

Der Brücken-Laden

Yangon, Myanmar, 26. September, 2010

U Aye Thaug, der Direktor der Werft offerierte alle erdenkliche Unterstützung:

“Wie viele Schweisser brauchen Sie?” Damit begann er aus seinen verschiedenen Schiffsbau-Mannschaften ein Team zusammenzustellen von sechs Schweissern und einem jungen Supervisor, der englisch spricht.

“Nein, keine Sorge um die Schweißmaschinen, wir können Ihnen unsere eigenen leihen. Sind drei genug? Sauerstoff und Acetylen produzieren wir hier selber und können es beisteuern. Kümmern Sie sich um die Schweißelektroden und die kleinen Werkzeuge.“

Ich habe grossen Respekt vor der enormen Anstrengung, die von den Schweisser erbracht wird.



Ihr handwerkliches Können und ihre Präzision ermöglichen den sicheren und raschen Brückenbau. Sie tragen heute das Gewicht, das zuvor die Landbewohner trugen, als sie noch das Holz für den Brücken-Boden brachten. Doch seit über sechs Jahren sind unsere Brücken nun aus 100% Stahl, und ihre Lebensdauer ist nun weit höher als 20 Jahre, und mit minimalem Unterhalt.

Im Falle des Teams in Myanmar müssen 550 Tonnen Stahl an geschnittenen Tenaris Röhren und Ternium Platten aus Argentinien, sowie U- & V-Profilen von Özkan aus der Türkei zersägt, getragen, geschweisst und doppelt gemalt werden. Ebenso müssen 65'000 Meter Schweizer Bergbahn-Seile ausgezogen, gemessen, markiert, geschnitten und aufgerollt werden. Tag ein, Tag aus, unter sengender Sonne, in strömendem Monsun.

Myanmar Schweisser Team

Myo Win, Kyaw Zin Latt, Tin Ko, Soe Pyae Oo
Win Tint, Nay Linn Hlaing, Khin Maung Htwe



Selber erfinden

So haben wir nun eine Rollbahn gebaut aus Röhren und mit fast 100 wiederverwerteten Rollen, die aus den kleinen Anhängern stammen, die das Gepäck zu den Flugzeugen tragen – geschenkt von der Swissport am Flughafen Zürich. Nun kann man die 116 kg schweren Stahlplatten mit einer Hand bewegen und umkehren zum Streichen beider Seiten, statt sie mühsam mit 4 Männern rumzutragen.



Für die Stahlseile haben wir auch endlich unsere eigene Spul- und Abmess-Maschine gebaut. Nie mehr 500m lange Seile mit 42mm Durchmesser und 3,5 Tonnen Gewicht von 6 erschöpften Männern die Werftsrasse entlang schleppen lassen, nur um sie zu messen, zu schneiden und wieder aufzurollen.

Dazu fanden wir einen alten Toyota-Motor mit 5-Gang-Schaltung, die wir an ein noch älteres britisches Schiffs-Reduktionsgetriebe gekoppelt haben, angetrieben bei einem indischen Krämer in einer Industriezone am Rande Yangons. Das Ganze verbanden wir mit Kettenrädern und einer Art langen und riesigen Fahrradkette an den Drehtisch. Dieser erbringt nun ein genug hohes Drehmoment mit genug tiefer Drehzahl, um auch wirklich einen 3,5 Tonnen schweren Ring zu ziehen, elegant und in wenigen Minuten. Für volle Kontrolle gibt es eine Kupplung, vier Vorwärts- und einen Rückwärtsgang, fast wie zum Fahren eines kleinen Lastwagens.



Natürlich, so eine Maschine ist keine grosse Sache für jeden Maschinenbau-Ingenieur. Aber es ist etwas ganz Anderes, wenn man so keine Ahnung hat, dass man zuerst im Internet lernen muss, was Drehmoment, Drehzahl, Übersetzungsverhältnis überhaupt bedeuten und wie sie zusammenhängen. Dann sich etwas ausdenken, tagelang, und schliesslich bauen mit günstigen gebrauchten Bauteilen, die man auch

erst finden muss. Und dazu noch sicherstellen, dass dann unter Ladung die ganze Sache nicht in Stücke fliegt und jemanden verletzt.

Mit diesen Erfindungen und einem glänzenden Teamgeist, fabrizieren die sechs Schweisser nun jede Woche ein komplettes Brücken-Kit. So viele Brücken zu verteilen und sie dann auch wirklich aufzustellen, das ist noch eine andere Geschichte, für einen anderen Tag.

Ihre Brücke nach Hause tragen

Einige Dorfgemeinschaften schaffen es, selber einen 10 Tonnen oder schwereren Lastwagen zu organisieren: Sie senden eine kleine Delegation nach Yangon, um ihr Brücken-Kit abzuholen.

Mit grossen Augen schauen diese bescheidenen Bauern zu, wie ihr Lastwagen rasch gefüllt wird von den ebenso bescheidenen Schweissern. Aus der einen Ecke nehmen sie die Brückenpfeiler



und Anker. Aus der anderen Ecke nehmen sie das Paket Stahlplatten und das Paket Bodenrahmen. Dann werden die Ringe von Trag-, Hänger- und Seitenseilen aufgeladen. Zu guter Letzt fügen sie die markierten Schachteln mit Seilkammern, Schraubbolzen und Klemmplatten hinzu. Schliesslich helfen sie dem Fahrer, die ganze wertvolle Ladung richtig zu sichern.

Professionell, und so wie ich mir einen Brücken-Laden vorstelle. Wir nennen es auch das Triple-Zero-, also Dreifach-Null-System: null Unfall, null Fehler, null Verschwendung.

Achtsam befolgen die Schweisser die Packliste, runter geladen und ausgedruckt im Internetshop aussen an der Werft. Achtsam, weil man nicht 1'800 km im Norden oben ankommen will für die Brückenmontage und dann ein zu kurzes Tragseil vorfindet, das eigentlich zu einer Brücke im Süden gehört.

Es ist ein schönes Bild, diese Bauern bei der Abfahrt zu sehen, zurück in ihr fernes Dorf, in Hemd und Longyi - dem traditionellen Wickelrock - Hut in der Hand, beladen mit ihrer Brücke, voller Hoffnung und Stolz.



Auch für sie ist es ein spezieller Moment, denn der Bau ihrer Brücke ist für die Bauern weder einfach noch billig: An manchen Orten müssen sie Sand und Stein von weit her kaufen, weil es in ihrem Fluss keinen gibt, der einfach gratis wäre. Auch der Zement wird von ihnen gekauft, mehrere Familien legen zusammen für einen Sack. Bezogen auf wie wenig Geld diese schwer arbeitenden Bauern überhaupt zu erübrigen vermögen, kann es gut sein, dass ihr Beitrag ebenso viel wert ist, wie all die Seile und Stahl, die wir von aussen erhalten.

Manchmal helfen ihnen dafür auch ein reicher Händler im Dorf oder der Chef-Mönch des Tempels. Es gibt immer einen Weg. Manchmal auch einheimische Familien in den Städten - nicht nur burmesischer Herkunft, sondern auch chinesischer oder bengalischer - die uns aufsuchen und uns eine Spende anvertrauen, um Zement oder Steine zu kaufen für jene Dörfer, die einfach zu arm sind.

“Dies ist unser Beitrag für die Menschen in unserem Lande. Möge er nützlich sein.“

Mitgefühl hat viele Gesichter.

Toni el Suizo
Brückenbauer