

Zeitschrift: Das Schweizerische Rote Kreuz
Herausgeber: Schweizerisches Rotes Kreuz
Band: 84 (1975)
Heft: 3

Artikel: Hindernisse sind da, um überwunden zu werden
Autor: Brawand, H. R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-548054>

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: 18.07.2025

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

Hindernisse sind da, um überwunden zu werden

H. R. Brawand

Aufbauarbeit in einem Entwicklungsland ist immer mit Hindernissen verbunden, und wer da mitwirken will, darf sich nicht leicht entmutigen lassen. Was für Probleme sich zum Beispiel bei einem Bauvorhaben in einem unerschlossenen Gebiet stellen, lernte ich während meiner Tätigkeit im Sudan sehr gründlich kennen. Ich wurde vom Schweizerischen Roten Kreuz beauftragt, mich um die administrativen Belange eines Projektes zu kümmern, das vom Uno-Hochkommissariat für Flüchtlinge und unserer Rotkreuzgesellschaft finanziert wird, wobei letztere die Verantwortung für die Ausführung trägt. Es handelt sich um die Renovation beziehungsweise Erweiterung des staatlichen Lehrerseminars in Malakal. Für die Bauarbeiten wurde eine Firma in Nairobi (Kenia) – die Filiale eines Schweizer Bauunternehmens – verpflichtet.

Nun stelle man sich einmal vor: Der Sudan hat von der ägyptischen bis zur südlichen Grenze eine Ausdehnung, die der Distanz von Bern nach Istanbul entspricht; in der Fläche dieses grössten afrikanischen Staates hätte die Schweiz 60mal Platz! Malakal liegt rund 800 Kilometer südlich von Khartum am Weissen Nil, etwa auf halbem Weg zwischen der Hauptstadt und der Grenze zu Kenia. Es ist eine Stadt von gegen 40 000 Einwohnern, Hauptort der Provinz Obernil, die zusammen mit den zwei andern südlichen Provinzen ein autonomes Gebiet innerhalb der Republik Sudan bildet. Der Süden gehört mehr dem schwarzafrikanischen Kulturkreis an, der Nordsudan mehr dem arabischen. Im Norden ist das Land grösstenteils Wüste oder hat wüstenähnlichen Charakter, im Süden dehnen sich Savannen, und fast überall ist es topfeben. Die Geschichte des Sudans ist eng mit dem Nil verbunden, dessen zwei Arme, der Weisse und der Blaue Nil, sich in Khartum vereinigen. Die Flüsse bilden wichtige Verkehrswege, denn das dünne Strassennetz, von dem nur einige hundert Kilometer asphaltiert sind, ist während der halbjährigen Regenzeit meist nicht befahrbar. Die Savannen ver-

wandeln sich in riesige, unpassierbare Sümpfe, und die Dörfer bleiben dann monatelang von der Umwelt abgeschnitten, soweit sie nicht an einem Fluss liegen.

Es gibt auch eine Eisenbahn, die den Norden mit dem Süden verbindet. Sie ist wenig verzweigt, dafür sind die einzelnen Linien um so länger. Aber auch der Schienenweg kann durch die Regenfälle unterbrochen werden. Dann bleiben nur noch die spärlichen, teuren Flüge der Sudan Airways, die mit ihren Fokker Friendship-Maschinen auch in Malakal zwischenlandet.

Die meisten Importgüter erreichen das Land über Port Sudan am Roten Meer und werden mit der Eisenbahn ins Innere transportiert. Malakal erhält seinen Nachschub hauptsächlich auf dem Wasser, stromabwärts und stromaufwärts. Die riesigen Distanzen verteuern natürlich die Waren und verlangsamen den Nachschub, besonders wenn noch der Treibstoffmangel mitspielt, der Lastwagen und Dampfer manchmal wochenlang irgendwo festsitzen lässt. Da ist es nicht verwunderlich, dass selbst in der Hauptstadt gewöhnliche Konsumgüter wie Glühbirnen, Zucker, Streichhölzer usw. oft lange Zeit nicht mehr erhältlich sind, und man kann sich vorstellen, wie lange es gehen mag, bis für ein auf der Strecke in Panne geratenes Verkehrsmittel Hilfe eintrifft. Doch nicht immer ist es eine Panne, wenn beispielsweise ein Eisenbahnzug mitten in der Einsamkeit stehen bleibt: der moslemische Lokomotivführer hat seine Dampfloki angehalten, um zur festgesetzten Stunde sein Gebet neben dem Geleise verrichten zu können.

In Malakal also wird gebaut. Es bestand dort bereits ein Lehrerseminar, die Gebäude waren jedoch beschädigt und das Ganze sollte vergrössert werden. Im Einvernehmen mit dem sudanesischen Erziehungsministerium und dem Uno-Hochkommissariat wurden die Pläne von der Schweizer Baufirma ausgearbeitet. Nach seiner Fertigstellung wird das «Teachers' Training Institute» mehrere renovierte Klassenräume,

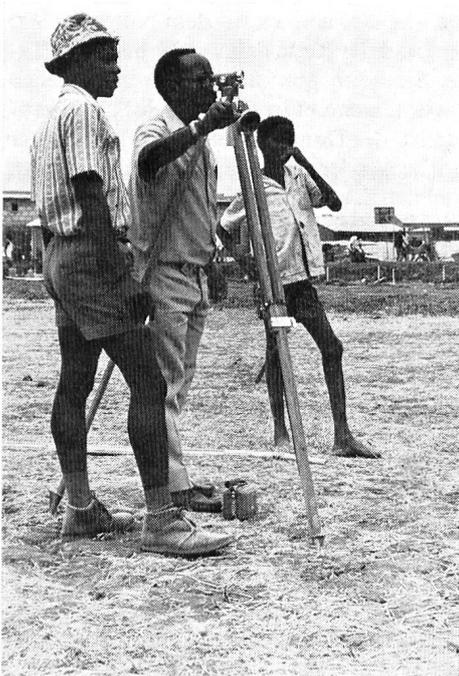
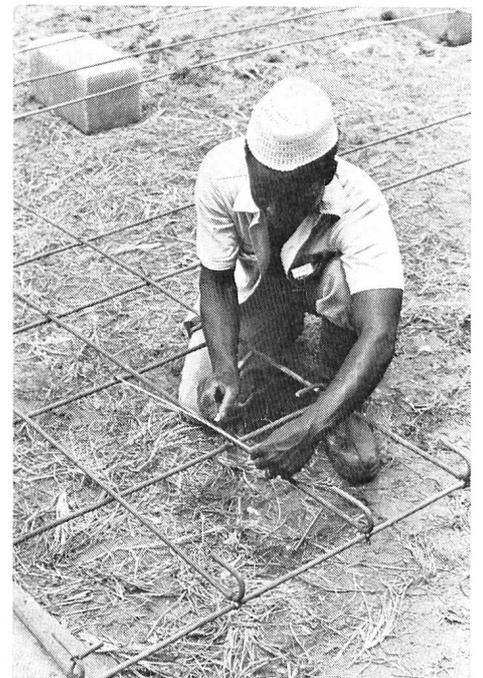
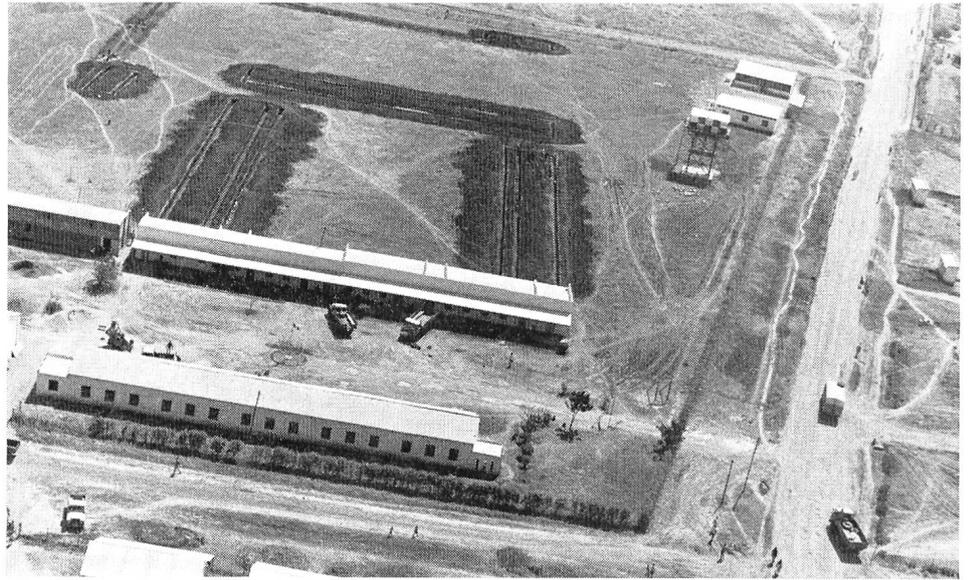
zwei neue Schulhäuser, eine Bibliothek, Studenten- und Lehrerunterkünfte umfassen.

Die neuen Gebäude werden aus vorfabrizierten Teilen erstellt, es brauchte aber auch Sand, Kies und Zement für die Fundamente und den Wassertank. Der Transport der Bauelemente aus Nairobi gestaltete sich zeitraubend und mühsam. Zunächst wurde das Material mit Lastwagen durch Kenia und Uganda nach Juba gebracht – eine Strecke von tausend Kilometern. In Juba, der grössten Stadt im Südsudan, nahe der Grenze, wurde es auf Flusskähne umgeladen. Bis im März 1974 erforderte das noch ein besonderes Manöver: da mussten die Bauteile von den grossen Lastenzügen erst auf kleinere Lastwagen verteilt werden, um mit der Fähre zum Hafen übergesetzt zu werden. Seit der Eröffnung der neuen grossen Brücke, welche die Uno erstellen liess, kann der Verkehr vom Ostufer des Weissen Nils direkt in die Stadt geleitet werden. Die Lastkähne werden seitlich an den Flussdampfern befestigt und so mitgeschleppt. Bis Malakal sind es auf dem Nil gegen 900 km, und die Reise dauert vier bis sechs Tage. Sie kann aber auch mehrere Wochen dauern, wenn etwa das Dieselöl ausgegangen ist, der Dampfer einen Defekt hat oder ein Leck oder auf eine Sandbank aufläuft. Vielfach ist der Fluss auch kilometerweit mit Wasserhyazinthen verstopft, die im Südsudan eine wahre Plage sind. Diese Pflanze kann sich in den abgelegenen Gebieten ungehindert entwickeln und vermehrt sich rasend schnell.

Sie bildet dann ganze Inseln auf dem Wasser, die zwar in ihrem Grün mit den leuchtenden Lilablüten sehr schön anzusehen sind, aber die Schifffahrt behindern. Alle Anstrengungen, das Unkraut auszurotten oder doch seine Vermehrung einzudämmen, waren bisher wenig wirkungsvoll, obwohl sogar Flugzeuge zum Besprühen mit Pflanzengift eingesetzt wurden. Als ich einmal per Lastwagenstopp von Juba nach Malakal zurückkehrte – Stunde um Stunde

Luftaufnahme vom Lehrerseminar in Malakal mit den renovierten alten Gebäuden im Vordergrund und den ausgehobenen Gräben für die Fundamente von Neubauten der ersten Etappe. Das Institut ist ein Internat und soll im Endausbau 600 Burschen und Mädchen sowie den Lehrkräften Unterkunft bieten. Die Seminarzeit dauert vier Jahre. Sie baut auf 6 Jahren Primarschul- und 3 Jahren Sekundarschul-Unterricht auf.

Die Aufnahmen unten zeigen Vermessungsarbeiten und das Aufstellen der Wände eines der neuen Klassenzimmer. Die Bauteile wurden in Nairobi vorgefertigt und dann per Lastwagen und auf dem Weissen Nil herantransportiert. Der Zement kam aus dem Nordsudan und wurde hier unter anderem zu Betonblöcken verarbeitet, die als «Bausteine» für den Abwassertank dienten. Auf dem Bild in der Mitte sehen wir Hassan, den Berufsmann aus Uganda, beim Eisenbinden für den Deckel des Tanks.





Ein Grossteil des Verkehrs im Sudan spielt sich auf den Wasserläufen ab, zumal in der Regenzeit weite Strecken der spärlichen Strassen nicht mehr befahrbar sind. Auf dem Nil zwischen Kosti unterhalb Khartum und Juba an der Grenze im Süden verkehren alte Dampfer mit Schaufelrad am Heck. Sie benötigen für die mehr als 1600 km lange Strecke je nach Wasserstand zehn bis vierzehn Tage. Sie laden Passagiere und Güter und schleppen dazu oft noch seitlich befestigte Lastkähne mit. Auf diese Weise wurde auch alles Baumaterial für das unter Mitwirkung des SRK gebaute Lehrerseminar nach Malakal gebracht.

in der flimmernden Hitze auf holpriger Piste durch dürres Grasland, kaum je ein Baum zu sehen, nur Gazellen, Strausse, Wildschweine und hie und da ein Dorf von Rundhütten, wo ich meinen Wassersack am Brunnen auffüllen konnte – und nach dem Biwak am Morgen zum Nil ging, mich zu waschen, tauchte plötzlich mit ohrenbetäubendem Lärm ein Doppeldecker auf, der, dicht über dem Wasserspiegel fliegend, ein Pflanzenvernichtungsmittel regnen liess. Da ich mich nicht als Wasserhyazinthe betrachte, rettete ich mich mit einem schnellen Spurt vor dem giftigen Sprühregen.

Doch zurück zu unserem Baumaterialtransport. Angenommen, die Lastwagen sind glücklich in Juba eingetroffen, es konnten genügend Kähne reserviert werden, um die Fracht aufzunehmen und es sind auch Dampfboote vorhanden, denen sie angehängt werden können – aber der Treibstoff fehlt, dann bleibt die Ware eben liegen, bis eine neue Lieferung des kostbaren Brennstoffs zur Verteilung gelangt. Das Problem des Treibstoffnachschiebs ist im Südsudan besonders schlimm, denn von Khartum flussaufwärts ist es ein langer Weg, und via Uganda oder Kenia werden nur geringe Mengen importiert. Zudem sind alle Transportfahrzeuge hoffnungslos veraltet und müssen immer wieder repariert werden.

Diese Schwierigkeiten verursachten grosse Verzögerungen beim Bau des Seminars. Fast das gesamte Baumaterial musste auf dem Nil über 900 km weit herbeigeschafft werden, denn es gibt in der ganzen Provinz Obernil, die fünfmal so gross ist wie die Schweiz, keinen Kies, keinen brauchbaren Sand und fast kein Holz. Der Boden besteht bis tief hinunter praktisch nur aus zähem, grauem, undurchlässigem Lehm – ein Umstand, der uns noch zusätzlich zu schaffen machte. Als nämlich die ersten Ladungen Baumaterial endlich in Malakal eingetroffen waren, begann die Regenzeit, und die Sturzbäche verwandelten den Bauplatz in ein Schlammbad. Gleichwohl versuchten wir, die Arbeiten voranzutreiben.

Der von einem jungen englischen Ingenieur geleitete Bautrupps besteht aus etwa sechs schwarzen Berufsleuten aus Kenia und Uganda; sie werden durch ortsansässige Handlanger und Erdarbeiter ergänzt. Ungefähr alle fünf Wochen landet auf dem Flugplatz eine Cessna-Maschine aus Nairobi, die für das Team Lebensmittel sowie Werkzeuge und Ausrüstungsgegenstände bringt. Diese Flüge sind sehr wichtig, denn auf dem Markt ist fast nichts zu kaufen ausser manchmal Kartoffeln, Zwiebeln oder Tomaten. Auch in den paar wenigen Läden der Stadt findet man kaum das Nötigste an Lebensmitteln. Die Einheimischen ernähren sich vor allem von Hirse, die sie selbst anbauen. Wenn die Ausländer in Malakal nicht von aussen versorgt würden, wäre es kaum möglich, das Projekt zu realisieren.



Ein Arbeiter aus dem Stamm der Schilluk mit Zienarben an Stirn und Schläfen.

Mit der Cessna kommt jeweils auch der Schweizer Ingenieur aus Nairobi, um mit dem Ingenieur auf dem Platz und mir die weiteren Arbeiten und die Probleme zu besprechen. Als Delegierter des Schweizerischen Roten Kreuzes bin ich in Khartum stationiert, obschon das 800 km vom Bauplatz entfernt liegt und doppelt so weit von Juba, wo die Baumaterialien verschifft werden. Aber weil man im Südsudan so isoliert ist, braucht es unbedingt jemanden in der Hauptstadt, um «am Draht» zu sein. Eine wesentliche Erschwerung für das Arbeiten in einem so abgelegenen Gebiet liegt in den – nach unseren Begriffen – mangelhaften Übermittlungsdiensten. Ein Luftpostbrief vom Nordsudan in den Südsudan oder umgekehrt benötigt im besten Fall sechs Tage, oft genug aber auch zwei oder drei Wochen, obwohl die Sudan Airways mehrere Kurse wöchentlich fliegt. Auch der telegraphische Verkehr ist furchtbar umständlich und unsicher. Zum Glück wurde uns eine Radioverbindung bewilligt. Wir dürfen die UN-Radiostation benutzen, so können nun wichti-

ge Meldungen rasch von Malakal nach Khartum und von dort in die Schweiz oder auch von Malakal nach Nairobi übermittelt werden. Diese Erleichterung, die vor allem Zeitgewinn bedeutet, musste mit unzähligen Anfragen und Schreiben bei den zuständigen Stellen erkämpft werden. Wir haben nicht mehr viel Zeit. Die Bauten sollten wenn irgend möglich vor Einsetzen der neuen Regenzeit «unter Dach» sein. Darum spreche ich auch häufig auf dem Erziehungsministerium vor, um unsere Partner zu mahnen, ihren Teil der Zusammenarbeit nicht immer wieder auf «morgen» zu verschieben. Im grossen und ganzen habe ich die Sudanesen als sehr nette, anständige und gastfreundliche Zeitgenossen kennengelernt, nur ist ihr gemächliches Arbeitstempo ganz und gar nicht mit dem unsrigen in Einklang zu bringen. Das Klima spielt allerdings auch eine Rolle. Wenn im Mai und Juni das Thermometer 47 ° im Schatten anzeigt, muss man wirklich alle Energie zusammennehmen, um sich überhaupt noch zu einer Arbeit aufzuraffen. Ich hoffe, dass der Ausbau der ersten Etappe bis Ende Mai beendet werden kann. Aber leider entstehen immer wieder unvorhergesehene Hindernisse, so dass ich ungern eine Prognose stelle. Im Südsudan, wo es an allem fehlt, an Geld, Maschinen, Fahrzeugen, Treibstoff, vor allem auch an ausgebildeten Berufsleuten, können eben scheinbare Nebensächlichkeiten zu grossen Problemen werden. Die siebzehn Jahre Bürgerkrieg sind wahrlich nicht spurlos vorbeigegangen, sie haben das Land in seiner Entwicklung weit zurückgeworfen. Es braucht unsere Hilfe dringend, und wir dürfen in unseren Bemühungen nicht nachlassen, wenn wir auch manchmal enttäuscht oder verärgert sind. Man bedenke nur, was es heisst, dass die meisten Schulen während siebzehn Jahren geschlossen waren! Unsere Arbeit in Malakal ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung des Unterrichtswesens. Es ist deshalb auch verständlich, dass die Provinzregierung darauf drang, den Lehrbetrieb im alten, renovierten Seminar bereits am 1. September 1974 wieder aufzunehmen, bevor der Neubau fertig war. Das brachte uns in Verlegenheit, weil wir in einigen Räumen Baumaterial eingelagert hatten, das vor der Nässe geschützt sein musste, und in einem Zimmer Arbeiter logierten. Durch Zugeständnisse von beiden Seiten wurde es jedoch möglich, das Institut zum gewünschten Zeitpunkt in beschränktem Rahmen wieder zu eröffnen und gleichwohl nicht alles ausräumen zu müssen. Wenn einmal auch die neuen Klassenräume stehen, werden hier etwa 600 Seminaristen gleichzeitig ausgebildet werden können. Unterdessen sind andere Organisationen dabei, beim Wiederaufbau von Grundschulen, Dispensarien und anderen Einrichtungen zu helfen, damit das Land einen neuen Start nehmen kann.