

Einsame Nächte am Berg – mit den Ratrac-Fahrern am Corvatsch

## Motorenlärm und Sternenhimmel

Nacht für Nacht können wir ihre Scheinwerfer vom Tal aus beobachten: Die Ratrac-Fahrer sind mit ihren schweren Maschinen unterwegs. Und setzen alles daran, den Skisportlern am kommenden Morgen eine perfekte Piste zu bieten. Die «Engadiner Post» begleitet eine Ratrac-Équipe bei ihrer Arbeit am Corvatsch.

Früher Morgen, erste Sonnenstrahlen berühren den Piz Corvatsch. Die Gondel setzt sich Richtung Mittelstation in Bewegung. Um diese Zeit gehört die Bahn den Angestellten. Geredet wird wenig, schweigend fahren sie dem Arbeitsplatz entgegen. Ein traumhafter Wintermorgen begleitet sie, zugleich die Vorzeichen für einen arbeitsreichen Tag. Wie ein flacher, in Rillen eingeteilter Teppich liegen die präparierten Pisten da. Noch ohne Spuren, der Traum eines jeden Skifahrers und Snowboarders! Die «Testfahrt» nach der Nachtarbeit kann beginnen. Freude pur! Spontane Jauchzer der Begeisterung verleihen den Ratrac-Fahrern das Prädikat sehr gut.

### Drei Männer im Schnee

Die Nachtschicht beginnt bei Tageslicht. Treffpunkt ist «die Garage» auf der Mittelstation. Die diensthabenden Männer stellen sich kurz vor: Prospero, Maurizio beide aus Italien und Daniel, ein vom Engadin begeisterter Unterländer. Sie stehen vor ihren Maschinen und kontrollieren deren Bereitschaft für die lange Nacht am Berg. Bei wem zuerst mitfahren? Wer die Wahl hat, hat die Qual! Daniel startet den Motor und fährt als erster los, Richtung Fuorela Surlej. Noch scheint die Sonne, die letzten unermüdeten Skifahrer machen sich auf den Heimweg in Richtung Talstation. Mühselos klettert die ca. acht Tonnen schwere Maschine den Hang unterhalb des auf 2760 m ü.M. gelegene Berghauses hoch. Dicht gefolgt von Maurizio und Prospero in ihren Arbeitsmaschinen auf Raupen. Die Männer sind ein eingespieltes Team, über Funk werden die Arbeiten verteilt. Während Daniel noch mit dem Ausladen der Ware für die Berghütte beschäftigt ist, wird unterhalb der Bergstation mit dem Präparieren der ersten Pisten begonnen. Beim Einfahren von oben in den Steilhang des Georgi-Runs meldet sich der Magen, ähnlich dem Gefühl auf einer Achterbahn. Maurizio lacht, für ihn ist dies Routine. «Die Gefahr eines Überschlags ist fast null», meint er. Ein Pistenfahrzeug hat, durch sein Gewicht und die breiten Raupen, eine sehr gute Bodenhaltung. Belastender sei ihre Arbeit bei schlechtem Wetter und schlechter Sicht. Oder nach grösseren Schneefällen.

### Sicherheit für die Fahrer

Anfangs Dezember machte die Meldung eines Lawineniederganges am

Corvatsch in Windeseile die Runde. Dabei wurde, unterhalb des Dürrenasts, ein Ratrac-Fahrer von den Schneemassen mitgerissen und teilweise begraben. Er kam zwar mit dem Schreck davon und konnte sich aus eigener Kraft befreien. Zurück blieb die Frage, wie sicher diese Art von Arbeit für die Fahrer sei. Grundsätzlich sei Pistenpräparieren nicht gefährlicher als Lastwagenfahren, so die einstimmige Meinung der diensthabenden Équipe. «Und», meint einer der Fahrer nachdenklich, «je mehr du darüber nachstuderst, desto eher kommt Angst auf.» Winter wie diese, schneereich und mit immer wiederkommenden Wärmeeinbrüchen stellen allerdings grosse Anforderungen an das Sicherheitsdenken der gesamten Truppe. Zuständig für die Sicherheit ist der SOS-Pistendienst. Nach nächtlichen Schneefällen sind es, die die gefährlicheren Hänge prüfen und nötigenfalls zum Abwarten oder Weiterarbeiten raten. Einfach ruhen bei prekären Verhältnissen liegt aber weder für die Fahrer noch die Maschinen drin. Arbeit gibt's in jedem Ski-gebiet genug. Vielfach werden dann zuerst die Talabfahrten präpariert, Pisten die meist unbedenklicher zu befahren sind. Oder Materialtransporte und Wartungsarbeiten übernommen. Bei mehr als 30 cm Neuschnee, gelten zudem ähnliche Regeln wie bei einer Skitour: Hänge nur Einzeln befahren damit der Druck auf die Schneeschicht nicht zu gross ist. Abwarten und die Kollegen beobachten. Wie steht es mit Lawinenschutzgeräten? Gibt das Tragen eines solchen Kästchens zusätzliche Sicherheit? Grinsend meint einer der Fahrer: «Etwas Gottvertrauen und ein Natel sind mir lieber. Dann kann ich im Notfall von der Kabine aus meiner Frau Bescheid geben, dass ich später zum Essen komme!» Galgenhumor ist angesagt, den eigentlich weiss jeder der anwesenden Männer, dass bei starken Schneefällen eine gewisse Gefahr vorhanden ist. Enrico Petruzzi, der Chefmechaniker, erzählt, wie er vor Jahren, noch in einer alten Pistenmaschine, unterhalb der Mittelstation von einer Lawine begraben wurde. Eine halbe Stunde musste er unter den Schneemassen ausharren. Gefunden wurde er, weil das gelbe Blinklicht des Ratraus aus dem Schnee schaute und den Helfern seinen Standort signalisierte.

### Sonnenuntergang auf 3303 m ü.M.

Langsam versinkt die Sonne am Hori-



Für den Einsatz bereit: Ratrac-Fahrer Maurizio in seinem acht Tonnen schweren Gefährt.

Fotos: S. Bonaca

zont und taucht die Bergspitzen in ein leuchtendes Abendrot. Die Piste unterhalb der Bergstation präsentiert sich von der besten Seite: wie ein Teppich zeichnen die durch den Schnee gezoogenen Spuren der Maschinen den Hang. Ein zufriedenes Lächeln, ein Gefühl der Befriedigung in einer traumhaften Landschaft! «Wir fühlen uns gut hier oben, geniessen unseren Arbeitsplatz», so die einhellige Meinung. Von Einsamkeit keine Spur, die Konzentration für das schwere Gefährt hat Vorrang. Daniel, tagsüber begeisterter Snowboarder, klärt der gelernte Elektroniker auf. «Am Morgen mit dem Brett zu testen ob wir nachts gut gearbeitet haben, macht riesigen Spass!» Als kleiner Junge wollte er eigentlich Bauer werden, weil ihn das Traktorfahren so fasziniert hatte. Heute würde er seinen Ratrac gegen keinen Traktor mehr eintauschen! Verständlich bei soviel High-tech in diesem Arbeitsgerät. Eine Führerkabine ausgestattet mit modernster Technik. Der Motorenlärm bleibt durch die gute Isolation zum grossen Teil draussen. Die Heizung sorgt für genügend Wärme, auch in Nächten wo das Thermometer empfindliche Minustemperaturen anzeigt. Je nach Musikgeschmack sorgt das eingebaute Radio für nächtliche Unterhaltung. Und dies alles, in gefederten, bequemen Sitzen.

### Pasta – e basta!

Gegen acht Uhr nimmt der Funkverkehr zwischen den Männern andere Formen an. Der Magen meldet sich mit Hungergefühlen, und ein Koch fürs Abendessen wird bestimmt. «Meist schicken wir Prospero in die Küche», lacht Maurizio «bei ihm essen wir immer prima!» Bleibt noch die Frage ob Pizza oder Pasta? Pasta – und schon fährt Prospero in Richtung Mittelstation um sich dort an den Herd zu stellen. Und um seine Kollegen mit Penne à la Prospero zu verwöhnen. In der Zwischenzeit präparieren Maurizio und Daniel den Übungshang bei der Talstation. Aus Lärmgründen und Rücksichtnahme auf die Anwohner in Surlej, wird diese Arbeit am frühen Abend abgeschlossen. Zudem knurrte der Magen, die Fahrer wollen Richtung Mittelstation zum Abendessen. Vorher wünscht Maurizio via Natel seiner kleinen Tochter in Italien noch eine gute Nacht. Ein Ritual, das sich täglich wiederholt. «Wir haben nicht sehr viel von

unseren Kindern, vor allem wenn sie zur Schule gehen», meint er mit einem entschuldigenden Lächeln. Und doch möchte der gelernte Geometer seinen Arbeitsplatz nicht tauschen. «Die Nachtarbeit beschränkt sich auf die Wintermonate», meint er. Im Sommer werden die meisten von ihnen weiter bei der Corvatschbahn beschäftigt und arbeiten an der Wartung des Maschinenparks. Oder auf den verschiedenen Baustellen am Hausberg von Silvaplana. In schneereichen Wintern wie diesem kommt zudem einiges an Überzeit zusammen, die in der Zwischensaison kompensiert werden kann. Bereits anfangs März wiesen die Pistenfahrzeuge die Arbeitsstunden eines durchschnittlichen Winters aus. Durch die Verlängerung der Wintersaison bis zum 6. Mai rechnet Bruno Paganini, Technischer Leiter Corvatschbahn, mit mindestens 50 Prozent Mehraufwand als im vorangegangenen Jahr.

Zugleich werden die Anforderungen der Wintersportler gegenüber den Skigebieten immer anspruchsvoller. «Früher wurden die Pisten ein- bis zweimal pro Woche präpariert», erklärt er. «Heute erwarten die Wintersportler täglich von Neuem Pisten ohne einen einzigen Buckel. Einen Wusch, den wir gerne erfüllen.» Zustimmendes Nicken bei den Ratrac-Fahrern. Über etwas sind sie sich allerdings auch einig: Reklamationen finden den Weg entschieden schneller auf den Berg als Komplimente über eine schön präparierte Piste!

### Sternenhimmel

Das Abendessen ist kurz – aber sehr fein. Maurizio hatte nicht zuviel versprochen, Prospero erweist sich als fantastischer Pasta-Koch! Ein kurzer Kaffee und schon werden die frisch aufgetankten Maschinen wieder in Bewegung gesetzt. In der Dunkelheit nehmen der Berg und seine Umgebung ganz andere Formen an. Die beleuchteten Dörfer im Tal und der Sternenhimmel geben das Gefühl, gleichzeitig frei und doch geborgen zu sein. Verständlich, dass sich die Fahrer auf dem Berg wohl fühlen. Eine kurze Absprache über Funk und die Arbeiten für den Rest der Nacht sind aufgeteilt. Prospero übernimmt den steilen Hang unterhalb der Alpetta. Zuerst befestigt er die Seilwinde an seinem Ratrac in der oberhalb des Hanges verankerten Vorrichtung. Mit dieser Methode wird der Schnee, der tagsüber von den Wintersportlern abgerutscht wurde, nicht nur



Prospero, Ratrac-Fahrer, Tauchinstruktor und fantastischer Pasta-Koch.

planierte, sondern von unterhalb des Hanges wieder nach oben geschoben. Nach einer guten Stunde harter Arbeit ist er mit der Schneemenge auf der Piste zufrieden, klickt die Seilwinde aus und beginnt mit dem Präparieren. Obwohl er grundsätzlich lieber Meerwasser als Schnee hat, Prospero ist nebenbei Tauchinstruktor in seiner Heimat Calabria, spürt man die Freude an der getanen Arbeit. Um ein Uhr nachts werden die Motoren abgestellt. Nicht ohne einen kurzen, zufriedenen Blick Richtung Corvatsch zu werfen. Im fahlen Mondlicht schimmern die Piste. Wie ein Teppich! Bereit für den nächsten Ansturm von Skifahrern und Snowboardern.

Susan Bonaca

### Ein Tag im Leben...

(ep) Vieles weiss man und kennt es doch nicht genau. Die Reportageserie der «Engadiner Post» unter dem Titel ein Tag im Leben von/mit/bei soll solche Themen vertieft beleuchten. Bisher erschienen sind: «1414 – schnelle Hilfe aus der Luft» (EP vom 24. Februar), «Der tägliche Fahrplan-K(r)ampf» (EP vom 10. März), «24 Stunden im Einsatz für Sicherheit und Ordnung» (EP vom 13. März) und «Eine Sache des Herzens» (EP vom 28. März).



Daniel, der Rastaman, ist gelernter Elektroniker und begeisterter Ratrac-Fahrer.