

#03/17

MAGAZIN. DAS BAUSTELLEN-MAGAZIN FÜR VERKEHRSWEGBAUER

400 NUSSGIPFEL

Drei Tage Ausnahmezustand: Krass viel zu Essen und eine Menge Spass an der Jubliäumsparty.

Seite 6

90000 SCHILDER

Ohne Verkehrsschilder der Signal AG aus Büren würde es auf unseren Strassen nicht funktionieren.

Seite 24

300 TONNEN

Frisst Beton in Rekordzeit: Der A-Rex ist der grösste Abrissbagger Europas. Ein echtes Schwergewicht aus dem Kanton Luzern.

Seite 28







INHALT

14-19

GLEISTIEFBAU MIT ZUGVERKEHR

Der Uetliberg ist des Zürchers liebstes Naherholungsgebiet. Ob mit dem Bike, zu Fuss oder mit dem Zug, es herrscht reges Verkehrsaufkommen. Das merkt auch das Team der Vanoli AG, das zurzeit auf zwei Baustellen entlang der Sihltal-Uetliberg-Bahn die Perrons ausbaut und neue Stützwände anbringt. Alle halbe Stunde kommen zwei Züge und die Fussgänger wissen auch nicht immer so genau wo's langgeht.



EINSATZ/NEWS



05

ANGEBER?

Stolz auf ihre Leistung: Die besten Lehrabsolventen wurden an der Diplomfeier ausgezeichnet.

WISSEN/SCHULE



10

SIEGERTYPEN

An den Selektionskämpfen fiel die Entscheidung: Welche Strassenbauer-Teams fahren nach Bern?

MACHER/FIRMA



20

LOKALHELDEN

Ihr Herz schlägt für Olten: Die STA AG hat ihren Hauptsitz in der Mitte der Schweiz.

FREIZEIT/PORTRAIT



30

SCHWERTKÄMPFER

Ein Grundbauer im Kettenhemd: Leandro Dober aus Thun steigt in seiner Freizeit gerne in die Ritterrüstung.

AUSFAHRT



34

LARRY MEINT...

Der berühmteste Vogel in der digitalen Welt, was mit vergifteten Ameisen passiert und was man alles sonst noch (nicht) wissen muss.



GESTOCHEN SCHARF

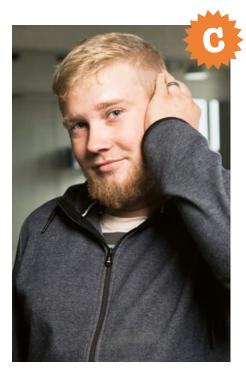
Sorry, ihr habt da was an den Ohren... Severin Zimmermann, Julia Vikas und Cedric Wisler sind in der Zusatzausbildung zum Strassenbauer. Ob geschossen oder gestochen, alle 3 haben was im Ohr - doch was genau gehört zu wem?



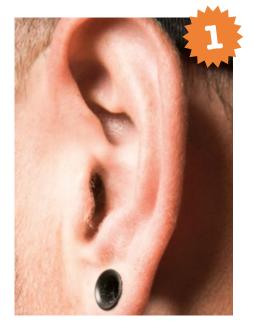
Julia Vikas, 22, Kibag AG, Bern



Severin Zimmermann, 25, Gebr. Amrein AG, Rickenbach



Cedric Wisler, 20, Huldi + Stucki AG, Bern-Bümpliz





I like



Fan werden lohnt sich:

Alle News aus der Welt der Verkehrswegbauer und immer was zu lachen. Als FB-Fan vom B. Magazin hast du die Nase vorn.

Das B. Magazin will eure Meinung! Über FB oder per Mail an: baustelle@verkehrswegbauer.ch

EHRE FÜR DIE BESTEN

Die diesjährige Diplomfeier fand am 15. September im Hotel Seedamm Plaza in Pfäffikon statt. Wie immer wurden die Absolventen, die mit der Note 5.4 und besser abgeschlossen haben, ausgezeichnet. Auch die besten Vertiefungsarbeiten wurden honoriert.



Die beste Abschlussnote dieses Jahr war eine satte 5.9! Ausgezeichnet abgeliefert haben:

Strassenbauer EFZ

Jonathan Bugmann, Birchmeier Bau AG David Koch, Walo Bertschinger AG Samuel Kohler, Cellere Bau AG Michael Sutter, Kästli Bau AG Tommy Birnbaumer, Marti AG Bern Reto Cahenzli, Toldo AG Luzi Dickenmann, Cellere Bau AG Micha Dohner, Tius AG Sandro Hausammann. JPF Construction SA Roger Hobi, A. Käppeli's Söhne AG Josef Huber. Manser Franz AG Christian Küpfer, Weibel Muri AG **Stefan Sennhauser,** Cellere Bau AG Lukas Abegg, Hagedorn AG Ismali Baliboz, Graf H. AG Roman Baumgartner, Cellere Bau AG Patrick Benaglio, Tozzo AG Dominik Böhi, Schatt Urs GmbH Lars Clausen. Rudolf Wirz AG Mario Dörig, Koch AG

Urs Hauser, Preisig AG Mario Hofer. Arm AG Manuel Hutter, Gysin Tiefbau AG Adrian Imhof, Implenia Schweiz AG Albin Inauen, Rusch GmbH Fabian Leuenberger, Gränicher AG Marcel Messerli, Kästli Bau AG Oliver Moor, KIBAG AG Pascal Ott, Schelbert AG Fabian Wyss, STA AG

Strassenbaupraktiker EBA

Alexandro Fuentes Alvares. L. Gasser & Co AG Jannick Hänni, Imperiali P. & Cie AG Tommy Disch, De Zanet AG Cyrill Jakob, Gränicher AG Adrian Schaub, Ruepp AG

Grundbauer EFZ

Sven Diego Meier, Marti AG Bern Luca Ghelma, Ghelma AG

Dario Kläger, Hastag Bau AG Samvs Rusterholz, JMS Risi AG Markus Ueli Zweifel. Greuter AG Elia Spori, Ghelma AG Nico Steiner, JMS Risi AG

Gleisbaupraktiker EFZ

Sven Schwalm, Müller Gleisbau AG Charly Joe Ludwig, login AG

Gleisbauer EBA

Simon Häfliger, login AG

Industrie- und **Unterlagsbodenbauer EFZ**

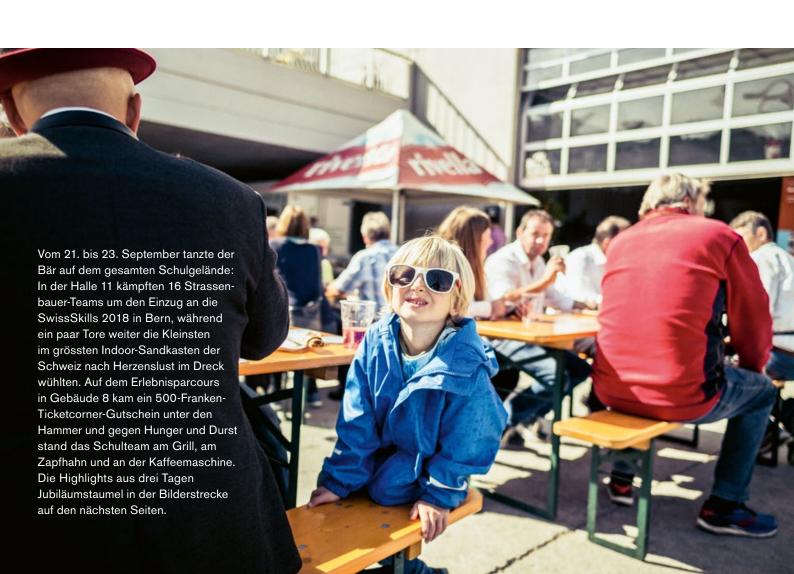
Christopher Imboden, Imbau Zaniglas AG

Auszeichnung für Ihre Vertiefungsarbeit

Adrian Schaub «Sportschiessen» Raphael Rau «Von der Schlachtung bis zum Fleisch»

3500 GÄSTE, DREI TAGE, EIN FEST

Die grosse 50-Jahre-Jubiläumssause an der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee ist Geschichte. Das Fest für Berufswettkämpfer, Sandkastenmeister, Baumaschinenzwerge, Hardrock'n'Roller und Turntable-Cracks begeisterte rund 3500 Gäste aus der Politik und der Baubranche, Lernende, Ehemalige, Eltern und Schüler.





Insgesamt gingen jede Menge Bratwürste über die Ladentheke. Ob das kleine Fellknäuel hier auch eine abbekommen hat, ist nicht bekannt.

Ex-Schulleiter Urs Lütolf war ständig auf Achse und während der Jubiläumsfeier überall anzutreffen – ein schneller Nussgipfel-Imbiss unterwegs lag aber drin.



Florian Tschümperlin hiess die Gäste an den offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten am Freitag willkommen.



Bei angenehmen Temperaturen und bestem Baustellen-Ausblick wurde ordentlich gegessen und getrunken: 350 Portionen Hörnli mit Ghacktem, 350 Kebabs, 400 Nussgipfel und 650 Liter Kaltgetränke wurden restlos weggeputzt.

S



Bierzapfen statt Berufskunde und Gleisbau: Andreas Beyeler (links) und Jürg Burkhardt zapften, was das Zeug hielt – total wurden 230 Liter alkoholfreies Bier gekippt.

Maximilian Preisig, Xenia Bertschmann, Simone Keller und Enya Müller (v. l. n. r.) von der Theaterplattform actInstant aus Luzern begeisterten mit ihrer Aufführung zum neuen Bildungsplan die Zuschauer.



Schwieriger, als es aussieht: Auf dem Maschinenparcours konnten künftige Baumeister schonmal austesten, wie es sich in der Führerkabine eines Baggers so sitzt.



Auf dem Erlebnisparcours gab es nicht nur viel zu sehen und zu lernen – mit etwas Glück konnte man einen Ticketcorner-Gutschein gewinnen.



Patrick Ryser brillierte beim Erlebnisparcours, während sich sein Sohn im Riesen-Sandkasten austobte. Patricks Einsatz hat sich gelohnt: Er räumte den Ticketcorner-Gutschein im Wert von CHF 500 ab.

So könnte die neue Generation der Strassenbauerinnen aussehen – Grrrls Power in der Halle 11.



Hier werden Sie geholfen: Am Infopoint standen hilfsbereite Lehrer der Berufsfachschule für Besucher-Auskünfte aller Art bereit (im Bild Stephan Dörig).



Eben noch vor der Kamera für die neue Infra-Kampagne – und plötzlich in Sursee! Yan liess sich die Jubiläumsfeier nicht entgehen.



SCHLAGZEILEN OHNE ENDE!

20 Minuten, Luzerner Zeitung und das SRF? Na klar, waren alle da! Wenn die Berufsfachschule Verkehrswegbauer Geburtstag hat, wollen alle ein Stück von der Torte: Ob Zeitung, Radio oder Social Media, es wurde eifrig recherchiert, nachgefragt, fotografiert, berichtet und gepostet.



infra-suisse.ch/medienberichte

#BFSVWB50





Schulfeier lässt Bubenträume wahr

Baumaschinen testen, im grössten Indoor-Sandkasten der Schweiz wühlen oder bei der Strassenbauer-Meisterschaft mitfiebern: Die Verkehrswegbauer laden zum Riesenfest.





DANIEL RUCH (GRÄNICHER AG) FABIAN LEUENBERGER (GRÄNICHER AG)



JONAS GÄCHTER (KLUSER OBERRIET AG) JOEL SCHNEIDER (HANS WEIBEL AG)



ERIC ESTEVEZ ROSALES (TORTI FRÈRES SA) JULIEN BERBIER (FRANÇOIS DONZÉ SA)



DAVID METTRAUX (JPF CONSTRUCTION SA) ALEXANDRE ZOSSO (ROUTES MODERNES SA)



FLORENT DUPASQUIER (BEATI FRÈRES SA) TIAGO RODRIGUES DA CRUZ (CAMANDONA SA)



NICOLA SCHELLING (CELLERE BAU AG) PATRICK BÜRGLER (CELLERE BAU AG)



«Es ist einfach ein geiler Beruf»

Freitag, 22. September 2017, 16:42 Uhr

Seit 50 Jahren werden in Sursee Verkehrswegbauer ausgebildet. Zum Jubiläum erkoren sie die besten





Schule feiert Riesenparty

Luzerner Zeitung

Coming soon: Mehr über die Anwärter auf den Strassenbauer-Schweizermeistertitel im nächsten B. Magazin. Nicht verpassen!



gbauer beim Campus Sursee in Ober ehrlingslager in Elm von 1986. Heu Ab morgen Donnerstag bis Samsta



ALLES AUF ANFANG

Florian Tschümperlin ist seit August neuer Schulleiter der Berufsfachschule Verkehrswegbauer. Der Bauprofi kehrt zu seinen Wurzeln zurück: Seine Erstausbildung war nämlich das Lehrerseminar in Rickenbach. Welche Pläne der dreifache Schwyzer Familienvater als Schulleiter hat und womit er so gar nicht klarkommt - das B. Magazin hat nachgefragt.



Florian Tschümperlin, von der Baustelle zurück in die Schule?

Sozusagen. Wobei, ich habe nach meiner Ausbildung zum Primarlehrer nie eine offizielle Klasse gehabt, denn ich bin nach dem Abschluss direkt auf den Bau gegangen. Dort habe ich die Maurerlehre absolviert. Während dieser Zeit habe ich ab und zu auch an der Berufsschule unterrichtet. Nach diversen Weiterbildungen zum Bauführer und Baumeister arbeitete ich 12 Jahre bei der Bolfing AG in Rickenbach. Die letzten Jahre war ich als Oberbauleiter beim Kanton Schwyz für Projektrealisierungen verantwortlich.

Was ist die grösste Herausforderung hier in Sursee?

Es sind eigentlich zwei. Neu habe ich einen ziemlich langen Arbeitsweg. Mit dem Auto von Rickenbach/SZ nach Sursee fahre ich 40 Minuten, da kann ich nicht mehr heim über den Mittag. Die zweite Herausforderung ist die berufliche. Ich übernehme einen Betrieb mit einem eingespielten Lehrerteam. Für sie sowie für die gut 1000 Lernenden trage ich Verantwortung. Bis März 2018 werde ich aber noch eingearbeitet und unterstützt vom ehemaligen Schulleiter Urs Lütolf.

Die wichtigste Eigenschaft, die man als Schulleiter haben muss?

Zuhören können. Und konsequent sein. Da ich sowohl für die Haupt- und Nebenamtlehrer wie auch für die Lernenden eine Ansprechperson bin, sind das wichtige Eigenschaften. Ich schätze mich als guten Zuhörer ein, der erst Informationen sammelt und danach nach einer Lösung sucht, die der Sache dienlich ist. Zudem bin ich immer offen für Neues. Ich denke, wir müssen in unserem Umfeld die Augen offenhalten und schauen, was draussen in der Branche läuft.

Hand aufs Herz - was war dein schlimmstes Erlebnis als Schüler?

Grundsätzlich bin ich nicht so gerne zur Schule gegangen. Aber es gibt kein wirklich schlimmes Schulerlebnis, das mich bis heute prägt. Ich habe es überstanden, zwar nicht mit Begeisterung, aber schlussendlich hatte ich ein Ziel vor Augen und ging durch.

9 Fakten zum Schluss:

Ich kann morgens nicht ohne...

Kaffee und Zeitung aus dem Haus.

Am liebsten sind mir Menschen, die...

es gut miteinander haben. Ich bin ein harmoniebedürftiger Mensch.

Schwer fällt mir,...

in ein unbekanntes Land zu reisen.

Ich esse auf keinen Fall...

Ratatouille

Wenn ich schon im Lift stecken bleibe, dann am liebsten mit...?

Eigentlich am liebsten mit mir selber. Das gibt am wenigsten Diskussionen.

Mein liebster Ort hier ist ...

die Tankstelle. Hier sind immer Leute und es herrscht eine entspannte Atmosphäre.

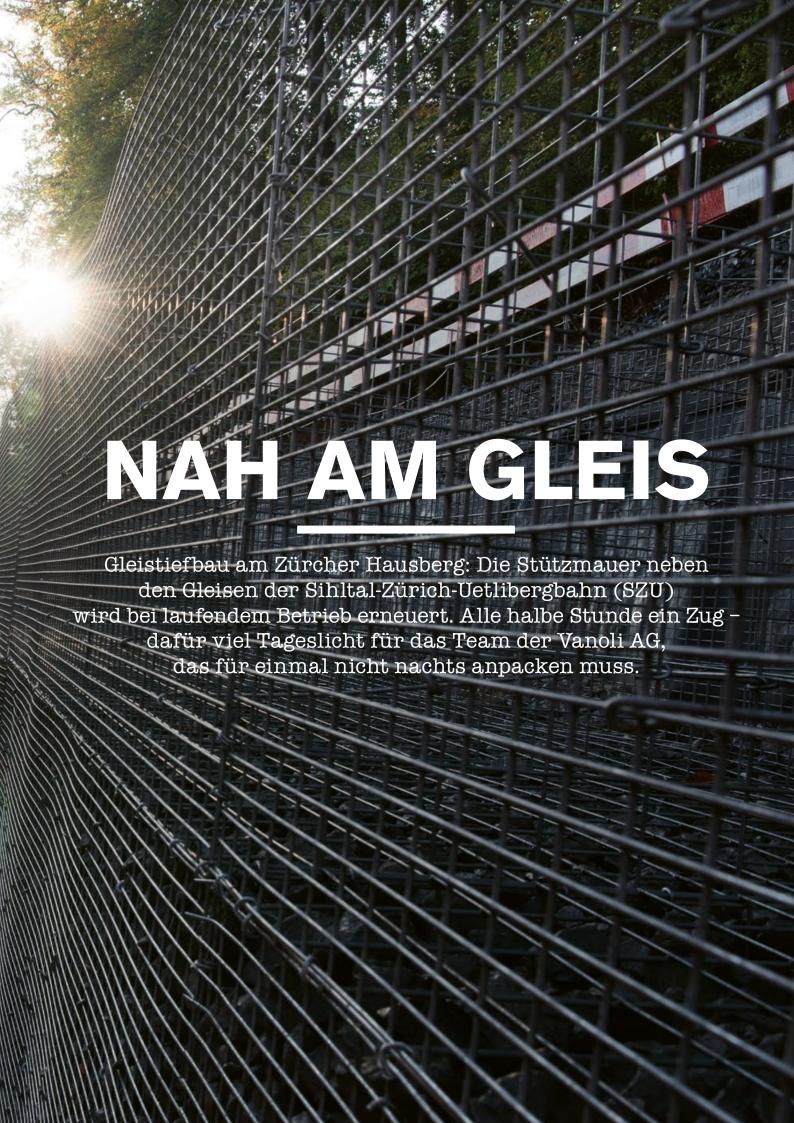
Frauen in der Baubranche sind...

immer noch selten anzutreffen, aber überall denkbar.

Meine grösste Schwäche ist... ich bin wasserscheu!

Und schwach werde ich bei... einem guten Rindsfilet!











Erwin Suter, Baumaschinenführer, füllt die Steinkörbe mit dem Schotter und legt bei der Feinverteilung auch gleich selber Hand an. «Ich mag die Abwechslung hier. Ich sitze nie den ganzen Tag in der Führerkabine.» Der gelernte Schlosser arbeitet schon seit vielen Jahren im Gleisbau und hat alle nötigen Prüfungen für die Bedienung eines Baggers in Gleisnähe.

ie Baustelle hier ist meine erste Tagesbaustelle in diesem Jahr.» Philipp Niederberger, Gleistiefbau-Polier bei der Vanoli AG ist mit seinem Team oft nachts auf den Gleisen der SBB zugange, denn die können tagsüber nicht stillgelegt werden. Viel Tageslicht und Sonnenschein also hier am Zürcher Uetliberg. «Allerdings ist es ziemlich eng. Wir müssen uns den Platz gut einteilen». In der Tat: Die Baustelle Berghof direkt an den Gleisen der SZU lässt nicht viel Spielraum für grosse Baumaschinen-Manöver. Dazu kommen alle halbe Stunde zwei Züge, einer talwärts und einer bergwärts auf das beliebteste Ausflugsziel der Stadtzürcher. «Wir sind nicht eingegleist auf dieser Baustelle. Das heisst, unsere Arbeiten sind ausserhalb der Schienen.» Trotzdem braucht es natürlich einen Sicherheitsmann. Heute ist Nicola Lombardo zuständig für die Bedienung der Minimail. Diese Anlage meldet mit einem lauten Warnton und einer Warnblinkanlage das Herannahen eines Zuges. Zusätzlich trägt Nicola Lombardo ein Blashorn um den Hals, mit dem er notfalls auch ein Warnsignal absetzen kann. Sobald der Zug einfährt, haben sämtliche Maschinen stillzustehen, der Baggerarm muss nach unten gerichtet und das Team in sicherem Abstand von den Schienen entfernt sein. Zusätzlich sind hier wie auf jeder Gleisbaustelle sämtliche Maschinen mit einem Erdungskabel gesichert.

STEINKÖRBE STATT BAHNSCHWELLEN

Auf einer Länge von rund 105 Metern wird direkt an den Gleisen der SZU die Stützmauer erneuert. Die alten Bahnschwellen haben ausgedient und die Sickerbeton-Elemente müssen entfernt werden. Die Böschung ist zwar steil, doch zum Glück ist der Untergrund gut, meint Philipp Niederberger: «Wir sind hier auf einem sehr soliden Boden, das erleichtert uns die Arbeit. Wir brauchen so keine Böschungssicherung mit Spritzbeton anzubringen.» Auch ohne Sicherungsarbeiten gibt es viel zu tun: Es gilt, die alten Bahnschwellen und den Beton zu entfernen, neue Bodenplatten zu installieren und die Böschung mit Steinkörben zu bestücken. «Pro Tag fahren vier bis fünf Lastwagen, die einerseits den Schotter und die Steinkörbe bringen und andererseits Aushub, Betonabbruch und die alten Bahnschwellen abtransportieren.» Die Schottersteine werden am Anfang der Baustelle auf einem grossen Haufen abgeladen, die Feinverteilung entlang der Böschung erfolgt mit dem Dumper. Das ist eine der Aufgaben



von Baumaschinenführer Erwin Suter, 39. «Auf dieser Baustelle sitze ich nicht nur in der Führerkabine, sondern packe auch beim Füllen der Steinkörbe und bei den Abbrucharbeiten an.» Zudem trägt Erwin Suter hier immer ein kleines Büchlein bei sich, um sich Notizen zu machen und den Bauverlauf zu dokumentieren. Er ist nämlich Philipp Niederbergers Stellvertreter.

ZWEI BAUSTELLEN UND VIEL DURCHGANGSVERKEHR

Philipp Niederberger betreut als Polier entlang der Bahn-Linie gleich zwei Baustellen: Weiter oben wird die Haltestelle Ringlikon saniert. So ist der 32-Jährige ständig auf Achse, um die beiden Drei-Mann-Teams anzuweisen und sowohl in Ringlikon wie auch am Berghof mit anzupacken. «Eine der grössten Herausforderungen der beiden Baustellen ist die Verkehrsführung.» Und damit meint er nicht die Züge, sondern die Fussgänger! Der Uetliberg wird sowohl am Wochenende wie auch unter der Woche von vielen Wanderern und Bikern besucht. Sie sind zum Teil direkt entlang der SZU-Linie unterwegs. «Am Bahnhof Ringlikon kommt es ab und zu vor, dass sich jemand auf das Baustellengelände verirrt. Es ist unmöglich, alles abzusperren.» Oben bei der Baustelle Berghof, kaum zu glauben, übersieht gelegentlich ein Biker die Abschrankung. «Eines Morgens war das Absperrgitter zur Baustelle ziemlich verbogen», erzählt Erwin Suter. «Da war wohl einer etwas schnell unterwegs.»

BAUEN BIS IM FRÜHLING

Trotz viel Publikumsverkehr gehen die Arbeiten gut voran: «Bald sind wir mit der ersten Etappe fertig. Für den 24 Meter langen Abschnitt haben wir an die 110 Kubikmeter Schottersteine verbaut.» Die restlichen Etappen werden in 10-Meter-Abschnitten erstellt. Die neue Stützmauer wird im März 2018 fertig sein. «Wir bauen auch im Winter. Gefrorener Boden hält besser.» Und weil es wenig Platz hat, muss in Etappen gebaut werden.

Alle halbe Stunde ein Zug: Inzwischen kennt man sich und wenn der Zugführer einen Halt auf Baustellenhöhe hat, reicht er schonmal ein paar Schoggistängeli für das Vanoli-Team zum Fenster hinaus. «Wir grüssen uns per Handzeichen, das ist wichtig auf Gleisbaustellen und signalisiert dem anderen 'Ich habe dich gesehen'», so Philipp Niederberger



«ALS GLEISTIEFBAUER IST MAN OFT NACHTS UNTERWEGS.»

Philipp Niederberger, 32, ist Polier bei der Vanoli AG. Im Gleistiefbau ist er sehr oft im Nachteinsatz. Die Baustelle an der SZU-Linie ist eine willkommene Abwechslung.



Philipp über seinen beruflichen Werdegang im Gleistiefbau:

«Ich habe bei der Vanoli AG ursprünglich eine Maurerlehre gemacht. Dann habe ich in den Strassenbau gewechselt. Ich fand die Arbeiten interessant und abwechslungsreicher. Inzwischen habe ich die Polierausbildung absolviert und bin in der Abteilung Gleistiefbau tätig. Die Vanoli AG ist ein sehr vielseitiger Arbeitgeber. Ich bin seit 15 Jahren dabei und konnte intern die Abteilungen wechseln, das ist toll. Gleistiefbau ist ein sehr abwechslungsreiches Gebiet. Wir kommen zum Einsatz, nachdem die Gleisbauer die Schienen entfernt haben und erstellen dann die Sickerschalen, die Entwässerung oder die Fundamente.»

Philipp über Tagund Nachtschichten:

«Die Vanoli AG arbeitet oft für die SBB. Das bedeutet meist Nachtschicht, da die Bahnstrecken tagsüber in Betrieb sein müssen. Die Sperrung beginnt je nach Strecke zwischen 22 Uhr und 1 Uhr und um 5 Uhr müssen die Strecken bereits wieder für den Zugverkehr frei sein. Bei diesen Einsätzen ist der Zeitdruck natürlich immer sehr hoch. Zudem muss man als Gleistiefbauer gut organisiert sein, immer das gesamte Material dabeihaben, weil man nicht schnell irgendwo etwas holen gehen kann. Zum Glück habe ich keine Probleme, nach Schichtende herunterzufahren und zu schlafen. Trotzdem ist es zur Abwechslung mal schön, eine Tagbaustelle zu betreiben. Wir sind hier nicht direkt auf den Gleisen tätig, der Bahnverkehr kann also weiterlaufen und wir haben weniger Zeitdruck.»

LOKALHELDEN

Im Herzen von Olten ist der Hauptsitz der Strassen- und Tiefbau AG, kurz STA AG. Geschäftsführer Markus Vitelli und seine Belegschaft sind ein bisschen wie Lokalhelden im Städtchen, sind sie doch inzwischen die einzigen Strassenbauprofis vor Ort.

Iten ist ein Dorf, man kennt sich auf der Strasse», so Markus Vitelli, Geschäftsführer der STA AG. Der Baumeister und pragmatische Praktiker, wie er sich selber nennt, ist seit über 40 Jahren bei der Strassen- und Tiefbau AG. «Das ist bei uns keine Seltenheit. Wir haben viele langjährige Mitarbeiter und wenig Personalwechsel.» Das wissen vor allem auch die Auftraggeber zu schätzen. Denn ob öffentliche Hand oder private Architektur- oder Ingenieurbüros, die Bauherren wissen immer genau, an wen sie sich wenden müssen.

«Die Firma wurde 1965 gegründet. Mitte der 1980er Jahre wurde eine Nachfolgelösung gesucht und mit der Übernahme der STA AG in die Marti-Gruppe Solothurn gefunden», so Vitelli. Davon merken aber weder die Kunden noch die Mitarbeiter viel, denn: «Wir arbeiten weitgehend autonom. Wir haben unseren Namen, der sich seit der Gründung hier in der Gegend etabliert hat, beibehalten und operieren selbständig vom Einkauf über das Personelle bis hin zur

Kundenakquise.» Markus Vitelli leitet seit über 25 Jahren als Geschäftsführer die Geschicke der Firma, die inzwischen eines der einzigen Strassenbau-Unternehmen in der Region ist. Fast ebenso lange engagierte sich Vitelli zudem als Präsident der Lehrabschlussprüfungen an der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee. Dieses Jahr war sein letzter Einsatz. Mit der Einführung des neuen Bildungsplans übernimmt ein anderer diese Aufgabe.

EINE FÜNF AUCH MAL GERADE SEIN LASSEN

«Ich engagiere mich gerne für den Nachwuchs, denn das ist unsere Zukunft, Zudem bleibe ich so auf dem neuesten Stand und weiss, was da draussen läuft.» Auch in der STA AG wird Nachwuchsförderung grossgeschrieben. Mit einem bis zwei Strassenbau-Lernenden pro Jahr machen diese zehn Prozent der ganzen Belegschaft aus. Und auch nach Lehrabschluss gibt es jede Menge Chancen: «Wir haben zurzeit drei Mitarbeiter, die die Polierausbildung machen», so Markus Vitelli. Er selber ist nicht mehr ganz so oft draussen, wie er das gerne wäre. Denn als Geschäftsführer gibt es jede Menge administrativer Arbeiten. Doch der gelernte Tiefbauzeichner mit Zweitausbildung im Strassenbau und Baumeisterprüfung ist ein Mann der Praxis geblieben: «Ich mache auch heute zwischendurch noch kleinere Baustellen selber. Sowohl draussen wie auch im Büro muss ich schnell entscheiden können, auch mal eine Fünf gerade sein lassen und volles Vertrauen in meine Leute haben.» Diese Praxis hat sich bewährt und zeigt sich auch im guten Teamgeist. «Wir pflegen einen familiären Umgang miteinander. Und neben der Arbeit gibt es das eine oder andere Essen mit Partnern und Familie. Einmal im Jahr organisieren wir für alle, die Lust haben, ein verlängertes Wochenende. Dann gehen wir zum Beispiel Ski fahren. Der Betrieb übernimmt dabei die Kosten für Essen und Übernachtung.» Da finden sich dann schon mal rund 30 Personen ein - vom Stift bis zum oberen Kader alle am selben Tisch.



LEHRBETRIEB-CHAT

Das B. Magazin geht in die Lehrbetriebe. Diesmal geben Marco Kunz, Lehrlingsverantwortlicher bei der Strabag AG und sein Strassenbau-Lernender Fabio Berger Auskunft über den ersten Arbeitstag der Lehre.





Herr Kunz, wie heissen Sie Ihre Lernenden am 1. Arbeitstag der Lehre willkommen?

Wie hast du dich auf deinen 1. Arbeitstag der Lehre vorbereitet?

Der Start in die Lehre erfolgt bei uns im Normalfall im Werkhof in Obergösgen. Nach der Begrüssung durch mich als Berufsbildner wird den neuen Lernenden die Bauführung und die Administration vorgestellt. Zudem bekommen die Lernenden ihre Berufskleidung und die persönliche Schutzausrüstung.

Ich habe eigentlich keine besonderen Vorkehrungen getroffen. Ich bin lediglich rechtzeitig ins Bett gegangen und habe mir noch die beste Zugverbindung herausgesucht. Am Morgen habe ich ausgiebig und gut gefrühstückt und mich anschliessend voller Tatendrang auf den Weg gemacht.

Was erwartet den Lernenden an seinem ersten Arbeitstag?

Wie hast du deinen ersten Arbeitstag hinter dich gebracht?

Unsere Lernenden bekommen alle nötigen betriebsorganisatorischen Informationen wie beispielsweise das Handling mit den Stundenkarten und den Ferienzetteln. Um einen unfallfreien Lehrstart zu garantieren, wird danach eine Unterweisung in die Grundregeln der Arbeitssicherheit durchgeführt. Dann geht es auf die Baustelle, wo sie ihre Baustellenequipe kennenlernen.

Nach der Instruktion im Betrieb kam ich auf eine Baustelle in Aarau im Werkleitungs- und Grabenbau. Dort lernte ich das Baustellen-Team um Lukas Grob, den Polier vor Ort, kennen. Leider habe ich mir beim Handaushub einige Blasen an den Händen geholt. Die sind aber mittlerweile Geschichte und ich habe mich an die körperliche Arbeit gewöhnt.

Wie rekrutiert die Strabag AG

Und wie bist du auf deine aktuelle Lehrstelle hier aufmerksam geworden?

Einerseits mit Werbungen auf den Baustellen, andererseits mit Teilnahmen an Infoveranstaltungen sowie der Berufsinfomesse in Olten. Auch auf Onlineplattformen wie beispielsweise Lena sind wir präsent.

Ich habe mich im Netz, beispielsweise auf Yousty und Lena, erkundigt und bin so auf meinen jetzigen Ausbildungsbetrieb gestossen.

DEIN NÄCHSTER LEHRBETRIEB?

STRABAG AG, Unterrohrstr. 5, 8952 Schlieren/Schweiz Tel. +41 44 874 26 00 strabag.ch

ATTESTAUSBILDUNG -**DEINE GROSSE CHANCE**

Gleisbau, Strassenbau oder doch was anderes? Reichen meine Noten und schaffe ich die Anforderungen einer Lehre? Markus Muri ist Ausbildungsberater des Kantons Luzern und findet die Attestausbildungen im Verkehrswegbau eine gute Alternative zur dreijährigen Lehre.



Herr Muri, was ist die Attestausbildung?

«Das eidgenössische Berufsattest (EBA) ist eine zweijährige Berufsausbildung. Sie ist eine grosse Chance für Lernende, die schulisch etwas schwächer aufgestellt, handwerklich aber stark sind.»

Und was passiert nach Abschluss der zwei Jahre?

«Das Ziel einer EBA-Ausbildung sollte sein, die Abschlussprüfung nach zwei Jahren zu bestehen und eine verkürzte EFZ-Ausbildung anzuhängen. In den zwei Jahren wird den EBA-Lernenden der Schul- und Praxisstoff des ersten Lehrjahres einer EFZ-Ausbildung vermittelt, so dass sie im Anschluss im 2. Lehrjahr der EFZ-Ausbildung einsteigen können.»

Was ist der Vorteil der EBA-Ausbildung mit Anschlusslösung?

«Die Erfahrung zeigt, dass sehr viele der ehemaligen EBA-Lernenden während der Anschlussausbildung in der Schule wie auch im Betrieb zu den Stärksten zählen. Sie haben bereits zwei Jahre Berufserfahrung und konnten ein gutes Selbstvertrauen aufbauen. Viele von ihnen schliessen die verkürzte EFZ-Ausbildung mit guten bis sehr guten Ergebnissen ab.»

HIER IST ALLES DRIN!

Einmal aufrufen, alles erfahren: Die Neuauflage von bauberufe.ch ist dein Hotspot für alle Fragen rund um die Berufe im Verkehrswegbau.

Wie werde ich Strassenbauer? Was macht ein Unterlagsbodenbauer? Wo gibt's freie Lehrstellen und wie sehen meine Karrieremöglichkeiten aus? Und natürlich erfährst du hier auch alles über die neue Webserie Bauhelden.ch.

Alles drin, alles drauf: Infos, Videos, Porträts, News - mit neuem Design und easy auf dem Compi, Tablet oder Handy abrufbar. Reinschauen und am besten gleich mit Social Sharing Buttons teilen und weiterempfehlen.





bauberufe.ch

DIE SCHILDER-MACHER

Wo geht's lang? Sie sind nicht nur Orientierungshilfe, sie sorgen auch für Recht und Ordnung. Kurz: Ohne Strassenschilder wären wir aufgeschmissen. Zum Glück gibt's die Schildermacher der Signal AG in Büren an der Aare. Sie produzieren vom Wanderweg-Schild bis zur Autobahntafel alles, was das Verkehrswegbauer-Herz begehrt.

> eine Strasse ohne Signalisation: Neben Bodenmarkierungen und elektronischen Anzeigetafeln sind Strassenschilder unerlässlich für die Ordnung auf unseren Strassen. Sie regeln den Zutritt und den Vortritt, die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung und sie weisen den Weg oder verbieten die Durchfahrt. Es gibt sie in verschiedenen Grössen, Farben und Formen - alles streng genormt. Sie bestehen aus einem zwei Millimeter dicken Aluminiumblech und sind von einem Stahlrohr umfasst - zumindest in der Schweiz. «Ein in der Schweiz hergestelltes Strassenschild ist der Rolls Royce unter den Verkehrstafeln. Die Schweizer Schilder halten mindestens 50 Jahre», so Patrick Brandt von der Signal AG. «Dank dem robusten Stahlrohrrahmen bekommen sie keine Eselsohren und können auch nicht vom Wind weggeweht oder verbogen werden.» Schweizer Qualitätsarbeit eben. Einer der grössten Hersteller in der Schweiz ist die Signal AG in Büren an der Aare. Seit 1946 liegt ihr Fokus auf den Schweizer Strassen: Von der Verkehrstafel über die Boden- und Baustellenmarkierung bis hin zu ganzen Signalisations-Konzepten für Städte und Gemeinden wird in den insgesamt 13 Niederlassungen der Firma alles angeboten.

100 PROZENT SCHWEIZ

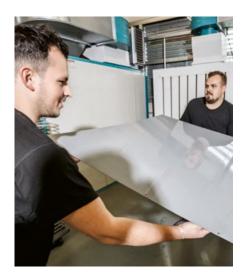
Ein grosses Geschäftsfeld ist die Signalisation. «Wir stellen pro Jahr rund 90000 Schilder her», so Patrick Brandt. «Unsere Auftraggeber sind das ASTRA, Kantone und Städte, aber auch Werkhöfe oder grosse Firmen und Private.» Denn wie sonst würden die Anlieferer im Migros-Verteilzentrum die richtige Rampe, die Besucher in der IKEA das Parkhaus oder die Betontransporter der Holcim den Werkhof finden? Die Nachfrage nach Verkehrsschildern lässt nicht nach. Doch wie werden die eigentlich gemacht? Steckt man vorne ein Aluminiumstück in die Maschine und am Ende kommt eine fertige Kein-Vortritt-Tafel raus? «Wir stellen alle Schilder von A bis Z selbst her, heisst bis und mit Betonsockel und Stahlrohrrahmen hier in unserer Produktionsstätte.» Also 100 Prozent «Made in Switzerland», aber nicht 100 Prozent maschinell. Denn in jedem Verkehrsschild steckt auch ein ganzes Stück Handarbeit, wie die Bilderstrecke auf der nächsten Doppelseite zeigt.





O1 Am Anfang ist das Aluminiumblech: Die zwei Millimeter dicken Aluplatten werden entweder bereits geschnitten oder als rechteckige Platten geliefert. Daniel Liechti (links) ist gelernter Bauspengler und schneidet das Alu an der Maschine in die gewünschte Form. Anschliessend werden maschinell die Kanten geglättet. In einer Wanne werden die Bleche chemisch behandelt, damit der Lack besser haftet.

02 In der Malerei: Hier bekommen die Schilder das Markenzeichen der Signal AG, die graue Rückseite. Miftari Nazim (links) und Memet Asani schieben die Bleche durch die Maschine, wo sie mit der grauen Farbe besprüht werden. Kaum getrocknet, wird die Vorderseite mit Reflektionsfolie beklebt. Dabei gibt es verschiedene Stärken: Die Autobahnschilder reflektieren am stärksten.













05 Weiter geht's in den Metallbau: Der gelernte Schlosser Jerôme Gavillet (rechts) spannt das Stahlrohr für die Umrahmung des Schildes in den Schweissroboter. Der biegt das Rohr in die gewünschte Form. Für Spezialanfertigungen werden die Einzelteile von Hand geschweisst. Der fertige Rahmen fährt mit dem täglichen Shuttle in die Verzinkerei nach Aarberg und kommt danach zurück in die Spedition der Signal AG.

06 In der Spedition werden die einzelnen Lieferungen konfektioniert. Das heisst, die Schilder werden entweder zusammengebaut oder sie werden in Einzelteilen zusammen mit dem Betonsockel an den Kunden geliefert. Die Signal AG liefert in die gesamte Schweiz und bearbeitet rund 26000 Aufträge pro Jahr.





AUF ABRISS MIT DEM A-REX

Drei Jahre Ingenieurarbeit und fünf Millionen Franken hat die Aregger AG in seine Entwicklung gesteckt: Sagt Hallo zum A-Rex M 9300 dem stärksten Abriss-Bagger Europas!

Seit Juni ist der A-Rex in Schweizerhalle/BS im Einsatz. Auf dem Huntsman-Areal müssen alle Gebäude dem Boden gleichgemacht werden. Die Greifzangen des A-Rex zertrümmern dabei den Beton und haben eine Klinge zum Zerschneiden der Armierungseisen. Die Beisser des A-Rex wiegen rund 15 Tonnen und sind seitlich mit Wasserdüsen gegen den Staub ausgestattet.



ZAHLEN & FAKTEN

- Der A-Rex wiegt 300 Tonnen und hat 757 PS.
- Jede Raupe ist zehn Meter lang, zwei Meter hoch und wiegt 42 Tonnen.
- Der Teleskoparm kann bis zu 70 Meter weit ausgefahren werden.
- Der A-Rex kann sich selber zerlegen und zusammenbauen.
- Für den Transport braucht es acht Lastwagen.



MIT SCHWERT, SCHILD UND KETTENHEMD

Von Montag bis Freitag ist Leandro Dober aus Thun Grundbauer im 2. Lehrjahr. Am Wochenende verschlägt es den 23-Jährigen aber regelmässig ein paar Jahrhunderte zurück: Dann tauscht er sein Handy gegen das Schwert und geht an Mittelaltermärkte.

s ist heiss an diesem Samstag-nachmittag in Kiesen bei Thun. Die Sonne brennt auf das grosse Feld und fast könnte man meinen, es sei eine Fata Morgana: Zwischen vielen weissen Zelten tummeln sich Männer, Frauen und Kinder in langen Gewändern oder schwerer Rüstung. In Sackleinen oder Kettenhemd, als Händler, Ritter oder Musikant unterwegs, lassen sie sich über den Mittelaltermarkt treiben, bewundern die Handwerkskunst oder lassen sich ein Bier aus einem Trinkhorn schmecken. Einer von ihnen: Leandro Dober, 23 Jahre alt, aus Thun, Grundbau-Lernender im 2. Lehrjahr. Doch Beruf und Herkunft sind an diesem Wochenende zweitrangig. An erster Stelle steht das Hobby, das hier alle vereint, egal ob jung oder alt, ob Banker oder Pflegefachfrau, ob Ritter oder Narr. Sie alle sind gekommen, um der Gegenwart den Rücken zu kehren und für zwei Tage zurück ins Mittelalter zu reisen.

VOM STANDAUFSTELLER ZUM FREIKÄMPFER

Eigentlich hat sich Leandro damals nur als freiwilliger Helfer gemeldet, um seinem Kollegen beim Standaufbau am Mittelaltermarkt Luzern zu helfen. «Das war vor sechs Jahren und seither bin ich mit dabei», erzählt er. Inzwischen ist er Mitglied im Mittelalter-Verein «Midgards Ulv Kjeden», hat einen eigenen Mittelalternamen, reist an Märkte und Veranstaltungen in der ganzen Schweiz und manchmal sogar bis nach Deutschland. «Ich war schon in Weil am Rhein und Bad Säckingen. Zum Glück ist meine Freundin auch Mittelalter-Fan, so können wir die Wochenenden zusammen verbringen.» Während die Freundin sich aber eher für die Schamanen und Magier der vergangenen Epoche interessiert, gehört Leandro alias «Arnfirn» zu den Kriegern. «Unser Verein hat keinen Marktstand, wir sind eher ein Heerlager, die meisten von uns sind Kämpfer und stehen in der Arena.» Arena? Auf dem Markt in Kiesen gibt es keine Arena, aber: «Als Krieger nehmen wir an Freikämpfen teil. Die sind oft Bestandteil von Mittelaltertreffen.» Der Freikampf ist ein ans Mittelalter angelehnter Kampf, Mann gegen Mann, Schwert gegen Schwert, in voller Montur. Es gibt sogar Weltmeisterschaften: Beim sogenannten «Battle of the Nations» belegt die Schweiz den zweiten Platz direkt hinter Russland.

36 KILO KETTENHEMD

Soweit ist Leandro aber noch nicht. Und heute ist er eher leicht bekleidet unterwegs. Er trägt eine Tunika und mittelalterkonforme Hosen sowie leichte Lederschuhe. Das liegt nicht nur an der Temperatur: «Ich habe noch nicht die ganze Ausrüstung beisammen. Mir fehlt zum Beispiel noch das Kettenhemd.» Dieses wird für den Kampf über den sogenannten Gambeson angezogen. Der Gambeson ist ein dicker, wattierter Mantel, der die Schwertschläge gut abfedert - und der einen heute ordentlich ins Schwitzen bringen würde. Dann kommen noch Helm, Schild und Schwert dazu. «Wer will, kann sich auch Bein- und Armschoner aus Leder besorgen, die sind aber nicht Vorschrift.»





Twittern im Mittelalter: In der grauen Vorzeit wurde mit solchen Hörnern kommuniziert. Die Klänge waren bis ins nächste Dorf zu hören. Warnungen oder auch einfach Weihnachtsgrüsse wurden so von Dorf zu Dorf weitergetragen.

Ein nicht unbeachtlich grosses Schwert baumelt bereits an Leandros Hüfte. Darf man sich damit auf Schweizer Strassen zeigen? «Die Klinge ist nicht geschliffen und die Spitze ist stumpf. Ich kann mir das Schwert also ohne Probleme bereits zuhause umbinden und damit an den Markt fahren.» Heute will sich Leandro vor allem an den Ständen mit Waffen und Ausrüstung umsehen. Doch für ein richtig gutes Kettenhemd muss man tief in die Tasche greifen, kann es doch bis 3000 Franken kosten. Dafür bekommt man aber dann auch rund 36 Kilo Federstahl, die einem früher das Leben retten konnten!

... BIS EINER ZU BODEN GEHT

«Freikampf ist für mich der ideale Ausgleich zum Alltag», erklärt Leandro. «Um fit dafür zu sein, trainiere ich ein- bis zweimal pro Woche, vor allem Ausdauer. Manchmal laufe ich mit meiner Ausrüstung den Vita Parcours. Auch die Arbeit als Grundbauer gibt mir Kraft und Kondition.» Denn so ein Kampf hat es in sich: Es stehen sich je nachdem ein oder mehrere Kämpfer gegenüber,

jeder in voller Montur. Erlaubt sind Hiebe und Schläge mit dem Schwert, zur Abwehr hat man Schild und Helm. Zustechen ist verboten. «Es ist sehr anstrengend, meistens dauert ein Kampf zwischen drei und fünf Minuten.» Der Kampf ist beendet, wenn einer der Kämpfer zu Boden geht oder sich freiwillig hinlegt. Bei einigen Kämpfen machen auch Frauen mit: «Bei manchen Freikämpfen geht es sehr unkonventionell zu und her. So ist es schon vorgekommen, dass die Gegner mit Bratpfannen aufeinander losgegangen sind.» Verletzungen sind übrigens sehr selten: «Wenn du siehst, dass ein Gegner irgendwo schlecht gerüstet ist, zielst du dort nicht hin.»

ANPROBE BEI HALVAR

Leandro hat sich inzwischen vorgearbeitet bis zum Stand von Jürgen «Halvar» Kogler. Bei «Halvar's Wikingershop» gibt es alles, was das Krieger- und Mittelalter-Herz begehrt: Von der einfachen Tunika - eine Art langes Leinenhemd - über verschiedene Helm-Modelle bis hin zu riesigen Schilden und ja, genau, dem Kettenhemd. «Wir achten darauf, möglichst authentische Waren anzubieten», erklärt Jürgen Kogler. «Das ist natürlich nicht einfach, denn unser Wissen basiert auf Vermutungen und Untersuchungen. Das Ganze ist sehr spannend, es ist 'gelebte Geschichte', sozusagen.» Sagt er und beginnt umständlich, das schwere Kettenhemd von der Puppe zu lösen, um es Leandro über den Kopf zu ziehen. «Dieses Modell ist ein englisches Geflecht. Es ist eine einfache Machart, trotzdem mussten dafür zwischen 35000 und 45 000 Federstahl-Ringe ineinander verflochten werden.» Leandro hat vorher den dicken Gambeson angezogen und gemeinsam mit Jürgen geht es an die komplizierte Kettenhemd-Anprobe. Ja, so ein Teil ist kein T-Shirt... anstelle von Weichspüler gibt's Schmieröl und zum An- und Ausziehen braucht's mehr als zwei Hände. Doch am Ende ist Leandro bestens gerüstet und mit ölverschmiertem Gesicht bereit, um es mit jedem aus der Dekade zwischen dem achten und zwölften Jahrhundert aufzunehmen!



Quizfrage

WER SUCHT, DER FINDET



Auf welcher Seite in diesem Magazin befindet sich der oben gezeigte Bildausschnitt? Schick deine Antwort bis 15. Februar 2018 an baustelle@verkehrswegbauer.ch. Mit etwas Glück gewinnst du bei der Verlosung ein neues Strassenbauer-Outfit!



FACEBOOK/BaustellenMagazin

3 DINGE...

... die man (nicht) unbedingt wissen muss:



Ameisen fallen immer nach rechts, wenn man sie vergiftet.



Der Vogel bei Twitter heisst «Larry».



Mit einem Eisbeutel auf der Stirn gähnt man seltener.



FABIAN IM GLÜCK



Der Gewinner unseres letzten Quiz heisst Fabian Thalmann aus Jonschwil. Die richtige Antwort lautete b, Silvia Ramseier. Ein Hoodie und ein T-Shirt im Strassenbauer-Look gehen somit in die schöne Ostschweiz. Das B. Magazin gratuliert!

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:



Berufsfachschule Verkehrswegbauer Postfach 6210 Sursee Tel. 041 922 26 26 info@verkehrswegbauer.ch www.verkehrswegbauer.ch

REDAKTION:

Tina Grob Infra Suisse Postfach 8042 Zürich 044 258 84 90 t.grob@infra-suisse.ch

REDAKTIONSKONZEPT UND TEXT:

Sibylle Ambs-Keller – www.die-textwerkstatt.ch

GESTALTUNG UND LAYOUT:

Eclipse Studios - www.eclipsestudios.ch

Markus Lamprecht - www.markus-lamprecht.ch (Seite(n) 4, 12/13, 14 - 19, 28/29) Ben Zurbriggen – www.ben-zurbriggen.ch (Seite(n) 21, 25 - 27) Dario Zimmerli - www.dariozimmerli.com (Seite(n) 6 - 11) Markus Senn - www.markussenn.ch (Seite 5) Nico Aebi - www.nicolasaebi.ch

DRUCK:

(Seiten 31 - 33)

Galledia AG - www.galledia.ch

AUFLAGE:

5500



