

Hundert Jahre Sehnsucht nach einer Brücke

Ho Chi Minh City, Vietnam, 4. August, 2005

Die Grenzregion im Dschungel zwischen Ecuador und Kolumbien ist zu einer gefährlichen Gegend geworden, auch um das raue Erdölstädtchen Lago Agrio herum. Der Grenze entlang wird aus der Luft Glifosat gesprüht gegen Drogenpflanzungen, als Teil des US finanzierten Plan Colombia. Dies und die sich verschärfenden Gefechte zwischen Guerrillas und dem kolumbianischen Militär fordern einen immer höheren Tribut von der Zivilbevölkerung. Überfälle und Entführungen sind fast alltäglich, die Flüchtlingbewegungen nehmen kein Ende, und breiten sich immer mehr nach Ecuador aus.

In meinen frühen Jahren, nach dem Erdbeben von 1987, war diese Dschungelregion von Ecuador mein Zuhause, und ich konnte mich frei bewegen. Kreuz und quer, bei Tag und Nacht. In Lago Agrio liess mich Petroecuador ins Abfallgelände ihres Camps, wo ich geschenkte Pipelinerohre aus einem riesigen Abfallberg von wild durcheinander geworfenen Röhren aller Grössen zusammenkratzen durfte.

Mit ihren Röhrenresten wurde ich zum Brückenbauer der Armen. Jedes erhaltene Stück Rohr war ein Schatz, und jede Rolle Stahlseil, gefunden auf irgendeinem Bohrturm am Ende der Staupiste, wer weiss wo im Dschungel, war ein echter Sieg. Eine Brücke zu bauen für die Armen, das war das Ziel. Dann noch eine und noch eine.

Doppeltes Leben

Unterdessen sind wir vorwärts gegangen. In diesem Jahr werden wir wohl 77 Brücken bauen (34 stehen bereits, und 43 sind im Bau), gut die Hälfte davon in Vietnam. Um genug Nachschub zu haben für das neue Team in Vietnam, für Sopul in Kambodscha und für Walter in Ecuador, musste ich über 5 Kilometer Röhren und 35 Kilometer Stahlseile finden. 300 Tonnen Material - und sie dann auch verteilen.

Unser Hauptsponsor von gebrauchten Seilen während der letzten 7 Jahre ist *Southwest Wire Rope* gewesen, ein Familienunternehmen in Houston, Texas. Jetzt sind sie von einer grossen US Corporation aufgekauft worden. Es war höchste Zeit, eine andere sichere Quelle zu finden, und so wandte ich mich an die Seilbahnen in meiner Heimat.

Der Verband der Seilbahnen Schweiz erlaubte mir, an deren jährlichen technischen Konferenz in Martigny eine Vorstellung zu geben. Das eindruckliche Resultat bis heute sind 5 Schiffscontainer voller Stahlseile, bereits verschifft. Geschenkt wurden sie von Brugg Drahtseil, Fatzer AG, Fixit Bex, und von Seilbahnen der Skiorte wie Verbier, Gstaad, Crans Montana und anderen. Über 50km Drahtseil für fast 100 Brücken.

Wegen den extrem hohen Sicherheitsanforderungen, die die Schweizer Kontrollbehörden von allen Seilbahnbetreibern jeglicher Art verlangen, müssen diese ihre Seile ersetzen wenn die Magnet-induzierte Inspektion einen Verlust von 3% ihrer vollen Kapazität aufzeigt. Was bedeutet, dass wir praktisch vollwertige Seile erhalten für die Brücken.

Ich bin Ski fahrend aufgewachsen, ab 3-jährig bis 19-jährig. Praktisch jeden Wintertag benutzte ich Standseilbahnen, Pendelbahnen, Sessellifte und Skilifte in meinem Heimattal

Engadin. Wie hätte ich je wissen sollen, dass eines Tages solche Seile zum unschätzbaren Ausgangsmaterial werden würde, um für so viele Menschen in fernen Ländern ein leichteres Leben zu ermöglichen?

Die Touristen, die in die Schweizer Alpen hoch getragen werden, wissen noch nicht, dass die Stahlseile, an denen sie hängen, eines Tages einen Fluss in Vietnam, in Kambodscha oder sonstwo überqueren werden. Wenn sie es wüssten, würde ihre Reise kaum mehr dieselbe sein: Fast magisch, am Ende einer unsichtbaren Kette, wird ihre Fahrkarte zum Berggipfel zur Fahrkarte eines Bauern über den Fluss. Doppeltes Leben. Doppelte Freude.

Mehr als nur Röhren

TENARIS, der weltweit grösste Hersteller von Stahlröhren ohne Schweissnaht, hat uns soeben 160 Tonnen von fabrikneuen Stahlröhren geschenkt, in einem Wert von über 260'000 Schweizer Franken. Genug Röhren für 70 Brücken.

Tenaris' einzige Bedingung waren 3 Buchstaben gewesen: EXW. Ex Works. *Lieferung ab Fabrik*. Abzuholen bei *Tenaris Siderca* in der Nähe von Buenos Aires, bei *Tenaris Tamsa* in Veracruz am Golf von Mexico, und bei *Tenaris Dalmine* in den italienischen Alpen. Ab dort würde alles in meiner eigenen Verantwortung sein.

Aus Mexico und Italien konnten wir EXW einhalten. Die Röhren wurden nach Antwerpen in Belgien transportiert, und von dort kostenlos bis nach Vietnam mit der deutschen Rickmers-Linie, dank der Hilfe einer jungen Dame beim Rickmers Agenten in der Schweiz.

Anders bei Siderca in Argentinien, der Spenderin von 80% aller Röhren: dort war die gesetzte Abholfrist schon fast abgelaufen, und noch immer hatte ich vom ecuadorianischen Zoll keine obligatorische Verschiffungsbewilligung erhalten. Aber es kam noch schlimmer: Ecuador's Verzögerung blockierte nun auch die Ladungen nach Kambodscha und Vietnam.

Wir waren knapp dran, Ecuador's Röhren für 30 Brücken stattdessen ebenfalls nach Asien zu schicken. Da offerierten die lokalen Manager von Tenaris, die Röhren auf ihr monatlich auslaufendes Pipeline-Schiff zu verladen und diese in ihrem Zollfreilager im Hafen von Esmeraldas in Ecuador zu deponieren. Von dort, mit der Hilfe von Tenaris Ecuador, fahren wir nun fort mit der Zollprozedur für Import als Spende durch die Zentralregierung.

In der internationalen Logistik finde ich Zollformalitäten für steuerfreien Import den bei Weitem anstrengendsten Teil. In meinem Fall wird es noch verkompliziert durch die Tatsache, dass ich keine Organisation bin, und keine Absicht habe, zu einer zu werden.

Glücklicherweise kümmern sich in Südost-Asien die Regierungsstellen selber um die Importformalitäten, in Kambodscha dank Autorisation von Premier Minister Hun Sen und in Vietnam dank Premier Minister Phan Van Khai.

Am Schluss mussten wir nur noch für die Container ab Buenos Aires nach Phnom Penh und nach Ho Chi Minh City bezahlen, plus die Anschlussverschiffung ab Mexico sowie Inlandtransport ab Italien. Alles in Allem, Röhren im Wert von 260'000 Franken wenn wir sie kaufen müssten, verschifft in drei Länder, nur zu Frachtkosten von 22'000 Franken. Und diese konnte ich bezahlen mit den Geschenken von Freunden aus der Schweiz.

Weshalb helfen diese Firmen?

Man kann sich fragen, wieso eine so grosse Firma wie www.tenaris.com so viel hilft, und es tut - so wie alle anderen Firmen und Personen die uns helfen - ohne irgendetwas im Gegenzug zu verlangen. Keine Einweihungen oder Namensschilder an den Brücken. Kein Aufstampfen ihrer globalen Marke auf unsere Hemden, keine publicity events. Nicht einmal ein Vertrag. Genug mit einem Gentlemen-Abkommen: Sie geben die Röhren, wir nutzen sie gut.

Vielleicht ist es, weil sie meinen Traum sehen, von dem ich weiss, dass es ein Traum von Millionen ist. Vielleicht ist es, weil sie verstehen, dass das Gute, das wir tun, nicht mehr genommen werden kann. Was immer ihre Antwort darauf ist, Taten sprechen lauter als Worte. Für über hunderttausend arme Bauern, die nie den Namen Tenaris gehört haben, und ihn wohl nie hören werden, sprechen ihre grosszügigen Taten die Sprache der Hoffnung.

Hundert Jahre Sehnsucht nach einer Brücke

Von Huynh Phuoc Loi, Liberated Saigon Newspaper

Zurück in Ben Tre dieses Mal, überall wo wir hingehen, hören wir die Leute reden von "Toni der Brücken baut". Dieser schweizer Gentleman, ohne Angst vor Schwierigkeiten und Entbehrungen, ist freiwillig überall in entfernte Landstriche gereist um "Hänge-Brücken" zu bauen, und hilft so mit, die Affenbrücken in Inselregionen aufzuheben.

Dieser frühe Tage im April 2005 sehen die Bewohner von Thanh Binh, Gemeinde Tan Thanh Binh, Mo Cay Distrikt, oft die Mutter Dang Thi Man, eine von Vietnam's Heldenhaften Müttern und 95 Jahre alt, wie sie glücklich neben der Hängebrücke sitzt, die soeben für öffentlichen Gebrauch geöffnet wurde. Solche Freude ist ganz offensichtlich und natürlich, denn seit so vielen Jahren haben die Menschen von Thanh Binh immer von einer Brücke geträumt.

Das Dorf steht abgeschnitten durch Vam Nuoc. Während der Anti-Franzosen Zeit wurde die Brücke zerstört von Granaten und Bomben. Nach der Befreiung im Krieg gegen die Amerikaner mussten die Bewohner von Thanh Binh den Fluss im Fährboot überqueren, wenn sie zum Markt oder zum Volkskomitee der Gemeinde wollten. Es war dasselbe für die Schüler der Unterstufe und Oberstufe der Sekundarschulen. Die Situation der Abgeschnittenheit und tägliches Fährboot entmutigte viele Leute, und viele Familien hörten auf, ihre Kinder in die Schule zu schicken wegen der schwierigen Reise.

Bis zu dem Tag im März, als Ben Tre Brücken & Strassen Wissenschaft und Technologie Vereinigung Toni dorthin begleitete, um einen Brückenort auszukundschaften. Dann begannen sie mit den Betonierarbeiten für Türme und Anker, dann Kabelziehen und Brückenboden-Montage, alles innerhalb eines Monats. Die schöne Hängebrücke von 54m Länge erscheint und macht den Bewohnern von Thanh Binh Mut. Als sie uns sah, sagte Mutter Dang Thi Man ganz glücklich:

"In meinem ganzen Leben wünschte ich eine Brücke, um den Fluss zu überqueren und Strassen zu verbinden und den Handel zu erleichtern. Die Kinder finden es nun auch einfach, in die Schule zu gehen und ihr Lernen zu verbessern um in die Universität einzutreten. Viel Dankbarkeit für Herrn Toni."

Eine Dankbarkeit, die ich direkt weitergebe an alle, die mithelfen für ein baldiges Ende der
Hundert Jahre Sehnsucht nach einer Brücke.

Toni Ruttimann