

## Schwertransport eines 70t Tragseil-Kolosses für die Verbindung Arosa-Lenzerheide

Bei der Fracht handelt es sich um eines von insgesamt vier vollverschlossenen Tragseilen für die neue Verbindungsbahn zwischen Arosa und Lenzerheide. Im Zentrum des Seils ist ein Röhrchen integriert, welches acht Lichtwellenleiter enthält. Die Seile wurden in Österreich bei der Firma Teufelberger, genauer gesagt in St. Aegyd (ca. eine Stunde von Wien entfernt), produziert und haben je ein Gewicht von 67.2 Tonnen. Der Kern des Tragseils ist mit vier z-förmigen vollverschlossenen Drahtseillagen umschlossen und der Durchmesser beträgt 76 mm und hat eine Länge von 1'960 Metern. Um sich dieses „schlanke“, aber extrem tragfähigen Seil besser vorstellen zu können, sind folgende Merkmale wichtig: ein Laufmeter Seil wiegt beinahe 35 Kilogramm, ein Tragseil kann eine Zugkraft von 680 Tonnen aufnehmen. Für den Transport wurde das Seil auf eine Bobine mit einem Aussendurchmesser von 3.20 Meter und einer Breite von 4.15 Metern transportbereit aufgewickelt. Der Bestimmungsort ist das Gebiet Motta, welches etwas unterhalb der Verbindungsbahn zwischen den Skiorten Arosa und Lenzerheide auf 2'300 [m.ü.M.](#) liegt. Die Ausmasse dieser zu transportierenden Seilbobine lassen erahnen, dass unzählige Sonderbewilligungen und Genehmigungen für die Fahrt von Österreich in die Schweiz bis zu den engen Gemeindestrassen nach Churwalden respektive Vaz/Obervez benötigt wurden.

Verschiedensten Varianten wurden für den Transport dieser Spezialladung besprochen und geprüft, die Strassen und Wege wurden akribisch unter die Lupe genommen. Die Fahrt auf der Autobahn war noch das kleinste Problem. Doch auch hier konnten nur Spezialfahrzeuge eingesetzt werden. An der Landesgrenze Österreich/Schweiz musste der Seilkoloss auf einen anderen Lastwagen umgeladen werden, da in der Schweiz andere Abstände der Lastwagenachsen vorgeschrieben sind. Die Reise von Chur Richtung Lenzerheide (Dauer ca. 1 Std.) wurde von mehreren Polizeifahrzeugen begleitet. Durch die vielen Baustellen und engen Winkel war der Chauffeur auf jede Hilfe angewiesen. Im Schneckentempo erreichte die schwere Fracht den Umladeplatz zwischen Parpan und der Lenzerheide. Nach einem weiteren Umlad ging es durch die sehr engen Kurven und schmalen Wege dann weiter Richtung Mottahütte. Für diesen herausforderten Reiseabschnitt wurde das Spezialfahrzeug „Castor und Pollux“ der Firma von Rotz, Seilbahnen aus Kerns, eingesetzt. Das 14,5 Meter lange und 2,85 Meter breite Gefährt ermöglicht den Transport von schweren Drahtseilen und Seilbahnkomponenten und kann Steigungen von bis zu 60 % überwinden. In schwierigem Gelände, dies ist die ganze Strecke, kann das Gefährt per Funkfernsteuerung manövriert werden. Diese Funksteuerung wird benötigt, damit der Chauffeur neben dem Gefährt marschieren und jede Bewegung des Transportes centimetergenau kontrollieren kann. Mit Augenmass musste die Tragfläche des Castors immer in waagrechter Position gehalten werden, damit keine Verschiebung der Fracht eintreten konnte. Mit einem Gesamtgewicht von 100 Tonnen kriechte der Castor und Pollux mit maximal 2 km/h Richtung Abladeort am Berg. Sogar Kuhrohste wurden mit 2 cm dicken Platten abgedeckt. Der Transport der ersten beiden Tragseile dauerte drei Tage und hat vom Transportpersonal und der Maschine alles abverlangt.

Der Transport hat sich herumgesprochen: unzählige Einwohner, Seilbahnfans und sonstig Interessierte wohnten dem Spektakel bei. Die nächsten zwei Tragseile werden vom 3. bis 5. Oktober 2013 von Valbella zur Mottahütte transportiert. Ja, es ist und bleibt ein riskantes Unterfangen, welches aber sehr gut vorbereitet wurde und stets unter Kontrolle war. Nicht zuletzt dank den vielen professionellen Helfern, die den Spezialtransport begleitet und Hand in Hand gearbeitet haben, war es möglich, diesen aussergewöhnlichen Transport überhaupt durchzuführen.

Der Projektleiter

Thomas Gurzeler