

o.222 Sahel

OPERATION SAHEL 1978

SCHLUSSBERICHT

VON

BRUNO KESSELI,
TRANSPORT- UND LOGISTIKEXPERTE

ÜBER DEN EINSATZ IN WESTAFRIKA VOM 2.2. - 2.5.78

SCHAFFHAUSEN, 12.5.78

1. Allgemeines

1.1. Sahelzone

Selbst in namhaften Lexika ist der Begriff "Sahel" nicht enthalten. Im Arabischen bedeutet "Sahel" Rand, Ufer. Breite Bevölkerungskreise verstehen darunter die infolge häufiger Dürren entstandenen Hungergebiete Westafrikas. In Fachkreisen meint man mit dem Begriff "Sahelzone" den naturgeographischen Raum südlich des nordafrikanischen Wüstengürtels vom Atlantik bis zum Roten Meer, insbesondere die Länder Cap Verde, Sénégal, Mauretanien, Mali, Gambia, Haute-Volta, Niger und Tschad.

1.2. Aktion "Sahel" 1978

Bedingt durch wiederholte Ernteaufschläge wegen Ausbleiben der Regenfälle in den Sommermonaten entstand in zahlreichen Gebieten der oberwähnten Länder von den Kapverdischen Inseln bis zum Tschad eine eigentliche Hungersituation. Experten schätzten den durch die Dürre bedingten Ernteaufschlag im Jahr 1977 auf rund 460'000 Tonnen Getreide. Das CILSS (Comité Inter-Etats de lutte contre la sécheresse dans le Sahel) gelangte an die Weltöffentlichkeit mit der Bitte, den betroffenen Bevölkerungskreisen die Ernteaufschläge zu ersetzen, um ihnen das Ueberleben zu sichern. Das PAM (Programme alimentaire mondial) hat sich nicht nur bereit erklärt, einen Teil des Ernteaufschlages zu decken, sondern, sondern übernahm auch die Koordinationsaufgabe bezüglich Transport ab den afrikanischen Seehäfen in die Bestimmungsländer für bilaterale Spenden.

1.3. Umfang der Aktion

Nachdem sich das PAM, die USA, die EG, die BRD, Frankreich, Australien, Kanada, England, Belgien, die Niederlande und der Iran bereit erklärten, die Ernteaufschläge in Form einer Soforthilfe und Anlegung von sog. Pufferlagern zu decken, wurden den Sahelländern folgende Mengen Hilfsgüter pro 1978 zugesichert:

Cap Verde	21'400 t
Senegal	122'000 t
Mauretanien	52'500 t
Gambia	15'000 t
Mali	95'000 t
Haute-Volta	65'000 t
Niger	47'000 t
Tschad	42'000 t
	<hr/>
Total	459'900 t

Die Hilfsaktion begann im Dezember 1977 und sollte bis zu Beginn der Regenperiode, d.h. bis zum Juni / Juli 1978 abgeschlossen sein.

1.4. PAM als Koordinationsstelle

Eine Hilfsaktion im ähnlichen Ausmass ist bereits 1973/74, koordiniert durch die OSRO, durchgeführt worden. Weltweit sprach man damals von einem Fiasko infolge schlechter Planung, ungenügender Ausnutzung der vorhandenen Transportmittel und wegen Kompetenzstreitigkeiten. Dies dürfte mit ein Grund sein, weshalb die UNO für die Sahelaktion 1977/78 das PAM / FAO mit der Durchführung und Koordination betraut hat.

2. Einsatz in Dakar

Am 2. Februar 1978 flog ich mit SR 200 nach Dakar, wo ich im Flughafen von dem bereits zwei Wochen in Dakar beschäftigten Experten, Herrn Roman Roos empfangen wurde. Gemäss dem mir zugestellten "Job Description" erwarteten mich hier folgende Aufgaben:

- Ueberwachen sämtlicher Hafenoperationen bei ankommenden Hilfsgütern, insbesondere Entlad der Schiffe, Absacken, Lagerung im Hafensreal,
- Ueberwachen der Weiterspeditioin der Hilfsgüter nach Senegal, Mali, Mauretaniien, Kapverdische Inseln, sowie nach den Transithäfen Lomé, Abidjan und Nouakchott, mit der Auflage die Güter preislich so günstig wie möglich an den Bestimmungsort zu bringen und darüber zu wachen, dass die Güter keinen Schaden bei der Reexpedition und Zwischenlagerung nahmen,
- Kontrolle des Umschlages, der Lagerung und der Transporte von Hilfsgütern in den Nachbarländern von Senegal (Mali, Gambia, Kapverdische Inseln)

Am Ankuunftstag nahm ich durch Vermittlung des PAM-Büro Dakar mit verschiedenen Instanzen wie UNDP, SOCOPAO, SOAEM Kontakt auf und am Nachmittag nahm ich bereits - zusammen mit Herrn Roos - am Hafensmeeting teil, bei welchem die Hafensplätze für die erwarteten Schiffe ausgehandelt und schliesslich zugeteilt wurden. Im Laufe der kommenden Woche trafen folgende Schiffe mit Hilfsgütern im Hafen von Dakar ein:

<u>Datum:</u>	<u>Schiff:</u>	<u>Ware:</u>	<u>Tonnage:</u>	<u>Verpackung:</u>
4.2.	Hong Chun	Weizen	1'000 t	lose Schüttung
5.2.	Delta Braz.	Maismehl	5'423 t	Papiersäcke
5.2.	Green Forest	Sorghum	14'000 t	lose Schüttung
9.2.	Stove Tradition	Weizen	16'800 t	lose Schüttung
10.2.	Ilena	Sorghum	21'300 t	lose Schüttung

Ueber 50'000 Tonnen Getreide in loser Schüttung kamen somit innerhalb einer Woche in Dakar an. Die gesamte Menge musste abgesackt, aus dem Hafensreal transportiert und am Stadtrand von Dakar auf ein Zwischenlager geführt, oder aber per Bahn (Mali), Lastwagen (Senegal) oder auf Charterschiffen (Mauretaniien, Obervolta via Abidjan, Kapverdische Inseln) reexpediert werden.

2.1. Aufgaben eines PAM Experten bei Hafenoperationen

2.1.1. Präsenz

Ich habe festgestellt, dass allein die regelmässige Präsenz bei den Umschlagoperationen sehr wertvoll ist, vorallem wenn die Arbeiten auch zu Nachtzeiten, an Sonntagen und bei Schichtablösung überwacht werden. SOCOPAO und SOAEM schätzten es nicht besonders, wenn Fehlmanipulationen, ungenügende Leistungen oder fehlende Fahrzeuge ausgerechnet vom PAM-Experten zuerst festgestellt wurden. Durch unsere regelmässige Präsenz sahen sich auch die Speditionsunternehmen veranlasst, die von ihren Arbeitern und Gruppenchefs ausgeführten Arbeiten durch Kaderleute zu überwachen. Dies führte ganz eindeutig zu einer Steigerung und qualitativen Verbesserung der Leistungen.

2.1.2. Koordination Schiffsentlad / Absacken / Abtransport

Selbst bei Schiffen mit Ladungen von 20'000 t und mehr kann nach 2-3 Tagen Entlad errechnet werden, an welchem Datum die Löschung beendet sein wird. Dies ist deshalb von Bedeutung, weil jene Ware, die 11 Tage nach Entlad des Schiffes noch im Hafeneareal lagert, eine recht beträchtliche, tägliche Hafengebühr bezahlt. Es ist deshalb unerlässlich, nach 2-3 Tagen Entlad auch zu berechnen, ob die entladenen Getreide auch innerhalb der Frist von 10 Tagen nach Abschluss des Entlades abgesackt und abtransportiert werden können. Aufgrund solcher Berechnungen müssen entweder

- zusätzliche Absackvorrichtungen beschafft werden
- mehr Personal und Fahrzeuge für den Abtransport eingesetzt, ev.
- der Entlad gedrosselt werden (nicht sehr zweckmässig)
- Schiffe für Weitertransport gechartert werden (Antrag an PAM Rom)

Solche Massnahmen müssen mit den Speditionsunternehmen so frühzeitig wie möglich vereinbart werden, denn es nützt nicht mehr viel, die Absackkapazität in den letzten gebührenfreien Tagen zu erhöhen, weil ja die abgesackte Ware auch abtransportiert oder wieder verschifft werden muss.

2.1.3 Ueberprüfung der automatischen Waagen

Die meisten Absackvorrichtungen sind mit automatischen Waagen ausgerüstet, die sich aber - bedingt durch die ständige Vibration - oft auf ein falsches Gewicht einpendeln. Auf diese Art sind im Dezember 1977 ex M/V "Tauros" eine grössere Anzahl Säcke statt mit 50 kg mit 52 kg Sorgho gefüllt worden. Die Säcke waren somit zu prall gefüllt und vermochten den Umschlagmanipulationen nicht standzuhalten. Einige Tausen geborstene Säcke und Sorgho in loser Schüttung waren das Resultat der falsch eingestellten Waagen. Durch Kontrollabwaagen in Abständen von 2 Stunden je Waage konnten in Dakar jeweils kleinere Abweichungen wieder richtiggestellt und nicht mehr eruierbare Verluste oder Ueberschüsse vermieden werden.

2.1.4. Tägliche Besprechungen mit Speditionsunternehmen

In frühen Vormittag fand täglich eine kurze Besprechung mit dem für sämtliche Operationen Verantwortlichen der SOCOPAO statt, wobei die unabhängig voneinander aufgezeichneten Arbeitsergebnisse und besonderen Vorkommnisse des Vortages und die geplanten Operationen für den laufenden Tag oder später besprochen wurden. Wichtigere Entscheidungen sind jeweils nach der Besprechung per Telex bestätigt worden. Diese Besprechungen, meistens mit den Herren Cren und Fontaine waren ausschliesslich sehr konstruktiv und wickelten sich trotz des hektischen Betriebes in einer ruhigen Atmosphäre ab. Um die Dauer dieser Besprechungen auf einen minimalen Zeitabschnitt beschränken zu können (ca. 15 - 25 Min. täglich), haben sich beide Parteien eingehend auf den zu behandelnden Stoff vorbereitet.

2.2. Ueberwachung der Lagerhaltung und Transporte ins Inland

2.2.1. Bestandesaufnahme

In meinen Aufgabenbereich fiel auch die Erfassung der Lagerbestände von Hilfsgütern im Raume Dakar. In meinem Bericht vom 22.3.78 habe ich sämtliche Waren (ohne Transitgüter auf Quai) unter Angabe der Herkunft und des Lagerortes mit einem Gesamtgewicht von 54'977,628 t erfasst. Durch die regelmässige Ueberwachung der Lagerbestände ist bald festgestellt worden, dass die ins Inland transportierten Mengen in keinem Verhältnis zu den gespendeten Mengen stand, sodass der Abtransport bei Beibehaltung der bisherigen Transportvolumen rund drei Jahre gedauert hätte. Die ständige Intervention beim "Commissariat à l'aide alimentaire" und beim staatlichen Transport- und Handelsunternehmen ONCAD führten schliesslich dazu, dass die Regierung von Senegal sich bereit erklärt hat, mit dem Abtransport der Güter durch Vermittlung der SOCOPAO Dakar private Transportunternehmer zu engagieren. Dadurch ist die täglich abtransportierte Menge um ein Mehrfaches, d.h. von durchschnittlich 100 t pro Tag auf über 1'000 t pro Tag erhöht worden.

2.2.2. Lagerhaltung

Im Hotel in Dakar traf ich zufällig einen gewissen Dr. Martin aus Lausanne, der im Auftrag eines westdeutschen Unternehmens verschiedene Getreidelager in Afrika bezüglich Insektenbefall zu untersuchen hatte. Mit dem Einverständnis des Commissariat à l'aide alimentaire hat er in meiner Begleitung auch die Lager CIED und SOAEM (Bericht v. 22.3.78) begutachtet. Er bezeichnete die Lagerhaltung als vorzüglich und fand in keinem Produkt irgendwelche Insekten oder Schädlinge.

2.2.3. Abtransport ins Inland

In regelmässigen Abtsänden habe ich bei den Chauffeuren die von der ONCAD erhaltenen Transportaufträge überprüft und mit den Planungsunterlagen des Commissariat à l'aide alimentaire verglichen. Diese Aufträge gaben zu keinen Beanstandungen Anlass. Hingegen blieb die Verteilung im Inland bis zuletzt undurchsichtig, weil die ONCAD nicht in der Lage war, vom Warenempfänger unterzeichnete Quittungen vorzulegen.

3. Zusammenarbeit in Dakar; Instanzen / Personen

3.1. SOCOPAO, av. Sarraut

- Mons. Filhastre, Managing Director
- Mons. Cren, Chef Import / Transit
- Mons. Fontaine, Chef Export und Transit Seefracht

3.2. SOAEM

- Mons. Garconnet, Deputy Director
- Mons. Piedfroid, Chef Import / Transit

3.3. Commissariat à l'aide alimentaire, 12 av. Vincent

- Mons. Colly, Chef
- Mons. Zouaine, Stv.

3.4. US AID, place de l'indépendance

- Mr Ruspny, Chef
- Mr Donavant, Sachbearbeiter

3.5. ONCAD, av Sarraut (staatliches Handels- u. Transportunternehmen)

- Mons. Diovarra, Direktor

4. Einsatz in Cameroun / Tschad

Am 26.3.78 verlegte ich mein "Büro" von Dakar nach Douala. Diese Stadt praktisch am Äquator soll das scheusslichste Klima aller afrikanischen Städte haben. Mit über 4 m Niederschlag pro Jahr und einer Hitze um 40° bei einer Luftfeuchtigkeit von rund 95 % ist dieses Klima für einen Durchschnittseuropäer noch knapp erträglich. Grösste Hygiene, Masshalten im Alkoholgenuss, regelmässig etwas Sport treiben (Schwimmen, Tennis), tägliche Siesta sind unerlässlich, um dieses Klima während längerer Zeit bei voller Arbeitsleistung zu ertragen.

4.1. Aufgaben des PAM-Experten

Die für den Tschad bestimmten Hilfsgüter treffen fast ausschliesslich in Douala auf dem Seeweg ein und werden dort per Bahn weiterspediert. Einzig in den Monaten Juli / August, also während der Regenzeit, können auch Hilfsgüter per Schiff von Nigeria aus auf dem Niger und weiter nördlich auf dem Benue bis nach Garoua (Nordkamerun) und von dort aus per Lastwagen nach dem Tschad transportiert werden. Im Normalfall wird jedoch die Ware im Hafen von Douala in Kontainer verladen und auf Plattformwagen oder auch in gedeckten Güterwagen mit der Schmalspurbahn RCF (Regie camerounaise des chemins de fère) via Yaounde nach N'Gaoundere (Distanz ca. 1000 km) befördert. Bei der Endstation der Bahnlinie werden die Güter in einer modernen Umschlagsanlage auf Lastwagen geladen und von dort aus nach dem Tschad weitertransportiert. Der PAM-Experte hat sämtliche Operationen im Hafen von Douala, in N'Gaoundere und soweit möglich auch am Bestimmungsort im Tschad zu überwachen.

4.1.1. Aufgaben im Hafen von Douala

Die hier ankommenden Güter treffen ausschliesslich abgesackt ein. Ein Absacken auf dem alten Quai in Douala ist nicht möglich. Der neue Hafen soll im Sommer 1980 fertiggestellt sein.

Douala mit seinem äquatorialen Tropenklima (viel Regen, sehr hohe Temperaturen) hat das ganze Jahr eine Luftfeuchtigkeit von rund 90 %. Selbst wenn kein Regen fällt, bringt allein schon die hohe Luftfeuchtigkeit Probleme beim Warenumsatz im Hafen. Die Manipulationen von Waren, die in Papiersäcken verpackt ist, müssen auf das absolute Minimum beschränkt werden, weil die Resistenz der Papiersäcke wegen der hohen Luftfeuchtigkeit nur noch gering ist. Unsorgfältige Manipulationen haben zwangsläufig Beschädigungen der Verpackung zur Folge, weshalb es unerlässlich ist, dass sämtliche Hafenoperationen durch den PAM Experten - auch nachts und an Sonntagen - laufend überwacht werden.

Dazu kommt, dass die Hafearbeiter in Kamerun weit weniger sorgfältig als anderswo, wie z.B. in Senegal arbeiten und zudem nicht daran interessiert sind, Havarien zu vermeiden.

Beim Entlad von 22 kg Säcken Maismehl hat sich der Belad von Paletten im Schiffsraum am besten bewährt, wobei ein optimales Ergebnis mit 60 Säcken je Palette erzielt werden kann. Beim Belad von Containern ist darauf zu achten, dass die Paletten mit dem Hubstapler direkt in den Container gefahren werden (Schutz vor häufigen Regenschauern). Schiffsräume, aus denen nicht entladen wird, sind aus denselben Gründen geschlossen zu halten. Auf dem Schiff und dem Quai sind genügend Blachen bereitzustellen, damit bei einsetzendem Regen (er kommt oft in Minutenschnelle) die noch nicht verstaute Ware gedeckt werden kann.

4.1.2. Bestellen von Eisenbahnwagen

Aufgrund einer Verordnung bezahlen die für den Tschad bestimmten Hilfsgüter bei der kamerunischen Eisenbahngesellschaft einen reduzierten Frachtsatz, sodass diese Gesellschaft bei Mangel an Rollmaterial nicht sehr an den "PAM-Transporten" interessiert ist. Anlässlich einer Konferenz mit dem Generaldirektor der Cameroon Railways, Mons. Minko, ist mir zugesichert worden, täglich die benötigte Anzahl Eisenbahnwagen zu Verfügung zu stellen. Bei Engpässen im Abtransport ist auch je ein Blockzug über das Wochenende in Aussicht gestellt worden = 10 Plattformwagen à 36 t. Herr Mino knüpfte an diese Zusicherung jedoch die Bedingung, dass sämtliche Wagen am selben Tag an dem sie zu Verfügung gestellt wurden, beladen und am Bestimmungsort innert 24 Stunden nach Ankunft (auch über das Wochenende) entladen werden. SOCOPAO hat mir diesen Service zugesichert und in der Folge auch geleistet. Direktor Minko hat deshalb zugesichert, auch in Zukunft die vom PAM benötigte Anzahl Wagen ohne Verzug zu Verfügung zu stellen, allenfalls mit einem Ausgleich über das Wochenende. Es ist notwendig, täglich die benötigte Anzahl Wagen beim technischen Direktor der Gesellschaft zu bestellen. Bei kürzeren Abwesenheiten übernimmt diese Bestellung auch die SOCOPAO., welche jedoch eine Bestellung durch den PAM-Experten vorzieht.

Bedingt durch häufige starke Regenfälle ist die Bahnlinie Douala - N'Gaoundere oft während mehreren Tagen bis Wochen unterbrochen. In solchen Fällen ist die Ware bei SOCOPAO ausserhalb des Hafenareals einzulagern. Ein Transport per Lastwagen ab Douala ist rund doppelt so teuer wie der Bahntransport und wegen der schlechten Strassenverhältnisse sehr riskant.

4.1.3. Umlad an der Bahnendstation N'Gaoundere

N'Gaoundere hat eine moderne Umschlaganlage, aber die gedeckten Lagerplätze sind mehr oder weniger gefüllt. Es ist deshalb unerlässlich, dass die Bahnfracht ab Douala dosiert hier ankommt. Mehr als 500 t könnten hier über längere Zeit nicht gelagert werden. Im Normalfall bringt der Weitertransport per Lastwagen (gemäss Abkommen mit Tschad / Kamerun = 70 % tschadische Unternehmer und 30 % Lastwagen aus Kamerun) kaum grosse Probleme, weil praktisch während dem ganzen Jahr Lastenzüge Baumwolle aus dem Tschad nach N'Gaoundere transportieren und als Rückfracht die PAM-Ware recht willkommen ist.

Anlässlich meines Aufenthaltes in N'Gaoundere war die Grenze zum Tschad im südlichen Uebergang Léré wegen der "Einnahme" dieses Gebietes durch die Rebellen praktisch geschlossen, d.h. die Chauffeure wagten nicht, die Granze zu überschreiten. Später hat sich die Situation wieder gebessert. Bezüglich des Abtransportes von 1'897,592 t Maismehl ab Schiff "DEL RIO" verweise ich auf meinen Rapport vom 29.4.78.

4.1.4. Situation im Tschad

Anlässlich meines Aufenthaltes am 23. /24.4.78 in Ndjama (Tschad) war es nicht nur klimatisch, sondern auch politisch recht heiss. Die Schulen waren geschlossen, der Markt geräumt und in der Hauptstadt Ndjama wimmelte es von tschadischen und französischen Soldaten. Zahlreiche französische Beamte und Angestellte haben ihre Familien nach Frankreich evakuiert. Im Süden von Tschad soll es in den letzten Wochen laufend Hungertote gegeben haben.

Beim Grenzübergang Figil - Léré hat man mir abgeraten, auf tschadisches Gebiet zu fahren, weil die Strasse infolge Manifestationen durch die Bevölkerung und die Rebellen teilweise gesperrt und zahlreiche Verhaftungen stattgefunden haben. Der PAM-Vertreter in Ndjama ist nicht in der Lage, sich im Süden des Tschad mit dem Notprogramm zu befassen, weil er mit dem Normalprogramm voll ausgelastet ist.

Zwei angebliche Rebellen beteuern beim Grenzübergang von Léré, dass sie alles dafür tun werden, dass die Hilfsgüter wie vorgesehen verteilt würden, solche Massnahmen würden ihnen die Sympathie der ganzen Bevölkerung entgegenbringen. Ich kann nicht beurteilen, ob es ihnen mit dieser Beteuerung ernst ist, die Begründung scheint mir zwar logisch. Zwei Tage später rollen die Lastwagen wieder mit Hilfsgütern nach der südlichen Region des Tschad.

5. Zusammenarbeit in Cameroun; Instanzen / Personen

- Mons. Dodo, Generaldirektor SOCOPAO
- Mons. Barre, Direktor Import / Transit SOCOPAO
- Mons. Jousselin, Leiter der Abteilung Transit Tschad / Nigeria SOCOPAO
- Mons. Stathacos, Food Manager USAID, US-Konsulat Douala
- Mons. Minko, Generaldirektor Cameroon Railways, Douala
- Mons. Andrejevic, WFP Adviser, Yaounde
- Mons. Noblet, WFP Adviser, Ndjama
- Mons. Simplicie PNUD Haus "Air Afrique", Douala (Büro für PAM-Experte)

Schaffhausen, 10.5.78

Der Transport- u. Logistikexperte:

Bruno Kesseli

ANHANG

6. Persönliche Eindrücke bezüglich Zusammenarbeit während des Einsatzes

Die nachstehenden Ausführungen geben lediglich meine persönlichen Eindrücke bezüglich der Zusammenarbeit während des Einsatzes in Afrika wieder, sie dürfen - obschon objektiv festgehalten - nicht als repräsentativ betrachtet werden.

6.1. Zusammenarbeit mit dem Delegierten des Bundesrates, Herrn Dr. Bill und seinen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen

Die erste telefonische Kontaktnahme über einen eventuellen Einsatz in Afrika durch Herrn Studer war kurz, präzise und unmissverständlich. Nachdem ich den Hörer aufgelegt hatte, wusste ich, ein solcher Einsatz würde meinen Kenntnissen und Fähigkeiten entsprechen und deshalb fühlte ich mich so direkt angesprochen.

Die Konferenz eine Woche später an der Eigerstrasse in Bern unter der Leitung von Herrn Dr. Bill war offensichtlich sehr gut vorbereitet, die Orientierung war umfassend, die Aufgaben klar umrissen, die Zusatzaufträge logisch und präzise. Was ich besonders schätzte, war, dass in keiner Phase ein "Plauderton" angeschlagen wurde, wie sonst bei ähnlichen Konferenzen üblich. Obschon die Zeit bis zum Einsatz drängte, war beim Delegierten und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern keine Nervosität zu spüren. Das Team, das all die Vorbereitungsarbeiten getroffen, die unzähligen Visas eingeholt, Flugtickets bestellt, den Vertrag redigiert, Material bereitgestellt, die Konferenz in Rom koordiniert und die Situationsrapporte von Afrika zusammengestellt hat, hat wirklich ein Kompliment verdient. Erfreulich war auch, dass auch die Sekretärinnen und Mitarbeiter von Herrn Dr. Bill über alle noch offenen Fragen entweder kompetent Bescheid wussten, oder aber unmissverständliche Auskünfte einholten. Ich möchte deshalb den Service, der mir im Zusammenhang mit meinem Einsatz in Afrika von der Eigerstrasse 71 in Bern geboten wurde, als vorzüglich bezeichnen.

Während dem Einsatz habe ich ganz besonders geschätzt, dass sich der Delegierte mit den in Afrika entstandenen Problemen auseinandergesetzt und unsere Anliegen nicht schubladiert, sondern umgehend geklärt und per Telex beantwortet hat. Weniger bewährt hat sich indessen meines Erachtens, Anträge dem Koordinator in Dakar zur Stellungnahme zu unterbreiten. Erstens konnte die Koordinationsstelle in Dakar meines Erachtens kaum kompetent Stellung zu gewissen Anträgen nehmen, weil die Verhältnisse ausserhalb Dakar nicht bekannt waren und zweitens dauerte die Uebermittlung von Briefen und Fernschreiben innerhalb Afrika in der Regel weitaus länger als von irgendwo in Afrika nach Bern. Solange nur eine kleine Zahl von Experten auf so grossem Raum verteilt im Einsatz stehen, erachte ich eine Unterstellung nicht zweckmässig. Ich hätte eine autonome Stellung sämtlicher Experten vorgezogen, wobei selbstredend Informationen, die von gemeinsamen Interesse sind, untereinander ausgetauscht werden sollen.

Ganz besonders habe ich es geschätzt, dass mich Herr Dr. Bill in Douala besucht hat. Dort wo Freiwillige auf weiter Flur allein im Einsatz stehen, ist dem Kontakt und womöglich auch einem Besuch sehr grosse Bedeutung beizumessen. Bei all den Widerwärtigkeiten, mit denen man während Monaten in einem fremden Land konfrontiert wird, tut es gut, von kompetender Stelle zu hören, wie die Arbeit beurteilt wird.

6.2. Zusammenarbeit mit den PNUD - Büros

Soviel Arroganz und Borniertheit wie in einem PNUD - Büro - ich denke vor allem an dasjenige von Dakar - habe ich in meinem Leben auf so kleinem Raum noch nie angetroffen. Bis zuletzt bin ich nie recht klug geworden, was das PNUD - sei es in Dakar, Yaounde oder N'Djamena - eigentlich leistet. Fest steht, dass es überall gewaltig aufgeblähte Verwaltungsapparate sind, die Angestellten sich gegenseitig beschäftigen nach dem Motto: "Wenn 20 sich gut verstehen, haben sie das ganze Jahr Arbeit". Allein für die Ausstellung des Checks für meine Spesen waren in Dakar drei Damen und zwei Herren zuständig. Zwischen 5 und 10 mal musste ich jedesmal vorsprechen, bis ich den Check schliesslich erhielt. Als an einem Freitag die Auszahlung der Spesen in Dakar bereits überfällig war (9 Tage in Verzug), hatte die Dame, die mir beim PNUD den Check auszuhändigen hatte, den Mut, mir zu sagen, der Check sei wohl bereit, aber es passe ihr heute nicht, ihn mir auszuhändigen. Dies erklärte sie mir, während sie in ihrem Schundroman blätterte. Der Administrator erklärte mir auf meine Intervention, man müsse halt mit jener Dame besonders nett sein und ihr keinesfalls widersprechen.

In Yaounde hätte mir anlässlich meiner Zwischenlandung der letzte Check ausgehändigt werden sollen. Natürlich war er - wie alle vorangegangenen - wiederum nicht bereit. Einen Tag vor meiner Abreise hat mich das PNUD Yaounde angewiesen, bei SOCOPAO Douala den Gegenwert des Checks (rund CFA 84'000) zu borgen und das PNUD werde dann den Check auf dieses Unternehmen ausstellen. Bei SOCOPAO hat man mir erklärt, dass diese Zahlungsart üblich sei bei fast allen, die durch das PNUD entschädigt werden.

Mons. Borna, Représentent de Résidence PNUD Dakar hatte ein ganz besonders Hobby. Wenn er feststellte, dass ein fremdes Auto auf den für das PNUD reservierten Parkplätzen parkte, liess er eigenhändig die Luft aus allen vier Reifen entweichen. Für solche Lausbubenstreiche ist Herr Borna wirklich fürstlich bezahlt.

6.3. Zusammenarbeit mit den lokalen PAM - Vertretern

Diese Zusammenarbeit darf durchwegs als gut bezeichnet werden, wobei diese Qualifikation nicht durchwegs auch für die durch den PAM-Vertreter geleistete Arbeit zutrifft. Während Mons. De Maio in Dakar ein nervöses Huhn ist und sich leider allzuoft in Détails verliert, würde ich die Herren Andrejevic (Kamerun) und Noblet (Tschad), als weitaus fähiger qualifizieren. Die Zusammenarbeit war jedoch überall zufriedenstellend, in Yaounde und N'Djamena sogar vorzüglich, soweit sie mit dem Leiter selbst erledigt werden konnte. Deren Stellvertreter müssen jedoch durchwegs als "verkrachte Existenzen" bezeichnet werden, die für das bezogene Salär kaum einen realen Gegenwert bieten.

6.4. Zusammenarbeit mit dem PAM Rom

Gerade eine sehr hohe Meinung hatte ich von zuständigen Herren beim PAM in Rom aufgrund der Konferenz vom 19. / 20.1.78 nicht. Umsomehr war ich im Einsatz überrascht, als ich feststellte, dass das PAM auch über wirkliche Fachleute verfügt. Die dort getroffenen Anordnungen und Entscheide waren durchwegs den Verhältnissen in Afrika angepasst und waren ausnahmslos zweckmässig. Demzufolge gestaltete sich die Zusammenarbeit sehr positiv, soweit es den operationellen Bereich betraf. Etwas schwerfälliger war indessen die Administration.

Schaffhausen, 16.5.78

Bruno Kesseli