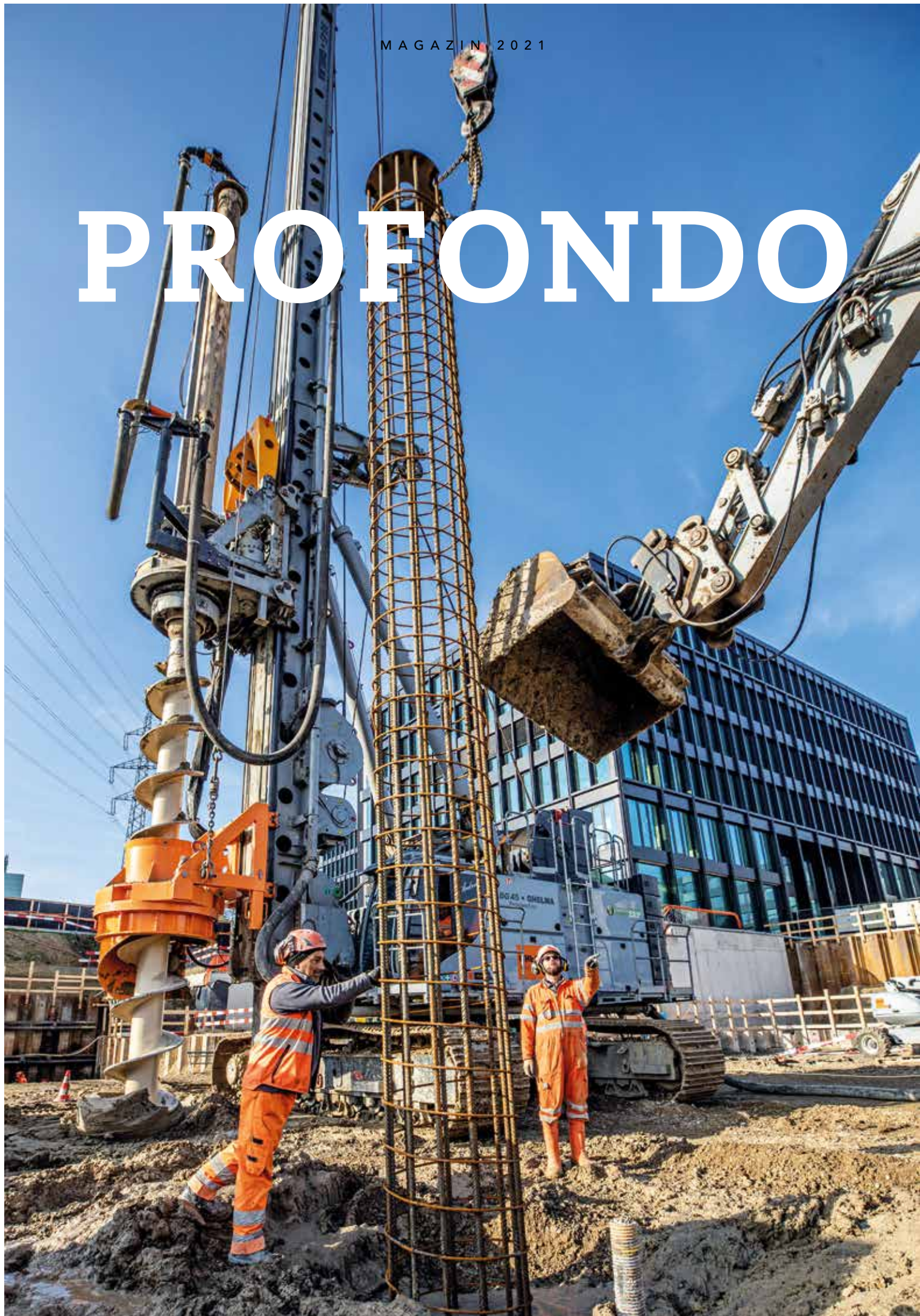


PROFONDO



DAS SIND WIR – PROFONDO



Liebe Leserinnen und Leser

Die Vision der Ghelma AG Spezialtiefbau (kurz GSTB) ist es, die modernste, innovativste und effizienteste Firma der Branche zu sein. Um dies zu erreichen, geben wir jeden Tag «Vollgas». Unser Erfolgsgeheimnis? Ein Ergebnis verschiedener Faktoren: Wir setzen auf Qualität, Innovation und Flexibilität. Die Flexibilität betrifft nicht nur das Tagesgeschäft, sondern auch Entscheidungen. Wenn ich von einer Idee überzeugt bin, dann setzen wir sie innerhalb kürzester Zeit um. So wie unser neues Kommunikationsinstrument – das «Profondo».

Ich freue mich, euch die erste Ausgabe unseres Magazins zu präsentieren. «Profondo» verspricht einen vertieften Einblick in unsere tägliche Arbeit und erscheint jährlich. Der Name «Profondo» ist einerseits eine Hommage an meine italienischen Wurzeln und hebt auf der anderen Seite den Tiefgang unserer Arbeit im Spezialtiefbau hervor (Profondita = Tiefe). Das Magazin zeigt die Vielfalt und die Lebendigkeit unseres Betriebs in eindrucklicher Weise. Darauf bin ich überaus stolz!

Hinter unserem Erfolg stehen Menschen. Es ist mir ein grosses Anliegen, an dieser Stelle unseren langjährigen Partnern und Mitarbeitenden für die Treue und das Vertrauen zu danken. Bis jetzt durften wir auch während der Corona-Pandemie immer «Vollgas» geben, worüber ich ausserordentlich froh bin. Dies verdanken wir dem Einsatz unserer Belegschaft und dem Fakt, dass alle darauf achten, die Regeln einzuhalten. Dies ist nur mit einem unschlagbaren Team und den besten Partnern machbar.

Viel Vergnügen beim Lesen und bleibt gesund.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a final vertical stroke, representing the name Christian Ghelma.

Christian Ghelma
CEO/Inhaber



INHALT

IMPRESSUM

PROFONDO
Magazin der Ghelma AG Spezialtiefbau
und Geotek AG, Meiringen
April 2021
Erscheint jährlich

Herausgeberin: Ghelma AG Spezialtiefbau
Redaktion: Kathrin Kunz
Korrektorat: Annette Marti
Fotos: David Birri
(Titelbild: Dübendorf, Three Point Sonnentalsstrasse)
Gestaltung: Atelier KE, Meiringen
Druck: Kuchler Druck AG, Giswil
Auflage: 3000 Exemplare
Bezugsquelle: Ghelma AG Spezialtiefbau
Copyright: Nachdruck und elektronische
Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher
Genehmigung der Herausgeberin gestattet.

EDITORIAL, 1
DAS SIND WIR – PROFONDO

FAMILIENGESCHICHTE, 4–5
STARKE WURZELN
Die Familiengeschichte Ghelma

PROJEKTE/BAUSTELLEN, 6–11
NEUE DIMENSION
Bau der Autobahn A9 in Raron VS

MENSCHEN UND GESCHICHTEN, 12–13
CUCO
«Ich liebe meine Arbeit bei der GSTB»

FORSCHUNG & ENTWICKLUNG, 14–17
INNOVATION
Patentierung System GSTB-NDJ

MENSCHEN UND GESCHICHTEN, 18–21
FRAUENPOWER
Martha Ghelma und Daniela Wyss
im Fokus

PROJEKTE/BAUSTELLEN, 22–27
EXPRESS
Erweiterung Hotel Belvédère
in Spiez



PROJEKTE/BAUSTELLEN, 28–33

SPEKTAKULÄR

Grossbaustelle im Toggenburg

MENSCHEN UND GESCHICHTEN, 34–37

SICHERHEIT

Ohne Kompromisse

PROJEKTE/BAUSTELLEN, 38–45

DOPPELSCHICHTEN

Fundament für den Bahnhof Aarau

VISUAL PLANNING, 46–47

GENIALES TOOL

Visuelle Planung der Baustellen

PROJEKTE/BAUSTELLEN, 48–51

PARTNERSCHAFT

Baustelle mitten im Dorf Davos

INFRASTRUKTUR, 52–57

NEUBAU

Mit einer Top-Infrastruktur in die Zukunft

INTERN, 58–59

ENGAGIERT

15 Mitarbeitende feiern Firmenjubiläum

ZU GUTER LETZT, 60

DAS MACHEN WIR



STARKE WURZELN

DIE FAMILIENGESCHICHTE GHELMA

Der Name Ghelma ist in Meiringen untrennbar mit der Baubranche verbunden. Obwohl die Ghelma AG Spezialtiefbau und die Ghelma AG Baubetriebe heute zwei unabhängige Unternehmen sind, verbindet die beiden Firmen nebst dem Namen die gemeinsame Familiengeschichte. Die Wurzeln gehen bis ins Jahr 1899 zurück.

«Ä bitz spinne mösch», pflegt Christian Ghelma im schönsten «Haslitiitsch» zu sagen. Es brauche Leidenschaft und Begeisterung, um voranzugehen und die Mitarbeitenden auf ihrem Weg zu unterstützen, verdeutlicht der Geschäftsführer und Inhaber der Firma Ghelma AG Spezialtiefbau. Feuer ist nötig, Überzeugung oder eben eine gewisse Besessenheit, «Spinnerei». Starke Werte und ehrgeizige Ziele begleiten den Familienbetrieb seit Anfang an. Beharrlich bleiben und an die eigenen Ideen glauben seien zwei wichtige Eigenschaften, findet Christian Ghelma, den in seiner Firma alle nur Chrigel nennen. Nicht zu vergessen den «testo duro», den harten Kopf. Einige dieser Werte führt Chrigel auf seine Wurzeln zurück. Der urchige Bergler-Dialekt offenbart dies im ersten Augenblick nicht: die Familie Ghelma stammt ursprünglich aus Italien. Wer Chrigel mit seinen Mitarbeitenden italienisch reden hört, merkt sofort, wie stolz er auf seine Vorfahren ist.

Den Grundstein für die Erfolgsgeschichte legt Martino Angelico Ghelma, ein aus Italien eingewanderter Maurer, im Jahr 1899. Um der Armut zu entfliehen und sich eine neue Zukunft aufzubauen, wandert der erst 18-Jährige von Villa d'Allegno bei Brescia in Italien nach Meiringen aus. «Wieso sich mein Urgrossvater ausgerechnet im wunderschönen Haslital niederliess, ist heute nicht mehr bekannt», erzählt Chrigel. «Wahrscheinlich hat

aber die Nachfrage nach Arbeitskräften aufgrund der Dorfbrände im Haslital von 1879 und 1891 etwas damit zu tun.» Der Neuaufbau liess wohl Hoffnung auf Arbeit durchschimmern, auf alle Fälle macht sich Martino zu Fuss nach Norden auf. «Ich bin ihm heute noch dankbar, dass er ausgerechnet nach Meiringen kam», sagt Chrigel.

Zunächst arbeitet Martino als Handlanger und Maurer in der Firma Hans Abplanalp & Cie., Bauunternehmung. Im Jahr 1909 erhält er die Niederlassungsbewilligung in der Schweiz. Bereits 1910 gründet der mutige Pionier sein eigenes Baugeschäft: Aus der Firma Hans Abplanalp & Cie. geht die Baufirma Abplanalp & Ghelma hervor und noch im selben Jahr führt Martino die Firma selbstständig weiter. Aufgrund der guten Auftragslage beschäftigt der Baubetrieb rasch 100 Mitarbeiter. Im Herbst des gleichen Jahres wird der Nachfolger Fortunato Ghelma geboren, was den Vater natürlich zuversichtlich stimmt. 1935 wird die Firma umbenannt in M. Ghelma & Sohn, Bauunternehmung.

Der Sohn von Martino, Fortunato Ghelma, führt die Firma nach dem Tod seines Vaters erfolgreich weiter. Er heiratet 1934 Margaretha Michel, aus der Ehe gehen die späteren Inhaber der Firma hervor: Bruno, Martino und Viktor. Bruno Ghelma war der Vater von Christian Ghelma. Auch für ihn



kam nie ein anderer Weg als den des Bauunternehmers infrage. Chrigel ist nach wie vor sehr stolz auf seinen Vater. «Er war ein wunderbarer Mensch», erzählt er. «Er war stets sehr bescheiden und gradlinig. Zudem hatte er ein grosses Herz, war authentisch und hatte eine riesen Sozialkompetenz. Er hat mich enorm geprägt und beeindruckt».

Um klare Verantwortlichkeiten zu schaffen und das Bauunternehmen für die Zukunft fit zu machen, wird 1999 die Firma Ghelma AG Baubetriebe gegründet. 2002 übernimmt die neue Generation: Christian führt die Firma in vierter Generation, zusammen mit seinen Cousins Sandro, Dominik und Mathias Ghelma. Ende 2004 gründet Chrigel mit seiner Frau Martha Ghelma die Ghelma AG Spezialtiefbau. Damit spaltet er den Firmenbereich «Spezialtiefbau» von den Baubetrieben ab und schafft sein eigenes, unabhängiges Unternehmen. Dies auch mit Blick auf die Zukunft der Firmen. «Wir legten so bereits für unsere Kinder, sprich die 5. Generation, einen wichtigen Grundstein», erklärt Chrigel. Er ergänzt: «Ohne den unermüdlichen Einsatz meiner Frau Martha wäre dieser Schritt unmöglich gewesen. Ich bin ihr sehr dankbar, dass sie mich von Anfang an bei meinen Ideen unterstützt hat. Sie macht einen unglaublich tollen Job und ist der ruhige Pol in der Firma».

Die Affinität zum Spezialtiefbau entwickelte Chrigel bereits während des Studiums. Ihn faszinierten die Perspektiven im Nischenmarkt, in dem Ideen und Innovation gefragt waren. Er fügt hinzu: «Durch die Eigenständigkeit konnten wir uns besser auf unsere Kernkompetenzen konzentrieren und das Potenzial im Bereich Innovation ausbauen». Die Firma GSTB startete mit 25 Mitarbeitenden und beschäftigt heute rund 160 Personen. Das Bekenntnis zur Innovation ist in allen Bereichen der Firma spürbar. Auch der Unternehmergeist, der wohl schon in den Anfängen des erfolgreichen Baugeschäftes wichtig war, wird heute noch gelebt. Viele der GSTB-Leute sind seit der Gründung mit dabei. Das ist eine grosse Genugtuung.

Stolz ist Chrigel auch darauf, dass die Familientradition über lange Zeit aufrecht erhalten werden konnte. «Man hat immer Sorge getragen. Heute ist schon die 5. Generation in den Startlöchern. Zusammenhalt ist das, was unsere Familie ausmacht», hält er fest. Die beiden Kinder Laura und Luca arbeiten bereits heute in der Unternehmung. Luca Ghelma studiert derzeit in Horw und Laura absolviert die Lehre in der kaufmännischen Administration. Die beiden sind fest entschlossen, den Familienbetrieb in die Zukunft zu führen. ■

GHELMA
SPEZIALTIEFBAU

NEUE DIMENSION

BAU DER AUTOBAHN A9 IN RARON VS



Grossbaustelle Raron: Zu Spitzenzeiten war die GSTB mit sechs Grossbohrgeräten vor Ort.

Der Bau der Autobahn A9 im Wallis ist ein höchst komplexes Unterfangen, bei dem von Juni 2018 bis Oktober 2020 auch die GSTB im Einsatz stand. Die besondere Herausforderung war die grundwasserhaltige Geologie im Abschnitt des Tunnels bei Raron, der im Tagbau erstellt wurde. Die GSTB konnte ihre Fähigkeiten im Kellybohren in einer neuen Dimension unter Beweis stellen.

Beim Grossprojekt Wannan und Gedeckter Einschnitt Raron hat die GSTB knapp 3000 Ortbetonpfähle mit einem Durchmesser von 1.30m zwischen 20 und 45 Meter tief in den Boden gebohrt. Der Baugrubenabschluss als überschnittene Bohrpfahlwand hat zum Ziel, eine deformations- und erschütterungsarme sowie wasserdichte Baugrube zu umschliessen. Der heterogene und weiche Baugrund und das hoch anstehende Grundwasser stellte die Arbeitsgemeinschaft Gedeckter Einschnitt Raron (ARGE GERA), bestehend aus den Firmen Frutiger AG, Greuter AG und Ghelma AG Spezialtiefbau vor zahlreiche Herausforderungen. Björn Hofer, zuständiger Bauführer der GSTB, er-



Bei Projektbeginn führte die Geotek Inclinometer-Messungen durch.

zählt: «Der anstehende Rhoneschotter besteht mehrheitlich aus Feinsanden und einsedimentiertem Holz. Diese Feinsande und die angebohrten Holzsplitter müssen im Bohrwasser vor dem Betonieren durch sauberes Wasser ausgetauscht werden. Dieser Prozess verursacht einen enormen Aufwand». So erstaunt es nicht, dass die AVOR-Phase rund acht Monate dauerte. Es musste sichergestellt werden, dass die geforderten Leistungswerte und Qualitätsanforderungen effektiv und effizient erreicht werden konnten.

EIN GROSSBOHRGERÄT WIEGT 170 TONNEN.

Zu Spitzenzeiten war die GSTB mit sechs Drehbohrgeräten vor Ort. Die «Bauer BG 45» und «Liebherr LB 44» sind die modernsten und leistungsfähigsten Drehbohrgeräte auf dem Markt. Die Bohrgeräte sind 34 Meter hoch und haben ein Einsatzgewicht von ca. 180 Tonnen. Um den Transport der Grossbohrgeräte sicherzustellen, musste die GSTB für jeden betreffenden Kanton bei der Polizei Sonderbewilligungen einholen. Für jedes Grossbohrgerät musste ein 32 Meter langer und 130 Tonnen schwerer Sattelschlepper und sieben Lastwagen mit Zusatzinventar organisiert werden. Langjähriger Partner der GSTB, die von Bergen Transporte AG, spielte hierbei eine tragende Rolle. Je nach Bohrgerät müssen die Fahrschiffe oder der Mast zum Transport demontiert werden.



Die Grossbaustelle verlangte grosse Flexibilität der Mitarbeitenden.

Die grosse Dimension und geforderten Leistungen beim Projekt Raron waren gewaltig. Im Schnitt war die GSTB mit 18 bis 20 Personen auf der Grossbaustelle tätig. Louis Schilling war während der gesamten Zeit als verantwortlicher Polier in Raron stationiert. Welches war die grösste Herausforderung in dieser Zeit? Er überlegt nicht lange: «Die ganze Belegschaft gesund und unfallfrei nach Hause zu bringen!». Dies ist der Mannschaft gut gelungen. Louis verrät: «Es war eine lehrreiche, intensive Zeit und eine Herausforderung, über Monate hinweg täglich Bestleistung zu erbringen. Die immer gleichbleibenden Abläufe mussten stets korrekt ausgeführt werden. In diesen Routinearbeiten einen Sinn zu sehen und über zweieinhalb Jahre unter der Woche weg von den eigenen Familien zu sein, war nicht immer einfach. Wir mussten die eigenen Interessen zurückstellen und auf ein gemeinsames Ziel hinarbeiten». Dies hat die Mannschaft enorm zusammen geschweisst. Louis blickt zurück: «In über zwei Jahren durchlebt man viele Facetten und Gefühlslagen: Erfolge und Niederlagen, stressige oder glückliche Tage, langweilige und spannende Momente. Freude und Trauer waren teilweise nah beieinander, man lacht und weint miteinander. Man lebt miteinander.» Vor dem Lockdown im März 2020 nahm das Personal das Mittagessen in einem Restaurant in Raron ein. Während dem Lockdown organisierte Louis einen Catering Service, der das Essen auf die Baustelle brachte. Abendessen gab es dann im Hotel in Visp, wo sie über die ganze Zeit auch übernachteten.

FÜR JEDES GROSSBOHRGERÄT MUSSTEN EIN 32 METER LANGER UND 130 TONNEN SCHWERER SATTELSCHLEPPER UND SIEBEN LASTWAGEN MIT ZUSATZMATERIAL ORGANISIERT WERDEN.

Besonders beeindruckt hat Polier Louis Schilling der Zusammenhalt innerhalb der GSTB. Er schwärmt: «Ohne Kompromisse mit dem besten



Die Drehbohrgeräte ragen bis zu 30 Meter in die Luft.

und modernsten Inventar zu arbeiten war toll. Wir konnten uns an der Front hundertprozentig auf die Abläufe konzentrieren. Die breite Unterstützung war einfach unglaublich. Bei fünf Drehbohrgeräten, zwei Raupenkränen, zwei Pneucladern, zwei Dumpfern und einem Bagger kamen in der ganzen Zeit einige Serviceaufträge zusammen. Alle Reparaturen wurden so schnell wie möglich ausgeführt und etliche Materialbestellungen im Magazin wurden hervorragend umgesetzt. Nur schon zu wissen, dass man immer auf die Unterstützung unseres Werkhofes zählen kann, hilft enorm».

Der Werkhof der GSTB musste für die Baustelle in Raron einige Spezialanfertigungen anbringen. «Die Arbeitskollegen löschten oft kurzfristig Brände. Wir konnten uns keinen Unterbruch leisten. Eine Baustelle dieser Dimension verlangt nicht nur spezielles Inventar, sondern auch eine grosse



Die Dimensionen der Pfählungsarbeiten sind bis zum heutigen Zeitpunkt in der Schweiz einmalig.

Flexibilität der Mitarbeiter», erzählt Kaspar Kunz, technischer Leiter Werkhof, und ergänzt schmunzelnd: «Wir haben enorm viel gelernt und die Unruhe am Anfang pendelte sich mit der Zeit ein». Speziell war der seltene Durchmesser der Rohre von 1,30 Meter.

DIE GROSSE DIMENSION UND GEFORDERTEN LEISTUNGEN BEIM PROJEKT RARON WAREN GEWALTIG.

Die Einhaltung der Qualität im Projekt war zentral. Björn Hofer erzählt: «Die Baustelle sieht vor und nach unseren Arbeiten genau gleich aus, man sieht von unserer Arbeit vorerst nichts. Erst nach vollendeter Pfählungsarbeit beginnt das Ausgraben der Pfähle. Im Anschluss, also erst nach dem Ausgraben, kommt die wahre Qualität der Arbeit zum Vorschein». Wer in einigen Jahren mit dem Auto durch den vierspurigen Tunnel fahren wird, sieht nur noch einen kleinen Teil des auf-

wendigen Bauwerks, das in der Tiefe versteckt sein wird. 1460 Meter wird der gedeckte Einschnitt Raron einst lang sein, wenn in beiden Röhren planungsgemäss ab 2026 der Verkehr unter Raron hindurch fährt. Der Gedeckte Einschnitt ist ein Teilprojekt und wichtiger Bestandteil der Fertigstellung der Autobahn A9 im Oberwallis. ■

ECKDATEN ZUM PROJEKT

Anzahl Pfähle: 2980

Pfahldurchmesser: 750, 880, 1000, 1300

Pfahllänge: 20–45 Meter

Geologie: obere und untere limnische Ablagerungen

Realisation: Mai 2018 bis Oktober 2020

I

Nel grande progetto a Raron VS, la presenza della falda freatica nell'assetto geologico richiedeva la realizzazione di una palizzata trivellata per la costruzione del tunnel a cielo aperto. Da giugno 2018 a ottobre 2020, la GSTB ha trivellato nel terreno 2980 pali di calcestruzzo gettato in opera con un diametro di 1,30 metri tra i 20 e i 45 metri di profondità.

Le dimensioni e le prestazioni richieste nel progetto Raron erano gigantesche. In media, la GSTB ha lavorato con 18–20 persone nel grande cantiere e ha dimostrato le proprie capacità nella perforazione con aste Kelly. Nelle ore di punta erano in azione sei perforatrici rotanti.

La realizzazione della palizzata trivellata intersecata serve a garantire la tenuta stagna dello scavo di fondazione e a proteggerlo dalle deformazioni e dalle vibrazioni. La trincea coperta è un sottoprogetto e una componente importante del completamento dell'autostrada A9 nell'Alto Vallese.

E

En el proyecto principal en Raron VS, la geología que contiene agua subterránea requirió un muro de pilotes perforado para la construcción del túnel a cielo abierto. Desde junio de 2018 hasta octubre de 2020, GSTB taladró 2980 pilotes de hormigón con un diámetro de 1,30 metros entre 20 y 45 metros de profundidad en el suelo.

Las grandes dimensiones y el rendimiento requerido en el proyecto Raron fueron enormes. En promedio, el GSTB estuvo activo con 18 a 20 personas en el gran sitio de construcción y demostró sus habilidades en la perforación Kelly. En las horas pico, había seis plataformas de perforación rotativas en el sitio.

El cierre del foso de construcción como muro de pilotes perforado superpuesto tiene como objetivo encerrar un foso de construcción estanco, libre de deformaciones y vibraciones. El corte cubierto es un subproyecto y una parte importante de la finalización de la autopista A9 en el Alto Valais.

P

No projeto de grande porte em Raron VS, o estudo de geologia constatou grande infiltração d'água, o que exigiu uma parede protetora de estacas perfuradas para a escavação do túnel. De junho de 2018 a outubro de 2020, a GSTB cravou 2980 estacas de cimento com um diâmetro de 1,30 metros entre 20 e 45 metros de profundidade no solo.

As grandes dimensões e o desempenho exigido no projeto Raron eram enormes. Em média, a GSTB participava com 18–20 pessoas no grande canteiro de obra e demonstrou as suas habilidades na perfuração Kelly. Nos horários de pico, seis sondas rotativas de perfuração atuavam no local.

O objetivo do fechamento do poço de construção como uma parede de estaca perfurada sobreposta é garantir um poço à prova d'água com baixa deformação e vibração. A incisão coberta é um subprojeto e um elemento importante da conclusão da autoestrada A9 no Alto Valais.



Ende Oktober 2020 wurde der letzte von 2980 Ortbetonpfählen gebohrt.



CUCO

«ICH LIEBE MEINE ARBEIT BEI DER GSTB»



José Iglesias Gomez «Cuco»: Kochen für Familie und Freunde bereitet ihm viel Freude.

Wie war deine erste Begegnung mit Christian Ghelma?

Das ist eine witzige Geschichte. Ende 1994 feierten wir in meiner Heimat La Guardia (Spanien) ein grosses Dorffest. Die Familie Ghelma war am Fest eingeladen, weil viele Männer aus La Guardia bei der Ghelma AG Baubetriebe in Meiringen arbeiten. Dort kam ich zum ersten Mal mit Christian in Kontakt. Wir haben zusammen gefeiert; über mehrere Tage.

Wie bist du in die Schweiz gekommen?

1997 holte mich Christian zur Firma Ghelma Baubetriebe. 2003 habe ich im Bereich Spritzbeton angefangen. Als sich Martha und Christian

dann im 2004 mit der Ghelma AG Spezialtiefbau selbstständig machten und von den Baubetrieben abspalteten, ging ich ohne zu zögern mit. Diesen Schritt musste ich keine Sekunde überlegen. Es war für mich klar, dass ich mitgehe.

Was bedeutet die GSTB für dich?

Die GSTB ist mein Leben. Ich möchte in dieser Firma pensioniert werden. Ich liebe meine Arbeit.

Was ist das Wichtigste an deinem Job?

Spas und Freude an der Arbeit sind das Wichtigste. So sind die Tage kurzweilig und abwechslungsreich. Ich mache alles gerne und schaue selten auf die Uhr. Heute ist es auf unseren

Baustellen einfacher geworden als früher, weil vieles maschinell ausgeführt wird. Zu Beginn führten wir als Spritzequipe fast alle Arbeitsschritte von Hand aus. Das war Schwerstarbeit. Bis auf die zwei Bohrmaschinen «Tamrock» hatten wir keinerlei Geräte und haben alles von Hand gemacht.

Bist du jeweils am Abend zu Hause oder übernachtet du auswärts?

Unter der Woche übernachteten wir oft auswärts, weil der Weg zu weit ist. Aber das macht nichts, Arbeit ist Arbeit.

Hattest du früher einen anderen Berufswunsch?

Ich bin in einem Fischerdorf aufgewachsen. In La Guardia arbeiten 90% der Leute als Fischer. So erstaunt es nicht, dass ich früher Fischer werden wollte. Ich habe versuchsweise drei Wochen auf einem Schiff verbracht, aber dann gemerkt, dass ich festen Boden unter den Füßen bevorzuge. Zuerst habe ich eine Berufslehre zum Sanitärinstallateur gemacht; später noch Zimmermann gelernt.

Welche Jahreszeit magst du am liebsten?

Jede Jahreszeit hat ihren Reiz. Mir gefallen alle vier Jahreszeiten.

Magst du den Winter in der Schweiz?

Im Winter ist es zwar kalt, aber dafür gibt es Schnee und Weihnachten. Das gefällt mir.

Was bedeutet für dich Familie?

Ich habe drei Kinder, die mir enorm viel bedeuten. Ich habe einen Sohn in Spanien sowie einen Sohn und eine Tochter in Meiringen.

Was machst du in deiner Freizeit?

Ich habe einen Garten und zwei «Chüngel» und Hühner. Da gibt es immer etwas zu tun. Zudem gehe ich gerne fischen, zeichne und schreibe. Ich liebe Musik und Grillieren mit Familie und Freunden.

Für welche Dinge in deinem Leben bist du am dankbarsten?

Für meine drei Kinder und die Familie, meinen Job bei Ghelma AG Spezialtiefbau, meine Gesundheit und für mein Temperament (lacht).

Fühlst du dich in Meiringen wohl?

Ja sehr, es ist alles gut. Meiringen ist meine zweite Heimat und mein Dorf geworden.

Wie oft fährst du nach Spanien?

Ich fahre meistens einmal pro Jahr nach La Guardia.

Was ist das Wichtigste im Leben?

Spass, gute Freunde und Familie ist das Wichtigste, um glücklich zu sein.

Gibt es etwas, dass du unbedingt noch erleben willst?

Mein grosser Traum ist es, ein Stück Land mit Pferden und Kühen zu kaufen, zum Beispiel in Amerika oder Australien. Zudem möchte ich mein Haus in Spanien fertig bauen. Später möchte ich noch viel von der Welt sehen und habe grosse Träume. Träume umsetzen kostet aber Geld. ■



Die Familie ist das Wichtigste: Cuco mit seiner Tochter, seinem Sohn und seiner Frau in ihrer Wohnung in Meiringen.

JOSÉ IGLESIAS GÓMEZ «CUCO»

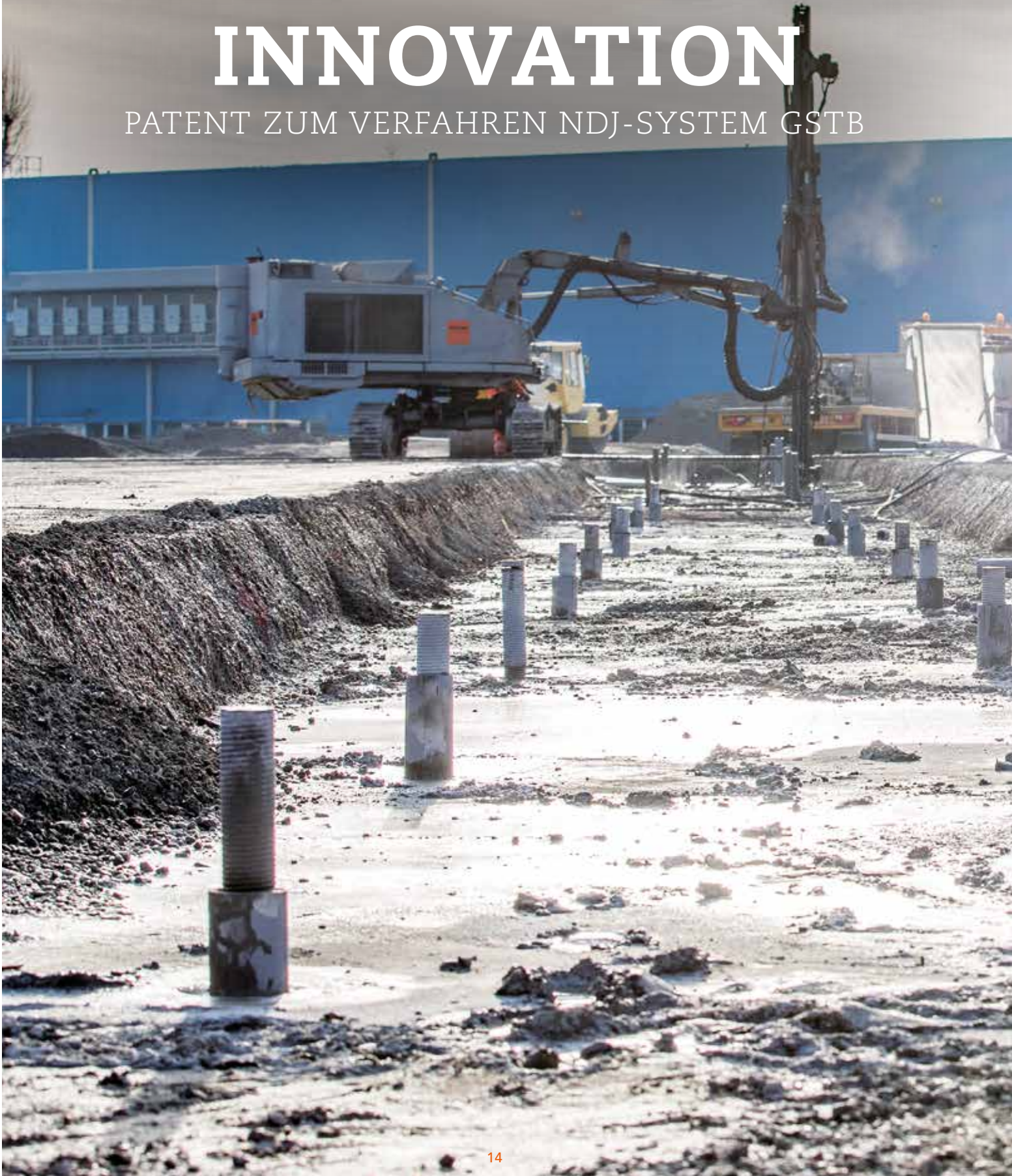
arbeitet seit 2005 bei der GSTB. Er war einer der allerersten Angestellten und ist seit der Gründung der Ghelma AG Spezialtiefbau mit dabei. Er arbeitet als Bohrmeister. Zuvor war er bei der Ghelma AG Baubetriebe als Maschinist tätig. Sein Heimatort ist La Guardia in Spanien.

GHELMA
SPEZIALTIEFBAU

GEOTEK
INGENIEURE

INNOVATION

PATENT ZUM VERFAHREN NDJ-SYSTEM GSTB





Für das NDJ-System wurde der GSTB im 2020 das Patent erteilt. Hier im Bild: Pfahlgründung in Ferrowohlen AG, Neubau Halle D3 + D4.

In der Schweiz ist die Ressource Bauland nicht unbeschränkt verfügbar. Neue Bauwerke werden vermehrt in Regionen erstellt, in denen die Böden für die Wasserversorgung wichtige Speicher darstellen. In Bezug auf den Grundwasserschutz gelten strenge Vorgaben.

Die Ghelma AG Spezialtiefbau (GSTB) ist die führende Anbieterin von Selbstbohrpfahlssystemen in der Schweiz und befasst sich seit 2009 mit der Entwicklung und Weiterentwicklung der Niederdruckjettingpfähle (NDJ)-System. Die hauseigene Forschungs- & Entwicklungsabteilung der GSTB befasst sich seit über zehn Jahren mit dem NDJ-System. Dabei wurden die Injektionsdüsen angepasst, um die Effizienz bei der Pfahlherstellung und die Reichweite des Injektionsguts zu verbessern.

Die Verfahren erhielten zahlreiche Preise und werden zudem in verschiedenen Forschungsarbeiten unterstützt. Zudem darf die Firma auf Referenzen wie die Innosuisse und den Berner Energiepreis verweisen. Die GSTB hat den NDJ-Pfahl nun Anfang 2020 patentieren lassen. Für das Gesamtsystem (Bohrkrone und Düsen) wurde der GSTB am 30. April 2020 von der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Patent «Verfahren zum Erstellen eines Tragpfahls in einem Baugrund, insbesondere eines Niederdruck-Jetting-Pfahls» erteilt. Das Patent wurde im öffentlichen Patentregister eingetragen.

Hanspeter Bodmer, Ingenieur bei der Partnerfirma Geotek AG hat den Prozess von Anfang an begleitet. Er gibt Auskunft: «Mit Stolz darf die GSTB sagen, dass das eigene NDJ-System sämtliche Vorgaben erfüllt und dadurch das Patent erlangt wur-

de. So konnte erneut bewiesen werden, dass Innovation aus dem Haslital der gesamten Schweiz zu gute kommt. Beurteilende Institutionen müssen immer wieder darauf sensibilisiert werden, dass durch das NDJ-System das vorhandene Grundwasser am besten geschützt wird. Durch die eigens entwickelte GSTB-Formel konnte bewiesen werden, dass die Verpresskörper so gross werden, wie im Voraus prognostiziert. Weiter wird durch das NDJ-System die Veränderung von Chemismus im Trinkwasser nicht beeinträchtigt und die Durchflusskapazität vom Grundwasser um nicht mehr als 10% überschritten. Das NDJ-System ist inzwischen salonfähig geworden in der Schweiz, durch die Patentierung konnten wir unseren Wissensvorsprung beweisen.»

Das hauseigene System der GSTB bringt vielerlei Vorteile mit sich. Hanspeter Bodmer erklärt: «Das NDJ-System ist umso besser, je schlechter der Baugrund ist. Mit kleinen Einbaugeräten können sehr hohe Einzellasten in den Baugrund abgetragen werden.» Der Niederdruckjettingpfahl wird – unter Drücken von bis zu 250 Bar – direkt mit Zementmörtel in den anstehenden Boden eingebohrt. Der drehend-injizierende Arbeitsvorgang erzeugt eine unregelmässige Oberfläche des Verpresskörpers. Durch die gute Verzahnung des Pfahlschaftes wird eine sehr hohe Mantelreibung aktiviert, über welche die Kräfte in den Boden abgeleitet werden. ■

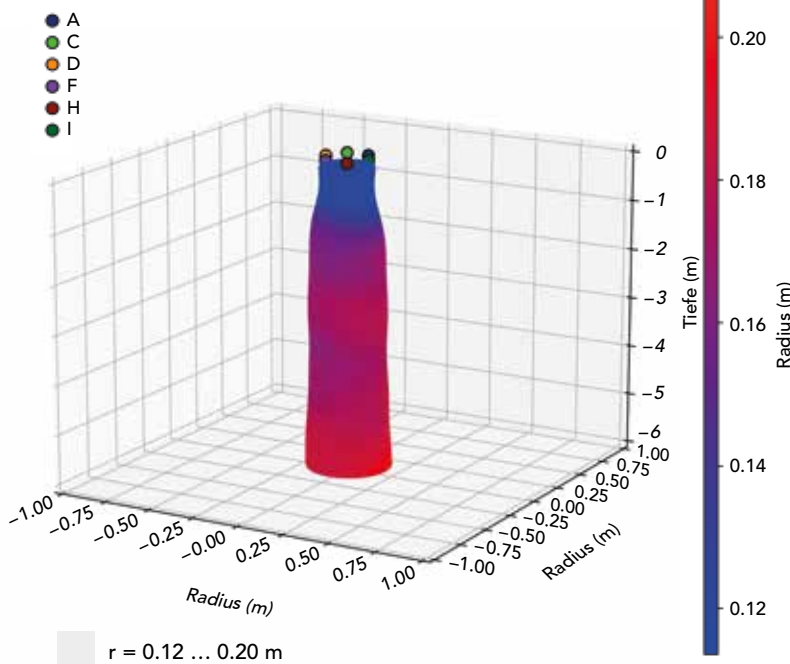
1

In Wohlen AG führte die GSTB für den Neubau von zwei Hallen für den Industriepark der Ferrowohlen AG Pfahlarbeiten aus. Die Pfähle waren 21 Meter lang.



1

Geometrie Prüfpfahl 1



Im Rahmen der Forschung und Entwicklung des NDJ-Pfahls wurde der Durchmesser des Verpresskörpers mittels faseroptischer Messtechnik überprüft. Der Radius des Pfahlschafts wurde anhand der Abbindewärme der Zementsuspension ermittelt. Hier dargestellt ist der Radius des Verpresskörpers über die Tiefe.

Injektionsgut Konglomerat Boden



Ein ausgegrabener NDJ-Pfahl. Dargestellt ist der Verpresskörper. Im Bereich um das Tragglied (18 cm) ist reiner Zementmörtel vorhanden. Mit zunehmendem Abstand zum Tragglied wird der Zementmörtel mit dem anstehenden Boden vermischt.



FRAUENPOWER

MARTHA GHELMA UND DANIELA WYSS IM FOKUS

Martha Ghelma hat 2005 gemeinsam mit ihrem Mann Christian Ghelma die Ghelma AG Spezialtiefbau gegründet. Daniela Wyss ist seit rund zehn Jahren im Team. Martha und Daniela führen die Abteilung Finanzen und Controlling und sind ein eingespieltes Duo.

Martha, wie hast du die Gründungszeit der GSTB vor rund 16 Jahren in Erinnerung?

Martha Ghelma: Es war eine sehr spezielle Zeit. Unsere beiden Kinder waren drei und neun Jahre alt und wir hatten gerade ein Haus gebaut. Gleichzeitig hatte mein Mann Christian den grossen Wunsch, sich selbstständig zu machen. Dies war enorm spannend, aber für uns als junge Familie natürlich auch eine Herausforderung und eine Ungewissheit.

Die GSTB startete im Jahr 2004 mit 20 Angestellten und zählt heute über 160 Mitarbeitende. Wem verdankt die Firma diesen Erfolg?

Martha Ghelma: Hauptsächlich Christian, der die gesamte Akquise sicherstellt und sich ein grosses Netzwerk aufgebaut hat. Zudem auch der hohen Qualität der Arbeit, die unsere Mitarbeitenden im Büro und auf den Baustellen ausführen.

Daniela, wie lange bist du bereits bei der GSTB?

Daniela Wyss: Im kommenden August darf ich mein 10-jähriges Jubiläum feiern. Zu Beginn habe ich im Sekretariat gearbeitet. Später habe ich bei den Kreditoren mitgeholfen und seit 2015 arbeite ich Vollzeit in der Finanzbuchhaltung.

Wie können wir uns euren Job vorstellen?

Martha Ghelma: Wir verwalten die Finanzen und nehmen alle Buchungen vor. Zudem machen wir die Zahlungen, erstellen die Mehrwertsteuer-

Abrechnung, die Abschlüsse, die Steuererklärungen und betreuen das Versicherungswesen.

Wie habt ihr eure Arbeiten untereinander aufgeteilt?

Martha Ghelma: Bei mir sind die Versicherungen angesiedelt und ich leite die Abteilung Finanzen. Ansonsten kümmern wir uns beide um alles, was anfällt. Wir wissen beide über alle Abläufe Bescheid. So können wir uns auch gegenseitig stellvertreten.

Wie sieht ein normaler Arbeitstag aus?

Daniela Wyss: Als erstes buche ich jeweils die Kreditoren, die mit der Post oder per Mail kommen. Weiter tragen wir die Debitoreneingänge ab. Dann ist es immer unterschiedlich, je nachdem, was gerade anfällt. Kein Tag gleicht dem anderen. Ein grosser Teil unserer Arbeit betrifft das Controlling.

Wie hat sich die Spezialtiefbau-Branche in den letzten Jahren verändert?

Martha Ghelma: Alles ist grösser geworden. Die Maschinen, die Projekte und die Bohrdurchmesser. Die GSTB ist mit dem Markt mitgezogen.

Was hat sich in den letzten Jahren bei der GSTB geändert?

Martha Ghelma: Die Digitalisierung vom Betrieb hat sich in allen Bereichen durchgesetzt.



Ein eingespieltes Team: Daniela Wyss (links) und Martha Ghelma (rechts) arbeiten seit rund zehn Jahren zusammen.



Daniela Wyss: Wir sind stark gewachsen. Somit kommen jährlich mehr Rechnungen zum Verarbeiten hinzu. Die anfallende Arbeit ist jedoch durch die Digitalisierung einfacher geworden. Heute haben wir alle Rechnungen an einem Ort digital abgelegt.

Wie hat sich die Abteilung Finanzen in diesen 15 Jahren entwickelt?

Martha Ghelma: Vieles hat sich eigentlich nicht geändert, ausser dass der Mehrwertsteuersatz erhöht wurde und wieder gesunken ist ...

Wie digital seid ihr im Bereich der Kreditoren unterwegs?

Daniela Wyss: Hier werden schon länger alle Arbeitsschritte digital ausgeführt. Die Rechnungen,

die per Post zu uns kommen, werden eingescannt und in Abacus dem Projekt oder der Kostenstelle zugewiesen. Im System ist ein Workflow hinterlegt. Die verantwortliche Person muss die Rechnung digital visieren und freigeben.

«ICH MÖCHTE UNBEDINGT EINMAL EINEN GROSSBOHRPFAHL SELBER BOHREN – DAS WÄR'S.»

MARTHA GHELMA

Erhaltet ihr noch viele Rechnungen per Post?

Daniela Wyss: Ja, das schon. Doch die Tendenz zeigt klar, dass immer wie mehr Rechnungen per E-Mail hereinkommen. Somit sparen auch die Lieferanten Kosten ein.

Wo hast du dein Handwerk gelernt?

Daniela Wyss: Vieles durch Erfahrungen bei der Arbeit. Zudem habe ich nach dem KV die Sachbearbeiterin Finanz- und Rechnungswesen sowie den Abschluss als Fachfrau in Finanz- und Rechnungswesen mit eidg. Fachausweis absolviert.

Was braucht es, um in eurer Rolle erfolgreich zu sein?

Daniela Wyss: Sehr exaktes Arbeiten und sich selber kontrollieren können. Wir merken es früher oder später selber, wenn etwas nicht stimmt und die Konti am Schluss nicht aufgehen.

Martha Ghelma: Diskretion ist sicher zentral. Des Weiteren braucht es eine hohe Fachkompetenz und ausgeprägte Flexibilität, insbesondere eine gute Teamfähigkeit und vorausschauendes Denken.

Was ist das Schönste an eurem Beruf?

Martha Ghelma: Wenn wir positives Feedback zu unserer Arbeit erhalten. Zudem haben wir viel Abwechslung in unserem Job und immer mit allen Mitarbeitenden zu tun.

Daniela Wyss: Wir entwickeln uns immer weiter. So kann man auch immer neue Sachen

ausprobieren und die Veränderung in der Firma mitgestalten.

Martha Ghelma: Spannend ist, dass wir mit der Entwicklung, die in der Firma stattfindet, mitziehen müssen. Das heisst, wir entwickeln uns laufend mit der IT, mit der Akquise und mit der Ausführung in deren Richtung. Eine grosse Veränderung hat sicher das neue Abacus gebracht.

Wie ist es, als Frau in der Männerwelt Bau zu arbeiten?

Daniela Wyss: Das gefällt uns sehr gut und ist immer spannend.

Martha Ghelma: Wir haben eine gute Durchmischung und ein tolles Team, das macht Spass.

Was sind die Ziele der GSTB in den nächsten Jahren?

Martha Ghelma: Dass wir uns stetig weiterentwickeln und unseren Familienbetrieb in eine gute Zukunft führen können.

Was denkt ihr, wie wird sich die Coronakrise auf den Spezialtiefbau auswirken?

Martha Ghelma: Im Bau spüren wir Krisen immer verzögert. Es wird sich zeigen, wie sich die Branche entwickeln wird.

«ICH SCHÄTZE UNSER GUTES VERHÄLTNIS UND DIE FAMILIÄRE ATMOSPHÄRE.»

DANIELA WYSS

Welche Fähigkeit schätzt du besonders an der anderen Person?

Daniela Wyss: Ich schätze unser gutes Verhältnis und die familiäre Atmosphäre bei der GSTB. Martha gibt mir oft positive Feedbacks zu meiner Arbeit. Das ist toll.

Martha Ghelma: Daniela arbeitet sehr exakt und hat eine grosse IT-Affinität. Sie ist sehr zuverlässig, verschwiegen und hat eine angenehme Art.

Und noch eine Frage zum Abschluss: Welchen Traum möchtet ihr in eurem Leben unbedingt noch in die Tat umsetzen?

Daniela Wyss: Es gibt ein paar Orte, die ich noch bereisen möchte, wie z.B. Hawaii oder Südamerika.

Martha Ghelma: Ich möchte unbedingt einmal einen Grossbohrpfahl selber bohren – das wär's. ■



GHELMA
SPEZIALTIEFBAU

GEOTEK
INGENIEURE

EXPRESS

ERWEITERUNG HOTEL BELVÉDÈRE IN SPIEZ





Jeden Tag «Vollgas» geben: Ohne die kollegiale Zusammenarbeit wäre die rasche Abwicklung des Projektes undenkbar gewesen.

Das bereits 112 Jahre alte Gebäude des Hotels Belvédère in Spiez wurde erweitert. Die Firma Geotek AG plante den Baugrubenabschluss und begleitete das Projekt während der Ausführung.

Die Baugrube wurde innerhalb von sechs Wochen von den Mitarbeitern der GSTB fertig gestellt.

Im Rahmen der Ausbauarbeiten beim Hotel Belvédère wurde der ältere, talseitig gelegene Teil des Hotels abgerissen und neu gebaut. Es entstand ein Erweiterungsbau mit neuen Zimmern, Seminarräumen und Einstellhallen. Zudem wurden die Küche, der Servicebereich und die Rezeption komplett erneuert und der Wellnessbereich ausgebaut. Die Bauherrschaft lag bei der Hauenstein Immobilien AG, die das Hotel seit 1979 besitzt und den Betrieb seither erfolgreich weiterentwickelt hat.

Die geologische Abklärung wie auch die Planung der Baugrube wurde durch die Geotek AG ausgeführt. Anhand zweier Sondierbohrungen hat diese die geologisch-geotechnischen Grund-

lagen erarbeitet, die geotechnischen Kennziffern bestimmt und wichtige bautechnische Empfehlungen abgegeben. Auf Basis dieser Angaben hat die Geotek das Bauprojekt für die Baugrubensicherung und die Foundation des Anbaues erstellt.

Infolge der komplexen Gegebenheiten erstellte die GSTB die Baugrubensicherung mit verschiedenen Systemen. In Bereichen, bei denen der Neubau mit dem alten Teil des Hotels verbunden wird, musste das bestehende Hotel unterfangen werden. Die Unterfangung mit dem eigenentwickelten System «Kombinierte Unterfangung (KOU®)» erstellte die GSTB. Dabei werden die vertikalen Kräfte aus dem Gebäude durch Pfähle abgetragen. Anker und Nägel nehmen den Horizontalschub und den Erddruck auf. Die Dübelwirkung der Pfähle führt zu einer höheren Sicherheit in den Bauzuständen und minimiert die Deformationen des Bestands.

Im Bereich der Schachenstrasse wurden die nachbarrechtlichen Ankerrechte verweigert. Aus diesem Grund wurden die Anker und Nägel verkürzt. Um dennoch eine stabile Baugrube erstellen zu können, wurde die Baugrubensicherung mit einer vorgespannten Nagelwand mit Mikropfählen (VNM®) ausgeführt. Das System VNM® kommt vorwiegend bei tiefen Baugruben zum Einsatz. Ideal ist das von der GSTB entwickelte System in Bereichen, wo die Zufahrt mit Grossbohrgeräten nicht möglich ist und trotzdem eine hohe Systemsteifigkeit gefordert ist. Die Dübelwirkung der Pfähle führt zu einer höheren Sicherheit in den Bauzuständen und verhindert eine Setzung der Spritzbetonwand. Die Pfähle erhöhen die Standfestigkeit des anstehenden Baugrundes stark. Die weiteren Baugrubenabschlüsse erstellte die GSTB mit konventionellen, temporären und permanenten Nagelwänden. Die Baugrubenüberwachung konnte mit den in den Sondierbohrungen verbauten Inklinometern sichergestellt werden.



Das Ziel: Zwischen Schliessung und Wiedereröffnung des Hotels musste möglichst wenig Zeit vergehen.

Im September 2019 startete die GSTB ihre Ausführungsarbeit beim Ausbauprojekt des Hotels



Alles musste schnell gehen: Innerhalb von nur sechs Wochen hat das Team der GSTB die Baugrubensicherung fertiggestellt.

Belvédère in Spiez. «Sechs Wochen nach Beginn der Ausführungsarbeiten waren wir bereits fertig mit unseren Arbeiten. Unsere Leute gaben Vollgas», erzählt der verantwortliche Bauführer Dani Zurbrügg begeistert und erklärt: «Wir hatten sportliche Terminvorgaben von Seiten Bauherr. Es ging darum, das Projekt rasch umzusetzen, damit zwischen Schliessung und Wiedereröffnung des Hotels möglichst wenig Zeit verging».

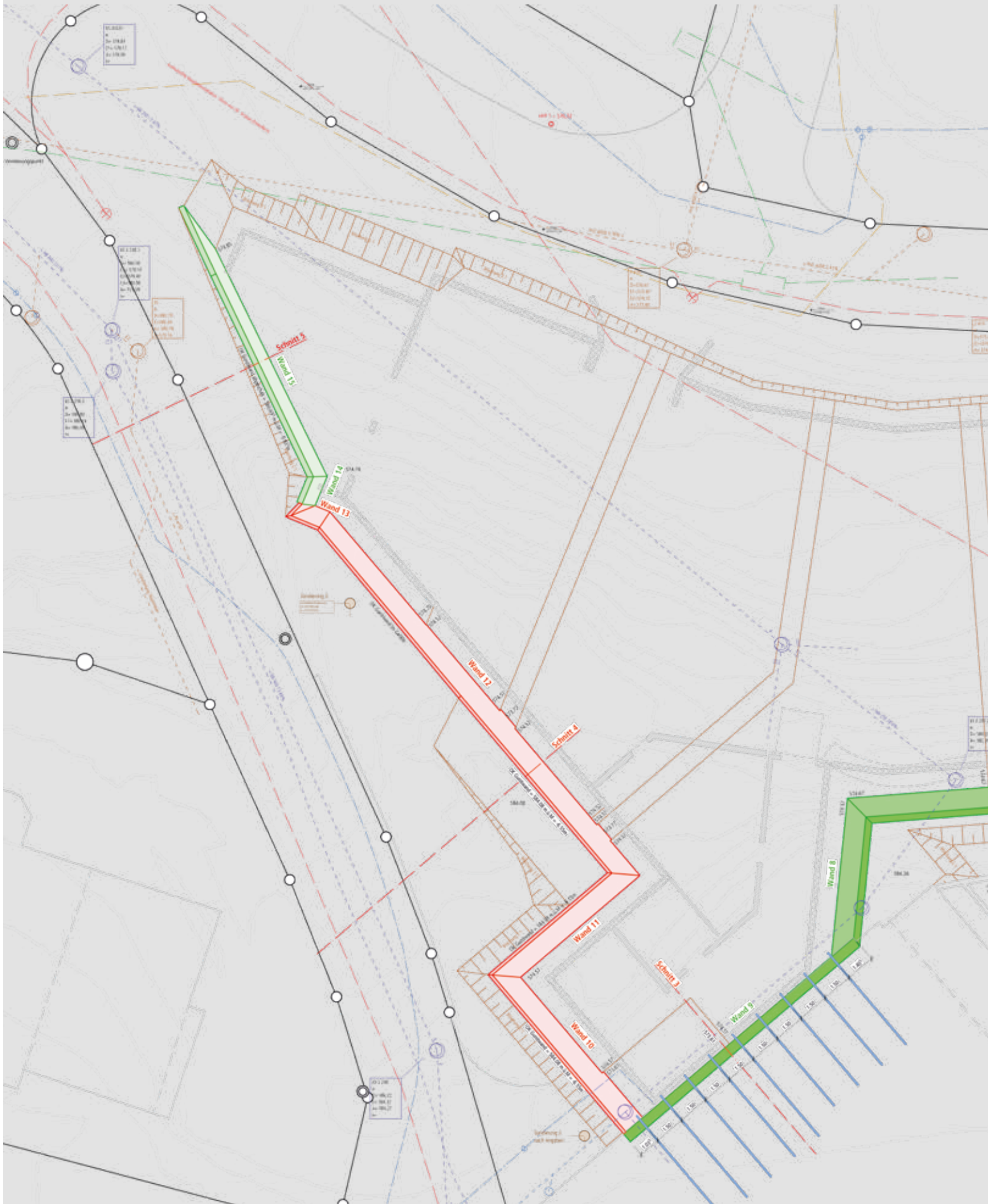
UM SO KURZFRISTIGE ARBEITEN SAUBER AUSZUFÜHREN, MUSS ALLES ZUSAMMENPASSEN.

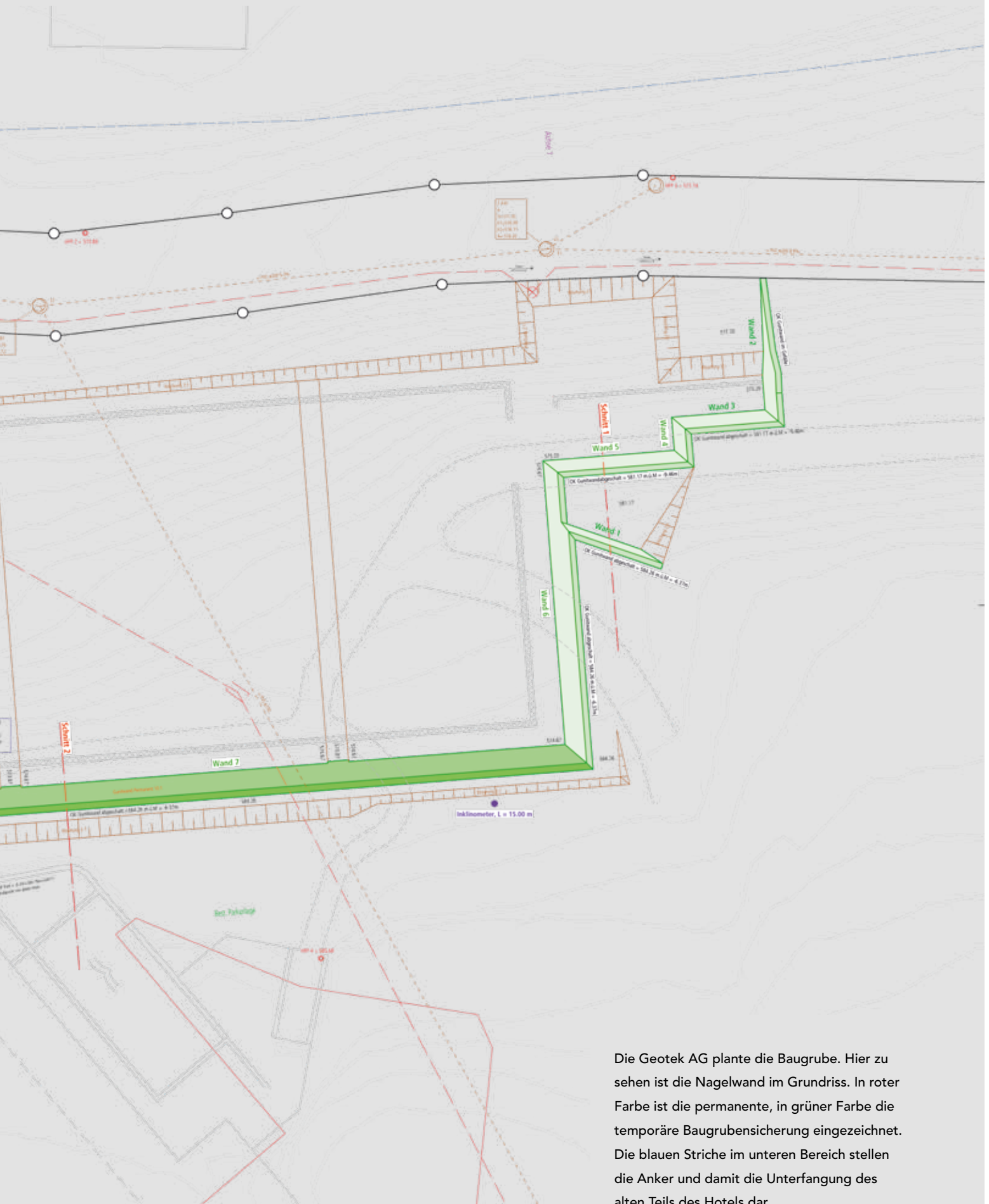
Vier Personen vor Ort sorgten dafür, die eng gesetzten Termine einzuhalten. Dani Zurbrügg blickt zurück: «Eine unglaubliche Leistung! Wenn Arbeiten innerhalb so kurzer Zeit sauber auszuführen sind, muss einfach alles zusammenpassen. Hier hat alles zusammengespield, sonst ist so eine Leistung gar nicht realisierbar. Dank der hervorragenden Geologie, dem ausserordentlich guten Wetter und fachkundigen Vorarbeitern und Spezialisten haben wir das Projekt erfolgreich gemeistert».

Auch die Zusammenarbeit mit dem Baumeister Frutiger AG und Vigier Beton, der für den Aushub zuständig war, verlief gemäss Info von Dani Zurbrügg «einwandfrei».

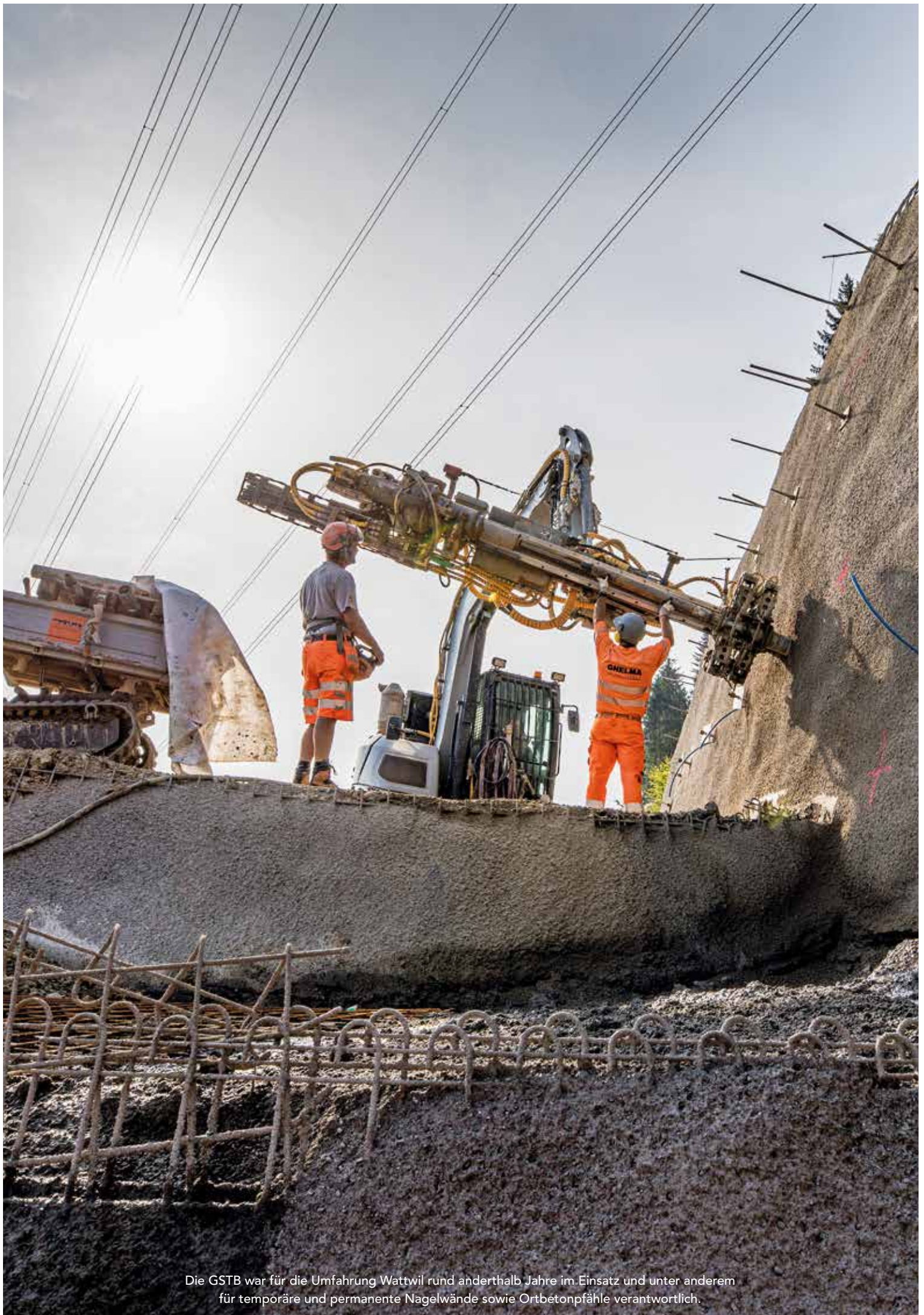
Auf Nachfrage bei Julian Felder, Geschäftsführer der Geotek AG, heisst es: «Das Projekt wurde enorm schnell umgesetzt. Die kurzen Kommunikationswege erlaubten es, die Aushubetappen den vorhandenen Bedingungen anzupassen. Mithilfe der Baugrubenüberwachung, die neben der geodätischen Überwachung auch Inklinometermessungen umfasste, war das Risiko jederzeit einschätzbar».

Anfang Juli 2020 wurde das traditionsreiche Strandhotel bereits wiedereröffnet. Der Gesamtbau soll im Frühsommer 2021 fertiggestellt werden und damit der Betrieb des Hotels Belvédère eine langfristige, betriebswirtschaftlich sinnvolle Betriebsgrösse erhalten. Dabei wird auch das Ziel verfolgt, einen nachhaltigen Hotel- und Restaurantbetrieb zu führen und weiterhin ein sicherer Arbeitgeber in Spiez zu sein. ■





Die Geotek AG plante die Baugrube. Hier zu sehen ist die Nagelwand im Grundriss. In roter Farbe ist die permanente, in grüner Farbe die temporäre Baugrubensicherung eingezeichnet. Die blauen Striche im unteren Bereich stellen die Anker und damit die Unterfangung des alten Teils des Hotels dar.



Die GSTB war für die Umfahrung Wattwil rund anderthalb Jahre im Einsatz und unter anderem für temporäre und permanente Nagelwände sowie Ortbetonpfähle verantwortlich.



SPEKTAKULÄR

GROSSBAUSTELLE IM TOGGENBURG

Die GSTB hat bei der «Umfahrung Wattwil 2. Etappe» bei 37 Teilobjekten auf einer Länge von 2,5 km temporäre und permanente Sicherungs- und Pfählungsarbeiten ausgeführt. Die Dimension und Länge des Bauprojektes waren gewaltig. Ausserdem war es einzigartig in der Schweiz, dass bei einem Grossprojekt so viele permanente Litzanker eingesetzt wurden. Die unterschiedlichen Untergrundverhältnisse stellten die Spezialisten der GSTB vor spannende Herausforderungen.

Eine neue Umfahrungsstrasse soll die Ortschaft Wattwil im Toggenburg vom Durchgangsverkehr befreien. Die Linienbaustelle «Umfahrung Wattwil 2. Etappe» zwischen Wattwil und Ebnat-Kappel verteilte sich über eine Länge von rund drei Kilometern. Die Baustelle war spektakulär und eine der grössten, auf welcher die GSTB je mitgearbeitet hat. Ausserdem realisierte die GSTB das erste Grossprojekt in der Ostschweiz.

Die GSTB arbeitete von Oktober 2018 bis November 2020 in Wattwil und war für temporäre und permanente Nagelwände sowie Ortbetonpfähle verantwortlich. Das Ziel war klar: «Wir mussten so schnell wie möglich eine permanente Hangsicherung für die neue Strasse erstellen», erklärt Hansjörg von Bergen, verantwortlicher Bauführer bei der GSTB. Er erinnert sich: «Es war ein Kaltstart, ohne jegliche Vorlaufzeit. Für die Arbeitsvorbereitung blieb nur wenig Zeit. Die Materialbestellungen mussten im Eiltempo abgewickelt werden. Die ersten Monate waren ziemlich anspruchsvoll und brachten einen grossen administrativen Aufwand mit sich. Die Bauleitung verlangte viele Nachweise und ein Abnahmeprotokoll von jeder Spritzbeton- etappe. Zudem musste sich die enge Zusammenarbeit zwischen der GSTB und Auftraggeber Toneatti zuerst einpendeln».

Zum Start gab es auf der Baustelle durch das Bohrverfahren relativ viel Bohrstaub. Die Bauleitung bevorzugte eine Trockenbohrung, was aber per se viel Staub generiert. Hierzu konnte der Werkhof der GSTB mit einer Eigenentwicklung unterstützen. In der Abteilung Forschung und Entwicklung wurde ein Sprührohr mit Magneten entwickelt. Diese pragmatische Lösung begeisterte die Bauleitung. Matthias Reber, Leiter Forschung und Entwicklung, erklärt: «Ich habe die Luftströmung in einem Spritzbeton-Injektor untersucht. Dabei ging es darum, der Luftströmung ein Design zu geben, respektive die Strömung zu optimieren. Hierzu wurden zwei Prototypen gebaut».

Zu Spitzenzeiten war die GSTB mit 22 Mann vor Ort, durchschnittlich über die ganze Zeit mit rund zwölf Personen. Polier Philipp Tschan war ab April 2019 mit dabei. Er erzählt: «In Wattwil war immer etwas los. Es war stets viel Bewegung und Dynamik auf der Baustelle. Speziell war, dass immer zwei bis vier Gruppen parallel an unterschiedlichen Objekten der Grossbaustelle arbeiteten». Dazwischen mussten die Gruppen immer wieder an einen anderen Abschnitt umziehen. Das gab viel Arbeit. Philipp verrät: «Mit den Umstellungen der Gruppen war es relativ aufwendig. Sobald sich die Arbeiter an einem Ort installiert hatten, mussten



- 1 Mit einem Spritzmanipulator wurde Spritzbeton appliziert.
- 2 Bauführer Hansjörg von Bergen (links) und Polier Philipp Tschan (rechts) hatten alle Hände voll zu tun.
- 3 Bohrarbeiten an der Nagelwand: Rodrigues Pereira Hélder im Einsatz.
- 4 Beeindruckende Arbeit: Die permanente Hangsicherung für die neue Umfahrungsstrasse.

sie fast schon wieder umziehen. Alle zwei Wochen wurden die Container erneut gezügelt. Die Maschinen mussten immer wieder neu installiert werden». Dies verschaffte der GSTB jedoch den Vorteil, extrem flexibel zu sein und liess keine Standzeiten der Maschinen entstehen. So konnte der vorgegebene Zeitplan strikt eingehalten werden. Philipp als junger Polier konnte sich während der Zeit in Wattwil viel Wissen über Litzanker aneignen. «Nach so vielen In- und Deinstallationen sind die Arbeitsschritte fest in meinem Kopf verankert», ergänzt er.

Die Hanglage bei der Baustelle in Wattwil stellte sich als sehr interessant heraus. «Eine Strasse in diesen steilen Hang zu bauen; dies konnte man sich beim Start nicht wirklich vorstellen», so Hansjörg von Bergen. «Teilweise sind wir jetzt bis 14 Ankerlagen tiefer als zu Beginn. Die Verbauhöhe der grössten permanenten Einschnitt-Sicherung betrug rund 25 Meter». Die Geologie war anspruchsvoll, da der Boden zerklüftet war. Die neue Umfahrungsstrasse tangiert zudem eine Vielzahl von bestehenden Flurwegen und Wasserläufen. Die Baustelle lag teilweise in der Grundwasserschutzzone. Dies bedeutete, dass ausgesprochen sorgfältig gearbeitet werden musste. «Es gab regelmässig Kontrollen und wir mussten unsere Leute schulen, sehr sauber und ordentlich zu arbeiten, ohne dabei an Effizienz einzubüssen». Polier Philipp Tschan ergänzt: «Die Fischereiaufsicht hat

regelmässig pH-Werte abgenommen und kontrolliert, ob das Waschwasser oder Zement in der Wanne aufgefangen wurden».

Was war das Wichtigste für den Projekterfolg? Philipp blickt zurück: «Zentral war eine exakte Planung. Man musste immer einen Schritt voraus sein. Zudem war es essenziell, jeden Arbeitsschritt sauber zu dokumentieren. Ein solches Grossprojekt schafft man nur, wenn alle an einem Strick ziehen. Wir hatten einen guten Teamspirit». Gemäss Feedback vom Auftraggeber ist dies der GSTB gut gelungen. «Der höchste Projektleiter vom Kanton St. Gallen hat gemäss seinen eigenen Aussagen noch nie so sauber ausgeführten Spritzbeton gesehen», erzählt Hansjörg von Bergen stolz. «Das macht Freude und spricht für unsere Mannschaft». Mit Auftraggeber Toneatti entwickelte sich eine gute und partnerschaftliche Zusammenarbeit. Philipp Tschan rühmt die gleichen Vorstellungen der Partner: «Man hat an einem Strang gezogen. Beide wollten «Vollgas» geben. Dies hat man auf beiden Seiten gespürt».

Mitte 2021 wird die GSTB nochmals in Wattwil vor Ort sein und eine temporäre Nagelwand erstellen. Die geplante Gesamtbauzeit der Umfahrung beträgt voraussichtlich vier Jahre. Geht alles reibungslos von statten, werden im Herbst 2021 die Rohbauarbeiten abgeschlossen und die neue Umfahrung schliesslich im Jahr 2022 eröffnet. ■





Auch der Werkhof der GSTB leistete grosse Unterstützung: Mit einer Eigenentwicklung begeisterte die Abteilung Forschung und Entwicklung die Bauleitung in Wattwil.

I

Nel progetto «Circonvallazione 2^a tappa» a Wattwil, la GSTB ha realizzato pareti chiodate temporanee e permanenti e pali di calcestruzzo gettato in opera per 37 oggetti parziali. Obiettivo del cantiere: realizzare una nuova tangenziale che liberi Wattwil dal traffico. Le dimensioni e la lunghezza del progetto di costruzione erano gigantesche. Il cantiere di linea tra Wattwil e Ebnat-Kappel si estendeva su una lunghezza di circa tre chilometri. La pendenza complicava le cose. All'inizio dei lavori nessuno poteva immaginarsi realmente di costruire una strada in simili condizioni di pendenza.

La GSTB ha lavorato a Wattwil da ottobre 2018 a novembre 2020 ed era sul posto con 22 uomini nelle ore di punta; in media erano presenti circa dodici persone durante l'intero periodo. C'erano sempre molto movimento e dinamica in cantiere. Una caratteristica peculiare era che da due a quattro gruppi lavoravano sempre in parallelo su oggetti diversi nel grande cantiere. Nel frattempo, i gruppi dovevano spostarsi sempre in una sezione diversa.

E

En el proyecto de la segunda etapa de la carretera de circunvalación en Wattwil, GSTB construyó muros anclados temporales y permanentes y postes de hormigón in situ para 37 subobjetos. El objetivo del sitio de construcción: un nuevo desvío debería liberar a Wattwil del tráfico. El tamaño y la duración del proyecto de construcción fueron enormes. La obra de construcción de la línea entre Wattwil y Ebnat-Kappel se extendía a lo largo de unos tres kilómetros. La pendiente fue importante, tanto que no era posible imaginarse la construcción de un camino en un sitio tan empinado.

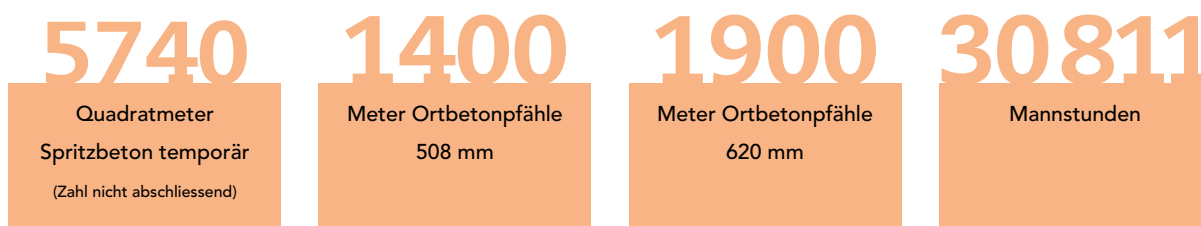
GSTB trabajó en Wattwil desde octubre de 2018 hasta noviembre de 2020 y estuvo en el sitio con 22 hombres durante las horas pico, un promedio de alrededor de doce personas durante todo el período. Siempre hubo mucho movimiento y dinamismo en el proyecto. La peculiaridad era que de dos a cuatro grupos siempre trabajaban en paralelo en diferentes sectores de la gran obra de construcción. Mientras tanto, los grupos siempre tenían que trasladarse a una sección diferente.

P

No projeto «desvio 2^a fase» em Wattwil, a GSTB implementou em 37 subobjetos paredes com pregos temporárias e permanentes, assim como estacas de concreto. O objetivo da obra: uma nova estrada de contorno para diminuir o tráfego em Wattwil. As dimensões e a extensão do projeto de construção eram enormes.

A linha das obras entre Wattwil e Ebnat-Kappel se estendia por cerca de três quilômetros. A inclinação era especial. Construir uma estrada nesta encosta íngreme; realmente não poderíamos imaginar isso no início.

A GSTB trabalhou em Wattwil de outubro de 2018 a novembro de 2020 e participava nos horários de pico com 22 homens, uma média de cerca de 12 pessoas durante todo o período. Sempre houve muito movimento e dinamismo na obra. O que era especial era que dois a quatro grupos estavam sempre trabalhando em paralelo em objetos diferentes na grande obra. Durante este tempo, os grupos se deslocavam frequentemente entre os pontos da obra.



GEOTEK
INGENIEUREGHELMA
SPEZIALTIEFBAU

SICHERHEIT

OHNE KOMPROMISSE

Die passende Arbeitskleidung hat eine grosse Bedeutung bei der GSTB. Ein einheitlicher Auftritt nach aussen ist zentral. Jeder Mitarbeitende ist verpflichtet, seine persönliche Schutzausrüstung (PSA) beim Betreten der Baustelle zu tragen. «Das Corporate Design wird bei uns gross geschrieben», erklärt CEO und Inhaber Christian Ghelma. Kleider für die Baustellen-Mitarbeiter werden immer mit dem GSTB-Logo versehen. Was gehört eigentlich alles zum Bekleidungsassortiment des Baustellenpersonals? Joel Jaun, Polier in Ausbildung, hat unserem Fotografen David Birri gezeigt, welche «PSA-Kleider» er besitzt. Das Foto ist in einem Poliercontainer entstanden.





Ein Job, der Spass macht und viel abverlangt: Joel Jaun zeigt seine persönliche Schutzausrüstung.

Das Risiko von Unfällen lässt sich durch geeignete Massnahmen und sichere Arbeitsabläufe minimieren. Bei der Ghelma AG Spezialtiefbau (GSTB) wurden in Anlehnung an die Vorgaben der SUVA zwölf lebenswichtige Regeln definiert. Dadurch kann ein Grossteil aller schweren Unfälle auf den Baustellen verhindert werden.

Bei den Regeln handelt es sich nicht um komplizierte Konzepte, sondern die Mitarbeitenden der GSTB brauchen konkrete Massnahmen und Anweisungen. So wird die Umsetzung der Prävention im Betrieb möglich gemacht. Das Ziel ist es, die bestehende Kultur der Prävention zu stärken und Unfälle zu vermeiden. ■



MENK VON BERGEN
SICHERHEITSBEAUFTRAGTER

«In meiner Funktion ist das Verhindern von Unfällen das oberste Ziel. Vielfach geht einem Unfall, oder «Fast»-Unfall, eine Situation voraus, die leicht umgangen werden kann. Durch die Planung der Arbeit, sprich eine überlegte Installation und Ausführung der Arbeiten, können viele unnötige Situationen vermieden werden. Durch Gespräche und Sensibilisierung versuche ich, dass die Mitarbeiter die Arbeitssicherheit leben und sich und die Arbeitskollegen schützen. Deshalb sehe ich es als meine Aufgabe, Kollegen beim Arbeiten mit dem nötigen Respekt zu begegnen, sowie die einfachen Sicherheitsvorkehrungen zu vermitteln. Ich bin überzeugt, dass dies hilft, Unfälle zu verhindern.»



SIMON VON WEISSENFLUH
LERNENDER GRUNDBAU

«Arbeitssicherheit ist das Wichtigste überhaupt. Wir haben täglich damit zu tun. Dadurch, dass wir einen verantwortlichen Sicherheitschef haben und vermehrt auf die Sicherheit geschaut wird, sind wir auf einem sehr guten Standard. Für mich ist die persönliche Schutzausrüstung zentral, angefangen beim neuen Helm mit Schutzbrille. Augen hat jeder nur ein Mal. Absturzstellen müssen oft gesichert werden. Wir haben auch regelmässig Kontrollen der SUVA. Der Gruppenführer oder Polier schaut darauf, dass wir die Regeln einhalten. Grundsätzlich liegt es aber in der Verantwortung von allen, dass Vorgaben eingehalten werden. Es geht schliesslich auch um unsere Sicherheit. So muss ich auch als Lernender ein Auge darauf haben, dass dies überall passt. Wir behandeln auch im Überbetrieblichen Kurs (ÜK) Themen wie die Arbeitssicherheit und werden intensiv in diesen Themen geschult.»



ROMANO SCHÄR
POLIER

«Ich arbeite seit fast drei Jahren unfallfrei bei der GSTB. Bei der Arbeit als Polier ist es enorm wichtig, Gefahren und Risiken richtig einzuschätzen. Meine Berufserfahrung ist für mich und meine Arbeitskollegen lebensrettend. Als Polier bin ich verpflichtet, die geltenden Vorschriften durchzusetzen. Wenn Hindernisse im Weg stehen oder ich Gefahren sehe, sage ich «STOPP» und informiere den verantwortlichen Bauführer.»

DIE ZWÖLF LEBENSWICHTIGEN REGELN DER GSTB

1. Wir planen den Arbeitseinsatz sorgfältig und versorgen die Baustelle mit den nötigen Unterlagen.
2. Wir sorgen für sichere Zugänge zum Arbeitsplatz.
3. Wir bedienen nur einwandfreie Maschinen vorschriftsgemäss.
4. Wir transportieren Lasten mit kontrollierten Anschlagmitteln an definierten Anschlagpunkten.
5. Wir tragen die persönliche Schutzausrüstung und halten uns dabei an das GSTB-Personalreglement.
6. Wir vermeiden Stolper- und Sturzunfälle, indem wir sauber installieren und Stolper- und Sturzfallen entfernen.
7. Wir sichern uns vor den Gefahren des Verkehrs mit vorschriftsgemässer Signalisation und Absperrung.
8. Wir halten immer Blickkontakt mit dem Maschinenführer.
9. Wir sichern die Baugrube ab einer Höhe von 2 Metern gegen Absturz.
10. Wir steigen mit grosser Vorsicht ab einer Maschine und springen nie von Maschinen.
11. Wir halten die Ordnung auf der Baustelle immer aufrecht.
12. Wir erledigen den Parkdienst, die Wartung und Kontrolle der Maschinen und Kleingeräte regelmässig und vorschriftsgemäss.

GHELMA
SPEZIALTIEFBAU

DOPPELSCHICHTEN

FUNDAMENT FÜR DEN BAHNHOF AARAU





Der laufende Bahnverkehr wurde in der Nacht eingestellt, um die Schutzgerüstmontage durchführen zu können.

Der Bahnhof Aarau wird umgebaut. Bis 2024 entsteht ein moderner Gebäudekomplex. Nebst dem Ausbau des AVA-Bahnhofsgebäudes ist ein siebenstöckiges Gebäude mit 4100 Quadratmeter Büroflächen, Läden und 64 Wohnungen geplant. Der Bau gestaltet sich als äusserst anspruchsvoll für alle Involvierten.

Die Rahmenbedingungen waren schon nur aufgrund der engen Platzverhältnisse herausfordernd. Die Baugrube befindet sich inmitten von Geleisen zwischen den beiden Bahnhöfen «SBB» und «AVA».



Enge Platzverhältnisse: Die Baustelle liegt zwischen Geleisen mitten am Bahnhof Aarau.

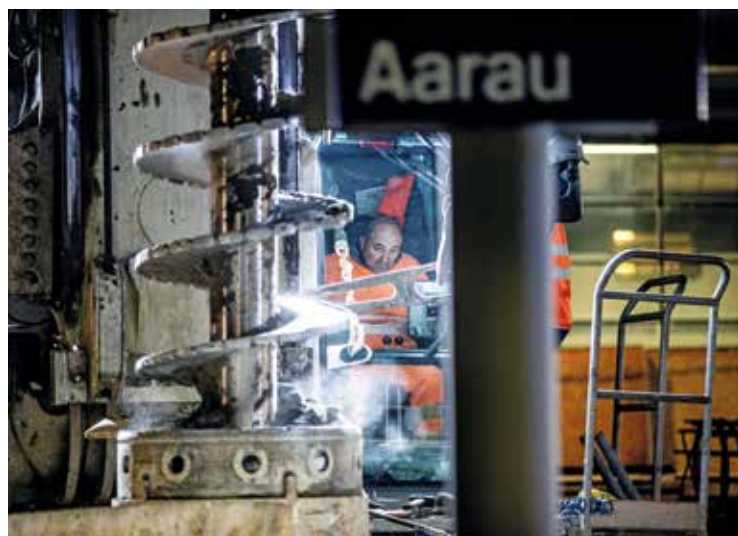
Der Bahnhof Aarau der Aargau Verkehr AG (AVA) wird für die Zukunft gerüstet. Bereits seit den 90er-Jahren wird das ganze Bahnhofareal neu geplant. Der letzte Schritt stellt nun der Neubau der Südseite dar, der von der Gross Generalunternehmung AG realisiert wird. Diese vertritt die Bauherren Metro Liegenschaften AG und Aargau Verkehr AG (AVA, ehemals WSB). Die GSTB agiert im Projekt als Subunternehmer der Aarvia Gruppe. Die Aarvia Bau AG ist Hauptunternehmer und führt die Aushubarbeiten und den Magerbetoneinbau aus. Die GSTB konnte sich bereits früh im Projekt mit ihrem grossen Know-How einbringen, insbesondere in Bezug auf die Machbarkeit der AVA-bahnseitigen Bohrpfahlwand.

NEBST DER EFFIZIENTEN ARBEITSWEISE HABEN DAS SCHÖNE WETTER UND DER GUTE BAUGRUND MASSGEBLICH ZUM EINHALTEN DER TERMINE BEIGETRAGEN.

Die Realisierung der Untergeschosse im Bauprojekt gestaltet sich als äusserst anspruchsvoll. Die GSTB hatte den Auftrag, eine Pfahlwand von über 4000 Bohrmeter zu erstellen und ein Schutzgerüst zu planen und zu montieren. Auf der Oberfläche der Baustelle herrschten sehr enge Platzverhältnisse. «Es gab praktisch keinen Arbeitsraum und nur eine minimale Fläche für die Baustelleninstallationen», so Fabian Mentzner, Bauführer der GSTB. Die Installation der Mannschafts- und Bürocontainer fand zudem über einem Serverraum statt. Die Baugrube befand sich inmitten von Geleisen; auf der ei-

nen Seite Geleise des Bahnhofs Aarau AVA und auf der anderen Seite diejenigen des SBB-Bahnhofs. Die Personenunterführung läuft mitten durch die Baustelle. Fabian Mentzner erzählt: «Wir erstellten die Bohrpfahlwand im laufenden Bahnbetrieb, wobei sich manch ein Passant über die imposanten Bohrröhre und unsere Grossbohrgeräte gewundert hat. Hierbei mussten relativ viele notwendige Sicherheitsvorkehrungen eingehalten werden».

Das selbst entwickelte modulare Schutzgerüst steht auf auskragenden Konsolen, welche den verfügbaren Arbeitsbereich der Baustelle an das Lichtraumprofil der AVA maximiert. Fabian Mentzner erzählt: «Sämtliche Grossbohrpfähle an der Bahnanlage AVA sowie auch die Montage unseres Schutzgerüsts mussten in der Nacht erstellt werden». Dies vor allem, weil der Fahrplan der AVA auch während dem Bau eingehalten werden musste. Beim Schutzgerüst wurde von der Forschung & Entwicklungs-Abteilung der GSTB vorgängig ein CAD-modelliertes System erstellt und möglichst genau auf die örtlichen Verhältnisse visualisiert. Das Schutzgerüst der GSTB kann modular zusammengestellt und mehrmalig wiederverwendet werden. Weiter bietet es viele Möglichkeiten der Indi-



Hohe Konzentration: Die GSTB erstellte die Bohrpfahlwand im laufenden Bahnbetrieb.

vidualisierung. Optional kann das Gerüst auch als Lärmschutz oder als Werbefläche modifiziert werden. Beim Projekt Aarau wurde dieses zum Schutz des Bahnbetriebs eingesetzt.

SÄMTLICHE GROSSBOHRPFÄHLE AN DER BAHNANLAGE AVA SOWIE DIE MONTAGE UNSERES SCHUTZGERÜSTES MUSSTEN IN DER NACHT ERSTELLT WERDEN.

Ab Ende Juni 2020 bis Ende Oktober 2020 bohrte die GSTB während den Nachtschichten rund 440 Pfähle bis zwölf Meter in den Baugrund. Die Belegschaft der GSTB war während dieser Zeit doppelschichtig im Einsatz. Fabian Mentzner erläutert: «Direkt unterhalb vom Bahnhof Aarau, also unterhalb unserer Baugrube, befindet sich ein beeindruckendes Kulturgut: Die rund 200 Jahre alten Meyersche Stollen. Dieses technische Bauwerk stellt ein unterirdisches vorindustrielles Wassersammel-Stollensystem dar. Die Meyerschen Stollen sind ein faszinierendes Baudenkmal, das in seiner Verwendung und Bauweise einzigartig ist. So erstaunt es nicht, dass diese beim Bau geschützt werden mussten und ein grosses Mass an Sorgfalt in der Planung und Ausführung erforderlich war». Björn Hofer, Leiter Technische Administration, war ebenfalls stark im Projekt involviert. Er erklärt: «Mitten in der Baugrube befindet sich der



Bei bahnahem Bauen kommen oft Schutzgerüste zum Einsatz.





Doppelschichten: Während zehn Wochen war die GSTB Tag und Nacht in Aarau im Einsatz.



Die Lärmemissionen mussten auf ein Minimum reduziert werden.

in Betrieb stehende Serverraum. Hier war oberste Vorsicht geboten, wenn wir mit den Grossbohrgeräten in unmittelbarer Nähe eines so sensiblen Raumes arbeiten, von dem aus Steuerungen von Bahninfrastruktur und öffentlichen Einrichtungen vorgenommen werden. Dank der eingesetzten Geräteklasse konnten die Erschütterungsgrenzwerte stets eingehalten werden.»

ZENTRAL WAR EINE MÖGLICHST GERINGE LÄRMBELASTUNG.

Die Baustelle lief während drei Monaten rund 80 Stunden pro Woche. Zu Beginn war die GSTB mit dem Bohrgerät Liebherr LB 16 im Einsatz. Dieses Bohrgerät musste überall dort eingesetzt werden, wo der Abstand der Bohrpfähle zu überirdischen und unterirdischen Hindernissen sehr gering war. Dies war im Bereich der Meyerschen Stollen, der Fahrleitungen und der bestehenden Personenunterführung der Fall.

Eine weitere zentrale Anforderung der Auftraggeber stellte eine möglichst geringe Lärmbelastung dar. So musste die GSTB ihre Arbeiten mit grösstmöglicher Rücksicht auf die Anwohner planen und ausführen.

Ist dies mit Grossbohrgeräten überhaupt machbar? Fabian Mentzner erzählt. «Das Kelly-Bohrverfahren mit dem Grossbohrgerät LB 16 ist schon relativ lärmintensiv». Die beiden Poliere Romano Schär und Antonio Marinho waren während der Bauzeit vor Ort und erzählen: «Das Bohrgerät verursacht durch das Ausdrehen des Aushubmaterials, sozusagen das Entleeren der Bohrschnecke, die grössten Lärmemissionen. Dies war für die Anwohner in der Nähe Bahnhof Aarau eine hohe Belastung.» Um die Lärmemissionen zu minimieren, wurden weitere Bohrpfähle mit der Bauer BG 45 ausgeführt, die mit dem verrohrten Endlosschneckenbohrverfahren ausgerüstet war. Das installierte DKS-Bohrverfahren ist deutlich leiser als das herkömmliche Kellybohrverfahren. Bei diesem Bohrverfahren entfällt das Ausschlagen des Bohrguts ab der Bohrschnecke. Nach rund drei Wochen im Einsatz wurde die DKS-Bohrausrüstung jedoch durch unbekannte Bohrhindernisse dermassen verbogen, dass das Bohrverfahren gezwungenermassen geändert werden musste. Da die Lärmschutzrichtlinien zwingend einzuhalten waren und die Bauleitung verpflichtet war, die Lärmemissionen auf ein Minimum zu reduzieren, wurde anschliessend nur noch in vier Nächten pro Woche, jedoch zusätzlich am Samstag bahnseitig gearbeitet.

Auch im 2021 ist die GSTB noch in Aarau tätig und wird sich mit den Rückverankerungen der Bohrpfahlwand sowie der Rühlwand beschäftigen. Geplant ist, Ende April mit der Baugrube West und Mitte Jahr mit der Baugrube Ost fertig zu sein. Fabian Mentzner ist weiterhin im Projekt mit dabei. Er schwärmt von der kompetenten Zusammenarbeit und dem unermüdlichen Einsatz der gesamten Belegschaft. «Ohne den tollen Zusammenhalt im Team und die reibungslose Zusammenarbeit mit unserem Werkhof hätten wir die eindrucksvolle Leistung nicht erbringen können», ergänzt Fabian. ■



An zentraler Lage entsteht in Aarau mit dem Bahnhof Aarau Süd ein moderner Gebäudekomplex.

I

La stazione ferroviaria di Aarau è in fase di ricostruzione e preparazione per il futuro. Entro il 2024 sorgerà un moderno complesso edilizio con il progetto «Stazione ferroviaria di Aarau Süd». Oltre all'ampliamento dell'edificio della stazione AVA, è previsto un edificio di sette piani con 4100 metri quadrati destinati a uffici, negozi e 64 appartamenti.

La GSTB ha ricevuto l'incarico di realizzare una palizzata di oltre 4000 metri di sondaggio e di progettare e montare un'armatura protettiva. Il cantiere è estremamente impegnativo per tutti i soggetti coinvolti. Le condizioni generali erano impegnative già solo a causa dello spazio limitato. Lo scavo di fondazione si trova al centro dei binari tra le due stazioni «FFS» e «AVA».

Nel terzo trimestre del 2020, la GSTB ha trivellato circa 440 pali fino a dodici metri nel terreno durante i turni notturni. Durante questo periodo, il personale ha lavorato in due turni. La GSTB sarà attiva ad Aarau anche nel 2021 e si occuperà dell'ancoraggio della palizzata e della paratia berlinese.

E

La estación de Aarau está siendo reconstruida y equipada para el futuro. En 2024 se construirá un moderno complejo de edificios con el proyecto de la «Estación de tren Aarau Süd». Además de la ampliación del edificio de la estación AVA, se prevé un edificio de siete plantas con 4100 metros cuadrados de oficinas, locales comerciales y 64 viviendas.

La GSTB tenía la orden de construir un muro de pilotes de más de 4000 metros y de planificar y montar un andamio de protección. El sitio de construcción es extremadamente exigente para todos los involucrados. Las condiciones generales fueron desafiantes debido al espacio limitado. El foso de excavación se encuentra en medio de las vías entre las dos estaciones de tren «SBB» y «AVA».

En el tercer trimestre de 2020, GSTB taladró alrededor de 440 pilotes hasta doce metros en el suelo en los turnos de noche. Durante este tiempo, la mano de obra trabajó en dos turnos. El GSTB seguirá activo en Aarau también en 2021 y se ocupará del anclaje del muro de pilotes perforados y del muro berlinés.

P

A estação ferroviária de Aarau está sendo reconstruída e equipada para o futuro. O projeto «Estação Aarau Sul» tem por fim oferecer até 2024 um moderno complexo imobiliário. Além da ampliação do prédio da estação «AVA», está prevista a construção de um prédio de sete andares com 4100 metros quadrados de escritórios, lojas e 64 apartamentos.

A GSTB foi mandatada de erguer uma parede protetora de estacas perfuradas com mais de 4000 metros e de planejar e montar os andaimes de proteção. A obra é um desafio extremo para todos os envolvidos. As condições gerais eram difíceis devido ao espaço limitado. O poço de escavação está localizado entre os trilhos das duas estações da «SBB» e «AVA».

No 3º trimestre de 2020, a GSTB perfurou cerca de 440 estacas até 12 metros no solo durante os turnos noturnos. Nesse período, os trabalhadores trabalhavam em dois turnos. A GSTB continuará ativa em Aarau em 2021 e tratará da ancoragem da parede de estaca perfurada e do muro berlinense.

GENIALES TOOL

VISUELLE PLANUNG DER BAUSTELLEN



Kein Tag gleicht dem anderen: Nik Blatter arbeitet seit rund fünf Jahren bei der GSTB und leitet die Disposition.

Wie schafft es eine Firma eigentlich, bei so vielen verschiedenen Baustellen den Überblick über alle Einsätze und Gerätschaften zu halten? Bis im Jahr 2019 wurde die Baustellenplanung bei der GSTB noch über die Projektmanagementsoftware «MS Project» erstellt. Der Plan wurde ausgedruckt, die Änderungen in physischer Form besprochen und anschliessend alles wieder digital eingepflegt. Schon lange bestand der Wunsch der Geschäftsführung und Disposition, ein modernes und digitales Tool für die Planung von Personal und Maschinen einzuführen. Ende 2019 wurde das «Visual Planning» eingeführt. Das neue Tool ist ein riesiger Mehrwert für die GSTB. Nik Blatter, Leiter Disposition, ist begeistert und gibt Auskunft.

Nik Blatter, wie können wir uns das neue Tool vorstellen?

Beim «Visual Planning» handelt es sich sozusagen um eine elektronische Planungstafel. Das alte System wurde komplett ersetzt. Beim neuen Programm war es wichtig, die Benennungen und Farben vom «MS Project»-Tool zu übernehmen. Diese Umstellung war relativ aufwendig, hat sich aber mehr als gelohnt.

Kannst du dir noch vorstellen, ohne «Visual Planning» zu arbeiten?

Nein, definitiv nicht. Bevor das Tool im Einsatz war, hatten wir viel mehr Verfehlungen, Fehlplanungen und Überschneidungen. Es mussten viele Listen manuell geführt werden. Heute haben wir einen sauberen Übergang zwischen den Stellen Akquise, Kalkulation, Bauführung und Disposition. Für unsere Planung der Baustellen können wir den Einsatz von Personal und Maschinen elektronisch koordinieren. Dadurch können Papierlisten ersetzt, Planungsfehler vermieden und unsere Produktivität verbessert werden. Wir haben viel mehr Struktur und Planungssicherheit als zuvor. Wenn sich bei einer Baustelle etwas ändert, wird sofort die Abhängigkeit von Personal und Maschinen der anderen Baustellen ersichtlich. Das heisst, ich kann sofort reagieren.

Auf wie vielen Baustellen ist die Ghelma AG Spezialtiefbau jeweils gleichzeitig im Einsatz?

Meist auf rund 45–50 Baustellen gleichzeitig.

Wie sieht die Baustellenplanung bei der GSTB aus?

Am Mittwoch rufe ich jeden einzelnen Bauführer an und frage, ob sich an der bestehenden Planung etwas geändert hat. Aufgrund von diesen Infos erarbeite ich einen Lösungsvorschlag, den ich dann an der Auslastungs-Sitzung am Mittwochnachmittag mit Christian Ghelma und Luk Spori bespreche. Am Donnerstag findet jeweils die Bauführer-Sitzung statt.



Saubere Planung: Disponent Nik Blatter sieht nur Vorteile im neuen Tool «Visual Planning».

Wo siehst du weitere Pluspunkte von «Visual Planning»?

Wir verschmelzen in «Visual Planning» Daten aus den Bereichen Buchhaltung, Kalkulation, Werkhof, Disposition, Inventar und Personal in einem Programm. So haben wir die Auslastung enorm gut im Griff. Die Personalplanung kann so viel besser im Voraus gemacht werden. Das Tool hilft auch bei Entscheidungen, ob kurzfristig Baustellen angenommen werden können. Es gibt viel weniger Überraschungen und Knappheiten sind sofort sichtbar. Es erleichtert Meetings, spart Zeit, Aufwand und Druckkosten.

Was machst du mit der gewonnenen Zeit?

Mehr telefonieren... (Zusatzinfo: Nik hat pro Tag 80 bis 100 Telefonanrufe). Nein im Ernst, ich kann nun Transporte und Projekte viel besser und sauberer planen. Zudem kann ich Pendenzen abarbeiten, die liegen geblieben sind.

Wo siehst Du Optimierungspotenzial?

Es wäre toll, wenn wir noch einen Schritt weiter gehen würden und auch Kleingeräte, zum Beispiel Bohrmaschinen in «Visual Planning» erfassen könnten. Auch Serviceintervalle müssten dort geplant werden können. Ideal wäre, wenn auch der Werkhof seine Einsätze und Maschinen in «Visual Planning» planen könnte. ■



PARTNERSCHAFT

BAUSTELLE MITTEN IM DORF DAVOS

Das Projekt? Eine Tiefgarage für das Hotel National in Davos. Die Herausforderung? Eine Baustelle mitten im Dorf mit ausserordentlich engen Platzverhältnissen. Die Vorgabe der Bergbahnen Davos Klosters? Innerhalb kurzer Zeit ein top modernes Parkhaus erstellen.

Davos ist die höchstgelegene Stadt Europas und mit ihren 12683 Einwohnern eine der grössten Städte in den Alpen. Der hochfrequentierte Ort liegt auf 1560 Metern über Meer und ist bekannt für sein vielfältiges Sport-, Freizeit- und Kulturangebot. Die Davos Klosters Bergbahnen AG bauten im Jahr 2020 eine viergeschossige Einstellhalle direkt neben dem Hotel National in Davos Platz. Die Bauherrschaft gab hierbei einen engen Zeitrahmen vor – der Rohbau und damit der erste Teil der Parkplätze musste bis zu Beginn der Wintersaison 2020/2021 abgeschlossen sein. Der Einsatz der GSTB dauerte von Juni bis August 2020.

WAHNSINN, WAS UNSERE MANNSCHAFT GELEISTET HAT.

Der Bauherr formulierte die Angebotseingabe als funktionale Ausschreibung; von Seiten Auftraggeber war lediglich eine steife Baugrubensicherung gefordert. In welcher Form das Angebot vom Spezialtiefbauer erfolgte, war offen. Die GSTB erarbeitete zusammen mit der Geotek AG eine Unternehmensvariante System GSTB-VNM®. Beim GSTB-VNM® handelt es sich um eine effiziente Art der Baugrubensicherung, nämlich eine vorgespannte Nagelwand mit Mikropfählen, die hauptsächlich bei tiefen Baugruben zum Einsatz kommt. Oft setzt die GSTB diese Variante bei Projekten ein, bei denen die Zufahrt mit Grossbohrgeräten nicht

möglich ist und trotzdem eine hohe Systemsteifigkeit gefordert wird.

Die Ingenieurfirma Geotek AG fungierte bei der Baugrubensicherung in Davos als Projektverfasserin und begleitete das Projekt über die gesamte Zeit. Hanspeter Bodmer, Bauingenieur der Geotek AG, ist überzeugt von der eigens entwickelten Variante und erzählt: «Beim System GSTB-VNM® handelt es sich um ein Verfahren, welches von der Ghelma AG Spezialtiefbau und Geotek AG laufend verbessert wird. Wir setzen dies oft ein, wenn enge Platzverhältnisse herrschen. Unser System ist enorm flexibel und kann stark den Gegebenheiten vor Ort angepasst werden. Die Variante bringt den Vorteil, dass unsere Leute extrem schnell und präzise arbeiten können. Beim Vergabegespräch hatten wir den Auftraggeber mit diesen Punkten überzeugt». Er erzählt weiter: «Das Baugelände in Davos war relativ steil. Schon nur deshalb bot sich die Lösung mit dem System GSTB-VNM® an. Verglichen mit einer Bohrpfahlwand, bei der das Bohrgerät stets horizontal stehen muss, ist beim System GSTB-VNM® das Gerät viel flexibler. Das Schütten der Bohrplanen und der dazu nötigen Rampen hätten bei dieser Baustelle einen hohen Installations- und Zeitaufwand gefordert. Da man sowieso einen sehr knappen Zeitplan hatte, kam dem Bauherr eine Zeitersparnis mit der VNM-Wand entgegen».



Einzigartig in Davos waren die Platzverhältnisse: Es gab nur eine Baustellenzufahrt. Alle Fahrzeuge mussten dieselbe Ein- und Ausfahrt nutzen.

Für das Projekt erstellte die GSTB eine über 20 Meter tiefe Baugrubensicherung und startete am 2. Juni 2020. Am 6. August zog das Team wieder ab. «Wir mussten sehr speditiv arbeiten, um die geforderten Ziele zu erreichen», erzählt CEO Christian Ghelma. «Die ersten zehn Arbeitstage benötigten wir für den Voraushub, wo wir Vertikalelemente bohrten und die Nagelwand erstellten. Danach haben wir während rund acht Wochen die eigentliche Baugrube, die VNM-Wand ausgeführt». Der angebrachte Spritzbeton wurde senkrecht abgezogen und diente zur Aufnahme der Aussen-dämmung, damit der Baumeister die Aussenwände einhäuptig schalen und betonieren konnte. «Die Geschwindigkeit der einzelnen Arbeitsschritte war enorm», schwärmt Christian Ghelma. «So etwas muss man zuerst schaffen.» Wie ist so eine Leistung möglich? «Unsere Spezialisten arbeiten mit viel Leidenschaft und grossem Berufsstolz», fügt Christian Ghelma hinzu: «Die Mitarbeiter in Davos haben sehr exakt und effizient gearbeitet. Die vorgegebenen Bedingungen an Genauigkeit und Zeit wurden sogar übertroffen».

Die Ghelma AG Spezialtiefbau arbeitete als Subunternehmerin der Firma Mettler Prader AG in Davos und war im Schnitt mit rund fünf bis sechs Personen vor Ort. «Mettler Prader war unser Auftraggeber im Projekt und gleichzeitig für den Aushub und die Baumeisterarbeiten verantwortlich.» Aushub und Baugrubensicherung finden beim VNM-System parallel statt. «Da alles sehr schnell gehen musste, standen von Anfang an zwei Baukrane bereit», erzählt Hanspeter Bodmer. «Sobald Aushub und Baugrubensicherung bei einem Abschnitt fertig gestellt waren, startete die Baumeisterarbeit: Mettler Prader startete mit den Betonarbeiten für den Hochbau.»

Von allen vier Seiten war die Baustelle von Strassen oder Gebäuden umgeben. Im direkten Umfeld der Baugrube befanden sich Wohnhäuser. Der private und öffentliche Verkehr auf den angrenzenden Strassen musste während der Bauzeit jederzeit gewährleistet sein. «Es gab nur eine

Baustellenzufahrt. Alle Fahrzeuge mussten dieselbe Ein- und Ausfahrt nutzen. Zu Beginn unserer Arbeit fuhr alle 10 Minuten ein Lastwagen herein oder heraus», erwähnt Hanspeter Bodmer. In Grenznähe zur Baugrube stand das Hotel National, welches zwingend geschützt werden musste. In diesem Bereich überwachte die Geotek den Baufortschritt laufend. Die Beobachtungen lieferten wichtige Hinweise über das Verhalten des Gebäudes während dem baulichen Eingriff.

DIE SPEZIALISTEN ARBEITEN MIT VIEL LEIDENSCHAFT UND BERUFSTOLZ.

Davos ist ein Vorzeigeobjekt für die GSTB: 2500 Quadratmeter VNM-Wand in 36 Tagen unter erschwerten Bedingungen, wie den sehr engen Platzverhältnissen. «Das Miteinander aller Mitarbeiter, die auf der Baustelle arbeiteten, war ein wichtiger Erfolgsfaktor», erzählt Hanspeter Bodmer. Die Poliere von Mettler Prader AG und der Ghelma AG Spezialtiefbau mussten aufeinander Rücksicht nehmen, damit beide Parteien ihre Arbeit sauber und effizient ausführen konnten. «Alle Projektbeteiligten arbeiteten extrem lösungsorientiert und die Zusammenarbeit mit Mettler Prader war sensationell», erzählt er und fügt hinzu: «Es ist unüblich, dass bei einer solchen Baustelle die Baugrubensicherung vom tiefsten zum höchsten Punkt, also in anderen Worten von unten nach oben, vorgenommen wird. Dieses Vorgehen hat nur funktioniert, weil die Mannschaft der Aushubfirma und unsere Leute Hand in Hand arbeiteten.» ■

I

Il progetto: realizzare in pochissimo tempo un modernissimo parcheggio multipiano per l'Hotel National a Davos. Insieme a Geotek AG, la GSTB ha elaborato una variante del sistema GSTB-VNM®. Si tratta di un metodo efficiente per il sostegno di fronti di scavo e consiste in una parete chiodata precaricata realizzata con micropali, utilizzata principalmente per grandi profondità di scavo. Per il progetto, la GSTB ha realizzato un consolidamento profondo oltre 20 metri. I lavori hanno avuto inizio il 2 giugno 2020. Il 6 agosto il team ha lasciato il cantiere. «Abbiamo dovuto lavorare con rapidità per raggiungere gli obiettivi richiesti», ha spiegato il CEO Christian Ghelma. «È una prestazione non da poco. I nostri specialisti lavorano con molta passione e sono molto fieri del lavoro che fanno», ha affermato Christian Ghelma, che ha poi aggiunto: «A Davos i collaboratori hanno lavorato con la massima precisione e con grande efficienza. Gli obiettivi prestabiliti in termini di precisione e tempistiche sono stati addirittura superati».

E

El proyecto: Ejecución en tiempo breve de un edificio de estacionamiento muy moderno para el Hotel National de Davos. Ghelma AG Spezialtiefbau elaboró conjuntamente con Geotek AG una variante de contratista de entibación, tipo GSTB-VNM®. Se trata de un tipo eficiente de entibación (soporte de excavación) para foso de obra, en particular, un muro anclado pretensado con micropilotes que se utiliza fundamentalmente en fosos de obra profundos. Para este proyecto, Ghelma AG Spezialtiefbau realizó una entibación (soporte de excavación) de foso de construcción de más de 20 metros de profundidad, comenzando el 2 de junio de 2020. El equipo se retiró el 6 de agosto. «Debimos trabajar a muy corto plazo para poder alcanzar los objetivos exigidos», relata el Presidente de la Dirección Christian Ghelma. «Ante todo, hay que lograrlo. Nuestros especialistas trabajan con gran pasión y orgullo de su profesión», añade Christian Ghelma: «En Davos se trabajó con mucha precisión y eficiencia. Es más, se superaron los objetivos especificados de tiempos y exactitud».

P

Projeto: Criação, em curto período de tempo, de um edifício-garagem totalmente moderno para o Hotel National de Davos. A Ghelma Spezialtiefbau AG (GSTB) elaborou, junto com a Geotek AG, uma versão corporativa do suporte de escavação, tipo GSTB-VNM®. Trata-se de um tipo eficiente de suporte de escavação, especificamente um solo grampeado pré-tensionado com microestacas, utilizado, principalmente, em escavações profundas. A GSTB criou um suporte de escavação de mais de 20 metros de profundidade para o projeto com início em 2 de junho de 2020. A equipe retirouse em 6 de agosto. «Devemos trabalhar rapidamente para poder alcançar os objetivos necessários», afirma o CEO Christian Ghelma. «Em primeiro lugar, devemos conseguir. Os nossos especialistas desempenham seu trabalho com muita paixão e orgulho pela sua profissão», acrescenta Christian Ghelma: «Em Davos, os trabalhadores realizaram o seu trabalho com muita exatidão e eficiência. Além disso, as condições de precisão e tempo foram inclusive superadas».



Beim System VNM handelt es sich um eine vorgespannte Nagelwand mit Mikropfählen, die hauptsächlich bei tiefen Baugruben zum Einsatz kommt.



Thomas Mundwiler bei der Arbeit: Die neue Schlosserhalle ist seit über einem Jahr in Betrieb.



NEUBAU

MIT EINER TOP-INFRASTRUKTUR IN DIE ZUKUNFT

Das stetige Wachstum bei der Ghelma AG Spezialtiefbau (GSTB) nimmt mehr und mehr Platz in Anspruch. Damit auch in Zukunft die komplexen Arbeiten effizient ausgeführt werden können, entsteht im Verlauf der kommenden Jahre im Gebiet Stickli-Ischlag in Meiringen ein neuer Werkhof mit Bürogebäuden. Mit der neuen Infrastruktur planen Martha und Christian Ghelma einen grossen Schritt voraus und bauen das Fundament für die nächste Generation.

Zwischen Aaredamm und Zentralbahn-Gelise entsteht derzeit in Meiringen ein funktionseller und ästhetischer Neubau. Die Neuerstellung von Werkhof und Bürogebäude wird in drei Etappen realisiert. Gestartet wurde mit der neuen Schlosserhalle als Teil vom Werkhof. Dieses erste Teilprojekt wurde Anfang 2020 fertig gestellt und in Betrieb genommen. Durch den gewonnenen Platz wird die Sicherheit der Mitarbeiter verbessert und die Arbeitsabläufe werden optimiert. Die Aufarbeitung von Grossbohrwerkzeugen sowie Spezial- und Kleinteilen ist heute effizienter und vielseitiger geworden.

DAS GESAMTE KNOW-HOW DER GSTB UND GEOTEK WIRD AN EINEM STANDORT ZENTRALISIERT.

Die erste Etappe wird im Verlauf 2021 um einen Waschplatz sowie einen Lagerunterstand erweitert. In einem zweiten Schritt folgt der Neubau der Werkstatt und Magazinhalle. Anschliessend folgt der Neubau des Bürogebäudes. So soll das gesamte Know-how der GSTB und Geotek gebündelt und an einem Standort zentralisiert werden. Das neue Areal umfasst gesamthaft rund 21500 Quadratmeter.

Ab Frühling 2022 ist der Baustart von Werkstatt/Magazin geplant. Die Planung ist bereits in vollem Gange und erfordert viel Fachwissen. Reto Wyss, Bereichsleiter Werkhof bei der GSTB, hat zusammen mit Matthias Reber, Leiter Forschung & Entwicklung und Kaspar Kunz, technischer Leiter Werkhof, die ersten Schritte mit Architekt Daniel Gisler aufgegleist. Hier ging es vorerst darum, die Gesamtkonzeption der Werkstatt zu planen und einen Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Dabei war es wichtig, die Bedürfnisse der Leute abzuholen und diese in die Planung der neuen Gebäude einfließen zu lassen. Reto und Kaspar besuchten Werkhöfe von anderen Firmen, um sich Ideen zu holen und Stolpersteine zu vermeiden. «Dies war sehr aufschlussreich», erzählt Reto Wyss. «Während der Planung wurde uns erst richtig bewusst, dass nebst Werkstatt/Magazin zwingend weitere Lagermöglichkeiten für Maschinen und Material erforderlich sind».

Reto verrät weiter: «Zu Beginn der Planung hatten wir die alten Projektpläne studiert. Anschliessend haben wir von Hand das Areal aufgezeichnet und uns überlegt, wie die Arbeitsabläufe in den neuen Räumlichkeiten aussehen sollen. Wir haben begonnen, in Zonen zu denken und auch

entsprechend zu planen. So war schnell klar, dass wir das Gebäude in Werkstatt und Magazin unterteilen müssen. Anschliessend wurden die beiden Arbeitsbereiche im Detail geplant».

Da der Platz im Stickli begrenzt ist, muss das knappe Gut exakt genutzt werden. «Das neue Areal ist zwar gross, aber man hat relativ schnell gemerkt, dass wir den Platz auch zwingend brauchen», erzählt Reto. Deshalb ist es zentral, platzsparend zu lagern und die Anfahrtswege klug zu planen. Die engen Platzverhältnisse müssen bis ins kleinste Detail optimiert werden. Fahrwege und Arbeitsabläufe müssen sauber geklärt und definiert werden. Hierzu konnte Matthias Reber mit der Erstellung von CAD-Daten unterstützen. Dabei wurden alle relevanten Daten digital erfasst, kombiniert und modelliert. Damit können die Anordnung der Geräte und die Transportwege geplant werden und Detaillierungen visualisiert werden.

Beim Bau aller drei Etappen steht energieeffizientes Bauen im Vordergrund. Photovoltaikanlagen werden dafür sorgen, dass die GSTB den Strom für ihren Eigengebrauch selber herstellt. So können einerseits Stromkosten eingespart und zudem ein

Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden. Auch bei der Heizung der geplanten Innenräume steht CO₂-neutrales Heizen im Vordergrund. So kann mittels eines Filterbrunnens Wasser entzogen und die durch einen Wärmetauscher gewonnene Wärme zum Heizen verwendet werden.

BEIM BAU ALLER DREI ETAPPEN STEHT ENERGIE-EFFIZIENTES BAUEN IM VORDERGRUND. ZUDEM IST BEIM BAU DAS LOKALE GEWERBE STARK VERTRETEN.

Das neue Bürogebäude soll voraussichtlich im 2024/2025 gebaut werden. Der wirtschaftliche Aspekt des Projekts ist von grosser Bedeutung, da durch die Investition in die Zukunft bereits heute die Arbeitsplätze von morgen gesichert werden. Zudem ist beim Bau das lokale Gewerbe stark vertreten und profitiert von wichtigen Aufträgen. Das Haslital als Wirtschaftsstandort kann sich mit Projekten wie dem neuen Werkhof als innovatives Kompetenzzentrum profilieren und hochqualifizierte Fachkräfte anziehen. Der Firmenstandort Meiringen der GSTB wird hiermit gestärkt und bereits heute wird in die Sicherung der 160 Arbeitsplätze von morgen investiert. ■

ECKDATEN ZUM PROJEKT

Etappe 1

West: Schlosserhalle, Schutzgerüst und Betonbeläge
Nord: Lagerunterstand und Betonbeläge bis Ende 2021

Etappe 2

Magazin und Werkstatt inkl. Umgebungsarbeiten

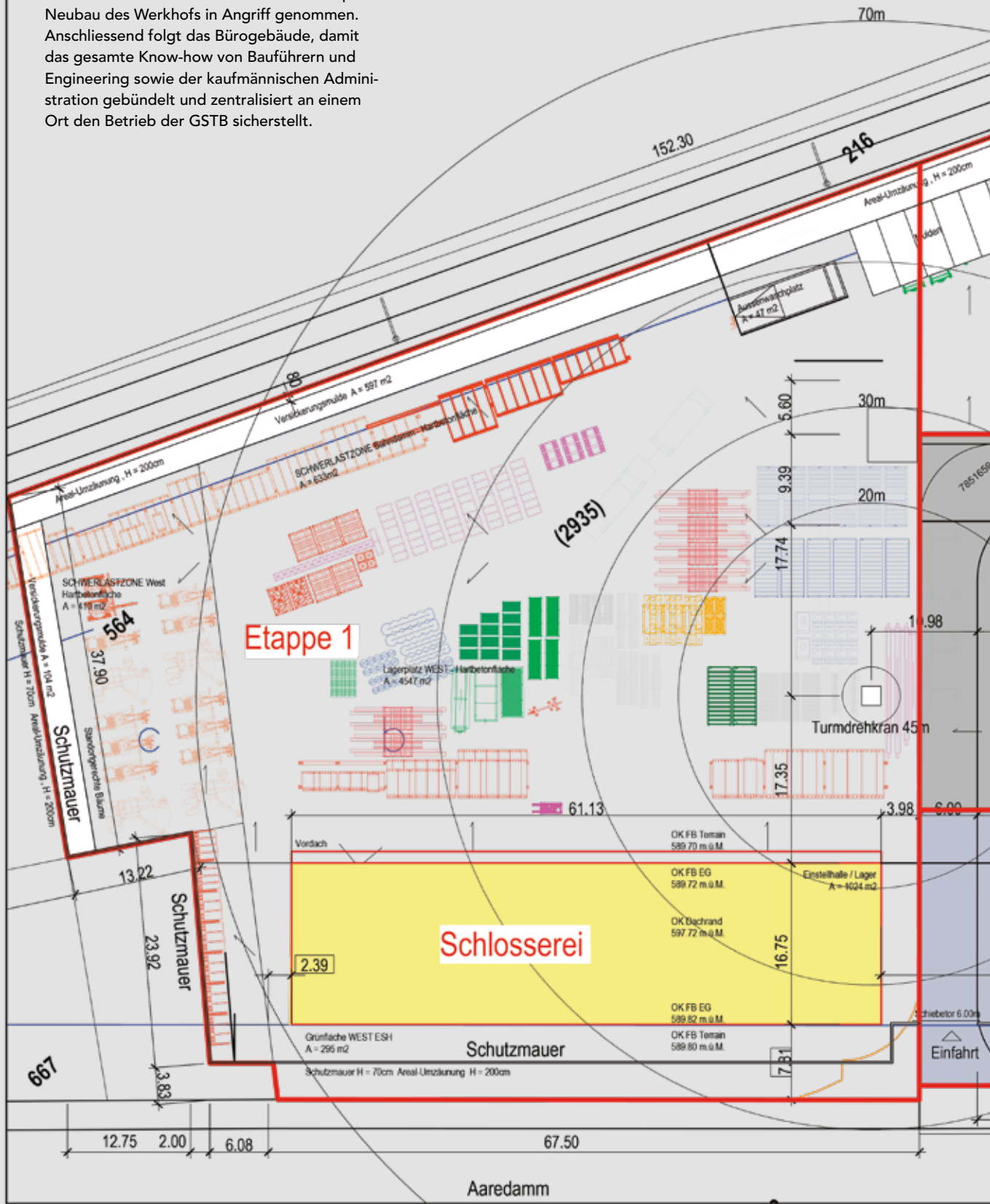
Etappe 3

Bürogebäude und Umgebungsarbeiten

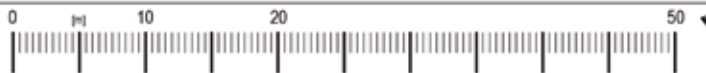
- 1 Thomas Mundwiler an der Arbeit.
- 2 Die neue Schlosserhalle wurde Ende 2019 fertig gestellt und ist seit Anfang 2020 in Betrieb.
- 3 Viel Platz für die Schlosser: André Thier im Einsatz.
- 4 Innenansicht der neuen Schlosserhalle: Durch den gewonnenen Platz wird die Sicherheit der Mitarbeiter verbessert und die Arbeitsabläufe werden optimiert.



Die neue Schlosserhalle stellte die erste Etappe dar. In einem zweiten Schritt wird der komplette Neubau des Werkhofs in Angriff genommen. Anschliessend folgt das Bürogebäude, damit das gesamte Know-how von Bauführern und Engineering sowie der kaufmännischen Administration gebündelt und zentralisiert an einem Ort den Betrieb der GSTB sicherstellt.



Situationsplan – Etappierung 1: 500





ENGAGIERT

15 MITARBEITENDE FEIERN FIRMENJUBILÄUM

Bei der Ghelma AG Spezialtiefbau (GSTB) wurden im Jahr 2020 15 Mitarbeiter für ihr 10- respektive 15-jähriges Firmenjubiläum ausgezeichnet. Auf das grosse Feiern musste im 2020 aufgrund der Corona-Pandemie leider verzichtet werden. So konnte – wie bei den meisten grösseren Firmen – im 2020 kein Weihnachtsessen stattfinden. Die Diplomübergabe fand unter Einhaltung der Sicherheitsabstände in der neuen Schlosserhalle in Meiringen statt.

Eigentlich hätte die Firma Ghelma AG Spezialtiefbau im Dezember 2020 allen Grund zum Feiern gehabt und wie im Vorjahr ein grosses Weihnachtsessen für die gesamte Belegschaft im Hotel Wetterhorn geplant. Jedoch war mit den steigenden Coronazahlen eine Durchführung der jährlichen Betriebsfeier unmöglich. Nebst dem gemütlichen Beisammensein und Anstossen auf das vergangene Jahr werden am Weihnachtsfest jeweils traditionell die Firmenjubiläen gefeiert. In diesem Jahr waren dies besonders viele, da die Firma GSTB Anfang 2005 gegründet wurde und vie-

le Mitarbeiter von Anfang an mit dabei sind. Im 2020 durften zehn Personen ihr 15-jähriges Jubiläum feiern. Zudem konnten fünf Personen auf ihr 10-jähriges Firmenjubiläum zurückblicken.

Für die Übergabe wurde in der Schlosserhalle auf Distanz ein gemeinsames Foto aufgenommen. Christian, Martha und Luca Ghelma sowie Lukas Spori überreichten allen Jubilaren ein Diplom inklusive Karte und Prämie. Die Mitarbeiter sollen im nächsten Jahr gebührend nachgefeiert werden.

**«ES ERFÜLLT MICH MIT STOLZ, MITARBEITER
ZU BESCHÄFTIGEN, DIE LOYAL SIND UND
UNSEREM FAMILIENBETRIEB TREU BLEIBEN.
IHNEN VERDANKEN WIR UNSEREN ERFOLG.»**

CHRISTIAN GHELMA



10 JAHRE

Menk von Bergen
 David José Fernandez Jimenez
 Pedro Pires Lima
 Franz Grossmann
 Andreas Seematter

15 JAHRE

Beat Amherd
 José Luis Casal Lista
 Johannes Faist
 Eligio Gonzalez Garcia
 José Iglesias Gomez
 Sascha Mändle
 Angelo Tiraboschi
 Lukas Klopfenstein
 Franz Faist
 Mathias Blumer

Feiern in Zeiten von Covid-19, v.l.n.r.: Andreas Seematter, Mathias Blumer, Angelo Tiraboschi, Christian Ghelma, Luca Ghelma, Johannes Faist, Menk von Bergen, José Luis Casal Lista, Franz Grossmann, José Iglesia Gomez, Eligio Gonzalez Garcia, Lukas Klopfenstein, Beat Amherd, Lukas Spori, Martha Ghelma, Sascha Mändle.

DAS MACHEN WIR.

Liebe Leserinnen und Leser

«Chrigel, wir brauchen eine Hauszeitung», sagte ich an meinem ersten Arbeitstag bei der GSTB zu meinem neuen Chef. «Das machen wir», erwiderte Chrigel, «mach äis ä Vorschlag, das wird ä top Gschicht» ergänzte er. Das freute mich. Ein Chef, der solch schnelle Entscheidungen trifft, motivierte mich. Etwas von ganz vorne aufbauen, auf dem leeren Blatt anfangen, meine Ideen einbringen, «Vollgas» geben; genau das hatte ich gesucht. Ein Konzept erstellen, einen Namen für das neue Magazin suchen, Texte schreiben, Bilder auswählen; das war genau mein Ding.

Zugegeben, es war nicht immer einfach, die technischen Details der Bauführer und Ingenieure zu entziffern und in eine für Laien verständliche Sprache zu übersetzen. Doch das Positive überwiegt. Emotionen transportieren, Geschichten erzählen, Freude und Stolz der Kollegen und Kolleginnen spüren; es war enorm bereichernd.

Die Firmen Ghelma AG Spezialtiefbau und Geotek AG sprühen nur so vor Energie und «Drive». In der GSTB wie auch der Geotek wird «krampfede», aber die Leute lieben ihren Job und man steht füreinander ein. Wie schafft man sowas? Wertschätzung ist sicher ein grosser Motivator. «Danke für deinen Einsatz», sind Worte von Chrigel, die man oft zu hören bekommt. Was mich an der Firma von Anfang an faszinierte: Chrigel nimmt auch mal selber einen Staubsauger in die Hand und putzt sein Büro; Martha wechselt auch mal schnell eigenhändig die Glühbirne im Büro oder repariert die Kaffeemaschine. Mit anderen Worten: Sie sind sich für nichts zu schade.

Langweilig wird's hier bestimmt nie; und auch die Geschichten werden uns nie ausgehen. Das Ziel unseres neuen Magazins «Profondo» ist es, den Spirit und die Firmenkultur nach aussen zu tragen und spürbar zu machen. Ich persönlich freue mich schon auf das Schreiben der zweiten Ausgabe von «Profondo».

Besten Dank für das Interesse.



Kathrin Kunz
Leiterin Marketing und Kommunikation





Ghelma AG Spezialtiefbau, Hauptsitz Meiringen

Sandstrasse 10
CH-3860 Meiringen
+41 33 972 90 90

Ghelma AG Spezialtiefbau, Schlosserhalle

Hausenstrasse 74A
CH-3860 Meiringen
+41 33 972 90 63

Ghelma AG Spezialtiefbau, Zweigniederlassung Kloten

Steinackerstrasse 56c
CH-8302 Kloten
+41 33 972 90 90

bauen@gstb.ch
www.gstb.ch



Geotek AG, Hauptsitz Meiringen

Sandstrasse 10
CH-3860 Meiringen
+41 33 531 90 30

Geotek AG, Zweigniederlassung Spiez

Kornmattgasse 3a
CH-3700 Spiez
+41 33 531 90 30

planen@geotek.ch
www.geotek.ch

