

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 73 (1998)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Armee und Lawinendienst  
**Autor:** Good, Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-715014>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Armee und Lawinendienst

Von Sportinformation AG, Daniel Good, Zürich

Die von Lawinen ausgehenden Gefahren sind durch die Todesfälle in letzter Zeit wieder deutlicher ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt. Felix Müller vom Festungswachtkorps Region 5 und Martin Hepting von der Zentralen Gebirgskampfschule in Andermatt beschäftigen sich zum Teil mit der Verhinderung von Lawinnenniedergängen. Ihr Tätigkeitsfeld ist vielfältig und anspruchsvoll. Ihre Untersuchungen dienen in erster Linie dem Schutz der Bevölkerung, aber auch Gebäude, Strassen, Baustellen und die Natur könnten von reissenden Schneemassen gefährdet werden.

Zu den Arbeitsgebieten des Andermatters Felix Müller und des aus dem Bündnerland stammenden Martin Hepting gehört das Erstellen des Schneeprofiles. Denn der Schnee «lebt», wie der Fachmann sagt. Verschiedene Schichten, Härten, Temperaturen oder die Kornbeschaffenheit haben wesentlichen Einfluss auf die Stabilität der Schneedecke. An repräsentativen Stellen – zum Beispiel am Bristenstock oberhalb von Amsteg im Urnerland – untersuchen Müller und Hepting regelmässig den Schneedeckenaufbau. In der Lawinenzentrale werden die Schneedaten anschliessend ausgewertet und ein regionales Lawinenbulletin zuhanden des Strassenunterhaltsdienstes, Militär, Bahn und Privatpersonen weitergeleitet.

### Gefährdete Snowboarder

Lawinen entstehen vor allem dann, wenn Neuschnee unter Windeinfluss auf eine bestehende Schneedecke fällt und sich mit dieser Unterlage schlecht verbindet. Zirka 80 Prozent der Ski- und Snowboardfahrer lösen ihre Lawine selber aus. Traversieren sie einen solchen Traumhang, können sich die Schneemassen sehr leicht lösen, wie das Unglück Ende Februar am Titlis/Jochpass mit drei Todesopfern zeigte. Die Snowboarder und Variantenskifahrer bereiten den Lawinenspezialisten Sorge. «Wir wissen kaum, wie wir diese Sportler mit unseren Ratschlägen erreichen können. Das Schnee- und Lawinenforschungsinstitut (SLF) Davos erstellt während der Wintermonate regelmässig aktuelle Lawinenbulletins, die leider von der Kategorie Fun-Sportler oft nicht berücksichtigt oder falsch interpretiert werden. Überdies sind die Snowfahrer meistens schlecht ausgerüstet und führen weder ein Lawinen-Verschütteten-Suchgerät, das sogenannte LVS, noch eine Recco-Diode mit sich», erklärt Hepting.

### Verantwortungsvoller Job

Auf den Bristenstock gelangen die Lawinenspezialisten jeweils mit dem Helikopter. Mit Ski, Fellen und Arbeitsgeräten gepackt suchen die Fachleute eine geeignete Stelle, um die Schneedecke zu untersuchen. Zirka 30 Prozent steile Testhänge sollten nicht länger als 50 Meter sein. Denn die Arbeit der Lawinenspezialisten ist gefährlich, sie könnten selber eine Lawine auslösen und mitgerissen

werden. «Bei dieser Arbeit sind auch schon Leute umgekommen, Spezialisten wie wir», erklärt Felix Müller. Die Daten, die Müller und Hepting am Berg aufnehmen, werden nach der Heimkehr in den PC eingegeben und stehen ab diesem Moment dem SLF Davos, weiteren regionalen Lawinendienstern und der Armee zur Verfügung. «Trotz allem Wissen um

die Lawinengefahr kann eine 100prozentige Sicherheit nicht erreicht werden, ein Restrisiko bleibt in jedem Fall bestehen. Personen, die sich ins winterliche Gebirge abseits der gesicherten Pisten begeben, müssen sich mit der Lawinengefahr auseinandersetzen und vor allem die Warnungen der Lawinenspezialisten beachten», erklärt Felix Müller.



Felix Müller (mit Bart) und Martin Hepting untersuchen die Schneedecke am Bristenstock oberhalb von Amsteg UR.

### Transitverkehr – ein Dauerthema

Die LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) soll den Strassenverkehr zugunsten der Schiene entlasten. Dies macht den Camionneuren zu schaffen. Sie wollen die LSVA mit einem Referendum bekämpfen. Inzwischen sind in einer Zusammenarbeit von SBB, DBAG, BLS, ÖBB und FS einige Neuerungen vorbereitet worden, die ab Februar 1998 den Transporteuren zur Nutzung offenstehen.

Zur Optimierung des Nord-Süd-Transitverkehrs wurden drei sogenannte Expresskorridore eingerichtet, die garantierte Laufzeiten für die Fahrt von der Nordsee bis zum Mittelmeer von 25 Stunden und bis nach Süditalien von 42 bis 48 Stunden anbieten. Pro Korridor ist je ein Verkaufsbüro zuständig. Dabei sollen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 54 bis 60 km/h eingehalten werden. Der normale Güterverkehr läuft im Schnitt mit 30 bis 40 km/h durch die Schweiz.

Die drei Korridore sind:

- Rotterdam – Basel – Chiasso/Domodossola – Mailand/Genua – Gioia Tauro (Kalabrien)
  - Hamburg – Nürnberg – München – Innsbruck – Brenner – Verona – Brindisi
  - Rotterdam/Bremen – Nürnberg – Passau – Wien.
- Dieses neue Angebot macht den Güterverkehr per Bahn attraktiver. Es ist auch auf Wunsch der EU zustande gekommen, die allmählich die zu-

nehmende Wichtigkeit des Schienentransportes wahrnimmt.

Die Bahn bewältigt in der Schweiz jährlich ein Güteraufkommen von 44 Mio Tonnen, wovon knapp die Hälfte die Alpen durchquert. Die Kapazität des Korridors vom Oberrhein durch die Schweiz nach Oberitalien beträgt 38 Mio Tonnen und ist bis jetzt erst zu 50 Prozent ausgelastet. Täglich verkehren auf der Bözbergstrecke im Schnitt 140 Güterzüge, je 70 pro Richtung. Die Kapazität liegt bei 240 Zügen. Jeder weist eine Länge von bis zu 750 m auf, bei einer Kapazität von 1600 bis 2000 Tonnen. Die Schweiz wird auf zwei Strängen durchquert. Der Hauptstrang führt von Basel via Bözberg, Birrfeld, Rotkreuz, Arth-Goldau durch den Gotthard über Chiasso oder Luino nach Italien. Der zweite geht durch den Hauenstein über Olten, Bern, durch den Lötschberg- und Simplontunnel nach Domodossola und die Lombardei.

Ab 28. Mai wird anlässlich des Fahrplanwechsels auf der Bözbergbahnstrecke erstmals ein «Taktfahrplan für Frachtzüge» eingerichtet, wodurch die Frequenz auf 180 Züge pro Tag gesteigert wird, je 90 pro Richtung.

Quelle: Dreiland vom 9. 1. 98, S. 3 und 4.

T. E. Itin, Basel