

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 88 (2013)
Heft: 4

Artikel: Der doppelte Kommandant
Autor: Ritler, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715996>

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: 04.05.2025

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

Der doppelte Kommandant

Während Lastwagen und Autos durch den 16,942 Kilometer langen Gotthardtunnel fahren, sitzt Feuerwehrmann Gabriele Gianola im Fitnessraum des Stützpunktes Airolo auf einem Hometrainer und trampelt bis der Schweiss von der Stirne rinnt. Neben ihm steht Major Luca Ceresetti, Kommandant der Schadenwehr, prüft den Einsatz und lächelt.

IN WORT UND BILD PORTRÄTIERT WM JOSEF RITLER DEN TESSINER LUCA CERESETTI

Gabriele ist topfit, bereit bei einem Schadenfall im Tunnel Höchstleistungen zu bringen.

Das ist unbedingt nötig. Sollte der Alarm wegen eines Fahrzeugbrandes ausgelöst werden, müssen die Feuerwehrleute innert dreier Minuten ausrücken. Innerhalb 12 Minuten müssen die Retter bei einem brennenden Lastwagen sein. «Nach 15 Minuten hätten wir aus physikalischen Gründen keine Chance mehr. Entweder gewinnen wir den Krieg in der ersten Viertelstunde, oder wir haben verloren», erklärt Luca Ceresetti bestimmt.

Doch davon später. Wir sind auf Besuch beim Kommandanten der Schadenwehr in Airolo. Er wohnt in einem schmunken Einfamilienhaus im oberen Dorfteil. Sicherheit bestimmt auch hier sein Leben. Fast wie E.T. streichelt er mit dem Zeigefinger liebevoll einen Sensor, und schwups geht die Haustüre auf. «Nur wer seinen Fingerabdruck in meinem System hat, kann die Türe öffnen», erklärt er fast entschuldigend. Eine Vorsichtsmassnahme wegen der vielen Einbrüche in letzter Zeit.

Schacher Seppeli

In der Wohnstube mit herrlicher Sicht auf den Gotthard und das Bedrettotall will er uns von seiner Jugend, dem Gotthardtunnel und seiner militärischen Laufbahn berichten. Doch da ertönt das *Ave Maria*, gesungen vom italienischen Tenor Luciano Pavarotti als Klingelton aus seinem Handy. Lächelnd sagt er etwas später: «Wenn der Wecker morgens losgeht, singt der *Schacher Seppeli*.»

Damit illustriert Ceresetti, dass er im Norden wie im Süden zu Hause ist, eine gute Voraussetzung, als Kommandant der Schadenwehr Gotthard auf beiden Seiten verstanden zu werden. «Ich bin Südnerner. Wir von Airolo werden wegen der Verbindung des Gotthards so genannt.»

Und der Gotthard, ja der Gotthard ist Teil seines Lebens wie die Armee. Seine



Luca Ceresetti, Kommandant der Schadenwehr, im Sicherheitsstollen.

Mutter Flavia führte während dreissig Jahren auf dem Waffenplatz Airolo das Restaurant «Motto Bartola». Hier gingen die Wehrmänner ein und aus. Als Bub half er überall mit und reihte sich auch schon mal beim Hauptverlesen in die Reihen der Soldaten ein. «Da kam der Kadi, nahm mich an der Hand, brachte mich zur Mutter und sagte, ich dürfe da definitiv nicht dabei sein», erinnert er sich lachend.

Überhaupt sei man in der Familie sehr stolz auf ihn gewesen. Nach zwei Mädchen sei er auf die Welt gekommen. Der Vater Raimondo war Bauingenieur und beim Bau des Gotthardtunnels für sämtliche Betonar-

beiten im südlichen Baulos zuständig gewesen. Ceresetti erinnert sich: «Das waren herrliche Zeiten, als Airolo wegen der Bauerei 4000 Einwohner zählte. Kaum konnte ich laufen, durfte ich oft in Stiefel und mit Helm mit meinem Vater in den Tunnel. Der Lärm, die Grösse, der Dreck und die Materialeisenbahn haben mich am meisten beeindruckt. Das war überwältigend. Ich hätte nie gedacht, hier einmal Kommandant der Schadenwehr Verantwortung zu tragen.»

An die Eröffnung des Gotthardstrassentunnels im Jahre 1980 kann er sich nicht erinnern. «Während Bundesrat Hans Hür-

limann die Rede im Tunnel hielt, standen wir Schüler mit Fähnchen vor dem südlichen Tunnelportal und winkten. Der Eindruck des Baues war stärker als die Eröffnung. Irgendeinmal findet man sich wieder im gleichen Loch.»

Eigentlich wollte er als Bub Bauer werden. Ceresettis Grossvater war Bauer und der kleine Luca durfte während zwölf Sommer lang auf der Alp Fortünei am Gotthard beim Heuen und Melken helfen. «Das hat mir sehr gut gefallen. Doch da fand ich gefallen an der Armee wegen der Disziplin und Sauberkeit», erinnert er sich.

Kollegium Schwyz

Auf Rat seines inzwischen verstorbenen Vaters besuchte er später das Kollegium in Schwyz und studierte später in Zollikofen, «weil es wichtig war, die deutsche Sprache zu lernen, wie er mir immer sagte».

Als sich Luca Ceresetti mit 18 Jahren im Militär stellen musste und die bestandene Lastwagenprüfung vorweisen konnte, wollte er bei den Trainsoldaten seinen Dienst verrichten. Er wurde schliesslich als Geniemotorfahrer eingeteilt und absolvierte im Jahre 1995 in Brugg die G RS 256. Heute ist Luca Ceresetti Oberstleutnant des Ter Reg 3.

Wir verlassen das Haus und fahren mit dem mit Funkgeräten ausgerüsteten Dienstwagen zum Stützpunkt Airolo. Im Untergeschoss stehen die Rettungs- und Feuerlöschwagen bereit. Im ersten Stockwerk ist die



Ceresetti mit Agnese De Angelis in der Einsatzzentrale.

Einsatzzentrale. Eine steile Wendeltreppe führt nach oben. Die Frage drängt sich auf: «Warum habt Ihr keine Feuerwehrränge, wo die Feuerwehrmänner bei einem Ernstfall nach unten sausen können?»

Das Gebäude sei zu hoch, trotzdem gehe es sehr schnell. Das werde ja geübt, erklärt Ceresetti. In seinem Büro geht er ans Fenster, von wo er einen Überblick auf die

Tunneleinfahrt hat, und kontrolliert den Verkehr. Lastwagen um Lastwagen fährt vorbei und verschwindet im Tunnel.

An der Wand hängen grossformatige Fotos vom Bau des Gotthardtunnels. Daneben steht in dicken Lettern auf einem Blatt «Gib mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann; gib mir den Mut, Dinge zu ändern, die ich ändern kann; und gib mir die Weisheit, das eine vom anderen zu unterscheiden.(...)»

Wir nehmen vor dem PC Platz. Luca Ceresetti erläutert anhand einer Power-Point-Vorlage die Geschichte und die Aufgaben der Schadenwehr.

Verheerende Brände

Bis Ende 2007 waren die Autobahnen in kantonaler Hoheit. Die Mannschaft des Unterhaltes in Göschenen und Airolo betätigten sich bis dahin zusätzlich als Feuerwehr. Mit dem Finanzausgleich Anfang 2008 übernahm der Bund die Autobahnen. Damit war klar, im Gotthardtunnel musste künftig eine Berufsfeuerwehr eingesetzt werden.

Die Serie verheerender Brände in Strassentunnels in den Alpen riss damals nicht ab. Nach den Ereignissen im Tauern- und Montblanc-Tunnel brannte es am 24. Oktober 2001 im Gotthardtunnel. Ausgelöst wurde der Brand durch die Kollision zweier Lkw. Feuer und Rauch breiteten sich sehr schnell im Tunnel aus. 23 Fahrzeuge, darunter sieben Lkw, waren vom Feuer betroffen. Elf Tote gab es bei dem Brand,



Ceresetti kontrolliert im Fitnessraum Gabriele Gianola.



Rekrut G Motf in der G RS 256/95 Brugg, Sommer 1995.



In der OS in Birmensdorf.



Genie-Offiziersschule Sommer 1999, Klasse Kandi.

10 Personen erstickten auf der Flucht. Die Einsatzkräfte fanden sie teilweise nur wenige Meter von dem rettenden Schutzraum entfernt. Man konnte noch 12 Personen aus dem Tunnel retten. 30 Personen brachten sich über den Sicherheitsstollen in Sicherheit.

Es war Zeit, eine Schadenwehr aufzubauen. Das Projekt der Armee erhielt den Zuschlag. Jetzt kam die Zeit für Luca Ceresetti, der sich für die Stelle als Kommandant gemeldet hatte. Er erinnert sich: «Wir waren in Italien in den Ferien, als das Telefon kam. Ich sei gewählt worden und sollte am anderen Morgen um 10 Uhr auf dem Gotthardpass sein.

So mussten wir die Ferien frühzeitig abbrechen und am Morgen um drei Uhr zurück in die Schweiz fahren. Auf dem Pass wurde meine Ernennung in würdigem Rahmen gefeiert. Dies war für mich von all meinen Erfahrungen am Gotthard der Höhepunkt. Ich war mächtig stolz.»

61 Personen

Heute gehört die Schadenwehr Gotthard, die als selbstständige Berufsfeuerwehr im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (Astra) den Gotthardstrassentunnel betreut zum Armeelogistikcenter Monte Ceneri der Logistikbasis der Armee (LBA).

Für die Sicherheit im Tunnel stehen an den beiden Feuerwahrstützpunkten Airolo und Göschenen insgesamt 61 Personen und 27 Spezialfahrzeuge bereit.

Neben dem Tunnel ist die Schadenwehr auch für die Zufahrten von Amsteg und Faido sowie den Gotthardpass zuständig, insgesamt 77 Kilometer.

Die Feuerwehr bewältigt jährlich im Schnitt 150 Feuerwehreinsätze, und 300-mal rückt sie zum Abschleppdienst aus.

Grossen Wert legt Luca Ceresetti auf die Ausbildung. «Wir wenden im Jahr über 15 000 Stunden dafür auf», erklärt er stolz.

Die Schadenwehr ist auch zuständig für die Abarbeitung von Sonderbewilligungsgesuchen für Transit- und Importfahrten auf sämtlichen Nationalstrassen (Ausnahmetransporte, Gefahrguttransporte, Sonntags- und Nachtfahrerbewilligungen).

In der Zentrale

In der ereignisschwachen Zeit wird so einiges für die Schweizer Armee erledigt.

Für die LBA bereiten die Berufsfeuerwehrlaute Packungen für die Rekruten vor, die für die Instandstellung des Stgw 90, die PzF, Feuerlöcher und die Mark HG zuständig sind. In Göschenen werden Markierhandgranaten instand gestellt.

Wir besichtigen die Einsatzzentrale. Die Polizeioperatorin Agnese De Angelis sitzt vor den vielen Bildschirmen, die den Blick über die verschiedenen Teilabschnitte im Tunnel ermöglichen und meldet, dass es keine besonderen Vorkommnisse gegeben hat.

Der Fahrzeugpark ist gross. Jeden Montag werden die Einsätze geübt. Christian Beretta fährt den Einsatzwagen auf den Hauptplatz. Stolz demonstriert er die Möglichkeit, das Fahrzeug mit Hilfe eines ausfahrbaren Untersatzes vor Ort im Tunnel wenden zu können.

Übers Radio

Wir fahren zum Tunnelleingang, rüsten uns mit einer Sicherheitsweste und einem Helm aus und gelangen vom Sicherheitsstollen in den Haupttunnel. Der Verkehr donnert wenige Zentimeter neben uns Richtung Norden. Luca Ceresetti kontrolliert, ob alles in Ordnung ist. Bei einem Unfall im Tunnel schalten alle Ampeln automatisch auf rot. Übers Radio werden die Verkehrsteilnehmer orientiert, was sie zu machen haben.

Auf dem Rückweg kontrolliert der Kommandant die Feuerlöscher und Alarminrichtungen.

Dann begeben wir uns in den mit Überdruck belüfteten Sicherheitsstollen, der östlich des Tunnels von Norden nach Süden verläuft und alle 250 Meter vom Haupttunnel erreichbar ist.

Leben retten

Ceresetti steht mitten im Stollen, hebt die Arme und sagt: «Dieser Tunnel hat schon manchem das Leben gerettet.»

Wir begeben uns zum Lüftungsraum über der Tunnelröhre. Die Ventilatoren dröhnen, blasen frische Luft in den Tunnel und die verbrauchte Luft ins Freie. Ceresetti kontrolliert, ob alles in Ordnung ist. Ein grosses Problem bei einem Tunnelbrand ist die Strahlungswärme. Die Hitze kann nur schlecht abgeleitet werden. Darum ist es taktisch sinnvoll, prioritär zu löschen.

Der Kontrollgang ist zu Ende. Ceresetti gibt der Einsatzzentrale über Funk Entwarnung von unserem Besuch im längsten Autobahntunnel der Welt, durch den man jetzt mit einem sicheren Gefühl fährt, weil man weiss, es gibt eine leistungsstarke Schadenwehr mit einem Kommandanten, der den Gotthard innen und aussen kennt.

Auch Gabriele Gianola beendet sein Training im Fitnessraum und geht nach Hause, immer erreichbar und immer bereit, auch in der Freizeit sofort einzuspringen,



Christian Beretta zeigt den Untersatz, auf dem das Fahrzeug gewendet werden kann.

wenn sich eine Katastrophe ereignet, wie all seine Kameraden in Airolo und Göschenen.

Luca Ceresetti sagt...

...zur heutigen Armee

Wenn ich sehe, wie unsere Armee schrumpft und schrumpft, wie man Geld wegnimmt, wie man Bataillone schliesst, wie man Sprengobjekte wegräumt, wie man Festungen öffnet oder für immer schliesst – das tut schon weh. Ich hoffe, dass wir die Festungen nie mehr brauchen werden, sonst hätten wir ein grosses Problem.

...zum Bundesrat Ueli Maurer

Bundesrat Ueli Maurer gefällt mir. Er hat einen ungeheuerlich schweren Job. Mir imponiert, wie er als Redner begeistern kann. Es ist viel zu einfach, immer auf den Chef zu schiessen. Ich möchte seinen Job nicht.

...zur Politik

Ich war 12 Jahre FDP-Mitglied der Legislative in Airolo. Letztes Jahr habe ich schweren Herzens aufgegeben. Es war einfach zu viel. Ich war in der Umwelt-, Bau- und Einbürgerungskommission. Heute bin ich noch Vertreter der Gemeinde in der Zivilschutzorganisation. Ich mache die Arbeit sehr gerne. 

Luca Ceresettis militärische Laufbahn



In der G RS als Rekrut im Herbst 1995.

1995 RS in der G RS 256 in Brugg
1996–1998 Zwei WK als G Motf in der G Tech Kp des G Bat 9
1999 UOS in der UOS 56 in Brugg – anschliessend abverdienen
1999 OS
2000 Abverdienen als Lt in der G RS 56 in Brugg als Zfhr des Baumaschinenzugs
2000 WK als Gerätezugführer in der Tech Kp (Vorschlag zum Kadi)
2000 FLG I bei der Geb Div 9
2001–2006 Kdt Sap Kp 9/2
2007–2008 Zwei WK Kdt 6 Stabskp 9
2008 FLG II in Luzern AAL
2009 S3 im G Bat 9
2009 Prakt als Bat Kdt
2010 Kdt Stv Kata Hi Bat 3 (Ter Reg 3)
2013 Kdt Kata Hi Bat 3
2013 1. WK als Bat Kdt