterschied vom freien Abwurf und Fallschirmabwurf liegt insbesondere in den Kosten, indem ein Lastfallschirm für 1 Tonne ca. 2500 bis 3000 Fr. kostet und in vielen Fällen nicht mehr zurückgewonnen werden kann. Das Hilfspalett (Brett) und die Zusatzverpackung für Freedropping kommt demgegenüber für 1 Tonne auf nur ca. 50 Fr. zu stehen.

Die Droppingmethode, insbesondere das Freedropping, ist transportmässig die rationellste Lösung der Versorgung, bedingt jedoch:

- die Eignung und eine entsprechende Ausrüstung des Flugzeuges,
- materiell und arbeitsmässig zusätzliche Aufwendungen und Vorbereitung,

- eine Organisation am Abwurfplatz zur Verhinderung von Unfällen und missbräuchliche Aneignung der Hilfeleistungsgüter.

Der Versorgung durch Materialabwurf kommt jedoch in vielen Fällen von Katastrophen ausschlaggebende Bedeutung zu. Dropping ist die einzige Möglichkeit der Verteilung bei Fehlen oder Ausfall von Landeplätzen oder terrestrischen Transportwegen oder Transportmitteln. Es kann in diesen Fällen nur durch Einsatz von Grosshelikoptern ersetzt werden, deren Aktionsradius jedoch beschränkt ist und die ausserhalb unserer Möglichkeiten liegen.

7. Ausblick

7.1 Bezogen auf die Sahel-Aktion:

Die Sahel-Länder werden noch einige Zeit von der vom Ausland organisierten humanitären Hilfe abhängig sein. Bis langfristige Aktionen wirksam werden, sind die Nothilfe-Aktionen fortzusetzen. Es wäre eventuell sinnvoll, für das Jahr 1974 einen grösseren Einsatz des Korps für Katastrophenhilfe im Sahelgebiet vorzusehen. Ein solcher Einsatz, der allen Elementen Aufgaben stellt, könnte als Hauptübung mit praktischer und direkter Nutzenanwendung betrachtet werden.

7.2 Allgemein:

Im Hinblick auf die operationelle Einsatzbereitschaft des Korps, die bei normaler weiterer Entwicklung im Laufe des Jahres 1974 erreicht werden sollte, ist die Verfügbarkeit eines geeigneten Spezial-Transportflugzeuges (Typ Herkules)

nach Möglichkeit so zu regeln, dass Transport- und Feinverteilungsprobleme, wie sie sich z.B. während der Versorgungsaktion Sahel gestellt haben, mit angemessenem Erfolg gemeistert werden können. Dazu wird der Delegierte dem Bundesrat in naher Zukunft Vorschläge unterbreiten.

Mit der Sahel-Versorgungsaktion konnte ein wichtiger Teil des Transport-Elementes des Katastrophenkorps getestet werden. Es wird angestrebt, zu gegebener Zeit sinnvolle Gelegenheiten zu finden, um auch anderen Elementen, z.B. den Räumungs- und Bauspezialisten derartige Direkterfahrungen im Rahmen eines konkreten, aber zeitlich beschränkten, Einsatzes zu vermitteln.

Beilagen:

- 1 - 7 gemäss Text
- 1 Bild-Teil

EIDGENÖSSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

Der Delegierte des Bundesrates
für Katastrophenhilfe im Ausland

V e r s o r g u n g s - O p e r a t i o n S A H E L I
vom 10. bis 13. ev. 14. Juli 1973

Im Rahmen der Gesamtoperation wird

Herr Otto B u r k h a r d t

ersucht die nachfolgend beschriebene T e i l m i s s i o n durchzuführen und anschliessend darüber Bericht zu erstatten:

M i s s i o n:

Zeit: 11.7. morgens bis 13.7. vormittags

Ort: Ougadougou und Umgebung

Mittel: Versorgungsgüter: Teilladung DC-8

Lufttransport: Helikopter der Heliswiss im Dienst der OMS

Ziel: - Verteilung eines möglichst grossen Anteils der von der schweizerischen Regierung zur Verfügung gestellten Lebensmittel in jene Zonen der näheren Umgebung der Hauptstadt, die am meisten von der Dürre und Hungersnot betroffen sind, und die nicht durch andere Transportmittel erreichbar sind.

- Optimale Auswertung der Transport-Kapazität des Helikopters für die Hilfsgüter, Vermeidung jeglichen dem Operationsziel nicht direkt dienenden Personentransportes,

- dagegen eventuell Rückflüge (leerer Heli) von geschwächten oder kranken Frauen mit Kindern in den Pflege- und Betreuungsbereich der Hauptstadt (Rotes Kreuz).

- Maximaler Flugstundenkredit für den Helikopter in der oben erwähnten Zeit: 15 - 18 Flugstunden.

./.

- Vorbereitung des Hercules-Versorgungs-Fluges vom 13.7.1973 nach Dori:
 - Bedarfsabklärung
 - Bestimmen der übernehmenden Instanz, Vorbereiten der entsprechenden Uebernahmepapiere
 - Flugoperationelle Vorbereitungen.
- Informationsbeschaffung über Ausmass und Art der Notsituation in Obervolta, über laufende andere Aktionen, über Massnahmen der Regierungsstellen, usw.
- Absicherung gegen Kostenüberschreitungen im Bemühen, eine optimal wirksame Aktion bei vertretbaren Kosten durchzuführen. Sicherstellung von Ausgabenbelegen.

Berichterstattung:

Der eine Woche nach Operationsabschluss einzureichende Bericht hat unter anderem die folgenden Punkte zu umfassen:

- Bericht über die schweizerische Versorgungsaktion in Obervolta.
- Erfahrungen mit dem Helikoptereinsatz im Rahmen der Hilfsgüterverteilung.
- Fotodokumente: Der Berichterstatter wird ersucht, von den wesentlichsten Operationsphasen insbesondere auch vom Heli-Einsatz Fotos zu erstellen, wobei Farbdias und Schwarzweissbilder erwünscht wären.

Dem Bericht können verschiedene Beilagen angefügt werden, u.a. müssen auf jeden Fall die Dokumente vorliegen aus denen klar hervorgeht

wann,

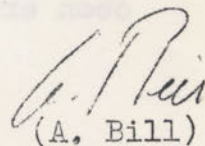
wem, von wem,

was,

für welchen genau umschriebenen Verwendungszweck übergeben worden ist.

Der Unterzeichnete steht wenn nötig für weitere mündliche Kommentierung dieses Auftrages zur Verfügung.

Bern, den 4. Juli 1973


(A. Bill)

EIDGENÖSSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

Der Delegierte des Bundesrates
für Katastrophenhilfe im Ausland

Transport- und Versorgungsoperation SAHEL
10. bis 13. ev. 14. Juli 1973

Im Rahmen der Gesamtoperation wird

Herr Oberst Viktor H u g in Zusammenarbeit mit Herrn Strauch
ersucht, den nachfolgend umschriebenen Teilauftrag zu übernehmen und
anschliessend darüber Bericht zu erstatten:

A u f t r a g:

Zeit: 10.7. morgens bis 13. 7., ev. 14.7. abends

inklusive Flugvorbereitung und Verlad der Versorgungsgüter
in Genf bis zur Rückkehr nach Genf.

Mittel: Herkules - 130 (Southern Air Miami, bzw. Balair-Basel)

inkl. Flugunterlagen, Flight Information, usw.
eingesetzt im Rahmen einer Versorgungs-Aktion

Ziele:-- Operations-Einsatzprofil bezogen auf alle Streckenabschnitte,
Landeplätze und Nutzlasten.

(Block-Flugzeiten, Payload, Flight Policy, Alternates, atmos-
phärische Bedingungen, usw.)

Beschreibung der Infrastruktur, der Bodendienste (FIO, Meteo,
Handling, Treibstoffversorgung), usw.

- Beurteilung der technischen Ausrüstung:

-- Kabine

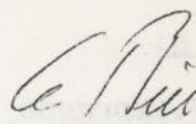
-- Verlade- und Entladehilfen (inkl. Paletten, Palettierung,
Fixierung des Ladegutes, Zeitbedarf, usw.)

-- Vorschläge

- 2 -

Berichterstattung: Der eine Woche nach Abschluss der Operation einzureichende Bericht dient einerseits als Teil eines Operations-Berichtes "Sahel" und andererseits als Beilage zu dem in Bearbeitung stehenden Spezialbericht "Transportflugzeug für die Katastrophenhilfe im Ausland".

Der Unterzeichnete steht wenn nötig für die weitere mündliche Kommentierung dieses Auftrages zur Verfügung.


(A. Bill)

Bern, den 4. Juli 1973

BIDGENOESSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

Der Delegierte des Bundesrates
für Katastrophenhilfe im Ausland

Versorgungs - Operation SAHEL
10. bis 13. ev. 14. Juli 1973

Im Rahmen der Gesamtoperation wird

Herr René Bürki, Leiter der Materialzentrale des Schweizerischen Roten Kreuzes, ersucht, die nachfolgend beschriebene Teilmission durchzuführen und anschliessend darüber Bericht zu erstatten:
(Herr Willy Mamboury, Stellvertretender Chef der Sektion Internationale Hilfswerke der Abteilung für internationale Missionen wir sich Herrn Bürki als Berater zur Verfügung halten. Er verwaltet die "Reisekasse für Spezialausgaben" und rechnet am Schluss der Mission ab).

Mission:

Zeit: 11.7. morgens bis 13.7. ev. 14.7. vormittags (Herr Bürki)
10.7. nachmittags bis 13.7. ev. 14.7. vormittags (Herr Mamboury)

Orte: Ougadougou, Bamako, Goundam (2. Versorgungsflug, ex DC-8 ab Bamako), Mopti : Herr Bürki

Gao, Goundam (1. Versorgungsflug, ex Herkules ab Schweiz),
Dori (Versorgungsflug ex Abidjan) : Herr Mamboury

Ziel: - Uebergabe der zum voraus nach Destination ausgeschiedenen Versorgungsgüter (Medikamente, Kleinkindernahrung /Babyfood, Milchpulver) an die bestimmten Adressaten gegen Empfangsbestätigung auf den vorbereiteten "accusés de réception" mit Stempel und Unterschrift des Empfängers

unter
Abgabe der Begleitpapiere "avis d'expédition" mit Angabe der Artikel, Mengen, Gewichte und des Wertes

- allfälliger Luftfrachtdokumente an die Empfänger

./.

und Feststellung

des auf den verschiedenen Uebergabestellen von den zuständigen Instanzen vorgesehenen Verwendungszweckes der Versorgungsgüter (verantwortliche Stelle, Abgabemodus, Transporte (Art, Zeit, Frequenz, usw.).

- Sicherstellung der Belege.
- Optimale Ausnützung der Transportkapazitäten des DC-8, bzw. des Herkules.
- Vermeidung jeglicher dem Operationsziel nicht direkt dienenden Personentransporte. Dagegen ev. Mitnahme von transportfähigen Verletzten, Kranken und geschwächten Frauen mit Kindern (keine Kinder ohne Begleitung) in den Pflege- und Betreuungsbereich der Hauptstädte (Bamako für Mali, Ougadougou für Obervolta) auf den Leerflügen des Herkules und nach Anweisung bzw. im Einverständnis der zuständigen Behörden. Der zeitliche Ablauf der Versorgungsflüge darf dadurch allerdings nicht in Frage gestellt werden.
- Absicherung gegen Kostenüberschreitungen im Bemühen ein Optimum unter vertretbaren finanziellen Bedingungen zu erreichen.
- Informationsbeschaffung über Charakteristika und Ausmass der Notsituation auf den angeflogenen Plätzen und in deren Umgebung, über laufende andere Aktionen (Organisationen, Staaten, Regional- und Ortsbehörden) und Massnahmen der Behörden, usw.
- Informationsbeschaffung über dringliche, notwendige und wünschbare weitere Aktionen.
- Informationsbeschaffung über die bestehenden Transportmöglichkeiten (Strasse, Bahn, Flächenflugzeuge, Helikopter, Karawanen usw.) für die Feinverteilung bis zum Endempfänger.

- 3 -

Berichterstattung:

Der von Herrn Bürki unter Einbezug der Teilberichte von Herrn Mamboury und von Herrn Burkhardt eine Woche nach Operationschluss einzureichende Bericht hat unter anderem folgende Punkte zu umfassen:

- Uebergabebericht (Belege, Ergänzungen) pro Platz
- Informationen (siehe oben, Ziel der Mission) pro Platz, allgemein
- Meldung zusätzlicher Flüge, Transporte von Personen (Anzahl, von wo bis wo, Auftraggeber, Uebernehmender, Namen soweit möglich)
- Allgemeine Erfahrungen auf den verschiedenen Plätzen
- Fotodokumente: Herr Mamboury wird ersucht, von den wesentlichen Phasen Fotos zu erstellen, wobei Farbdias und Schwarzweissbilder dienen würden.
- Dem Bericht können verschiedene weitere Beilagen angefügt werden, die Dokumente aus denen hervorgeht

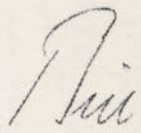
wo,

wem, von wem,

was

für welchen Verwendungszweck übergeben worden ist
müssen auf jeden Fall beigebracht werden.

Der Unterzeichnete steht wenn nötig für weitere mündliche Kommentierung dieses Auftrages zur Verfügung.






(A. Bill)

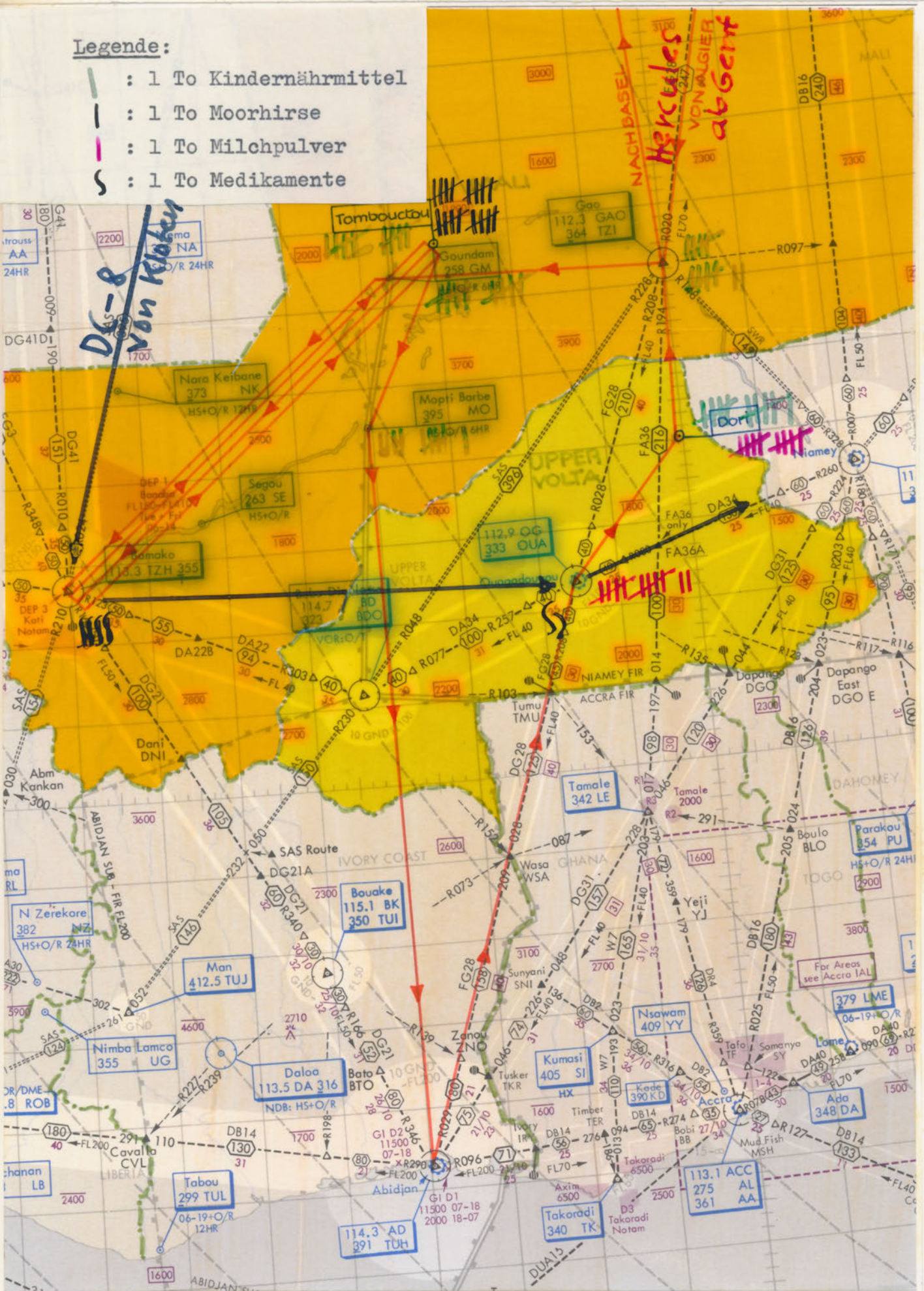
Bern, den 4. Juli 1973

Verteilung der Hilfsgüter

durch die Frachtflugzeuge DC-8 und "Herkules" in den Nah-Bereich der Dürre-Katastrophengebiete von Mali und Obervolta

Legende:

-  : 1 To Kindernährmittel
-  : 1 To Moorhirse
-  : 1 To Milchpulver
-  : 1 To Medikamente



Datum	Flugstrecke	Distanz in km	Blockzeit	Pax	Beladung in kg.	Pistenlänge Zielflughafen	Bemerkungen:
10.7.	Genf - Algier Algier - Gao	1450 2220	2:40 4:55	3 3	21.000 21.000	3500 m. (a) 1972 m. (a-b)	Uebernachtung GAQ
11.7.	Gao - Goundam Goundam - Bamako Bamako - Tombouctou Tombouctou - Bamako	381 630 705 705	1:25 1:20 1:40 1:30	3 3 2 2	11.700 1.700 20.500 -	1500 m. (b) 2100 m. (a) 1556 m. (b) 2100 m. (a)	Uebernachtung BKO
12.7.	Bamako - Tombouctou Tombouctou - Mopti Mopti - Abidjan	705 302 1040	1:55 0:40 2:15	5 5 5	21.000 11.000 -	1556 m. (b) 1590 m. (b) 2700 m. (a)	Uebernachtung ABJ
13.7.	Abidjan - Ouagadougou Ouagadougou - Dori Dori - Gao Gao - Basel	815 260 250 3570	1:50 0:40 0:40 7:30 c)	5 6 6 6	20.000 10.300 - -	2665 m. (a) 1100 m. (b) 1972 m. (a-b) 2370 m. (a)	

(a) = normaler Flughafen

(b) = Flugplatz mit schlecht ausgebauter Piste

c) = 6 Stunden Reiseflug erfolgten 3-motorig.

d) = Fluggeschwindigkeit Kurzstrecken von ca.
1:00 - 1:30 Flugzeit = 450 km/h.

Langstrecken = 580 - 600 km/h.

Beilage 5

Entretien à Mopti entre M. Bill et

M. Djallo, directeur de la Santé de la 5ème région

- M. Bill - Pouvez-vous m'expliquer la destination des secours déposés à Mopti ?
- M. Djallo - La région de Mopti comprend huit cercles et nous comptons distribuer ces produits à chacun d'eux. Mais les cercles situés au nord reçoivent plus que ceux situés au sud, c'est-à-dire que les cercles de Niafouké, de Douentza et de Mopti recevront deux tonnes chacun et les cinq autres une tonne chacun. Dans ces huit cercles, nous demandons à nos représentants de distribuer les secours à chaque arrondissement.
- M. Bill - Cela signifie-t-il que les cercles du nord sont plus touchés par la sécheresse que ceux du sud ?
- M. Djallo - C'est-à-dire qu'ils sont plus proches de la 6ème région du Sahel, du Sahara, que les autres.
- M. Bill - Nous vous avons apporté des aliments pour enfants. En tant que médecin, pouvez-vous me dire à quelle classe d'âge ils sont destinés ?
- M. Djallo - Ils sont destinés aux enfants en bas âge, à partir du sevrage, c'est-à-dire dès un an et demi, deux et trois ans.
- M. Bill - Combien de temps dureront les dix tonnes de secours que nous vous apportons ?

./.

M. Djallo - C'est difficile à dire. Les quatre tonnes que nous avons précédemment reçues ont duré un mois. Mais cette fois-ci, nous avons l'intention de couvrir un plus grand secteur, jusqu'au niveau des arrondissements. Les dix tonnes reçues dureront donc vraisemblablement un mois aussi.

M. Bill - Quel est le système de distribution ?

M. Djallo - Au niveau de chaque cercle, il y a un comité local de la Croix-Rouge, dirigé en général par les anciens chefs du cercle qui semblent utiliser les structures de la Croix-Rouge et celles de la Santé.

Au niveau des arrondissements, il n'y a que la Santé dont le médecin-chef est le président du comité local de la Croix-Rouge. C'est lui qui s'occupe de la répartition des secours.

M. Bill - Et vous-même, en tant que médecin, êtes-vous responsable de la ville de Mopti seulement ou bien de toute la région ?

M. Djallo - Je suis le directeur régional de la Santé et je m'occupe de toute la 5ème région.

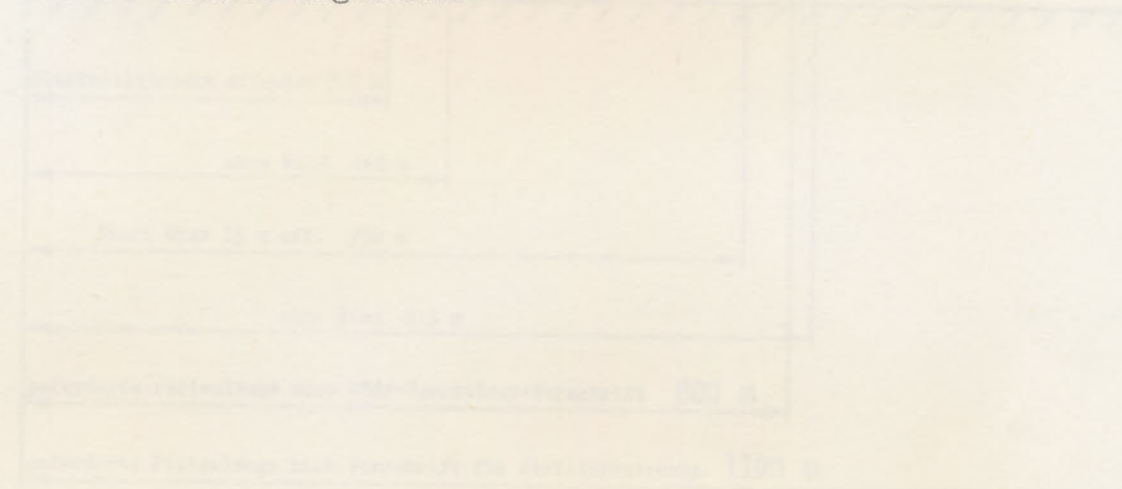
M. Bill - Vous pouvez donc contrôler tout ce qui s'y passe .

M. Djallo - C'est exact. Nous avons d'ailleurs demandé que l'on nous envoie la liste de tous ceux qui recevront ces produits et nous la transmettrons au comité central de la Croix-Rouge.

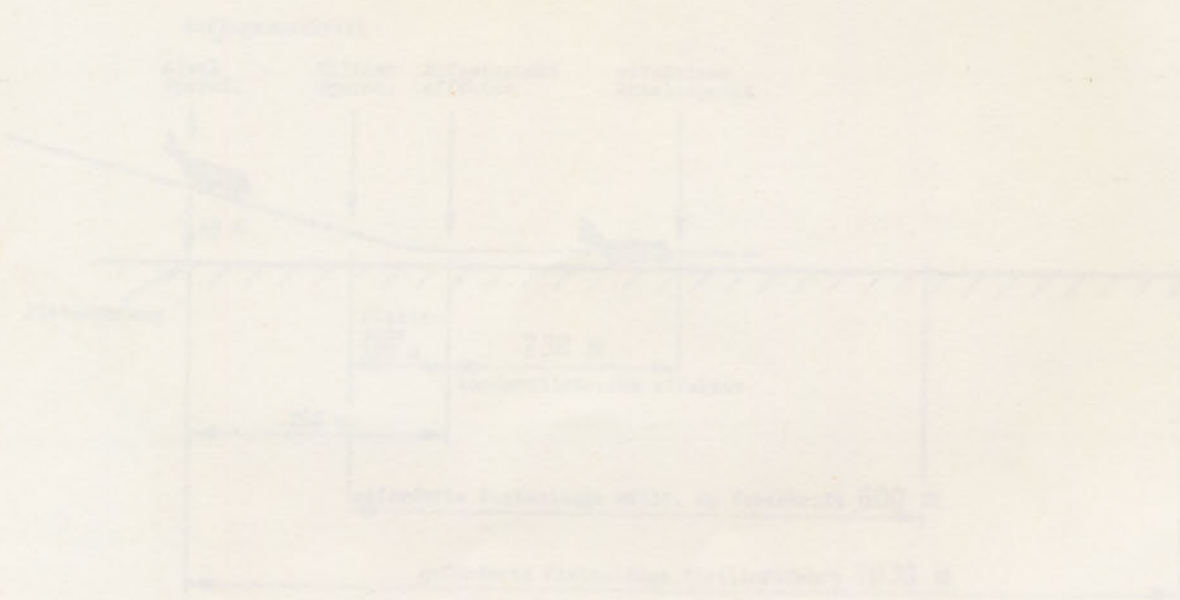
M. Bill - Je vous remercie beaucoup de cet entretien qui nous permet de constater que vous avez su trouver un système efficace pour assurer la distribution des vivres jusque dans les régions les plus atteintes par la sécheresse.

Même si notre aide est modeste, nous avons voulu, par ce geste, montrer que la population et le Gouvernement suisses sont touchés par la tragédie qui frappe la région du Sahel.

M. Djallo - Nous vous en sommes reconnaissants et vous remercions d'avoir pensé à notre comité local de la Croix-Rouge et à notre comité régional.



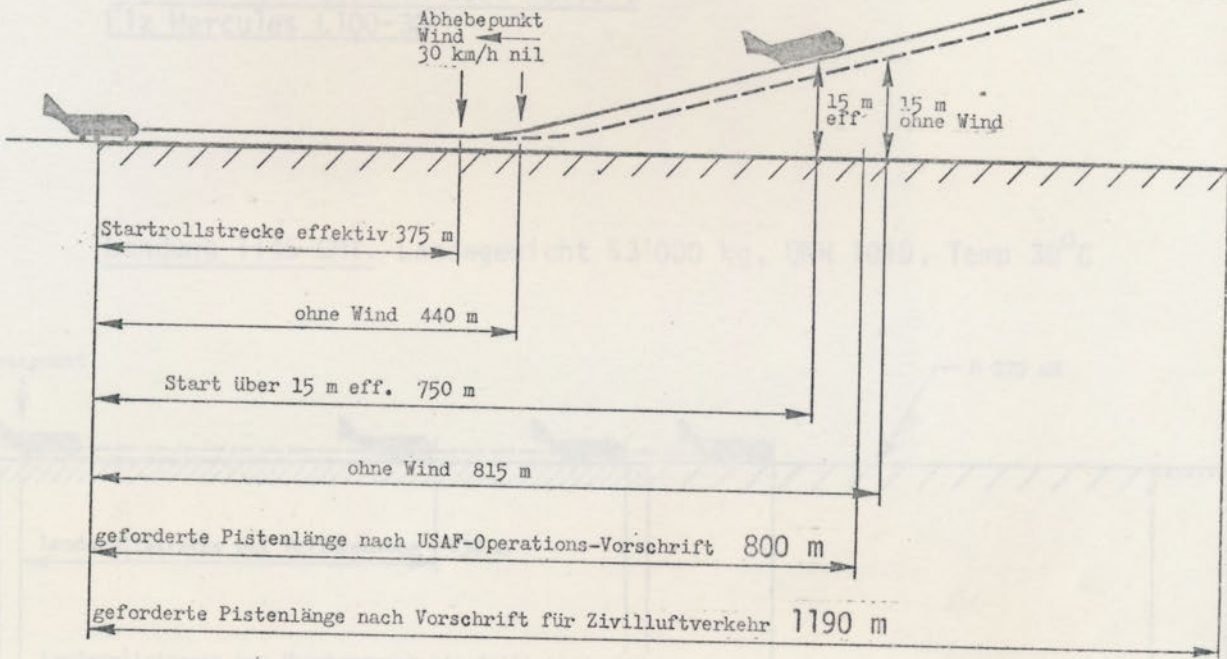
Landesstraße 40, 8000 Zürich 10, Schweiz
Tel. 0041 1 255 11 11



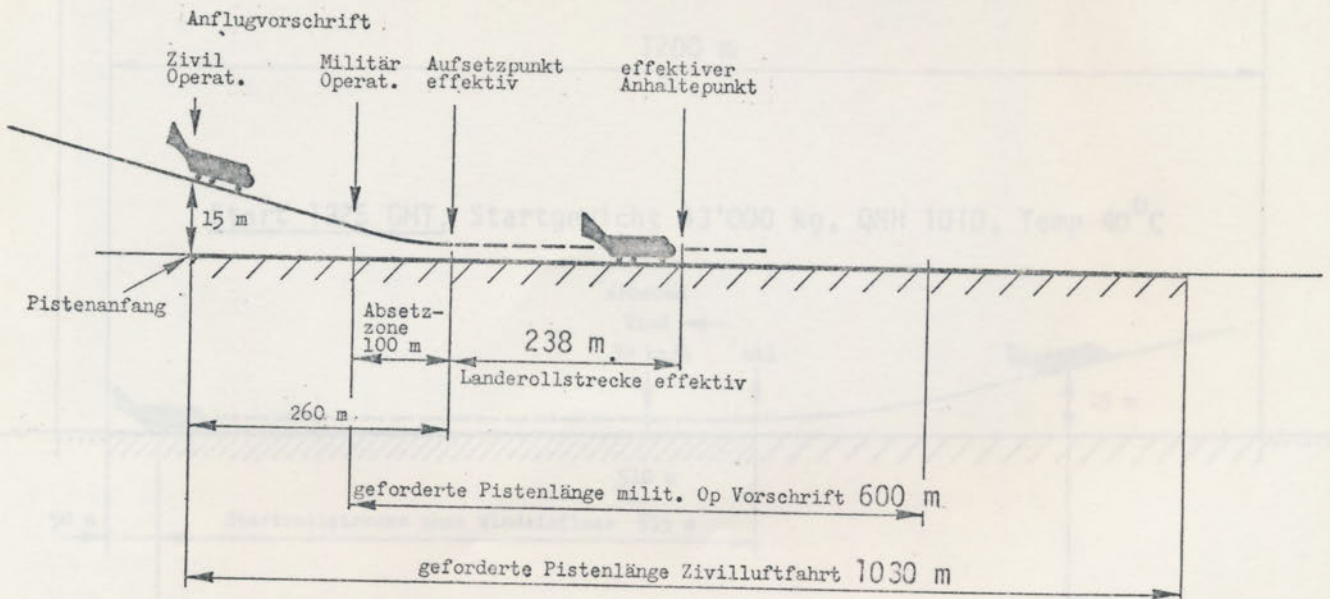
Start in Goundam, Landung in Bamako 11.7.73
 Flz Hercules L100-30

Startgewicht 43'000 kg. Zuladung 10'300 kg (Treibstoff + Nutzlast)
 QNH 1009 mb, Temp. 38°C, 0847 GMT

Operat.	80 Flüchtlinge 6400 kg
Beispiel	5400 l Treibst. 4200 kg
Evakuat.	1000 km Flug (Res. inbeg.)



Landegewicht 40'500 kg. Flugstrecke 620 km, Treibstoffverbrauch 4000 l
 QNH 1012 mb. Temp. 29°C, 1000 GMT

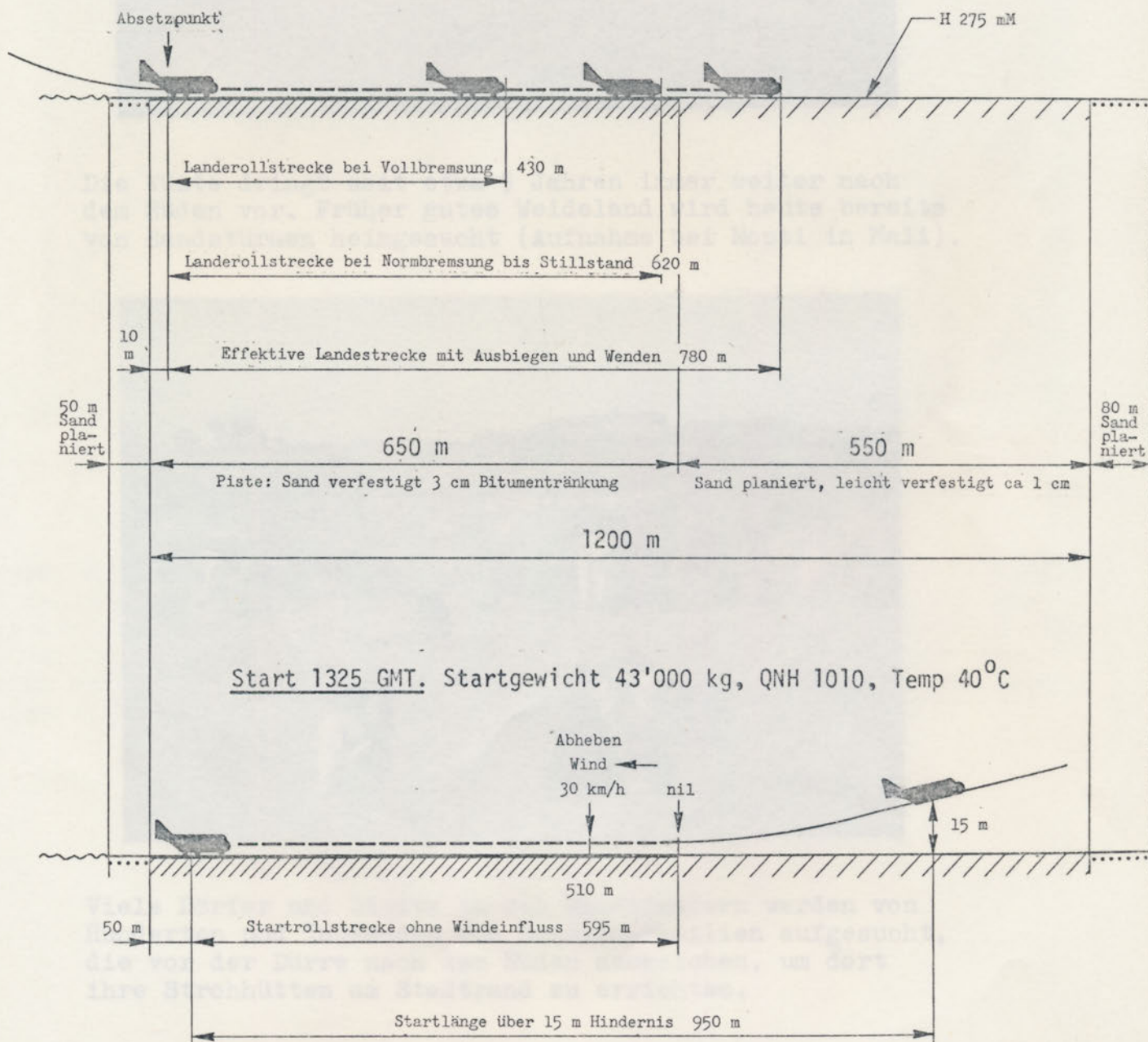


Beilage 7

Schweiz. Katastrophen-Hilfe
 im Ausland
 Sa h e l - Aktion

Landung und Start in Dori 13.7.73
Flz Hercules L100-30

Landung 1145 GMT. Landegewicht 53'000 kg, QNH 1010, Temp 38⁰C



- 1 -

B i l d - T e i l

Die Wüste dringt seit etwa 5 Jahren immer weiter nach dem Süden vor. Früher gutes Weideland wird heute bereits von Sandstürmen heimgesucht (Aufnahme bei Mopti in Mali).



Viele Dörfer und Städte in den Sahelländern werden von Hunderten und Tausenden von Nomaden-Familien aufgesucht, die vor der Dürre nach dem Süden ausweichen, um dort ihre Strohütten am Stadtrand zu errichten.



Männer, die durch die Dürre-Katastrophe den grössten Teil ihrer Viehherde und damit auch die Existenzgrundlage für ihre Familien verloren haben, erleiden oft einen derartigen "Gesichtsverlust", dass sie Frauen und Kinder verlassen um in der Wüste eines stillen Todes zu sterben oder versuchen trotz kaum vorhandener Chance in einer südlichen Stadt eine neue Existenz aufzubauen.



Der Anflug und die Landung eines Transportflugzeuges der Grössenordnung eines "Herkules" alarmiert die Bevölkerung im weiten Umkreis der meist wenig frequentierten Wüstenflug-Plätze. Hunderte von Einwohnern und Zugewanderten strömen herbei und sehen, dass hier eine Hilfsaktion im Gange ist.



*— Trapeau!
américain*

Das Transportflugzeug der Firma Lockheed des Types Herkules eignet sich mit seiner Zuladung von über 20 Tonnen und den Kurzstart- und Kurzlandeeigenschaften in hervorragender Weise für Hilfsoperationen im Katastrophenfall.



Der Auslad und die Uebernahme der Hilfsgüter vollzieht sich nicht in der Anonymität eines grossen und schwer zu überblickenden Hauptflugplatzes, sondern unter der direkten Kontrolle der Bevölkerung, die zum Teil auch als Empfänger in Frage kommt. Die Gefahr einer Fehlleitung dieser Hilfsgüter wird dadurch verringert.

Herrn Botschafter R. Keller dodis.ch/40611

~~EE / MD~~ 12.9.73

~~be~~
~~ae~~

ÜBERREICHT VOM
EIDGENÖSSISCHEN POLITISCHEN DEPARTEMENT

DER DELEGIERTE DES BUNDESRATES
FÜR KATASTROPHENHILFE IM AUSLAND

A. Thi

Ihr Bericht ist auch dem Herrn Dep. Chef
z. H. des Bundesrates und Herrn Botsch.
Thalman zugestellt worden.

1.

Wir werden auch Hr. Botzsch Leiter
in Abidjan und unseren
ständigen Beob. in N. York damit
bedienen.