

Interview mit Philippe Bieri von Fatzer



Philippe Bieri, Verkaufsleiter der Fatzer für die Westschweiz organisierte den ganzen Transport für sämtliche Seile der neuen Pendelbahn Grimentz - Zinal.

Für die neue Pendelbahn Grimentz – Zinal, die zukünftig die beiden Skigebiete miteinander verbinden wird, wurden in diesem Sommer grosse Seiltransporte von Romanshorn bis ins Val d'anniviers notwendig. Solche Transporte müssen lange im Voraus geplant werden und verlangen von den ausführenden Transportunternehmen viel ab. Die Redaktion der VTK-Seilbahntechnik sprach mit dem verantwortlichen Mitarbeiter von Fatzer, Philippe Bieri.



Wie wird ein Seiltransport für eine neue Pendelbahn organisiert?

Über einem gewissen Seilgewicht wird der logistische Aspekt bereits vor der Offertenerstellung akribisch unter die Lupe genommen und mit Transportfirmen abgeklärt. Somit kann wie beim Pendelbahn (PB) Projekt Grimentz-Zinal die logistische Machbarkeit bereits in der Studienphase geklärt werden.

Mit welchen Transporteuren arbeiten Sie zusammen?

Abhängig von dem Zielland arbeiten wir mit verschiedenen Logistik-Unternehmen zusammen. In der Schweiz ist Wipfli Transport AG in Niederurnen unser grösster Partner für schwere Seiltransporte. In den letzten Jahren konnten wir wie bei der PB Grimentz-Zinal interessante und ausserordentliche Projekte rea-

lisieren und somit unsere Transportfähigkeiten stets verbessern und steigern. Heute können Seile bis ca. 67 Tonnen direkt ab Fahrzeug gezogen werden oder per Spezialfahrzeug Castor und Pollux der Mountain-Trans AG in schwer zugänglichem Gelände geliefert werden. Weit höhere Gewichte sind möglich wenn die Seile auf mehrere (zwei) Fahrzeuge aufgeteilt werden. Nicht zu vergessen sind Feldmann Transporte, Mountain Trans, Reber Transporte, Schönholzer, Egger, usw...

Benötigen Sie Bewilligungen um gewisse Strecken durchfahren zu können?

Bei Seilgewichten über ca. 20 Tonnen Nettogewicht beginnt meistens je nach Strecke die Bewilligungspflicht. Bei grösseren Gewichten kann vorab auch schon Mal eine provisorische Bewilligung eingeholt werden um das Risiko besser einzugrenzen

Bei einem Gewicht von rund 100 Tonnen von einem Trageisil, wie wird dieses auf die beiden Bobinen verteilt?

Die Originalbobine wird bei uns im Werk aufgebockt und anschliessend wird ein Teil des Seils auf eine Hilfsbobine umgespult. Diese Hilfsbobine befindet sich auf der Seitenträgerbrücke und kann direkt auf dem Fahrzeug angetrieben respektive gebremst werden. Dabei muss stehst darauf geachtet werden dass die Achsenlasten eingehalten werden. Einmal auf der Baustelle angekommen wird mittels Wickelbock das Seil wieder auf die Originalbobine zurück gespult. Die Firma Garaventa ist für diesen Rückspulvorgang speziell eingerichtet

Gibt es gewisse Brücken, die das Gewicht der beiden Lastwagen nicht erlaubt? Wenn ja, wie überwinden Sie dieses Hindernis?



Je nach Traglast der Brücke muss das Seil mittels Hilfsbobine von einer Bobine auf die andere Bobine umgespult werden.



Im Frühjahr besuchten die Geschäftsleitungsmitglieder der beiden Seilbahnunternehmen Grimentz und Zinal den Seilhersteller Fatzer in Romanshorn.

Mit der Aufteilung auf 2 Fahrzeuge kann das Gewicht optimal verteilt werden. Das Ab- und Aufwickeln des Seils mittels Seitenträgerbrücke ermöglicht beide Fahrzeuge von einander zu trennen und einzeln über kritische Brücken zu fahren. Der Vorteil von diesem System ist dass wir in Bezug auf die Brückenlänge kaum begrenzt sind. Durchs Umspulen können wir wenn nötig sehr „Leicht“ über Brücken fahren. Das System ist einmalig in Europa!

Dem Transporteur Wipfli gelingt es in kurzer Zeit, das schwere Tragseil von über 100 Tonnen über die Bergstrasse zwischen Sierre und Grimentz zu transportieren. Sollte doch einmal etwas aussergewöhnliches sich ereignen, wie das Wegrollen einer Bobine. Wäre ein solcher Zwischenfall versichert und könnte die Seilbahn trotzdem noch termingerecht in Betrieb genommen werden?

Die Transportvorbereitung dauerte Jahre und die Investitionen haben über eine halbe Million CHF in Anspruch genommen. Was die ausserordentlichen Ereignisse anbelangt, besteht unsere Arbeit hauptsächlich daraus, diese so gering wie möglich zu halten. Ein Wegrollen von einer Bobine wurde technisch analysiert, gehörte jedoch aufgrund des Abladeprozess und des Abladeortes nicht zu den kritischen Punkten. Die Konsequenzen eines solchen

Vorfalles sind schwierig zu beurteilen, von leichter Verzögerung bis mehrmonatigem Baustopp bei Gefährdung von Menschen und Beschädigung von Seile, Gebäude und Fahrzeuge. Haftpflichtversicherungen übernehmen in solchen Fällen ein Teil des Schadens, ein nicht unwesentlicher Teil bleibt jedoch oft beim Hauptauftragnehmer hängen.

Müssen die Zugseile der neuen Pendelbahn nach der Inbetriebnahme gekürzt werden?

Das Zugseil der PB Grimentz-Zinal besteht aus einer endlos gespleisster Schlaufe. Bei modernen Pendelbahnen setzen wir



Dank dem Know How der Transportfirma Wipfli konnten die engen Kurven am Eingang des Val d'Anniviers problemlos gemeistert werden.

normalerweise unser Stabulo-Seil ein, welches u.a. eine besonders geringe Längung aufweist. Dennoch, bei fast 7'500m Seil muss man knapp rechnen um ohne Kürzung durch die erste Saison durchzukommen. Anschliessend wird noch vielleicht 1 Kürzung in Betracht gezogen werden müssen aber dies wird lange dauern bis es soweit ist da die Längung des Seils exponentiell mit der Benützung abnimmt.

Was muss speziell beachtet werden, damit die neuen Seile der Pendelbahn eine lange Lebensdauer erreichen und wie viele Male können diese verschoben werden?

Die Seilpflege ist im Betriebsanhandbuch klar beschrieben und ist zu verfolgen. Dennoch, ein besonderes Potenzial für eine maximale Lebensdauer besteht darin, die Beschädigungsmechanismen und Reparaturmöglichkeiten genau zu kennen, sowohl für vollverschlossene Tragseile sowie für Litzenseile. Ziel ist, jegliche Beschädigungen rechtzeitig, beziehungsweise so früh wie möglich zu erkennen, in ihrer Entwicklung zu stoppen und / oder diese komplett zu eliminieren. In der Erkennung möglicher Schäden steckt bares Geld. Die eingebaute Länge der Tragseile lassen vier Verschiebungen zu. Bei einem 12-jährigen Verschiebeturnus könnten die Seile theoretisch 60 Jahre in Betrieb bleiben.