

WINTER

DIE BERGWELT
IN AROSA –
SCHNEESICHER,
DAMALS WIE HEUTE





Die heimlichen Helden der Piste

Wen fasziniert es nicht, am Abend kurz vor Sonnenuntergang die sich langsam bewegenden Lichtpunkte im ganzen Skigebiet zu beobachten? Während gegen 17.00 Uhr die Gäste nach einem spannenden Tag auf den Ski zum Hotel zurückkehren, nimmt das Team der Pistenpräparation um Walter «Wadi» Tschanz seine Arbeit auf. Elf Maschinen starten nun von ihrer Basis bei der Mittelstation. Davon präparieren zehn Maschinen die Pisten im Skigebiet Arosa und eine Maschine die Wanderwege ab der Mittelstation bergwärts für den kommenden Tag. Die Wanderwege unterhalb der Mittelstation sowie die Langlaufloipen werden hingegen durch die Gemeinde bereitgestellt. Eine schöne Tradition: Alle Fahrer treffen sich zum gemeinsamen Nachtessen – je nach Einsatzort – entweder im Hotel Hold oder auf der Sattelhütte. Wer abends in Innerarosa unterwegs ist, kann den Fuhrpark der grossen Maschinen neben dem Restaurant bestaunen.

Neuschnee – Die besondere Herausforderung

Bei Neuschnee haben die insgesamt 16 Pistenbullyfahrer einen komplett anderen Rhythmus. Dann starten sie nachts um 2.00 Uhr und arbeiten bis 8.30 Uhr am Morgen, denn dann müssen alle Pisten bereit sein, und die Fahrer können die intensive Nacht bei gemeinsamem Kaffee und Gipfeli in der Brüggerstube ausklingen lassen. Man mag sich wundern, warum sich bei Neuschnee bereits nach einigen Abfahrten die ersten «Hügelchen» auf der Piste bilden. Das liegt an der Dichte des Schnees. Wenn sich die

Kristalle während des Schneefalls auf dem Boden anhäufen, entsteht ein komplexes Material. Am Anfang ist es weich und locker, aber dann wachsen die Eiskristalle an ihren Berührungspunkten zusammen: sie sintern. Dabei bilden sie eine zusammenhängende poröse Struktur, ähnlich einem Schwamm aus Eis. Diese Struktur bleibt nicht lange unverändert. Weil Schnee so nahe an seiner Schmelztemperatur ist (physikalisch betrachtet ein «heisses» Material), verändert er sich ständig. Die Umwandlung nennt man Metamorphose. Mit der Struktur ändern sich fortwährend auch die Materialeigenschaften von Schnee, zum Beispiel die Dichte. Während ein Kubikmeter Neuschnee so viel Luft enthält, dass er gerade einmal 50 bis 100 Kilogramm wiegt, können es bei älterem, gesintertem Schnee auch gut 400 Kilogramm sein. Nach Neuschneenächten dauert es manchmal eine Zeit, bis sich die Eiskristalle verdichtet haben.

Die Pistenbullyfahrer bearbeiten während der kompletten Wintersaison dasselbe Pistengebiet. So kennen sie nach einiger Zeit die Gegebenheiten und auch die Tücken des jeweiligen Bereichs. Am Ende der Schicht helfen sie sich gegenseitig, so dass alle gemeinsam wieder gegen 2.00 Uhr in die Basis fahren können. Fängt ein Pistenbullyfahrer neu im Skigebiet Arosa an, beginnt er seine Arbeit mit einem normalen Pistenfahrzeug. Die erfahrenen Fahrer hingegen fahren die Maschinen mit einer Winde. Mittlerweile sind mehr als die Hälfte der Pistenfahrzeuge in Arosa mit einer solchen Winde ausgestattet. Durch die

Sicherung an einem Ankerpunkt mit einem 1'400 Meter langen Stahlseil können auch schwierige Gebiete, wie Abhänge am Weisshorn, bearbeitet werden. Im gesamten Skigebiet Arosa befinden sich ca. 40 bis 50 Ankerpunkte für die Winden.

Vorbereitung bereits im Sommer

Die Vorbereitung für die Pistenpräparation beginnt beim Team um «Wadi» Tschanz bereits im Sommer. Mit Hilfe einer Drohne und einem Laser wird das Skigebiet vermessen. So ermitteln die Mitarbeiter die genauen Vermessungsdaten, die im Winter benötigt werden. Die hochmodernen Bildschirme in den Pistenfahrzeugen zeigen auf Basis der vermessenen Daten vom Sommer exakt die unterschiedlichen Profile des Geländes an.

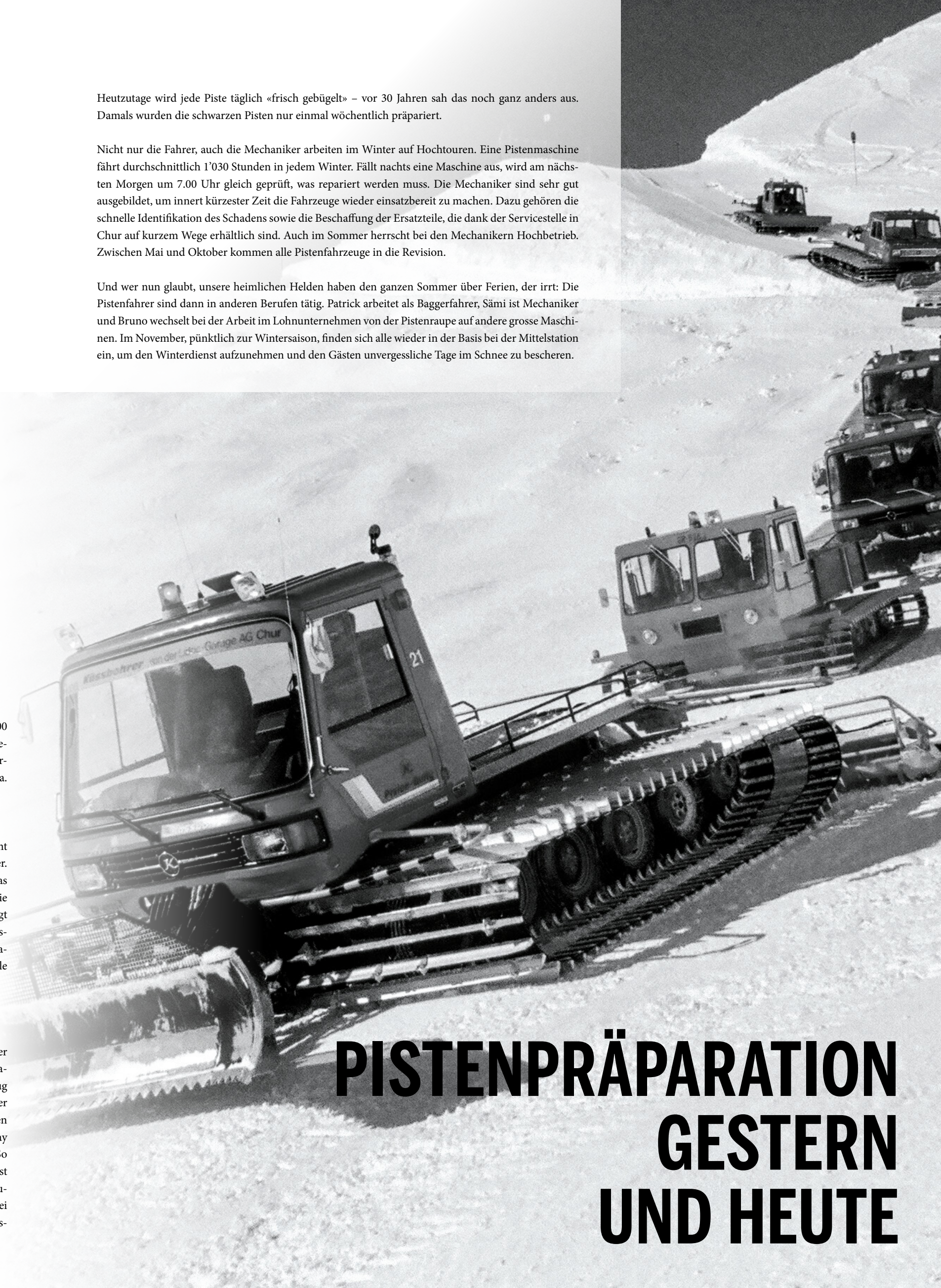
Hochpräzise Technik für die optimale Schneeverteilung

Hochpräzise Sensoren messen die Schneetiefe unter dem Fahrzeug, am Schild sowie bei neuesten Maschinen sogar bis zu 50 Metern vor dem Fahrzeug und zeigen sie im Fahrzeugdisplay an. So kann der Fahrer Stellen mit wenig Schnee und Schneereserven anhand unterschiedlicher Farben auf dem Display identifizieren und den Schnee gezielt verschieben. So entsteht eine gleichmässige und stabile Piste – selbst dann, wenn wenig Schnee zur Verfügung steht. Zudem bietet die Schneetiefenmessung dem Fahrer bei schlechten Sichtverhältnissen Orientierung und leistet dadurch einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit.

Heutzutage wird jede Piste täglich «frisch gebügelt» – vor 30 Jahren sah das noch ganz anders aus. Damals wurden die schwarzen Pisten nur einmal wöchentlich präpariert.

Nicht nur die Fahrer, auch die Mechaniker arbeiten im Winter auf Hochtouren. Eine Pistenmaschine fährt durchschnittlich 1'030 Stunden in jedem Winter. Fällt nachts eine Maschine aus, wird am nächsten Morgen um 7.00 Uhr gleich geprüft, was repariert werden muss. Die Mechaniker sind sehr gut ausgebildet, um innert kürzester Zeit die Fahrzeuge wieder einsatzbereit zu machen. Dazu gehören die schnelle Identifikation des Schadens sowie die Beschaffung der Ersatzteile, die dank der Servicestelle in Chur auf kurzem Wege erhältlich sind. Auch im Sommer herrscht bei den Mechanikern Hochbetrieb. Zwischen Mai und Oktober kommen alle Pistenfahrzeuge in die Revision.

Und wer nun glaubt, unsere heimlichen Helden haben den ganzen Sommer über Ferien, der irrt: Die Pistenfahrer sind dann in anderen Berufen tätig. Patrick arbeitet als Baggerfahrer, Sämi ist Mechaniker und Bruno wechselt bei der Arbeit im Lohnunternehmen von der Pistenraupe auf andere grosse Maschinen. Im November, pünktlich zur Wintersaison, finden sich alle wieder in der Basis bei der Mittelstation ein, um den Winterdienst aufzunehmen und den Gästen unvergessliche Tage im Schnee zu bescheren.



PISTENPRÄPARATION GESTERN UND HEUTE