



Kiesaufbereitung

Für die Betonversorgung der neuen 4er-Sesselbahn Sunnegga - Breitboden betreibt die Ulrich Imboden AG eine Kiesaufbereitungsanlage im Gebiet «Gant».

Seite 2

Einfahrtunnel Staldbach

Bei Offerteröffnung zum Einfahrtunnel Staldbach liegt die LEDI an erster Stelle. Bei diesem Konsortium hat die Ulrich Imboden AG die Federführung inne.

Seite 3

Pensionierung

Polier Eduard Fux wurde diesen Sommer nach 45 Dienstjahren pensioniert. Grund genug, ein bisschen in Erinnerungen zu schwelgen.

Seite 4

Das weckt Erinnerungen!

Ich kann mich noch gut erinnern und doch sind es schon über 30 Jahre her: Der Bau der Klein-Matterhorn-Bahn! 1965 beschloss die Burgergemeinde Zermatt den Bau einer Bahn auf das Klein Matterhorn. Ziel war es, das Skigebiet auch im Sommer nutzbar zu machen. Bis zum eigentlichen Baubeginn vergingen aber noch etliche Jahre. Erst im August 1976 begannen die Bauarbeiten. Die Baustelle stellte in Folge extremer Witterungs- und Klimabedingungen höchste Anforderungen an Mensch und Technik: Nebel, Stürme mit Windgeschwindigkeiten von über hundert Stundenkilometer, heftige Schneefälle und Temperaturen von gegen Minus 30 Grad machten die Arbeit auf der Baustelle zur grossen Herausforderung. Als besonders schwierig erwiesen sich in einer ersten Phase die Fundamentarbeiten für die Stützen, stiessen wir doch unerwartet auf Moränenmaterial mit Permafrost. Im Mai 1977 erfolgte die entscheidende Sprengung zum Durchbruch des 176 Meter langen Stollens, durch welchen die Bahnbenützer von der Bergstation auf die Südseite des Klein Matterhorns gelangen. Im Spätherbst 1979 wurden die beiden Personen-Kabinen von Täsch zur Talstation Trockener Steg geflogen und montiert. Kurze Zeit später fand die Jungfernfahrt statt.

Früher wie heute ist eine solche Hochgebirgsbaustelle eine Herausforderung, der wir uns gerne stellen!

Remo Imboden, Direktor

Ausbau Klein Matterhorn

Einst wie heute: Ulrich Imboden AG arbeitet auf dem Klein Matterhorn!

31 Jahre nach dem Bau der Seilbahn Trockener Steg-Klein Matterhorn ist die Ulrich Imboden AG, als ausgewiesene Fachfirma für Hochgebirgsbaustellen, von der Zermatt Bergbahnen AG mit neuerlichen Bauarbeiten auf dem Klein Matterhorn beauftragt worden: Einerseits die Verbesserung des Zugangs zum Gletscher-Palast und andererseits der Ausbruch einer Kaverne. Nach Ansinnen der Zermatt Bergbahnen AG soll letztendlich das Klein Matterhorn durch eine Pyramide auf 4'000 m über Meer anwachsen und so an weltweiter Attraktivität noch gewinnen.

Zugang zum GletscherPalast

In einer ersten Phase soll noch diesen Sommer der Zugangsbereich zum Gletscher-Palast verbessert werden. Zu diesem Zweck wird das bestehende Restaurant auf dem Klein Matterhorn zweckentfremdet und in einem Provisorium neu betrieben. Das ursprüngliche Restaurant wird als Ausgang für Touristen benutzt. Der frühere Ausgang dient nun als Zugang zum zu erstellenden Liftschacht, welcher die Gäste später unterirdisch zur Gletschergrotte führt. Sowohl Zugang, wie auch der rund 16 Meter tiefe Liftschacht sollen bis Ende des Jahres beendet sein. Zusätzlich wird ca. in der Mitte des Passantenstollens zwischen Bergstation Klein Matterhorn und Ausgang ein 7 Quadratmeter grosser Stollen ausgebrochen, der später auf ca. 24 Quadratmeter ausgeweitet werden wird. Diese Kaverne soll später wahrscheinlich Platz für ein Restaurant bieten.

Gefährlicher Transport über den Gletscher

Da sich die Baustelle auf fast 4'000 m über Meer befindet, ist es unmöglich, alle technischen Geräte und Maschinen mit dem Helikopter zu transportieren. Der grösste Helikopter der Schweiz kann auf einer solchen Höhe



lediglich Gewichte von 2 Tonnen transportieren. Der für die Baustelle notwendige Raupenbagger wiegt aber 24 Tonnen - und auch in Einzelteile zerlegt reicht's nicht, denn das schwerste Einzelteil hat ein Gewicht von 5 Tonnen. Also blieb einzig der gefährliche Weg - Meter für Meter - über den Gletscher. Dazu musste der Bagger mit speziellen Gletscher-raupen ausgestattet werden.

Ausbau zum Viertausender

Die Zermatt Bergbahnen AG wollen das Klein Matterhorn touristisch neu positionieren und planen dazu eine Glas-Stahl-Pyramide mit einer Aussichtsplattform auf 4'000 m über Meer, notabene 117 m über dem eigentlichen Gipfel. Die Pyramide wird gefüllt mit Restaurant, Multi-

mediaraum, Infrastrukturen und eventuell einem Hotel. An der Aussenwand des Gipfels und der rund 90 m hohen Pyramide führen Lifte hinauf: 190 m von der Glacier-Plattform bis zur Pyramidenspitze und noch mal rund 30 m über diese hinweg bis zur verglasten Sky-Plattform. Durch die leichte Schräglage der Turmkonstruktion wird die Sky-Plattform in einem schwebähnlichen Zustand zu stehen kommen. Nachdem geklärt werden konnte, dass das Projekt technisch realisierbar und statisch machbar ist, hat der sich Verwaltungsrat der Zermatt Bergbahnen AG unlängst für dieses Projekt entschieden. Als Projektverfasser zeichnen Künstler Heinz Julen und Architekt Ueli Lehmann verantwortlich.

Tunnelarbeiten in der Waadt

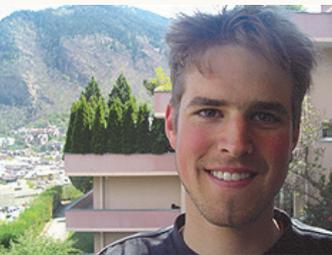
Ende 2005 haben Bund, Staat Waadt und die betroffenen Gemeinden beschlossen, die Gleitzone des Hanges im Gebiete «Frasse» zu sanieren. Ohne diese Sanierungsarbeiten droht der Hang oberhalb der Strasse hinauf zum Col du Pillon zu rutschen.

Geplant ist ein Stollen zur Entwässerung des Hangs. Die Arbeitsgemeinschaft LEDI hat in Zusammenarbeit mit der lokalen Baufirma Echénard SA den Auftrag für den 700 Meter langen Stollen unlängst erhalten. Die Installationen erfolgten bereits im Juli 2007. Die Baustelle soll bis Ende 2009 dauern und bedarf eines mittleren Personalbestandes von 10 Personen. Die Ulrich Imboden AG ist Mitglied der technischen Leitung; die Federführung hat PraderLosinger SA inne.

Lehrabschluss

Für die Lehrlinge ist im Juni ein ganz besonderer Tag – nämlich der Tag, der entscheidet, ob sie die Lehre bestehen oder nicht. Die Lehrlinge der Ulrich Imboden AG haben allesamt ihre Lehre bestanden. Es sind dies im kaufmännischen Bereich Jennifer Borra, als Baumaschinenmechaniker Christian Schmidrig, und als Maurer die Herren Diego Abgottspon, Jürgen Andenmatten, Jonathan Bumann, Werner Heinen und Jean Heinzmann.

Die UIAG gratuliert allen zum erfolgreichen Lehrabschluss und wünscht ihnen viel Freude und Erfolg im Berufsleben.



Besonders stolz ist die UIAG mit der Leistung von Jean Heinzmann (Foto). Er schloss seine Lehre mit der Traumnote 5.8 ab.

Vor kurzem begannen zehn neue Mitarbeiter ihre Lehre bei der Ulrich Imboden AG. Es sind dies sieben Maurer, ein Baumaschinen-Mechaniker, ein Lastwagenchauffeur und eine kaufmännische Lehrtochter.

Neubau 4er-Sesselbahn Paradies – Findeln – Breitboden Kiesaufbereitungsanlage im «Gant»



Wie bereits im Schtipper Nr. 26 berichtet, entsteht im Skigebiet Sunnegga eine neue Sesselbahn mit Zwischenstation Eja (Findeln) und Endstation Breitboden. Die Versorgung der Baustelle mit Beton erfolgt ab dem Gebiet «Gant», wo eigens dafür eine mobile Kiesaufbereitungsanlage installiert worden ist.

Für die Versorgung der Baustellen Sesselbahn Sunnegga – Findeln – Breitboden, sowie der Beschneigungsanlagen wird im Gebiet «Gant» Betonmaterial aus dem Findelbach aufbereitet. Mit der ehemaligen Kiesaufbereitungsanlage des Kieswerks Randa wurde bereits in den Jahren 2005 und 2006 über 5'000 m³ Betonmaterial für verschiedenste Baustellen der Zermatt Bergbahnen AG hergestellt. Das herge-

stellte Betonmaterial wird für beide Lose der neuen Bahn verwendet.

Derzeit gibt der Findelbach zuwenig Material der Grösse 16 – 32 mm her. Mit einer eigens aus Italien importierten, transportfähigen Brecheranlage, mit einer Siebkurve 16 - 32 mm, versucht die Ulrich Imboden AG, die fehlende Kieskomponente in einer Menge von ca. 1'000 m³ herzustellen.

Vorgezogene Querschläge im Vispertaltunnel Bei Erschütterung SMS

Am 21. Mai 2007 begannen die Arbeiten der Untertagebaustelle «Vorgezogene Querschläge». Die ersten drei Wochen standen klar im Zeichen der Installationsphase. Ab Mitte Juni begannen die eigentlichen Ausbrucharbeiten im Zwei-Schicht-Betrieb. Dank diversen Messgeräten kann jegliche Erschütterung im Tunnel in Folge Sprengung in Echtzeit gemessen per SMS an Polier und Bauherrn verschickt werden.

Bei der Baustelle handelt es sich um Verbindungstunnels zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vispertaltunnel. Dabei wird der bestehende Vispertaltunnel durch Querschläge mit dem Schutterstollen verbunden. Der Schutterstollen dient grundsätzlich zum Abtransport des Ausbruchmaterials für die Umfahrung Visp und kann im Ereignisfall auch als Evakuierungstunnel benutzt werden.

Mobile Kommunikation als Informationsquelle

Insgesamt sind sechs Querschläge geplant, davon sind deren vier mit je 20 Quadratmeter begebar und deren zwei mit 55 Quadratmeter sogar befahrbar. Mittler-

weile ist der erste Querschlag im Rohbau ausgebrochen. Dabei erfolgten bis zu einer Distanz von etwa 4.5 Meter zur Tunnelwand des Vispertaltunnels die einzelnen Sprengungen; anschliessend wurden die restlichen Meter gespitzt.

Um die einzelnen Erschütterungen in Folge der Sprengungen zu messen und allenfalls Gefahren zu erkennen, sind im Tunnel fixe Geräte installiert. Bei einer übermässigen Erschütterung erhalten Polier und Bauleitung ein entsprechendes SMS mit den jeweiligen Daten. Als zusätzliche Vorsichtsmassnahme wird bei einer Sprengung für ca. 3 - 4 Minuten der Vispertaltunnel für jeglichen Verkehr gesperrt.

Alters- und Pflegeheim Glis

Die im letzten Schtipper angekündigte Aufstockung des ursprünglich auf drei Stockwerke geplanten Neubaus um eine weitere Etage, wurde nun definitiv beschlossen. Nebst der Gemeinde Brig-Glis hat auch der Staatsrat grünes Licht für den zusätzlichen Baukredit und die Pflegekosten gewährt.

Nach Verstärkung der Foundation wird gegenwärtig an der Decke über das Untergeschoss gearbeitet. Das Bauprogramm, welches eine Fertigstellung des Rohbaus bis zum Wintereinbruch vorsieht, kann eingehalten werden. Während den Wintermonaten kann dann der Innenausbau ausgeführt werden, so dass die Eröffnung trotz Geschosserweiterung wie geplant im Spätherbst 2008 erfolgen wird.

Neubau Wasserreservoir Furi

Als Folgeauftrag der neuen Gondelbahn Furi - Riffelberg wird in der Station Furi ein Wasserreservoir mit Pumpanlage erstellt. Die Anlage ist ein wichtiger Bestandteil des Brandschutzes für den Knotenpunkt der drei Seilbahnanlagen Schwarzsee, Klein Matterhorn und Riffelberg.

Baustelle Baltschiedertal

Der Risigraben (Baltschiedertal) muss gesichert werden. Die heutige Situation beim Risigraben gefährdet die Trinkwasserversorgung bzw. die Quelfassungen, die unmittelbar unterhalb diesem Graben liegen. Nachdem im letzten Jahr bereits einige Vorarbeiten stattfanden, wird derzeit die Baustelle eingerichtet. Die Mitarbeiter übernachten bis zum Baustellenende im Baltschiedertal.

Stägjitschuggen

Mittlerweile ist der Innenausbau des Tunnels zu einem Drittel vollzogen. Gegen Ende September folgen Belagsarbeiten, ehe dann die Hälfte des Tunnels noch vor Ende des Jahres an den Bauherrn abgegeben werden kann. Die zweite Hälfte wird voraussichtlich im April 2008 abgegeben. Danach folgen noch verschiedene Aussenarbeiten, wie die Erstellung des Löschwasser- und Absetzbeckens im Portalbereich Nord und die Wasserüberführung im Tagbau im Portal Süd.

Einfahrtunnel Staldbach Pole-Position für LEDI

Die A9-Südmuffung von Visp ist mit einer Gesamtlänge der Tunnelröhren von etwa 16.5 km, zehn Tunnelportalen, vier Lüftungsstollen mit Zentralen sowie mit den Staldbachbrücken ein komplexes Gesamt-Bauwerk. Nachdem die Staldbachbrücken fertig gestellt, die Hangsicherung im Gebiet «Staldbach» vorangetrieben und mit den Querschlägen zum bestehenden Vispertaltunnel begonnen wurde, soll im Herbst mit dem Einfahrtunnel «Staldbach» begonnen werden. Die Arbeitsgemeinschaft LEDI, mit der federführenden Firma Ulrich Imboden AG, steht mit ihrem Angebot von gegen 40 Mio. Franken nach Offerteröffnung von Ende Juni an erster Stelle.

Die Autobahnteilstrecke Visp West bis Visp Ost beginnt in der Grosseia westlich der ARA Visp und führt zum heutigen Portal des Vispertaltunnels. Ab hier wird die A9 in zwei richtungsgetrennten Tunnelröhren geführt. Der bestehende Vispertaltunnel wird als Südröhre des Tunnels Visp in die A9 integriert, wobei die 820 m lange Abzweigung bis Chatzuhüs noch zu erstellen ist. Die Nordröhre des Tunnels Visp wird zuerst als Schutterstollen gebaut. Anschliessend wird dieser auf das erforderliche Vollprofil ausgeweitet. Das Vispertal wird auf zwei Brücken zwischen Chatzuhüs und Staldbach überquert. Ab Staldbach wird die Südröhre des Tunnels Eyholz bis Grosshüs neu erstellt. Die Nordröhre des Tunnels Eyholz wird in der Achse des bestehenden Sondierstollens gebaut, welcher ausgeweitet wird. Im Raum Grosshüs wird die Verbindung zur bestehenden Autobahnteilstrecke Visp Ost bis Brig-Glis hergestellt.

Um Visp möglichst bald vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird die Südmuffung von Visp etappenweise in Betrieb genommen. Im Jahre 2010 werden die Südröhre des Tunnels

Visp (bestehender Vispertaltunnel mit Abzweigung bis Chatzuhüs), die Staldbach-Brücken und die Südröhre des Tunnels Eyholz betriebsbereit sein. Dann kann Visp zumindest in einer Röhre umfahren werden. Voraussichtlich 2014 kann schliesslich das gesamte Bauwerk der Südmuffung von Visp in Betrieb genommen werden.

Einfahrtunnel der Vispertäler Richtung Brig

Der Einfahrtunnel Staldbach dient als Einfahrtstrasse von Zermatt/Saastal herkommend in Richtung Brig. Da es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen, wird ein temporärer Bypass mit einem 10%igem Gefälle, zwecks Zugang zur Baustelle erstellt.

Vorgesehen sind insgesamt sechs Module. Im ersten Modul wird der Einfahrtunnel auf einer Länge von ca. 380 Metern im traditionellen Sprengvortrieb ausgebrochen. Später mündet dieser Tunnel in die Südröhre im Tunnel Eyholz. Die Module zwei bis sechs dienen verschiedenen Verbreiterungs- und Verzweigungsarbeiten, u.a. auch für den Ausfahrtunnel und die Querschläge.

Gemäss Eingabeunterlagen ist in einer ersten Phase, aus Rücksicht auf die Anwohnerschaft, ein Schichtbetrieb zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr vorgesehen; weiter hinten im Tunnel, soll später ein Durchlaufbetrieb mit einer Fünf-Tage-Woche realisiert werden. Insgesamt werden auf der Baustelle an die 30 Mann arbeiten, unter ihnen ein Baustellenleiter, zwei Bauführer und vier Poliere.

LEDI mit dem günstigsten Angebot

Die ständige Arbeitsgemeinschaft LEDI (PraderLosinger, Evequoz, Dénériaz, Imboden) steht mit ihrem Angebot nach Offertöffnung an erster Stelle. Die Abstände bei der Amtsvariante sind gross: Der Zweitplatzierte liegt bereits 8 %, der Drittplatzierte 11 % hinter dem Angebot von LEDI. Mehrere Arbeitsgemeinschaften haben Varianten zum Amtsvorschlag eingereicht; drei davon liegen unter dem Angebot von LEDI. Derzeit werden die eingegangenen Offerten analysiert und anschliessend folgt (wahrscheinlich) eine Frage-Antworten-Runde. Als Baubeginn ist der Oktober 2007 vorgesehen.

Baumeister kündigen Gesamtarbeitsvertrag

Ungünstiger könnte der Zeitpunkt nicht sein...

Die Delegiertenversammlung des Schweizerischen Baumeisterverbands SBV hat am 23. Mai 2007 beschlossen, den Landesmantelvertrag (LMV 06) auf den 30.09.2007 zu kündigen. Der Walliser Baumeisterverband war gegen die Kündigung des Landesmantelvertrags, zumal sich die Gewerkschaften im Wallis mit dem Walliser Baumeisterverband bezüglich der kritisierten Mehr- und Minusstunden vorgängig bereits einigen konnten. Für die Arbeiterschaft ändert sich nichts: die Bauunternehmen haben sich verpflichtet, die Arbeitsbedingungen nicht zu verändern.

Am 1. Juni 2007 trat die nächste Phase des Personenfreizügigkeitsabkommens mit der Europäischen Union EU in Kraft. Sie brachte die Aufhebung der Kontingente für Kurz- und Daueraufenthalter aus den «alten» EU-Mitgliedstaaten und Erleichterungen für Grenzgänger. Zusammen mit der guten Konjunktur wird diese Änderung zu mehr

Arbeitssuchenden aus dem EU-Raum führen. Die Auswirkung dieser Arbeitsmarktöffnung ist derzeit schwierig abzuschätzen. Umso unklarer werden aber die Auswirkungen sein, wenn im Bauhauptgewerbe ein vertragloser Zustand eintritt. Hier entsteht nämlich eine eigentliche Wettbewerbsverzerrung, denn ohne allgemein gültigen LMV können

beispielsweise ausländische Bauunternehmen bei Offerten Dumpinglöhne einsetzen; damit wären die hiesigen Bauunternehmen kaum konkurrenzfähig. «Glücklicherweise» ist die Eingabefrist für die Umfassung Visp auf dem 21. September 2007 terminiert – also notabene knapp zehn Tage vor dem nun drohenden vertragslosen Zustand...

Schtipp(er) Visite



Name: Manuel Carlos

Goncalves Torres

Beruf: Bauarbeiter

Geburtstag: 02.09.1977

Wohnort: Naters

Freizeit: Familie/Kind und TV

Im März 2005 ereignete sich auf dem Quarzit-Steinbruch «Lochmatter» oberhalb Kalpetran ein tragischer Unfall, bei welchem u.a. der Firmeninhaber ums Leben kam. Die Ulrich Imboden AG hat daraufhin vier Mitarbeiter übernommen. Einer von ihnen war Manuel Carlos Goncalves Torres.

Seit dem Jahre 2000 lebst du in der Schweiz. Was gefällt dir hier besonders?

Mir gefallen vor allem die netten Leute hier. Seit 2002 ist nun auch meine Familie hier. Wir sind sehr gut integriert. Ich schätze hier auch die Wohnqualität und die Ausbildungsmöglichkeiten für mein Kind, das fliessend «Walliserdiitsch» redet.

Was gefällt dir an der Firma?

Vor allem das angenehme Arbeitsklima und die guten Poliere, mit denen ich bislang zusammenarbeiten konnte. Auch das handwerkliche Arbeiten auf den verschiedenen Baustellen gefällt mir sehr sehr gut.

Seit Ende März arbeitest du nicht mehr. Was ist passiert?

Am 30. März konnte ich morgens plötzlich nicht mehr aufstehen. Die Ärzte diagnostizierten einen Bandscheibenvorfall, der Anfangs Mai in Sitten operiert worden ist. Es ist schon sehr langweilig, wenn man nichts zu tun hat. Ich freue mich schon sehr, wenn ich ab 01. August 2007 wieder mit der Arbeit beginnen darf.



Nachwuchs

Am 22. September 2006 wurde Paulo Alexandre Capela de Oliveira erstmals Vater. Seine Frau Cristina gebar ein Töchterchen mit Namen Gabriela. Srecko Jakovic, Bauarbeiter aus Visp, wurde am 09.02.2007 zum zweitenmal Vater. Sein zweiter Sohn heisst Goran.



Personal-News

An der Bauvorarbeiterschule Hochbau im Ausbildungszentrum SBV in Sursee konnte am 01. Juni 2007 unser Mitarbeiter Pascal Anthamatten das Diplom als Bauvorarbeiter Hochbau AZ SBV entgegennehmen. Die Ausbildung dauerte dreimal drei Wochen und wurde von insgesamt 73 Kandidaten in drei Klassen durchgeführt. Die UIAG gratuliert Pascal Anthamatten zu seiner Leistung.

Per Ende August verlässt Rolf Dubach als Baustellenchef die Baustelle «Stägjitschuggen» zwecks Weiterbildung. Er war verantwortlich für die saubere und straffe Baustellenorganisation. Auch nach Beendigung seines Anstellungsverhältnisses steht Dubach der Baustelle für bestimmte Aufgaben in Mandatsform weiter zur Verfügung. Geschäftsleitung der Ulrich Imboden AG dankt Rolf Dubach für seinen Einsatz und wünscht ihm für seine Zukunft alles Gute. Anstelle von Dubach tritt ab August Kathrin Wicky in den Dienst der ARGE Stägjitschuggen.

Pensioniertentreffen 2007

Wie alle zwei Jahre laden wir auch 2007 alle Pensionierten zu einem gemütlichen Zusammensitzen ein. Es wird Ende September stattfinden. Eine persönliche Einladung dazu folgt.

Zur Pensionierung von Eduard Fux «D'Händ z'weich», d'Arbeit z'rüchi»

Eduard Fux wurde diesen Sommer auf seinen Wunsch hin vorzeitig pensioniert. Mit seinen 45 Dienstjahren war er nach dem Direktor Raymond Imboden, der seinerseits schon 51 Jahre im Betrieb arbeitet, der dienstälteste Mitarbeiter. Grund genug also, den jungen Pensionär etwas zu befragen.

Du bist am 01. Juli 1963 als Lehrling in die Ulrich Imboden AG eingetreten. Wieso hast du dich damals für eine Maurerlehre und für die UIAG entschieden?

Nun, da gab es eigentlich nicht viel zu entscheiden. Mein Vater Julius war ebenfalls Maurer und arbeitete ebenfalls beim «Imbodi». Er besorgte mir die Lehrstelle. Ich musste mich nicht einmal vorstellen. Zum Lehrbeginn dachte ich, dass ich nach drei Jahren wohl etwas anderes machen möchte – doch draus wurden letztlich unglaubliche 45 Jahre!

Wie war dein erster Arbeitstag?

Ich fuhr mit dem Arbeiterbus von St. Niklaus nach Stalden zur Baustelle St. Michaelsbrücke. Mein erster Chef war Adrian Biner. Der Beginn war schon sehr hart; überall «Blutblatern». Die Umstellung von der Schule auf die Lehre war schon gewaltig: «D'Händ z'weich», d'Arbeit z'rüchi».

Und danach, wie gings dann weiter?

Nach zwei bis drei Monaten hiess mein Lehrmeister Richard Fux. Damals waren wir gerade dabei, die Kirche in St. Niklaus

zu bauen. Die schönste Zeit aber erlebte ich eigentlich in Leukerbad. Wo wir lediglich am Wochenende heimfahren konnten.

Wie beurteilst du die Veränderungen auf dem Bau?

Damals zogen wir im Sommer so drei bis vier Häuser im Rohbau hoch. Sobald der Schnee einsetzte, wurden die Fenster mit Plastik abgedeckt und im Innern weitergearbeitet. So hatten wir auch im Winter immer genügend Arbeit. Früher war auch alles vielfältiger: Der Maurer konnte viel mehr machen, zum Beispiel Wände und Decken grundieren, Bodenplatten verlegen usw.

Welche Baustellen sind dir am meisten in Erinnerung?

Ich denke Felskinn in Saas Fee, wo wir die Berg- und Talstation, sowie die Masten erstellten. Im Winter half ich auf der Baustelle der Firma von Roll die Seile einzuspannen – und dies bei minus 31 Grad. Daraus resultierte eine doppelte Lungenentzündung, an welcher ich noch lange Zeit «dokterte». Der Transport ins Tal war auch sehr speziell und aus heutiger Sicht eigentlich unverantwortlich. Da ich und einige andere Mitarbei-

ter nicht hinunterlaufen wollten, stiegen wir abends auf den 70 Meter hohen Masten 5. Als dann die Kabine vorbeifuhr, sprangen wir in die Kabine – mit einem seitlichen Abstand von 1.5 Metern, unter uns nichts, rein gar nichts. Auch die Erstellung des Europawegs bleibt mir in Erinnerung. Ich hatte zweimal riesiges Schwein, als Steine nur wenige Meter hinter mir vorbeisausten.

Du wurdest in diesem Sommer als 60jähriger vorpensioniert – so wie das im Bau üblich ist. Wie ist das für dich?

Bis 60 gehts, aber dann ist ein Bauarbeiter erschöpft. Es gibt wohl einzelne Ausnahmen, aber wenn man ein halbes Leben lang auf dem Bau gearbeitet hat, kommt einem die Frühpensionierung gerade recht.

Wir beurteilst du so im Rückblick deine Firma?

Die Firma hat sich super weiterentwickelt. Die Firma hat heute einen modernen Maschinenpark. Mich fasziniert vor allem das moderne Schalungsmaterial. Mit der Firma war ich immer sehr zufrieden: Wo gibt es denn das sonst, dass man während 45 Jahren nie auch nur einen Tag auf seinen Zahltag warten musste?



Lärmschutzwände Kleegärten

Nichteintreten auf Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Anthamatten und Burgener AG

Im Rahmen der Autobahn A9 sollen in der Kleegärtenstrasse/Visp diverse Lärmschutzwände erstellt werden. Im April 2006 erteilte der Staatsrat einer ARGE, bestehend aus der Regotz + Furrer AG und der Anthamatten und Burgener AG, den Auftrag. Noch vor der Vertragsunterzeichnung am 30. Juni 2006 wurde über die Regotz + Furrer AG der Konkurs eröffnet. Auf Antrag der Dienststelle entschied der Staatsrat daraufhin,

den Auftrag neu an die zweitplatzierte Unternehmung, die Ulrich Imboden AG, zu vergeben. Dagegen reichte die Anthamatten und Burgener AG Einsprache ein. Sie begründeten dies damit, dass die Offerte der Bietergemeinschaft von zwei eigenständigen juristischen Personen eingegeben worden sei und die Anthamatten und Burgener AG alle Anforderungen der Ausschreibung nach wie vor erfüllen kann. Das Kan-

tonsgericht hält in seinem Urteil vom 04. Mai 2007 dagegen fest, dass in Folge des Konkurses eine wesentliche Änderung des ursprünglichen Angebots eintrat und somit im Sinne einer Gewährleistung der Gleichbehandlung aller Anbieter das Angebot nicht mehr rechtens sei.

In diesem Sinne wurde auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde seitens des Kantonsgerichts nicht eingetreten.