

Zeitschrift:	Der Fourier : officielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen
Herausgeber:	Schweizerischer Fourierverband
Band:	68 (1995)
Heft:	1
Artikel:	Der Kommissariatsdienst der Schweizerischen Sanitätseinheit im Rahmen der MINURSO in der Westsahara. 6. Teil, Transport und Kommunikation in der Wüste
Autor:	Haudenschild, Roland
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-519892

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: 22.02.2026

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

Der Kommissariatsdienst der Schweizerischen Sanitätseinheit im Rahmen der MINURSO in der Westsahara

Transport und Kommunikation in der Wüste

von Oberstlt Roland Haudenschild

6. Teil

Die Distanzen zwischen der Schweiz und dem Einsatzland (rund 3000 km) und in der Westsahara (rund 700 km), hatten grossen Einfluss auf Transport und Kommunikation. Die Raumüberwindung war ein zentrales Problem der Swiss Medical Unit (SMU), welches vielfach in seiner Bedeutung unterschätzt wurde.

Transporte

Für das Einrücken und die Entlassung, Dienst- und Urlaubsreisen, benützten die Angehörigen der SMU (AdSMU) öffentliche Luftverkehrsmittel (vgl. Kasten Luftransport). Der Bund kam kostenmässig für Flüge bei Einrücken/Entlassung und Dienstreisen auf. Die Reise aus der Schweiz nach Laayoune erfolgte entweder über Marokko oder die Kanarischen Inseln, in Abhängigkeit von den Flugplänen und den angebotenen Plätzen. Der AdSMU erhielt von der Projektleitung SMU ein Flugbillett Schweiz – Laayoune einfach, für einen Linienflug. Für den Rückflug beschaffte der Kom D in Laayoune den Linienflugschein und war für die Reservation verantwortlich. Entschloss sich der AdSMU bei Entlassung zur Rückreise mit einem billigeren Charterflug, war er selber für die Reservation und Billettbeschaffung verantwortlich. Der Kom D vergütete dem AdSMU gegen Vorlage des Flugtickets die Billettosten zurück. Wurde also kein öffentliches Verkehrsmittel (Linienflug) benützt, trug der AdSMU die Verantwortung selbst.

Dienstreisen erfolgten in der Westsahara und in den angrenzenden Gebieten mit der Farner Air, nach der Schweiz im Linienflug. Für Urlaubsreisen waren die AdSMU vollständig selber verantwortlich und sie gingen zu Lasten des einzelnen. Ledige bevorzugten als Urlaubsorte die Westsahara, Marokko oder die Kanarischen Inseln, während Verheiratete oft in die Schweiz flogen, um ihre Familie zu sehen.

Als quasi SMU-eigene Transportunternehmen fungierte die Farner Air, eine schweizerische Privatfluggesellschaft. Mit dem EMD vertraglich gebunden, hatte sie die Aufgabe, die Transportbedürfnisse der SMU sicherzustellen. Ihre Aufgabe erfüllte sie mit 7 Personen (4 Piloten, 2 Mechaniker, 1 Dispatcher) und 3 Flugzeugen. Das Farner Personal, welches periodisch ausgewechselt wurde, war in die SMU integriert und die Zusammenarbeit gestaltete sich sehr eng. Für den Flugzeugunterhalt inklusive Betriebsstoffe war die Farner Air selbst verantwortlich. Die Verpflegung und Unterkunft des Farner Personals wurde durch die SMU sichergestellt; auf Dienstreisen angefallene Spesen rechneten die Fouriere mit der SMU ab.

Die Farner Air transportierte Personen und Güter nach einem zum voraus festgelegten Wochenflugplan. Angeflogen wurden regelmässig die drei Klinikstandorte, aber auch die Posten der Militärbeobachter an der Waffenstillstandslinie in der Wüste, zur sanitätsdienstlichen Betreuung

dieses militärischen UNO-Personals. Daneben fanden Versorgungsflüge nach Agadir und Las Palmas statt, um die Bedürfnisse des Kom D abzudecken. Auf den Flügen zu den Beobachtungsposten wurden auch regelmässig Lebensmittel (Frischprodukte) nachgeschoben, eine Mangelware bei den eingesetzten Militärbeobachtern. Diese Dienstleistung der SMU war sehr geschätzt bei der UNO MINURSO. Im übrigen hielten sich die Schweizer Flugzeuge für weitere Einsätze zu Gunsten der UNO bereit, die zusätzlich zum festgelegten Flugplan angefordert werden konnten. Das Farner Personal brachte eine hohe Motivation mit und die Beziehungen gestalteten sich unkonventionell und rationell.

Betriebsstoffe, Fahrzeuge

Die SMU verfügte über total 37 Fahrzeuge, davon waren 27 Personennwagen (Puch, Toyota, Pinzgauer) und 10 Lastwagen (2 mit Kran, zur Verschiebung von Containern). Die Fahrzeugflotte bildete einen Pool, wenige Fahrzeuge waren fest zugeteilt, doch war für jedes ein bestimmter AdSMU verantwortlich. Bei Fahrten ausserorts musste ein Fahrzeug mit 2 AdSMU besetzt sein, eine UNO-Vorschrift. Ausserhalb der Westsahara wurden die SMU-Fahrzeuge bei lokalen Tankstellen aufgetankt, so z.B. bei Materialtransporten von Agadir-Hafen nach Laayoune. In der Westsahara sicherte sich die UNO MINURSO durch Vertrag mit einer lokalen Ölgesellschaft ein Netz von gesamthaft 11 Tankstellen als dezentralisierte, zivile Nachschubbasis. An diesen «UNO-Tankstellen» konnten alle Kontingente, so auch die SMU, ihre Fahrzeuge gegen Abgabe von Gutscheinen betanken. Die Tankstellen rechneten über die Gesellschaft direkt mit dem UNO HQ in Laayoune ab; in

Entschuldigung

-r. Durch ein technisches Missverständnis blieben im letzten Beitrag «Unterkunft: Wie wohnt es sich in der Wüste?» zwei Kästchen weg. Für dieses Versehen möchten wir uns bei Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, und beim Verfasser, Roland Haudenschild, ganz herzlich entschuldigen.

der UNO MINURSO bestand im übrigen keine Treibstoffkontingentierung.

Feldpost

Bereits vor dem Einsatz musste die Feldpostversorgung durch den Chef Kom D mit der GD PTT geregelt werden. Eine Feldpost im eigentlichen Sinne konnte nicht verwirklicht werden, da Brief- und Paketpostsendungen aus der Schweiz für die AdSMU in der Westsahara und umgekehrt, frankiert werden mussten. Kommandosendungen der SMU aus dem Feld in die Schweiz wurden ebenfalls frankiert, die Taxen aber der Dienstkasse der SMU belastet; aus der Schweiz erreichten Dienstsendungen des EMD z.B. die SMU unfrankiert! Die schweizerischen Postsendungen wurden in Genf gesammelt und fünfmal wöchentlich in verschlossenen Postsäcken auf dem Luftweg nach Laayoune spesielliert. Schweizer Zeitungen erreichten die SMU in minimal 2 Tagen, Briefpost benötigte rund 1 Woche und war zum Teil bei ihrer Ankunft beschädigt. Der Posttransport von Laayoune in die Schweiz dauerte länger und erforderte bis zum Empfänger 1 Woche bis 10 Tage.

In der Westsahara erfolgte für die SMU die Postversorgung über das

Zivilpostamt in Laayoune; von da an war die SMU, d.h. der Kom D der Klinik Laayoune für die Verteilung innerhalb der Einheit verantwortlich. Der Transport der Feldpost SMU-intern war der Farner Air anvertraut, wurde aber ausnahmsweise auch per Fahrzeug an die verschiedenen Klinikstandorte durchgeführt. Ein Feldpostnach- und Rückschub erfolgte 1 bis 2 mal täglich, in Koordination mit dem internen Kurier.

Beliebt war die Mitgabe von Briefen durch die AdSMU an einen Urlauber, mit der Bitte, diese am Flughafen in der Schweiz, mit entsprechender Frankatur, einzuwerfen. Dadurch hoffte man die Postbeförderung nach der Heimat zu beschleunigen. Dieses Prozedere war natürlich abhängig von den Platzverhältnissen des Urlaubers auf seiner Reise in die Schweiz; meistens war das Reisegepäck sehr gut gefüllt.

Kommunikation

Darunter soll die öffentliche Datenübermittlung der SMU betrachtet werden. Die Kliniken waren mit Lokalen- und Satellitentelefonen, Telefax und Telex ausgerüstet; im Bat Stab war zusätzlich ein eigener Telex vorhanden. Erste Priorität hatte der dienstliche Verkehr in der SMU und der SMU mit der Projektleitung in der Schweiz, in zweiter Priorität durften auch die AdSMU und anderes UNO-Personal, gegen Bezahlung, die Übermittlungseinrichtungen für private Nachrichten benützen. Die AdSMU deklarierten die private Benützung der Übermittlungsgeräte (vor allem Satellitentelefon) selbst, auf vorbereiteten Gesprächslisten. Die Abrechnung der privaten Gesprächsübermittlungstaxen oblag dem Kom D, d.h. den Fourieren der Kliniken. Bei der Häufigkeit der Benützung bedeutete dies

einen nicht unerheblichen, zusätzlichen Kontroll- und Arbeitsaufwand für die Rechnungsführer. Alle 10 Tage wurden die geschuldeten Beträge mit dem Soldanspruch (Taggeld) verrechnet, wobei nicht selten einige AdSMU keinen Sold mehr erhielten und dem Fourier den ungedeckten Betrag bezahlen mussten. Lehre daraus:

Lange Satellitentelefongespräche haben einen hohen Preis. Die erwähnten Übermittlungsmittel wie Telefon, Telefax und Telex (Funk wurde nur SMU- und UNO-intern verwendet) waren von guter Qualität; oft jedoch liess ihre Verfügbarkeit zu wünschen übrig. Der atmosphärischen Störungen wegen, konnte zum Teil nur am frühen Morgen oder spät in der Nacht telefoniert werden. Die Verbindungen und die Kommunikation, unter anderem mit der Schweiz, waren

Lufttransport

Schweiz - Westsahara - Schweiz

Zürich/Genève - Casablanca (Swissair)
Casablanca - Agadir - Laayoune (Royal Air Maroc)
oder

Zürich/Genève - Madrid (Swissair)
Madrid - Las Palmas (Iberia)
Las Palmas - Laayoune (Farner Air)

Westsahara intern und angrenzende Gebiete

Farner Air

3 Flugzeuge: 1 DHC 6 Twin Otter (2-motorig)
2 Pilatus PC 6 Turbo Porter (1-motorig)

Wöchentlich bediente Destinationen von Laayoune aus:
Smara, Mehaires, Tifarity, Bir Lahlou, Tindouf; Dekhla, Mijek, Qum Dreyga, Awsard, Agwanit, Las Palmas

angesichts der relativ zeitraubenden Postbeförderung, von grosser Bedeutung, insbesondere auch für die Moral des einzelnen AdSMU. Ein gut verpfleger und logierter AdSMU, der Post erhält und jederzeit nach Hause telefonieren kann, ist ein zufriedener AdSMU. Kommunikation fördert die zwischenmenschlichen Beziehungen und diese sind in einem Auslandeinsatz, weit weg von der Heimat, entscheidend.

Würdigung und Schluss

Der zweite, Ende Juni 1994 abgeschlossene Einsatz (nach Namibia) der SMU in einer UNO-Mission ist ein weiterer Abschnitt im Kapitel der friedenserhaltenden Aktionen der Schweiz. Gegenüber Namibia waren die Rahmenbedingungen in

der Westsahara deutlich schwieriger. Die SMU, mit ihren total rund 300 eingesetzten AdSMU, hat ihren Auftrag im Rahmen der MINURSO voll erfüllt; ihre Arbeit wurde von den andern UNO-Kontingenten sehr geschätzt und anerkannt.

Für den Kom D hat sich gezeigt, dass nur Hellgrüne der Schweizer Armee mit entsprechender Funktion, sowie möglichst mit WK-Erfahrung, eingesetzt werden sollten. Mit grossem Engagement und Können haben die Hellgrünen ihre schwierige Aufgabe erfüllt; für sie war jeden Tag «Ernstfall» im Massstab 1:1. Dies bedeutete eine wertvolle Langzeiterfahrung, während Wochen, Monaten und sogar Jahren.

Die Schweiz wird auch in Zukunft in der Lage sein, der UNO unbe-

waffnete Blaumützen-Einheiten zur Verfügung zu stellen. Ein weiterer konkreter Einsatz für die SMU ist noch nicht in Sicht. Die Frage ist nur, ob der Schweizerbeitrag immer aus einer Sanitätseinheit bestehen muss. Denkbar wären auch Einsätze von Spezialeinheiten aus andern Bereichen, z.B. Logistik, Versorgung, Transporte, Genie und Übermittlung. Die Schweizer Armee und insbesondere die Logistik könnte noch einiges leisten und gleichzeitig wertvolle Erfahrungen sammeln. Hilfsmittel sind vorhanden, es gilt nur, sie rationell zu nutzen. Die verantwortlichen militärischen Entscheidungsträger sind angesprochen und gefordert. Lassen wir uns überraschen, vielleicht geht als nächstes ein Logistik/Versorgungsbataillon bzw. eine Logistik/Versorgungskompanie in den UNO-Einsatz! ■

In Kürze

Projektausschuss «Fahrzeuge der Eidgenossenschaft»

Zusammenlegung der Transport- und Unterhaltorganisationen des Bundes

Das Transportwesen des Bundes soll optimiert und realisiert werden. Das EMD, die PTT, die SBB und die Bundesverwaltung wollen zu diesem Zweck ihre Transport- sowie Fahrzeugunterhaltkapazität zusammenlegen. Zur Bearbeitung des Projekts ist eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von SBB-Generaldirektor Hans Peter Fagagnini eingesetzt worden.

jb. Die aktuelle Finanzsituation des Bundes hat die Fahrzeughalter der Eidgenossenschaft bewogen, die Lage im Transportwesen des EMD, der PTT und der SBB (ohne Schiene) sowie der allgemeinen Bundesverwaltung zu überprüfen mit dem Ziel, eine zentrale Profit-Center-Organisation zu gründen. Eine aus Vertretern dieser Bundesstel-

len zusammengesetzte Arbeitsgruppe untersucht derzeit unter dem Gesichtspunkt vorhandener Kooperationsmöglichkeiten die Bereiche Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung, Betriebsstoffwesen, Transportwesen, Versicherungswesen, strassenverkehrsamtliche Funktionen sowie Fahrausbildung. Projektleiter ist Josef

Brunner, der vom Bundesamt für Transporttruppen dafür freigestellt wurde.

Das Vorhaben zielt im einzelnen darauf ab, durch vertiefte Kooperation die Transportleistungen sowie den Fahrzeugunterhalt der verschiedenen Betriebe mit insgesamt rund 80 000 Fahrzeugen zu verbessern und die Kosten massiv zu senken. Es sollen nach Möglichkeit Synergien genutzt und Doppelprägungen aufgehoben werden. Ferner wird die Optimierung von Lagerhaltung und Einkaufsbedingungen geprüft sowie die Möglichkeiten einer gemeinsamen, abgestimmten Investitions-, Betriebs- und Unterhaltsphilosophie im Transportwesen untersucht. Vorsitzender des Projektausschusses ist SBB-Generaldirektor Hans Peter Fagagnini. Dem Ausschuss