

Montag, 5. Juli 2021

Walliser
☆☆ Bote
Unabhängige Tageszeitung,
 gegründet 1840

Herausgeber
 Fredy Bayard
 f.bayard@pomona.ch

Leser: 49 000 (beglaubigt WEMF 2019)
Auflage: 17 333 Expl. (beglaubigt WEMF 2020)

Aboservice: abo@pomona.ch

poMona.MEDIA

 Pomonastrasse 12b, 3930 Visp
 Tel. 027 948 30 30, Fax 027 948 30 31
 info@pomona.ch

Publizistischer Leiter: Herold Bieler (hbi)
 h.bieler@pomona.ch

Chefredaktor: Armin Bregy (bra)
 a.bregy@pomona.ch

Stv. Chefredaktorin: Nathalie Benelli (ben)

Blattmacher und Mitglied der
Chefredaktion: Samuel Burgener (sbr)

Redaktion: info@walliserbote.ch
 Werner Koder (wek), Stefan Eggel (seg),
 Martin Kalbermatten (mk), Melanie Biaggi
 (meb), Daniel Zumboerhaus (zum), Fabio
 Paozzi (pac), Martin Schmidt (mas),
 Matthias Summermatter (msu), Norbert
 Zengaffinen (zen), Perrine Anderegg
 (pan), Adrien Woeffray (awo), Peter
 Abgottspon (ap), Walter Bellwald (bw),
 Martin Meul (mm)

Sport: sport@walliserbote.ch
 Hans-Peter Berchtold (bhp)
 Roman Lareida (rlr)
 Alban Albrecht (alb)
 Alan Daniele (ada)
 David Taugwalder (tad)

Kultur: kultur@walliserbote.ch
 Nathalie Benelli (ben)
 Lothar Berchtold (blo)

Redaktionssekretariat:
 Rosmarie Wyssen (rwy)

Ständiger Mitarbeiter:
 Dr. Alois Grichting (ag.)

Jahresabonnement:
 Fr. 398.– (inkl. 2,5% MwSt.)

Einzelverkaufspreis:
 Fr. 3.00 (inkl. 2,5% MwSt.)

Jahresabonnement digital:
 Fr. 240.– (inkl. 2,5% MwSt.)

Annahme Todesanzeigen:
 korrektur@walliserbote.ch
 Mo–Fr 8.00–12.00/13.30–16.00 Uhr
 Telefon 027 948 30 40
 ab 16.00 Uhr und So 14.00–21.00 Uhr
 Telefon 027 948 30 80

Inserateannahme, -verwaltung
und Disposition:
 inserate@pomona.ch

Leiter Marketing und Verkauf:
 Daniel Eder, d.eder@pomona.ch

Key Account Management:
 Elisabeth Forny-Tenisch, Kurt Nellen

Werberberatung:
 Bianca Hanslik, Carmen Pfammatter,
 Philipp Schicker

Anzeigenpreise:
 Grundtarif Annoncen-mm: Fr. 1,23
 Kleinanzeigen bis 150 mm: Fr. 1,30
 Immobilien-/Stellenmarkt: Fr. 1,30
 Reklame-mm: Fr. 4,53
 Textanschluss: Fr. 1,49
 Alle Preise exkl. 7,7% MwSt.

Technische Angaben:
 Satzspiegel 291 x 440 mm

Zentrale Frühverteilung:
 Franziska Schmid,
 f.schmid@mengisgruppe.ch

Zuschriften: Die Redaktion behält sich die
 Veröffentlichung oder Kürzung von Ein-
 sendungen und Leserbriefen ausdrücklich vor.
 Es wird keine Korrespondenz geführt.

Urheberrechte: Abgedruckte Inserate
 dürfen von nicht autorisierten Dritten weder
 ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder
 anderweitig verwendet werden.
 Insbesondere ist es untersagt, Inserate –
 auch in bearbeiteter Form – in Online-Dienste
 einzuspeisen. Jeder Verstoß gegen dieses
 Verbot wird gerichtlich verfolgt.

ISSN: 1660-0657

 Der «Walliser Bote» kauft die nationalen und
 internationalen Nachrichten in den Ressorts
 Inland, Ausland, Wirtschaft, Kultur und Sport
 von CH Media ein.

Unser Zeitungspapier. Umwelt-
schonend hergestellt mit einem
hohen Altpapieranteil.

Oberwalliser eröffnen «ihre» amerikanische Weltrekordbahn

Die höchstgelegene Zahnradbahn der Welt, die Manitou and Pike's Peak Bahn in Colorado, fährt wieder. Betriebskonzept, Vermessungs- und Ingenieurarbeiten kommen aus dem Oberwallis.

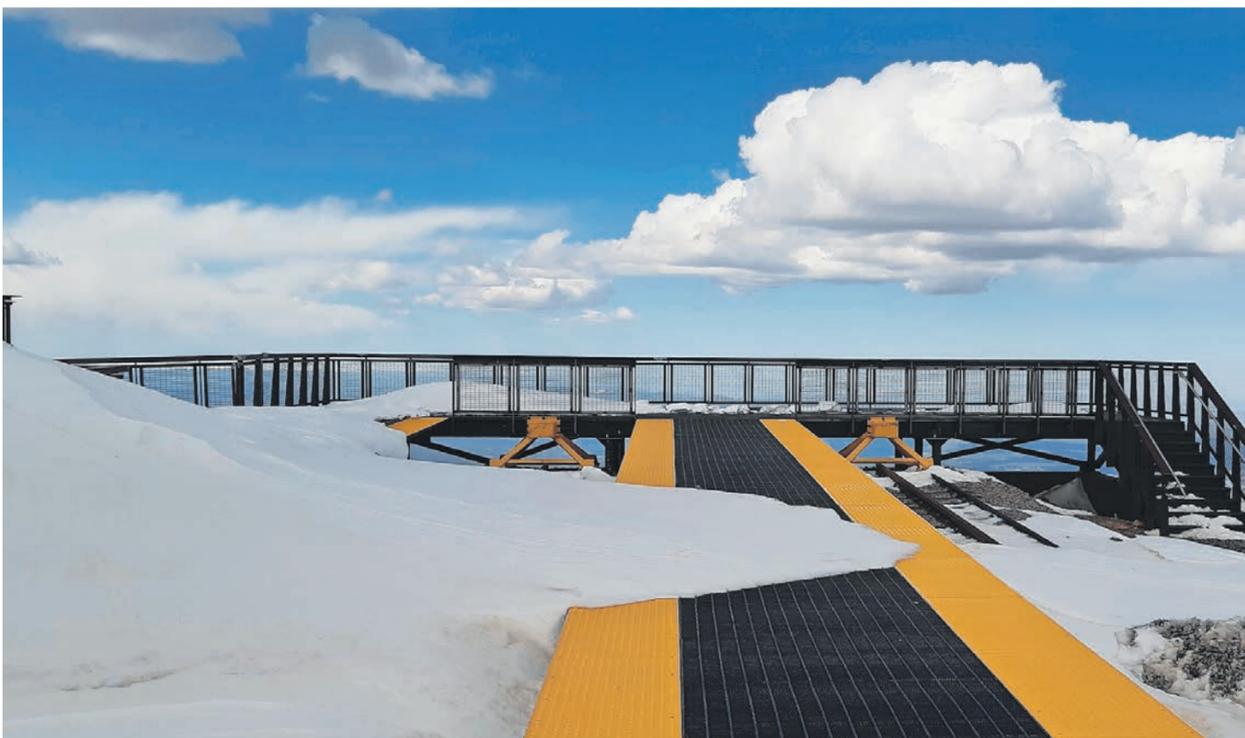
Nathalie Benelli

Vier Oberwalliser stehen auf dem Gipfel des 4300 Meter hohen Pike's Peak in den Rocky Mountains. Sie hören den Ansprachen zur Wiedereröffnung der Weltrekordbahn zu. Für andere Besucher ist nicht auf den ersten Blick zu erkennen, welche Rolle sie bei der Sanierung der Manitou and Pike's Peak Railway gespielt haben. Bescheiden stehen die Oberwalliser am Rand des Geschehens. Doch als der amerikanische Eigentümer der Bahn die Verdienste des Projektteams IDG InAlps Design Group, zu dem die InAlps AG, VWI Ingenieure AG und Planax AG gehören, lobt, jubeln Willi In-Albon, Walter Clausen, Reinhard Imoberdorf und Urs Juon. Sie haben das Betriebskonzept sowie Vermessungs- und Ingenieurarbeiten für die höchste Zahnradbahn der Welt gemacht. Anspruchsvolle Aufgaben. Und es gab viel zu tun.

Die Infrastruktur der 1891 gebauten Pike's Peak Bahn litt mit den Jahren unter den Wetterverhältnissen, wie sie in Höhen von über 4000 m ü. M. anzutreffen sind. Deshalb wurde entschieden, die Bahn 2018 stillzulegen und mit einem Budget von 100 Millionen US-Dollar komplett zu sanieren. Das Projekt wurde vollständig mit privaten Mitteln finanziert. Das Summit House auf dem Gipfel wurde mit 65 Millionen US-Dollar auch neu gebaut. Das Gästehaus ist Eigentum des Staates Colorado. Die Bahn hat wirtschaftlich eine grosse Bedeutung und soll zum touristischen «Booster» für die gesamte Region werden.

Die Trasse und die Gleise wurden vollständig abgebaut und neu erstellt. Und dafür war das Wissen des Oberwalliser Projektteams gefragt. Die Strecke ist mit bis zu 25% sehr steil. Es gibt zwar eine Strasse zur Gipfelstation, aber die führt nicht in der Nähe der Strecke vorbei. Das erschwerte den Neubau. Wegen der Steilheit der Bahn mussten die Gleise im Boden fixiert werden. Schwere Betonfundamente, wie sie bei anderen Bahnen zum Einsatz kommen, konnten aufgrund der erschwerten Transportbedingungen nicht platziert werden. Ingenieur Walter Clausen sagt: «Wir entwickelten mit Anknern, wie wir sie vom Lawinen- und Steinschlagschutz kennen, eine innovative Methode zur Befestigung der Gleise.»

Eine weitere Herausforderung bestand in der Projektierung der neuen Fahrbahngeometrie. Das bisherige, sehr steile Trasse war gegeben, darin musste das neue Gleis positioniert beziehungsweise dessen Verlauf dreidimensional hineingelegt werden. Technisch heikel war dabei, die Auswirkungen der sogenannten Helix-Verwindung zu beherrschen.



Die Bergstation des Gipfels des 4300 Meter hohen Pike's Peak in den Rocky Mountains bietet eine spektakuläre Aussicht.

Bilder: zvg



Willi In-Albon, InAlps, Urs Juon, Planax AG, Walter Clausen, VWI Ingenieure AG, Reinhard Imoberdorf, Planax AG, und Patrick Bräss, Bauherrenunterstützung MPPR (von links), bei der Eröffnung.



Patrick Bräss, Walter Clausen und Reinhard Imoberdorf (von links) liefen das gesamte Streckennetz von 15 Kilometern in sieben Stunden ab.

Dem Höhenunterschied von über 2000 m zwischen der Tal- und der Bergstation auf 4300 mü. M. galt es ebenfalls Rechnung zu tragen. Der Fahrplan musste mit dem Betriebskonzept koordiniert werden, damit die Kreuzungen an den richtigen Stellen eingeplant werden konnten. Das erforderte von den Mitgliedern des Projektteams der IDG InAlps Design Group zusätzliche Unterstützungsarbeiten. Die administrativen Herausforderungen wie Vertragsabwicklung und Versicherungsschutz waren auch nicht ohne. Da die USA besondere Regelungen bei Haftungsansprüchen haben, musste eine separate Projekthaftpflichtversicherung mit Erweiterung für die USA und Kanada abgeschlossen werden.

Doch von all diesen Herausforderungen war am 30. Juni nicht mehr die Rede. Die Freude über ein gelungenes Werk stand im Vordergrund. Willi In-Albon sagt: «Wir sind glücklich, dass alles gemäss Terminplan geklappt hat und die Bahn wieder auf einem neuen Trasse verkehren kann.» Ihre Arbeit und die Teilnahme an der

Eröffnungsfeier sei von den Bahneigentümern geschätzt und verdankt worden.

Die Mitglieder des Projektteams IDG InAlps Design Group sind schon ein paar Tage vor der Eröffnung in Colorado eingetroffen. Sie haben das gesamte Streckennetz von 15 Kilometern in sieben Stunden abgelaufen. Dabei haben sie die ausgeführten Arbeiten begutachtet und sich ein Bild von den neuen Anlagen gemacht. Bei der Einweihung trafen sie auf amerikanische Kollegen und Partnerfirmen. «Es war ein schöner Moment, als wir die amerikanischen Teamkollegen, mit denen wir seit bald drei Jahren nur über Video- und Telefonkonferenz kommuniziert haben, getroffen haben», sagt Reinhard Imoberdorf. Die Zusammenarbeit mit den amerikanischen Auftraggebern bezeichnet Willi In-Albon als lösungsorientiert und unkompliziert. Auch Corona hatte keine nachteilige Wirkung auf den Fortschritt der Arbeiten. Termingerecht konnte die Bahn ihren Betrieb starten.

Mit leeren Händen kamen die Oberwalliser nicht zur Eröffnung der Bahn. Sie brachten ein ganz spezielles Geschenk mit: Sie überreichten den Bahnverantwortlichen ein Ampere-meter einer alten Lokomotive der Gornegrat Bahn von 1898 in

einer Holzverkleidung mit Widmung. Schmunzeln mussten die Oberwalliser über das offensive Marketing der Amerikaner. «Die verkaufen dir jeden Stein», sagt Willi In-Albon. Da könnten wir im Wallis noch einiges von den Amerikanern abschauen.

Die Weltrekordbahn

Die Manitou and Pike's Peak Railway in den Rocky Mountains in der Nähe von Colorado Springs ist eine geschichtsträchtige Bahn. Sie kann sich noch heute rühmen, die höchste Zahnradbahn der Welt zu sein: Sie erreicht den Gipfel des Pike's Peak mit einer Höhe von 4300 Meter über Meer. Die Bahn ist mit der Technologie nach dem Schweizer Ingenieur Carl Roman Abt 1891 erstellt worden. 130 Jahre nach der ersten Fahrt auf den Gipfel des Pike's Peak wurde die Bahn rundum erneuert. Das Oberwalliser Projektteam IDG InAlps Design Group übernahm das Erstellen eines neuen Betriebs-

konzeptes, Vermessungs- und Ingenieurarbeiten. Die Tessiner Firma Tensol Rail AG lieferte Zahnstangen, Weichen und Schwellen für die Bahn. Die neuen Zugkompositionen stammen ebenfalls aus der Schweiz, von Stadler Rail. Am 20. Mai konnten die ersten Zugkompositionen wieder bis zum Gipfel fahren und am Mittwoch, 30. Juni 2021, wurde die Bahn offiziell eröffnet. Eigentümer der Bahn ist der US-amerikanische Unternehmer und Milliardär Philip Frederik Anschutz. Das Wirtschafts-magazin «Forbes» führte ihn 2020 auf Rang 50 der reichsten US-Amerikaner. (ben)