

Schwieriger Helikopterflug – schwere Fracht an der langen Leine

Schlattli Die ersten Schienen für die neue Stoosbahn sind bereits verlegt, in gut einer Woche geht die Verlegung weiter. Gestern wurde als weiterer Schritt das Schutterrohr in der Steilwand mit dem Grossraumhelikopter Kamov ausgeflogen.



Die Versetzmaschine (links oben) steht auf der Brücke bereit, um Betonelemente und Schienen zu verlegen. Derweil bereiten Heli-Bodencrew und Techniker den Abtransport der Rohre vor (untere Reihe). Bilder: Erhard Gick

Erhard Gick

Kurz vor 14 Uhr landet der grösste Transporthelikopter der Schweiz, der Kamov der Küssnacher Firma Heliswiss International, auf dem Parkplatz im Schlattli. Der 7 Tonnen schwere Helikopter hat 950 Liter Kerosin im Bauch. «Das sollte reichen, um unseren Auftrag für die Stoosbahn zu erledigen», sagt Pilot Roger Ming.

Der Auftrag der Crew ist klar. Sie sollen zwei Elemente des Schutterrohrs, welches für die Abführung des Ausbruchmaterials beim Tunnelbau der steilsten Standseilbahn der Welt eingesetzt wurde, aus dem Steilhang fliegen. «Es gibt dabei zwei Schwierigkeiten», erklärte Pilot Roger Ming. «Durch unser hohes Eigengewicht und die relativ kleinen Rotorblätter verursachen wir einen enormen Abwind. Die Gefahr besteht,

dass wir durch diesen Luftstrom Steinschlag auslösen könnten. Die Crew im Berg kann nicht fliehen. Also gilt es, dieses Risiko genau im Auge zu behalten.» Der zweite nicht minder anspruchsvolle Teil des Fluges lag in den technischen Voraussetzungen. Dort wo sich das Rohr befindet, führen Trageleile der Transportseilbahn in rund 100 Meter Höhe vorbei. «Wir müssen deshalb ein 130 Meter langes Transportseil am Helikopter befestigen. Normalerweise fliegen wir Unterlasten mit 30 bis 50 Meter langen Seilen», so Pilot Roger Ming. Dies mache den Flug nicht einfacher, sagte er weiter.

Enorme Kräfte am 130 Meter langen Seil möglich

Mit grosser Routine fliegt Ming aber schliesslich die zwei Rohrteile aus dem Steilhang über der Stoosbahn-Talstation.

3,6 Tonnen wogen die einzelnen Teile. Sie wurden nicht etwa ins Tal geflogen, sondern auf den Stoos und dort zwischengelagert.

Für diesen speziellen Transport kam nur dieser Transporthelikopter der Küssnacher infrage. Der Kamov hat auf Stooshöhe (1300 m ü. M.) eine Nutzlast von rund fünf Tonnen. Der Kamov ist der einzige Helikopter, der in der Schweiz fliegt, welcher solche Lasten überhaupt heben kann. Mit langem Seil konnte Pilot Ming aber nur behutsam fliegen, weil die Fliehkräfte am 130 Meter langen Seil in der Steilwand enorm sind. Und die Bodenmannschaft hatte in diesem schwierigen Gelände dann tatsächlich mit dem starken Abwind zu kämpfen. Beim zweiten Flug musste der Helikopter einen zweiten Ansatz fliegen, weil das Rohr noch an einer Stelle festsass.

Derweil geht es mit dem Bau der neuen Stoosbahn zügig voran. Der Bau der Betonfahrbahn wird mit einer neuen Versetzereinrichtung erfolgen.

Bekanntes Prinzip aus dem Tunnelbau

Nikos Morstein ist Montageleiter für diese spezielle beim Bau der Stoosbahn eingesetzte Versetzmaschine. «Ähnliche Maschinen kamen auch schon im Stollenbau zum Einsatz. Diese Version ist speziell für die Stoosbahn konstruiert worden», erklärt Morstein. 60 Tonnen wiegt der Stahlkoloss. Er befähigt die Baumannschaft, vorgefertigte Elemente des Geleises zu transportieren und direkt im Steilhang zu verlegen.

Als eine weitere Beschleunigungsmassnahme hat die Arge Implenia/Vetsch vorgeschlagen, den Trasseebau mit dieser Versetzereinrichtung vorzuneh-

men. Der grosse Vorteil dieser neuartigen Technologie sei, dass die vorfabrizierten Beton-Fahrbahn-Elemente maschinell von unten nach oben versetzt werden können. Ebenfalls werden mit derselben Versetzereinrichtung die Schienen verlegt und verschweisst. Damit können die Arbeitsabläufe optimiert und im Vergleich zum ursprünglich vorgeschlagenen Konzept beschleunigt werden, heisst es bei den Stoosbahnen.

Aktuell fanden die ersten Montagearbeiten dieser Versetzereinrichtung auf der Brücke bei der Talstation bereits statt. «Jetzt rechnen wir damit, dass wir in rund ein bis zwei Wochen mit dem Versetzen weitermachen können», sagt Montageleiter Nikos Morstein.

Die Arge Implenia/Vetsch geht davon aus, dass damit der Trasseebau Mitte September abgeschlossen werden kann.