



PAUL REBER AG: WIE EIN SCHWEIZER UHRWERK

Die aufwendige, minutiös geplante Demontage der Männlichenbahn zeigt einmal mehr die exakte, erfahrene Arbeitsweise der PAUL REBER AG. Größe und Alter der Anlage forderten die Monteure.

Jetzt muss es schnell gehen: Der große KAMOV-Hubschrauber von HELI SWISS INTERNATIONAL kommt angefliegen – jede Flugminute kostet 250 Franken. Gut, dass Montageleiter Samuel **Reber** und sein Team sich wochenlang auf diesen Zeitpunkt vorbereitet haben. Denn die Demontage der 40 Jahre alten und sechs Kilometer langen Männlichenbahn im Berner Oberland ist aufwendig und kompliziert – und erfordert eine detaillierte und minutiöse Planung und Durchführung.

Es hilft, dass die PAUL REBER AG seit 1990 jedes Jahr bis zu drei Seilbahnen demontiert – und über entsprechende Erfahrung verfügt. Erst 2018 hat das rund 14 Mitarbeiter zählende Team drei Seilbahnen in Gstaad und Les Diablerets demontiert. „Die Fülle an Referenzen und Erfahrungen – vor allem in Hinblick auf alte HABEGGER-Bahnen – waren einer der Gründe, warum wir uns erstmals für die PAUL REBER AG entschieden haben“, berichtet Adolf **Kaufmann**, stellvertretender technische Leiter der Männlichenbahn. Hinzu kommt, dass der Seilbahnhersteller GARAVENTA, der die neue Männlichenbahn errichtet, bereits sehr lange und intensiv mit dem Reber-Team

zusammenarbeitet. „Für uns ist die PAUL REBER AG ein zuverlässiger Partner, der unsere Vorschriften und sein eigenes Versprechen einhält“, so Raphael **Reinle**, Projektleiter bei GARAVENTA. Der reibungslose Ablauf der Demontagen liege vor allem am exakten Vorgehen der Mitarbeiter, was das Projekt Männlichenbahn erneut zeigen würde. Und tatsäch-



Ein Funker und vier Monteure bilden eine Demontagegruppe. Fotos: SI/Surrer

lich. Ein **SI-Besuch** bestätigt Reinles Einschätzung. Bereits im April 2019 hat die PAUL REBER AG die 230 Kabinen ausgehängt und 80 Tonnen Seil mithilfe ihrer speziellen Winde demontiert. „Die Ausrüstung der PAUL REBER AG war ein weiterer Grund für die Auftragsvergabe, was entscheidend zum guten Preis-Leistungs-Verhältnis beigetragen hat“, betont Kaufmann in diesem Zusammenhang. „Die Gondeln hat der Betreiber versteigert, das Seil entsorgen wir“, fügt Reber hinzu. Anschließend wurden 250 Tonnen Seilbahntechnik abgebaut. „Hier standen wir unter Zeitdruck, denn anschließend wurde mit Betonarbeiten für den Neubau begonnen“, betont Reber. Die Stechuhr im Nacken hatte sein Team auch beim Demontieren der Stützen – dem Herzstück des Auftrags.

Datenblätter sichten, Gewichte prüfen:

Vier Mitarbeiter waren zwei Wochen lang mit den Vorbereitungen dazu beschäftigt. „Wir berechneten die Gewichte der einzelnen Stützenbauteile, um einen effizienten Abtransport mit dem Hubschrauber zu gewährleisten“, erläutert Reber. Denn der Pilot muss sich am Tag X sicher sein, dass sein Helikopter die Last auch



Bei guter Vorbereitung dauert die Demontage einer Stütze nur wenige Sekunden.



Das Alteisen wird an einem zentralen Ablegeplatz gesammelt – und dann entsorgt.



Sobald der Hubschrauber sich entfernt, eilen die Monteure bereits zur nächsten Stütze.

tragen kann. Zudem erfordert der Kostendruck und vorallem der Platzmangel auf den Abladeplätzen, dass weniger schwere Teile von weniger teuren – also kleineren – Hubschraubern abtransportiert werden. „Da die Männlichenbahn bereits 40 Jahre alt ist, mussten wir uns durch handgeschriebene Datenblätter wühlen und an einer Beispielstütze Gewichte nachprüfen“, erläutert Reber die besondere Herausforderung des Projektes. Er müsse viele kleine Aspekte berücksichtigen – und sei es nur eine nicht geschmierte Schraube – um einen reibungslosen Ablauf am Flugtag sicherzustellen.

30 Sekunden schneller als berechnet

Und dann ist der Moment da. Die Monteure sind in drei Gruppen auf der Strecke verteilt, an jeder Stütze hängt ein Demontageplan und die Schrauben sind gelockert und geschmiert. In drei Abschnitten wird nun die Bahn talwärts

demontiert. Dazu sitzen vier Monteure an den vier Kanten einer Stütze, während ein Funker von HELI SWISS den Piloten dirigiert und das Seil einhängt. Dann geht es schnell: Schrauben raus, der Helikopter packt das Bauteil und fliegt zum Abladeplatz. Während der Pilot danach sofort die anderen beiden Teams ansteuert, klettert die erste Gruppe nach unten und läuft zur nächsten Stütze. Was folgt ist eine Demontage wie ein Schweizer Uhrwerk: Präzise, schnell und ohne Pause.

Stütze 26	
1. Flug	Kamov
Traverse, RB, Kopfstück, d	3564 kg
2 Stoffgurte	
2. Flug	Kamov
h, l, m	3808 kg
1 Kette 1m	
2 Ketten 2m	
4 Ringmuttern M 16	
Kamov ohne Dreieisen	

Pro Stütze gibt es einen eigenen Flugplan.

Am Ende des Tages sind die 52 Stützen (380 Tonnen Alteisen) weg – und die berechnete Flugzeit pro Stütze unterboten – um genau 30 Sekunden.

Entsorgung inklusive

Am Ende des dreimonatigen Auftrags hat die PAUL REBER AG insgesamt 710 Tonnen Alteisen demontiert – und diese auch entsorgt. „Durch unsere, speziell auf den Rückbau abgestimmte Infrastruktur und die gute Zusammenarbeit mit Recyclingfirmen wird es für die Bergbahnunternehmen günstiger, wenn sie bei uns ein Komplettpaket buchen, das Planung, Demontage und Entsorgung der Bahn umfasst“, sagt Senior-Chef Paul Reber. Bei neueren Anlagen bietet das Unternehmen den Weiterverkauf der Technik ins Ausland an. Die PAUL REBER AG demontiert aber nicht nur bestehende Anlagen, sondern montiert auch neue Seilbahnen – und bietet Spezialtransporte im Zusammenhang mit Seilbahnbau an. ts

Ihr kompetenter Partner bei allen Planungen in Skigebieten!

Seilbahnen · Skipisten · Schneeanlagen · Infrastruktur ·
Behördenverfahrens-Management · skiGIS · uvm

Alpine
Engineering



www.klenkhart.at

Klenkhart & Partner Consulting ZT GmbH · A-6067 Absam
T: +43 50226 · F: +43 50226-20 · e-mail: office@klenkhart.at