

Ein Generator für Zermatt

Am Morgen erwartet ein eingeschneiter Kran das Team von Gerhard Clausen.





Nun kann der Unterwagen vom restlichen Schnee befreit werden.

Zu einem sehr ungewöhnlichen Einsatz kam es im vergangenen Jahr in Zermatt, Schweiz. Ungewöhnlich vor allem auch deswegen, weil die Zufahrtstraße eigentlich nur bis 28 t Gesamtgewicht befahren werden darf und ein Wintereinbruch die Baustelle lahmlegte.

Text und Bilder: Erich Urweider

Zermatt ist ein autofreies Bergdorf auf etwa 1.610 m über dem Meeresspiegel am Nordostfuß des Matterhorns. Zur Energieversorgung dienen den Elektrizitätswerken Zermatt zwei Wasserkraftwerke und Photovoltaikanlagen. Trotzdem ist man vor allem im Winter auf die externe Versorgung mit Elektrizität angewiesen.

Eines der beiden Wasserkraftwerke ist das 1947 gebaute Kraftwerk Findelnbach, das in der sogenannten Wiesti im Dorf Zermatt steht. Dieses wurde bereits 1976 mit einer neuen Maschinengruppe ausgestattet und 1990 wurde die Druckleitung erneuert. Nun erfährt das Kraftwerk bereits die dritte größere Erneuerung seit seinem Bau. Bei den regelmäßig stattfindenden Kontrollen an der Maschinengruppe wurden an der Welle des Generators Schäden festgestellt.

Provisorische Reparaturen ermöglichten zwar einen Weiterbetrieb, der allerdings nicht von Dauer sein konnte. Parallel wurde der Ersatz durch

eine neue Maschinengruppe geplant. Im Frühjahr 2017 wurde dann das Kraftwerk außer Betrieb genommen und die Umbauarbeiten begannen.

Neben einer neuen Turbinengruppe wurde auch ein neuer Hallenkran mit einer Tragkraft von 25 t installiert, bei diesem fehlte allerdings noch



Der Generator zum Kran gebracht.



Die Bautoilette wurde für die Kranarbeiten versetzt und muss nun aus dem Schneehaufen geborgen werden.

die vorgeschriebene Überlastprüfung, daher wurden gleich zwei Transporte notwendig. Das Bergdorf wird eigentlich über die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) erreicht, da nur bis nach Täsch mit einem normalen Fahrzeug gefahren werden darf.

27,5 t Krangengewicht und ein Generator von 22 t können allerdings nur mit verhältnis-

mäßig hohem Aufwand über die Bahnstrecke hochgeschafft werden. Daher erfolgte der Trans-

port über die Straße, die nur mittels Spezialgenehmigung befahren werden darf und eigent-

Nun wurde der Kran halt erst mal eingeschneit und vorläufig stehen gelassen. Rund zwei Wochen später erreichte das Team von Clausen die Baustelle wieder.

lich nur für 28 t Gesamtgewicht freigegeben ist. Die hatten beide Transporte ganz sicher. Auch der 4-achsige LTM 1070-4.2 aus dem Clausen-Fuhrpark war trotz demontierter Klappspitze schwerer.

Die ganze Transport- und Einbringungsaktion sollte bereits rund zwei Wochen früher stattfinden, nur hatte niemand mit dem Wetter gerechnet. Denn nachdem der Kran auf der Baustelle auf den Zentimeter genau nach Plan gestellt worden war, kamen plötzlich starke Schneefälle. Diese sind nichts Ungewöhnliches in der Walliser Bergregion und veranlassen hier auch niemandem zur Sorge. Doch dass die Zufahrt auf der Straße und auch per Bahn über mehrere Tage unterbrochen war, war auch für die Einheimischen eine eher ungewöhnliche Situation.

Nun wurde der Kran halt erst mal eingeschneit und vorläufig stehen gelassen. Rund zwei Wochen später erreichte das Team von Clausen die Baustelle wieder. Die erste Tätigkeit war nun den Kran auszugraben, da sich der Schnee und auch Eis zentimeterdick auf dem Gerät abgesetzt hatten. Nach einer ersten Schneelastbefreiung wurde der Motor gestartet, der dank gut gewarteter Batterien auch anstandslos ansprang. Nachdem nun der teilweise angefrorene Schnee vom Kran gekratzt war, konnten die Arbeiten beginnen.

Als Erstes galt es eine Verschubbahn aufzubauen. Darauf wurden danach Gegengewichtsplatten vom LTM 1250-5.1 und vom LTR 1060, die sich beide ebenfalls im Fuhrpark von Clausen befinden, aufgelegt. Gerhard Clausen zeigte sich während des Einsatzes sehr zufrieden mit der Variobase von Liebherr, die je nach Abstützverhältnis automatisch die maximale Last berechnet.

Nachdem total 27,5 t Ballast aufgelegt waren, konnten die Gegengewichtsplatten mithilfe eines Seilzugapparates ins Kraftwerk gezogen werden.

Anschließend konnte der Hallenkran seine Überlastprüfung und die letzten Einstellarbeiten hinter sich bringen. Nach rund einer Stunde wurden die als Prüfgewichte genutzten Gegengewichte wieder aus der Maschinenhalle gezogen und auf den Sattelzug verladen.

Nun konnte der zweite Sattelzug in die steile Straße neben der Baustelle einfahren und der 22 t schwere Generator konnte in einer kurzen Aktion auf die Verschubbahn gehoben werden.

Dabei ruhten die Augen auf der straßenseitigen Abstützung, die bis zu 40 t tragen mussten. Auch der Generator wurde mit einem

das Kraftwerk im Frühjahr 2018 wieder in Betrieb gehen kann.

Da es mittlerweile etwas wärmer geworden war, konnte der

Die Unterleghölzer mussten an einer Stelle 1,20 m hoch aufgeschichtet werden, um den Kran abstützen zu können.

Seilzugapparat in die Halle gezogen, wo er anschließend auf seine Montage wartet, sodass

Kran nochmals intensiv vom Schnee befreit werden, bevor er zusammengepackt wurde. Am

meisten Arbeit erforderte dabei das Zusammenpacken der Unterleghölzer. Diese mussten an einer Stelle 1,20 m hoch aufgeschichtet werden, um den Kran abstützen zu können.

Nun hieß es deshalb: „Kommando zurück“. Danach galt es nur noch den Kran wieder auf die Straße zu bringen, was dank der verschiedenen Lenkmodi äußerst zügig vorstattenging. Anschließend ging es unter Polizeibegleitung wieder aus Zermatt hinaus ins Tal zurück. **KM**



27,5 t Prüfgewicht für den Hallenkran.



Gleich kann der Generator auf der Verschubbahn abgesetzt werden.



Mitten durch den Lawinenkegel geht es wieder ins Tal.