#03/19
DEZEMBER 2019

B. MAGAZIN.

DAS BAUSTELLEN-MAGAZIN FÜR VERKEHRSWEGBAUER

SCHULANFANG

Zurück auf die Schulbank: An der Projekteinführungswoche lernen 310 neue Lernende die Berufsfachschule kennen.

Seite 14

SCHACHTBETRIEB

Sie habens erfunden: Die Neuweiler Schachtfix AG hat die erste Schachtdeckelfräse entwickelt und ist gut im Geschäft.

Seite 22

SILVESTER-SCHELLEN

Grosser Auftritt an Silvester: Marco Hobi ist ein echter Silvester-Chlaus und zieht mit Schellen und Larve von Haus zu Haus.

Seite 30

AUSGESCHLAFEN

EINE NACHT IM LEBEN DES BAUFÜHRERS ALVARO MORALA ALVAREZ

AB SEITE 6

Znüni näh

Das B. Magazin

In der Baubaracke auflegen für spannendere Pausen. Kostenlos abonnieren:

verkehrswegbauer.ch/bmagazin

INHALT

06–13

ACHT STUNDEN VOLLER EINSATZ

Wenn der Belag auf der A1 eine Gesamterneuerung braucht, heisst das vor allem eins: Nachtarbeit. Denn der Verkehr auf einer der meist befahrenen Strecken der Schweiz muss auch unter Baustellenbetrieb mindestens einspurig rollen. Das war auch zwischen Kirchberg und Schönbühl nicht anders diesen Sommer: Auf der Strecke verkehren täglich rund 70'000 Fahrzeuge Richtung Bern und Zürich. In insgesamt acht Etappen und zahlreichen Nachteinsätzen wurde der Deckbelag erneuert. Dabei läuft der Countdown, denn die Teams vor Ort haben rund acht Stunden Zeit – danach muss die Strecke wieder für den Verkehr freigegeben werden können.

EINSATZ/NEWS

05

SELFIE-BOX

Hoher Spassfaktor an der Diplomfeier: Die Absolventen liessen es krachen, unter anderem in der Fotobox.

WISSEN/SCHULE

17

NÜCHTERN BLEIBEN …

… lohnt sich. Marcel Hürlimann von der Kantonspolizei Luzern klärt auf über die Gefahren und Risiken im Verkehr.

WISSEN/INSIDE

19

OHNE SEFEROVIC

Auch ohne den Nati-Spieler schlug sich die Elf der BFS VWB gut an der Berufsschul-Schweizermeisterschaft.

MACHER/FIRMA

20

FAMILY BUSINESS

Er baute Brücken in Ohio, jetzt ist er zurück im Familienunternehmen: Oliver Wellauer ist Chef der H. Wellauer AG.

BERUFSWAHL

27

SCHWERER ALS GEDACHT

Am «Dynamo Sempachersee» setzte sich die nächste Generation in die Baggerkabine und staunte.

TECHNIK

28

UNTER STROM

Bei der Wacker Neuson AG setzt man auf Strom statt Benzin. Von der Vibroplatte bis zum Radlader.

DIE TASCHEN VOLL

Die hat ja mehr Platz als eine Frauenhandtasche! Ganz schön praktisch, so eine Arbeitshose – ganz besonders die Metertaschen! Was sich da nicht alles verstauen lässt … Das B. Magazin hat den Jungs in der ÜK-Halle 6 der Berufsfachschule Verkehrswegbauer die Taschen geleert.

PS: … und im normalen Baustellenalltag kommt noch das eine oder andere Teil dazu: Sonnenbrille, Schreibblock, Kreide, Messer, Spachtel und Klebeband finden da meist auch noch ein Plätzli.

Alessandro Santonastaso, 17
Kibag Bauleistungen AG

Manuel Fried, 17
Hürlimann Bau AG, Bazenheid

Tim Meier, 16
Leuthard Bau AG, Merenschwand

Sven Zurbuchen, 19
Birchmeier AG, Döttingen

LEHRABSCHLUSS 2019 – LASST EUCH FEIERN!

29 Absolventen und eine Absolventin der Berufsfachschule Verkehrswegbauer durften sich im September so richtig feiern lassen. An der Diplomfeier im Seminarhotel Bocken in Horgen nahmen sie stolz ihre Ehrenmeldungen für die Abschlussnote von 5.4 oder besser entgegen. Für Spass ohne Ende und Super-Selfies sorgte die Fotobox.

Haldimann SA Morat

DIE ZEIT LÄUFT

Sie haben acht Stunden Zeit, bis die Strecke wieder freigegeben werden muss: Auf der A1 Schönbühl-Kirchberg werden Nacht für Nacht rund 600 Meter Autobahn einer kompletten Belagserneuerung unterzogen.

Ist der Startschuss gefallen und die Strecke freigegeben, weiss jeder genau, was er zu tun hat.

Ist der alte Belag abgefräst, wird der Untergrund gewaschen. Danach wird eine Schutzschicht aus Bitumenanteil und Split aufgetragen.

Es ist kurz nach acht Uhr abends an diesem Sommerabend Ende August. Die Temperaturen liegen immer noch weit über 20 Grad. Beste Ausgangslage für eine weitere arbeitsintensive Nacht während der Gesamterneuerung des Deckbelags auf der A1 zwischen Kirchberg und Schönbühl, die in acht Etappen unterteilt ist. Auf dem Rastplatz Lindenrain kurz vor Schönbühl/BE sieht es inzwischen ein bisschen aus wie bei der Startaufstellung eines Formel-1-Rennens. Fahrzeug an Fahrzeug reiht sich ein, die Pole Position halten die grossen Belagsfräsen. Seit dem 1. Juli laufen die Belagserneuerungsarbeiten auf diesem Abschnitt Nacht für Nacht auf Hochtouren. «Die Arbeiten sind jetzt zu neunzig Prozent abgeschlossen, wir haben noch drei Nächte», erklärt Chefbauleiter Raymond Hochuli. Auf einer circa zehn Kilometer langen Strecke wird der Belag erneuert. Zudem werden auch Brücken und Unterführungen saniert. Alle Instandsetzungen müssen bei laufendem Verkehr ausgeführt werden, denn schliesslich handelt es sich um die meistbefahrene Strecke der ganzen Schweiz. Täglich verkehren rund 70 000 Fahrzeuge Richtung Bern und Zürich und auch jetzt, kurz vor neun Uhr abends braust der Verkehr stetig am Rastplatz Lindenrain vorbei.

DER COUNTDOWN BEGINNT

«Tagsüber muss der Verkehr trotz Sanierungsarbeiten auf allen vier Spuren laufen», erklärt Hochuli. «In der Nacht wird auf zwei Spuren reduziert.» Ein Team der Gebietseinheit 1 des Berner Tiefbauamtes stellt dazu Nacht für Nacht die entsprechenden Pilonen und Leitplanken auf und gibt die gesperrte Fläche im Anschluss für die Bauequipe frei. Sobald Hochuli die Freigabe erhalten hat, liegt es in seinen Händen, den definitiven Startschuss zu erteilen. «Das Wetter spielt dabei eine entscheidende Rolle. Beginnt es zu regnen, während wir noch den Belag rausfräsen, müssen wir im schlimmsten Fall abbrechen und die Oberfläche wieder schliessen.» Darum behält der Chefbauleiter stets seine Wetter-Apps fest im Blick. Heute scheint alles zu passen – bis jetzt verspricht die Satellitenkarte eine klare Nacht. Der Verkehr rollt inzwischen im vorgegebenen Tempo von 60 Kilometern pro Stunde einspurig Richtung Bern. Hochuli kann grünes Licht geben für die nächste Etappe. Das rund 50-köpfige Team bestehend aus Chauffeuren, Maschinisten, Strassenbauern, Belagseinbauern und anderen Spezialisten ist bereit, in den kommenden acht Stunden auf 650 Metern den Belag komplett zu erneuern.

WASCHEN, TROCKNEN, FUGEN VERKLEBEN

Als erstes setzt sich die Belagsfräse in Bewegung. Auch der Lastwagen, der das Fräsgut abtransportieren wird, ist da. Gleich hinter der Fräse werden die Wasch- und Trocknungsmaschinen den Untergrund reinigen. Sobald der Boden genügend abgetrocknet ist, macht sich das Spezialfahrzeug für den Einbau der Membrane ans Werk. Die Membrane ist eine Schutzschicht, die als Abdichtung

Ganz am Ende des 600 Meter langen Bauzuges steht das Belagseinbau-Team. Seine Arbeit beginnt, sobald die Fugen verklebt sind. PS: Die schwarzen Caps sind übrigens keine normalen Caps. Es sind sogenannte Belagseinbau-Helme, die innen verstärkt sind.

Die Oberflächenbehandlung, die sogenannte Membrane, wird mit feinen Düsen aufgetragen und im Anschluss …

… mit Split abgestreut. Das ganze ist eine Art Schutzschicht, bevor der neue Belag eingebaut wird.

Das Belagseinbau-Team der Albin Borer AG unter der Leitung von Bauführer Alvaro Morala Alvarez besteht aus 20 Leuten. Mit zwei Einbaufertigern wird der neue Belag parallel nebeneinander eingebaut.

Chefbauleiter Raymond Hochuli

zwischen dem alten und dem neuen Belag dient. Ist die schwarze, glänzende Masse aufgetragen, folgt unmittelbar dahinter der Lastwagen mit dem aufgewärmten Split, der gleichmässig auf der Membrane verteilt wird. Der Chauffeur muss sein Fahrzeug gut im Griff haben, denn er darf die Oberfläche nicht befahren und muss deshalb mit seinem Lastwagen die ganze Strecke rückwärts bewältigen. Am Ende des LKW stehen zwei Spezialisten, die den Split von Hand auf den Untergrund kippen und ihn schön regelmässig auf der Oberfläche ausbreiten. Bevor die Membrane aufgebracht und schlussendlich der Belag eingebaut werden kann, kommt noch die Firma CTW zum Einsatz: Sie verklebt die Fugen maschinell. «Damit sparen wir viel Zeit ein. Ansonsten müsste man die Fugen über die ganze Strecke von Hand einbauen», so Raymond Hochuli. Er ist inzwischen mit dem Frästeam an der Spitze der Baustelle, denn als Chefbauleiter muss er die jeweils frisch gefrästen Etappen zur Reinigung frei geben.

FEIERABEND AM MORGEN FRÜH

Der Tross kommt zügig voran und um viertel nach elf ist es soweit: Das Belagseinbauteam der Firma Albin Borer AG macht sich bereit. Die grossen Leuchtballone werden aufgeblasen und eingeschaltet, die Krucken verteilt, die zwei Einbaumaschinen in Position gebracht. Bauführer Alvaro Morala Alvarez trägt die Verantwortung für das rund 20-köpfige Team. Der gebürtige Spanier ist hochkonzentriert, strahlt dabei aber eine ruhige Gelassenheit aus. «Wir sind jetzt schon manche Nacht unterwegs und die Nervosität hat sich gelegt. Heute läuft bis jetzt alles nach Plan.» Der erste Einbaufertiger startet. Er gibt die genaue Position für den zweiten Fertiger vor. Und in der Dunkelheit stehen die Walzen bereit, die zum Schluss des mächtigen Zuges den Belag verdichten werden. Doch halt – bis zur Freigabe der Strecke morgens um fünf Uhr muss noch mehr getan werden. «Der Belag muss ausgehärtet sein, so dass sich keine Spurrinnen bilden», so Alvaro Morala Alvarez. «Für mein Team bedeutet das, wir müssen bis spätestens vier Uhr fertig sein mit dem Einbau.» Zudem muss die Strecke noch gereinigt und mit den Vormarkierungen versehen werden. Die definitiven Markierungen werden immer ganz am Ende einer Bauetappe angebracht. Erst dann sind die Arbeiten hier vor Ort abgeschlossen. Für Chefbauleiter Raymond Hochuli ist aber noch nicht Feierabend: «Ich gehe im Anschluss meist noch in mein Büro in Bern und erstatte meinem Auftraggeber, dem ASTRA, Rapport. Danach lege ich mich schlafen.» ■

ALVARO MORALA ALVAREZ ÜBER NACHTSCHICHTEN UND SIESTA

Alvaro Morala Alvarez ist 31 Jahre alt und studierter Bauingenieur. Für die Firma Albin Borer AG ist er als Bauführer zuständig für das 20-köpfige Belagseinbauteam auf der A1.

Alvaro Morala Alvarez über seinen beruflichen Werdegang

«Ich komme aus Leon, das liegt im Norden Spaniens. Dort habe ich an der Universität Bauingenieurwesen studiert. Vor zwei Jahren bin ich zusammen mit meiner Freundin in die Schweiz gezogen, weil sie eine Stelle hier gefunden hat. Ich habe erst einen Deutsch-Intensivkurs besucht und bin seit etwas mehr als einem Jahr als Bauführer für die Albin Borer AG tätig. Das Bauwesen in der Schweiz unterscheidet sich nicht gross von dem in meinem Heimatland. Ich habe in Spanien bereits fünf Jahre als Bauführer gearbeitet und war für einige grössere Projekte verantwortlich. Die aktuellen Belagserneuerungen auf der A1 ist meine grösste Baustelle, die ich bis jetzt in der Schweiz betreut habe.»

Alvaro Morala Alvarez über die Herausforderungen beim aktuellen Projekt

«Zu Beginn haben der enge Zeitplan und das nicht immer stabile Wetter mich etwas nervös gemacht. Aber nach rund einem Monat habe ich mich daran gewöhnt. Ich trage eine grosse Verantwortung, habe ein gutes Team und liebe meine Arbeit, weil wir etwas für die Allgemeinheit erschaffen. Ich bin aber froh, wenn die Baustelle und somit die Nachtarbeit bald beendet sind. Ich bin normalerweise gegen ein Uhr früh fertig, muss dann aber zuhause noch die Schreibarbeit machen. Zum Glück kann ich dafür aber mittags eine Siesta halten.» ■

BASE CAMP FÜR DIE NEUEN

An der Projekteinführungswoche der Berufsfachschule Verkehrswegbauer bekommen 310 Lernende aus 18 Klassen einen Einblick, was sie in ihrer Lehre während der Blockkurse in Sursee erwartet.

Aller Anfang ist schwer und fast alles Neuland: Damit sich die neuen Lernenden ganz schnell wie zuhause fühlen an der Berufsfachschule Verkehrswegbauer, gibt es die Projekteinführungswoche. Während dieser lernen die angehenden Strassen-, Grund-, Gleis- oder Industrie- und Unterlagsbodenbauer nicht nur die Schule, die Lehrer und ihre Klassenkameraden kennen. Sie bekommen auch wichtige Basisinformationen rund um die Berufe, die Arbeitssicherheit und das Zusammenleben im Internat. So ist es für viele neu, während fünf Tagen von zuhause wegzugehen und mit Sack und Pack ins Gebäude 10 auf dem Campus einzuziehen. Internatsleiter Kaspar Bühlmann gibt nicht nur die Hausordnung durch, er zeigt den Neuen auch die verschiedenen Freizeitmöglichkeiten, von der Play Station über die Billardtische bis hin zum nigelnagelneuen Fitnessbereich. Die Verpflegung gibt es oben in der Kantine des Campus Sursee und die Klassenräume sowie die Hallen für die überbetrieblichen Kurse (ÜK) befinden sich rund um das Gebäude 7. Da ist es nicht immer einfach, die Orientierung zu behalten! Auch das wird geübt in der Projekteinführungswoche.

Angelo Richartz, 20
Strassenbauer EBA, Müller & Co. AG, Zürich

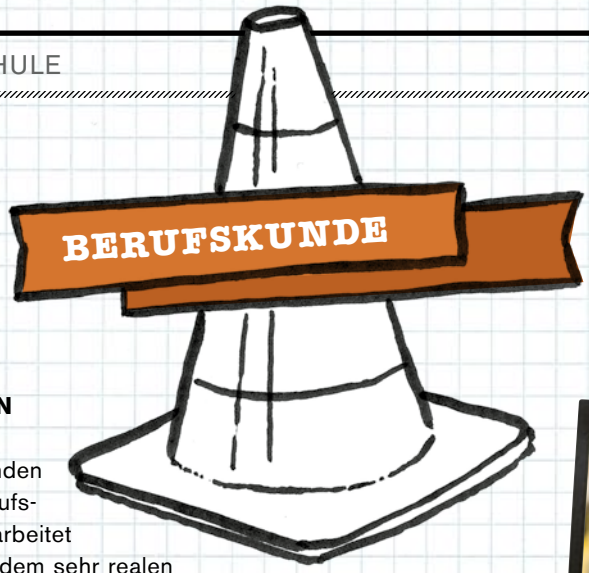
«Ich mache mir auch privat immer Notizen auf dem Tablet, da ich Papiere immer verliere. Die Schule gefällt mir bis jetzt, ich mache mir bloss etwas Sorgen um meine Schuhe, wenn wir nachher in die ÜK-Halle gehen.»

«Ich finde den Unterricht bis jetzt sehr interessant. Leider ist mein PC nicht mehr der Neueste, ich möchte mir einen neuen anschaffen. Am meisten freue ich mich auf den Sportunterricht diese Woche.»

Philip Kohler 20
Strassenbauer EBA, Aeschlimann AG, Zofingen

IM VIRTUELLEN KLASSENZIMMER

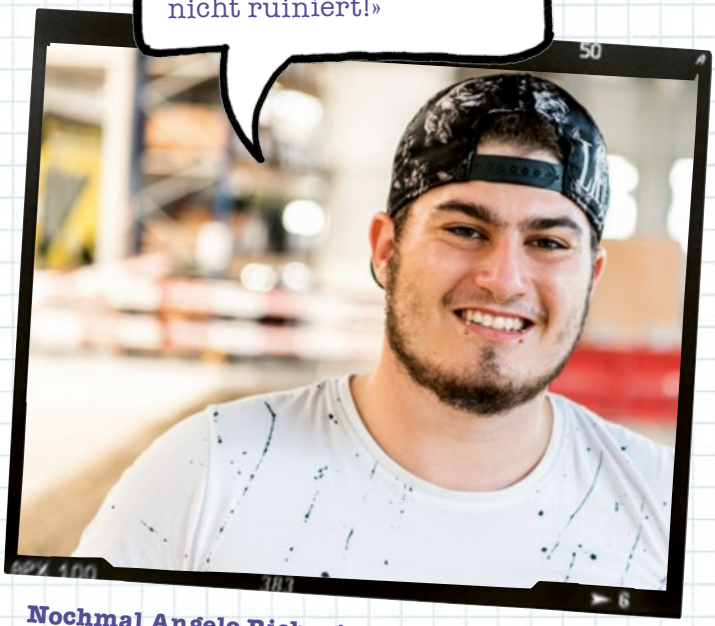
In der Berufskunde geht es für die Neulinge als erstes in den virtuellen Klassenraum. Der sieht auf den ersten Blick zwar aus wie ein normales Klassenzimmer und auch die Lehrerin, Gaby Kottmann, ist echt. Neu bringt jeder Lernende seinen Laptop mit und mit diesem geht es ab in die virtuelle Berufskunde-Welt. Dort gibt es viel zu entdecken: Mittels kurzen Infoblöcken erhalten die Lernenden erste Einblicke, welche Aufgaben künftig auf sie zukommen und wie das Ganze in den ÜK-Hallen anschliessend umgesetzt wird. Aufgabe für Aufgabe arbeitet sich die Klasse vorwärts und bereitet sich auf den anschliessenden Parcours in Halle 11 vor.



IN DER REALEN ÜK-HALLE

Was die Lernenden im virtuellen Berufskunde-Raum erarbeitet haben, wird auf dem sehr realen Berufs-Parcours in Halle 11 umgesetzt. Hier werden sie das erste Mal mit den Basics der Baukunde konfrontiert. Verschiedene Posten, viele Aufgaben: Als erstes wird das Handy gezückt. Denn es gilt, sich mittels QR-Code die Aufgabe zu holen. Dann geht es los mit Distanzen schätzen, Prozentrechnen, Pfähle zählen. Dabei sind logisches Denken, mathematische Grundkenntnisse und auch ein bisschen Teamwork gefragt.

«Die Hallen hier sind top ausgerüstet, das gefällt mir. Im Teamwork können wir die Aufgaben lösen. Und meine Schuhe? Bis jetzt habe ich sie nicht ruiniert!»



Nochmal Angelo Richartz, 20
Strassenbauer EBA, Müller & Co. AG, Zürich

Adrian Guraziu, 18
Strassenbauer EBA,
Brun & Strebel AG, Bremgarten

«Ich habe bereits ein Jahr bei einer Baufirma gearbeitet, für mich ist das nicht neu. Allerdings kann ich noch nicht so gut Deutsch, deshalb bin ich froh, arbeiten wir im Team und die anderen helfen mir mit der Aufgabenstellung.»

Marcel Hürlimann
Kantonspolizei Luzern

VERKEHRSPRÄVENTION

NÜCHTERN BETRACHTET

Marcel Hürlimann von der Kantonspolizei Luzern ist seit 16 Jahren im Dienst. Als stellvertretender Leiter der Kriminal- und Verkehrsprävention ist er oft an Schulen im Einsatz. «Ich bin nicht das erste Mal hier an der Schule. Ich komme jedes Jahr und informiere die neuen Lernenden über die Gefahren und Risiken im Verkehr.» Und es ist zum Teil starker Tobak, was Marcel Hürlimann im Gepäck hat. Ein Film über eine Betroffene zeigt, wie schnell es gehen kann und man plötzlich in einen Unfall mit tödlichem Ausgang verwickelt ist. Anhand eindrücklicher Zahlen zeigt Hürlimann zudem auf, welche finanziellen Folgen es haben kann, wenn man sich unter Drogeneinfluss hinter das Steuer setzt. Doch nicht nur die finanziellen, auch die gesundheitlichen und sozialen Folgen eines Unfalls oder eines Vergehens werden thematisiert. «Ich merke, dass Verkehrsprävention heute bereits Thema in der Oberstufe ist. Die Lernenden bringen viel Wissen mit», so Marcel Hürlimann. «Trotzdem sind Strassenbauer in ihrem Berufsalltag stärker als andere dem Verkehr und seinen Gefahren ausgesetzt. Es ist besonders wichtig, dass sie die Arbeitssicherheit immer an erster Stelle setzen.»

«Obwohl ich bereits in der Schule Verkehrsprävention-Unterricht hatte, finde ich es gut, kommt die Polizei hier an die Schule und zeigt nochmal die Gefahren klar auf.»

Marvin Stembeck, 19
Strassenbauer EBA, Huldi + Stucki AG, Bern

«Ich fahre Töff und bin mir der Gefahren sehr bewusst. Bis jetzt wurde ich erst einmal kontrolliert von der Polizei und musste den Ausweis zeigen. Mit 18 will ich den Führerschein fürs Auto machen.»

Francesco Evola, 17
Strassenbauer EBA, Durtschi AG, Muttenz

SENSIBILISIERUNG SPZ

BETROFFENE ERZÄHLEN

Im Sensibilisierungsworkshop des Schweizer Paraplegiker-Zentrums (SPZ) schlussendlich setzen sich die Lernenden mit den Folgen eines Unfalls auseinander. Wie geht das Leben weiter, wenn es zum Schlimmsten gekommen ist? Die Lernenden treffen auf Betroffene und erfahren, wie es ist, ein Leben im Rollstuhl zu führen. Vieles im Alltag eines Para- oder Tetraplegikers (von der Hüfte bzw. vom Hals an abwärts gelähmt) bleibt im Verborgenen für Menschen, die nicht im Rollstuhl sitzen. So zeigt Urs Bucher, der vom Hals an abwärts gelähmt ist, im Oberkörper aber nicht vollständig unbeweglich ist, wie er sein Auto umgebaut hat und so alleine ein- und aussteigen kann. Matthias Studer, Buchhalter bei der login, erzählt, wie er vor sieben Jahren beim Rumblödeln mit Kollegen über eine kleine Mauer gefallen ist. Als er wieder zu sich gekommen ist, wusste er sofort, was mit ihm los war. Er verbrachte im Anschluss neun Monate in der Reha. Seither ist er Tetraplegiker und führt ein Leben im Rollstuhl. Wie sich das anfühlt, erfahren die Lernenden im Anschluss selber für einen kurzen Moment: Auf dem Sportfeld stehen 20 Rollstühle bereit zum Wettrennen und anschliessenden Basketball-Match. ■

«Basketballspielen im Rollstuhl war lustig. Allerdings ist es wohl nicht lustig, wenn man immer drinsitzen muss. Ich habe mir vorher noch nie Gedanken darüber gemacht.»

Gian Kuster, 15
Strassenbauer EFZ, Anliker AG, Emmenbrücke

«Ich sass selber nach einem Unfall für einige Tage im Rollstuhl. Aber das war etwas völlig anderes. Wenn ich irgendwohin damit rollen müsste, wäre ich aufgeschmissen. Es war sehr eindrücklich, das hier zu hören und selber zu erleben.»

Sandro Montalta
Grundbauer EFZ, Contratto AG, Goldau

Stehend (v. l. n. r.): Lukacs Andras, Turnlehrer, Reber Franko, Pinto Bruno, Portmann Rafael, Santos Absaao, Kadriji Lindor. Kniend (v. l. n. r.): Tadic Danilo, Marti Till, Keiku Aydoan

DIE ELF AUS SURSEE

Die Fussball-Schweizermeisterschaft für Berufsschulen fand dieses Jahr zum sechsten Mal statt. Bis zu 16 Teams aus allen Landesteilen der Schweiz kämpfen jedes Jahr um den Titel des Berufsschul-Schweizermeisters. Zum ersten Mal reiste im Juni auch ein Team der Berufsfachschule Verkehrswegbauer aus Sursee nach Herisau.

Sportlehrer, Trainier und Coach Andras Lukacs: «Ich habe mit grosser Freude meine Mannschaft zusammengestellt. Leider konnten wir nicht wie geplant mit allen Spielern anreisen.» Doch das Team liess sich nicht entmutigen und kam nach einer etwas stressigen Reise mit viel Regen und Stau doch noch pünktlich im Appenzellerland an.

Der Zwischenbericht des Coaches nach der Vorrunde: «In der Gruppe B haben wir teilweise gut gespielt. Alle Spiele fanden bei strömendem Regen statt. Wir erreichten trotzdem einen sehr befriedigenden zweiten Zwischenrang und qualifizierten uns damit für das grosse Finale.» Dafür zeigte sich dann auch endlich die Sonne. Das Team der BFS VWB erreichte schlussendlich den 5. Rang im Gesamtklassement. Trainer Lukacs zeigt sich zufrieden mit der Leistung seiner Spieler: «Wir haben streckenweise sehr gut gespielt. Leider hatten wir nur einen Auswechselspieler. Die Kräfte liessen nach, vor allem auf mentaler Ebene. Ich als Trainer bin aber sehr zufrieden mit meiner Mannschaft und bedanke mich für den tollen Einsatz.» ■

«ICH HOFFE, ICH BIN NICHT DER LETZTE WELLAUER!»

Die H. Wellauer AG in Frauenfeld wurde vor über 100 Jahren gegründet – und liegt bis heute fest in Familienhand. Seit 2016 leitet der 40-jährige Oliver Wellauer die Geschicke des Bauunternehmens mit rund 50 Mitarbeitenden.

«Ich musste die Firma nicht übernehmen, ich wollte es!» stellt Oliver Wellauer, Geschäftsführer der H. Wellauer AG, klar. Denn auch wenn er während seiner Jugendjahre lange nicht wusste, welchen beruflichen Weg er einschlagen wollte, das Formular beim Berufsberater entlarvte ihn deutlich: Der Bau stand ganz oben auf der Liste. «Als Kind ging ich oft mit meinem Vater auf die Baustellen. Im Gymnasium allerdings interessierte ich mich eher für die naturwissenschaftlichen Fächer und für Informatik.» Doch das Bauherz siegte und Oliver Wellauer studierte im Anschluss Bauingenieurwissenschaften an der ETH. Nicht zuletzt vielleicht doch wegen seines Urgrossvaters, der 1911 die Jakob Wellauer Tiefbaufirma gründete und bis drei Tage vor seinem Tod 1968 auf der Baustelle arbeitete. Zu dieser Zeit war zum Glück bereits der nächste Wellauer in die Firma eingestiegen. Anfang der 1980er-Jahre übernahm Rony Wellauer, Olivers Vater das Zepter. «Ich hatte während des Studiums natürlich immer das Geschäft meines Vaters im Hinterkopf», erinnert sich Oliver Wellauer. Und doch meinte sein Vater, er solle nach dem Studium erstmal woanders Erfahrungen sammeln.

BRÜCKEN BAUEN IN OHIO

So ging Oliver für vier Jahre in ein Ingenieurbüro nach Zürich. «Während dieser spannenden Zeit durfte ich für eineinhalb Jahre in die USA», erzählt der 40-Jährige. «In Dayton verkauften und verbauten wir Betonelemente für den Brückenbau.» Bald nach seiner Rückkehr in die Schweiz stieg er dann beim auf Strassen-, Tief- und Spezialtiefbau spezialisierten Familienunternehmen ein. «Ich musste mich natürlich erst in die Materie einarbeiten. Ich war ja, wie man so schön sagt, Dipl. Ing. Fachidiot ohne praktische Erfahrung», lacht er. Doch mit der Übernahme einiger Projekte in der Spezialtiefbau-Abteilung gelang ihm der Einstieg. «Inzwischen bin ich Geschäftsführer. Mein Vater ist immer noch zu 60 Prozent im Geschäft tätig, darüber bin ich sehr froh!» Seit 2018 hat die Wellauer AG zudem einen Bereichsleiter Bau und Werkhof. «Ich bin immer noch stark im Spezialtiefbau tätig und arbeite eng mit den Bauführern zusammen.» Das Unternehmen beschäftigt zwischen 50 und 55 Mitarbeitende, davon mindestens vier bis fünf Lernende. Oliver Wellauer würde sich wünschen, dass sich zukünftig auch Lehrlinge für die Grundbauerlehre bewerben, nicht nur für den Strassenbau. «Wir sind ein sehr familiärer Betrieb geblieben. Jeder kennt sich mit Namen und die Hierarchie ist flach. Früher oder später sitzt man mit einem Wellauer am Tisch», lacht Oliver. Auch wenn er als Jüngster der Generation viel auf die familiären Traditionen hält – es hat sich ja über 100 Jahre bewährt! – investiert er auch in die Zukunft: «Letztes Jahr haben wir uns eine neue Maschine für grosse Bohrungen angeschafft. Das war keine leichte Entscheidung, denn es war eine grosse Investition. Die Nachfrage bestätigte uns aber und wir können damit viele neue Aufträge in der Region annehmen.» Neben den Strassen- und Tiefbauarbeiten unterhält die Wellauer AG noch ein Kieswerk und eine Beteiligung an einem Kieswerk. «Das gibt uns die nötige Unabhängigkeit von Dritten.» Für Oliver Wellauer ist die Zukunft im Familienbetrieb aufgegangen. Und er hofft irgendwie schon, dass er nicht der letzte Wellauer bleibt, der die Strassen- und Spezialtiefbauarbeiten von St. Gallen bis Zürich in die Hand nehmen kann. ■

Fabian Eyrich (links) hat diesen Sommer seine Strassenbaulehre mit Auszeichnung abgeschlossen. Der stolze Chef Oliver Wellauer in der Mitte und Vorarbeiter Cyril Hofmann, auch er hat seine Strassenbaulehre bei der Wellauer AG absolviert und ist geblieben.

SCHACHT-ARBEIT

Sie waren die ersten mit der Schachtdeckelfräse. Das ist 19 Jahre her und inzwischen gibt es auch andere Anbieter. Allerdings gibt's bei der Neuweiler Schachtfix AG noch ein paar andere praktische Maschinen in Eigenbau, die man sonst nirgends findet.

Peter und Michael Neuweiler mit der Schachthalsfräse auf dem Anhänger. Die Maschine ist Marke Eigenbau und wurde von Peter Neuweiler in drei Jahren entwickelt und optimiert. Nach wie vor ist es die Einzige ihrer Art in der Schweiz und kann schnell und einfach zu hohe Schachthälse kürzen.

Er ist der Spezialist, wenn es um Schachtarmaturen geht: Peter Neuweiler, Gründer und Chef der Schachtfix AG in Thundorf. Er ist nicht nur Profi, wenn es um bohren in Belag und Beton oder die Auswechslung von Schachtarmaturen geht. Er beweist auch grossen Erfindergeist und hat einige Geräte selber entwickelt und gebaut. Die Schachtfix AG war die erste, die vor fast zwanzig Jahren mit einer Schachtdeckelfräse auf den Markt kam. Obwohl es inzwischen viele Anbieter in diesem Bereich gibt, kann sich Peter Neuweiler nicht über mangelnde Aufträge beklagen. Die Fräse ist beinahe überall in der Schweiz auf Strassenbaustellen im Einsatz und bohrt schnell und einfach Schachtdeckel aus. Mit seinen Maschinen zeigt Peter Neuweiler auch auf dem Werkhof seiner Firma gerne, was sie alles auf dem Kasten haben. Die regelmässigen Shows erfreuen sich grosser Beliebtheit. Neben den Spezialgeräten im Schachtbau findet man bei der Schachtfix AG auch den kleinsten Saugbagger der Schweiz: Der 1 m^3-Saugbagger eignet sich besonders bei knappen Platzverhältnissen, zum Beispiel in engen Gassen.

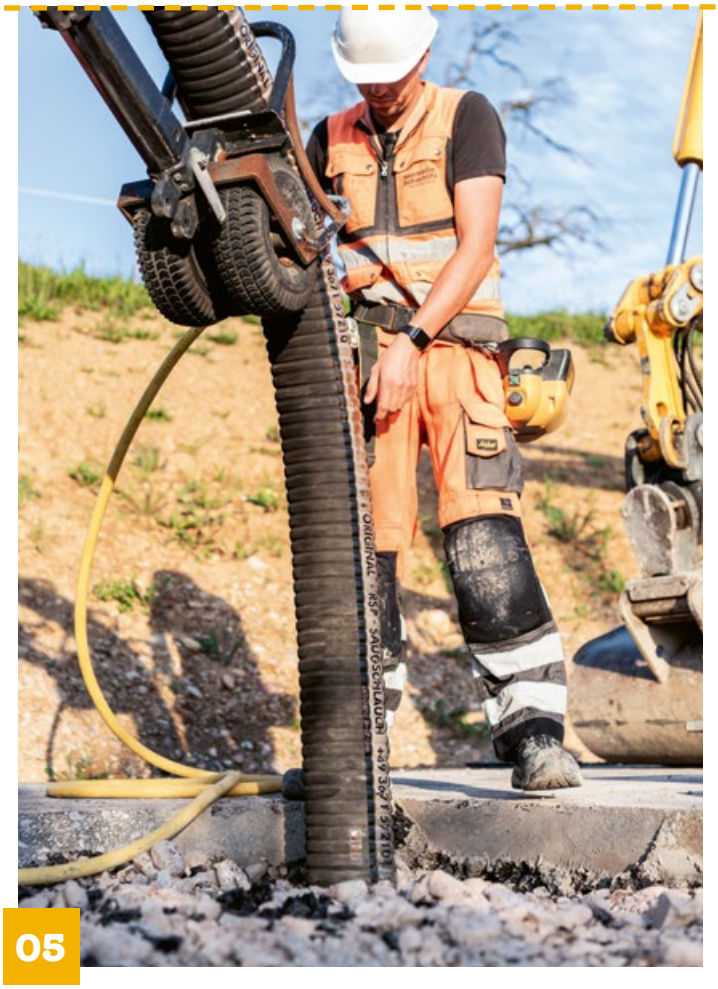
Ist die Firma für Schachtarmaturen im Einsatz, sind neben vier Mann auch viel Equipment unterwegs. Mit der Schachtdeckelfräse ist auch immer ein Saugbagger vor Ort. Das B. Magazin schaute dem Schachtfix-Team beim Einsatz auf einer neu erbauten Nebenstrasse in Goldingen über die Schulter.

01

Die Einsätze für die Schachtfix AG sind meist recht kurzfristig. Heute ist die Tragschicht einer Neubaustrasse in Goldingen bereit für den Einbau der Schachtarmaturen. Sobald die Schachtdeckel angezeichnet sind, kann es losgehen.

02

Auf einer Länge von ungefähr 80 Metern Strasse befinden sich auf dieser Baustelle 18 Schächte, die Peter Neuweiler mit der grossen Schachtdeckelfräse aufbohren muss. Millimeterarbeit im Akkord!



05

Nach dem Bohren kommt das Saugen: Sohn Michael Neuweiler säubert mit dem Saugbagger die freigelegten Schächte. Müsste man das in Handarbeit machen, würde es mehr als doppelt so lange dauern!

06

07

03

Geht nur im Teamwork: Die genaue Position der Fräse wird durch den Teamkollegen angezeigt. Peter Neuweiler navigiert in der Führerkabine die Fräse an die richtige Stelle. Verschiedene Instrumente – darunter auch ein Bar-Messer – zeigen ihm an, mit welchem Druck er bohrt und wie tief die Fräse im Boden ist.

04

Zusätzliche Herausforderung: Die Strasse weist ein Gefälle auf. Das heisst, die Räder des Fahrzeugs müssen abgestützt werden, sonst würde es den Hang hinunterrollen, sobald die Fräse in Betrieb ist. Der ganze Druck liegt somit auf der Maschine.

08

Ist der Deckel ausgebohrt, haben die Meissel Pause: Die rund 100 Kilogramm schwere Platte wird mit einer Zange herausgehoben und in einen bereitstehenden Dumper gelegt. Peter Neuweiler: «Man muss mit dem Kopf immer bei der Sache sein, es ist eine anspruchsvolle Arbeit.»

09

Einmal leeren bitte: Da sich die Strasse noch im Bau befindet, kann der Saugbagger seitlich im Bankett entleert werden. Die Saugbagger-Flotte ist Michaels Bereich in der Firma. «In der Schweiz gibt es pro Kopf mehr Saugbagger als in Deutschland. Die Maschinen sind vielseitig einsetzbar, die Nachfrage wird künftig noch steigen», ist er sicher. ■

IST DAS DEIN NÄCHSTER LEHRBETRIEB?

Eberhard Bau AG
Breitloostrasse 7, 8302 Kloten
Tel. +41 43 211 13 16
www.eberhard.ch/lehrstellen

LEHRBETRIEB-CHAT

Das B. Magazin geht in die Lehrbetriebe. Diesmal geben Patrick Huber, Berufsbildner bei der Eberhard Bau AG, und der Strassenbau-Lernende Stefan Eric Auskunft über Erwartungen, Motivation und Berufsstolz.

PATRICK HUBER
Berufsbildner bei der Eberhard Bau AG

STEFAN ERIC
Lernender Eberhard Bau AG

B. **Herr Huber, worauf achten Sie bei den Bewerbungen von Strassenbauern besonders?**

Wichtig ist für mich, den Bewerber bei einer einwöchigen Schnupperlehre persönlich kennen zu lernen. Um bei uns zu schnuppern, ist mir neben guten Mathenoten auch wichtig, dass die Motivation eines Schülers stimmt. Während der Woche muss ein Kandidat Ausdauer, Einsatzwille und natürlich Interesse am Bau zeigen.

B. **Auf welche Eigenschaften legen Sie während der Ausbildung besonderen Wert?**

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind sicher Grundbedingungen. Unsere Lernenden sind immer wieder auf anderen Baustellen, deshalb müssen sie auch flexibel und teamfähig sein. Neben dem Erfüllen der Anforderungen der Berufsschule finde ich es wichtig, dass ein grundlegendes technisches Verständnis vorhanden ist.

B. **Was ist das Wichtigste, das Sie Ihren Lernenden beim Abschluss vermittelt haben wollen?**

Sicher eine hohe Fachkompetenz, so dass er sich im Arbeitsmarkt behaupten und brenzlige Situationen meistern kann. Damit er nicht sofort die Flinte ins Korn wirft. Ich hoffe auch, dass ich ihm die Freude am Baugewerbe und den Berufsstolz weitergeben kann.

eberhard_pioniere

B. **Was hat dich dazu bewogen, dich als Strassenbauer bei der Eberhard AG zu bewerben?**

Durch ihre Präsenz in der Region Zürich fiel mir die Firma Eberhard immer wieder auf. Bei der Schnupperlehre gefiel mir vor allem die Grösse und die Vielfalt. Nach einigen Recherchen und Gesprächen entschied ich mich, mich zu bewerben und Teil dieses Unternehmens zu werden.

B. **Was denkst Du, sind die wichtigsten Eigenschaften eines Strassenbauers?**

Was natürlich nicht fehlen darf, ist die Freude am Bau. Ein gewisses räumliches Vorstellungsvermögen ist von Vorteil, weil man anhand der Pläne das Projekt umsetzt und so auch mental gefordert wird. Gute Mathematik- und Geometriekenntnisse sind bei dem Beruf dementsprechend sehr gefragt.

B. **Was möchtest Du am Ende Deiner Lehre können?**

Nebst meinem Abschluss erwarte ich ein noch verständlicheres Fachwissen um verantwortungsbewusst und selbständig arbeiten zu können.

NEXT GENERATION?

Das grösste Volksfest rund um den Sempachersee? Da durfte die Berufsfachschule Verkehrswegbauer natürlich nicht fehlen. Beim «Dynamo Sempachersee» im September konnte die nächste Generation Verkehrswegbauer Baustellen-Luft schnuppern!

1

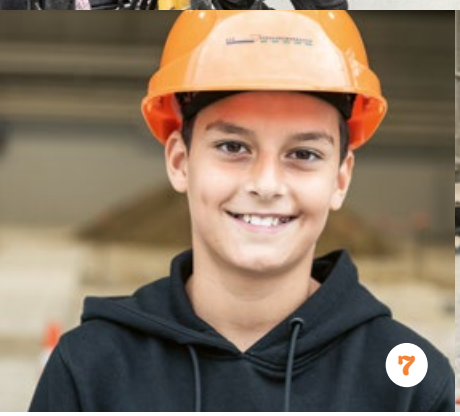
2

3

4

5

6


7

8

9

1 Anfang September, begrüssten Ivan Rothenbühler und sein ÜK-Team rund 200 Schüler der Sekundarschulen rund um den Sempachersee.

2 «Ich interessiere mich weniger für Bauberufe. Ich finde es aber trotzdem spannend, obwohl ich mich auf dem Bagger nicht so geschickt angestellt habe.» Diana Marti, 12

3–6 Auf dem Berufs-Parcours in Halle 8.1 versuchten sich die Schülerinnen und Schüler der Sekundarschule Beromünster unter anderem am Bagger, übten sich im Steine setzen und im Schaufeln.

7 Redon Pervofi, 12, hat sich auf den Parcours gefreut: «Ich möchte später Architekt werden. Dazu mache ich zuerst die Hochbauzeichner-Lehre. Das Baggerfahren war schwerer als gedacht!»

8 «Der Anlass ist eine Mischung zwischen Volksfest, Gewerbeschau und Berufsmesse. Für uns eine tolle Gelegenheit, die Berufsfachschule zu präsentieren und dem Nachwuchs vor Ort die fünf Berufsrichtungen hautnah zu zeigen.»

9 Sedric Wiss, 13, hat sich ordentlich ins Zeug gelegt beim Steine setzen: «Ich freue mich am meisten aufs Baggerfahren. Später möchte ich mal Landmaschinenmechaniker werden.»

Akkustampfer

SORRY JUNGS, KEIN AUSPUFF!

Strom statt Benzin – auch die Baubranche macht einen Schritt in eine emissionsfreie Zukunft. Einer der Vorreiter: Die Firma Wacker Neuson. Sie erfand bereits 1930 den ersten Elektrostampfer. Inzwischen gibt es jede Menge Tools, die den Benzinern in nichts nachstehen.

Vibrationsplatte

Einer für alle: Ob Rüttelplatte, Stampfer oder Vibrationsplatte – ein Akku passt für alle. Das spart Geld und Platz. Da die Geräte meist nicht gleichzeitig im Einsatz sind, kann der Akku locker und ohne Werkzeug ganz nach Bedarf an das jeweilige Tool montiert werden. Die Akkuleistung reicht übrigens für einen ganzen Arbeitstag. Für ganz harte Tage gibt's ein Schnell-Ladegerät, das über Mittag angestöpselt werden kann.

Rüttelplatte

Elektrodumper

Leise, stark und ohne Kabel: Der elektrische **Radlader WL20e** ist der erste seiner Art. Mit zwei Elektromotoren für den Fahrantrieb und für die Arbeitshydraulik arbeitet er völlig abgasfrei und ganz schön leise. Die Leistung steht einem konventionellen Radlader dabei in nichts nach. Dafür kosten die Wartung und der Service gut ein Drittel weniger als bei seinem Dieselkollegen.

Der **DT10e Elektro Dumper** ist so kompakt, dass er durch jede Standardtür passt – und dazu noch 100 Prozent abgasfrei. Der Akku lässt sich einfach an einem 240-Volt-Stromanschluss aufladen. Praktisches Detail: Es sind zwei Akku-Pakete inkl. Ladegerät direkt in die Maschine integriert. So hält der Dumper locker einen Acht-Stunden-Arbeitstag durch. Die Akkus können über Nacht wieder aufgeladen werden.

Radlader

MIT DEN CHLAUSEN INS NEUE JAHR

Maske, Fätze, Hut, die schweren Schuhe und die braune Hose – so das Grundoutfit von Marco Hobi an Silvester. Als echter Silvesterchlaus kommen ein Hemd aus Reisig, ein Gurt mit Schellen und ein Hut mit Kunstwerk dazu.

«Auf diesen Tag warten wir das ganze Jahr», erzählt Marco Hobi. Der 18-jährige Strassenbaulernende steht im Schopf in Teufen inmitten von grossen Haufen Tannenzweigen und -zapfen. Zusammen mit seiner «Schuppel» – also mit den anderen fünf Silvesterchläusen seiner Gruppe – sind sie am Vorbereiten der Kostüme. Silvesterchlausen ist ein alter Brauch in vielen Gemeinden des Kantons Appenzell Ausserrhoden, der gleich zweimal gefeiert wird. Am 31. Dezember, dem gregorianischen Silvester und am 13. Januar, dem 'alten Silvester' nach julianischem Kalender. An diesen Tagen ziehen die Silvesterchläuse mit ihren Kostümen, Masken, kunstvollen Hüten und Schellen in Schuppeln (Gruppen) singend von Haus zu Haus, um ein gutes neues Jahr zu wünschen. «Wir singen Naturjodel», so Marco. «Als wir angefangen haben, sangen wir einstimmig. Inzwischen sind wir sechsstimmig unterwegs.» Marco ist seit acht Jahren bei der sechsköpfigen Schuppel. «Ich wollte schon immer ein Silvesterchlaus werden. In unserer Familie bin ich der Erste, in anderen Familien ist es Tradition.» In der sogenannten Goofe-Schuppel laufen die Kinder bei den Grossen mit, zu Beginn nur ein paar Häuser lang, dann immer weiter. «Bei den Kinderschuppeln dürfen auch Mädchen mitmachen, später dann sind nur noch Männer dabei.» Das liegt sicher nicht zuletzt an den schweren Kostümen, die komplett zwischen 20 und 30 Kilogramm wiegen. Dermassen ausgerüstet gilt es dann, von morgens um sechs bis Mitternacht von Haus zu Haus zu chlausen. Dabei werden einige Höhenmeter überwunden. Da ist gute Kondition gefragt!

ALLES HANDMADE

Die Kostüme werden in minutiöser Handarbeit selber hergestellt. Dazu braucht es nicht nur jede Menge Tannenzweige und Zapfen. Für die kunstvollen Hüte sind viel Fantasie und Einfallsreichtum gefragt. «Man unterscheidet drei verschiedene Typen von Silvesterchläusen», erklärt Marco. «Die Schönen, die kunstvoll verzierte Hüte – oder Hauben – tragen. Die Hauben zeigen Szenen aus dem bäuerlichen Alltag, Brauchtum oder Handwerk. Die Schönen tragen zudem trachtenähnliche Kleidung. Die Schön-Wüsten, zu denen wir zählen, tragen ein Kostüm aus Tannenreisig, Moos und anderen Naturmaterialien. Auch wir tragen kunstvolle Hauben, die wir selber herstellen. Die dritte Kategorie sind die Wüsten. Sie tragen grobe und wuchtige Kostüme aus Stroh, Heu, Stechlaub und Tannenzweigen. Auf dem Kopf tragen sie Hörner und sehen ziemlich bedrohlich aus.» An den Hauben arbeitet Marco mit seinen Kollegen schonmal ein halbes Jahr lang, bis alles perfekt ist. «Wir tragen die

Hauben drei bis vier Jahre, dann machen wir neue.» Für diesen Silvester stellen die Hauben unter anderem eine Hütte auf dem Alpstein und eine Gleitschirm-Situation dar. «Für die Herstellung verwenden wir Holz, beugbares Metall oder Hartschaum. Die meisten von uns haben so etwas vorher noch nie gemacht, deshalb muss man halt ausprobieren und experimentieren, bis es hinhaut.» Bei der Wahl der Sujets sind die Schuppeln frei. «Zum Glück sind bei uns ein paar Handwerker mit von der Partie, unter anderem auch ein Elektriker. Die Hauben sind nämlich von innen beleuchtet.»

HANDY ZUHAUSE, RÖHRLI IM SACK

Am 31. Dezember ist es soweit: Das Tageslicht ist noch in weiter Ferne, wenn Marco sich mit seiner Schuppel bereit macht. Bekleidet mit einem «gümmeleten Joope» – also einem mit Tannenzweigen behängten Hemd – einer braunen Hose, schweren Schuhen und einem «Fäze» um den Hals, werden die verschiedenen Schellen mit Lederriemen am Oberkörper befestigt. Über den Kopf wird eine Maske aus Leder gezogen, auf der die aufwändige Haube befestigt ist. «Die Masken bekommen wir vom Sattler. Das Singen mit der Maske ist nicht ganz einfach, man muss mit dem Mund ganz nah an die Öffnung, sonst klingt es nicht gut.» Maske und Haube werden an Silvester nur in den Pausen oder wenn ein Regenguss kommt abgelegt. Für die flüssige Zwischenverpflegung haben die Chläuse immer Röhrli mit dabei, die sie in den Mundschlitz der Maske stecken. Fertig kostümiert zieht die Schuppel um halb sechs Uhr morgens los auf ihre Route. «Wir werden heute bis zum Mittag bei 17 Häusern vorbeischauen und singen.» Pro Haus rechnet die Gruppe mit rund zwanzig Minuten Aufenthalt. «Wir haben weder Handy noch Uhr dabei, das machen wir alles nach Gefühl», so Marco. «Manchmal reicht es nicht für alle Häuser oder wir sind mit dem Zeitplan im Rückstand, aber dafür haben alle Verständnis.»

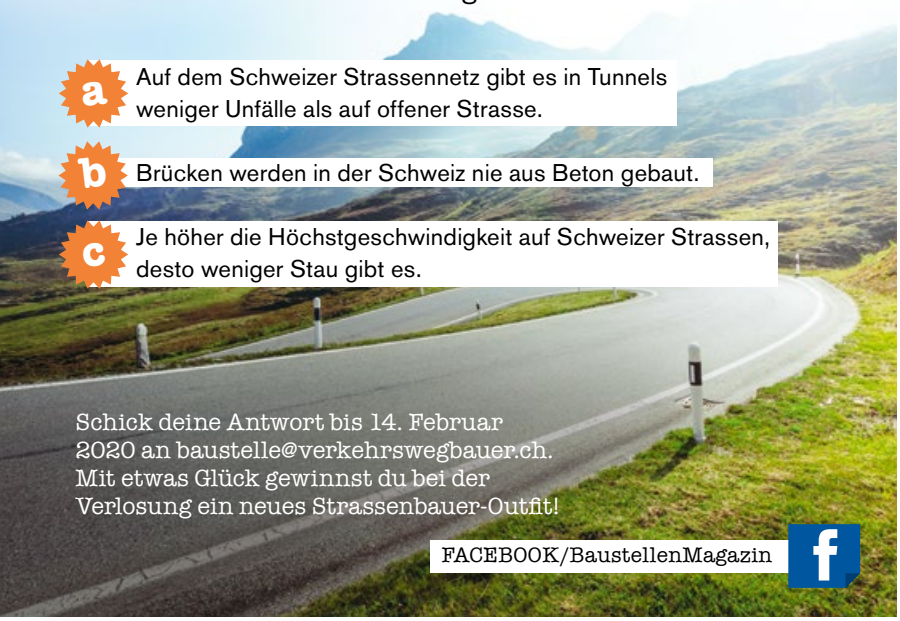
DER GLÜCKLICHSTE TAG IM JAHR

Jede Schuppel hält sich an eine strenge Choreographie: Kommt ein Haus in Sicht, fangen die Rolli, das sind der vorderste und der hinterste Chlaus, an sich zu bewegen und zu drehen. Danach bewegen sich die Schellen einzeln dazu und enden einzeln wieder, bis die letzte Schelle ausläutet. Dazwischen werden die Zäuerli, also die Jodellieder, zum Besten gegeben und die Schellen verstummen. In derselben Reihenfolge wie zu Beginn, verlässt die Schuppel das besuchte Haus wieder. Jeder einzeln, im Eilschritt. Marco ist jeweils das Schlusslicht und legt noch ein paar Extradrehungen und Tanzschritte ein. Bevor er den Hausbewohnern endgültig den Rücken zudreht, gibt es meistens noch eine kleine Geldspende, die diskret die Hand wechselt und man wünscht einander mit Handschlag ein frohes neues Jahr. «So glücklich wie an Silvester ist keiner hier», weiss Marco. «Man sieht es in ihren Augen.» Und weiter zieht die Schuppel, in einem lang gezogenen Bogen den Hügel hoch zum nächsten Haus. ■

Quizfrage

WIE GUT KENNST DU DICH MIT DEN SCHWEIZER STRASSEN AUS?

Hier kommt das Strassenbauer-Quiz (... bei dem auch Gleis- und andere Verkehrswegbauer mitmachen dürfen!): Welche der drei Behauptungen ist **NICHT** erstunken & erlogen?



a Auf dem Schweizer Strassennetz gibt es in Tunnels weniger Unfälle als auf offener Strasse.

b Brücken werden in der Schweiz nie aus Beton gebaut.

c Je höher die Höchstgeschwindigkeit auf Schweizer Strassen, desto weniger Stau gibt es.

Schick deine Antwort bis 14. Februar 2020 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:

01 Wenn Du lügst, wird Deine Nase wärmer.

02 Die grösste je entdeckte Schneeflocke war stolze 38 Zentimeter breit und 20 Zentimeter dick.

03 Fussball wurde von den Chinesen erfunden.

HOCH DIE TASSEN!

Das B. Magazin gratuliert Thomas Tobler aus Rorschacherberg. Er hatte das nötige Wissen und Losglück und gewinnt das Quiz aus der letzten Ausgabe. Die richtige Antwort lautete: Seite 5.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

BFS VERKEHRSWEGBAUER

Berufsfachschule Verkehrswegbauer
Postfach 53
6210 Sursee
041 922 26 26
info@verkehrswegbauer.ch
www.verkehrswegbauer.ch

REDAKTION:
Ronny Förster
Infra Suisse
Postfach
8042 Zürich
058 360 77 77
r.foerster@infra-suisse.ch
infra-suisse.ch

REDAKTIONSKONZEPT UND TEXT:
Sibylle Ambs-Keller – www.die-textwerkstatt.ch

GESTALTUNG UND LAYOUT:
Eclipse Studios – www.eclipsestudios.ch

FOTOS:
Markus Lamprecht – www.markus-lamprecht.ch
(Seiten: Cover, 6–13, 14–18, 21, 22–25, 27, 30–33 und Rückseite)

DRUCK:
Galledia AG – www.galledia.ch

AUFLAGE:
5500

strassenbauer.ch
infra suisse
DRAUSSEN
ARBEITEN
LERNE STRASSENBAUER

BFS VERKEHRSWEGBAUER

www.verkehrswegbauer.ch