



Im März 2002 hat die Ulrich Imboden AG erstmals eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Bei einer Rücklaufquote von stolzen 36 % wurde bald einmal klar, dass die Firma bei der internen Informationspolitik Defizite aufweist. Damals fühlten sich mehr als 25 % der Mitarbeiter schlecht über die eigene Firma informiert. Um diesem Defizit entgegenzuwirken wurde im Juni 2002 die Mitarbeiterzeitung «Schtipper» ins Leben gerufen. Jetzt halten wir die mittlerweile 30. Ausgabe der Zeitung in den Händen. Der «Schtipper» hat sich seither stark weiterentwickelt, wurde umfangreicher und grafisch besser dargestellt. Viele interessante Geschichten standen in unserer Zeitung. So zum Beispiel als sich vier Maurerlehrlinge am «Tour du Moron» beteiligten oder das herzliche Interview mit dem ersten Maurerlehrling Richard Fux. Der «Schtipper» bezog auch schon mal Position. So zum Beispiel bezüglich der Aufkündigung des Gesamtarbeitsvertrags oder betreffend dem kantonalen Vergabereglement. Auch Bauherren konnten sich in der Zeitung über die Qualität unserer Arbeit äussern. Die Themenpalette war und ist breit. Das ist auch gut so. Heute ist es so, dass viele Mitarbeiter beim Lohncouvert zunächst die Dicke des Couverts abchecken, und wenn es zu «dünn» ist, enttäuscht den «Schtipper» vermessen. Schön. Auch eine Anerkennung an Olivier Imboden, dem Vater und Redaktor des «Schtippers».

**Raymond Imboden, Direktor**

## Raiffeisenbank Visp

Wegen umfangreichen Unterfangungs- und Sicherungsarbeiten am angrenzenden Gebäude entstand eine sechswöchige Bauverzögerung.

Seite 2

## Überwurfunnel

Die Eingabe für den sog. «Überwurfunnel» ist Ende April erfolgt. Der Tunnel führt die Automobilisten von Stalden herkommend Richtung Sion und überquert dabei die zukünftige Nord- und Südöhre Richtung Brig.

Seite 3

## Klein Matterhorn

Der Ausbau des kleinen Matterhorns geht ungebremst weiter. Gleich mehrere Teilobjekte sind derzeit im Bau. Ein Augenschein auf fast 4'000 M.ü.M.

Seite 4

## Umfahrung Visp im Staldbach

### Schlechte Geologie am Einfahrtstunnel

**Die Arbeiten am Einfahrtstunnel unter der Federführung der Ulrich Imboden AG begannen im Januar 2008. Mittlerweile sind in sehr schlechter Geologie rund 75 Meter ausgebrochen. Herzstück des Einfahrtstunnels ist das eigentliche Verzweigungsbauwerk, wo zwei Tunnelröhren aufeinandertreffen. Der Einfahrtstunnel Staldbach dient als Einfahrtstrasse von Zermatt/Saastal herkommend in Richtung Brig.**

Die A9-Südumfahrung von Visp ist mit einer Gesamtlänge der Tunnelröhren von etwa 16.5 km, zehn Tunnelportalen, vier Lüftungstollen mit Zentralen sowie mit den Staldbachbrücken ein komplexes Gesamt-Bauwerk. Nachdem die Staldbachbrücken fertig gestellt wurde, wird jetzt die Hangsicherung im Gebiet «Staldbach» vorangetrieben. Daneben konnten die Querschläge zum Vispertaltunnel inzwischen ebenfalls fertig gestellt werden. Durch die Querschläge wurde der Vispertaltunnel mit dem Schutterstollen verbunden. Der Schutterstollen dient grundsätzlich zum Abtransport des Ausbruchmaterials für die Umfahrung Visp und kann später im Ereignisfall auch als Evakuationsstollen benutzt werden.

### Einfahrtstunnel der Vispertäler Richtung Brig

Vorgesehen sind insgesamt sechs Module. Im ersten Modul wird der Einfahrtstunnel auf einer Länge von ca. 380 Metern im



traditionellen Sprengvortrieb ausgebrochen. Derzeit sind rund 75 Meter geschafft. In Folge der sehr schlechten Geologie müssen die Tunnelleute alle 1.5 Meter ein Stahlbogen zur Sicherung anbringen und mit Spritzbeton auffüllen. Später mündet dieser Tunnel in die Südöhre im Tunnel Eyholz. Die Module zwei bis sechs dienen verschiedenen Verbreiterungs- und Verzweigungsarbeiten, u.a. auch für den Ausfahrtstunnel und die Querschläge.

### Grosse Dimensionen

Eine grosse Challenge stellt das Verzweigungsbauwerk dar. In

einem Rundbogen mit den Ausmassen von 26 Metern sollen einerseits der Einfahrtstunnel und andererseits auch die Südöhre Platz finden. Die Arbeitsgemeinschaft möchte zunächst die eine Röhre (Einfahrtstunnel) voll ausbrechen, zum Rand hin vollständig ausbauen und zur Mitte hin provisorisch sichern. Auf dem Rückweg soll anschliessend die zweite Röhre nach gleichem Verfahren ausgebrochen werden. Dabei weist die Südöhre die grössere Dimension auf, denn hier muss im oberen Teil der Röhre, nach Vorgaben des Lüftungskonzepts, eine Zwischendecke aufgezogen werden.

### La Frasse: Dank guter Geologie früherer Bauabschluss

Ende 2005 haben Bund, Staat Waadt und die betroffenen Gemeinden beschlossen, die Gleitzone des Hangs im Gebiete «Frasse» zu sanieren. Ohne diese Sanierungsarbeiten droht der Hang oberhalb der Strasse hinauf zum Col du Pillon zu rutschen. Erstellt wird nun ein 700 Meter langer Stollen zur Entwässerung des Hangs. Der Stollen wird im Sprechvortrieb ausgebrochen; pro Woche auf einer Länge von 20 bis 30 Meter. In Folge sehr guter Geologie kann die Baustelle um einige Monate eher beendet werden: Statt im Frühling 2009 soll die Baustelle im Herbst 2008 abgeschlossen werden können.

### Sanierung Eisenbahntunnel Troistorrents bei Martinach

Im Januar 2001 wurde vom Bundesamt für Verkehr ein Bericht zur Sicherheit der bestehenden Eisenbahntunnels vorgestellt. In die Untersuchung einbezogen wurden 689 Tunnels, die am 01.01.2000 in Betrieb standen. 70 Prozent aller Tunnels weisen eine Länge von höchstens 300 Metern auf, sind also maximal so lang wie ein Personenzug. So auch der Eisenbahntunnel Troistorrents bei Martinach, dieser Tunnel weist eine Länge von 93 Metern auf. Aus Bahn-Sicherheitstechnischen Gründen bestand in diesem Tunnel grundsätzlich kein Handlungsbedarf. Die Sanierung beinhaltet ordentliche Unterhaltsarbeiten, d.h. alter loser Felsen wird weggespitzt und anschliessend Gunit angebracht. Mit der Sanierung wurde die ständige Bietergemeinschaft LEDI beauftragt. Die Arbeiten sind insofern aussergewöhnlich, da sie nur in der Nacht vollzogen werden können – der Bahnreiseverkehr tagsüber darf dabei nicht beeinträchtigt werden.

### Stägjitschuggen: Ende in Sicht

Die Arbeiten beim Tunnel Stägjitschuggen befinden sich in der Endphase. Derzeit ist noch eine kleine Equipe mit Aussenarbeiten, dem Löschwasserbecken und der Bachüberführung auf der Südseite beschäftigt. Beat Schnidrig, Bauführer der Ulrich Imboden AG, ist für diese Fertigstellungsarbeiten verantwortlich.

### Wohn- und Geschäftshaus Raiffeisen Visp Sechs Wochen Verspätung

An der Bahnhofstrasse 10 in Visp entsteht im Auftrag der Raiffeisenbank Visp und Umgebung ein Wohn- und Geschäftshaus. Als erstes musste ein vierstöckiges Gebäude in Massivbauweise aus dem Jahre 1880 abgebrochen werden. Die so entstandene Baulücke bietet nun Platz für einen Neubau bestehend aus Untergeschoss, Erdgeschoss, fünf Obergeschossen, sowie einem Attikageschoss. Der Nutzungsplan sieht eine Eigennutzung des Untergeschosses, Schalterhallen im Erdgeschoss, sowie Büroräumlichkeiten in den Geschossen 1 bis 3 für die Raiffeisenbank Region Visp vor. Die übrigen Obergeschosse werden an Fremdinteressenten weitervermietet.

Nach erfolgten Abbrucharbeiten mussten überraschenderweise zunächst umfangreiche Unterfangungs- und Sicherungsarbeiten am angrenzenden Gebäude der Metzgerei Pfammatter vor-

genommen werden. Der Grund hierfür war, dass beide Gebäude, also das Abgebrochene, wie auch die Metzgerei Pfammatter, dieselbe Aussenmauer verwendeten. Diese Abklärungen und die anschließenden Unterfangungs- und Sicherungsarbeiten verursachten eine Bauverspätung von sechs Wochen.

Dennoch hoffen Bauherrschaft und Bauunternehmung das projektierte Bauprogramm einhalten zu können. Demnach



sollten die Rohbauarbeiten Ende November beendet sein; währenddessen im September 2009 das Gebäude dann vollständig bezugsbereit sein wird.

### Erweiterung Käserei Walker AG in Bitsch Langjährige Geschäftsbeziehung

Am bestehenden Betriebsgebäude der Walker AG in Bitsch wird derzeit eine Erweiterung der Hochregal-Räumlichkeiten realisiert. Der Anbau von ca. 1'400 m<sup>2</sup> besteht aus einem Unterbau in Beton und einem Aufbau in Stahlkonstruktion. Mit

den Bauarbeiten konnte am 03. März 2008 begonnen werden; Ende Mai 2008 sollten die Baumeisterarbeiten vollbracht sein. Die Walker AG und die Ulrich Imboden AG verbindet eine seit Jahren bestehende Geschäftsbeziehung. Bereits

das bestehende Betriebsgebäude durfte die Ulrich Imboden AG ausführen. Auf der anderen Seite ist die Bauunternehmung als Betreiberin des Bistro Restaurant Staldbachs ihrerseits eine gute Kundin der Käserei Walker AG.

### Kunstschnee auch bei Plus-Temperaturen Schnee «made in Israel»

**Die Zermatt Bergbahnen AG erstellen für den Sommerski-Betrieb auf dem Trockenen Steg einen Anbau für die Installation der «Snowmaker»-Anlage. Die Anlage produziert im Gegensatz zu den üblichen Schneekanonen auch bei Plus-Temperaturen Kunstschnee. Der Baubeginn für die Ulrich Imboden AG ist auf ca. Mitte Mai 2008 terminiert.**

Nicht gerade aus einem Land, aus dem man es erwarten würde, kommt eine neue Schneekanone für Zermatt: Der «IDE-Snowmaker» stammt aus Israel. Entwickelt wurde das System eigentlich nicht zur Kunstschneeproduktion, sondern um in Südafrika Diamantenminen zu kühlen. In Zermatt dagegen soll das Gerät zur Beschneigung einer 500 Meter langen Piste beim Trockenen Steg kommen. In den Sommermonaten müssen die Skifahrer dieses Stück bisher immer zu Fuss zurückle-

gen. Die Maschine produziert im Gegensatz zu herkömmlichen Kanonen Schnee auch bei Temperaturen über null Grad. Die Umwelt profitiert davon, dass der Snowmaker ohne chemische Zusatzstoffe auskommt. Pro Stunde produziert das Wundergerät 40 Kubikmeter Schnee – in «Frühlingsschnee-Qualität», wie es heisst.

#### Stationäre Produktion

Der Snowmaker wird in einem Anbau an das bestehende Betriebsgebäude installiert. Damit

kann das System nicht wie andere Schneekanonen bei Bedarf verlegt werden. Der Anbau verfügt über eine Grundfläche von 250 m<sup>2</sup> und eine Raumhöhe von 14 Metern und kommt direkt unter der Überfahrt der Kleinmatterhorn-Bahn zu stehen. Der produzierte Schnee muss mit den Pistenfahrzeugen zum Gletscher gestossen werden, wo die Sommer- und Herbstskigebiete Zermatts beginnen. Die Bergbahnen investieren in das System insgesamt drei Millionen Franken.

Eingabe erfolgt

**Überwurfunnel im Vispertaltunnel**

Die Eingabe zum sogenannten Überwurfunnel, der innerhalb des Vispertaltunnels die Automobilisten von Stalden nach Sion bringt, erfolgte per Ende April 2008. Die Ulrich Imboden AG hat mit der ständigen Bietergemeinschaft LEDI eingegeben. Bei diesem ca. 40 Mio. umfassenden Bauwerk übt die Ulrich Imboden AG die Federführung aus. Offeneröffnung ist dieser Tage.

Bei der Kalkulation der Offertsumme wurde die Lage der federführenden Unternehmung mitberücksichtigt. Auf Grund der Nähe zu Werkstatt, Werkhof und Magazin sowie den Arbeiten beim Einfahrtunnel ergeben sich gewisse Synergien, die die Höhe der Offertsumme beeinflusst hat.

Zudem brachten auch die gemachten Erfahrungen beim Ausbruch des Vispertal- und Grosshüstunnels gewisse kalkulatorische Hinweise.

**Drei Teilobjekte**

Der Überwurfunnel führt von Stalden Richtung Sion und wird innerhalb des Vispertaltunnels die zukünftige Nord- und Südröhre Richtung Brig überqueren. Die Arbeiten im Sprengvortrieb sind insofern problematisch, da sie Nahe an einem viel befahrenen Tunnel stattfinden. Insgesamt beinhaltet die Eingabe drei Objek-

te: die Südröhre, der eigentliche Überwurfunnel und der Voreinschnitt.

Mit dem Überwurfunnel soll gemäss Bauprogramm bereits im September 2008 begonnen werden. Hierbei wird ab Lüftungsstollen Chatzehüs mittels steigendem Sprengvortrieb ausgebrochen. Ab Kulminationspunkt fällt der Tunnel wieder auf die Höhe des zukünftigen Nordtunnels. Danach mündet der Überwurfunnel als Bypass in den Nordtunnel. Anschliessend wird der restliche Teil ab Lüftungsstollen Chatzehüs Richtung Stalden ausgebrochen. Der gesamte Überwurfunnel soll innert 13 Monaten ausgebrochen sein. Anfang 2009 kann mit dem Ausbruch der Südröhre begonnen werden. Die Südröhre bringt die Autofahrer von Brig, beginnend bei den Staldbachbrücken, in Richtung Sion. Sie mündet dabei in den Vispertaltunnel. Der Ein-

gangsbereich beim Chatzehüs wird im Lockergesteinsvortrieb vollzogen; nach ca. 250 Metern erfolgt der Ausbruch mittels Sprengvortrieb. Die Bauzeit der Südröhre beträgt um die 11 Monate. Als drittes Element der Eingabe muss der Voreinschnitt fertig gestellt werden. In Folge fehlender Rodungsbewilligungen konnte die Bauunternehmung Frutiger AG, die mit dem Ausbruch des Lüftungsstollens beauftragt worden ist, nicht ab Voreinschnitt ausbrechen, sondern musste einen Bypass legen vom Nordrohr des Haupttunnels zum Beginn des Lüftungsstollens. Da nun die nötigen Bewilligungen vorhanden sind, soll in diesem Arbeitsvorgang das letzte Stück des Lüftungsstollens (90 Meter) mittels Locker Gesteins-Vortrieb ausgebrochen werden. Anschliessend folgt beim Voreinschnitt die Hangsicherung.



**Name:** Luzian Studer  
**Beruf:** Allrounder/Hausabwart  
**Geburtsdag:** 16.06.1956  
**Wohnort:** Visperterminen  
**Freizeit:** Skifahren, Biken und «Pilzen»

Luzian Studer war lange Jahre Polier bis sein Knie so sehr schmerzte, dass eine Operation unumgänglich wurde. Nach der Operation 2006 liess er sich von der IV umschulen und arbeitet heute als umsichtiger Hausabwart im Bistro Rest. Staldbach.

**Wenn so was passiert, was für Gedanken macht man sich? Hat man da Existenzängste?**

Natürlich! Der Arzt sagte, dass ich mit diesem Knie mein Beruf im Baugewerbe vergessen könne. Da macht man sich schon sehr viele Sorgen.

**Das Ziel einer IV-Umschulung ist auch immer die Eingliederung in den Stammbetrieb.**

Ja, das ist auch sehr wichtig. In dem gewohnten Umfeld fühlt man sich wohl, kennt die Kollegen und Abläufe.

**Zu Beginn warst du mit dem Jobangebot als Abwart sehr skeptisch.**

Ja, vieles war unklar. Heute möchte ich es nicht anders haben. Mein Job bietet alles: Sehr viel Abwechslung und Selbständigkeit. Ich fühle mich wieder sehr wohl und bin sehr zufrieden.

**Was gehört zu deinem Aufgabenbereich?**

Umgebungsarbeiten, Bestuhlungen bei Banketten, Annahme der Lieferungen, Getränke- und Weinbestellungen, Reparaturen und Unterhaltsarbeiten. Im Winter gehören zudem Schneeräumungsarbeiten zu meinen Aufgaben.

**Sesselbahn Sunnegga-Findeln-Breitboden****Erfolgreiche In-Betriebnahme**

Am 20. Dezember 2007 wurde die kuppelbare 4-er Sesselbahn im Gebiet Sunnegga paradise feierlich eingeweiht. Sie führt von Sunnegga paradise über Findeln nach Breitboden und verbindet die Gebiete Rothorn paradise und Gornergrat optimal miteinander. Die termingerechte Eröffnung konnte trotz Bauverzögerung von rund zweier Wochen, wegen fehlender Unterlagen bei der Baubewilligung, eingehalten werden.



Mit der neuen Zustiegsmöglichkeit auf Breitboden Richtung Sunnegga paradise verkürzt sich die Transferzeit vom Gornergrat zurück ins Gebiet Rothorn paradise erheblich und entlastet das Nadelöhr Gant massgeblich. Die neue Sesselbahn ersetzt die 1977 vom 1-er zum 2-er umge-

baute Sesselbahn Findeln - Sunnegga paradise.

Am 09. November 2007 wurde die letzte Decke der Antriebsstation Sunnegga betoniert. Kurz vor dem Start zur Wintersaison 2007/2008 musste die Ulrich Imboden AG die Station Sunneg-

ga ausrüsten und mit ca. 10'000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial überdecken. Anschliessend erfolgte der Rücktransport der Baustelleneinrichtung. Für diesen Sommer verbleiben der Verbindungskanal zur Kombibahn Blauherd, sowie die Bergstation Schräglift Leisee und diverse Umgebungsarbeiten.



## Personal-News

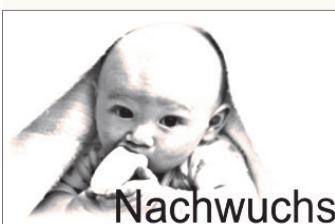
Insgesamt beschäftigt die Ulrich Imboden AG derzeit 21 Lehrlinge. Die drei Maurerlehrlinge Samuel Fux, Matthias Studer und Nebojsa Injac und der Mechaniker Jean-Marc Heinzmann werden in diesem Jahr ihre Lehre beenden. Im Sommer beginnen mit Michael Lager, Pascal Heinzmann und Rinaldo Biffiger drei junge Männer mit der Maurerlehre. Louis Fux beginnt seine Lehrzeit als Baumaschinenmechaniker. Im Moment besuchen Sandra Imboden, Jean Heinzmann und Jürgen Andenmatten die Bauführerschule.

Am 25. April 2008 ereignete sich auf einer Baustelle auf dem Trockenen Steg ein Arbeitsunfall, der glücklicherweise glimpflich ausging. Der betreffende Mitarbeiter war mit einem Arbeitskollegen dabei das Schalungsmaterial von Schnee und Eis zu befreien und wurde zwischen dem Dach des Baggers und dem schneebedeckten Boden eingeklemmt. Der Verunfallte erlitt eine Lungenquetschung und ein Rippenbruch.



## Abschied

Kalbermatten Erwin aus Saas-Grund verstarb am 01.01.2008 79jährig. Erwin Kalbermatten trat 1967 in den Dienst der Firma und war über 20 Jahre Maschinist. Er war einer der letzten Maschinisten, die einen sogenannten «Seilbagger» bedienen konnte.



## Nachwuchs

Gomes Fernandes Nuno Miguel, Bauarbeiter aus Brig-Glis, wurde am 21. März 2008 Vater eines Sohnes mit dem Namen Rafael.

## Ausbau Klein Matterhorn Hohe Anforderungen an Material und Mannschaft

Auf dem Klein Matterhorn wird derzeit an mehreren Baustellen gearbeitet. Beim Liftschacht der hinunter zur Gletschergrotte führt finden derzeit noch einige Fertigstellungsarbeiten statt. Beim Fensterstollen zum Aussichtspunkt Richtung Breithorn wird der Stollen auf sieben Meter erweitert. Beim Ausgang zum Klein Matterhorn soll ein dreigeschossiger Neubau als Restaurationsbetrieb entstehen. Zudem wird durch ein System von Hebebühnen der Materialtransport mit der Bahn optimiert.

### Temporär isolierter Liftschacht

In einer ersten Phase wurde im letzten Sommer der Zugangsbereich zum Gletscher-Palast verbessert.

Zu diesem Zweck ist das bestehende Restaurant auf dem Klein Matterhorn zweckentfremdet und in einem Provisorium neu betrieben worden. Das ursprüngliche Restaurant wurde als Ausgang für die Touristen benutzt.

Der frühere Ausgang diente sodann als Zugang zum Liftschacht. Der Liftschacht weist eine Tiefe von 17.5 Metern auf und bietet Platz für zwei Personenlifte. Die Lifte bringen die Besucher zu einem rund 130 Meter langen unterirdischen Weg, der zum Eingang der Gletschergrotte führt. Der Ausbruch des Liftschachts wurde bereits im letzten Jahr vollzogen.

Im Januar und Februar diesen Jahres erfolgten diverse Fertigstellungsarbeiten. Der Eingang zum Liftschacht, der im Freien steht, wurde zusätzlich eingrustet, isoliert und beheizt, damit die technischen Installationen in den ersten Monaten des Jahres auch bei tiefen Temperaturen erfolgen konnten.



### Durchbruch zum Indoor-Aussichtspunkt

Im letzten Jahr wurde auch mit dem Ausbruch des Stollens Richtung Breithorn begonnen. Hierbei wurde ca. in der Mitte des Passantenstollens zwischen Bergstation Klein Matterhorn und Ausgang ein sieben Quadratmeter grosser Stollen ausgebrochen, der später auf ca. 24 Quadratmeter ausgeweitet werden wird. Der Stollen weist eine Länge von 30 Metern auf. Der Durchschlag erfolgte am 20. März 2008. Dieser Durchschlag befindet sich in der senkrechten Wand des Kleinen Matterhorns und dient später einem Indoor-Aussichtspunkt Richtung Breithorn.

### Neubau Berggasthaus Süd auf Klein Matterhorn

Süd-westlich vom Tunnelausgang Klein Matterhorn entsteht ein Neubau. Der dreigeschossige Bau besteht aus einem Untergeschoss in Beton mit den technischen Anlagen, einem Erdgeschoss für einen Restaurationsbetrieb und einem Obergeschoss für eine Alpinistenunterkunft. Das Erd- und Obergeschoss erfolgt in Elementbauweise aus Holz.



### Drei Hebebühnen

Das bislang neueste Projekt am kleinen Matterhorn betrifft die Optimierung des Materialtransports mit der Bahn. Bislang konnten die Luftseilbahnen Trockener Steg – Klein Matterhorn und Furri – Trockener Steg wegen fehlendem Platz keine Unterlast transportieren, d.h. man konnte Transporte nur innerhalb der Personenkabine, nicht aber an der Kabine angehängt durchführen.

Durch das System der Hebebühnen wird ein solcher Transport nun möglich. Für diese Hebebühnen werden Gruben gesprengt und anschliessend die eigentlichen Hebebühnen montiert. Bei einem Transport angehängt an der Kabine wird das Material auf der Hebebühne abgestellt; wenn die Bahn später wieder wegfährt, hebt die Hebebühne das transportierte Material ebenerdig zum Ausgang hin.

Insgesamt sollen drei Hebebühnen installiert werden: eine auf der Bergstation Klein Matterhorn, eine auf der Talstation Klein Matterhorn und die dritte auf der Bergstation Furri – Trockener Steg.



## Neuanschaffungen 2008 Bereits über 1.5 Mio. Franken investiert

In diesem Jahr hat die Baumaterialien Imboden AG bereits über 1.5 Mio. Franken in ihren Maschinen- und Fuhrpark investiert. Angeschafft wurden: ein Mobil-Hydraulikbagger der Marke Caterpillar mit Tief- und Schwenklöffel, ein 4-Zylinder-Mobil-Schreitbagger mit Tief- und Schwenklöffel und einer Allradlenkung (Kamo), ein Neu-

son-Allraddumper mit hydraulischer Drehkipplmulde und einer Nutzlast von 5 Tonnen, ein Stahlkipper-Elektrowagen für Zermatt und ein Scania-Lastwagen (4-Achser) mit einer zweiseitigen Kipplmulde und einem Liebherr-Fahrmischer. Zudem wurde ein Kipp-Auflieger, ein Drei-Tonnen-Toyota-Stapler und ein Kasten-

Lieferwagen IVECO für die Betonfräser angeschafft. Darüberhinaus wurde neben Rastoschalungsmaterial für 200'000 Franken auch ein Conecta-Schnelleinsatzkran mit einer Ausladung von 36 Metern und einer Tragkraft von 1'000 bzw. 4'000 kg eingekauft. Der Kran ist mittels Funkfernsteuerung bedienbar.