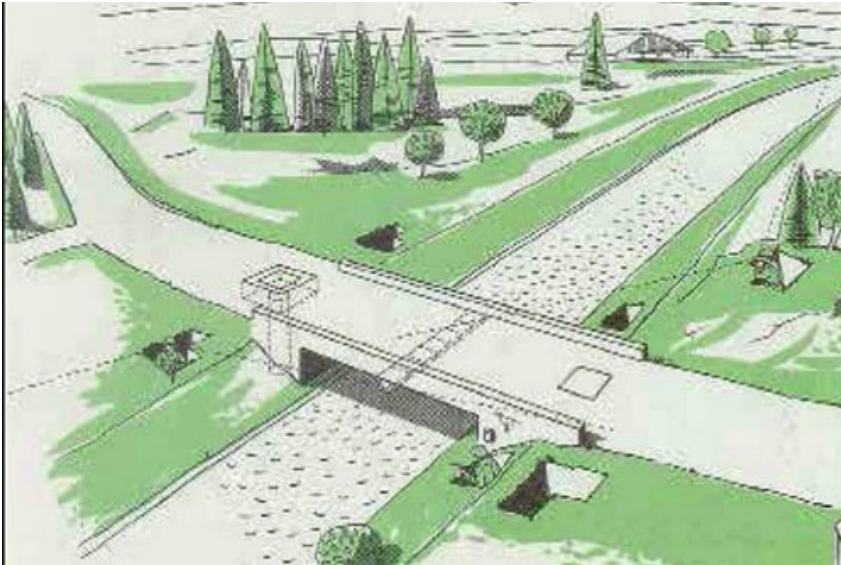


Szwajcaria rozminowała tunele i mosty

#Strategia i polityka #Wojska lądowe 4 stycznia 2015

Szwajcaria zakończyła rozminowywanie strategicznie ważnych autostrad, tuneli i mostów. Były one zaminowane od lat 1970., co miało pomóc powstrzymać ewentualną inwazję.



Schemat zaminowania mostu z instrukcji armii szwajcarskiej

W latach 1970., gdy trwała *zimna wojna*, Szwajcaria zdecydowała się zaminować strategicznie ważne drogi, tunele i mosty oraz pasy startowe lotnisk. Ich wysadzenie miało utrudnić poruszanie się oddziałom ewentualnego agresora. Operację realizowano pod kryptonimem *Permanenten Sprengdispositiv 75* (PSD 75). W sumie zaminowana około 2 tysięcy obiektów.

Ładunki wybuchowe były w specjalny sposób zabezpieczane. Nie tylko przed przypadkowym wybuchem, ale także kradzieżą lub wykorzystaniem przez terrorystów. Zwykle miny zalewano betonem, co gwarantowało bezpieczeństwo nawet w wypadku uderzenia w zaminowane miejsce przez duży samochód. Zapalniki były kodowane, a kody często zmieniane.

Prace prowadzono w najściślejszej tajemnicy. Także przed sojusznikami. Minowano bowiem także obiekty na granicach z nimi, w tym na granicy z Niemcami (to nie była nowość, bo minowanie na szeroką skalę Szwajcarzy stosowali także w czasie II wojny światowej). Do zniszczenia przygotowano m.in. wszystkie mosty na Renie (tak było nawet ze zbudowanym w 2006 mostem w Rheinfelden). Co ciekawe, według nieoficjalnych informacji, te obiekty rozminowywano w ostatniej kolejności. Dla przykładu, drewniany most (zbudowany przez Niemców) w Bad Säckingen rozbrojono dopiero w październiku 2012. Zaledwie miesiąc wcześniej usunięto ładunki z mostu drogowego Waldshut.

Do rozminowywania przystąpiono w 1991, gdy zakończyła się *zimna wojna*. Uznano wówczas, że ryzyko wojny zmalało, a minowanie można zastąpić innymi metodami obrony przed agresją. Problemem były też wysokie koszty utrzymywania specjalnych instalacji. Ostatecznie rozminowywanie zakończono w grudniu 2014.

Rozminowywanie przebiegało długo ze względu na konieczność zachowania warunków bezpieczeństwa. Problemem był też brak odpowiedniej liczby specjalistów. Z drugiej strony władze były mobilizowane przez powtarzające się pożary tuneli, w wyniku których mogło dojść do niekontrolowanych wybuchów. Ryzyko, które było politycznie dopuszczalne w czasach zimnej wojny, obecnie nie mogło być akceptowane przez społeczeństwo.

Duży pożar wybuchł w 2001 w tunelu Św. Gottharda. Zginęło wówczas 11 osób. Ogień dotarł w pobliże rejonu, który był zaminowany. Po ugaszeniu pożaru szybko usunięto ładunki wybuchowe. Mimo, że specjaliści twierdzili, że ich zabezpieczenie uniemożliwiało przypadkowy wybuch.

Były naczelnik zarządzania obiektami obronnymi armii szwajcarskiej, Gerhard Wyss powiedział w rozmowie z *Basler Zeitung*, że zaminowane były m.in. tunele Gotthard, Simplon i Lötschberg. Zaminowano też wszystkie mosty i wiadukty w górach. Tylko między Bazyleą a Chiasso tory kolejowe były zaminowane w 12-15 miejscach. Dopiero w 2004 w ramach operacji *Harte Schale* (twarda skorupa) zdemontowano większość ładunków pod drogami alpejskimi, pozostawiając tylko 3 z nich w rejonie przygranicznym.

Gerhard Wyss podkreśla, że państwa Układu Warszawskiego stale monitorowały efekty programu PSD 75. Do Szwajcarii, jako turyści lub biznesmani, przyjeżdżali wojskowi specjaliści z Czech czy Polski, by analizować stan prac saperów i ustalać miejsca potencjalnego umieszczenia ładunków wybuchowych. W archiwach zachowały się mapy i zdjęcia, które wykonywali szpiedzy.