

» **FÜNF GUTE GRÜNDE, DIE MUSISCHEN FÄCHER ABZUSCHAFFEN**



Der Rettungshubschrauber vor der Kulisse des gewaltigen Gletschers. Die Helfer dürfen keine Angst haben vor heiklen Einsätzen und dem Blick in die Tiefe. Foto: Air-Zermatt



Das mächtige Vallée Blanche, durch das die Skitour nach Chamonix führte. Sicherheitsausrüstung und ein Bergführer, der die Route kennt, sind lebenswichtig. Sonst droht der Sturz in die Gletscherspalte. Foto: Berstem

Freitag, 6. März 2015, Zermatt, Schweiz. Ein traumhafter Wintermorgen. Die Sonne strahlt über der markanten Silhouette des wohl berühmtesten Berges der Welt – Wetter und Matterhorn zeigen sich von ihrer besten Seite. Auf der Helikopter-Basis vor den Toren des Fünfeinhalbtausend-Seelen-Ortes Zermatt geht es zu wie im Taubenschlag. Skifahrer lassen sich hinauffliegen in die verschneiten Hänge, um von dort großartige Abfahrten zu genießen. Diese Touristenflüge sind ein gutes Einkommen für die Helikopter-Basis



„Es ist für die Angehörigen wichtig, dass wir versuchen, auch die tödlich Verunglückten heimzuholen.“

Gerold Biner, Rettungspilot, über die Bergung von Toten.

zu Füßen des Matterhorns. Die Pilotencrew wurde eigens für den Tag verstärkt. Wartungsteams laufen umher, aber auch der Rettungshubschrauber steht wie immer bereit. Basisleiter Gerold Biner kehrt von einem Ausbildungsflug zurück, die Air-Zermatt ist auch Trainingszentrum für Berg- und Luftrettung. Zeit für ein kurzes Gespräch. Wie ist die Lage, wo liegen heute die Aufgaben?

„Wenn du dich gestresst fühlst, bist du im falschen Job“, bringt es Notarzt Axel Mann auf den Punkt. Der Hüne aus dem Schwarzwald verbringt wie gut 40 weitere Ärzte jedes Jahr einige Wochen auf der Zermatter Helikopter-Basis, fliegt Einsatz mit. Als Anästhesist wer-

den ihm nicht nur medizinische Fähigkeiten, sondern auch bergsteigerische abverlangt – den furchtlosen Blick in die Tiefe selbstredend vorausgesetzt –, denn es geht ums Abseilen aus dem Helikopter, Rettung von Patienten per Winde und Seil. Um Gelände, das an Steilheit und Schwierigkeit nichts zu wünschen übriglässt.

Rettung per Seilwinde

Das Signal ertönt, ein Skifahrer ist in einem Waldstück verunglückt. „Unsere Helis haben alle Frauennamen, und sie werden gehütet, wie unser Augapfel“, hatte Pilot Thomas Pfammatter gerade schmunzelnd erklärt, und schon drehen sich die Rotorblätter von Rettungs-Heli „Susi“.

Weg ist Rettungsflyer Pfammatter, unterwegs wird noch ein Bergretter zu Hause abgeholt – das Unglücksgelände ist nicht leicht erreichbar. Per Winde werden die Helfer auf den Boden herabgelassen, ein junger Mann wird mit vermutlich gebrochener Schulter geborgen. Es ist der zweite Einsatz an diesem Tag, zuvor war ein Wintersportler mit Knieverletzung und vermutlich ausgekugelter Schulter vom Berg geholt worden. Die Entscheidung, ob ein Hubschrauber angefordert werden muss, trifft das Helferteam, das bei einer Alarmierung zuerst vor Ort ist – nicht immer ist ein Helikoptereinsatz möglich und notwendig, dann geht es mit dem Rettungsschlitten (Akja) ins Tal.

Noch einige Male hebt sich am strahlenden Wintertag der Rettungshubschrauber in die Luft. Ein internistischer Einsatz ist darunter, zudem Verdacht auf Frakturen, Bänderrisse, Gelenkverrenkungen. Die Patienten werden zum Teil direkt hinab ins Tal ins Hospital von Visp geflogen. Nicht immer geht es vergleichsweise glimpflich ab – bei Sven und Philippe, die im Leitzentrum der Air-Zermatt mit Konzentration und scheinbar stoischer Ruhe alle Einsätze entgegennehmen und koordinieren, läuft auch eine Hiobsbotschaft vom Aletschgletscher ein: Das Mitglied einer Tourenkiläufergruppe ist in eine Spalte gestürzt.

Der Zermatter Biner, seit 1983 Pilot auf der Basis, war auch am Aufbau von Heli-Stationen im Himalaya beteiligt. Er ist sich der

Region, den Verunglückten zu bergen. Er hatte sich beim Sturz in die tiefe Gletscherspalte tödliche Verletzungen zugezogen und war zudem unter einer zehn Meter dicken Schneeschicht begraben gewesen. „Es ist für die Angehörigen immer wichtig, dass wir versuchen, die Verunglückten zu bergen und heimzuholen“, unterstreicht Rettungspilot Gerold Biner. „Auch wenn lebensrettende Hilfe nicht mehr möglich ist.“ Mehrere hundert tödlich verunglückte Bergsteiger, etliche darunter am Matterhorn, mussten die Bergretter seit Gründung der Helikopterbasis 1968 bergen. Der Zermatter Biner, seit 1983 Pilot auf der Basis, war auch am Aufbau von Heli-Stationen im Himalaya beteiligt. Er ist sich der



Samstag, 28. März 2015

1 Würden Schüler nicht schon in jungen Jahren mit dieser brotlosen Kunst konfrontiert werden, würden sie nicht auf die irrsinnige Idee kommen, Kunst zu studieren. Warum dieser Umweg? Man kann doch auch gleich Taxifahrer werden.

2 Sinfonische Klänge oder bunte Aquarellfarben werden nicht die Probleme der Welt lösen, nicht vor einer Finanzkrise schützen oder neue Autos entwickeln. Trost durch Bachs Passionen? Freude durch Picasos Farbenrausch? – Alles Gefühlsduselei. Nur Geld macht glücklich.

Samstag, 28. März 2015

3 Kunst und Musik sind viel zu anstrengend. Wer hat schon Lust darauf, sich in seiner Freizeit mit irgendwelchen Leuten über die Kopfgebirten der Kunststudenten auszutauschen oder endlos Klavieretüden einzüben? Raus ins Museum oder die Oper? Ach was, lieber in Jogginghose vor den Fernseher geknallt und einen Eimer Chickenschwings hineingeschuffelt, das chillt.



4 Da kauft man teure Kunstmaterialien, der Lehrer aber meint, dass das eigene Kind lange kein Picaso sei, sondern lieber Ingenieur werden solle. So hat man Pinsel aller Stärken und Farben aller Nuancen, aber auch ein frustrierendes Kind daheim.

5 Ausstellungen sind vollkommen überbewertet. Diese Farbklecks macht dir jedes Ingenieurskind mit links auf die Leinwand und löst nebenbei Algorithmen.



Die Bergretter von Zermatt

Redakteurin Barbara Benstem berichtet von der Helikopter-Basis im Wallis – Die Piloten arbeiten am Limit zwischen Himmel und Erde.

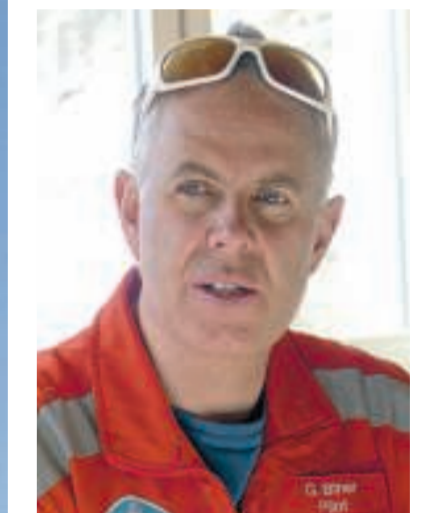


Die Windenbergung gehört zum Standardprogramm der Retter aus der Luft.

Foto: Air-Zermatt



Die Crew ist mit einem Verletzten gelandet. Schnell wird die Trage in Position gebracht, um den Patienten möglichst bequem aus dem Heli zu bekommen.



Rettungspilot Gerold Biner: Kindheitstraum vom Fliegen und Helfen.



Axel Mann: Wenn du dich gestresst fühlst, bist du im falschen Job.



Die Bergretter steigen aus. Der Retter links an der Winde ist Dr. Oliver Reisen, rechts hilft Rettungssanitäter Patrick Wenger. Foto: Benstem

Zehleitner mit der Air-Zermatt als verkürzte Version ins Leben gerufen. Das Lufttaxi spart eine lange Aufstiegsstappe, später kommen noch zwei Gondelsektionen hinzu.

Lufttaxi für Skitouristen

Hui, das geht ganz schön ab hier, ein paarmal sackt der Heli durch, scheint den Boden, oder besser gesagt, die Luft unter den Füßen zu verlieren. „Das ist erst der Anfang“, lässt uns Pilot „Stüinggu“ über unsere Kopf-Mikros wissen. Und ich bin mir sicher, er grinst dabei.

Wie ein kleines Insekt schießen wir, gebeutelt von, wie mir scheint, kapitalen Böen, durch die Zermatter Bergwelt. Atemberaubend ist der Blick auf die Viertausender, spektakulär der Blick hinunter auf die mächtigen Gletscher. Juhu – immer wieder johlen wir, wenn der Heli einen kleinen Satz zu machen scheint und eine neue Perspektive auf die grandiose Bergwelt freigibt. Wow!

Viel zu schnell ist es vorbei, nach gut einer Viertelstunde setzt uns der Heli auf dem Pigne d'Arolla ab. Ist jemandem schlecht geworden? Dafür bleibt in der Begeisterung offensichtlich

kein Raum, noch ganz aufgeregt fahren wir über den ersten Hang ab. In einer dreitägigen Skitour ist Chamonix am Fuße des Mont Blanc unser Ziel.

Auf dem Weg liegen noch reichlich Aufgaben: Lange Gletscherpassagen, knackige Aufstiege, fordernde Abfahrten. Gelächter und Fluchen beim Runterkraxeln durch einen Lärchenwald, der Schweiß fließt in Strömen. Gut, dass leere Akkus bei den Etappenzielen im Bergsteigerhotel aufgefüllt werden können. Atemberaubend ist die Abfahrt durchs Vallée Blanche. Zehleitner ist versierter Kenner des Areals, hat im Mont-Blanc-Massiv seine Bergführerausbildung absolviert. Selbstredend halten wir uns strikt an seine Ansage, in seiner Spur zu bleiben. Fast kommt es allerdings zum Zwischenfall, als ein anderer Skifahrer vor unseren Augen fast in einer Spalte verschwindet. Gebrüll aus all unseren Kehlen, der Kerl bleibt Gottseidank stehen...

Vom Zielfort am Mont Blanc geht es dann für uns – nicht wieder per Helikopter, sondern per Bus zurück in Richtung Zermatt. Im Gepäck ein unvergessliches Flug- und Skiabenteuer.

Gratwanderung bewusst, auf der einen Seite in Not geratenen Touristen und Expeditionsteilnehmern Hilfe geben zu können und andererseits das Leben von Piloten zu riskieren.

Ausbildungshilfe für Nepal

Tief sitzt noch immer der Schock über zwei tödlich verunglückte Helfer einer Rettungsstation, die die Air-Zermatt begonnen hatte, im Nepal aufzubauen. Lange hatte es nach der Tragödie gedauert, bis die Entscheidung fiel, das Projekt fortzusetzen. Jetzt kommen die nächsten Nepalesen nach Zermatt, um sich in speziellen Rettungsmethoden ausbilden zu lassen.

„Man muss sich auch vor Augen führen, dass der Aufbau von

Heli-Stationen für die Menschen dort eine Existenzgrundlage ist“, sagt Biner. „Und es geht nicht nur um Touristen oder Extrembergsteiger, sondern auch um die Versorgung der Einheimischen.“

Transporte ins Krankenhaus, Versorgungsflüge, Lastenarbeiten bei Bauvorhaben, Einsätze bei Unfällen gehören im Himalaya zur Arbeit dazu, ebenso wie in der Schweiz. Waldbrand, Hüttenversorgung, Verkehrsunfall, Seilbahnbau – die Arbeiter der Luft werden angefordert, wenn es schnell gehen muss, das Terrain zu unwegsam für Fahrzeuge ist.

Mehrere Dutzend Helfer und Piloten hat die Air-Zermatt in viereinhalb Jahrzehnten verloren. „Es bleibt trotz einer fundierten,

hat, und sitzt bereits wieder hinter dem Steuerknüppel des Rettungs-Helikopters. Rückblick in den Winter 1992: Unsere Skigruppe aus Wolfsburg ist auf dem Theodul-Gletscher unterwegs. Teammitglied Ute wird in einen schweren Skiunfall verwickelt, wird von der Air-Zermatt geborgen und ausgeflogen. Längst sind die Wunden verheilt, doch es blieb der Schwur, eines Tages zu einem touristischen Flug mit der Air-Zermatt zurückzukehren.

Am Donnerstag, 12. März 2015, ist es soweit. Quasi als Aufstiegs-hilfe nutzen wir einen Hubschrauber der Air-Zermatt um die Haute Route zu absolvieren. Den Skitouristenklassiker von Zermatt nach Chamonix hat Bergführer Bernd

jahrelangen Ausbildung oft eine Arbeit am Limit, die Lebensgefahr fliegt oftmals mit“, sagt Biner, für den dennoch mit der Fliegerei ein Kindheitstraum in Erfüllung ging. Die eingangs erwähnten Touristenflüge haben so noch einen anderen Zweck: „Jeder Flug ist auch immer ein gutes Training für die Piloten.“ Allerdings, fügt Biner und Pfammatter hinzu, sei für viele nach 15 Jahren Schluss, der harte Job fordere nicht selten seinen Tribut. Wieder ertönt das Einsatzzeichen. Oben am Felixjoch, auf etwa 4000 Metern Höhe, ist ein Tourengehler in Not geraten. „Das wird munter“, schätzt Pilot Biner mit Blick auf den Wind, der mittlerweile ordentlich aufgefrischt