

Swisscoy-Pioniere schaffen ihr Meisterstück

Autor(en): **Langegger, Julia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **79 (2004)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-714568>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Swisscoy-Pioniere schaffen ihr Meisterstück

80-Meter-Brücke im Kosovo in perfekter Teamarbeit demontiert

Der bauliche Höhepunkt beim Swisscoy-Einsatz des 9. Kontingents: Eine besonders grosse der zahlreichen Ersatzbrücken im Kosovo hat ihren Dienst getan und wird von Swisscoy abgebaut. Die Schweizer Pioniere arbeiten vier Wochen nonstop und schaffen die Brückenelemente zurück ins Camp Casablanca.

Als Buben müssen sie mit Lego oder mit Mecano gespielt haben, sonst würde ihnen

Wm Julia Langegger, Swisscoy Suva Reka

heute die Übersicht fehlen. Die Handwerker in der Swisscoy-Uniform stehen kurz zusammen und fachsimpeln über eine ganz und gar nicht simple Herausforderung.

Die grosse Stunde des Zugführers

Es ist die grosse Stunde des jungen Zugführers Oberleutnant Dominik von Känel. Er ist für die technischen Abläufe der Brückendemontage zuständig. Ruhig und humorvoll zugleich erklärt er dem Oberkommandierenden der KFOR-Truppen, was hier wie funktionieren muss, damit kein Schaden entsteht und die Demontage der Brücke geordnet abläuft. Über Funk gibt der deutsche Generalleutnant Holger Kammerhoff das Startsignal, zuerst in der NATO-Befehlssprache mit den Worten: «Draw back the bridge», dann auch in unserer gemeinsamen Muttersprache: «Brücke zurückziehen!» Da ruckelt der Stahlkoloss Zentimeter um Zentimeter über den Abgrund hinweg. Mit kraftvoller Unterstützung eines Pionierpanzers einer deutschen Kompanie wird die Brücke langsam über die Brückenlager an ein Ufer gezogen, damit sie dort abschnittsweise in ihre Elemente zerlegt werden kann. Das Zurückziehen dauert Minuten, Stunden gar, weil der Unterbau immer wieder leicht justiert werden muss.

Learning by doing

Für den Berner Dominik von Känel vom Swisscoy-Pionierzug ist es das erste Mal, dass er ein Brückenprojekt diesen Ausmasses leitet. Deshalb kam ein Training zur rechten Zeit, welches vor wenigen Tagen im Schweizer Camp Casablanca stattgefunden hat unter der Leitung eines Vertreters der britischen Firma, welche die Brückenelemente herstellt. Nach dem Motto: «Learning by doing», wie es von

Alles, was Rang und Namen hat bei der KFOR, war zugegen.



Känel nennt, wurden Elemente eines solchen Mabey Johnson Brückensystems übungshalber zu einer 50 Meter langen Brücke montiert und hinterher wieder auseinander geschraubt. Jetzt wollen der Oberleutnant und sein Swisscoy-Team die Brücke bei Loznica komplett zerlegen und im Brückendepot im Camp Casablanca einlagern.

Vorbereitung ist entscheidend

Bevor mit dem Abbau der vorerst 240 Tonnen schweren Brücke begonnen werden konnte, waren umfangreiche Vorbereitungsarbeiten notwendig. So wurden die Lager gelöst und die Brücke angehoben. Dafür benutzte die Swisscoy hydraulisches Werkzeug, und das deutsche Logistikbataillon schaffte extra einen 120-Tonnen-Kran heran. Das gab Raum für die Pioniere, um Rollenlager auf die Brückensockel zu montieren, auf denen die Konstruktion verschoben werden kann. Kritisch ist der Moment, wenn die Brücke den Kontakt zum Rollenlager auf der einen Talseite verliert und gleich einer gigantischen Stahlrute über dem Abgrund hängt. Um zu verhindern, dass die Brücke in den Abgrund kippt, sobald sie das eine Rollenlager verlässt, wurden die eisernen Fahrbahnplatten als Gegengewicht beim einen Brückende aufgeschichtet. Auf der anderen Brückenseite wurde eine über 30 Meter lange sogenannten Vorbaunase angeschraubt, die bewirkt, dass die zurückfahrende Konstruktion möglichst lange auf den Rollen beider Seiten aufliegt und geführt wird. Schliesslich musste ein fester ebener Platz geschaffen werden, um die zurückgeschobene, weit über 100 Meter lange Eisenkonstruktion bis zur Demonta-

ge abzustützen. Zwei Wochen dauerten diese Vorbereitungen.

Augenblick der Wahrheit

Nun ist die Brücke mit schweren Eisenketten mit den Abschlepphaken des 800 PS starken Panzers verbunden. Der tönt wie eine Diesel-Lokomotive und zieht im Standgas unwiderstehlich los.

Brücken schlagen

Loznica ist eine Ortschaft auf halber Strecke der Hauptverbindung zwischen den beiden grossen kosovarischen Städten Pristina und Peja/Pec. NATO-Bomben zerstörten 1999 die alte Strassenbrücke, um die Serben aus dem Kosovo zurückzudrängen. Nach den mehrmonatigen heftigen Angriffen aus der Luft lagen die Verkehrswege und sonstige Infrastruktur in Schutt und Asche. Auch die serbische Staatsgewalt im Kosovo war gebrochen, Anarchie drohte. Der UNO-Sicherheitsrat beauftragte die KFOR, die Kosovo Force, für Waffenruhe zu sorgen und beim Wiederaufbau mitzuhelfen. Ziel war es damals wie heute, im Kosovo einer multiethnischen Gemeinschaft wieder auf die Beine zu helfen. Die Schweiz entschloss sich, die KFOR mit einer Kompanie zu unterstützen. Die Swisscoy war geboren. Aus den NATO-Beständen wurde schweres Gerät herbeigeschafft. Dazu gehören auch die englischen Mabey Johnson Brücken aus Stahlelementen. Sie überspannen Lücken bis über 80 Meter. Genau eine dieser gigantischen Bausatzbrücken wurde vorübergehend an Stelle der zerbombten Konstruktion bei Loznica eingesetzt, fast vier Jahre lang. Nun wurde daneben eine neue Betonbrücke erstellt. Die Behelfslösung kann fachmännisch zerlegt und eingelagert werden bis zum nächsten Gebrauch. Man weiss ja nie, wann und wo wieder Notbrücken geschlagen werden müssen, um Menschen zu verbinden.



800-PS-Pionierpanzer zieht die auf Rollen gelagerte Brücke.

der aneinander gereihten Elemente, die zwischen sich immer eine kleine Randspalte aufweisen.

Swisscoy-Spezialisten richten – deutsche Pioniere ziehen

Von nun an geht das Spiel im Wechsel: Die Swisscoy-Spezialisten richten – die deutschen Pioniere ziehen. Die Brücke wird eingeholt, in ihre Segmente zerlegt und abtransportiert, bis sie wieder komplett eingelagert ist. Im Kosovo ist dann ein weiteres Stück Provisorium verschwunden. Brigadegeneral Alberto Primicerj, italienischer Kommandeur der multinationalen Brigade SüdWest, welcher dem Abbaubeginn ebenfalls zusieht, bewertet das Projekt so: «Es wird Zeit, dass die Bevölkerung und die einheimischen Firmen den Aufbau in die eigenen Hände nehmen. Dafür brauchen die Leute hier die Präsenz der KFOR-Soldaten, damit diese einen sicheren und ruhigen Rahmen bilden, in dem der Kosovo aufgebaut werden kann. Die Brücke ist ein gutes Zeichen für diese Ablösung.» Die neu erstellte Betonkonstruktion wurde zwar noch international finanziert und von Franzosen erbaut. Den Unterhalt aber werden die zivilen Behörden im Kosovo organisieren und durchführen müssen. ☒

«Ich habe schon ein komisches Gefühl, wenn ich diesen Brocken hinter mir sehe und meinen kleinen Panzer im Gegensatz dazu.» Der Fahrer hat dann aber keine Probleme, die letztendlich am Panzer hängenden 179 Tonnen wegzuziehen. Bei maximal 240 Tonnen Zugkraft sind genug Reserven gegeben. Probleme bereiten da eher der weiche Boden und der zu grobe Schotter, auf dem der Pionierpanzer fah-

ren muss. Denn trotz des Feststampfens mittels einer sogenannten Vibrationswalze gibt es ab und zu Pausen, weil ein Höhenausgleich nötig wird. Der kritische Punkt ist nun erreicht. Die Brücke verlässt das Lager auf der anderen Brückenseite und hängt frei über dem Tal. Es ist unglaublich, wie sie durchhängt, etwa 3 Meter werden es schon sein. So elastisch kann Eisen sein. Dazu kommt noch die grosse Zahl

Wasser für die Swisscoy

Schweizer Massstäbe im Kosovo

Bald geht das Jahr des Wassers zu Ende. Viel wurde geschrieben, sowohl in Tageszeitungen und Fachzeitschriften als auch im Internet. Die Artikel weisen grosse Unterschiede auf, manche beschreiben technische Details, andere machen auf die Wasserknappheit aufmerksam.

Für fast alle Schweizerinnen und Schweizer stellt das tägliche Trinkwasser eine

Autorin: Wm Julia Langegger, PIO Press and Information Officer, Swisscoy 9

Selbstverständlichkeit dar. Im Swisscoy-Camp «Casablanca» im Südwesten des Kosovo steht eine Anlage, die rund um die Uhr zirka 1000 Personen mit Wasser versorgt.

Sauberes Wasser ist nie selbstverständlich

Die dafür verantwortliche Equipe, der sog. Wasserzug, ist sowohl für die Wasseraufbereitung und Verteilung als auch für die

Aufbereitung und Entsorgung des Abwassers verantwortlich. Neun Spezialisten aus verschiedenen Berufsgattungen stehen im Einsatz – vom Sanitär und Heizungsinstal-

lateur über die Laborantin bis zum Techniker. Damit Trinkwasser zu jeder Tageszeit zur Verfügung steht, führt der Wasserzug einen 24-Std.-Betrieb mit drei Schichten



Per Camion wird die Wasseraufbereitungsanlage transportiert.