

REMOVE: Ein Armee-Einsatz im Zeichen der Flugsicherheit

Tonnenweise Altmetall gelangt ins Tal



Claude Olivier Marti, Chef Förderanlagen vom Technischen Gebäudemanagement der Logistikbasis der Armee (LBA) in Meiringen, leitet die Einsätze REMOVE.

Unter dem Titel REMOVE trägt die Schweizer Armee seit fünf Jahren zur Flugsicherheit in den Alpen bei und hat bisher 264 nicht mehr benötigte Seilbahnen und Freileitungen abgebrochen. Ein Besuch beim dritten von total vier WK im vergangenen Jahr, die dem Auftrag REMOVE gewidmet waren.

Text und Bilder:

Urs Müller, Kommunikation FST A

Noch wenige Tage zuvor wäre der Job in den Bergen allein schon wegen des Wetters ein Traum gewesen. Doch an diesem Freitag im August 2006 ist der Auftrag im Val Bedretto ein Job an der Nullgradgrenze und bei halbgefrorenem Regen. Wir besuchen bei All'Acqua TI das Team von REMOVE. Unter diesem Titel entfernt die Armee flugsicherheitsrelevante Teile von nicht mehr benötigten Transport- und Seilbahnanlagen sowie von Strom- und Telefonleitungen

(militärische und zivile). Die Projektleitung obliegt der Rettungsflugwacht, Macher vor Ort sind Claude Olivier Marti, Chef Förderanlagen vom Technischen Gebäudemanagement der Logistikbasis der Armee (LBA) in Meiringen – und natürlich die Truppe. In dieser Woche steht der Rückbau einer Personen- und Materialbahn im Val d'Olgia auf dem Programm. Zehn AdA sind unter der Leitung der Seilbahnspezialisten Arthur Venzin, Luftwaffe, und Diego Dotta, Infra-Center Andermatt, auf dem Berg bei der Arbeit.

Zur Transportfähigkeit zerkleinern

Mit dem «General-Guisan-Bähnli», wie der Übername des geschichtsträchtigen Viererschlittens am Seil heisst, geht es bis zur Mittelstation. Von hier aus müsste heute selbst ein General zu Fuss gehen, denn bergwärts gähnt in der Seilbahnstation nur noch ein grosses Loch. Das Detachment hat ganze Arbeit geleistet, ist auf

die zwölf Meter hohen Masten geklettert, hat Trag- und Zugseile heruntergenommen und die schweren Stützen «uf de Puggel grüehrt», wie es Marti im Haslitaler Dialekt formuliert. Mit Schweissbrenner und benzinbetriebener Trennscheibe werden die Stahlseile und tonnen schweren Stützen soweit verkleinert, dass eine Alouette 3 oder ein Super Puma der Armee die Überbleibsel ins Tal fliegen kann. Nur die Betonsockel lassen den Landschaftsbetrachter noch erahnen, dass einen hier früher eine Seilbahn bequem über eine Luftlinie von 2,5 Kilometern befördert hat. Am Schluss auch noch diese Sockel zu entfernen, ist Sache des Eigentümers.

Zerteilen und abtransportieren

Heute fällt der letzte von insgesamt sieben Masten. Sdt Christian Graber (32) aus Hasliberg hat den schweren Hi-Trac, eine motorbetriebene Seilzugmaschine, angehängt und bringt das Stahlgerippe in Schräglage, bis es von alleine

kippt. «Am Anfang von REMOVE», so erzählt Claude Marti, «mussten wir fast mit blossen Händen ans Werk. Inzwischen ist die technische Ausrüstung sehr gut.» Das Sprinter-Fahrzeug im Tal ist soweit bestückt, dass es als Einsatzfahrzeug REMOVE bezeichnet werden kann.

Ob Leventina, Zentralschweiz oder Alpstein: REMOVE hat in der ganzen Schweiz bisher 264 Flughindernisse zum Verschwinden gebracht; allein 69 waren es im letzten Jahr. Die Rettungsflogwacht, die Flugsicherung Skyguide sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt arbeiten für REMOVE mit dem Militär zusammen, und auch private Helikopterunternehmen machen mit. «REMOVE ist Teamwork», sagt Marti denn auch. Nutzniesser sind neben den Anlagenbesitzern, die einen kostenlosen Abbruch erhalten, auch die Helipiloten und Gleitschirmflieger, die ein geringeres Kollisionsrisiko haben. Und natürlich die Berggängerinnen und Berggänger, die sich eines intakten Landschaftsbildes erfreuen können. Sehr gefragt ist die Dienstleistung im Tessin, wie Marti erklärt. Denn hier ist für Seilbahnen jährlich eine Gebühr fällig und die Eigentümer haben somit alles Interesse, dass eine nicht mehr benötigte Anlage abgebrochen wird.

Eine Arbeit mit Risiko

Die richtige Truppe für REMOVE findet Claude Olivier Marti aus einer Liste von inzwischen etwa 200 AdA. Gefragt sind vor allem Handwerker, welche die Arbeit in den Bergen gewöhnt sind. Marti ist dankbar für die Unterstützung durch das Kompetenzzentrum SWISSINT in Stans, welches die truppenbuchhalterischen Aufgaben von der Dienstage meldung bis zur Soldauszahlung übernimmt: «Auch so gibt die Organisation der WK für mich noch genug zu tun.»

Ganz ungefährlich ist die Arbeit nicht, wie die Mannschaft vor Ort bestätigt. Die dicken Stahlseile zu kappen, die unter beachtlicher mechanischer Spannung stehen, ist ebenso mit Risiko verbunden, wie im steilen Gelände eine tonnen-

schwere Stütze oder einen Mast zu Fall zu bringen. «Man muss die Gefahrenzonen richtig einschätzen können», sagt Sdt Heinz Zenger (27) aus Innertkirchen. Teamarbeit sei für den Einsatz REMOVE ebenso wichtig wie handwerkliches Geschick.

«Hier läuft etwas», sagt Wm Urs Von Bergen (28), ebenfalls aus Innertkirchen. Er möchte den REMOVE-Einsatz nicht mit einem ordentlichen WK als Fahrer bei der Flugplatz-Logistik tauschen. Nicht zuletzt wegen der Kameradschaft, die im Detachement dank der selbstständigen Mission sehr ausgeprägt sei.

Arbeit stark wetterabhängig

Das Detachement hat in der St. Giacomo-Hütte Quartier bezogen. Dort steht an diesem Mittag Sdt David Sigrist (30) aus Sarnen am Holzherd und kocht für die Mannschaft Spaghetti. Sigrist ist nicht etwa gelernter Koch, sondern Mechaniker. Ihn hat die Botschaftsbewachung, die er im letzten WK als unbefriedigend erlebte, zu REMOVE geführt: «Hier kann ich etwas Sinnvolles machen.» Die Abgeschiedenheit stört ihn nicht. Nur geflogen wäre die Truppe gerne einmal – doch dies war wegen des schlechten Wetters bisher nicht möglich.

Auf dem Rückmarsch lobt Claude Olivier Marti die Arbeit des Detachements: «Die Manne heiget geschafft!» Es sei nicht immer einfach, den Zeitplan einzuhalten. Innerhalb einer WK-Dauer müssten sämtliche Arbeiten abgeschlossen sein, denn für nachträgliche Arbeiten fehle das Personal. Gerade bei schlechtem Wetter könne es manchmal eng werden.

Im Jahr 2007 sind drei REMOVE-WK vorgesehen. 57 Anlagen, vor allem in der Zentralschweiz, sind für den Abbruch vorgemerkt. ■



Mit einem Hi-Trac bringt Sdt Christian Graber den tonnenschweren Mast zu Fall.



Einzelteile der ehemaligen Seilbahn im Val d'Ogia liegen bei der Mittelstation zum Abtransport bereit.



Arthur Venzin, Seilbahnspezialist der Luftwaffe, geht mit der benzinbetriebenen Trennscheibe zu Werk: Ziel sind lufttransportfähige Teile.