

# Das Lawinenunglück im Val d'Eschia vom 20. Februar 1916

Autor(en): **Jilli, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ski : Jahrbuch des Schweizerischen Ski-Verbandes = Annuaire de l'Association Suisse des Clubs de Ski**

Band (Jahr): **12 (1916-1917)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-541483>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Das Lawinenunglück im Val d'Eschia vom 20. Februar 1916

von R. JILLI, Präs. des S. C. «Alpina» St. Moritz.



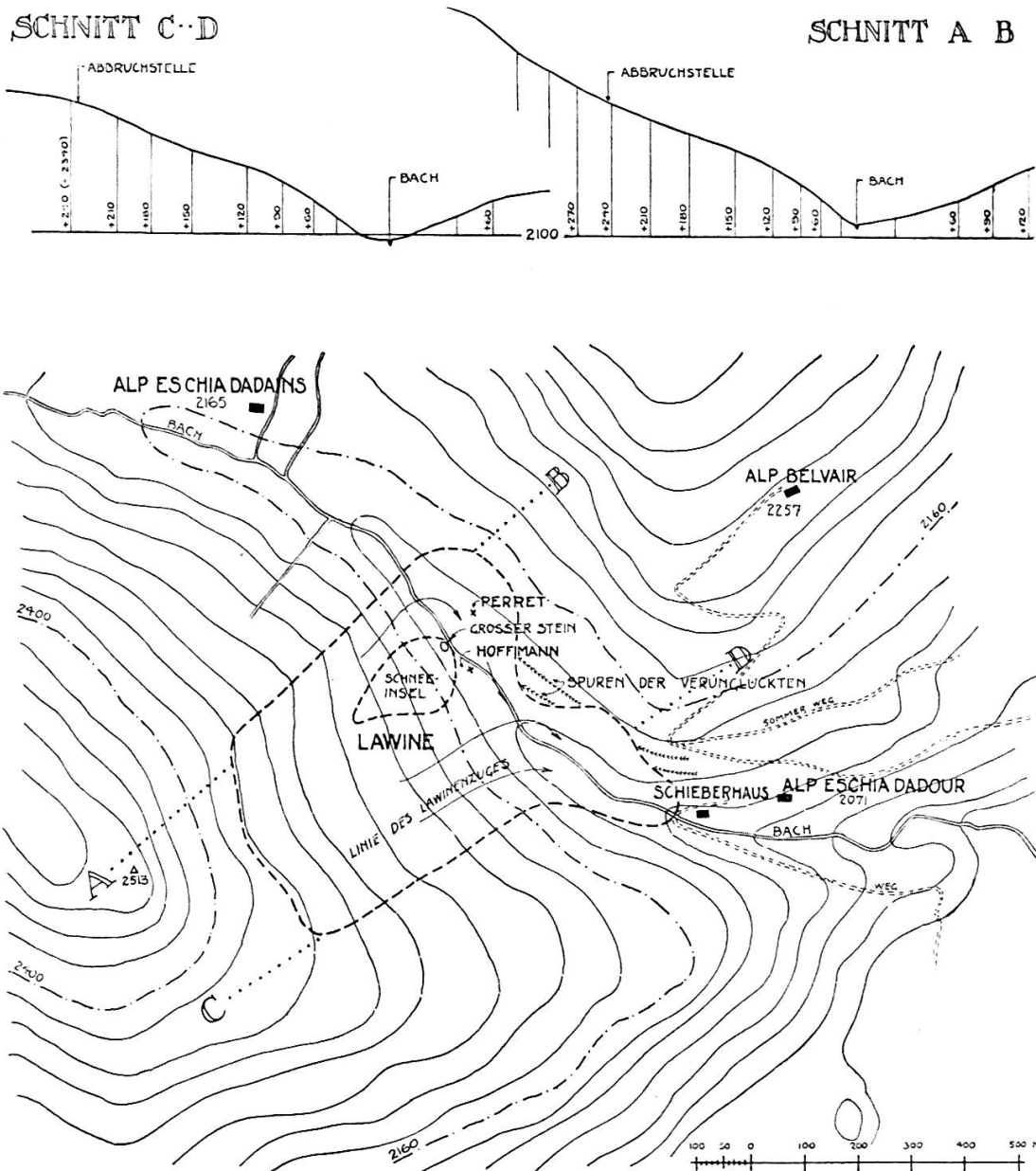
Führer Perret † 20. Febr. 1916

Wieder ist ein Winter vorüber, leider auch dieser nicht, ohne dass der weisse Tod seine Opfer unter den Skifahrern gefordert hätte.

Wohl einer der schrecklichsten Skiunfälle war derjenige im Val d'Eschia, der zwei Menschenleben forderte und über den ich an dieser Stelle einen ausführlichen Bericht abstellen möchte.

Sonntag, den 20. Februar 1916, unmittelbar nach grossem Neuschnee, wollte der in St. Moritz als Kurgast weilende Deutschamerikaner Henry Hoffmann mit Arthur Perret, patentiertem Führer des S. A. C. und Mitglied des Skiklubs «Alpina», trotz Warnung, von Madulein aus nach der Raschèrhütte gehen, um folgenden Tages von dort durch das Sertigtal nach Davos zu gelangen. Die Abreise von St. Moritz erfolgte nachmittags 3 Uhr mit der Bahn bis Madulein. In der Meinung, dass nach Sonnenuntergang durch Setzen des Schnees die Lawinengefahr gemindert sei, warteten sie in Madulein 1½ Stunden, so dass der Aufstieg nach der Raschèrhütte etwa um 5 Uhr abends erfolgte. Anfänglich benutzte die Partie die richtige Route, schwenkte aber dann wohl zufolge Schneemangels auf der rechten Talsohle, etwa 50 Meter oberhalb des Schieberhäuschens des Elektrizitätswerkes Madulein, in die Talsohle, wo sie etwa 30 Meter weiter oben abends 6 Uhr von einer Lawine überrascht und begraben wurde. (Dieser Zeitpunkt stimmt überein mit dem Eintritt einer Störung im Wasserzulauf für das Elektrizitätswerk Madulein.) Die Lawine kam vom steilen Hange des Munt della Beschia (Montisello p. 2513) in einer Breite von etwa 600 Metern herunter. Eine Schnee-

insel auf der rechten Seite des Hanges trennte die Lawine in zwei Teile, wovon der eine über den Eschiabach und an der andern Seite wieder hinauffloss, dort einen halbkreisförmigen Bogen machte und sich in der Talsohle aus-



dehnte, während der andere Teil in der Talsohle stecken blieb (siehe Skizze). Zur Nachforschung der Störung am Elektrizitätswerk ging Montag morgens ein Angestellter des Werkes auf Ski nach dem Wasserreservoir im Val d'Eschia. Er folgte beim Aufstieg den Spuren der Verunglückten. Beim Schieberhäuschen angelangt, nahm er eine mächtige Lawine wahr. Zugleich musste er konstatieren, dass die

Skispuren am Rande der Lawine aufhörten und auf der andern Seite der Lawine keine Fortsetzung fanden. Ueberzeugt, dass sich hier ein Unglück zugetragen habe, kehrte der Angestellte unverzüglich nach Madulein zurück, von wo sofort eine 4 Mann starke Kolonne zur Unglückstätte aufbrach. Zugleich wurde die Rettungsstation Zuoz des S. A. C. telephonisch alarmiert und bereits nachmittags 3 Uhr war auch diese 8 Mann starke Kolonne unter Leitung ihres Obmanns Gilli an der Stelle. Rasch wurden die Arbeiten an Hand genommen, die gewaltige Ausdehnung der Lawine liess jedoch von vornherein keine grosse Hoffnung auf Erfolg. Ein Skistock mit zerrissenem Handriemen in einem Schneeknäuel und ein Skisplitter waren die einzigen Funde des Tages. Die Kolonne kehrte nach fleissiger Arbeit abends zurück. Inzwischen war auch der Skiklub «Alpina» vom Unfall benachrichtigt worden. 27 Mann der «Alpina» in vollständiger Ausrüstung reisten dann Dienstag Morgen früh zur Unglückstätte, woselbst sich noch 12—14 Mann von Zuoz und Madulein einfanden. Diese 40 Mann arbeiteten unter Leitung von Herrn Mark, Obmann der «Alpina», systematisch mit etwa 30 Sondierstangen und 10 Schaufeln während des ganzen Tages, aber leider wieder ohne Erfolg. Der Schnee war stellenweise steinhart, das Schneegrab felsenfest, unnütz alle Anstrengungen! Der Hauptstrom der Lawine war mit 4 Meter langen Stangen und 2 Meter tiefen Löchern nicht zu ergründen. So kehrten die Kolonnen unverrichteter Dinge nach Hause zurück. Einige Tage später fiel wieder beinahe ein Meter Schnee, worauf alle Nachforschungen vorläufig eingestellt werden mussten. Inzwischen trafen die Angehörigen des Herrn Hoffmann Vorkehrungen, um die Sucharbeiten bei günstigen Schneeverhältnissen fortsetzen zu lassen. Es wurden hierzu 15 Leute, meistens Bergführer von Pontresina und St. Moritz, angeworben und eine Extraprämie von 1000 Franken für die Auffindung der Leiche Hoffmanns ausgesetzt. Mehr denn einmal mussten die begonnenen Arbeiten der neuen Schneefälle wegen eingestellt werden. Endlich am 4. April 1916 stiess man auf die Leiche des Führers Perret, nachdem man bereits vier etwa 50 Meter lange, über 2 Meter breite und stellenweise 3—4 Meter tiefe Gräben im Hauptstrom der Lawine gezogen hatte. Die Leiche des Führers lag in der Richtung des Hanges auf dem Rücken, 4 Meter

unter Schnee, ein Ski nach links, der andere nach rechts gestellt. Schon glaubte man annehmen zu können, dass die Leiche seines Herrn nicht weit davon liegen müsse und setzte die Sucharbeiten mit erneuter Energie fort. Fünf weitere Tage harter Arbeit vergingen ohne Erfolg. Inzwischen war die Dauer des Vertrages mit den Führern verstrichen, die Angehörigen des Herrn Hoffmann verzichteten auf eine Verlängerung desselben und die Arbeiten wurden gänzlich eingestellt. Immerhin wurde die Lawinestelle einerseits durch die Arbeiter des Elektrizitätswerkes Madulein, anderseits durch Militärpersonen der in Madulein oder Zuoz stationierenden Truppen hie und da überprüft. Sieben Wochen nach Auffindung der Leiche Perrets organisierte am 28. Mai 1916 der Skiklub «Alpina» eine 15 Mann starke Kolonne, welche systematisch den Hauptstrom der Lawine nochmals sondierte, aber leider wieder ohne Erfolg. Schon musste der Gedanke aufsteigen, dass die Leiche möglicherweise vom Bache weggeschwemmt worden sei, als einige Tage darauf am 1. Juni zwei Soldaten des Gebirgsbataillons 84 zufälligerweise auf sie stiessen. Durch Einbruch der Schneefläche ob dem Bach ragte ein Absatz von der Schneewand heraus, welcher den Standort der Leiche sofort kennzeichnete. Wäre sie nur 30 Centimeter weiter vom Bach entfernt gelegen, so wäre sie erst nach Wochen zum Vorschein gekommen, denn sie befand sich in wagrechter Stellung,  $1\frac{1}{2}$  Meter tief unter Schnee auf der rechten Seite des Baches, also auf der Seite, von welcher die Lawine kam.

Wie hat sich der Unfall mutmasslich zugetragen? Nachdem die Touristen vom richtigen Wege abgekommen waren und sich in der Talsohle hintereinander (Perret vorn, Hoffmann hinten) fortbewegt hatten, wurden sie plötzlich durch eine Staublawine überrascht. Ein Vorwärts gab's nicht mehr. Perret wollte rasch wenden, um hinter einem Stein Schutz zu suchen, wurde aber in diesem Moment von der Staublawine zu Boden geschleudert und nachher durch die Grundlawine umklammert und erdrückt. Schwieriger ist die Sachlage bei Herrn Hoffmann festzusetzen, der bereits 100 Meter von seinem Kamerad entfernt war und keine Ski mehr an den Füssen trug. Diese Tatsache erklärt sich daraus, dass er entweder die Bindung beim Erblicken der Lawine sofort löste, oder dann, dass ihm durch den starken Luftdruck die

ohnehin etwas mangelhafte Bindung riss. Jedenfalls ist anzunehmen, dass er einen schweren Kampf mit der Lawine hatte, denn er lag genau in der Lawinenrichtung am Ende des Hauptstromes, woraus zu schliessen ist, dass er mit der Kraft der Verzweiflung durch Schwimmbewegungen sich mit dem Lawinenstrome fortbewegte und nach dessen Anhalten sich nicht mehr bewegen konnte und von der Masse erdrückt wurde. Es ist dies umsomehr anzunehmen, als ein Ski Hoffmanns unweit dem Standort der Leiche Perrets gefunden wurde.

Der Leser wird sich nun unwillkürlich fragen: wie ist es möglich, dass ein patentierter Führer unmittelbar nach einem Neuschneefall eine derartige Tour unternimmt? Zur Ehre und Entlastung des Führers sei hier folgendes festgesetzt:

Herr Hoffmann war ein leidenschaftlicher, ebenso furchtloser als waghalsiger Skifahrer. Wenn die Witterung es nur einigermassen erlaubte, war er auf den Brettern. Kurz vor dem Unfall hatte er noch mit zwei Bekannten die Tour Suvrettatal-Jörg Jenatschhütte-Fuorcla d'Agnelli-Julierpass ausgeführt. Einmal schrieb er in das Hüttenbuch der Corvigliahütte «heute grosse Lawinengefahr». Bewohner von St. Moritz trafen Herrn Hoffmann eines Tages, als er beim grössten Sturmweather das Dorf verliess, um die Corvigliahütte zu besuchen. Die Raschèrtour war längst geplant. Man wartete immer auf gutes Wetter. Endlich am 20. Februar, nach zwei vollständig bedeckten Tagen und einem Neuschneefall von 47 Centimeter (metereol. Station, St. Moritz) ein völlig klarer Mittag. Noch am Vormittag des Unglückstages war Führer Perret entschlossen, auf keinen Fall die Tour auszuführen, wohl bewusst, dass die Lawinengefahr unmittelbar nach Neuschnee am grössten ist. Wiederholtes Drängen von Seiten Hoffmanns und die Drohung, einen andern Führer zu engagieren, konnten ihn endlich schweren Herzens dazu bewegen, zuzusagen. Es ist begreiflich, besonders in der gegenwärtigen Zeit, wo jeder auf den Verdienst angewiesen und die Ausübung des Führerberufes nur beschränkt ist, dass es keinem Führer leicht gefallen wäre, eine derartige, zweitägige Tour auszuschlagen und, bei gutem Gelingen, zum Schaden noch den Spott zu tragen. Das mögen die Gründe gewesen sein, die Perret trotz allem zu diesem Schritte veranlassten. Dass er dabei die Gefahr nicht verkannte, beweist die Rast in Madulein vor dem Auf-

stieg zur Raschèrhütte. Wie viele hätten in diesem Falle anders gehandelt? Der Fall wäre es wert, dass durch die zuständigen Organe geprüft würde, ob den Führern das Begehen des Gebirges im Winter unter gewissen Verhältnissen nicht direkt untersagt werden sollte.

Abgesehen von der grossen Lawinengefahr bildete bei diesem Lawinenunglück ein unglücklicher Zufall die Hauptrolle. Ich meine damit die Auswahl der Route. Es wurde bereits bemerkt, dass die Partie anfänglich den richtigen Weg eingeschlagen hatte, oberhalb des Schieberhäuschens des Elektrizitätswerkes Madulein jedoch in die Talsohle einschwenkte. Der Grund bildete unstreitbar der Mangel an Schnee auf der rechten Talseite. Trotz des Neuschneefalls war der Schnee dort total abgeweht, so dass die Traversierung des Hanges sehr mühsam gewesen wäre und eventuell das Abschnallen der Ski notwendig gemacht hätte. Jedenfalls ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass Führer Perret die Route kannte, zumal er die gleiche Tour bereits einige Male gemacht hatte. Konnten übrigens die beiden ahnen, dass sie durch Begehen der Talsohle eine Lawine verursachten und bildete dies überhaupt die Ursache der Lawine? oder wäre dieselbe ohnehin gekommen? Darüber zu urteilen ist sehr schwierig. Ich persönlich neige eher zur Ansicht, dass die Touristen die Lawine nicht verursacht haben und zwar aus folgenden Gründen: Der Hang des Munt della Beschia ist ziemlich steil. Die Steilheit beträgt durchschnittlich 30 Grad. Selbstverständlich ist die Neigung des Schnees zur Lawinenbildung an einem Hange mit diesem Gefäll sehr gross, umsomehr als diese kahle Halde nicht so engen Kontakt mit dem Boden hat, wie eine mit vielen Felsköpfen, Sträuchern usw. durchsetzte Fläche. Welche Schneehöhe lagerte nun am Hange und wie war die Temperatur vor dem Unfalle? Die nächste meteorologische Station Bevers gibt hierüber folgende Angaben:

|           | Temperatur in Celsius-Graden |                        |                        | Neuschnee | Niederschlagsmenge<br>in m/m |
|-----------|------------------------------|------------------------|------------------------|-----------|------------------------------|
|           | 7 $\frac{1}{2}$ Uhr m.       | 1 $\frac{1}{2}$ Uhr n. | 9 $\frac{1}{2}$ Uhr a. |           |                              |
| 18. Febr. | — 8,2                        | — 5,4                  | — 7,2                  | 28 cm     | 17,3 m/m                     |
| 19. »     | — 2,4                        | + 2,2                  | — 3,0                  | 20 »      | 16 m/m                       |
| 20. »     | — 5,2                        | — 3,2                  | — 16,8                 | —         | —                            |
|           | Total                        |                        |                        | 48 cm     | 33 m/m                       |

Die totale Schneehöhe betrug am 18. Februar in Bevers 80 cm. Angenommen, dass am Hang des Munt della Beschia vor dem Neuschneefall vom 18. Februar zirka 40 cm

Schnee lagerte und dass die Neuschneesicht ca. 55 cm betrug, so lag am Hange am Unglückstage 95 bis 100 cm Schnee, also reichlich gefallener Schnee bei tiefer Temperatur. Am Unglückstage war zu Mittag ein völlig klarer Himmel, die Wärmestrahlung am Hange sehr intensiv, zudem wahrscheinlich leichter Wind (meteor. Station Bevers meldete am 20. und folgenden Tagen: leichter Süd-Westwind). Grosser Neuschnee und Wind, zwei Faktoren, die beide für Lawinenbildung ausserordentlich günstig sind und keines weitem Umstandes bedürfen, um eine mächtige Lawine zu verursachen. Wer hat nicht schon beobachtet, dass 2—3 Stunden nach Eintritt der Besonnung bald da, bald dort der Neuschnee abstürzt, oder dass Gwächten bei der geringsten Störung abbrechen und den Schnee am Hange in Bewegung bringen? Ist es in unserm Falle nicht wahrscheinlich, dass sich durch lokale Einflüsse wie Wind eine Staublawine gebildet hat, der dann die Grundlawine folgte? Ich möchte mich auf diesen Gedanken absolut nicht versteifen, aber im Reiche der Lawinen herrscht grosse Mannigfaltigkeit und bei jedem Falle steht man neuen Verhältnissen gegenüber. Jedenfalls ist obige Möglichkeit vorhanden und wird durch den Umstand verstärkt, dass eben die Lawinengefahr am ersten Aufheiterungstage nach einer Schlechtwetterperiode, d. h. während der Verdichtung des Schnees, erfahrungsgemäss am grössten ist. Bedenkt man ferner, dass die Altschneesicht am Hange vor der Lawine durch Einwirkung von Wind und Sonne stark verhärtet, und durch diese glatte Unterlage die Lawinengefahr eine bedeutend erhöhte war, dass im weitem die Gefahr auch mit der Ausdehnung des Hanges wächst, so ist meine Auffassung jedenfalls nicht grundlos. Die Tatsache endlich, dass die Touristen keinen Hang traversierten, sondern in der Talsohle sich fortbewegten und deshalb den Hang nicht angeschnitten hatten, bildet einen weitem Grund zu meiner Auffassung. Selbstverständlich kann die Ursache der Lawine auch in der zu grossen Belastung des Schnees gesucht werden. Durch das Sichsetzen der Schneefläche und Fortpflanzen des Druckes ist es möglich, dass sich die Masse oben am Hang gelöst hat. Immerhin ist dies bei einer Höhendifferenz von über 200 Metern sehr fraglich.

Und nun kurz einiges über die Lehren, die aus diesem Unfalle gezogen werden können. In erster Linie muss immer

wieder betont werden, dass unmittelbar nach Neuschneefall keine Touren zu unternehmen sind. Bei reichlichem Schneefall sollten mindestens drei Tage zugewartet werden, bevor man grössere Touren ausführt, bei ungünstigen Witterungsverhältnissen (Tauwetter) genügen auch drei Tage nicht. Der Unfall zeigt ferner, dass nach einem Neuschneefall die Wahl des Weges eine grosse Rolle spielt. Sonst ungefährliche Stellen werden dann direkt gefährlich. Lieber die Ski abschnallen und stückweise tragen, als einen andern Weg einschlagen.

Was zum Schlusse die Organisation der Rettungs- und Bergungsexpeditionen anbelangt, so kann gesagt werden, dass alles klappte. Der Rettungsschlitten, System Smith, welcher zur Bergung der Leiche Perrets verwendet wurde, bewährte sich wieder gut. Erstmals wurden bei den Nachforschungen auf der Lawine einige Hunde verwendet. Die stark gepressten Schneemassen einerseits, dann die für diesen Zweck noch zu wenig trainierten Tiere erweckten von vornherein wenig Hoffnung auf Erfolg. Die Frage betreffend Anschaffung eines geeigneten Hundes und Dressur desselben für Arbeit an Lawinen wird nach Eintritt normaler Verhältnisse eine der Hauptaufgaben des Skiklubs Alpina, St. Moritz sein.