Interview mit Manuel Flühler von Mountain Trans AG

Manuel Flühler ist der Geschäftsführer, der Mountain-Trans AG, und ist selbst bei fast jedem Transport dabei.

Für Schwertransporte im Gebirge gibt es seit fünf Jahren, das Spezialfahrzeug „Castor & Pollux", welches massgeblich Sepp von Rotz entwickelt hat. Immer wieder wird dieses Spezialfahrzeug für Schwertransporte bei Seilbahnunternehmungen eingesetzt. Die VTK-Redaktion sprach mit dem Verwaltungsratspräsidenten Manuel Flühler der Mountain-Trans AG.

Text und Bilder: Damian Bumann

Wie erfahren sie, dass die entsprechende Seilbahnunternehmung ein Schwertransport durchführt und wie ist es zum Spezialfahrzeug „Castor & Pollux" gekommen?

Einerseits kontaktieren uns Bahnbetreiber direkt, andererseits stehen wir aber auch in engem Kontakt mit Seilherstellern wie Fatzer AG um die nötigen Infos über zukünftige Projekte zu erhalten. Bereits vor drei Jahren kontaktierte uns der technische Leiter der Bergbahnen Zermatt AG, Peter Julen, und bat uns eine Offerte für den Transport von zwei Zugseilen für die Klein Matterhorn Pendelbahn einzureichen. Sepp von Rotz transportierte hier in Zermatt schon oft Seile für die Bergbahnen. Dadurch entstand auch die Idee für den Bau eines Spezialfahrzeuges wie Castor & Pollux, das es seit 2009 gibt und Lasten bis zu 70 Tonnen transportieren kann. Vor rund zehn Jahren waren zwei Forwader im Einsatz um die Zugseile auf Trockenen Steg zu befördern. Früher wurden die Seile mit einer Winde bis Trockener Steg hochgezogen. Peter Julen und Sepp von Rotz optimierten die Transportewege, denn rund alle 10 Jahre müssen die Zugseile der Pendelbahn Klein Matterhorn ersetzt werden. Somit ist heute „Castor und Pollux" an die Entstehungsgeschichte des Fahrzeuges und seinen ersten Einsatzort zurückgekehrt. Wir sind sehr dankbar, dass wir für die Bergbahnen Zermatt AG weiterhin Schwertransporte ausführen dürfen.

Nachdem Sie als Transporteur vor Ort bestimmt sind, was für Vorbereitungsarbeiten unternehmen Sie?

Zuerst erkunden wir die Strecke, die von uns absolviert werden muss. Dies geschieht jedoch meistens schon in der Offertphase, da wir vor der Preisstellung wissen müssen, was auf uns zukommt. Anschliessend werden die notwendigen Bewilligungen beim Kanton und der entsprechenden Gemeinde eingeholt. Es müssen auch Um- und Abladeplätze bestimmt und deren Besit-

Mit einem Lastwagenanhänger der Firma Wipfli AG, Transporte in Flüelen wird „Castor & Pollux" zum entsprechenden Einsatzort hingefahren.

Das eingespielte Team von Moutain-Trans AG, v.l.n.r. Philipp Wipfli, Tobias Zgraggen, Patrick Berchtold, und Manuel Flühler.

zer angefragt werden. Schliesslich kommt die Feinplanung und Abstimmung mit dem Kunden, dem Seillieferanten und der Transportfirma welche das Seil auf der Strasse bis zum Umladeplatz bringt. Vielfach müssen auch mit der Montagefirma, welche das Seil anschliessend montiert, die Termine und die Ausrichtung der Seilbobine abgestimmt werden.

Wie funktioniert „Castor & Pollux"?

Im Wesentlichen sind Castor & Pollux zwei autonome Fahrzeuge, welche je mit einem 275 PS starken Dieselmotor hydrostatisch angetrieben sind. Die Beiden „Buggys" werden durch das Tiefbett und natürlich auch durch ein Kabel verbunden und laufen dann synchron. Grundsätzlich kann man vor dem Motorstart auf der Fernbedienung bestimmen, was vorne und hinten ist, respektive welcher der beiden „Buggys" Häuptling und welcher der Indianer ist. Wenn die beiden „Buggys" gekoppelt sind, bildet das Tiefbett mit den beiden Schwanenhälsen eine Einheit, welche bei Quergefälle ausnivelliert werden kann. Das ganze Fahrzeug ist 15,5 m lang und kann eine Steilheit von über 35% sowie enge Haarnadelkurven gut meistern. Da das Fahrzeug funkferngesteuert ist, kann sich der Chauffeur immer die bestmögliche Übersicht verschaffen und kann schnell und flexibel auf die Begebenheit des Geländes reagieren und vor allem Zentimetergenau steuern. Dies ist sehr wichtig, wenn man mit solch schweren Lasten auf schmalen Bergstrassen unterwegs ist.

Wie wird „Castor & Pollux" an den Einsatzort transportiert?

Castor & Pollux wird auf einem Tieflader transportiert. Da er 285 cm breit ist, muss eine Bewilligung für Überbreite gelöst werden.

Wenn man Ihnen zuschaut, scheint die Bedienung von „Castor & Pollux" ziemlich einfach zu sein, wie haben Sie das Fahren von dieser Grossmaschine erlernt?

Es erfordert schon eine gewisse Übung und Erfahrung um die Maschine zu steuern. Bei engen Kurven ist die Linienwahl sehr entscheidend. Um dies zu beherrschen braucht es Erfahrung, ein gutes Auge und viel Gefühl für das Fahrzeug und das Gelände. Zuerst beginnt der angehende Fahrer mit der Bedienung des Folgefahrzeuges. Anschliessend darf er die Hauptsteuerung des gesamten Fahrzeuges bedienen, welche die Geschwindigkeit, die Neigung des Tiefbettes und das Lenken des vorderen „Buggys"

In Zermatt, wo die Idee des Schwertransportfahrzeuges „Castor und Pollux", entstand, kehrte das Fahrzeug in diesem August zurück, um die neuen Zugseile für die Pendelbahn Trockener Steg - Klein Matterhorn bereit zu stellen.

kontrolliert. Mit der Übung kommt dann auch die Erfahrung, oder anders gesagt: „learning by doing".

Sollte Ihnen doch einmal ein Missgeschick passieren, dass eine Seilbobine abstürzt, wäre ein solcher Zwischenfall versichert und könnte die Seilbahn trotzdem termingerecht den Betrieb aufnehmen?

Wir sind gut versichert, aber wir tun alles dafür, nie von diesen Versicherungen Gebrauch machen zu müssen! Während dem Transport bleibt sowieso kein Platz für solche Horrorszenarien, da gilt es sich 200 Prozentig dem zu widmen, was man gerade tut. Wir rekognoszieren im Voraus jede Transportstrecke und beurteilen den Zustand der Fahrstrasse mit Hilfe von Ortskundigen Experten und Behörden. Ist diese zu schmal oder zu schlecht ausgebaut, versuchen wir mit dem Kunden eine möglichst kosteneffiziente Lösung zu finden um die kritischen Stellen zu verbessen. Für uns gibt es keine Routine-Transporte, denn jeder Auftrag ist eine neue Herausforderung. Sollte doch einmal ein Unglück passieren, sind Transportgut und das Fahrzeug versichert. Wir passen die Versicherungssumme des Transportgutes jeweils vor dem Transport an.

Was für Lasten hat das Sonderfahrzeug schon transportiert? Und welche Lasten eignet sich das Fahrzeug am besten?

Wir haben schon die verschiedensten Arten von Transporten ausgeführt. Baumaschinen, Seile, Alteisen, Seilbahnkabinen oder für Zermatt durften wir 2010 den IDE All Weather Snowmaker-Reaktor von der 125er Pendelbahn bis zum Einbauort transportieren und mit dem auf Castor & Pollux aufgebauten Kran zur Einbaustelle heben.

Was empfehlen Sie den Verantwortlichen von Seilbahnunternehmungen, die Schwertransporte bei Ihnen planen, zu unternehmen?

Ein Anruf oder eine E-Mail mit Angaben über Grösse, Gewicht und die zu befahrende Strecke genügt. Wenn die Sache für uns klar ist, erstellen wir dem Kunden eine verbindliche Offerte. Bei Unklarheiten, schwierigen Bedingungen oder sehr schweren Lasten gehen wir aber immer vor Ort um die Transportwege oder andere allfällige Hindernisse zu beurteilen. In jedem Falle bekommt der Kunde von uns eine verbindliche Offerte.

4282 Im steilen Gelände fühlt sich „Castor & Pollux" zu Hause. Steigungen bis 35% zu meistern ist für das Fahrzeug keine besondere Herausforderung.

Gibt es eine Alternative zu Ihrem Spezialfahrzeug?

Ein vergleichbares Fahrzeug gibt es nicht. Es ist ein Prototyp, in dem die jahrelange Erfahrung von Sepp von Rotz und Team, und ein Haufen in dieser Zeit aufgetretene Bedürfnisse umgesetzt wurden. Es gibt Alternativen: eine ist die Strassen so auszubauen, dass man mit einem LKW fahren kann. Wobei jeder, der schon eine Strasse ins Gebirge ausbauen wollte, weiss, dass die Sache mit der Bewilligung nicht so einfach ist. Oder man verlängert den Seilzug, dies ist jedoch Zeitaufwendig und birgt ein gewisses Risiko für Beschädigungen am Seil. Der Einsatz unseres Spezialfahrzeugs macht immer dann Sinn, wenn das Transportgut spezielle Abmessungen oder grosses Gewicht hat, die Strassen schwierig sind oder man zusätzlich noch einen Kran für Montagearbeiten auf dem Berg braucht.