

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 95 (2020)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Auf Achse für das 42. SWISSCOY Kontingent  
**Autor:** Wälti, Fabienne  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-914376>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

# Auf Achse für das 42. SWISSCOY Kontingent

Das 42. SWISSCOY-Kontingent befindet sich seit Anfang April 2020 im Einsatzraum. Als zentraler Bestandteil des Kontingents ist das Nationale Support Element (NSE) im Camp Novo Selo (CNS) stationiert und verantwortlich für die Instandhaltung der Schweizer Infrastruktur und Fahrzeuge vor Ort. Als Lastwagenfahrer im Einsatz besteht die Möglichkeit, verschiedene Lastwagen-, Kran- und Baustellenfahrzeuge zu fahren, zum Beispiel einen Kipper oder Pneu­kran.

Fachof Fabienne Wälti, PIO SWISSCOY-Kontingent 42

Der gelernte Maurer EFZ, Wm Luca Flück, ist im 42. SWISSCOY-Kontingent als Lastwagenfahrer unterwegs und kennt die kritischen Punkte, die es beim Kipper zu beachten gibt: «Beim Befahren von unbefestigtem Untergrund besteht immer die Gefahr, dass der Lastwagen einsinkt und im schlimmsten Fall umkippen kann.» Besonders zu beachten ist dabei der Wassergehalt des Materials. Trockene Erde wiegt rund 1400 kg pro m<sup>3</sup> - ist die Erde nass, beträgt das Gewicht mit 2200 kg pro m<sup>3</sup> fast doppelt so viel. Für den Chauffeur besteht die Schwierigkeit darin, das spezifische Gewicht richtig einzuschätzen, um das ausgerechnete maximale Volumen in der Mulde nicht zu überschreiten.

Der Inhalt der Mulde beträgt 9,5 m<sup>3</sup>. Die Nutzlast beläuft sich auf rund 10,6 Tonnen. Die Mulde kann jedoch nicht immer voll beladen werden, da sonst je nach Material das Gesamtgewicht überschritten würde. In den vergangenen Wochen wurde der Kipper zum Beispiel im CNS für den Bau von Parkplätzen eingesetzt. Dafür wurden während zwei Wochen Erde und Kies transportiert.

## Respekt vor Fahrzeugen

Der 22-jährige Berner wollte nach fünf Jahren Berufserfahrung als Maurer neue Erfahrungen sammeln und hat sich deshalb für einen friedensfördernden Einsatz

im Kosovo entschieden. Seine Rekrutenschule hat er als Motorfahrer absolviert, wo er den sicheren Umgang mit den LKW lernte. Der Respekt vor diesen ist ihm geblieben: «Sobald der Respekt vor dem Fahrzeug fehlt - ob Lastwagen, Kipper oder anderes - geschehen Fehler, deshalb mache ich mir jedes Mal beim Einsteigen des Fahrzeugs bewusst, wo die Herausforderungen liegen.»

## Viel Fahrpraxis in der Ausbildung

Vor Einsatzbeginn absolvierte Wm Flück die einsatz- und fachbezogene Ausbildung in Stans-Oberdorf. Am meisten profitierte er davon, dass er Fahrpraxis mit unterschiedlichen Lastwagentypen gesammelt habe, um die Dimensionen der Fahrzeuge besser einschätzen zu können. Das unterstützte ihn im Einsatzraum jeden Tag. «Im kosovarischen Strassenverkehr muss man einen dritten Sinn entwickeln. Bevor ich die Fahrbahn wechsele, schaue ich nicht nur einmal in den Seitenspiegel, sondern mehrere Male, um sicher zu gehen», erzählt Wm Flück. Als Maurer wird Wm Flück auch nach seinem Einsatz wieder viel mit anderen Lastwagenfahrern zusammenarbeiten.

Er sagt: «Auf jeden Fall werde ich diese wertvollen Erfahrungen auch für meinen Beruf als Maurer brauchen können. Ich war vorher noch nie mit einem Kipper

gefahren, es ist also ebenfalls ein tolles Erlebnis. Nun habe ich auch mehr Verständnis für die Lastwagenfahrer auf der Baustelle, kann mich besser in sie hineinversetzen und weiss, was machbar ist und wo ihre Herausforderungen liegen»

## Pneu­kran erfordert Teamleistung

Der Schweizer Pneu­kran ist kein alltägliches Fahrzeug, das auf den Strassen im Kosovo unterwegs ist. Einer der Kran­chauffeure ist der 24-jährige Sdt Luc Jacquat, der mit den Besonderheiten des Pneu­krans bestens vertraut ist: «Das Fahrzeug ist in der Lage Lasten zu stemmen, die mit einem normalen Lastwagenkran nicht möglich sind. Besonders nützlich ist der Kran, um Objekte aus grösserer Distanz zu verschieben.»

Er beschreibt weiter, dass für den Pneu­kran auf der Baustelle die Platzwahl entscheidend sei. Die Dimension des Fahrzeugs sei grösser als die eines Lastwagens, weswegen der Pneu­kran auch viel mehr Platz brauche. Das Maximalgewicht, das der Kran heben kann, beträgt 55 Tonnen bei einer Ausladung von 2,5 Metern. Die Traglast verringert sich jedoch mit jedem Meter, den der Kran weiter ausfährt. Der Kran kann bis zu 40 Meter ausfahren und erreicht dabei eine maximale Höhe von 42 Metern. Die Bedienung des Pneu­krans ist anspruchsvoll und erfordert neben Fachwissen auch Geduld. «Neben der Sicherheit des Fahrzeugs ist es am Wichtigsten, dass man sich Zeit nimmt und ruhig startet. Der Aufbau und die Arbeit selber brauchen einfach ihre Zeit» erklärt Sdt Jacquat. Die Arbeit mit dem Pneu­kran ist vor allem eine Teamleistung. Neben den Kameraden, die sich um die Ladung kümmern, ist ein Zwischenmann im Einsatz, der dem Kranfahrer mit Handzeichen genaue Anweisungen gibt - je nach Blickkontakt zwischen Kranfahrer und Last.

Für Sdt Jacquat ist klar, das Spannendste am hiesigen Pneu­kran ist die Dimension: «Es ist eindrücklich, welche grosse Lasten man mit einem solchen Gefährt heben kann. Ich bin immer wieder erstaunt, was möglich ist.»

## Neue berufliche Perspektiven

Nach neun Jahren als Elektroinstallateur wollte Sdt Jacquat aus dem Alltagsstrott



Das Maximalgewicht, das der Kran heben kann, beträgt 55 Tonnen bei einer Ausladung von 2,5 Metern.

ausbrechen und eine ganz neue Erfahrung machen. Dies geschieht jetzt in zweierlei Hinsicht: Einerseits fährt er Lastwagen und Kräne, andererseits ist er jetzt in einem internationalen Umfeld tätig. Es öffnen sich für ihn mit seiner gewonnenen Erfahrung als Lastwagen- und Kranchauffeur im SWISSCOY-Einsatz viele neue Türen. «Für mich ist es ein riesiger Vorteil, dass ich dank der Ausbildung in Stans-Oberdorf auch Baustellenfahrzeuge und Kräne bedienen kann. Ich kann mir gut vorstellen, mich nach meinem Einsatz in Richtung Fachmann für Spezialtransporte zu entwickeln.», erzählt Sdt Jacquat.

### Stress ist ein schlechter Berater

Der Strassenverkehr im Kosovo sei viel direkter als in der Schweiz und es hat einheimische Personen oder streunende Hunde, welche die Strasse auch an unübersichtlichen Stellen überqueren. Es sei auch gut möglich, dass auf der Autobahn kleine Traktoren unterwegs seien oder man Jugendliche am Steuer antreffe. «Für mich als Erfahrung nehme ich mit, dass ich mich im Strassenverkehr nicht stressen lasse und aufmerksam bleibe, denn auch in der Schweiz gibt es immer wieder gefährliche Situationen.»



Die Arbeit mit dem Pneukran ist vor allem eine Teamleistung.