

Die Arbeiten in den Monaten September und Oktober 2013

Die Hauptarbeiten in den Monaten September und Oktober bildeten die Abschlussarbeiten der Bauunternehmung, die Schwertransporte der Seile und Montagematerialien und die eigentliche Stahlbaumontage.

Die Bauarbeiten

Die vier Pollerscheiben mit den sehr mächtigen Einlageteilen wurden in der Tal- und Bergstation erstellt. Eine spezielle Herausforderung bildete das Aufkleben der Pollerhölzer, mussten diese doch millimetergenau auf die runde Pollerscheibe aufgeklebt werden. Im Weiteren wurden die beiden Spanngewichte von je ca. 40 Tonnen im Spanssacht geschalt und anschliessend betoniert. In diesen beiden Monaten konnten auch die Pfahl- und Ankerarbeiten abgeschlossen werden, so dass nur noch die Betriebsspannung parallel zur Seilspannung aufgebracht werden muss.

Die Schwertransporte

Am 12. September wurden die ersten beiden Tragseile nach Motta transportiert. Dieser Transport erfolgte mit dem Spezialfahrzeug Castor&Pollux und hatte ein Gesamtgewicht von ca. 110 Tonnen. Auch die beiden nächsten Frachtladungen mit Tragseilen erreichten die Einzugsstelle Motta termingerecht am 3. und 5. Oktober. Mit dem gleichen Spezialfahrzeug wurden die beiden Zugseile von Arosa auf Hörnli transportiert. Jedes der Zugseile wiegt ca. 25 Tonnen und so wurde mit einem Gesamtgewicht des Transportes von ca. 50 Tonnen die Strasse aufs Hörnli richtig getestet. Nicht nur der Seiltransport bildete für die Fachleute eine grosse Herausforderung. Auch rund 500 Tonnen Material für den elektromechanischen Teil wurden nach Arosa bzw. aufs Hörnli verschoben. Die übergrossen Teile mussten mittels Spezialtransport mit Polizeibegleitung über die Schanfiggerstrasse angeliefert werden. Geplant war, dass sämtliche Einzelteile bis zu einem Gewicht von 8 Tonnen mit der RhB nach Arosa befördert werden. Die Natur spielte uns aber ausgerechnet zur Hauptanlieferzeit der Materialteile (ab dem 17. Oktober) einen Streich. Infolge eines grossen Steinschlages musste die Arosalinie für längere Zeit den Zugbetrieb einstellen. Das gesamte Montagematerial wird von Arosa mit Allradlastwagen aufs Hörnli geführt, dort verarbeitet oder mit der Materialeilbahn aufs Urdenfürggli weitertransportiert.

Die Montagearbeiten

Am 9. September konnten die Vorbereitungsarbeiten für die Montage des elektromechanischen Teiles gestartet werden. Die engen Platzverhältnisse und das Nebeneinander der Bauarbeiter, Seilzieher, Transporteure und Monteure bildete auf dem hochalpinen und engen Bauplatz eine spezielle Herausforderung. Der Sicherheitsaspekt ist bei diesen kombinierten Arbeiten immer oberste Pflicht und verlangt eine reibungslose Zusammenarbeit und Rücksichtnahme. Fast der ganze Stahlbau konnte auf der Hörnliseite gestellt werden, auf der Seite Urdenfürggli startete die eigentliche Montage mit drei Wochen Verzögerung und dauert zur Zeit noch an. Im Maschinenraum wurden die ganzen Antriebsteile vormontiert, so dass das Ausrichten der einzelnen Komponenten nun sehr präzise vorgenommen werden kann. Bereits Mitte Oktober konnte auch die Steuerungsfirma ihre Arbeiten aufnehmen, nachdem vorgängig alle Schränke in die Räumlichkeiten gestellt wurden. Alle vier Tragseile sind nun bis zum Hörnli gezogen und auf der Seite der Talstation sind diese bereits auf die Poller aufgelegt.

Geplante Arbeiten

Die nächsten grösseren Schritte sind das Auflegen der Tragseile in der Bergstation, so dass eine Grundspannung von ca. 180 Tonnen auf der Seite Hörnli erreicht wird. Einen optischen Höhepunkt bildet sicher der Kabinentransport vom 6. bis 8. November von Bern bis auf Hörnli. Die zweite Kabine sollte in der Woche 48 nach Arosa gelangen. Die Monteure und Elektriker sind in den nächsten Wochen gefordert. Jetzt ist nicht mehr das Grobe, sondern die Feinarbeit gefragt, welche sehr viel Fingerspitzengefühl von den Facharbeitern verlangt.

Trotz dem garstigen Wetter und den kürzer werdenden Tagen ist die Arbeitsmoral nicht nur gut, sondern hervorragend unter den beteiligten Firmen ist. Alle wollen eine perfekte Qualitätsarbeit abliefern und die gesetzten Ziele erreichen, obwohl die Bauzeit sehr knapp bemessen wurde.

Der Projektleiter Thomas Gurzeler