Zeitschrift: Clubnachrichten / Schweizer Alpen-Club Sektion Bern

Herausgeber: Schweizer Alpen-Club Sektion Bern

Band: 45 (1967)

Heft: 2

Rubrik: Ein persönliches Wort zur Unfallverhütung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.12.2025

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

Sie besitzt nach dem Jahresbericht 1965 zwei Helikopter, die bei Berg- und Skiunfällen insgesamt 34mal eingesetzt wurden und ein Flächenflugzeug, das ausschliesslich der Verkehrsüberwachung diente. Dank Charterverträgen kann die SRFW im Bedarfsfalle auf 9 Flugplätzen über insgesamt 12 Helikopter und 26 Flächenflugzeuge verfügen. Bei 120 Berg-, Lawinen- und Skiunfällen wurden 31 Einsätze mit Flächenflugzeugen und 99 mit Helikoptern geflogen, woran Geiger mit 40, Tschumi mit 16, Rufer und Demuth mit je 10 und die übrigen Piloten mit weniger Flügen beteiligt waren. Vergleichsweise sei hier festgehalten, dass die SAC-Kolonnen im gleichen Zeitraum 125mal ausrückten. Wie oft SAC und SRFW dabei zusammenarbeiteten, ist statistisch nicht ermittelt, dagegen kann dem Bericht entnommen werden, dass 100 Einsätze anderen als Bergrettungszwecken dienten. – Die Flugminute bei Helikoptern kostet Fr. 11.— bis Fr. 40.—, wozu für Nicht-SAC-Mitglieder noch Versicherungsprämien und andere Spesen hinzukommen. Bei Uneinigkeit steht zwar kein Vermittlungsverfahren wie beim SAC zur Verfügung, aber die beanstandete Rechnung kann dem Eidg. Luftamt zur Prüfung vorgelegt werden. – Die SRFW hat nun vor kurzem angefangen, Verunfallte vom schwebenden Helikopter aus zu bergen, was ein beträchtlicher Fortschritt ist, wird doch dadurch die Rettung meistens beschleunigt und vereinfacht. Leider herrscht aber, wie der letzte Sommer wieder einmal deutlich gezeigt hat, nicht immer Flugwetter, und die Verunfallten liegen auch nicht stets dort, wo sie ohne weitere Hilfe aufgenommen werden können. Deshalb können wir auf unsere Rettungsstationen und auf ihre Mannschaften nicht verzichten.
Der IVR setzt sich zum Ziel, einheitliche Grundlagen für die Lebensrettung zu schaffen und allgemein bekannt zu machen. Dass auf diesem Gebiet noch viel zu tun ist, bedarf wohl keiner weiteren Begründung.
Die IKAR, die sich selbst geschaffen hat und auch selbst erneuert, besteht aus je einem Vertreter der Alpenländer und Jugoslawiens. Ihr Anliegen ist die Verbesserung der Rettungsgeräte und Methoden. Das Präsidium dieses sehr aktiven und auch erfolgreichen Gremiums führt ein ehemaliger Centralpräsident des SAC.
Diese knappen und keineswegs vollständigen Angaben mögen gezeigt haben, dass sich ausser dem SAC, der die Hauptlast trägt, viele andere Organisationen in der einen oder andern Form um das alpine Rettungswesen kümmern. Dass bei einer derartigen Ordnung Überschneidungen vorkommen und Lücken bestehen, ist wohl nicht ganz zu vermeiden. Sie zu beheben oder doch dabei tatkräftig mitzuwirken, wird weiterhin eine wichtige Aufgabe des SAC sein. Je besser ihm dies gelingt, um so dankbarer werden ihm alle Bergkameraden sein, die je in den Schweizer Alpen in Not geraten.

Ein persönliches Wort zur Unfallverhütung

Von *Fritz Luchsinger*

Immer wieder ertönt der Ruf nach Unfallverhütung.
Wir ziehen in die Berge um uns beglücken zu lassen, um wahre Freude an der Natur zu haben, um uns als Mensch in jeder Situation behaupten zu können. Die Berge sind nicht voller Gefahren; doch ist es wichtig, sie zu erkennen und sich selbst – physisch und psychisch – so vorzubereiten, dass man ihnen im entscheidenden Moment unerschrocken, mit offenen Augen entgegenblicken kann.
Gefahr und Schwierigkeit sind zwei grundverschiedene Dinge, die aber häufig miteinander verwechselt werden. Bei gleichem Schwierigkeitsgrad läuft ein guter Bergsteiger mit guter Ausrüstung viel weniger Gefahr, als ein schlechter Gänger mit schlechter Ausrüstung. Mit anderen Worten: Die Schwierigkeit ist mehr oder weniger durch das Gelände und die Verhältnisse gegeben, während sich die Gefahr stark nach dem Bergsteiger richtet.

Auftretende Gefahren:
1. *Übermüdung*
2. *Ungenügen des Bergsteigers (Überschätzen der eigenen Kräfte)*
3. *objektive, naturgegebene Gefahren.*

Vorerst geht es darum, dass *jeder* für sich selbst die erforderlichen *Voraussetzungen* schafft, d. h. jeder befleisse sich, eine einwandfreie Technik zu beherrschen. Tritt-

sicherheit, Bewahrung des Gleichgewichts und richtige Atemtechnik sind die Grundbedingungen, um im Gebirge ausdauernd und sicher gehen zu können. Der Rhythmus der Atmung ist mit dem Zeitmass des Marschierenden in Einklang zu bringen. Bergsteigen beansprucht nicht nur Beine, Arme, Herz und Lunge, sondern auch Gehirn und den ganzen Körper als Gleichgewichtszentrum; der Körper muss in jeder Lage leicht und sicher verschiebbar sein.
Bei Nässe, Schnee und Eis bieten auch leichtere Felspartien und steile Rasenhänge erhöhte Schwierigkeiten. Klettern im Fels verlangt körperliche Geschmeidigkeit, ruhige Bewegungen und richtige Handhabung des Seils. Aufstiege im Schnee sind oft mühsam; sie erfordern sorgfältige Spurarbeit. Das Abfahren im Schnee und Firn ist wohl die müheloseste Art, aber auch gefährlich, weil man infolge der zunehmenden Geschwindigkeit während der Fahrt leicht die Gewalt über sich selbst verliert. Das Gehen auf verschneiten und zerklüfteten Gletschern bedarf grosser Erfahrung.
Steinschlag tritt besonders bei zickzackförmigen Aufstiegen auf, wo Wild zugegen ist, wo das Wetter ein Rolle spielt. Unsere Aufgabe ist es, nie selber die Ursache von Steinschlag zu sein. Wir müssen uns gewöhnen, überall in den Bergen zu gehen, ohne Steine zu bewegen. Zu diesem Zwecke müssen wir schauen lernen. Bevor wir mit dem Fuss auftreten, müssen wir das Gelände mit den Augen und mit dem Verstand beurteilen.
Lawinen (alle Arten, Schnee, Gwächte usw.) können entstehen, wo der Unerfahrene es kaum für möglich erachtet. Auch hier schauen, beobachten, urteilen und sich entsprechend richtig verhalten. Eisabbrüche sind von der Tageszeit unabhängig; sie können jederzeit, auch mitten in der Nacht, losgehen. Der Gefahrenbereich muss auf dem schnellsten, kürzesten und sichersten Weg durchquert werden. Für Übungen dürfen nur völlig abbruchsichere Hänge im Eis gewählt werden. Bei ausgesprochen schlechter Witterung ist, wenn immer möglich, abzusteigen. Jeder Schritt abwärts vermindert die Sturmstärke und damit die Gefahr. Deshalb bei Sturmgefahr beizeiten absteigen. Man muss dazu das Wetter spüren lernen, muss ihm schon lange vorher ansehen können, wie es sich entwickeln wird.

Nur offene Augen und Sinne führen von der Gefahr weg.

Gefährlich sollen Schlangen sein!

Die meisten Menschen haben vor Schlangen grossen Respekt, um nicht zu sagen grausige Angst. Nicht ganz ohne Grund jagen uns diese Biester Schrecken in die Knochen. Es ist auch durchaus richtig und ratsam, wenn Touristen in ihrer Taschenapotheke Schlangenserum mit sich führen. Wer ist in den Bergen nicht schon Vipern begegnet?
Aber nicht alle Schlangen sind giftig und beissen. Auch wollen und können uns nicht alle erwürgen und erdrücken. Eine in diesem Sinne harmlose Schlangenart kann dennoch sehr gefährlich sein und fordert ihre Opfer. Ihr Name steht in keinem Tierbuch, dafür hie und da in der Zeitung. Und am Sonntagabend ist er in aller Munde: die Autoschlange!
Auf unübersichtlichen Strassen, die sich selbst ganz schlangenhaft durch enge Täler und über alle Bergpässe winden, tritt sie besonders bösartig auf. Wie oft geschieht es doch, dass so ein technisches Wunder von Automobil in einer Kurve über die Böschung kollert. Und wenn's gut geht über Bach und Abgrund noch an einer Krüppeltanne hängen bleibt.
Manchmal stossen auch Fahrzeuge, wie durch Magnete gegenseitig angezogen, mächtig aufeinander. Der Zusammenprall wird heute gern dem Vollbluttiger im Tank zugeschrieben. Schuld trifft gelegentlich aber auch den geschwindigkeitsbesessenen Orang-Utan am Steuer und das herzige Brillenschlänglein, das unaufhörlich nach ihm züngelt. Kein Wunder, wenn unter diesen Umständen der ganze «Miniatur-Zoo» einmal einen gewagten Seitensprung tut.
Schlangen sind in der Tat gefährlich. Und nicht umzubringen. Man kann diesen grossen Würmern nicht so einfach den Kopf zertreten. Jenen der Strasse schon gar nicht. Und die niedlichen im Wagen stehen sowieso unter Naturschutz. Grosses