



70 Jahre Ulrich Imboden

Vor 70 Jahren begann die Geschichte unserer Firma: Mein Vater erhielt 1935 den Auftrag zum Bau einer Strasse in St. Niklaus. Mit knapp 10 Mann und wenig Werkzeug nahm er die Arbeiten in Angriff. Wenn ich meine letzten fast 50 Jahre so Revue passieren lasse, zeigen sich mir viele Unterschiede. Früher in den 50er Jahren hatten wir keine Busse oder andere Fahrzeuge und kaum notwendiges Werkzeug. Als beispielsweise 1958 der neue Werkhof erstellt wurde, mussten wir Depoteinrichtung und Werkzeuge mit dem «Handwägeli» vom Bahnhof Visp in den Staldbach herantransportieren - Busse oder kleinere Lastwagen gabs damals bei uns noch nicht. Oder als in den 50er Jahren die Grand Dixence gebaut wurde, fuhren unsere Mitarbeiter alle 14 Tage, jeweils am Samstagmittag, auf Holzpritschen in einem unbequemen und mit losen Blachen überdachten Camion für wenige Stunden nach Hause, ehe am Montag früh gegen 04.00 Uhr wieder Abfahrt war.

Heute besitzen wir alleine für den Personentransport (und den Baustellenzulieferbetrieb) 33 Busse. Insgesamt sind ohne Baumaschinen ca. 70 Fahrzeuge im Einsatz - unter ihnen 15 LKWs.

So haben sich die Zeiten geändert. Und mit ihnen auch unsere Mitarbeiter. Viele arbeiten bei uns schon die zweite und dritte Generation. Mit Jean Heinzmann trat vor einigen Wochen ein Maurer-Lehrling in unseren Betrieb. Er stammt in vierter Generation von Ulrich Imboden ab und ist zudem mein Gettibub. Ich wünsche ihm und allen anderen neuen Lehrlingen viel Freunde am Beruf und eine spannende Lehre.

**Remo Imboden, Direktor**

### Kreuzboden-Hohsaas

Im Skigebiet «Hohsaas» entsteht eine neue 8er Gondelbahn. Die UIAG ist als Unterakkordantin von Doppelmayr/Garaventa mit den Baumeisterarbeiten beauftragt worden

Mehr dazu auf Seite 2

### Schtipper-Visite

Wieso unserem neuen Maurer-Lehrling Jean Heinzmann das Essen in der Kantine «Staldbach» schmeckt, erfährt man in der Schtipper-Visite auf

Seite 3

### «Stägjitschugge»

Nach erfolgloser Einsprache, konnten endlich die Verträge unterzeichnet werden. Auf Mitte Mai ist der Baubeginn geplant.

Seite 4

### Durchstichfeier am Lötschberg-Basistunnel «Habemus Tunnel»!

**Das waren die Worte von Verkehrsminister Moritz Leuenberger zum Tunneldurchstich am Lötschberg vom 28. April 2005. Eindrücklich näherten sich nach den beiden Sprengungen Walliser und Berner Mineure und Bauarbeiter, begrüßten und umarmten sich herzlich, tauschten die Kantonsfahne und feierten gemeinsam den lang herbeigesehten Moment. Unter ihnen ca. 40 Männer der UIAG!**



Bild: BLS Alptransit

Der 34,6 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel wird bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels der längste alpenquerende Tunnel. Er verkürzt die Reisezeiten zwischen Deutschschweiz und Wallis deutlich auf unter eine Stunde.

### Stolz beim Jahrhundertbauwerk dabei zu sein!

Die Ulrich Imboden AG ist bei diesem Jahrhundertbauwerk ebenfalls beteiligt. Seit Beginn, 2001, arbeiteten jeweils 30 bis 40 Männer in Schichten rund um die Uhr. Aktuell sind noch 28 Männer in Ferdern

beschäftigt. Ein Grossteil wird in den nächsten zwei Monaten von dort abgezogen. Eine Gruppe erstellt ab Mitte Mai die neue Bahn «Kreuzboden-Hohsaas» und eine andere Gruppe wird etwa ab selben Datum für den Haupttunnel «Stägjitschuggu» eingesetzt. Andere Arbeiter wurden temporär und lediglich für die Dauer der Baustelle angestellt. Eine vierte Gruppe bleibt der Baustelle bis ca. Ende Jahr erhalten. Sie werden sich um den Innenausbau, diversen Betonarbeiten und Abbruch von Installationen kümmern.

### Mediengerecht inszeniert

Eigentlich hätte der Tunneldurchstich bereits Mitte März erfolgen können, wenn es nach dem Stand der Arbeiten gegangen wäre. Doch die letzten vier Meter Granit mussten noch stehen bleiben, damit nicht nur die Mineure, sondern auch Bundesrat, Gäste und Medien an der letzten Sprengung im Lötschberg dabei sein können. Die Brechanlagen und die kilometerlangen Förderbänder, die das Ausbruchmaterial nach draussen transportierten, wurden bereits vorher abmontiert.

## Neuanschaffungen

**Prallbrechanlage**

Die neue Maschine verfügt über eine maximale Brechleistung von 250 Tonnen pro Stunde und konnte zu einem Preis von rund 1/2 Mio. CHF angeschafft werden. Die Anlage überzeugt mit dem bewährten vollhydraulischen Antriebskonzept und durch ihre enorme Brechleistung. Die besonderen Merkmale der neuen Anlage sind die Anlagenhöhe von nur 3,3 Metern und das Gesamtgewicht von unter 30 Tonnen. Dank den günstigen Abmessungen und dem idealen Transportgewicht kann die raupenmobile Anlage ohne jegliche Abbauten schnell und unkompliziert von einem Einsatzort zum anderen transportiert werden. Die Brecheranlage wird hauptsächlich im Kieswerk Randa zum Einsatz gelangen.

**Pneu-Bagger**

Der neue Pneubagger «OK MH City New Holland» ersetzt das Vorgängermodell, welches ausgemustert werden wird. Der neue Pneu-Bagger verfügt über 117 PS, wiegt knapp 15 Tonnen und kostet rund 1/4 Mio. CHF.

**Rasto-Rahmenschalung**

Die ca. 160 m<sup>2</sup> grosse neue Rahmenschalung ist mit einer Höhe von 2.7 Meter als Ergänzung der bereits im Einsatz stehenden Rahmenschalungen der neueren Generation zu verstehen. Zudem wird so schrittweise die mittlerweile 25jährige Wendler-Schalung langsam ausgemustert.

**Scania-Lastwagen mit Lastenkran**

Der neue 2-Achs-Lastwagen wurde speziell für die Baustellen in Zermatt angeschafft. Anfang Mai wird das neue Fahrzeug in Betrieb genommen.

**Sattelaufleger und Deckenstützen**

Im weiteren wurde ein Sattelaufleger mit 20 m<sup>3</sup> Inhalt für einen 3-Achser Lastwagen, geeignet für den Transport von Aushubmaterial (Kies und Sand); sowie 1'200 verzinkte Deckenstützen in der Höhe von 3 respektive 4.1 Meter angeschafft.

Gebirgsbaustelle Saastal

**Neue Gondelbahn Kreuzboden - Hohnsaas**

Als Unterakkordant der Doppelmayr/Garaventa erstellt die Ulrich Imboden AG unter Bauführer Jean-Pierre Imboden im Skigebiet Hohnsaas die neue 8er Gondelbahn «Kreuzboden-Hohnsaas». Das ambitionierte Bauprogramm startet am 17. Mai

**2005. Bis Mitte August bleibt die bestehende Anlage in Betrieb. Die Bergbahnen Hohnsaas AG wollen auf die kommende Wintersaison hin die neue Bahn zu eröffnen.**

2003 begann der Verwaltungsrat mit der Planung der 2. Sektion der neuen Gondelbahn. Gemäss «Gletscher-Post» vom 3. März 2005 glaubte nach Aussage von Georg Anthamatten, Verwaltungsratspräsident und Delegierter des Verwaltungsrats, niemand ausser der Verwaltungsrat an eine Finanzierung des ehrgeizigen Projekts. Durch die Lancierung der Idee eines «Hohnsaas»-Clubs und privaten Darlehensgebern konnte die angestrebte 2 Mio. Franken-Grenze überraschend rasch überschritten werden. Daraufhin wurde Mitte Oktober letzten Jahres das ausgearbeitete Vordossier an das Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen und zur Vorstellung des Projekts eingereicht. Einen Monat später lag das definitive Gesuch beim BAV.

**Ambitioniertes Bauprogramm**

Den Auftrag zum Bau der neuen Gondelbahn erhielt die Generalunternehmung um Doppelmayr/Garaventa. Im Unterakkordant erstellt einerseits die Ulrich Imboden AG die Baumeisterarbeiten und andererseits die Anton

Fercher AG die Stahlbaukonstruktion. Gemäss Ausschreibung muss mit einer Aushubmenge von 3'200 m<sup>3</sup> gerechnet werden. Für die Erstellung benötigt man 900 m<sup>3</sup> Beton, 940 m<sup>2</sup> Schalungsmaterial und 62 Tonnen Armierung.

Bei den am 17. Mai beginnenden Arbeiten werden 15 Mastfundamente und die Bergstation mit Kommandoraum erstellt. Das Bauprogramm ist ambitioniert und bedingt einen reibungslosen Ablauf und das effiziente Mitmachen aller Beteiligten, soll doch per September 2005 das Bauende erreicht werden.

**Moderne 8er Gondelbahn**

Die neue Gondelbahn wird der ersten Sektion sehr ähnlich sein. Gewählt worden sind 8er-Gondeln mit 2 Sitzreihen. Sie werden ein bequemes Ein- und Aussteigen erlauben. Die Berg- und Talstation werden als zeitgemässe, übliche Satellitenstationen, erstellt. Die Garage der Gondeln wird sich auf dem Kreuzboden befinden. Die bestehende Anlage bleibt bis zum 15. August 2005 in Betrieb. Ab dem 16. August 2005 kann hautnah miterlebt werden wie die neue Gondelbahn aufgebaut wird.

Nach tragischem Unfall

**Mehrere «Lochmattler»-Mitarbeiter bei der UIAG**

Im März ereignete sich auf dem Quarzit-Steinbruch «Lochmattler» oberhalb Kalpetran ein tragischer Unfall, bei welchem u.a. der Firmeninhaber ums Leben kam. Die Ulrich Imboden AG hat daraufhin vier Mitarbeiter übernommen. In den 40er Jahren be-

sass Firmengründer Ulrich Imboden zusammen mit Erwin Lochmattler, Vater des nun verglückten Firmeninhabers, den besagten Quarzitsteinbruch und eine Bauunternehmung, ehe man sich 1953 entschloss die beiden Geschäftsbereiche zu trennen.

**Matterhorn Terminal Täsch**

Nach dem Arbeitsunterbruch während des Winters und den tiefen Temperaturen bis zu -15 Grad bis Mitte März, wurden die Arbeiten erst ab 21. März 2005 wieder aufgenommen. Das Terminprogramm für 2005 sieht die Fertigstellung der Rohbauarbeiten bis Ende Jahr vor – gleichzusetzen mit einer immensen Herausforderung für die gesamte Belegschaft von bis zu 40 Mann.

Damit der definierte Zeitplan eingehalten werden kann, müssen einerseits die äusseren Bedingungen stimmen, andererseits muss die Baustelle perfekt mit Beton und Schalungsmaterial versorgt werden. Obwohl die beiden Arbeitspartner Ulrich Imboden AG und E. Lauber + Sohn AG über ein stattliches Inventar an Schalungen verfügt, wird dieses Material dennoch knapp. Damit wird die Einmietung von Fremdmaterial letztlich unumgänglich. Solche knappen Bauprogramme sind für die Ausführenden sehr unwirtschaftlich und schlagen sich auch negativ auf das Ergebnis der Baustellenbilanz nieder.

**Trifftbachkorrektur Zermatt**

Die Arbeiten, unter der Leitung von Polier Rainer Amstutz, umfassen das Erstellen von Ufermauern, Blockverbauungen, sowie die Unterfangung der bestehenden Ufermauern im Bereich des EWZ-Neubaus. Bauende ist für Juni vorgesehen.

**Fertigstellungsarbeiten**

Dieser Tage beginnt in Zermatt der Aushub für Neubautellen und die Bautätigkeit für Fertigstellungsarbeiten. Die Ulrich Imboden AG wird bis Ende diesen Monats folgende Baustellen aus dem letzten Jahr fertig stellen: Neubau Chalet Winkelmaten, Anbau Hotel Dufour, Umbau Museum und Umbau Haus Olympia. Verantwortliche Poliere: Robert Sezier und Hermann Kalbermatten.

**Lonza E10**

Im Auftrag der Lonza Werke in Visp erstellte die Ulrich Imboden AG seit Mitte Februar 2005 ein Gebäude zur Gefrier-trocknung.

## Jean-Pierre Imboden Suppleant im Grossen Rat



Bei den vergangenen Grossrats- und Suppleantenwahlen stellte sich auch Geschäftsleitungsmitglied Jean-Pierre Imboden der Wiederwahl. In einem sehr guten Wahlkampf erreichte er unter den CVP-Suppleanten des Bezirkes Visp das beste Resultat.

### Kaufmännische Leitung: Von Imboden an Imboden

Anlässlich der im April 2005 durchgeführten GV der Imboden Holding AG wurde Werner Imboden, kaufmännischer Leiter der Unternehmung, in den wohlverdienten Vorruhestand entlassen. Er trat 1960 in den Dienst der Unternehmung und schied Ende Januar 2005 aus. Zu seinem Nachfolger wurde Olivier Imboden bestimmt. Nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Uni Bern trat er 2001 als Qualitätsmanager, Unternehmenskommunikator und Geschäftsleitungsmitglied in den Familienbetrieb ein. Per Januar 2005 übernahm er in enger Zusammenarbeit mit dem langjährigen Buchhalter Rolf Heinzmann die kaufmännische Leitung der Unternehmung.

### Neue Lehrlinge

Die UIAG hat in diesem Jahr total fünf neue Maurerlehrlinge angestellt. Es sind dies: Manuel Heinzmann (Baltschieder), Jean Heinzmann (Visperterminen) und Stefan Wenger (Baltschieder) für die verkürzte zweijährige Ausbildung; sowie Francis Jenelten (St. Niklaus), und Mathias Studer (Visp) für eine Ausbildung in drei Jahren. Zusätzlich wird Jean-Marc Heinzmann als gelernter Automonteur ab August eine Zusatzlehre als Baumaschinenmechaniker in Angriff nehmen. Insgesamt bildet die Ulrich Imboden AG derzeit 16 Lehrlinge aus.

## Wasserkraftwerk «Mauvoisin» Schichtbetrieb unter Zeitdruck

Das Wasserkraftwerk «Mauvoisin» wurde 1956 in Betrieb genommen. Seither haben die Verantwortlichen ein Problem mit der Geschiebemenge, die sich auf dem Grund des Stausees Mauvoisin festsetzt. Wenn die Wasserkraftwerksbetreiber gegen dieses Geschiebe nichts unternehmen, wird der Stausee von Jahr zu Jahr weniger Wasser führen. In Zusammenarbeit mit der Umweltorganisation WWF löst «Mauvoisin» dieses Problem nun auf lange Sicht (siehe «Schtipper» Nr. 9). Die Bauarbeiten verteilen sich in Folge der kurzen Bauzeit insgesamt über sechs Jahre. Die Inbetriebnahme ist für das

Jahr 2006 vorgesehen. Vor kurzem wurden die Arbeiten wieder aufgenommen. Die Ulrich Imboden AG hat einerseits mit Polier Klaus Gitz einen ausgewiesenen Fachmann, welcher direkt dem Produktionschef unterstellt ist und andererseits eine eigene Equipe, welche die Arbeiten für die nächsten zwei Monate ausführt, im Einsatz. Diese Mannschaften arbeiten in Folge Zeitdruck im Schichtbetrieb 20 Stunden pro Tag an allen sieben Wochentagen. Geschlafen wird in einem eigenen Arbeitercamp, wobei sich im Einsatzplan sieben Tage Arbeit mit sechs Tage Arbeitsfrei abwechseln.

### Bautätigkeit in Zermatt «Heisse Phase» hat begonnen!

**In Zermatt begann dieser Tage die «heisse Phase» der jährlichen Bautätigkeiten. Bis zum 27. Mai 2005 dürfen die Baufirmen für den Abtransport von Schutt- und Aushubmaterial Lastwagen verwenden. Insgesamt hat die Ulrich Imboden AG auf total 17 Baustellen ihre Tätigkeiten aufgenommen. Grösstes Bauwerk ist der Neubau Parkhaus «Spiss».**



Alljährlich dürfen an 17 Tagen im Mai LKWs nach Zermatt fahren und dort Schutt- und Aushubmaterial aufladen und abtransportieren. Grundsätzlich sind lediglich 2-Achsige Fahrzeuge erlaubt. Für den Abtransport von total 25'000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial beim Neubau Parkhaus «Spiss» erhielt die UIAG eine Spezialbewilligung für die Zufahrt mit einem 3-Achser. Nach dem Aushub rechnen die Baustellenverantwortlichen Norbert Noti und René Seiler mit rund 8'000 m<sup>3</sup> Beton, 880 to Armierung und 25'000 m<sup>2</sup> Schalungsmaterial. Erstellt wird ein 4 bzw. 5 Geschössiges Parkhaus mit total 500 Parkplätzen. In einer zweiten Etappen planen die Bauher-

ren die Erstellung eines Wohnhauses auf dem bestehenden Parkhaus.

An der Mattervispe gelegen liegt das Hotel «Malva». Es soll abgerissen und neu wieder aufgebaut werden. Im Oberdorf wird das Hotel «Sonne» teilweise abgerissen. Im erstellten Anbau entsteht eine komfortable Wellnessanlage und mehrere Hotelzimmer. Neben den Gebirgsbaustellen «Blauherd» und «Rotenboden» erstellt die UIAG das Wohnhaus «Capriolo». Zusätzlich vollendet die UIAG diverse im letzten Jahr begonnene Baustellen, unter ihnen Überbauung «Le Petit Village», Hotel «Dufour» und Chalet «Winkelmatten».

## Schtippler Visite



**Name:** Jean Heinzmann  
**Beruf:** Maurer-Lehrling  
**Geburtstag:** 10.11.1984  
**Zivilstand:** ledig  
**Hobbys:** Trompete bei der MG Gebäudemalp und Mountainbike

Jean trat im Februar diesen Jahres als Lehrling in die UIAG.

### Du bist gelernter Bauzeichner. Wieso machst du als Maurer eine Zusatzausbildung?

Bisher habe ich nur Theorie gesehen. Ich möchte nun auch schauen, wie das Theoretische praktisch umsetzbar ist. Zudem ist diese Kombination für meine weitere Berufsplanung hilfreich. Wenn es mir nach der Lehre in zwei Jahren noch gefällt, könnte ich mir den Beruf des Poliers oder Bauführers sehr gut vorstellen. Mal abwarten...

### Wie waren deine ersten Wochen?

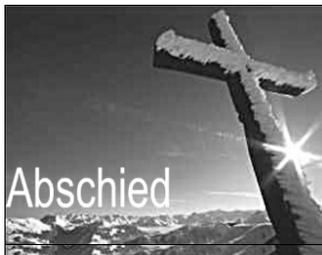
Die ersten beiden Wochen waren recht streng. Meistens kam ich am Abend nach Hause, ass etwas und ging dann bereits um 18.00 Uhr ins Bett. Ich war zwar unendlich müde, aber auch zufrieden, sah man doch am Abend, das was man den ganzen Tag hindurch leistete.

### Wenn du deinen neuen Job mit dem Bürojob als Bauzeichner vergleichst, was sagst du?

Mein jetziger Job ist interessant und abwechslungsreich. Auch, dass wir meist draussen arbeiten gefällt mir sehr gut. Insgesamt gefällt es mir besser als mein Bürojob vorher.

### Du bist zwar noch nicht lange dabei, aber dennoch: Was könnte man bei der UIAG verbessern?

Eigentlich klappt ja alles ganz gut, wir essen im Staldbach gut (muss er auch sagen, ist Marcel doch sein Onkel...), der Transport stimmt und die Kameradschaft erst recht.



Am 2. Februar 2005 verstarb Paul Gruber in St. Niklaus in seinem 72. Lebensjahr. «Päuli» war von 1962 bis zur Pension bei der Ulrich Imboden AG als Schreiner angestellt.



Mario Truffer, Schichtenführer Baustelle Sunnegga-Express wurde am 01. Dezember 2004 zum zweitenmal Vater. Sein Sohn heisst Jonas.

Daniel Da Conceicao Dias, Zermatter Maurer, wurde am 6. Januar 2005 Vater von einem Mädchen, Namens Iris.

Einen Tag später wurde Lejla Ali von Dzelili Dzeljalj, Maurer in Zermatt, geboren.

Iwan Studer, Schaler aus Ried-Brig, wurde am 14. April 2005 Vater von Michael. Wir gratulieren den Vätern und wünschen gute Nerven...

#### Neuer Polier: Stefan Leiggener

Stefan Leiggener aus Raron vollendete 1997 die Maurerlehre bei der Ulrich Imboden AG. In den folgenden Jahren war er auf diversen Baustellen, mehrheitlich im Untertagebau, beschäftigt. Zwischen 2003 und 2004 folgte am Ausbildungszentrum des Schweizerischen Baumeisterverbands in Sursee berufsbegleitend die Ausbildung zum Polier.

Die dazu notwendigen Schlussprüfungen hat Stefan Leiggener im Dezember letzten Jahres erfolgreich abgelegt.

Derzeit ist er mit einer Equipe auf der Baustelle Ferden beschäftigt, ehe er Mitte Mai 2005 die Verantwortung für die Baustelle «Hohsaas» übernimmt.

Wir gratulieren herzlichst zum Titel!

Stägjitschugge - Haupttunnel

#### Nach Verzögerungen endlich Baubeginn!

Mitte Dezember 2004 hat der Staatsrat entschieden, den Zuschlag für den 70-Millionen-Auftrag für den Bau des Stägjitschugge-Haupttunnels der auf Untertagebau spezialisierten Arbeitsgemeinschaft LEDIT, bestehend aus den Unternehmungen Losinger SA, Evéquoz SA, Dénériaz SA, Ulrich Imboden AG, Theler AG sowie der Murer AG, zu geben. Eine nicht berücksichtigte Arbeitsgemeinschaft erhob daraufhin gegen diesen Entscheid Einsprache. Am 15. April 2005 hat das Kantonsgericht gestützt auf die Vormeinung durch den Staatsrat die Klage ohne aufschiebende Wirkung abgewiesen.

#### Keine gerichtliche Überprüfung der Zuschlagskriterien

Das Walliser Kantonsgericht hat in seiner Begründung festgehalten, dass ein Gericht zwar die Vergabeentscheide des Staatsrats auf Rechtsverletzungen prüfen kann, nicht aber die Kriterien des Zuschlags. Hier herrscht nach Ansicht des Kantonsgerichts bei der Vergabebehörde ein breites Eigen-

Ermessen. Das Gericht hebt eine Vergabeentscheid deshalb nur dann auf, wenn die Vergabe sachlich nicht vertretbar, nicht dokumentiert und nicht nachvollziehbar sei.

#### Höherer Offertpreis mit den übrigen Kriterien aufgeholt

Trotzdem die Arbeitsgemeinschaft LEDIT (unter Beibezug der Murer AG) einen höheren

Offertpreis als die Rekurs-Unternehmung eingab, hat das jetzt mit der Ausführung beauftragte Konsortium seinen preislichen Nachteil in den übrigen 13 Kriterien aufholen können.

Inzwischen konnten die Verträge zur Arbeitsausführung geschlossen werden. Der Baubeginn ist auf Mitte Mai geplant. Einen Monat später sollen erste Sprengarbeiten erfolgen.

Gebirgsbaustellen Zermatt

#### Bergstation & Masten «Blauherd»

Die Ulrich Imboden AG, seit jeher ausgewiesener Spezialist für Gebirgsbaustellen, erstellt im Auftrag der Zermatter Bergbahnen AG im Skigebiet Sunnegga-Blauherd-Rothorn die Bergstation «Blauherd» sowie die Masten 9 bis 16 und im Skigebiet Gornergrat eine Pistenunterführung. Für die Bewirtschaftung beider Baustellen bedarf es den Einsatz von Lastwagen, Bahn und Helikopter.



#### Baustelle «Blauherd»

Das notwendige Kies-Sand-Material zur Betonherstellung wird im Gebiet «Gant» aufbereitet. Dazu ist eine mobile Kiesaufbereitungsanlage mit einer Kapazität von ca. 200 m<sup>3</sup> pro Tag in vier Komponenten erforderlich. Das Betonmaterial wird per 2-Achs-Allrad-Lastwagen zur Baustelle transportiert. Der Sackzement sowie die Armie-

rung wird in Visp auf die Bahn verladen und bis auf Riffelboden transportiert. Das übrige Betriebsmaterial wird ebenfalls ab Depot «Spiss» per Bahn hertransportiert. Ab Materialumschlagplatz Riffelboden erfolgt der Weitertransport bis zur Baustelle Blauherd per Lastwagen. Sämtliche Transporte ab Bergstation Blauherd zu den Stützenfundamenten der einzelnen

Masten müssen mit dem Helikopter ausgeführt werden.

#### Baustelle «Rotenboden»

Im Skigebiet «Rotenboden» wird eine Pistenunterführung erstellt. Die Pistenunterführung hat eine Länge von 16.5 Meter und eine Breite von 6 Meter. Polier Rainer Amstutz hat dieser Tage mit einer kleiner Equipe die Arbeiten begonnen.