



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Vorwort des Kommandanten

Der vorliegende erste Newsletter des PiB2 stellt den Beginn einer periodischen Information hinsichtlich der Aktivitäten der... [>>> mehr](#)



## Helikopterbergung am Achensee

Am Dienstag den 5. April 2011 wurde das Pionierbataillon 2 am späten...

[>>> mehr](#)



## Gerätezuglauf im PiB2

Die Aufstellung der PiKp(gebbwgl) brachte neben der Spezialisierung...

[>>> mehr](#)



## Brückenbau Unterlaussa

Die teKp errichtete in der 16. und 17. KW zwei D-Brücken in ... [>>> mehr](#)



## Die Offiziere des PiB2 beweisen

„Gebirgsbeweglichkeit“

Am 28. April 2011 bestiegen die ...

[>>> mehr](#)





# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Vorwort des Kommandanten

Geschätzte Leser

Der vorliegende erste Newsletter des PiB2 stellt den Beginn einer periodischen Information hinsichtlich der Aktivitäten der Salzburger Pioniere im Rahmen von Ausbildung, Katastrophenhilfe, Unterstützungsleistungen und sonstigen Einsätzen dar. Es ist eine vierteljährliche Information geplant und es wurde bewusst das Medium des Mail-Versandes gewählt, um keine Kosten für Druck und Versand zu verursachen.

Die Salzburger Pioniere als Teil der 6. Jägerbrigade sehen den bevorstehenden notwendigen „Profilschärfungen“ mit österreichischer Gelassenheit entgegen. Es ist wichtig, den bisher eingeschlagenen Weg erfolgreich fortzusetzen und notwendige Korrekturen in Hinblick auf eine optimierte und zeitgemäße Auftragserfüllung zu sehen.

Neben den vier Einrückungsterminen steht auch das Jahr 2011 im Zeichen umfangreicher Arbeitsaufträge, man kann sagen, dass die Auftragsbücher des PiB2 gut gefüllt sind. Zusätzlich zu den zu erfüllenden vielfältigen pioniertechnischen Aufträgen hat und hatte das PiB2 Kräfte für den Assistenzeinsatz zu stellen. Der – hoffentlich – letzte Turnus beginnt am 12. Mai und endet am 30. Juni 2011.

Die Bergung des verunglückten Polizeihubschraubers in der 14. Kalenderwoche war eine besondere Herausforderung, welche die Salzburger Pioniere zu bewältigen hatten. Ein ausführlicher Bericht folgt im Rahmen dieser Ausgabe.

Die Salzburger Pioniere, welche als einziger Verband in der Lage sind, Pionierunterstützung auch im Hochgebirge zu gewährleisten, wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.



ObstdG Mag. Wolfgang Spalj,  
Kdt PiB2

Pioniere wie immer!

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Bergung eines Polzeihubschraubers aus dem Achensee

Assistenzeinsatz der Salzburger Pioniere

Am Dienstag den 5. April wurde das Pionierbataillon 2 am späten Vormittag zur Erkundung eines Assistenzeinsatzes für das Innenministerium im Verantwortungsbereich des Militärkommandos Tirol alarmiert. Der Auftrag lautete: „Unterstützung bei der Bergung eines Polzeihubschrauberwracks, Typ EC 135, das im Achensee in einer Tiefe von 104 Metern liegt“. Noch am selben Tag wurden die Erkundung und notwendige Absprachen durchgeführt. Das Ergebnis war die Errichtung einer Sonderfähre aus Alu-Gerät, auf der die Zugwinde des Seilbahnzuges als Bergewinde montiert werden sollte.

Die Pionierbaukompanie wurde mit der Durchführung der Assistenzleistung beauftragt und durch weitere Teile des Bataillons wie dem Seilbahnzug oder

den Pioniertauchern verstärkt. Am 6. April in der Früh begannen wir mit den Vorbereitungen für den Assistenzeinsatz am Achensee. Die bis dato nur am leichten Pioniergerät ausgebildeten Grundwehrdiener des Einrückungstermins Jänner 2011 erhielten dazu noch einen 1-Tages-Crash-Kurs am Gerät im Trockenen.



Als Arbeitsplattform diente das Gerät einer 25 Tonnen Fähre

Am Donnerstag dem 7. April verlegten alle Teile in den Einsatzraum Achensee nach Tirol, wo bereits die Einsatzleitung des Militärkommandos Tirol auf die Pionierbaukompanie wartete. Direkt vor Ort wurde mit der Errichtung des Arbeits- und Lagerplatzes begonnen. Parallel dazu wurden die Schubboote

vom Typ M80 und die Pontons ins Wasser des 6° Celsius kalten Achensee gehoben. Die Errichtung der Sonderfähre inklusive der Verankerung der Seilwinde auf der Föhrendecke war am späten Nachmittag beendet. Diese schwimmende Arbeitsplattform hatte nun bei 14 Tonnen Eigengewicht eine Tragkraft von 25 Tonnen und wurde unmittelbar nach Fertigstellung erstmals am Wasser gefahren.

Am 8. April wurden mit der Fähre weitere Fahrten am Achensee durchgeführt. Dies diente einerseits zur Einschulung der Mannschaften in ihren Tätigkeiten und andererseits zur Feststellung der Strömungs- und Windverhältnisse sowie deren Auswirkungen auf das Verhalten der Fähre. Parallel dazu wurden die Verankerungen und die Abspannungen der Fähre vorbereitet. Voraussetzung für einen erfolgreichen Bergeversuch war die Einhaltung der Vorgaben des zivilen Wrackbergeunternehmens, die besagten, dass die Fähre mit einer Genauigkeit von maximal einem Meter Abweichung im Durchmesser für etwa 4 Stunden ohne



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Antrieb über dem Wrack still liegen musste. Für die Abspannungen wurden 11 Millimeter starke Stahlseile verwendet, an denen alle 25 Meter ein Auftriebskörper befestigt wurde. Die Auftriebskörper dienten einerseits der Markierung des Hindernisses am Wasser und andererseits dazu, die Stahlseile nicht auf Grund absinken zu lassen.



Fährenbesatzung beim Umhängen des Wracks

An diesem Tag erhielten wir noch Besuch von der Frau Bundesminister für Inneres, die sich persönlich vom Fortgang der Arbeiten überzeugte.

Der 9. April begann für die Salzburger Pioniere bereits um 0600 Uhr, allerdings dauerte es bis zum späten Vormittag, bis das Wrack des Hubschraubers durch die

Firma wieder gefunden worden war und mit den Bergarbeiten begonnen werden konnte. Aufgrund des starken Windes und dem hohen Wellengang wurde mittels Taucher eine Boje unmittelbar am Wrack befestigt, an dessen Leine die Bergetrosse punktgenau in die Tiefe gleiten sollte. Dazu musste die Fähre nun über 4 Stunden ruhig vor Ort gehalten werden. Erst der zweite Tauchgang war erfolgreich, weshalb die Zeit zur Ausbringung der Verankerung der Fähre zu kurz wurde. Das Ausbringen bei Nacht war aus sicherheitstechnischen Gründen und der großen Entfernungen nicht möglich. Es wurde daher beschlossen die Bergung am Sonntag, den 10. April vorzunehmen. Bereits um 0630 Uhr begannen bei Windstille und spiegelglattem See die Arbeiten zur Verankerung der Fähre am West- und Ostufer des Achensees. Dies konnte bis 0900 Uhr mit der Genauigkeit einer „Nullabweichung“ von den vorgegebenen Koordinaten sowie der Zielboje abgeschlossen werden. Nun wurde von der Seilwinde die Bergetrosse abgelassen. Durch die Genauigkeit bei

den Vorarbeiten der Salzburger Pioniere sowie der Unterstützung dieses Vorganges durch Pionierttaucher gelang dies beim ersten Versuch. Danach stiegen die Arbeitstaucher einer deutschen Tauchfirma ab, um die Bergeschlaufe durch das Wrack zu ziehen und das zweite Ende in einem Haken an der Bergetrosse zu befestigen. Auch dies gelang beim ersten Mal, sodass bereits unmittelbar danach mit dem Heben des Wracks begonnen werden konnte. Das Wrack löste sich ohne Probleme vom Grund des Sees. Zuerst stiegen nun die Taucher wieder auf, anschließend wurden die Reste des Hubschraubers langsam und kontinuierlich nach oben gezogen. Mit dem bis knapp unter die Wasseroberfläche gehobenen Wrack wurde nun die Fähre zum Seeufer manövriert.

Dort angekommen wurde die Fähre erneut am West- und Ostufer festgemacht. Anschließend hängten die Taucher der Sondereinheit Cobra das Wrack auf den Kran einer zivilen Firma um. Im Anschluss wurde die



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Fährendecke geöffnet und die Sonderfähre mittels Greifzügen Richtung Süden soweit ausgeschwommen, dass der Kran das Wrack aus dem Wasser heben konnte. Absolute Stille – nur der Motor des Kranes war zu hören – herrschte in der Abenddämmerung, als das Wrack langsam aber sicher aus dem Wasser herauskam. Das Wrack war um 1945 Uhr erfolgreich geborgen und am Ufer zur Erstuntersuchung durch die Flugunfallkommission abgelegt. Der Tag ging für die Pionierkräfte um 2115 Uhr erfolgreich zu Ende.



Das Wrack des Polizeihubschraubers wird aus dem See geborgen

Am Montag dem 11. April wurde die Fähre wieder abgebaut, das gesamte Gerät verladen und die Rückverlegung in die Heimatgarnison angetreten.

Der Einsatz konnte unfallfrei und auftragsgemäß beendet werden. Der gesamte Einsatz stand unter stetigem großem medialem Interesse und wurde durch alle Beteiligten in guter Zusammenarbeit und Einvernehmen gelöst. Die Aufgaben der Salzburger Pioniere waren nicht einfach, wurden jedoch getreu dem Motto des Pionierbataillons 2 „INNOVATIV – PROFESSIONELL – EFFIZIENT“ perfekt gelöst und von allen Seiten mit Lob bedacht.

Hptm Mag (FH) Lindner Heinrich,  
Kdt PiBauKp (KPE) / PiB2

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Gerätezauf im PiB2

Die Einnahme des neuen OrgPlan PiB2 mit Dezember 2009 hat am Geräte- und Heeresfahrzeugsektor wesentliche Änderung in den Pionier Einheiten und Teileinheiten nach sich gezogen.

Die damit verbundene Spezialisierung hat zu einem massiven und noch andauernden Gerätezauf geführt.

## PiKp (gebbwgl)

Die Aufstellung der PiKp(gebbwgl) brachte neben der Spezialisierung auf die Gebirgsbeweglichkeit der PiKp auch die Aufstellung des sPiMaschZg sowie des Seilbahnzuges mit sich. Im Bereich der Seilbahn kommt es laufend zu Verbesserungen des Gerätes.

## PiBauKp

In der PiBauKp (KIOP/KPE) kam es aufgrund des hohen Spezialisierungsgrades zu einem besonders starken Gerätezauf.



Kompaktlader



Manitou Kompaktlader



Stromaggregat



Aufstellen einer Stütze der Seilbahn



Frontmuldenkipper



Minibagger (JCB)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Brückenbau Unterlaussa durch die teKp

Die teKp errichtete in der 16. und 17. KW zwei D-Brücken in Unterlaussa in der Gemeinde Weyer in Oberösterreich. Aufgrund der kurzfristigen Einteilung zum 27. Turnus AssE/SchE musste die Bauzeit von der 18. und 19. KW in die Osterwoche vorverlegt werden, was nicht nur bei der Brückenmeisterei zu zeitlichen Problemen führte. Trotz des unvorhergesehenen Einsatzes am Achensee (Hubschrauberbergung BMI) konnten in der 15. KW federführend durch die PiBauKp sämtliche Brückenteile zu den Baustellen verbracht werden.

Bei der ersten Brücke handelte es sich um eine zwölf Felder D-Brücke E2-e, welche innerhalb von drei Tagen in der 16. KW errichtet wurde. Der Bau erfolgte auf Rollenkästen, wobei durch den Einsatz einer Zwischenunterstützung auf die Anbringung zusätzlicher Felder verzichtet werden konnte. Die Zwischenunterstützung bestand aus zwei

Hünnebeck H30-Stützen, welche mittels einer aus D-Brückengerät angefertigten Kappschwelle verbunden wurden, da die im Bundesheer eingeführte Kappschwelle für eine zweiwandige Bauform nicht ausreichend dimensioniert ist. Eine weitere Besonderheit war, dass der jenseitige Landanschluss bereits fertig ausgeformt (betoniert) war, und uns dieser nur wenige Zentimeter Spielraum ließ. Aufgrund guter Vermessung und Einrichtung der Brücke musste diese schließlich nur um 3cm seitlich verschoben werden.



Die D-Brücke wird vorgeschoben

Die kurze Bauzeit war auf die hohe Motivation vor dem Osterwochenende und auf die technische Unterstützung

durch einen zentral am Fahrzeug aufgebauten Ladekran des Landes OÖ zurückzuführen. Dieser zeichnete sich vor allem durch seine hohe Präzision und eine Fernsteuerung aus.

Die zweite Brücke sollte gemäß Befehl MilKdoOÖ acht Felder aufweisen, wobei das Nachmessen der bereits ausgeformten Landanschlüsse eine Stützweite von lediglich 7 Feldern ergab. So wurden die sieben Felder in der Bauform E1v-e in der 17. KW in zwei Tagen errichtet und das übriggebliebene Feld zurück nach Hörsching verbracht.

Besonderheit bei dieser Brücke war das Einheben am 28. April 2011 mittels eines zivilen 200mt Kranes.

Als zusätzliche Unterstützung wurde seitens des Landes OÖ ein Kompressor zur Verfügung gestellt, welcher als Zweitgerät zum einzig zurzeit verfügbaren Kompressor des PiB2 Verwendung fand.

Die Unterbringung erfolgte in einem Gasthaus neben der ersten Brückenbaustelle sowie in der Volksschule Unterlaussa. Die Verpflegung wurde mittels



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Unternehmerkost vom Altersheim Weyer bezogen.



Mit einem zivilen 200mt Kran wird die Brücke angehoben

Nach Fertigstellung der Brücken wurde durch MilKur Dipl.-Ing. Mag. Rupertsberger eine Feldmesse mit Brückensegnung durchgeführt.

Lt Mag (FH) Simon Weissenbrunner,  
Kdt KMABwZg / PiB2 u. stvBrO

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Die Offiziere des PiB2 beweisen „Gebirgsbeweglichkeit“

Am 28. April 2011 bestiegen die Offiziere des PiB2 unter dem Kommando des BKdt ObstdG Mag. SPALJ den Drachenwand Klettersteig im Raum Mondsee.



Eine kurze Rast mit Blick auf den Mondsee

Die Ziele dieser Kaderfortbildung für Offiziere waren die Erhöhung der körperlichen Leistungsfähigkeit und der Gebirgsbeweglichkeit sowie die Kameradschaftspflege. Der Klettersteig hat eine Länge von 560 m und eine Höhendifferenz von 400 m.

Weiters weist er einen Schwierigkeitsgrad von 60% B, 40% C und in einigen Passagen bis D auf.

Eine besondere Herausforderung für alle Teilnehmer stellte nicht nur das Klettern an sich sondern auch das Überwinden einer vier Meter langen Hängebrücke in ca. 400 m über Grund dar.



Die Hängebrücke in 400m Höhe musste überwunden werden

Nach einer Marschzeit von gesamt vier Stunden erreichten alle Offiziere verletzungsfrei wieder den Ausgangspunkt der Tour und jeder konnte beim Blick zurück auf die bewältigte Drachenwand stolz auf seine Leistung sein.



v.l.n.r.: Mjr Kain, Hptm Dax, ObstdG Spalj

Bei einem kurzen gemeinsamen Beisammensitzen am Mondsee wurden noch die persönlichen Erfahrungen ausgetauscht und der Elektrolythaushalt aufgefüllt.

Berg Heil und Pioniere wie immer

Hptm Peter Kirchmaier, S3 PiB2

[<< zurück](#)