

# SILVRETTASEILBAHN

NUMMER 06

MÄRZ 2016

## SILBERMOND

28. März 2016

13.00 Uhr • Idalp

## MUSE

30. April 2016

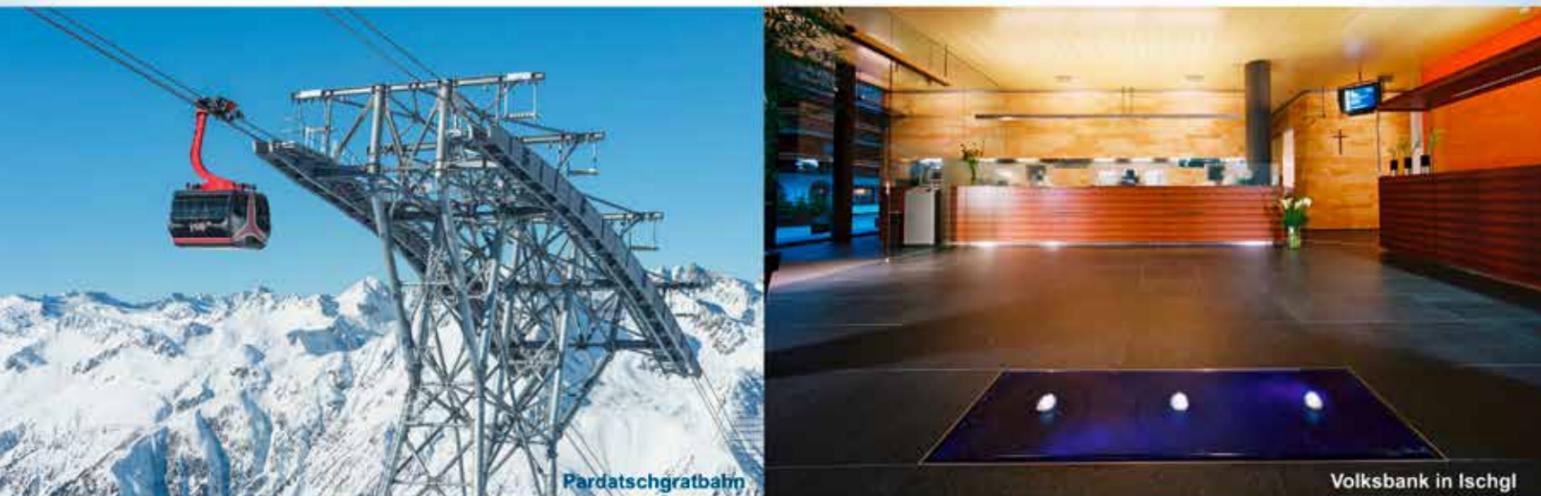
13.00 Uhr • Idalp

TUNNEL PRENNER  
DIE 7 NEUEN PISTENMASCHINEN  
DAS NEUE PISTENPANORAMA  
SOMMERARBEITEN 2015  
LEHRLINGSAUSBILDUNG  
PENSIONISTEN BERICHTEN  
MITARBEITER und AWARDS



# Eine starke Verbindung seit Jahrzehnten

„Vertrauen verbindet“ ist seit dem Jahr 1961 die Basis für die überaus gute Zusammenarbeit zwischen der Silvrettaseilbahn AG und der Volksbank Landeck.



Wie spannend war es, als im Jahre 1961 die ersten Aktien der Silvrettaseilbahn AG ausgegeben wurden! Viele Ischglerninnen und Ischglern unterstützten durch den Kauf der Seilbahnaktien die Ideen der Seilbahnvisionäre. Es wurden sogar Kredite bei der Volksbank Landeck aufgenommen, um mit Aktien bei diesem Projekt dabei sein zu können. Auch die Volksbank Landeck glaubte von der ersten Stunde an die Pläne der Seilbahngründer und damit verbunden an die Entwicklung des Tourismus in der gesamten Region.

Durch permanente Investitionen in den Seilbahnbetrieb sowie in viele weitere innovative Projekte im Dorf wurde aus dem Ort Ischgl ein internationales Aushängeschild für exklusiven Winterurlaub.

**Die Volksbank Landeck ist stolz, ein starker Partner der Silvrettaseilbahn AG sein zu dürfen!**



Aktie sowie Gewinnkupon aus den Anfangsjahren

## INHALT

• Tunnel Prenner	Seite 04
• 7 neue Pistenmaschinen	Seite 12
• Das neue Pistenpanorama	Seite 14
• Sommerarbeiten 2015	Seite 16
• Lehrlingsausbildung	Seite 19
• Pensionisten berichten	Seite 20
• Mitarbeiter – Awards	Seite 22

## Liebe Kollegen, Freunde und Mitarbeiter der Silvrettaseilbahn AG!

Nach den Großbaustellen Piz Val Gronda Bahn und 3S Pardatschgrat in den vergangenen Jahren war der letztjährige Sommer vergleichsweise ruhig, auch wenn der Prennertunnel im Zusammenhang mit der neuen Dorfgarage eine herausfordernde Baustelle war mit einer starken Belastung für die Anrainer und wir bedanken uns für das große Verständnis, das uns entgegengebracht wurde.

Bereits jetzt dürfen wir feststellen, dass unsere Intention, eine Beruhigung des Ortsteiles Prenner und eine bessere Verteilung der Skifahrerströme zu erreichen, voll erfüllt wurde. Und die bei der 3S vorsorglich erstellten Infrastruktureinrichtungen sorgen für einen reibungslosen Zugang zur neuen Seilbahn. Durch die zusätzliche Haltestelle verzögert sich die Fahrzeit der Busse und so musste in den Nachmittagsstunden ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden, der nun vormittags die Versorgung der Ortsteile des Unterdritels und neu auch eine Busverbindung für Paznaun und Pasmatsch bringt.

Immer mehr unserer Mitarbeiter kommen in die Jahre und verabschieden sich aus unserem Betrieb in die wohl verdiente Pension. Sie alle haben, oft über Jahrzehnte hinweg, gute Arbeit für uns geleistet, wir möchten ihnen dafür herzlich danken und ihnen noch viele Jahre bei bester Gesundheit wünschen.

Aus ihren Äußerungen hört man heraus, wie der gesellschaftliche Wandel auch Auswirkungen auf den Umgang mit unseren Gästen

hat und wie im Zuge der technischen Ausrüstung etwas von der früher engen persönlichen Bindung zwischen Mitarbeitern und Gästen verloren gegangen ist.

Wir brauchen aber auch für die Zukunft gut ausgebildete und leistungswillige Mitarbeiter aus unserer Region, um die Lücke, die die scheidende Generation hinterlässt, zu füllen.

Leider haben wir schon zwei Jahre keine Lehrlinge mehr gefunden, die in der Berufsschule Hallein eine sehr gute Ausbildung erhalten und denen anschließend alle Möglichkeiten offen stehen, sich weiterzubilden, wie die zwei in dieser Ausgabe vorgestellten Mitarbeiter beweisen.

Es wäre außerordentlich schade, wenn diese Ausbildung zum Seilbahntechniker, der ein langer und mühsamer Weg mit den Schulbehörden vorausgegangen ist und die den gestiegenen Anforderungen aufgrund des technischen Fortschrittes Rechnung trägt und mit der letztlich auch eine Aufwertung des „Seilbahners“ in der Gesellschaft erreicht wurde, nun nicht in entsprechendem Ausmaß von jungen Menschen genutzt würde.

Hannes Parth



Hannes Parth, Vorstand



Markus Walser, Vorstand

## IMPRESSUM

Herausgeber, Medieninhaber,  
Verleger: Silvrettaseilbahn AG,  
Ischgl  
Konzept, Layout: editiones.com  
Fotos: Silvrettaseilbahn AG,  
TVB Paznaun-Ischgl, Franz Vogt

# TUNNEL PRENNER

## Der Zubringer

Gleichzeitig mit dem Bau der Zentrumsgarage durch die Gemeinde Ischgl errichtete die Silvretta-seilbahn AG den Tunnel unter dem Ortsteil Egg.

Die ersten Überlegungen zum Bau eines Tunnels von der Bundesstraße direkt zur Pardatschgratbahn gab es bereits im Jahre 2003. Wieder aufgenommen wurden diese Pläne bei der Projektplanung für den Bau der Zentrumsgarage nunmehr „Parking Lounge“.

### Funktion des Tunnels

Ein maßgeblicher Grund für den Bau ergab sich durch die ungünstige Verteilung des Gästeandrangs auf die Zubringer. Rund zwei Drittel der Gäste strömen zur Silvrettabahn, die pro Gondel durchschnittlich 16 Personen – das sind rund 2.300 Personen pro Stunde – befördert (theoretisch erreichbare maximale Beförderungsleistung 3.440 stehend und 2.580 sitzend). Dagegen werden mit Fimba- und Pardatschgratbahn zusammen rund 4.500 Personen pro Stunde auf den Berg gebracht (theoretisch maximal je Bahn 2.800 Personen, gesamt 5.600). Mit dem Bau des Tunnels, der neuen Pardatschgratbahn und auch dem neu errichteten Skidepot in der Talstation sollte diese ungünstige Vertei-

lung möglichst egalisiert werden. Wie die Erfahrungen dieses Winters zeigen, ist dies auch großteils gelungen und der Tunnel wird, wie geplant, von den Gästen auch in diesem Sinne angenommen. So wurden an dem absoluten Rekordtag, dem 30. Dezember 2015 mit knapp 23.000 Gästen im Skigebiet mit der Pardatschgratbahn zwischen 09.00 und 10.00 Uhr 2.577 Personen, mit der Fimbabahn 1.749 und mit der Silvrettabahn 2.083 Personen befördert.

### Machbarkeitsstudie

Gemeinsam mit der Gemeinde Ischgl, die als Bauträger der Parking Lounge verantwortlich zeichnet, ließ in diesem Zusammenhang die Silvrettaseilbahn AG eine Machbarkeitsstudie für eine Bushaltestelle und einen Tunnel zur Pardatschgratbahn erstellen. Beim Bau der Garage ging es unter anderem auch darum, das Nadelöhr der Dorfstraße beim Wohn- und Geschäftshaus Florian (Billa) zu entschärfen bzw. zu umfahren. Dies sollte durch die nunmehr in die Garage integrierte Dorfzufahrt erfolgen. Auf Grund der Vorgaben der Landesstraßenverwaltung war von der Bundesstraße zur Dorfeinfahrt jedoch ursprünglich lediglich eine Linksabbiegespur vorgesehen. Im Verlaufe der Planungen kristallisierte sich jedoch bei der Gemeinde Ischgl und der Sil-

vrettaseilbahn AG zunehmend die Notwendigkeit zur Erstellung eines Kreisverkehrs heraus. Es folgten langwierige Verhandlungen und Überlegungen, die einerseits die Größe des Kreisverkehrs und andererseits die Busbucht betrafen.

So verlangte die Landesstraßenverwaltung auf Grund einschlägiger Richtlinien und Vorgaben ursprünglich einen Radius von 35 Metern, eine Größe, die unter den örtlichen Gegebenheiten nicht möglich erschien. Es wurde letztlich der nun geschaffene Kreisverkehr mit 32 Metern Durchmesser genehmigt.

Ein weiterer und nicht einfacher Verhandlungsgegenstand betraf die Busbucht, die von der Behörde ursprünglich nicht für Linienbusse vorgesehen war. Eine Vorgabe, die die Bedeutung des Tunnels recht geschmälert hätte - wären dadurch doch alle Linienbusfahrgäste als Tunnelbenutzer ausgeschieden. Ein Umstand, der bei den Gästen nicht nur für viel Verwirrung und Unverständnis gesorgt hätte, sondern der auch die



Bedeutung des Tunnels deutlich geschmälert hätte.

### Baubeschluss im Februar

Die Verhandlungen und daran anschließenden Planungen benötigten jedenfalls geraume Zeit und konnten erst ein Jahr vor Baufertigstellung abgeschlossen werden. Der dafür notwendige Beschluss der Gemeinde erfolgte im Baujahr, im Februar 2015. Der nun in kürzester Zeit errichtete Tunnel ermöglicht den direkten Zugang von der Bundesstraße zur Pardatschgratbahn, wobei 130 Meter als bergmännischer Teil, also unter der Erde und 30 Meter im Tagbau errichtet wurden.

### Parkgaragenplätze

In Zusammenhang mit der Parkgarage, in der die Silvrettaseibahn AG 147 Stellplätze erwarb – zwei davon sind behindertengerecht –, kann der Gast nun direkt und trockenen Fußes vom Auto bzw. von der Bushaltestelle

zum Einstieg in die Pardatschgratbahn gelangen.

Auf Grund der diesjährigen Erfahrungen wird auch der weitere Ausbau des Tunnels mit einem Förderband geprüft und dieses gegebenenfalls im kommenden Sommer errichtet.

### Busverkehr

Eine Entlastung des Verkehrs im Ortsteil Prenner ergibt sich auf dem Florianparkplatz durch die Umleitung des Busverkehrs. Die Bushaltestelle Florianparkplatz wird nunmehr erst ab Mittag angefahren, wodurch die Zufahrt zu den 420 Stellplätzen in der Floriangarage und den rund 450 Parkplätzen für PKW beziehungsweise für 60 Busse und 120 PKW erleichtert wird und auch der Busverkehr flüssiger abgewickelt werden kann. Auch erreichen nun rund 1.000 bis 1.200 Personen, die bisher die Dorfstraße queren mussten, die Pardatschgratbahn völlig problemlos durch den Tunnel.

### Fluchtstiegenhaus

Das Fluchtstiegenhaus befindet sich hinter dem Hotel Garni Golfais. Dies ist gleichzeitig auch der Nachtzugang zur Garage. Der Ausgang endet auf der Rampe zwischen dem Hotel Elizabeth und dem Hotel Garni Golfais und führt zum Fimbabahnweg.

Der Tunnel selbst steigt vom Tunnelportal bei der Bundesstraße bis zum Tunnelausgang bei der Pardatschgratbahn kaum merkbare vier Meter an – von 1.346,20 Meter auf 1.350,50 Meter ü.M.

Die Entlüftung des Tunnels erfolgt über einen Lüftungsschacht hinter dem Hotel Elizabeth, wobei auf eine mechanische Lüftungsanlage und eine mechanische Rauchentfrachtung verzichtet werden konnte.

### Zum Baufortschritt

Der ursprüngliche Zeitplan sah die Ausschreibung des Tunnels für 2015 und den Bau für 2016 vor. Dies vor allem auch deshalb, da der Bau nach Fertigstellung der Garage von der Bundesstraße aus hätte erfolgen können und deshalb aus bautechnischen Gründen auch einfacher gewesen wäre. So nämlich musste der Vortrieb im Tunnel von der südlichen Seite unter äußerst beengten Verhältnissen – der Baukorridor betrug nur sechs Meter – zwischen Hotel Elizabeth und

Garni Golfais begonnen werden. Dazu kam die fehlende bzw. äußerst knappe Deponiefläche für das täglich anfallende Tunnelausbruchsmaterial im Bereich der Talstation Pardatschgratbahn.

Da weiters der Tunnelausgang in diesem Bereich höher liegt als bei der Bundesstraße, musste der Bau entgegen der üblichen und einfacheren Vorgehensweise fallend durchgeführt werden. All dies waren Argumente für einen Bau von der Bundesstraße ausgehend. Verschiedene andere Gründe sprachen

letztlich für den Bau des Tunnels gleichzeitig mit der Garage. In diesem Zusammenhang muss für das große Verständnis der Anrainer gedankt werden. Mussten sie doch nach zwei Jahren Bautätigkeiten bei der 3-S-Pardatschgrat nun auch noch die Belastungen während des Baus des Tunnels Prenner hinnehmen.

### Absicherungen

Da der Tunnel teils in geringer Tiefe unter der Oberfläche des Ortsteils Egg, unter Straßen, Kanal- und Leitungssträngen sowie den darauf befindlichen Gebäuden – von 6,50 bis 19,50 Meter – errichtet werden musste, war eine entsprechend abgesicherte Vorgehensweise notwendig.



Die angrenzenden Gebäude müssen abgesichert werden



Montage der Baustahlgitter



Abtransport des Abbruchs mit Radlader



Das „Gerippe“ des Tunnels



Erste Absicherungen im Tunnel



Spritzbeton verdeckt das Stahlgitter

Als erstes erfolgte somit bereits vor Baubeginn eine äußerst gründliche Beweissicherung der bestehenden Gebäude mit Sachverständigengutachten. Unzählige Fotos belegten den vor Baubeginn bestehenden Zustand der insgesamt acht vom Tunneldurchtrieb betroffenen Objekte.

Die externe Überwachung eventuell auftretender Bauschäden erfolgte durch einen Zivilingenieur, der obertags und untertags tägliche Setzungskontrollen durchführte. Dies geschah durch engständige laufende Bewegungskontrollen sowie regelmäßige Kontrollen von geodätischen Fixpunkten an der Geländeoberfläche und an dem Tunnel benachbarten Gebäuden.

Seine Berichte sandte er täglich bis 14.00 Uhr an die Silvrettaseilbahn, an die beteiligten Firmen und den Tunnelplaner DDr. Heiner Bertle, der Projektierung und Bauüberwachung übernommen hatte.

Außerdem wurden zur Erkundung des Untergrundes bereits im Mai 2015 und vor Beginn der bergmännischen Ausbruchsarbeiten zwei Erkundungsbohrungen bis mehrere Meter unter das zukünftige Ausbruchsniveau durchgeführt.

Im Weiteren war ein schonender Ausbruch in kurzen Ausbruchslängen von maximal ca. 1,25 Meter mit begleitender sofortiger Sicherung vorgesehen.

### Die Bautätigkeit

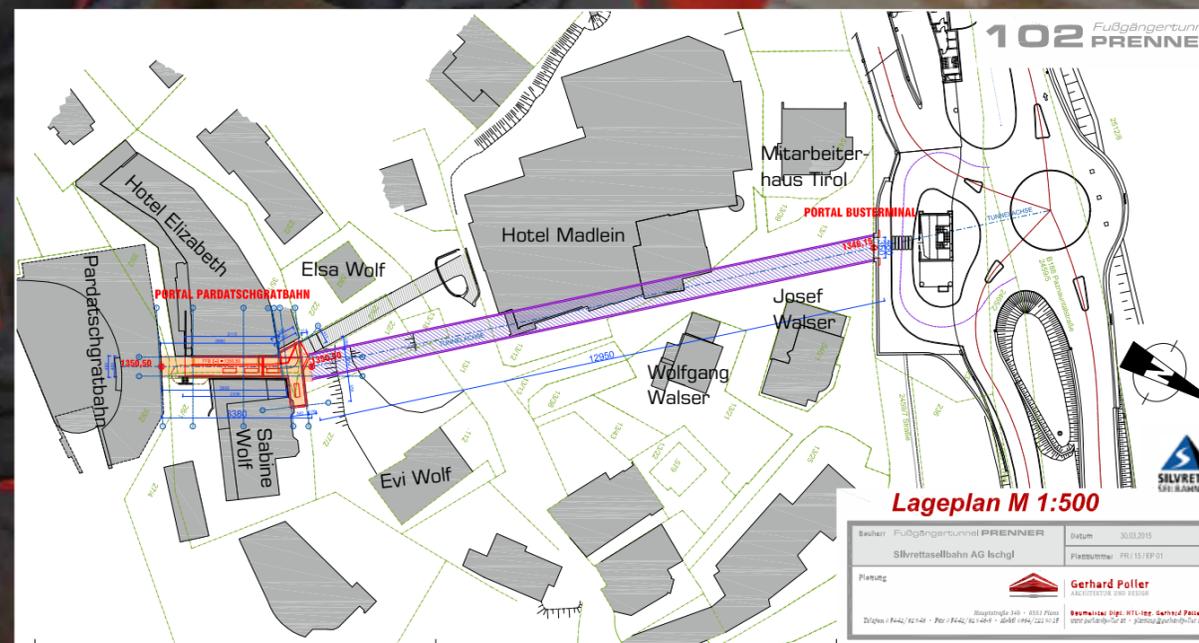
Vor Beginn des bergmännischen Ausbruchs des Tunnels erfolgte im Portalbereich „Pardatschgratbahn“ durch die Mitarbeiter der Silvrettaseilbahn AG der Abbruch des bestehenden Zugangs zur Rolltreppe, die vom Hotel Elizabeth zum Hotel Madlein führt. Anschließend erfolgte der Aushub für das geplante Portalgebäude, samt Baugrubens-



*Tunnelpatin Bettina Kurz, die sich in vorbildlicher Weise um die Bergarbeiter kümmerte und verlässlich jeden Freitag um 14 Uhr mit einer Jause vorbeikam, war die erste (siehe großes Bild), die den Ortsteil Egg unterirdisch querte.*



21. August 2015: Durchbruch des Tunnels. Von links: Markus Walser (Vorstand SSAG), Jürgen Kurz (Aufsichtsratsvorsitzender SSAG), Bernhard Pausch (Bauleiter Östu-Stettin), Michael Holzer (Polier Östu Stettin), Bettina Kurz (Tunnelpatin), Daniel Theresiak (Mineur Östu Stettin), Said Hasanovic (Mineur Östu Stettin), Heimo Zraunig (Drittelführer Östu Stettin), Hannes Parth (Vorstand SSAG), Martin Weissensteiner (Schlosser Östu Stettin), Gerhard Granitzer (Elektriker Östu Stettin)



cherung. In diesem Zusammenhang mussten das Hotel Elizabeth und das im Hotel Garni Golfais integrierte Sportgeschäft durch speziell verankerte Säulen unterfangen werden.

Der Tunnelvortrieb in dem aus Findlingen und Moräne bestehenden „Schuttkegel“ wurde ausschließlich mit Radlader und Bagger und mit insgesamt nur neun Sprengungen bewerkstelligt.

Größere Blöcke wurden mit Hydraulikmeißel geschrämt bzw. – wie bereits beim bestehenden Dorftunnel – mit einem engen Bohrlochrastrer angebohrt und mit Spaltkeilen abgetrennt. Der Abtransport des Ausbruchsmaterial erfolgte mit Radlader oder Muldenkippern im Rückwärtsgang.

#### Tägliche Bauzeit

Die tägliche Bauzeit, die großteils auch eingehalten werden konnte, erstreckte sich von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Der Tunnelausbruchsquerschnitt betrug ca. 25 m<sup>2</sup> mit einer maximalen Ausbruchsbreite von 6,19 m und einer maximalen Ausbruchshöhe von 6,10 m. Der tägliche Baufortschritt betrug rund drei Meter. Nach dem Einbringen der ersten Ausbruchsicherung, bestehend aus Stahlspießen, Spritzbeton, Baustahlgitter, Stahlbögen und Ankern mit einer 35 cm starken Sohlplatte beträgt die nutzbare Querschnittsfläche ca. 19 m<sup>2</sup>.

#### Infrastrukturelle Einrichtungen

Im September und Oktober erfolgte der Ausbau der inneren Schale mit Entwässerungsleitungen und einer zusätzlichen Achse für die Dateninfrastruktur der Silvrettaseilbahn AG. Bisher führte die einzige Achse ausschließlich von der Silvrettabahn zur Idalp. Durch diese neu errichtete Verbindung ist auch ein weiteres Datenbackup von der Silvrettabahn durch den Tunnel zum Pardatschgrat möglich.



Der Tunnel ist seit der Öffnung stark frequentiert. Bis im kommenden Winter wird der Tunnel auch noch attraktiver gestaltet.



Direkt vom Tunnel in den Ausgang zur Pardatschgratbahn.



Der neu errichtete Nachtzugang zu den Garagen und dem Tunnel bildet gleichzeitig auch den Zugang zu den Rolltreppen zum Hotel Madlein.



Tunnelportal beim Busterminal.



Der Tunnel Prenner ermöglicht den direkten Zugang zur Pardatschgratbahn und auch eine schnellere Erreichbarkeit der Fimbabahn.



Der großzügig gestaltete Busterminal wird von Ski- und Linienbussen angefahren. Der Florianparkplatz wird dadurch entlastet.



Für die Gäste der Silvrettaseilbahn AG stehen in der neuen Tiefgarage 147 Parkplätze bereit.

#### Baufortschritt

- 4. Mai 2015: Beginn Abbruch des bestehenden Rolltreppbereichs
- Mai bis Mitte Juni: Verlegung sämtlicher infrastrukturellen Zu- und Ableitungen (Wasser, Kanal, Strom) im Bereich Egg
- 22. Juni 2015: Tunnelanstichfeier bei der Talstation der 3-S Pardatschgrat
- 21. September bis Ende November: Hochbau mit Anbindung an Pardatschgratbahn, Lüftungsschächte
- 21. August 2015: Tunneldurchbruch
- 5. Dez. 2015: Inbetriebnahme rechtzeitig zur Wintersaison

#### Projektdateien

- Länge des bergmännischen Tunnels: 130 m
- Tunnelausbruchquerschnitt: 25 m<sup>2</sup> (Tunnel vor Sicherung)
- Tunnelneigung: 3,5 ‰
- Überlagerungshöhe 6,5 m bis 19,5 m (Abstand Tunnelfirst bis Oberfläche)
- Bauzeit (Tunnelausbruch und Betonschale): ca. 3,5 Monate

# DIE SIEBEN NEUEN

## Pistenpräparierung auf neuestem Stand

Die Silvrettaseilbahn AG erneuerte für die Skisaison 2015/16 den Fuhrpark mit sieben Pistenfahrzeugen. Zusammen mit der GPS-gestützten Schneehöhenmessung (Global Positioning System) kann die Pistenpräparierung nun noch effizienter und energieschonender durchgeführt werden.

Das Modell mit dem Namen „Leitwolf“ wird von einem 510 PS starken Dieselmotor angetrieben. Beeindruckend ist auch die Spurbreite von 4,5 Meter – sie ist damit um knapp 30 Zentimeter breiter als die vergleichbarer Modelle. Damit kann in kürzerer Zeit die größere Fläche präpariert und gleichzeitig auch Treibstoff eingespart werden.

### Frästechnologie entscheidend

Letztlich entscheidend für die Wahl dieses Modells war jedoch „die hervorragende Frästechnologie, mit der wir das eindeutig beste Pistenergebnis erzielen“, wie Vorstand Markus Walser anführt.

Die Fräse ist der Teil, der hinter den Rauen nachgezogen wird und der die durch die Ketten entstandenen Knollen und Unebenheiten „fräst“ und so die bekannt gestreiften Pisten erzeugt.

Mit der Fräse des Leitwolfs kann der Fahrer das Nachlaufverhalten der Fräse selbst bestimmen und je nach Situation zwischen paralleler Verschiebung und freiem Nachlaufmodus gewählt werden.

Durch die steuerbare Parallelverschiebung bleibt die Fräse parallel zur Fahrtrichtung und trägt so auch zur stabilen Vorwärtsfahrt des Fahrzeuges bei. Das Ergebnis ist ein optisch perfektes Pistenbild auf der gesamten Pistenbreite.

Für die Präparierung steiler Hänge sind drei „Leitwölfe“ mit Winden, die eine Zugkraft

von 4,5 Tonnen aufweisen, ausgerüstet. Zusätzlich werden die 238 Pistenkilometer in mit GPS-gestützter Schneehöhenmessung präpariert.

### Schneehöhenmessung

Mithilfe dieser Technologie lässt sich der Zustand der Pisten punktgenau feststellen und damit kann die Bearbeitung bedarfsgerecht geplant und noch effizienter und ener-

gieschonender durchgeführt werden. Ein gezielter Einsatz der Pistenmaschinen führt so zum ressourcenschonenderen Maschineneinsatz und damit auch zum Schutz der Umwelt.

### Leitwölfe auch im Samnaun

Die bekannt qualitätvolle Pistenpräparierung und Pistenqualität der Silvretta Arena – auch die Bergbahnen Samnaun haben

gleichzeitig ihren Maschinenpark mit drei neuen Leitwölfen aufgerüstet – soll mit dieser Investition weiter aufrechterhalten und – wo möglich – verbessert werden.



Offizielle Übergabe der insgesamt zehn neuen Pistenmaschinen der Herstellerfirma Prinoth an die Silvrettaseilbahn AG und die Bergbahnen Samnaun AG.



# DAS NEUE PISTENPANORAMA

## Gestaltet von Ingrid Schultus-Föger

Im vergangenen Winter wurde von der Silvrettaseilbahn AG und den Bergbahnen Samnaun AG ein neues Pistenpanorama in Auftrag gegeben. Es wurde von Ingrid Schultus-Föger erstellt.

Im Skigebiet der Silvretta Arena hat sich seit 1999, als das letzte Skipanorama erstellt wurde, ziemlich einiges verändert. Es kamen Bahnen und Lifte dazu, zuletzt auch noch die Erschließung des Piz Val Gronda und es erschien angebracht, das Panorama den erforderlichen Verhältnissen anzupassen. Da es weltweit nur mehr sehr wenige Panoramamalere gibt, wurde der Auftrag an die in Innsbruck lebende Künstlerin Ingrid Schultus-Föger erteilt.

### Erstellung einer Skizze

Ingrid Schultus berichtet von ihrer Arbeit: „Meine Panoramen zeichnen sich durch hohe künstlerische Qualität und Genauigkeit der Darstellung aus. Zuerst entsteht eine Ideenskizze, die dann in einer genaueren Skizze weiterentwickelt wird und in die alle Vorgaben und Wünsche des Auftraggebers eingearbeitet werden.“

Von dieser Skizze bis zum fertigen Panorama ist es nun noch ein weiter Weg. Voraussetzung ist die genaue Kenntnis der Topographie der Landschaft. Auf Grund der ersten optischen Eindrücke, die ich vor Ort und dann vom Flugzeug aus erlange, nimmt das Panorama in meinem Kopf und in Folge dann als Zeichnung auf dem Papier Formen an.

Für die Flugaufnahmen ist ein ideales Wetter, auf das man zuweilen Wochen wartet, erforderlich. Die Aufnahmen werden aus einer

Höhe von ca. 4000 m gemacht. Von größter Bedeutung für diese Flugaufnahmen ist der Sonnenstand. Dabei entscheide ich schon im Vorfeld, ob die Landschaft im Vormittagslicht oder im Nachmittagslicht besser zur Geltung kommt.

### Rund 600 Flugaufnahmen

Für das Gebiet von Ischgl und Samnaun waren rund 600 Fotos erforderlich. Es waren viele verschiedene Blicke aus unterschiedlichen Höhen und Richtungen, die in jeden Winkel Einblick geben, erforderlich. Nur so kann anschließend im gemalten Panorama der gewünschte Gesamteindruck vermittelt werden.

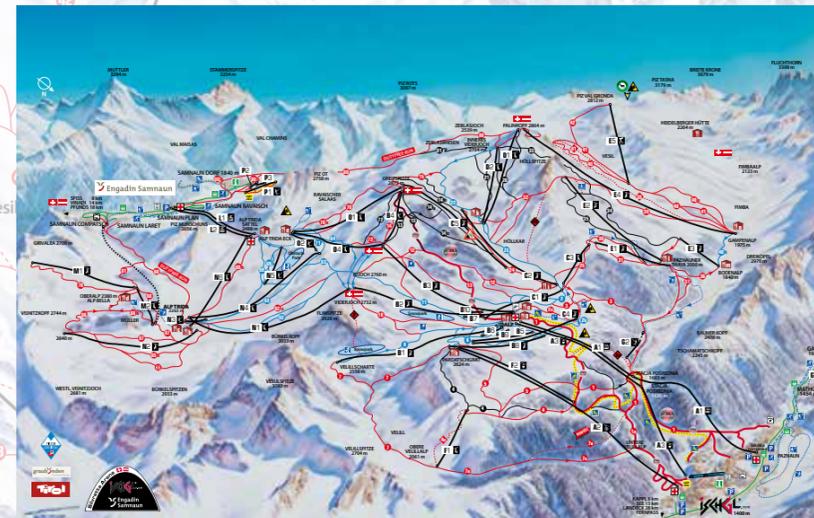
Um den Erfordernissen des Auftraggebers zu entsprechen, mussten bestimmte Abschnitte der Landschaft in Ansicht und Wichtigkeit vergrößert dargestellt – andere wiederum in Relation etwas verkleinert werden. Die Form und Richtung der Darstellung wurde auf der Skizze definiert und auch das Format nach Absprache festgelegt. Die Skizze fungiert nun als eine Art Korsett, in der die gesamte dargestellte Landschaft ihren Platz finden muss.

### Vorgaben des Auftraggebers

Erst nachdem alle Vorgaben des Auftraggebers erfüllt wurden, kann mit großer Sorgfalt die eigentliche Malerei begonnen werden. Die Landschaft taucht in einen warmen

Mittelton ein, der wird mit Airbrush gesprüht und erstrahlt später durch das Weiß im Winterglanz. Jeder Baum erhält seinen individuellen Pinselstrich im passenden Farbton – samt eigenem Schatten. Nicht nur die Berge und Felsen erhalten so ihre typische Form, auch die einzelnen Gebäude werden nach Ortsplan akribisch ausgeführt. Durch die auf diese Weise erstellte exakte Wiedergabe der Region und der plastischen Darstellung entsteht ein kunstvolles Gesamtbild, das auf verschiedensten Gebieten werbewirksam eingesetzt werden kann.

Für die Malerei des nun fertiggestellten Panoramas benötigte ich rund 3 Monate.“



Heinz Vielkind, Schüler und damals noch Assistent des internationale Maßstäbe setzenden Tiroler Panoramamalers Heinrich C. Berann, gestaltete 1999 dieses Panorama.



Neues und umfassenderes Pistenpanorama der Innsbrucker Panoramamalere Ingrid Schultus-Föger.

# SOMMERARBEITEN 2015

## Ein Überblick

Neben dem Tunnel, der größten Baustelle der Silvrettaseilbahn AG des vergangenen Sommers waren – wie jedes Jahr – viele weitere größere und kleinere Arbeiten zu erledigen. Dabei konnte vieles auch von den eigenen Mitarbeitern erledigt werden.

### Gratbahn

Die besondere geologische Situation des Pardatschgrates wurde auch in diesem Magazin bereits dargestellt. Davon betroffen ist nicht nur die Pardatschgratbahn-Bergstation, sondern auch die Gratbahn. Besonders betroffen waren die Stützen 2 und 4, deren Fundamente „absackten“ und seitlich verschoben wurden. Die Stütze 2 ist dabei seit der Errichtung im Jahre 2002 um 80 cm abgesackt. Die zusätzliche seitliche Verschiebung verstärkte die Auswirkungen auf die Rollenbatterien und die Seillinienführung.

Nun war zwar die geologische Gegebenheit dieser Stützen bereits 2002 bekannt und es wurden deshalb auch schon damals Vorkehrungen getroffen, die Intensität der Verschiebungen kam jedoch auch für die Geologen unvorhergesehen.

Die beiden betroffenen Stützen wurden umgebaut und durch entsprechende Einrichtungen kann nun auf geologische Bewegungen leichter reagiert werden.



### 18 neue Lawinauslöseanlagen

Zur weiteren Sicherung der Skipisten wurden insgesamt 18 neue Lawinauslöseanlagen errichtet. Diese Erweiterung der technischen Lawinauslöseanlagen kann wesentlich dazu beitragen, die Sicherheit auf den Pisten weiters zu verstärken und mögliche Gefährdungen, so weit es möglich ist, zu verhindern.

Auch ist es durch die neuen Lawinauslöseanlagen möglich, die Pisten bei entsprechenden Verhältnissen schneller zu sichern und damit die Abfahrten frei zugeben.

Ferngesteuerte Lawinauslöseanlage

### Panorama-Dachterrasse

Für die schnelle und einfache Lagerung der Terrassenmöbel wurde ein eigener Zubau auf der Dachterrasse des Restaurants Idalp erstellt. Um weiters die Toilettenanlagen im Restaurant Panorama zu entlasten, wurde auf der Dachterrasse eine eigene WC-Anlage errichtet. Installationen und Elektroarbeiten wurde von den Fachkräften der Silvrettaseilbahn AG durchgeführt.



Zubauarbeiten auf der Dachterrasse. Der geräumige Zubau für Terrassenmöbel bringt große Erleichterungen für die tägliche Lagerung und Aufstellung der Möblierung.



### Zeblasbahn

Der Kommandostand der Zeblasbahn wurde während dieses Sommers in den Hang verlegt. Den Großteil der Arbeiten erledigten eigene Mitarbeiter. Lediglich die Tischlerarbeiten wurden an Fremdfirmen vergeben. Um die technisch bedingten Ausfälle zu mi-

nimieren, wurde eine neue Abstandsreguliereinrichtung installiert. Dafür wurde die bisherige mechanische Schaltkupplung durch eine elektronische Regulierung ersetzt.



Umbau Kommandostand Zeblasbahn: Baufortschritt am 4. September 2015 und im Betrieb im Jänner 2016.





Atass Plus – das neue Fernleitsystem zur Steuerung der Schneeanlage

### Schneeanlage

Wie wichtig und unverzichtbar die Beschneigung der Skipisten ist, zeigte sich wieder am Beginn dieser Wintersaison, in der Ischgl eine der wenigen Destinationen mit hervorragend befahrbaren Pisten war. Zur Erweiterung und Verbesserung dieser Anlagen wurden auch in diesem Sommer umfangreiche Arbeiten durchgeführt. So wurde die Pumpstation-Pardorama-Tal – eine der ersten derartigen Anlagen aus den 80er Jahren – steuertechnisch und mechanisch komplett modernisiert. Zusätzlich wurden 40 Schneelanzen und 10 Schneekanonen neu angeschafft.

Weiters konnte das 3-Jahresprogramm einer elektronisch gesteuerten Fernleittechnik für die gesamte Schneeanlage abgeschlossen werden. So ist es nun möglich, das gesamte beschneite Skigebiet zentral zu überwachen und die Anlagen entsprechend zu steuern. Diese Technik ist eine große Entscheidungshilfe für die Schneemacher und trägt wesentlich zum effektiven Einsatz der Bescheiung bei. Indem auch die Schneehöhenmessungseinrichtungen aller 23 Pistenmaschinen mit der Fernleittechnik verknüpft sind, können diese äußerst gezielt eingesetzt werden.



# LEHRLINGE

## Gründliche Ausbildung

### Maximilian Kurz

Maximilian besuchte nach der Hauptschule Kappl ein Jahr die HTL in Innsbruck, wechselte dann zur Silvrettaseilbahn und begann hier 2009 die dreijährige Ausbildung zum Seilbahnfachmann. Die Kurse in der Landesberufsschule Hallein dauerten jährlich 9 Wochen und beinhalteten Theorie und Praxis. Die Unterbringung erfolgte im Lehrlingsheim, die Kosten übernahm die Silvrettaseilbahn. Nach dem erfolgreichen Abschluss des dritten Jahres folgte die Lehrabschlussprüfung Anfang Juli 2012.



Maschinist Maximilian Kurz

Noch heute ist Maximilian von der Schule begeistert: „Die ist brutal gut ausgebaut. In der Halle stehen 2 komplette Seilbahnen. Die Ausbildung ist sehr abwechslungsreich. Von der Beschneigung über Schlossereiarbeiten bis zum elektrischen Schweißen, von der Anlagentechnik bis zu Wartungsarbeiten – man lernt alles, theoretisch und praktisch. Auch im Betrieb selbst wurde darauf eingegangen und davon musste in wöchentlichen Berichten an die Schule, versehen mit Fotos, berichtet werden. Ich lernte die Beschneigung kennen, war während der Wintersaison zu meist in der Schlossereiwerkstatt beschäftigt,



Maximilian Kurz bei Sommerarbeiten

arbeitete mit den Elektrikern und war beim Bau der Lange Wandbahn, der Sonnenbahn, der Piz Val Grondabahn und beim Umbau des Höllbodenrestaurants dabei. Ich würde das auf jeden Fall wieder machen.“ Gemeinsam mit Maximilian besuchten 25 Kollegen aus Seilbahnbetrieben von der Steiermark bis Vorarlberg die Schule in Hallein. Maximilian ist jetzt 22 Jahre alt und Maschinist bei der Piz Val Grondabahn. Seit November 2014 ist Maximilian auch im Betriebsrat der Silvrettaseilbahn AG tätig.

### Alexander Fritz

Nach der Hauptschule in Kappl besuchte Alexander für ein Jahr die landwirtschaftliche Berufsschule in Imst. Anschließend folgten die Lehrjahre als Elektriker bei der Firma Sonderegger in Galtür. Nach der abgeschlossenen Lehre wechselte Alexander 2009 zur Silvrettaseilbahn und ließ sich, da er bereits die Lehre als Elektriker abgeschlossen hat-

te, im 2. Bildungsweg zum Seilbahnfachmann ausbilden. In diesem Fall dauerte die Ausbildung 1,5 Jahre, wobei 6 Wochen die entsprechenden Kurse, in denen das theoretische Wissen vermittelt wurde, im WIFI in Innsbruck besucht werden mussten. Die praktische Ausbildung erfolgte in diesem 2. Bildungsweg im Betrieb selbst.



Betriebsleiterstellvertreter Alexander Fritz

Alexander absolvierte die Prüfungen zum Seilbahnfachmann im Jahre 2011. Die Prüfungen fanden in der Landesberufsschule Hallein statt und beinhalteten denselben Stoff, wie der nach der 3jährigen Lehre. „Es war recht aufwändig“, sagt Alexander nun im Nachhinein „doch ich würde es in jedem Fall wieder auf mich nehmen. Es hat sich ausgezahlt.“

Alexander, inzwischen 26 Jahre alt, ist nach nun 2 Jahren Maschinist bei der Sonnenbahn und nach der Mitarbeit beim Bau der Piz Val Gronda Bahn und dem absolvierten Betriebsleiterkurs inzwischen Betriebsleiterstellvertreter von Betriebsleiter Ing. Andreas Kurz. Zu seinem Verantwortungsbereich gehören die Fimbabahn, Velillbahn, Idjochbahn, Flimjochbahn und der Greitspitzlift.

# MITARBEITER

## Die Pensionisten 2015

Vier Mitarbeiter, alle zusammengerechnet über 140 Jahre bei der Silvrettaseilbahn AG beschäftigt, traten in diesem Jahr ihre Pension an. Interessant sind ihre Erinnerungen an die frühen Zeiten bei der Seilbahn.

### Willi Zangerl

Zum Urgestein der Silvrettaseilbahn gehört Wilhelm Zangerl. Er begann nach dem Abschluss der Handelsschule mit Beginn der Wintersaison am 13. Dezember 1971 als Kassier bei der Silvrettabahn und übernahm 1973 zusätzlich die gesamte Lohnverrechnung, die er bis zu seiner Pensionierung am 31. Juli 2015 ausführte. Bis 3 Jahre vor seiner Pensionierung übrigens völlig allein. Die zusätzliche Aufgabe als Kassier bei der Silvretta- bzw. Pardatschgratbahn erledigte Willi bis zum Jahre 1980.

Bis in die Mitte der 80er Jahre wurde die gesamte Verrechnung händisch und ohne Computer erledigt. Erst nach und nach folgte die Umstellung auf den Computer, zumeist im Eigenstudium, denn für Kurse war einerseits wenig Zeit und andererseits wurden diese auch recht spärlich bzw. zu ungünstigen Zeiten angeboten. Prägend für Willi waren die ersten Jahre unter dem damaligen Vorstand Erwin Aloys, dessen tägliche Begrüßung „Guten Morgen, Willi. Wie geht es dir?“ Willi heute noch in den Ohren liegt. Ein Gespräch mit Aloys, an das sich Willi mit einem Lachen erinnert,



Wilhelm Zangerl

fand anlässlich eines Ausfalls der Pardatschgratbahn statt.

Mit dieser Bahn, die 1973 in Betrieb ging, konnte auf die bis dahin ausgegebenen Platzkarten, die für die Benützung der heillos überlasteten Silvrettabahn notwendig waren, verzichtet werden. Als nun aber die Pardatschgratbahn kurzfristig stand und sich alles wieder auf die Silvrettabahn konzentrierte, ordnete Aloys Willi an, umgehend Platzkarten auszugeben. Willi erinnerte Aloys daran, dass gar keine Platzkarten mehr vorhanden sind. Aloys kümmerte das nicht im Geringsten: „Gib Platzkarten aus, du Idiot!“

An was sich Willi gerne erinnert sind die früheren gemeinsamen Betriebsfeiern, unter anderem ist ihm ein Büroausflug nach Istanbul in bester Erinnerung. Schlimm und bis heute bedrückend sind für ihn aber die während seiner Zeit geschehenen tödlichen Unfälle – die von Franz Wechner, Heinrich Ladner und Heinrich Vogt. Was sich sonst noch alles verändert hat in diesen 44 Jahren Arbeit bei der Silvrettaseilbahn? „Es war früher überschaubarer und persönlicher.“

### Johann Siegele

Nach seiner Arbeit als Schmied begann Johann seine Arbeit zuerst nur im Winter im Dezember 1977 bei der Höllbodenbahn. Bei dieser Bahn blieb Johann auch bis zu seiner Pensionierung Ende September 2015 und er erlebte dabei alle Um- und Aufrüstungen von dem damaligen 2er Sessellift über die 1989 erweiterte 4er Sesselbahn bis zur heutigen 8er Sesselbahn, die im Jahre 2000 errichtet wurde.

Die ersten 11 Jahre war Johann in der Talstation tätig und anschließend auf der Bergstation stationiert. Seit 1990 war Siegele ganzjährig als Maschinist angestellt. Ursprünglich



Johann Siegele (links) mit Othmar Ladner

waren bei der Bahn 6 Mitarbeiter beschäftigt, inzwischen wird die Arbeit von 5 Personen verrichtet.

Eine Arbeit allerdings, die, wie Johann berichtet, durchaus nicht weniger geworden ist. So geben beispielsweise die kuppelbaren Sessel, die in der Früh alle wieder eingehängt werden müssen, mehr Arbeit als die fix geklemmten Sessel der ersten Bahn.

Geändert haben sich nach den Eindrücken Johanns auch die Gäste. „Früher“, so bemerkt er, „haben sich die Fahrgäste durchaus etwas sagen lassen. Sie akzeptierten bestimmte Anweisungen und Vorgaben. Das ist heute viel schwieriger und manche sind einfach ‚segant‘.“

Siegele pendelte jeden Tag von Langesthei nach Ischgl, die ersten Jahre immer mit dem Privatauto. Später wurde von der Silvrettaseilbahn ein Bus zur Verfügung gestellt und inzwischen sind es bereits 2 Busse. Wie oft musste er auf Grund von Lawinengefahr zu Hause bleiben? „Ich konnte nur 3- bis 4-mal wegen Lawinengefahr nicht zur Arbeit kommen und einmal war die Straße wegen Hochwasser gesperrt“, erzählt Siegele.

### Karl Fuchs

Schon vor seiner festen Anstellung im Juni 1988 arbeitete Karl in den Sommermonaten bei der Silvrettabahn. Im Winter war der gelernte Koch damals noch in der Gastronomie tätig. Es waren schließlich aber auch die günstigeren Arbeitszeiten, die Karl bewogen, sich bei der Silvrettaseilbahn um eine Arbeit zu bewerben. Und Karl begann und beendete seine Karriere bei der Silvrettaseilbahn bei der Pardatschgratbahn als Stationsbediensteter, wobei er in allen damaligen Stationen – Berg-, Mittel und Talstation – den Dienst versah.

Gerade diese Tätigkeit ließ ihn aber auch viele Veränderungen miterleben. „Früher“, so Karl, „musste bei jeder Gondel die Tür geöffnet und geschlossen werden. Gar nicht wenigen Gästen, die mit den Stöcken schon genug beschäftigt waren, stellte man auch die Skier in die an den Gondeln außen angebrachten Skiständer und holte sie ihnen am Berg auch wieder heraus.“

Dadurch ist man mit vielen ins Gespräch gekommen und es entwickelten sich über die Jahre viele Bekanntschaften mit Stammgästen. Ziemlich einige kannte man über Jahre

hinweg und sie kamen auch bewusst vorbei, um sich zu begrüßen oder sich zu verabschieden.



Karl Fuchs

Mit der Automatisierung und der auf jeden Fall bequemeren Mitnahme der Skier in die Gondel sind diese Tätigkeiten eines Stationsbediensteten aber alle entfallen und einen Kontakt mit den Gästen gibt es praktisch nicht mehr. Das bemängeln alte bekannte Gäste auch selbst. Und die Jungen können sich das heute schon gar nicht mehr vorstellen.“

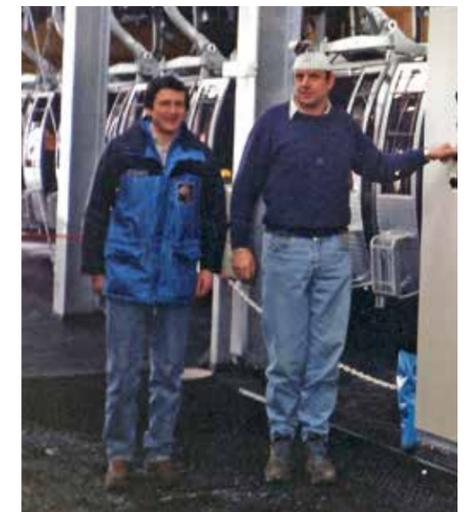
### Rudolf Kleinheinz

Rudolf Kleinheinz absolvierte ursprünglich die Handelsschule in Imst, arbeitete seit seiner Jugend in der elterlichen Landwirtschaft in Mathon und begann im Jänner 1975 beim Palinkopflift, damals noch ein Schlepplift. Die folgenden 3 Winter war seine Arbeitsstelle der Idjoch-Schlepplift. Seit dem 26. November 1979 bis zur Pensionierung am 30. April 2015 war Rudolf dann ganzjährig bei der Silvrettaseilbahn AG angestellt. Er arbeitete bei der Pardatschgratbahn, seit 1995 als Maschinist. Die Landwirtschaft betrieb er weiterhin und zollt noch im Nachhinein der Silvrettaseilbahn Lob für deren Verständnis für die zuweilen landwirtschaftlich bedingte flexible Arbeitszeitgestaltung. „Früher“, so Rudolf, „waren die Gäste zugänglicher. Sie haben mit dem Liftpersonal mehr Kontakt gesucht.“ Das war natürlich, wie er anmerkt, bei den früheren Schlepplif-

ten auch besser möglich. Man habe dadurch auch mehr Gäste persönlich gekannt. Ähnliches trifft aber auch auf die Kollegen-schaft zu: „Habe ich 1975, zu Beginn meiner Arbeit bei der Silvrettaseilbahn, noch alle Mitarbeiter gekannt, so habe ich zuletzt beim Abschlussball oft Leute gesehen, die ich sonst während der gesamten Saison nicht zu Gesicht bekommen habe.“

Viele Änderungen erfolgten natürlich auch im technischen Bereich. So wurde 2 Jahren vor Rudolfs Pensionierung noch eine neue Steuerung eingerichtet und da hatte er schon Bedenken, wie diese Umstellung zu bewältigen sei. Es gab aber letztlich keine Probleme und in diesem Zusammenhang verweist Rudolf auch auf das gute Klima in seinem Arbeitsbereich, in dem ältere auf jüngere und jüngere auf ältere Mitarbeiter immer Rücksicht genommen haben.

Wobei es aber auch hier Unterschiede zu früher gibt: „Als ich noch ein ‚Junger‘ war“ erzählt Rudolf „war es üblich, dass die älteren Mitarbeiter als Bodenpersonal eingeteilt wurden. Heute ist es eigentlich selbstver-



Rudolf Kleinheinz mit Manfred Schöpf in der Pardatschgrat-Bergstation

ständig, dass auch die älteren Mitarbeiter höhentauglich sein sollten, und ich war bis zuletzt auf jeder Stütze, jedem Gerüst und in jedem Gelände im Einsatz. So habe ich beispielsweise noch vor rund 6 Jahren bei einer Abseilübung im Kitzloch hoch über dem Fimbabach Arbeitskollegen aus einer Gondel abgeseilt.“

# MITARBEITER

## Die Pensionisten 2014

	Angestellt von	bis	Funktion
Kern Josef	29.11.76	31.05.14	Stationsaufseher - Silvrettabahn
Partoll Stefan	06.12.72	31.07.14	Stationsaufseher - Pardatschgratbahn
Rudigier Emil	15.06.92	30.04.14	Pistenrettung
Sailer Max	10.08.92	31.10.14	Stationsaufseher - Pardatschgratbahn
Schöpf Hugo	01.06.76	30.11.14	Maschinist - Silvrettabahn
Walser Friedrich	01.04.76	28.02.14	Stationsaufseher - Silvrettabahn
Wechner Ernst	01.04.81	31.12.14	Maschinist - Pardatschgratbahn

## Verstorbene ehemalige Mitarbeiter 2014 bis 2015

	verstorben am	Funktion
Jehle Erich	02.01.14	Aufsichtsratsmitglied 1979 - 1994
Schneider Arthur	06.01.14	Stationsaufseher - Idjochbahn
Lorenz Franz	27.03.14	Vorstand 1966 - 1980 Aufsichtsratsmitglied 1980 - 1983 Verwaltungsrat Samnaun 1978 - 1983
Walser Oswald	03.06.14	Liftbediensteter
DI Mlaker Günther	20.09.14	Betriebsleiter von 1970 bis 1973
Emberger Franz	19.10.14	Stationsaufseher - Fimbabahn
Zangerl Josef	19.01.15	Maschinist - Silvrettabahn
Walser Erwin	06.02.15	Kraftfahrer
Zangerl Johann	18.03.15	Maschinist - Gampenbahn
Rudigier Johann	18.11.15	Wagenführer - Silvrettabahn



† Am 2. Dezember 2015 ist der langjährige Mitarbeiter und Pistenfahrer Karl Wille, geboren am 5. Mai 1955, plötzlich und unerwartet verstorben. Karl, ursprünglich gelernter Bäcker, war seit der Wintersaison 1982/83 im Unternehmen beschäftigt. Als Pistenfahrer war er im Sommer für die Reparatur sämtlicher Ketten der Pistenfahrzeuge, die abgenommen, einzeln überprüft und deren Schäden repariert werden müssen, verantwortlich und führte diese Arbeiten zusammen mit Serafin Rudigier durch. Karl wird uns allen nicht nur bei dieser Arbeit sondern auch als Kollege und Freund fehlen.

## Wir sind der Partner von Tourismusbetrieben!

Ischgl/Mathon kann mit Stolz auf 393 Tourismusbetriebe blicken. Der Großteil dieser Betriebe baut auf die Leistungen der Volksbank Landeck:

- ✔ **Besonderes Know-How bei Tourismusfinanzierungen**
- ✔ **Anlaufstelle für Förderfragen**
- ✔ **Abwicklung komplexer Förderansuchen**
- ✔ **Erstellung von Branchenvergleiche für Tourismusbetriebe**
- ✔ **Kompetente Versicherungsbetreuung durch die Tochterfirma Volksbank Versichert Maklergesellschaft m.b.H.**



Dir. Mag. Martin Holzer  
Vorstandsvorsitzender



Dir. Mag. Daniel Koler  
Vorstandsmitglied



Hannes Jungmann  
Regionalleiter



Denise Gruber



Karlheinz Jehle



André Schneider



Sissy Siegele



Peter Sonderegger



Günther Walser



Patrick Walser

# AWARD



**DANKE für Ihr Vertrauen!**

[www.volksbank.landeck.at](http://www.volksbank.landeck.at)

**Besonderes Service:  
MÜNZROLLENSPENDER  
0-24 UHR**

**Die Bank für den Bezirk Landeck.**