

Seiler

Seiler AG · Hoch- und Tiefbau · 7504 Pontresina

Nr. 11 April 2011



Pontresina
piz bernina  engadin

2011

Erneuerung des Berghotels Muottas Muragl Samedan

Text und Photo: Paolo Cramer

Bauherr: Bergbahnen Engadin St. Moritz AG

Ingenieur: Fanzun AG, Chur

Architekt: Fanzun AG, Chur

Bauleitung: Ludwig Leifer, Büro Fanzun



Am 24./25. August 2009 stellte der Superpuma der Firma Eagle Helikopter in Rekordzeit unseren Kran

Uns war schnell klar, dass für die Firma Seiler die Gebirgsbaustelle Muottas Muragl eine der grössten Herausforderungen in ihrer Geschichte sein würde. Bereits im Sommer 2008 wurden Abklärungen getroffen, wie die Baustelle auf 2453 m.ü.M am besten erschlossen werden könnte. In Frage

kam der Helikopter zusammen mit Bahntransporten oder eine Transportseilbahn. Von der Helivariante kamen wir rasch weg, da zu viele Unsicherheitsfaktoren betreffend Wetter bestanden. Wir entschieden uns für eine Materialeilbahn, mit einer Hebekapazität von 4 Tonnen. Als Ausgangspunkt wurde die

grössere Waldlichtung oberhalb des Bauernhofes Kaiser ausgewählt. Aus früheren Erfahrungen wissen wir, dass eine gewissenhafte Installation später vieles erleichtert. Da wir abschätzen konnten, wieviel an Material mit der Bahn transportiert werden musste, entschieden wir uns, den Forstweg mit Belagsrecycling auszubauen. Die Kurven wurden mit Belag verstärkt. Mit dieser grösseren Investition hatten wir bis zum Schluss der Baustelle Ruhe.

Am 29. Juli 2009 begannen wir mit der Baustelle am Berg, es betraf vor allem Installationsarbeiten. Unser Polier vor Ort war Dario Giudici. Wir mussten so schnell als möglich einen Baustellenkran installieren. Am 24./25. August war es soweit. Mit dem Superpuma der Firma Eagle Helikopter konnten wir den Kran mit 50 Meter Ausladung stellen. Gut vorbereitet, ging das dank einer Superleistung des Piloten und der Kranmonteure der Firma Stirnimann sogar schneller, als bei einer konventionellen Kranmontage. Jetzt fehlte nur noch ein grosser Bagger für all die Abbruch- und Aushubarbeiten auf der Baustelle. Wir entschieden uns einen 25 to Bagger hochfahren zu lassen. Dafür musste die Schlittelbrücke über das Trassee verstärkt werden. Und dies alles in einer Nacht, länger durften wir die Bahn nicht blockieren. Allen Beteiligten fiel ein Stein vom Herzen, als die Maschine nachts um 01.45 Uhr die Brücke passiert hatte.

Erst jetzt konnte die Baustelle voll in Betrieb genommen werden. Mit der Maschine und einem Menzi Muck der BEST AG trieben wir die Abbrucharbeiten voran, zugleich musste die Installation abgeschlossen werden. Für die Betonherstellung installierten wir einen 0.5 m³ Mischer mit Zementsilo. Zur Bedienung waren zwei Personen nötig. Es machte uns auch Kopfzerbrechen, wie wir den Zement ins Zementsilo bringen könnten. Am einfachsten war es Zement in Säcken anzuliefern und von Hand einzufüllen. Insgesamt wurden so 22'368 Säcke in das Silo gekippt!

2009 mussten wir so viele Bauarbeiten wie möglich erledigen. Es wur-



Dieses Foto gibt einen Eindruck, was alles an Material auf den Berg herauf gebracht werden musste

de die Hälfte des Küchenanbaues und des Personalaufenthaltsraums erstellt und alle Hotelzimmer wurden abgebrochen und das gesamte Gebäude über dem Restaurant wurde ausgehöhlt. Gleichzeitig musste das Restaurant in Betrieb bleiben, wollte man doch nicht auf die lukrative Wintersaison verzichten. All das waren höchst anspruchsvolle Vorgaben an uns. Mit 15 Personen am Berg versuchten wir das Unmögliche möglich zu machen. Im Oktober versagte noch die Bremse der Materialseilbahn und die Laufkatze mit 2 m³ Kies beladen machte sich selbstständig. Beim Übergang der untersten Stütze stürzte alles in die Tiefe, womit ein grösseres Unglück an der Talstation verhindert wurde. Über drei Wochen stand die Anlage still. Das Material musste in dieser Zeit mit der Standseilbahn hinauf gebracht werden. Improvisation vor Ort war gefragt.

Im Winter 2009/2010 hatten wir eine kurze Pause. Doch bereits im

Februar war wieder Baubeginn. Wir erstellten für die Hotelzimmer den Spannplattenboden auf den tragenden Teilen, ab März wurde das Restaurant geschlossen. Endlich konnten wir richtig beginnen. Die Küche wurde ausgebaut und in einem Zelt provisorisch wieder eingerichtet. Während Spitzenzeiten wurden hier bis zu 100 Arbeiter verpflegt. Das Restaurant und die Kellerräume wurden komplett ausgeräumt. Mit dem Wiederaufbau konnten wir von unten beginnen. Ausserhalb des Gebäudes wurde der Aushub voran getrieben und der Küchenanbau sowie der Bau für Personalzimmer erstellt. Bereits im März stellten wir Beton vor Ort her!

Bis im Juli waren auf der Baustelle auch 6 Arbeiter der Firma Pitsch involviert. Während der Druckphase im Bau mussten wir leider zwei schwere Unfälle hinnehmen. Ein Mitarbeiter klemmte zwei Finger so unglücklich ein, dass an beiden ein Teil der Fingerkuppe verloren ging.

Noch schlimmer erging es einem unserer Mitarbeiter. Als er einen beladenen Kleindumper einen leichten Abhang hinunter fuhr, überschlug es den Dumper nach einer abrupten Bremsung und er wurde darunter eingeklemmt. Dieser Mitarbeiter befindet sich zum heutigen Zeitpunkt (April 2011) immer noch im Kantonsspital Chur. An dieser Stelle von uns allen die besten Genesungswünsche an Pietro. Ein langer beschwerlicher Weg liegt noch vor ihm, doch mit seinem Willen wird er auch das noch schaffen.

Auch für einen Mitarbeiter der „BEST“ musste die Rega einfliegen. Er fiel rückwärts von einer 4 m hohen Terrasse. Zum Glück konnte er nach 1.5 Monaten wieder an die Arbeit zurückkehren.

An den wöchentlichen Bausitzungen war die Sicherheit stets ein Thema. Wir unternahmen alles zur Vermeidung weiterer Unfälle. Sehr unterstützt wurden wir auch vom Bauleiter Ludwig Leifer.



Mit einer Einbaumaschine wurde Belagsrecycling auf dem Weg zum Umschlagplatz eingebaut



Mit Spezialstützen wurde die Schlittelbrücke abgestützt, so dass der 25 t Bagger die Brücke queren konnte



Unser Mechaniker Adriano Crameri, der viele Stunden auf Muottas verbrachte

Im September 2010 waren die Rohbauarbeiten abgeschlossen. Wir konnten uns kaum vorstellen, wie bis Weihnachten der Innenausbau fertig gestellt werden sollte.

Wir begannen mit dem Abbau der Installation und der Wiederherstellung der Umgebung. Das Wetter zeigte sich von der garstigen Seite, immer wieder schneite es. Ab November bis Dezember waren allein 9–12 Personen damit beschäftigt Schnee zu räumen. Immer wieder wurde alles zugeblasen. Dabei mussten die Aussenarbeiten und vor allem der Terrassenbau unbedingt auf die Festtage fertig gestellt werden.

Als eine der letzten Arbeiten fehlte noch die Solaranlage entlang des Bahntrassées. Diese wurde bis zum letzten Tag vor Weihnachten voran getrieben, doch reichte es nicht, sie

auch in Betrieb zu nehmen. Auch für uns ist die Baustelle noch nicht beendet. 2011 muss noch die Umgebung fertig gestellt werden. Jemand der nicht an diesem Projekt beteiligt war, kann sich kaum vorstellen, was in dieser kurzen Zeit alles am Berg verbaut und umgebaut wurde.

Die Firma Seiler stellte allein 1890 m³ Beton her und das auf 2456 m.ü.M. Die Materialeilbahn fuhr 7500-mal den Berg hoch. In 11.5 Monaten wurden 20 Millionen Franken verbaut! Dimensionen, die auf dem Papier kaum zur Geltung kommen. Neben der Baustelle musste im Sommer 2010 der ganze Tourismus irgendwie durchgeschleust werden. Manchmal wurden wir vor Probleme gestellt, die im ersten Moment unlösbar schienen. Doch mit Bauleiter Ludwig Leifer hatten



Unsere Betonanlage, bevor wir sie Frostbeständig einpackten



In diesen Schlitz wurden insgesamt 22'368 Säcke Zement eingefüllt. Im Bild der Chefpolier Dario Giudici beim Probe-Einfüllen.



Der Abbruch kann beginnen



Das bestehende Hotel wurde zum Teil unterfangen

wir eine kompetente Person zur Seite, die uns immer unterstützte und auch immer einen kühlen Kopf bewahrte. Nur dank dieser guten Zusammenarbeit war es möglich, so ein komplexes Projekt rechtzeitig fertig zu stellen. Den Einsatz, von so vielen Arbeitern von verschiedenen Firmen zu dirigieren, gelang Ludwig optimal. Ein Riesenkompiment an Ludwig Leifer.

Unsere Poliere mussten auch einiges an Druck ertragen. Allen voran Dario Giudici. Er wurde unterstützt von Armando Carnini und von Renzo Iacomella. Alle drei leisteten Aussergewöhnliches.

Besten Dank auch an die BEST AG für das Vertrauen, das sie uns mit der Erteilung dieses Auftrages entgegen gebracht haben.

Dem Koordinator der BEST, dem Vorarbeiter Hugo Vanotti, gebührt

auch ein grosser Dank. Als Koordinator zwischen zwei verschiedenen Firmen musste auch er einiges an Druck ertragen. Dass er auf dieser Baustelle nun ganz weisse Haare bekommen hat, stimmt nicht. Er hatte diese schon vor Baustellenbeginn.

Einen schönen Abschluss der Arbeiten leisteten sich unsere Mitarbeiter, welche die ganze Zeit auf Muottas Muragl gearbeitet hatten. Am 17. Dezember starteten sie gemeinsam, bei minus 20 Grad, zu einem waghalsigen Schlittenrennen. Sieger war der, der zuerst unten bei der Talstation ankam. Ohne Handschuhe und ohne Mütze gewann unser Polier Armando Carnini! So eine Baustelle schweisst zusammen.

Ein Besuch auf Muottas Muragl lohnt sich!



Die Laufkatze mit dem Betonkübel stürzte in den Wald



Bis zu 24 Mitarbeiter arbeiteten auf Muottas Muragl

Rinnovamento Albergo Muottas Muragl

Per noi fu presto chiaro che il cantiere in montagna Muottas Muragl, sarebbe stata una grossa sfida per la ditta Seiler. Già nell'estate 2008 vennero fatti chiarimenti su come si potesse rendere accessibile il cantiere a 2453mslm.

Ci si chiese se per il trasporto del materiale fosse impiegato l'elicottero e il trenino o se installare una teleferica. La variante dell'elicottero venne scartata subito in quanto l'influsso meteorologico era troppo grande. Si decise per una teleferica la cui capacità di trasporto è di 4 tonnellate. Quale punto di partenza si scelse uno spiazzo in mezzo al bosco appena sopra l'azienda agricola del signor Kaiser. La strada d'accesso c'era una stradina sterrata. Sapevamo che in passato, con altri cantieri di montagna, il lavoro sarebbe stato semplificato per tutta la durata del cantiere con un'installazione coscienziosa. Visto che potevamo circa stimare il materiale che avremmo dovuto trasportare, decidemmo di realizzare una strada con asfalto riciclato. Inoltre le curve più ripide vennero asfaltate. Con questo grosso investimen-

to non avremmo più avuto problemi fino alla fine del cantiere.

Il 29. luglio 2009 iniziammo con l'installazione del cantiere in alta montagna. Diretto dal nostro capo Dario Giudici. La gru doveva essere montata il più presto possibile. Il 24/25 agosto eravamo pronti, così con l'aiuto del Superpuma della ditta Eagle Helikopter, montammo una gru con un braccio di 50m. Vista l'ottima preparazione tutto andò ancora più veloce che il montaggio con un'autogru. Naturalmente grazie all'ottima prestazione del pilota e dei tecnici della ditta Stirnimann. Per la demolizione e gli scavi ci serviva uno scavatore grosso. E così decidemmo di far salire uno scavatore di 25 tonnellate. Per questo si dovette rinforzare il ponte per gli slittini che passa sopra i binari del trenino. E tutto questo in una notte, visto che più a lungo il trenino non poteva rimanere bloccato. Alle 01.45 quando lo scavatore aveva attraversato il ponte, ogni partecipante all'azione tirò un sospiro di sollievo. Ora si poteva dare il vero inizio al cantiere. Con lo scavatore e un muck della ditta Best incominciammo le demolizioni, nello stesso tempo finimmo di installare il cantiere.

Per la produzione del calcestruzzo abbiamo piazzato un impianto con



Unkonventionelle Arbeitsweisen waren gefragt



Mit Stahlträgern wurde die Holzkonstruktion abgefangen



Neue Leitungen wurden verlegt



Der Abbruch wurde mit dem "Brecher" vor Ort aufbereitet



Der Küchenanbau entsteht



Auf diesem Mann lastete viel Druck, Vorarbeiter Dumeng Stupan von der Firma Merz AG



Es wurde nicht nur Beton verbaut



Spitzen unter erschwerten Bedingungen



Die Zimmer wurden in Leichtbau erstellt



Ein langjähriger wertvoller Mitarbeiter: Natale Curti



Bei Schlechtwetter macht man leider nur wenige Photos, schlechtes Wetter hatten wir oft im Sommer 2010



Tiefsitzende Hosen sind auch auf Muottas im Trend



Während der Mittagspause im Zelt, stehend unser Polier Armando Carnini

silo cemento e bettumiera di 0.5m³. Erano necessarie due persone per la messa in funzione. Un grosso rompicapo era anche l'interrogativo come portare il cemento nel silo. La soluzione più semplice ed economica era di portarlo in sacchi e di versarli manualmente nel silo. In totale vennero versati a mano ben 22'368 sacchi di cemento nel silo.

Nel 2009 avremmo dovuto costruire il più possibile. Infatti, riuscimmo a edificare la metà della cucina, la demolizione delle camere dell'albergo e il soggiorno per il personale. Il tutto senza dover chiudere il ristorante poiché si voleva rinunciare alla lucrativa stagione invernale. Per noi impresari furono tutte esigenze enormi. Con 15 persone provammo a fare dell'impossibile il possibile.

In ottobre s'incepì pure il freno della teleferica del materiale e il carrello con la benna contenente 2 m³ di ghiaia si mise in moto da solo. Nel passaggio dal piano al ripido il carrello con la benna si sganciò dalla corda portante ed andò a finire nel bosco, per fortuna facendo solo danni materiali. Per ben 3 settimane la teleferica rimase fuori uso. Il materiale durante questo periodo venne portato a monte con il trenino. Si dovette improvvisare sul posto. Nell'inverno 2009/2010 ci fu una breve pausa. Ma già a febbraio si diede di nuovo inizio ai lavori. Iniziammo con la posa delle lastre in truciolo come fondo per i pavimenti delle camere dell'albergo. A marzo il ristorante venne chiuso e così potemmo finalmente dare il via ai lavori. La cucina venne smontata e provvisoriamente rimontata in una tenda. Durante i lavori di ricostruzione potevano esserci fino a 100 persone a mangiare. Il ristorante e le cantine vennero completamente sgomberate e così si poté cominciare con la ricostruzione iniziando dal basso verso l'alto.

All'esterno si cominciò con gli scavi e l'ampliamento della cucina così come le camere del personale. Già a marzo iniziammo a produrre calcestruzzo sul posto.

Purtroppo abbiamo pure avuto due incidenti gravi sul cantiere. Il primo incidente capitò ad un operaio che si schiacciò due dita così sfortuna-

tamente da perderne un pezzo. Il secondo incidente purtroppo fu un bel po' più grave. L'operaio che stava guidando un dumper, in una discesa gli uscì la marcia del cambio e frenando bruscamente il mezzo si rovesciò in avanti schiacciando l'operaio sotto il dumper. Anch'ora tutt'oggi questo operaio si trova all'ospedale cantonale di Coira.

A questo punto vogliamo fare i nostri migliori auguri di una buona e pronta guarigione a Pietro. Certo che l'attende una lunga convalescenza, ma con la sua volontà di ferro che ha già dimostrato fin'oggi, siamo sicuri che riuscirà a superare anche questo. Anche per un operaio della ditta Best dovemmo far venire la Rega. Questo cadde da una terrazza di 4 m proprio sulla schiena. Per fortuna dopo un mese e mezzo era di nuovo in forma e abile al lavoro.

Durante le sedute settimanali sul cantiere, il tema sicurezza era sempre un punto forte, così cercavamo di evitare altri incidenti. Un grande sostegno ce lo ha fornito la direzione lavori nella persona di Ludwig Leifer. Nel settembre 2010 i lavori grezzi erano terminati. Era quasi impossibile immaginarsi che fino a Natale i lavori interni di finitura potessero essere terminati.

Pian piano si cominciò a smontare l'installazione e a sistemare il terreno intorno. Il tempo però si dimostrò poco favorevole. Continuava a nevicare.

Da novembre fino a dicembre, solo da parte nostra, erano impegnate dalle 9-12 persone a spalare neve. Il vento continuava a soffiare riempiendo tutto di neve, ma i lavori all'esterno, in particolare le terrazze, dovevano assolutamente essere terminati.

Uno degli ultimi lavori da fare era l'installazione dei pannelli solari lunghi il tracciato del trenino. Questo lavoro durò fino al giorno prima di Natale, ma purtroppo non si riuscì a terminare per poter mettere in funzione l'impianto. Anche da parte nostra il cantiere non è ancora terminato. E nel 2011 dovremmo terminare i lavori di sistemazione esterna.

Per uno che non è stato coinvolto nel progetto, è quasi impossibile imma-

ginarsi che cosa è stato costruito e risanato in così breve tempo e inoltre in alta quota.

La ditta Seiler produsse 1890 m³ di calcestruzzo sul posto a 2456mslm. La teleferica per il materiale viaggiò per ben 7500 volte a montagna. Solo per nominare qualche cifra. In 11 mesi e mezzo si costruì per ben 20 milioni.

Sono dimensioni che sulla carta non vengono messe in risalto. Oltretutto nell'estate 2010 tutto il turismo doveva passare in qualche modo da lì. Siamo stati messi davanti a problemi che al momento non sapevamo come risolvere. Ma con Ludwig Leifer quale direzione, avevamo una persona competente sul luogo che ci sosteneva ogni momento e aveva sempre le idee chiare. Solo attraverso una collaborazione ottimale da parte di tutti è stato possibile finire un progetto così. Dirigere così tanti operai di diverse ditte, è riuscito ottimamente a Ludwig. Se al suo posto ci fosse stata una persona che non veniva accettata e rispettata, il cantiere di sicuro non sarebbe stato portato a termine. Facciamo un grosso complimento a Ludwig.

Anche i nostri capi cantieri dovettero subire un bel po' di pressione. In particolare Dario Giudici, sostenuto da Armando Carnini e Renzo Iacomella. Tutti e tre furono straordinari.

Un grazie anche alla BEST AG per la fiducia accordataci, dando a noi il lavoro da capomastro.

La coordinazione con la BEST, con il capo Hugo Vanotti che merita pure un grande grazie. Quale coordinatore fra le due ditte dovette subire pure lui un bel po' di pressione. Che gli siano venuti i capelli bianchi a causa di questo cantiere non credo, quelli li aveva già prima dell'inizio del cantiere.

Un bel finale se lo sono fatti gli operai che sono rimasti fino alla fine sulla Muottas Muragl. Il 18 dicembre, con una temperatura di -20°, gareggiarono assieme con la slitta. Il vincitore sarebbe stato il primo che arrivava a valle. Vinse il nostro polier Armando Carnini sceso senza guanti e senza berretta. Un cantiere così unisce gli operai.

Una visita a Muottas Muragl paga!



Im November/Dezember 2010 waren immer 9 bis 12 Personen täglich am Schneeräumen



Gemütliches Ambiente, unter anderem dank Wildtrophäen



Moderner Innenausbau



Die Meereshöhe stellte in verschiedener Hinsicht Probleme



Erst am 3. Dezember konnte der Kran demontiert werden / Fertiges Hotel kurz vor der Eröffnung