



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Vorwort des Kommandanten

Zu Beginn unserer zweiten Ausgabe...

[>> mehr](#)



## Übung LOGHEAT

Die Übung „Logheat 2011“ stellte die...

[>> mehr](#)



## Brückenbau Stuhlfelden und Scheffau

Kaum war der Brückenschlag der...

[>> mehr](#)



## Katastropheneinsatz: Gemeinde Ebnet

Am 10. Mai 2011 stürzte die Brücke...

[>> mehr](#)



## Reduktionsgatter im Lechtal

Durch das Amt der Tiroler ...

[>> mehr](#)



## Kaderfortbildung Behelfsbrückenbau

Im Zeitraum zwischen dem 2. Mai...

[>> mehr](#)



## Airpower 11

Nach 2 Jahren wurde heuer in Zeltweg...

[>> mehr](#)



## PiB2 hat einen Weltmeister

Nicht nur bei den Pioniereinsätzen...

[>> mehr](#)

[www.bundesheer.at](http://www.bundesheer.at)



**SCHUTZ  
& HILFE**

Der Gebirgspionier, Newsletter der Salzburger Pioniere, Ausgabe 2/11

[Impressum](#) Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Kommando PiB2, BMLVS, Schwarzenbergkaserne, 5071 Wals, email: [pib2@bmlvs.gv.at](mailto:pib2@bmlvs.gv.at)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Vorwort des Kommandanten

Geschätzte Leser

Zu Beginn unserer zweiten Ausgabe des Gebirgspioniers möchte ich mich für die zahlreichen, durchwegs sehr positiven Rückmeldungen zu unserer Initiative bedanken. Sie bestärken uns in unserem Weg und sind Motivation, auch weiterhin über die vielfältigen Aufgaben der Salzburger Pioniere zu informieren.

Die Arbeiten an der Pionierstruktur 2015 wurden unter Einbindung aller PiB und der relevanten Dienststellen des BMLVS weiter voran getrieben. Das PiB2 hatte die Möglichkeit, einen Workshop dieser Arbeitsgruppe zu hosten.

Des Weiteren war das Bataillon die letzten Monate über das gesamte Bundesgebiet eingesetzt - eine Kp im AssE/SchE, eine Kp eingebunden in der Übung Logheat11, Teile am TÜPI Hochfilzen sowie am TÜPI Lizum und eine weitere Kp im Katastropheneinsatz in Vorarlberg.

Somit boten die letzten drei Monate für die Salzburger Pioniere einige

Herausforderungen, von denen wir sie in dieser Ausgabe informieren wollen. Die Planung und Errichtung der D-Brücke über die Rappenlochschlucht bei Dornbirn war eine ganz besondere pioniertechnische Leistung. Die erfolgreiche Durchführung dieser Aufgabe beweist einmal mehr die Leistungsfähigkeit der Salzburger Pioniere und die Notwendigkeit einer „gebirgsbeweglichen“ Pionierkompanie. Ein Wildtierzaun in der vorgegebenen Länge von über 3,5km im Hochgebirge stellte dies nochmals verstärkt unter Beweis.

Im Rahmen der Verbesserung der Infrastruktur im Pionierbataillon gibt es derzeit Licht und Schatten eng nebeneinander. Die Renovierungsarbeiten des geplanten Bürogebäudes Obj. 64 schreiten voran und die Fertigstellung und Übergabe ist mit Ende Oktober 2011 geplant. Anders verhält es sich leider beim für die Unterkunft vorgesehenen Gebäude Obj.58. Auch persönliche Anstrengungen meinerseits konnten bis dato leider kein befriedigendes Ergebnis erzielen, sodass

die Rekruten der Stabskompanie nach wie vor im 48-Mann Schlafsaal wohnen müssen. Dies ist auch deswegen für das Bataillon unangenehm, weil seitens des Landes Salzburg finanzielle Mittel für die Renovierung bereit gestellt worden sind und die Repräsentanten des Landes sich laufend über den Fortschritt erkundigen. Aber ich bin guter Dinge, dass im Laufe des Jahres mit den Arbeiten begonnen wird.

Ich wünsche ihnen viel Vergnügen beim Studieren der zweiten Ausgabe des Gebirgspioniers!

ObstdG Mag. Wolfgang Spalj,  
Kdt PiB2

Pioniere wie immer!

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



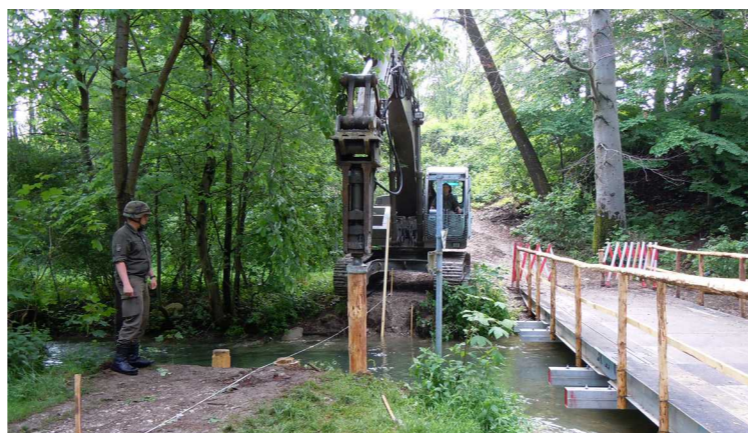
## Kaderfortbildung Behelfsbrückenbau

Im Zeitraum zwischen dem 2. Mai und dem 10. Juni 2011 nützte die Panzerpionierkompanie die ausbildungsfreie Zeit, um die bereits sanierungsbedürftige Mühlbachbrücke am GÜPI Saalachau im Rahmen einer Kaderfortbildung zu erneuern. Dabei übernahmen immer wieder andere Kadernsoldaten, die eben jeweils verfügbar waren, das Kommando über ihre Kameraden und leiteten als Kommandanten die verschiedenen Bauabschnitte im Zuge dieser Neuerrichtung.



Mit dem PiPz wurden die I-Träger aus- und wieder eingehoben

Nach den Planungs- und organisatorischen Maßnahmen wurden durch StWm Schoßleithner die Landschwellen für den Bau einer Alu-Grabenbrücke in der Bauform 2F2 vermessen und unter Zuhilfenahme eines PiPz eingehoben.



Das Rammen der Piloten erfolgte mit dem „Samsung“

Die Alu-Grabenbrücke selbst wurde unter dem Kommando von Wm Steinkogler mit dem Kaderpersonal der PzPiKp aufgebaut. Sie diente als Ersatzbrücke für die Dauer der Bauphase der zu erneuernden Behelfsbrücke. Schwierigkeiten aufgrund fehlender Manpower wurden durch den Einsatz von schweren Pioniermaschinen kompensiert. Die Fertigstellung dieser Ersatzbrücke übernahm Wm Gamsjäger.



Vorab wurden die neuen Piloten geschöpft

Unter ihrem Kommando wurden die Geländersteher bei den Hauptträgern montiert. Den Handlauf bildete Rundholz im Durchmesser von ca. 10cm. Erst nach Fertigstellung der Ersatzbrücke erfolgte das Abtragen der alten Mühlbachbrücke. Die drei I-Träger und die sechs Piloten, welche als Landanschluss gedient hatten, wurden mit einem PiPz entfernt. Die I-Träger wurden in die Kaserne verbracht, dort abgeschliffen und neu gestrichen, da sie für eine Wiederverwendung vorgesehen waren. In der Zwischenzeit wurden bei den neuen Piloten die Pilotenschuhe montiert. Für die jüngsten Kaderngehörigen erwies sich diese



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Arbeit als Herausforderung, da sie kaum Erfahrung im Umgang mit der K-Säge hatten. Doch durch die erfahrenen Gruppenkommandanten konnte auch dieser Teil des Brückenbaus schnell und genau bewältigt werden.



Die Geländersteher der neuen Brücke werden montiert

Am 13. Mai wurden unter dem Kommando von OStv Pichler und unter Einbeziehung eines Kettenbaggers SAMSUNG die sechs Piloten mit einer Länge von 4m erfolgreich in das Ufer gerammt.

In der Folgewoche führte StWm Schoßleithner mit seinen Kameraden die Holzarbeiten in der Kaserne durch. Unterstützt wurden sie durch die HLogZ Salzburg, die die Tischlerei zur

Verfügung stellte. In der Zwischenzeit wurden die Piloten abgelängt sowie die Kappschwellen und die I-Träger mit dem PiPz eingehoben.



Eine der letzten Arbeiten bildete die Anbringung des Handlaufs

In der 23.KW schließlich wurde die Brücke eingedeckt und ohne größere Probleme fertig gestellt. Abschließend wurde die Alu-Grabenbrücke wieder abgebaut und das Gerät rückbereitet.

Letztendlich bildete diese Form der Kaderfortbildung eine sehr interessante Erfahrung und Ausbildung vor allem für die jüngsten Kaderangehörigen, da es für sie größtenteils Neuland darstellte und somit eine wertvolle Bereicherung war. Es konnten nicht nur Bereiche des Pionierwesens verbessert, sondern auch

die Kameradschaft innerhalb der Panzerpionierkompanie intensiviert werden.



Die fertig gestellte Behelfsbrücke über dem Mühlbach

Die Panzerpioniere des PiB2

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Übung LOGHEAT 2011

Die Übung „Logheat 2011“ stellte die größte Übung des Österreichischen Bundesheeres im Jahr 2011 dar und fand unter der Federführung der 3. Panzergrenadierbrigade in Ober- und Niederösterreich statt. Der Übungsname „LOGHEAT“ steht dabei für „Logistic High Readiness European Action Team“. Im Rahmen dieser Großübung wurde die PiBauKp (KPE Teile aus Salzburg und Melk) zur Unterstützung der Infrastrukturmaßnahmen vom 16. Mai bis zum 17. Juni 2011 am Fliegerhorst Vogler in Linz / Hörsching eingesetzt.

Die Übungsleitung oblag dem PzStbB3, beübt wurden vor allem die österreichischen Teile des Beitrages zur EU Battlegroup 2012-2. Die Nachschub & Transport-, Jäger-, Stabs-, Aufklärungs- und eben Pionierelemente wurden während der Übungsdauer zum „Combat Service Support Battalion“ (CSSBN) zusammengeschlossen. Der Auftrag der PiBauKp im Rahmen dieser Übung war es, ein Feldlager für ca. 300 Übungsteilnehmer in der Kaserne in

Hörsching zu errichten, zu betreiben und wieder abzubauen.

Bereits eine Woche vor allen anderen Teilen verlegte die Kompanie nach einer intensiven Vorplanung am 16. Mai 2011 mit sämtlichen Teilen aus Salzburg und Melk nach Hörsching.



Eine Luftaufnahme des fertigen Feldlagers

Der Auftrag, ein Lager zu errichten, umfasst ein sehr weit gestreutes Aufgabengebiet:

- Vorbereitung des Untergrundes zum Errichten der Zelte
- Schneiden des Grasbewuchses oder Niederwalzen mit der BOMAG-Walze
- Verlegung von Faltstraßen

- Einweisung aller beteiligten Kommandanten in die Baustelle
- Herstellung der Baustellenordnung
- Ausgabe und Errichtung der Drash Zelte und der M85 Zelte inklusive der Klimageräte
- Anlieferung und Aufstellung der Stromaggregate, Errichtung des Stromnetzes
- Anlieferung und Aufstellung des Sanitärbereiches, bestehend aus Stahlträgern für den Unterbau, Untersetztanks und Sanitärcontainer
- Errichtung des Speisesaals aus Containern inklusive des notwendigen Unterbaues
- Sicherstellung der Wasser- und Stromversorgung für das ges. Camp
- Sicherstellung der Beleuchtung sowie der Erdung der Zelte
- Einrichtung der Gefechtsstände und des Verpflegsbereiches bzw. entsprechende Unterstützung,...

Diese Arbeiten wurden bis Donnerstag abgeschlossen, sodass am Freitag nur noch diverse Feinabstimmungen und Nachbesserungen notwendig waren.



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Unterstützt wurden diese Arbeiten durch Verwendung der entsprechenden schweren Pioniermaschinen (BOMAG Walze, Radlader JCB 436, MANITOU Teelader, Mobilkran LIEBHERR).



Mit dem Faltstraßengerät wurden notwendige Zufahrten und Verbindungswege geschaffen

Die nächsten drei Wochen sorgte ein 24 Mann starkes Feldlagerbetriebselement bei teils enormer Hitze, aber auch während strömendem Regen, für einen reibungslosen Ablauf des Lebens im Camp „Mike“. Täglich mussten etwa die Untersetz tanks des Sanitärbereiches entleert, die Strom- und Wasserversorgung sichergestellt und etwaige Schäden repariert werden. Interessant war in diesem

Zusammenhang auch die Zusammenarbeit mit der ABC-Abwehrkompanie, die für die Wasseraufbereitung zuständig war. Weiters war durch die Übungsleitung nachts eine ständige Bereitschaft angeordnet, um etwaige Probleme sofort lösen zu können. Parallel dazu wurde bereits der Abbau des Camps geplant.



5500 m Kabel wurden zur Stromversorgung im Camp verlegt

Mit taktischem Übungsende am 4. Juni 2011 konnte mit dem Abbau begonnen werden. Der Kommandant des PzStbB3 Oberstleutnant Lippert bedankte sich am Freitag bei einer abschließenden Flaggenparade bei allen Übungsteilnehmern und erklärte die LOGHEAT 2011 für beendet.

Für die PiBauKp bedeutete das Übungsende allerdings nicht das Ende aller Arbeiten, sondern nur den Beginn bzw. in diesem Fall die Fortsetzung der Abbauarbeiten, die in der Folgewoche abgeschlossen werden konnten. Abschließend noch einige technische Daten zu den Leistungen der Pionierbaukompanie für die Übung LOGHEAT 11. Es wurden gesamt 47 Drash Zelte sowie 36 M85-Zelte errichtet und acht Container für einen Speisesaal sowie neun Sanitärcontainer mit Verbindungswegen aus Faltstraßengerät auf einer Gesamtfläche von mehr als 7000 m<sup>2</sup> verbaut. Mit den sechs Großstromaggregaten wurde in 179 Betriebsstunden mit mehr als 5500 Meter Kabel das Camp mit Energie versorgt und dabei Leistungsspitzen von 145 KW erreicht. Während der Übung wurden 200 m<sup>3</sup> Reinwasser verbraucht und 235 m<sup>3</sup> Fäkalien entsorgt.

Olt Mag. (FH) Jürgen Gruber  
stvKdt PiBauKp (KPE) / PiB2

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Katastropheneinsatz in der Gemeinde Ebnit in Vorarlberg

Am 10. Mai 2011 stürzte die Brücke über die Rappenlochschlucht im Gemeindegebiet Ebnit in der Nähe von Dornbirn in Vorarlberg aufgrund eines klimabedingten Felsabbruches ein. Die im Jahr 1951 errichtete Bogenbrücke war wesentlicher Bestandteil der einzigen in die Gemeinde Ebnit führenden Bergstraße und wurde neben den Ebnitern häufig durch Mountainbiker und Touristen genutzt.



Hier stand einmal die 1951 errichtete Bogenbrücke über die Rappenlochschlucht

Eine rasche Lösung musste gefunden werden, um die abgeschnittene

Bevölkerung von Ebnit wieder mit der Stadt zu verbinden. So trafen sich Tags darauf der Verantwortliche des Militärkommandos Vorarlberg Obst Gerhard Kuschny, der Kommandant des Pionierbataillons 2 ObstdG Mag. Wolfgang Spalj und sein Stellvertreter Mjr Andreas Koch an der Unglücksstelle mit den zivilen Vertretern der Stadt Dornbirn.

Erste Absprachen wurden getätigt und der Bau einer Ersatzbrücke aus D-Brückengerät mit einer Länge von 42,7 Metern zugesagt. In den folgenden Tagen erfolgten noch die Detailerkundungen durch die mit der Durchführung der Arbeiten beauftragte Kompanie sowie die entsprechenden Absprachen mit der Stadt Dornbirn, der Straßenmeisterei Dornbirn, u. v. m.

Die Detailerkundung ergab eine enge, steile und sehr kurvige Zufahrt, wenig Lagerplatz und vor allem wenig Bauplatz.

Eine besondere Herausforderung stellte das 10%ige Gefälle dar. Zu diesem Zeitpunkt war eine Brücke mit einer Tragkraft von 16 Tonnen gefordert.

Aufgrund der vielfältigen notwendigen Vorarbeiten (Absprengen der Restbrücke, Errichten der Brückenlager, Herstellen des Bauplatzes und Schaffen einer Umfahrungsmöglichkeit für die Ebniter bis Abschluss der Bauarbeiten) wurde mit einem Baubeginn am 6. Juni 2011 geplant.



Der Bau wurde durch den neuen Teleskopklader „Manitou“ sowie den Bergepanzer Greif zur Sicherung unterstützt

Eine Woche vor Baubeginn wurde die notwendige Tragkraft auf 30 Tonnen abgeändert, was für die Pionierkompanie (gebirgsbeweglich) eine völlige Neuplanung bedeutete.

Letztendlich wurden durch den KpKdten Hptm Mag. (FH) Geosits, seinen Kdt KdoGrp Vzlt Atzl-Wiednig sowie durch



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



den ZgKdten OStWm Markus Gschwandtner die Brücke entsprechend durchgeplant und die Bauform zweiwandig-einstöckig-verstärkt-mit drittem Gurt festgelegt, was einen enormen Aufwand an Material bedeutete. So wurde das gesamte D-Brückengerät des Landes Vorarlberg und ein Teil des Salzburger Brückengerätes an den folgenden Tagen antransportiert. Ausgeholfen beim Transport wurde durch die Stadt Dornbirn.



Die Rekruten des ET 4/11 beim Zusammenbau der D-Brücke

Aufgrund des hohen Gewichtes der D-Brücke (ca. 79 Tonnen) sowie des starken Gefälles wurde festgelegt, dass die Brücke während dem Bau und dem Vorschub (in diesem Fall während dem

“Ablassen”) ständig mittels Stahlseil durch einen Bergepanzer gesichert werden musste. Diese Aufgabe wurde durch das Personal des I-Zuges der Stabskompanie in perfekter Weise erfüllt. Weiters wurde die PiKp(gebbwgl) durch den Einsatz des neu zugelaufenen “Manitou” (ein Teleskopkran) unter dem Kommando von OStWm Stricker unterstützt.

Am 6. Juni erfolgte die Verlegung nach Vorarlberg. In Dornbirn erfolgte noch die Eingliederung des 16 Mann starken Pionierbauzuges des Militärkommandos Vorarlberg unter dem Kommando von OStv Pfanner.

An der Baustelle wurde unverzüglich mit dem Einrichten der Baustelle, dem Ermitteln der Brückenachse und dem Einmessen der Rollenkästen begonnen. Von unzähligen Medienvertretern belagert, entwickelten die jungen Pioniere des ET 4/11 einen enormen Ehrgeiz. Obwohl sich das Wetter nicht von seiner besten Seite zeigte (speziell am Mittwoch und Donnerstag regnete es in Strömen) konnte der Zeitplan gehalten und am Freitag bereits am jenseitigen

Ufer aufgefahren werden. Alle Handgriffe saßen perfekt, egal ob an der Winde des PiPz zum Vorschub der Brücke, bei den Arbeiten an der Brücke selbst oder bei den Arbeiten im Hintergrund.



Ein Hauptträger der D-Brücke wird angebaut. Hier war aufgrund des Platzmangels eine Unterstützung durch sPiMasch nicht möglich.

Am folgenden Dienstag (Montag war Feiertag) ging es in bewährter Manier mit entsprechendem Engagement weiter. Bereits am Mittwoch konnte die Brücke in die Lager abgesenkt und die Baustellenordnung wieder hergestellt werden. Bis 1900 Uhr war die Brücke zur Gänze eingedeckt und auch eine provisorische Auffahrtsrampe am jenseitigen Ufer errichtet. Dieselbe



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Aufgabe wurde am folgenden Tag diesseitig ebenfalls durchgeführt.

Um 1400 Uhr begannen unter regem Interesse vieler Schaulustiger und Medienvertreter die Feierlichkeiten zur Brückenübergabe an die Stadt Dornbirn.



Die noch nicht eingedeckte Brücke einmal aus einer anderen Perspektive

Nach einigen Ansprachen durch Zivile und Militärs erfolgte die Segnung der Brücke durch den Pfarrer der Stadt Dornbirn und den Militärpfarrer von Vorarlberg. Um 1430 Uhr schnitten der Militärkommandant des Landes Vorarlberg Brigadier Konzett MSD, der Bataillonskommandant des PiB2 ObstdG Mag. Spalj, der Bürgermeister der Stadt Dornbirn DI Rümmele und Landesrat

Dr. Schwärzler das Band zur Eröffnung der Brücke durch. Anschließend erfolgte die Überfahrt mit einem Bergepanzer, was sich ObstdG Spalj und der Hr. Bürgermeister nicht nehmen ließen. Dahinter marschierten alle an der Brückenbaustelle beteiligten Soldaten, was von den zahlreichen Zuschauern mit Applaus belohnt wurde.



Die Fahrbahnplatten werden eingehoben

Den Abschluss bildete ein gemütlicher Teil, für den die Stadt Dornbirn extra ein Festzelt errichten hat lassen. Bei einem Wiener Schnitzel und einem Krug Bier fand dieser Tag einen gediegenen Ausklang.

Am 17. Juni 2011 wurde die Kolonne aufgestellt, am Großraumbus

aufgessen und die Heimreise nach Salzburg angetreten.

Bleibt nur, allen Beteiligten Dank und Anerkennung auszusprechen, da sie mit Sicherheit an einem nicht alltäglichen Projekt mitgewirkt haben.



Die Soldaten der PiKp(gebbwgl) auf der fertigen Brücke

Hptm Mag. (FH) Werner Geosits  
Kdt PiKp(gebbwgl) / PiB2

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Airpower 11

Nach zwei Jahren wurde heuer in Zeltweg wieder die AIRPOWER durchgeführt. Die letzte AIRPOWER 09 war sehr stark frequentiert gewesen, doch die Organisatoren der AIRPOWER 11 wollten noch mehr Zuseher auf dem Fliegerhorst in Zeltweg sehen und die magische Zahl 300.000 überbieten.



Die Zuschauermengen bei der Airpower 11 waren enorm

Um solch ein Großereignis überhaupt bewältigen zu können bedarf es sehr viel an Vorbereitung und Absprachen, da ca. 3000 Mann nur vom Bundesheer für die Auf- und Abbauarbeiten nach Zeltweg dienstzugeteilt wurden. Auch ein Trupp der Salzburger Pioniere wurde nach

Zeltweg beordert, um dort Ihren Dienst zu versehen. Hierbei handelte es sich um den Energie-Versorgungs-Trupp (EVerstrp), welcher aus dem Kommandanten StWm Rosenzweig, den drei Elektrikern Zgf Fuchs, Kpl Bürgler sowie Kpl Abdinghoff und dem Aggregat-Mechaniker Zgf Caumont bestand. Der Trupp setzte sich am Donnerstag den 16. Juni 2011 unmittelbar nach der Übung LOGHEAT 11 in LINZ/HÖRSCHING (wo sie seit 16. Mai eingesetzt waren) mit sechs Container-Stromaggregaten 250kVA und einer Synchronisationsanlage sowie dem dazugehörenden Kabelmaterial nach Zeltweg in Marsch.

Am Fliegerhorst Hinterstoisser fanden sich dann auch Kameraden des Pionierbataillons 3 aus Melk, des Radarbataillons aus Salzburg und drei Stück 20 Fuß Container, die mit Kabelmaterial vom Sanitätszentrum GRAZ bestückt worden waren, ein. Eine Mannschaft aus Zeltweg vom Fluglehrer bis zum vertragsbediensteten Fachpersonal war ebenfalls zur Stelle.

Nach einem kurzen Kennenlernen der Einzelnen und ihrer Aufgabenbereiche wurden die Stromaggregate an ihre Aufstellungsorte gebracht. Der EVerstrp aus Salzburg war für die zwei VIP-Bereiche zuständig, was eine große Ehre für uns war, da sie hier alle Chefs und das Führungspersonal der AIRPOWER antrafen. Jedoch konnte man sich hier auch keine Fehler (= „Stromausfälle“) leisten und alles musste „wie am Schnürchen laufen“.



Beim Abbau mussten ca. 16 km Kabel ausgegraben, sortiert, gereinigt und gewickelt werden

Je VIP-Bereich wurden mehrere Container-Stromaggregate mit einem SyncroContainer zusammengeschlossen. Man nennt dies Last-Management.



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Darunter muss man sich folgendes vorstellen: Ein einziges Aggregat bringt eine Leistung von 250 kVA (Kilo-Volt-Ampere), das entspricht einem Wert von 200 kW (Kilowatt), dies bedeutet, dass z.B. 2000 Stück 100 Watt Glühbirnen oder 175 Stück handelsüblicher Bohrmaschinen gleichzeitig mit Strom versorgt werden können. An eine Synchronisationsanlage in Container-Form können vier solcher Aggregate angeschlossen werden, was die vierfache Menge an Energie bedeutet, die zur Verfügung gestellt werden kann. In unserem Fall haben wir nur drei Aggregate angeschlossen und damit folgende Verbraucher betrieben:

- 3 WC-Container
- 2 Kühlanhänger
- 6 Industriedampfgarer
- 5 Geschirrspüler
- 1 Kippbratpfanne
- 3 Friteusen
- 5 Warmhaltegeräte
- 6 Kaffeemaschinen
- 2 Wasserkocher
- 3 Bierschankanlagen
- 10 Kühlschränke

- Unzählige Beleuchtungen
- 1 Videowall mit Soundanlage
- 2 Klimaanlage u. v. m.

Der Vorteil dieser Syncroanlage und des Lastmanagements liegt darin, dass ein Aggregat immer läuft und bei erhöhtem Energiebedarf ein zweites zugeschaltet wird, dann ein drittes, usw. Wird die Energie nicht mehr benötigt, schalten sich die Aggregate selbständig ab.



Der Energieversorgungstrupp aus Salzburg.

Verkabeln muss man die Geräte dennoch von Hand. Zur Sicherheit für die Personen wurden alle Kabel von dick bis dünn mindestens 10cm eingegraben und zur Stromsicherheit immer nur zwei Kabel pro Schlitz. Auch ein eigenes Erdungsnetz wurde schon Wochen zuvor

ausgebracht, damit bei einem Gewitter oder bei elektromagnetischen Feldern, die auch ein Fluggerät produzieren kann, die Personen geschützt sind. Dies war vorgeschrieben, wurde auch kontrolliert, gemessen und protokolliert. Die Aufzeichnungen umfassen ca. 700 handschriftliche Seiten. Kein Wunder - wurde doch damit ein Kabelnetz von mehr als 16 km dokumentiert, das in nur zwei Wochen verlegt werden musste. Eine enorme Leistung, die einiges an Überstunden bedurft hat. Nach der Veranstaltung wurde alles in nur einer Woche abgebaut, die Kabel wieder ausgegraben, sortiert, gereinigt und gewickelt. Über die AIRPOWER selbst möchte ich nicht viele Worte verlieren - es wurde davon in den Medien ausreichend berichtet. Ich kann nur so viel sagen: „Wer die AIRPOWER noch nie gesehen hat, der hat definitiv etwas versäumt! Eine großartige Show und in zwei Jahren wird es wohl wieder so weit sein. AIRPOWER 13, ich bin bereit.“

StWm Udo Rosenzweig, Kdt EVersTrp

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Brückenbaustellen der PiKp(gebbwgl) in Stuhlfelden und Scheffau

Kaum war der Brückenschlag der D-Brücke über die Rappenlochschlucht in Dornbirn erledigt, folgten die Vorbereitungen für die Abbauten der Bailey-Brücke in Stuhlfelden über die Salzach und den gleich darauffolgenden Abbau der Bailey-Brücke in Scheffau über den Lienbach.



Mit Unterstützung durch den Kran des sLKW erfolgte der Ausbau.

In dieser „kurzen“ Woche blieben uns für dieses Unternehmen nur drei Tage Vorbereitungszeit. Am Montag bereiteten wir die Baustelle Dornbirn nach und am Dienstag fuhren wir zum

Brückengerätelager nach Hallein, um den Rekruten zumindest das System der Bailey-Brücke näher zu bringen und nicht komplett ins kalte Wasser springen zu müssen. Am Mittwoch wurde das benötigte Brückengerät und Werkzeug verladen und mit Montag den 27. Juni 2011 verlegten wir in den Einsatzraum.



Die Rekruten des ET 4/11 beim Abbau der Bailey-Brücke.

Die Unterbringung erfolgte im Seminarzentrum in Felbertal. In Stuhlfelden erwartete uns eine Brücke mit einer Länge von 36,6m und einem Gewicht von 58 Tonnen in der Bauform zweiwandig – zweistöckig – verstärkt. Der verfügbare Bauplatz war mit über 40m Länge schulmäßig und somit war diese Baustelle genau die richtige

Vorbereitung für die Brücke in der Scheffau. Unterstützt durch die PiBauKp, welche sämtliche Transportaufgaben übernahm, konnte der Abbau und die gesamte Rückbereitung mit Donnerstag abgeschlossen werden. Einen Tag gewonnen, begannen wir sofort mit der Verladung und dem Antransport der Vorbauelemente in die Scheffau.



Die Hilfsstapel beim Abbau der Bailey-Brücke in Scheffau erreichten eine notwendige Höhe von bis zu 3,1m.

Montag den 4. Juli 2011 erwartete uns ein ganz anderes Kaliber an Brücke. Zwar nicht von den Abmessungen, jedoch von den Umfeldbedingungen her. Die Brücke in der Scheffau hatte eine Länge von 39,65m, ein Gewicht von 62



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



Tonnen und dieselbe Bauausführung wie in Stuhlfelden. Der uns gebotene Bauplatz war jedoch nur 25m lang und hatte ein Gefälle von ca. 70cm, die es zu überwinden galt. Es war dies eine typische Brückenbaustelle in einem gebirgigen Umfeld: gerade richtig für uns Gebirgspioniere. Um diese Brücke annähernd in der Waage ausbauen zu können, mussten wir sie 1,6m anheben.

Weiters mussten wir Zusatzholzstapel mit einer Höhe von 3,1m errichten um den Bauplatz so gut wie möglich auszunutzen. Anders als in Stuhlfelden meinte es diesmal der Wettergott nicht immer gut mit uns und am Dienstag mussten wir die Baustelle aufgrund eines sehr starken Gewitters frühzeitig mit 18 Uhr einstellen. Alleine für das Anheben benötigten wir daher eineinhalb Tage. Am Mittwoch ging es jedoch wieder mit vollem Schwung an die Arbeit!

Da der Bauplatz über die Straße verlief und wir diese nur kurzzeitig sperren durften, um eine Durchfahrt von Einsatzfahrzeugen der Rettung oder Feuerwehr nicht unnötig zu behindern, erforderten die einzeln Abbauschritte

eine entsprechende Koordination von Verkehr und Transport der Brückenelemente. Nachdem die Brücke gehoben war, wir jedoch keinen Platz hatten, um die Brücke mit dem Radlader zurückzuziehen, platzierten wir unseren LKW seitlich neben der Brücke in einer privaten Hauseinfahrt.



Das Anheben der Bailey-Brücke war ein sehr schwieriger und zeitraubender Teil beim Abbau in der Scheffau.

Von dort lenkten wir das Seil der Seilwinde über einen Baum, der sich annähernd in der Brückenachse befand um, um so die Brücke auf den Abbauplatz ziehen zu können.

Dieser Arbeitsschritt wurde durch die uns unterstellten Kameraden der Stabskompanie unter dem Kommando

von OStv Staller hervorragend umgesetzt. Aber auch OStWm Gschwandtner und StWm Wetscher gemeinsam mit den Gruppenkommandanten und den Rekruten des ET 4/11 leisteten während des gesamten Abbaues wieder ganze Arbeit. Da wir bis auf Dienstag und Freitag bis 22 Uhr arbeiteten, konnten wir auch diese Baustelle mit Freitagmittag zeitgerecht abschließen.

Der Bürgermeister der Gemeinde Scheffau, ließ es sich nicht nehmen, die Leistung der Soldaten mit einer Einladung zu einem ausgezeichneten Essen zu würdigen. Zu diesem Zeitpunkt befanden wir uns in Gedanken bereits in unserm nächsten Einsatz im Lechtal! Mein Dank gilt auch hier wieder allen an den Baustellen beteiligten Soldaten.

Hptm Mag. (FH) Werner Geosits  
Kdt PiKp(gebbwgl) / PiB2

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## Reduktionsgatter im Lechtal

Durch das Amt der Tiroler Landesregierung erfolgte am 28. Juni 2011 eine Assistenzanforderung an das MilKdoT der etwas anderen Art. Es wurde ein Wildgatter im Raum Lechtal benötigt. Aus Umständen, die bislang nicht geklärt werden konnten, breitet sich beim dort bestehenden Wildbestand, aber auch beim vorhandenen Weidevieh Tuberkulose (TBC) aus.



Der „maschinelle“ Pfahlsetztrupp beim Einschlagen der Pfähle für das Wildgatter im Raum Lechtal

So musste bereits eine beträchtliche Anzahl an Rindern der dort ansässigen Bauern getötet werden, ohne dass jemand Nutzen davon hatte. Dieser

Umstand sorgte natürlich für eine schlechte Stimmung im Raum. Zählungen des Wildbestandes ergaben, dass auf einer bestimmten Fläche Waldgebiet, wo drei Stück Rotwild normal wären, eine Dichte von siebzehn Stück vorhanden war. Je höher die Wilddichte, umso höher ist natürlich auch die Ansteckungsgefahr. Im Schnitt ist jedes zweite Rotwild in diesem Bereich mit Tuberkulose infiziert. Um einer weiteren Ausbreitung dieses Krankheitserregers Herr zu werden, stellten Experten des Veterinär- und Jagdbereiches fest, dass diese Aufgabe so rasch wie möglich mit der Errichtung eines sogenannten Reduktionsgatters verhindert werden müsse. Was es bedeutet, wenn diese Maßnahme nicht gesetzt werden würde, ergab sich für uns erst im Laufe des Einsatzes. Österreich genießt zurzeit den Status der Seuchenfreiheit, was bedeutet, dass in unserem Land produzierte Lebensmittel ohne aufwändige und kostspielige Untersuchungen exportiert werden dürfen. Sollte unser Land diesen Status jedoch verlieren, müsste jedes Fleisch

wie auch Milchprodukte, die für den Export vorgesehen sind, untersucht werden. Was das für den Produzenten und auch für den Endverbraucher bedeuten würde, muss nicht weiter erläutert werden.



Die Zaunpfähle aus Akazienholz mussten angespitzt werden.

So kam es, dass wir gleich nach unseren drei Brückenbaustellen in den Einsatzraum „Lechtal“ verlegten. Rasch war klar, dass dieser Auftrag alleine schon wegen der Geländegegebenheiten kein Spaziergang wird. Wir durften unsere Bezeichnung „gebirgsbeweglich“ wieder einmal mehr unter Beweis stellen. Mit einem unabhängigen Jagdsachverständigen des Landes Oberösterreich gingen wir gleich nach



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



der Ankunft im Einsatzraum den geplanten Zauntrassenverlauf in der Länge von ca. drei Kilometer ab. Unsere Unterbringung erfolgte in einem Gasthof und einer Jugendherberge, was bestens durch die Kameraden des MilKdoT für uns vorbereitet wurde.



Das Setzen der Zaunpfähle war sehr zeitraubend und anstrengend.

Die benötigten Zaunpfähle aus Akazie (Gewicht je Pfahl ca. 25-40 Kilogramm) sowie das benötigte Zaungeflecht aber auch Kleinmaterial wie U-Hacken und Nägel wurden seitens der zivilen Behörde gestellt oder während des Bauverlaufes durch unsere Kameraden des MilKdoT organisiert. Die ersten drei Einsatztage war eine tägliche Umgliederung der Soldaten notwendig.

So begannen wir mit drei Schneidetrupps, die das Anspitzen der Zaunpfähle mit unseren Motorsägen vornahmen, einer manuellen Pfahlsetzgruppe und einem maschinellen Pfahlsetztrupp (in jenen Bereichen, wo der Einsatz von sPiMasch möglich war). Zusätzlich kam unser sPiMaschZg mit unserem Frontmuldenkipper und unserem 3DX Grabenbagger voll zum Einsatz. Nach einer Kurzeinweisung von eineinhalb Tagen durch eine Zaunbaufirma, die auf Wildgatter spezialisiert war, waren wir auf uns allein gestellt. Anzumerken ist, dass die Beauftragung einer zivilen Firma aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der geforderten Leistung in dieser kurzen Zeit nicht machbar gewesen wäre (diese aber auch von sich aus bestätigt haben, dass sie diesen Auftrag so nicht umsetzen könnten).

Zu den oben genannten Trupps gesellten sich im Laufe des Baufortschritts noch zwei Stützen- und Spreizentrupps, die überall dort eingesetzt wurden, wo der Untergrund zu hart war, um einen Pfahl zu setzen (was sehr häufig der Fall war),

zwei Spanntrupps, die das Zaungeflecht spannten, zwei Schürzentrupps, die entlang des Bodens eine Zaunschürze spannten und diese mit dem Hauptzaun verbanden, ein Spanndrahttrupp, der mittig und am oberen Zaunende einen extra Draht zur Stabilisierung des Zaungeflechtes spannen musste und letztlich noch ein Seilspanntrupp der entlang der oberen Zaunpfahlenden ein sechs Millimeter Stahlseil spannen musste, welches den Zaun vor herabfallenden Ästen etc. schützen soll.



Bei einem Gewicht von 25-40kg je Pfahl ist das Verbringen im steilen Gelände äußerst mühsam.

Aufgrund der Geländegegebenheiten und der drei vorangegangenen Einsätze machte sich die körperliche Herausforderung bei



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



den Soldaten sehr stark bemerkbar. Um eventuellen Verletzungen vorzubeugen, entschied ich mich trotz des Zeitdrucks, am ersten Wochenende den Soldaten zur Erholung frei zu geben. Als sich abzeichnete, dass das folgende Wochenende ebenfalls durchgearbeitet werden musste, bekamen die Soldaten zwei weitere Nachmittage eine Erholungsphase, die sie wirklich benötigten.



Die „manuelle“ Pfahlsetzgruppe beim Rammen eines Zaunpfahles. Aufgrund der Länge der Pfähle ein sehr schwieriges Unterfangen.

Entlang des großen Gatters hatten wir zusätzlich noch 13 sogenannte Einsprünge zu errichten, durch die das Wild in den abgesperrten Bereich

gelangen kann. Innerhalb des großen Gatters errichteten wir auch noch zwei kleinere Gatter mit drei großen Schiebetüren, deren Funktion ich hier nicht weiter erläutern möchte.



Nicht immer konnten Pfähle gerammt werden, dann behalf man sich mit Stützen oder Spreizen.

Zusammengefasst hatten wir 2200 Zaunpfähle anzuspitzen, in die Trasse auszubringen und zu setzen, 200 Kilogramm Nägel in Form von 25.000 U-Haken und 6000 160iger Nägel zu schlagen (ca. 200.000 Hammerschläge), 3,7 Kilometer Zaungeflecht, 3,7 Kilometer Schürze, 7,4 Kilometer Spanndraht und 3,7 Kilometer 6mm Stahlseil zu spannen, 6 Schiebetore und 13 Einsprünge zu errichten.



Auch das spannen des Gitters war keine einfache Aufgabe

Mein Dank gilt auch hier wieder einmal mehr meinem Kaderpersonal, den Soldaten des ET 04/11 und all jenen Soldaten und Personen, die uns bei diesem Unternehmen unterstützt haben.

Hptm Mag. (FH) Werner Geosits  
Kdt PiKp(gebbwgl) / PiB2

[<< zurück](#)



# DER GEBIRGSPIONIER

INNOVATIV – PROFESSIONELL - EFFIZIENT



## **PiB2 hat einen Weltmeister – Hptm Mag(FH) Kirchmaier wird Judo-Weltmeister**

Nicht nur bei den Pioniereinsätzen, sondern auch auf der Judomatte ist das PiB2 weltmeisterlich.

Bei den Judo-Weltmeisterschaften von 16. - 19. Juni 2011 in Frankfurt am Main gewann Hptm Peter Kirchmaier, S3/PiB2, in der Altersklasse M2 (35 – 39 Jahre) bis 66 kg den Weltmeistertitel.

In der Vorrunde musste sich Hptm Kirchmaier gegen starke Gegner aus Italien und Brasilien durchsetzen. Im Halbfinale wartete der französische Olympiastarter von 2004 in Athen, Jean-Claude Cameroun, auf den S3 des PiB2. Nach einem engen Kampf setzte sich Hptm Kirchmaier mit Yuko (großer technischer Vorteil) durch und schaffte den Einzug in das Finale. Auch dieses war hart umkämpft und ging ebenfalls gegen einen Franzosen, Charles Boulant, in die Verlängerung. Hier konnte sich Hptm Kirchmaier mit Ippon durchsetzen

und sich den ersten Weltmeistertitel sichern.

Bei den Weltmeisterschaften waren knapp 1100 Judokas aus 48 Nationen am Start.



Die Sieger in der Altersklasse M2 bis 66 kg. In der Mitte unser neuer Judoweltmeister Hptm Peter Kirchmaier.

[<< zurück](#)