

## Helden der Nacht

**So nennen sie sich – die Pistenmaschinenfahrer. Sobald im Spätherbst der erste Schnee fällt sind sie mit ihren Raupenfahrzeugen auf den Bergen unterwegs. Eine Arbeit, die hauptsächlich in der Nacht stattfindet. Eine Arbeit, die viele fasziniert, obwohl sie nichts davon verstehen. Denn Pistenmaschinen fahren ist viel mehr als nur hinter dem Steuerrad zu sitzen und den Berg rauf und runter zu fahren. Gute Pistenpräparation ist eine Kunst.**

So begleiten wir Urs Cathomas durch die Nacht. Er präpariert seit rund 24 Jahren Pisten. Nach 18 Jahren in Brigels ist dies nun die sechste Saison in Laax.

### **14.20 Uhr**

Urs fährt zuhause in Brigels los nach Laax Murschetg. Dort trifft er sich mit seinen Fahrerkollegen.



*Fahrt zum Crap Sogn Gion*

### **15.20 Uhr**

Nach einer Besprechung, wer was zu tun hat am heutigen Abend und einem Kaffee fahren die Maschinisten mit der Luftseilbahn hoch auf den Crap Sogn Gion. Hier, auf gut 2252 m.ü.M., sind neben der Werkstatt die Pistenmaschinen geparkt. Urs setzt sich in seinen Kässbohrer PistenBully 600 Polar W.



**16.00 Uhr**

Urs startet den Pistenbully, hebt die Fräse hoch, lässt den Schild in verschiedene Positionen schwenken. Dann schaltet er die orangenen Drehlichter an und lässt den Warnton pipsen. Im



Kolonnenverkehr geht es den Berg hinauf. Da und dort biegt einer der Windenmaschinenfahrer ab auf «kleine Nebenstrassen», um auf seine Piste zu gelangen. Die Solomaschinen, also jene Maschinen ohne Seilwinde fahren in der Gruppe weiter. Urs macht sich auf den Weg zum Crap Masegn. Die Skifahrer sind verschwunden, die Schatten werden länger und bald setzt die Dämmerung ein.



**16.45 Uhr**

Urs Cathomas steuert sein Raupenfahrzeug nahe an den einbetonierten Baumstamm. Er befestigt das Stahlseil an der Struppe um den Stamm. Nun kann die Arbeit am steilen Hang der Piste «Lavadinas» beginnen. Einsam in der felsigen Berglandschaft fährt Urs den Pistenbully die Piste hinunter.



Wenn genügend Schnee liegt und die Temperaturen auch tagsüber um den Nullgradbereich liegen, ist es einfach, die Pisten wieder glatt zu fräsen. Fehlt aber der Schnee, muss dieser sehr genau verteilt werden, damit keine aperen Stellen entstehen. Zieht man mit der Fräse, dem Schild oder den Raupen erst mal Erde auf die Piste, schmilzt der Schnee an diesen Orten besonders schnell. Hat man Schnee genug, versucht der Fahrer, diesen dank der Kraft der Seilwinde wieder am Hang zu verteilen. Mulden werden mit Schnee gefüllt, damit die Schneesportler eine möglichst glatte Piste haben.

Urs versteht sein Handwerk. Gekonnt bewegt er mit seiner rechten Hand den Joystick und bedient die etlichen Knöpfe daran, um mit dem Räumschild an der Front den Schnee an die gewünschte Stelle zu schieben. Ab und zu wirft er einen kurzen Blick zurück, ob die Fräse auch richtig arbeitet. Sitzt man im 520-PS-starken Pistenbully spürt man die Kraft der Seilwinde. Sie zieht die Maschine mit 45 kN den Hang hinauf. Über 13 Tonnen wiegt der PistenBully 600 Polar. Die Winde beinhaltet 1400 m Stahlseil.



Inzwischen gibt es weltweit nur noch zwei Hersteller von Pistenfahrzeugen. Mit einem Marktanteil von 55 % ist Kässbohrer Geländefahrzeug AG mit Sitz im deutschen Laupheim etwas grösser als Prinoth AG in Sterzing (Italien). Das Unternehmen wurde 1994 aus dem ehemaligen Kässbohrer Konzern herausgelöst. Die Kässbohrer Geländefahrzeug AG ist führender Hersteller von Pisten- und Loipenmaschinen (PistenBully), Strandreinigungsmaschinen (BeachTech) und Transportgeräten für unwegsames Gelände (PowerBully). Das Skigebiet Laax-Flims-Falera ist Testgebiet für Kässbohrer PistenBully. 224 km Piste und vier Snowparks werden Nacht für Nacht in der Hauptsaison präpariert.



#### **Ca. 19.00 Uhr**

Inzwischen hat Urs die erste Piste fertig präpariert. Wie ein weisser Teppich mit symmetrischen Längsstreifen leuchtet die Piste im grellen Licht des Pistenbullys. Urs steuert seinen 4,2 m breiten Koloss weiter irgendwo im Dunkeln der Berglandschaft. Das Navigationssystem erleichtert heute dem Fahrer die Arbeit. Auf dem grossen Display sieht er genau, wo er sich befindet und wie hoch der Schnee unter der Maschine liegt. Doch Urs vertraut der Navigation nicht zu 100 Prozent. Er verlässt sich zusätzlich auf seinen eigenen Orientierungssinn. Nicht immer sind die Nächte sternenklar und die Umgebung vom Weiss des Schnees erleuchtet. Oft bläst auf dieser Höhe ein orkanmässiger Wind, der Nebel nimmt einem die Sicht und der Schneesturm verweht die Piste, so dass man sich voll auf seine Arbeit und die Umgebung konzentrieren muss. Vor allem bevor es dunkel wird, scheint dann alles weiss in Weiss und man kann kaum noch erkennen, ob es auf- oder abwärts geht. Die Distanzen werden schwer einschätzbar. Die Vibrationen des Pistenfahrzeugs allein kann Lawinen auslösen. Ganz ungefährlich ist diese Arbeit nicht.





**Ca. 21.00 Uhr**

Inzwischen hat Urs Cathomas verschiedene Pisten im oberen Teil des Skigebietes der Weissen Arena präpariert. Er parkiert seine Pistenmaschine vor der Garage auf dem Crap Sogn Gion. Die meisten der Fahrer kommen so ungefähr um diese Zeit hierher, um eine Pause zu machen und etwas zu essen. Die Stimmung im kleinen Pausenraum mit unzähligen Bildern von Pistenfahrzeugen an den Wänden

ist gut und manchmal wird auch ein Jass geklopft. Nachdem man zusammen «eins geschnupft» hat geht es wieder weiter mit der Pistenpräparation. Hin und wieder ein Funkspruch mit Anweisungen vom Chef, ab und zu ein Hase, der über die Piste hoppelt und manchmal auch eine Wolfsspur, die über die frisch gefräste Piste führt. Die Arbeit ist einsam, aber trotz geforderter Konzentration irgendwie erholsam. Wer grosse, starke Maschinen liebt, die Berge und den Schnee mag und zu all dem kein Problem mit unterschiedlichen Nachtschichten hat, dem gefällt diese Arbeit.



#### Ca. 03.30 Uhr

Ein grosser Teil der Pisten im 100 km<sup>2</sup> grossen Skigebiet im Bündner Oberland sind nun bereit für den nächsten Tag. Um 04.00 ist Schichtwechsel. Dann kommt die Besetzung der Morgenschicht. Sie werden den Rest der Pisten präparieren. Danach geht es vielleicht hoch auf den Vorab, wo mehrere Schneedeps für die Pisten auf dem Gletscher für den nächsten Herbst aufgehäuft werden. Diese, sowie auch der Gletscher selber, werden über den Sommer mit weissem Flies zugedeckt, um den Gletscher zu erhalten.



Auch andere Arbeiten müssen von den Maschinisten erledigt werden. In der Garage werden Raupen gewechselt, Windenseile ausgetauscht, Ölwechsel vollzogen, die Pistenbullys geschmiert und gereinigt. Zusammen mit den Mechanikern werden die Raupenmaschinen regelmässig gewartet. Dies ist notwendig. Solche Fahrzeuge kosten immerhin um eine halbe Million und stehen oft nicht mal sechs Monate im Jahr im Einsatz. In Laax macht ein Pistenbully zwischen 1200 und 1500 Stunden pro Saison. Ausfälle müssen vermieden werden. Auf jedem Pistenfahrzeug sind zwei Fahrer eingeteilt und im Extremfall ist die Maschine fast rund um die Uhr im Einsatz.

#### **Ca. 04.30 Uhr**

Nun ist Urs zuhause in Brigels. Anstatt ins Bett zu gehen, mistet und füttert er gleich noch seine rund 50 Kühe, Rinder und Kälber.

#### **Ca. 06.00 Uhr**

Während für seine Familie der Tag erwacht, schläft Pistenbullyfahrer Urs nun tief und fest bis am frühen Nachmittag. Dann gibt es für ihn Mittagessen und schon bald danach setzt er sich wieder ins Auto, um nach Laax zu fahren und für die Wintersportler beste Pisten zu präparieren.

#### **Zur Person**

Urs Cathomas ist 44 Jahre alt und mit der Textverfasserin Rahel Cathomas verheiratet. Zusammen mit ihren drei Kindern leben sie auf ihrem Bauernhof in Breil/Brigels GR. Seit 24 Jahren fährt der gelernte Landwirt Pistenmaschine. Nach 18 Jahren in Brigels hat er 2014 nach Laax gewechselt. 2012 war Urs Cathomas Schweizermeister im Pistenbully fahren.





### **Kässbohrer Pisten Bully 600 Polar W (mit Seilwinde)**

#### **Motor und Antrieb**

- 6-Zylinder-Motor Cummins X 12 Euro 6 V mit 520 PS (382 kW)
- Hubraum 11,8 l / 11800 ccm
- Maximales Drehmoment 2375 Nm / 1200 U/min
- Tank 300 l Diesel, 38 l AdBlue
- Kraftstoffverbrauch ab 19,5 l/h
- Fahrtriebspumpe 175 ccm
- Fahrtrieb 125 ccm
- Fräsantriebspumpe 105 ccm
- Fräsantrieb 2 x 63 ccm
- Verstärktes Fahrwerk mit vier gezogenen und einstellbaren Laufachsen für beste Schubleistung

#### **Kabine**

- Komfortheizanlage mit Automatikfunktion und stufenloser Temperaturverstellung
- Luftgefederter Fahrersitz, pneumatisch und mechanisch verstellbar, Sitzheizung und -lüftung
- Bedienelemente mit Joystick für vier Bewegungen gleichzeitig
- Beheizte Front- und Heckscheibe, Seitenscheiben schiebbar und beheizbar
- Beheizte und elektrisch verstellbare Aussenspiegel, Weitwinkelspiegel
- Kühlwasserbeheizte Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage

#### **Elektrik und Beleuchtung**

- Schwachstromanlage 24 V

- Lichtmaschine 24 V / 180 A
- Batterien 2 x 12 mV / 152 Ah
- Kaltstartleistung nach EN 1130 A
- Vorne 4 LED-Frontscheinwerfer, 6 LED-Arbeitsscheinwerfer
- Hinten 2 LED-Arbeitsscheinwerfer, 2 Xenon-Arbeitsscheinwerfer
- Seitlich 2 LED-Arbeitsscheinwerfer
- Kabinendach 1 LED-Suchscheinwerfer

#### Zusatzgeräte

- 12-Wege Räumschild mit Schneekanonenhalterung
- AlpinFlexFräse Comfort 5,5 m mit hydraulischen Seitenfinishern, mechanischer Arretierung und LED-Beleuchtung

#### Winde

- Stufenlose, automatische Zugkraft 45 kN / 4,6 t
- Seildurchmesser 11 mm
- Seillänge 1400 m
- rechn. Bruchlast des Seiles 135 kN / 13,8 t
- Gewicht (Winde, Seil, Aufbau) ca. 2400 kg

#### Masse und Gewichte

- Einsatzgewicht mit KombiPlus-Raupe/Schild/Fräse/Winde ca. 13400 kg
- Zulässiges Gesamtgewicht 14500 kg
- Breite mit Raupen 4,21 m
- Breite mit Fräse (mit kappbaren Seitenfinishern) 6,17 m
- Breite Räumschild offen 5,52 m, geschlossen 4,61 m
- Höhe Räumschild 1,29 m
- Höhen 2,88 m, mit betriebsbereiter Winde 3,28 m
- Länge mit Räumschild und Fräse 8,92 m

#### Assistenzsysteme

- Auf dem 10 Zoll Touch-Display können sämtliche Funktionen geprüft und eingestellt werden
- Der Pistenbully ist auf dem Display aus der Vogelperspektive sichtbar
- SNOWsat LiDAR zeigt dem Fahrer die Schneetiefe bereits 10 bis 40 m vor dem Schild an
- SNOWsat ist das Flottenmanagement des Pistenbullys. Die Software führt Fahrzeug-, Positions- und Geo-Daten zusammen und stellt diese grafisch dar. Damit kann der Zustand des Skigebiets auf einen Blick und erkannt werden, z. B., welche Fläche innerhalb einer bestimmten Zeit bearbeitet wurde. Optimiert den Einsatz der Pistenfahrzeuge und reduziert Zeit- und Kostenaufwand.
- SlopeTracer, AutoTracer und automatische Windenzugkraftregelung für perfekte Präparationsergebnisse, Seitenhalt und Wendigkeit

#### Optionen

- Stick-Steuerung
- Hydraulikölvorwärmung

- Fronthochdruckanschluss
- Standheizung
- Automatische Komfortklimaanlage
- Heckkamera
- Soundpaket mit Verstärker
- SNOWsat
- Speisedruckabsenkung
- Anhängerkupplung
- 1400 m Windenseil

### **Weisse Arena Gruppe**

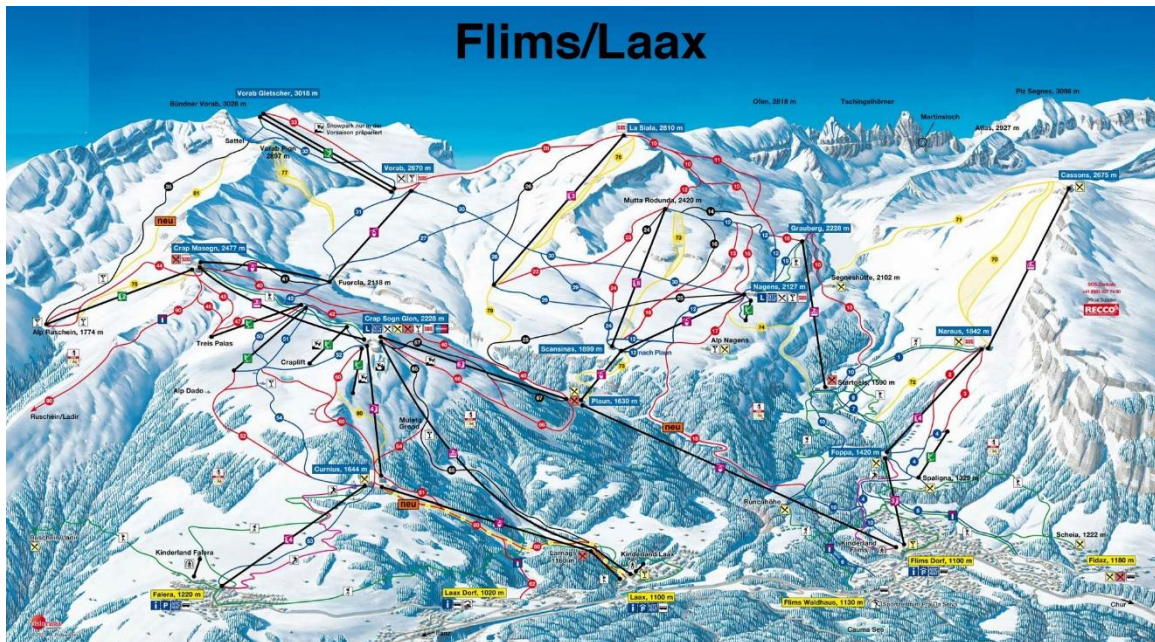
Das Skigebiet Flims-Laax-Falera liegt im Bündner Oberland und ist Bestandteil der Weissen Arena Gruppe. Diese ist eine Dienstleistungsunternehmung in der Tourismus- und Freizeitbranche. Sie besteht aus fünf 100 prozentigen Tochterunternehmungen:

- Weisse Arena Bergbahnen AG (Bahnen, Pisten, Rettung)
- Weisse Arena Gastro AG (Hotels, Restaurants, Bars)
- Weisse Arena Leisure AG (7 Vermietstationen und Verkauf Ski, Snowboard, Bike)
- Mountain Adventures AG (Skischule, Snowboardschule)
- Mountain Vision AG (Marketing, IT, Finanzen, Personalwesen)

Weiter ist die Weisse Arena Gruppe an der Baugesellschaft Rockresort (61 %) und an Laax Home (70 %) beteiligt. Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates ist Reto Gurtner. Er studierte Betriebswirtschaft und Jura. Er übernahm die Bergbahnen Crap Sogn Gion von seinem Vater. Seitdem ist er auch Verwaltungsratspräsident. Gurtner ist auch der Visionär und Architekt der Weissen Arena Gruppe.

Am 8. Mai 1945, am Tag des Kriegsendes in Europa, begannen die Bergbahnen Flims mit dem Bau der weltweit ersten kuppelbaren Sesselbahn zwischen Flims und Foppa. Diese wurde am 17.12.1945 eröffnet. 1962 erhielt man die erste Konzession für den Bau von vier Skiliften von Laax Murschetg auf den Crap Sogn Gion. 1974 baute man die Sesselbahn von Falera nach Curnius. Sechs Jahre später entstand ein Tarifverbund zwischen den Bergbahnen Crap Sogn Gion und den Bergbahnen Flims. 1996 fusionierten die beiden Unternehmungen.





70 % der 28 Anlagen sind über 2000 m.ü.M. Das Skigebiet Flims-Laax-Falera umfasst 224 Pistenkilometer, vier Snowparks, fünf beschneite Talabfahrten und besteht aus 100 km<sup>2</sup> Fläche. Seit der Saison 2014/15 besitzt Laax die grösste und längste Halfpipe der Welt. Sie ist 200 m lang, 22 m breit und 6,9 m hoch. Jedes Jahr findet im Januar das Laax Open, ein internationaler Snowboard-Event, statt. Im Winter sind 26 Pistenmaschinen im Einsatz. 18 präparieren die Pisten, 3 sind in den Snowparks, 3 auf Loipen und Wanderwegen unterwegs. 2 Maschinen sind für Transporte zuständig. 35 Fahrer sind Nacht für Nacht in zwei Schichten auf den Pisten der Weissen Arena unterwegs. 7 Fahrer kümmern sich um die kunstvoll gestalteten Sprünge und Pipes in den Snowparks. Selbst nach der Wintersaison sind etwa 9 Maschinisten angestellt, um den Gletscherbetrieb zu erhalten, Revisionen zu tätigen und Pisten, Bahnen und Maschinen für den nächsten Winter vorzubereiten. Vier Mechaniker sind in den Garagen/Werkstätten zuständig für Reparaturen und Unterhalt der Pistenmaschinen. Der tägliche Einsatz im Schnee und steilen Gelände fordert die Maschinen.



Die Kosten für eine perfekte Pistenpräparation sind enorm hoch. Die unterschiedlichen Witterungen und Schneeverhältnisse fordern eine beste Organisation, um die Wintersportler zufriedenzustellen. Sonnenschein und Pulverschnee können die Bergbahnen allerdings trotz Schneekanonen nicht herzaubern.

05.02.2020, Rahel Cathomas für den Verlag Mobilität



*Urs Cathomas: Pistenbully Schweizermeister 2012*









