[plaisir – richtigstellung] Leider ist der Redaktion bei der Einarbeitung des uns von Etienne Gross zugesandten plaisir-statements ein wichtiges Wort verloren gegangen: Dort hieß es nämlich im ersten Satz " Fixe Routenabsicherungen im Plaisirstandard sind die zwingende Konsequenz einer grundlegenden Gewichtsverlagerung vom "heroisch-elitären" zum breitensportlichen Klettern ....". Aus einem Versehen ist das Wort "breitensportlichen" herausgefallen und es stand dann nur noch "... zum Klettern" - was so keinen rechten Sinn macht. Nun noch einmal Etienne's Position:
"Fixe Routenabsicherungen im Plaisirstandard sind die zwingende Konsequenz einer grundlegenden Gewichtsverlagerung vom "heroisch-elitären" zum breitensportlichen Klettern. Damit folgt das Klettern dem gesellschaftlichen Trend in Richtung Fun- und Wellnesssport. Die Frage, ob es sich dabei um eine "begrüßenswerte" oder "abzulehnende" Entwicklung handelt, ob unter "ethischen" Vorwänden dem Plaisirklettern "Erlebnisqualität" und "Abenteuergehalt" abgesprochen wird oder nicht, ist ein Streit um des Kaisers Bart.
Der Plaisirstandard entspricht dem Bedürfnis der großen breitensportlichen Mehrheit. Wird dieses nicht bei uns abgedeckt, erfolgt die "Abstimmung mit den Füßen": Deutsche, Österreicher, Engländer usw. strömen vielfach samt Familie zu Tausenden gegen Süden und freuen sich an den dortigen Plaisirkletter-gebieten. Die Tatsachen sprechen somit für sich. Was also soll die ganze Diskussion?
Etienne Gross, Schweizer Alpenclub

[plaisir #2] ... oder das RECHT auf Sicherheit! Schade, dass in fast keiner alpinistischen Streitfrage der Gegenpart respektiert wird. Auch Jürg von Känel, der in seinem Interview mit durchaus präzisen, teils auch unsinnigen Aussagen für das Plaisir-Klettern wirbt, verfällt leider im Laufe seiner Argumentation der Polarisierung, der Schwarzweißmalerei, den flotten Sprüchen. Ich weiß, dass nicht die gesamten Schweizer Alpen "durch-plaisirt" sind, genauso wenig wie die gesamten Dolomiten senkrechter Bruch mit Rostgurkensicherungen sind. Beides gibt`s in beiden Regionen und es wäre toll, wenn`s so bliebe (das eine dort mehr, das andere hier mehr). Ich glaube auch nicht, dass Menschen, die beim selbständigen Bauen eines Standplatzes und beim kreativen Absicherungsspiel in "Rostgurkenseillängen" Plaisir empfinden, unreif sind oder Helden sein wollen, die noch nicht begriffen haben, dass sie in der Postmoderne leben. Genauso wenig glaube ich, dass Sport- oder Plaisirkletterer verantwortungslos von Bolt zu Bolt trotteln, zumindest noch nicht. Auch der Unfug von den Gedenkkreuzen an den Einstiegen ist in der Schweiz genau so verbreitet wie sonst wo in den Alpen, trotz "helvetischer Bohrhaken". Im Übrigen hat uns die Geschichte gelehrt, dass in den seltensten Fällen Ideen, die die größte Anhängerschaft fanden, die besten oder nachhaltigsten waren. Gänzlich unbegreiflich ist mir der gewollte Versuch, alpine Erstbegehungen von Abenteuerrouten (postpubertäres Heldentum?) dem Erschließen von Kletterpisten (Sozioökonomische Klettererintelligenz?) gegenüber zu stellen. Ist doch beides von der Idee bis zur Ausführung völlig unterschiedlich (dumm oder intelligent!). Ich glaube viel mehr, dass wir dringend alle dafür sorgen sollten, dass auch weiterhin niemand RECHT hat. Denn wenn wir RECHT in den Bergen oder an Felswänden haben wollen, dann haben wir fahrlässig jenen "Freiraum" verspielt, den die allermeisten von uns dort suchen, so oder so.
Hanspeter Eisendle, Südtiroler Bergführer

[plaisir #3] Ich gratuliere Jürg von Känel zu seinem Artikel pro "Plaisir-Klettern". Endlich jemand, der nicht meint, ich müsse zur Strafe, weil ich alpines Armutschkerl ein mieser Kletterer und selten über einen 4er hinausgekommen bin, auch mit miesen Standplätzen und dubiosen Zwischensicherungen Vorlieb nehmen!
Mit derselben Logik müsste man ja sonst auch fordern, leichte Schiabfahrten oder Wanderwege schlechter zu präparieren/ zu markieren als die schweren. Was die ethischen Bedenken angeht, klassische Routen mit modernen Mitteln zu sanieren, so habe ich mit etlichen Pionieren aus der "heroischen Periode" diskutiert - keiner hätte etwas dagegen gehabt, weniger schweres Eisenzeug zu schleppen, sich an heiklen Stellen etwas weniger fürchten zu müssen oder noch länger mit seinen Seilgefährten zu klettern, statt am Friedhof ihrer zu gedenken. Die Texte aus dieser Zeit wie "Mit Seil und Haken alles zu wagen..." stilisieren doch nur einen technischen Notstand zum Heldentum empor, welches heute nicht mehr notwendig und folglich auch nicht mehr berechtigt ist!
Klar, so mancher Erstbegeher wird sich ärgern, wenn heutzutage Durchschnittskletterer Dank moderner Sicherungstechnik seine Routen begehen - aber das ist allein sein Problem! Andere Fragen tun sich auf: Haften Sanierer für die Sicherheit ihrer Routen? Nachdem viele der Bohrhakenrouten auch schon in die Jahre gekommen sind: Lassen sich Bohrhaken, die "hinüber" sind, als solche erkennen?
Und: Wer soll das alles bezahlen? Nur wenige Bergsteiger murren, wenn sie am Ausgangspunkt für den Parkplatz zahlen müssen oder wenn sie sich mittels Mautstraße ein, zwei Stunden Zustieg ersparen können. Aber denkt jemand darüber nach, ob es vertretbar ist, dass die Sanierer weiterhin ihre Mühe, Zeitaufwand und die erheblichen Geldausgaben allen Kletterern gratis zur Verfügung stellen? Und im Falle eines Falles vielleicht auch noch verklagt werden? Lasst über die Entwicklung des Plaisir-Kletterns diskutieren - aber, bitte, nicht mehr über die Frage, ob es ethisch vertretbar ist, dass Gevatter Tod nicht mehr mit in der Seilschaft klettert!
Konstanze Gruber, Bruck a. d. Großglocknerstraße

[gps – kabel und software] Der Artikel "GPS Praxis" in der Ausgabe 2/04 enthält folgende Kernaussagen: "Die verwendete Karte muss - zur Orientierung mit einem GPS-Gerät - nicht mit einem Koordinatengitter versehen sein. Auch Routenvorbereitungen mittels digitaler Karten und GPS-

gratulation! je eine black diamond "sidewinder" haben konstanze gruber, martin mandler und eike roth **gewonnen**

wir freuen uns über post und emails: bergundsteigen@alpenverein.at

wir **verlosen** 3 "JETBOILs" (siehe Seite 87) **sponsored by**

outdoor
reisebedarf und expeditionsausrüstung
wilhelm-greil-str. 15
A-6020 innsbruck
telefon 0512 571357

[hms] Der ÖAV hat seine Lehrmeinung beim Sichern mit HMS neu bestätigt: Die Bremshand bleibt in Tiefposition!

Software sind nicht notwendig." Dem will ich widersprechen. Ich habe es zuerst auch so probiert und nach mühsamer Erfahrung das Gegenteil gelernt: Ohne Software und ohne (digitale) Karte mit GPS-Koordinaten würde mein GPS-Gerät zu Hause verstauben.
Eine ordentliche Tourenplanung erfordert meines Erachtens, dass man sich die markanten Wegpunkte zuhause aus der Karte ausliest und im Gerät abspeichert. Ich bin mit meinem "Geko 201" durchaus zufrieden, aber wer die Eingabe von zehn Wegpunkten mit Namen und Position mit der Multifunktionstastatur (hin, her, rauf , runter ...) probiert hat, wird es schnell sein lassen und wünscht sich dringend PC-Unterstützung. Und: Sorgfältiges Benennen der Wegpunkte tut Not. Beim Einspeichern der Referenzpunkte vor Ort schlägt das Gerät eine dreistellige Zahl als Namen vor. Aber wer erinnert sich schon, wo Wegpunkt 009 war? Das Minidisplay zeigt ja keine Karte an, sondern nur eine schematische Darstellung der eingespeicherten Wegpunkte.
Fazit: Zum GPS-Gerät gehört leider ein (teures) Kabel zur Verbindung mit dem PC und eine ordentliche Software zur Eingabe und Verwaltung von Namen, Koordinaten, Routen, etc!

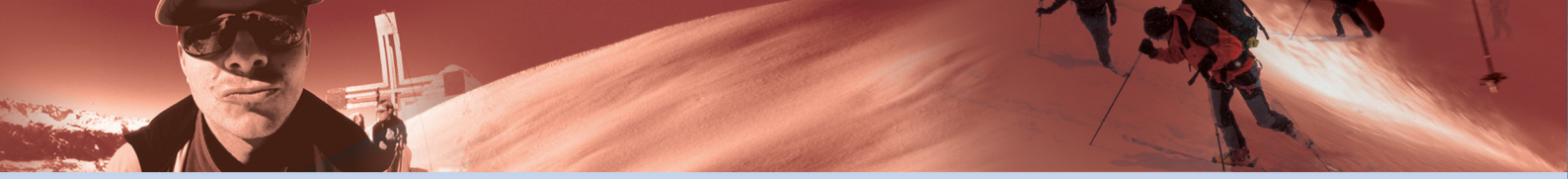
Hierzu ein paar Tipps: Die Originalkabel der Hersteller sind recht teuer (ca. € 40,--). Es zahlt sich aus, im Internet einen Fremdanbieter zu suchen (www.trautenberg.net). Eine Bastelanleitung für einen einfachen provisorischen Stecker für Garmin eTrex und Geko findet man bei Jens Seiler (www.jensseiler.de/etrex).
In der digitalen Alpenvereinskarte kann man Wegpunkte und Routen via Mausklick eingeben und bequem auf das GPS-Gerät übertragen. Für Gebiete, wo nur eine Papierkarte vorliegt, findet man im Internet gute Shareware-Programme. Ich möchte zwei empfehlen:

- G7toWin: Man kann Wegpunkte und Symbole in den verschiedenen Koordinatenschreibweisen am PC eingeben, diese zu einer Route verbinden und auf das GPS-Gerät laden oder von dort holen und nachbearbeiten. Das Programm hat viele nützliche Funktionen, zum Beispiel "Entferne Wegpunktduplikate". Eine Freeware-Version ist erhältlich unter www.gpsinformation.org. Das Handbuch ist englisch.
- Trackmaker: Hat im Wesentlichen dieselben Funktionen wie G7toWin und kann zusätzlich eine selbst gescannte Karte importieren und kalibrieren. Die Freeware-Version ist erhältlich unter www.gpstm.com, eine deutsche Bedienungsanleitung findet sich unter http://home.wtal.de/noegs/gtm-handbuch.pdf.

Wer mit unterschiedlichen digitalen Karten arbeiten will (Austria Map, Swiss Map), sollte sich meines Erachtens gleich ein professionelles Programm wie Touratech-QV oder Fugawi zulegen. Die Ersparnis an Ärger und investierter Zeit lohnt die Anschaffung um ca. 120 Euro jedenfalls. Touratech kann man übrigens 4 Wochen gratis testen.
Martin Mandler, Instruktor Hochtouren/Skitouren, Innsbruck

[hms] Danke für eure Meldung über die "Ropes Course Trainer Ausbildung" auf S. 11 im letzten Heft. Ich begrüße es sehr, dass wir zu diesem Thema nun eine gemeinsame, Länder übergreifende Ausbildung anbieten können. Die Fachkompetenzen der beteiligten Verbände sind somit gebündelt.
Euer Heft ist wie immer sehr interessant. Besonders freut es mich, dass ihr verschiedene (Lehr-) Meinungen nebeneinander stehen lasst: Beispiel Bedienung der HMS (S. 42). Die Bremshand, auch bei der HMS, immer in Tiefposition wäre eine super Lösung - quasi einheitlich für alle Sicherungsgeräte und damit beim Wechsel weniger fehleranfällig. Dagegen spricht die immer stärker werdende Krangelbildung, insbesondere beim Ablassen. Diese ist eben nur durch "Hand oben Position" und richtiges Seilaufnehmen weitgehend vermeidbar. Damit können Augenmerk und Hand der sichernden Person dort bleiben, wo sie sein müssen und nicht beim "Entkrangeln" (Ablenkung und kurze Momente, an denen das Seil nicht umfasst wird).
Wolfgang Mayr, Bergführer, stellvertretender Leiter Jugendbildungsstätte Hindelang
Es war auch für uns spannend, einen Fachbeitrag redaktionell zu bearbeiten, der in einem Punkt - die Position der Bremshand bei HMS-Bedienung - derartig klar in Widerspruch steht zu unserer Empfehlung in Österreich.. Wichtig war uns, dass der Leser weiß, dass es hier unterschiedliche "Lehrmeinungen" gibt und dass er die Argumente und Überlegungen beider Seiten kennt. Der Beitrag gab auch Anlass, bei unseren Koordinationen dieses Thema neuerlich zu diskutieren. Das Ergebnis war klar: Für uns bleibt die Hand-Tief-Position eindeutig die zu empfehlende Technik!
Wir haben dadurch bei allen Geräten dieselbe Grundhaltung und vermeiden gefährliche Übertragungsfehler beim Wechsel zum Tuber. Wir bewerten dieses Risiko eben höher als das Risiko durch Krangelbildung beim Ablassen. Und genau aus dieser unterschiedlichen Bewertung ergeben sich meiner Meinung nach die verschiedenen Positionen. Was uns zudem an der Hochposition der Bremshand stört, ist die Körperhaltung (beide Hände vor der Brust), die ein natürliches dynamisches Mitgehen mit dem Körper beim Sturzhalten blockiert.
Michael Larcher

[spaltensturz] Den ganzen Sommer war ich mit dem letzten Absatz meiner Geschichte in bergundsteigen 2/04 unzufrieden [Bergführer Stefan Wiehrer berichte-



te in "fehlgebremst" über einen Spaltenssturz-Mitreißunfall einer Dreierseilschaft; Anm. d. Red.]. Da schrieb ich: "Welche Erfahrungen habe ich aus dem Vorfall gewonnen? Noch häufiger als früher, gehe ich nun auch im Abstieg als Erster der Gletscherseilschaft, um mir ein genaues Bild machen zu können. Auch würde ich künftig vehementer darauf bestehen, dass nach einem derartig schweren Unfall meine Gäste ausgeflogen werden, wenn dazu die Möglichkeit besteht. Den psychischen Schock hatte ich klar unterschätzt."
Nun, meine wirkliche Konsequenz aus dem Unfall ist folgende: Bei einem Spaltensturz verhält es sich ähnlich wie bei einem Lawinenunfall, der hoffentlich glückliche Ausgang hängt von mehreren Glücksfaktoren ab.

- Bietet die Schneedecke genug "Bremswiderstand" = aufgeweichter oder neuer Schnee
- Kann das Seil am Spaltenrand überhaupt in die Schneedecke einschneiden
- Größe und Ausbildungsstand der Seilschaft

Aus diesen Überlegungen heraus bin ich der Meinung, dass der Führende solange auch im Abstieg vorausgehen kann, bis eben andere Gefahrenquellen auftreten, wie Mitreißgefahr bei harten, steilen Firnhängen, steilen Gratabstiegen, usw. Die Vorteile bestehen im rechtzeitigen Erkennen von Gefahrenstellen und in der wesentlich besseren Orientierung - und das nicht nur bei schlechter Sicht! Auch das Rufen der gewünschten Richtung nach vorne, was manchmal ganz schön nervig ist, entfällt. Vor allem aber steht der Führende im Moment eines Sturzes eines Teilnehmers unterhalb der Spalte und hat somit wesentlich bessere Chancen einen Sturz zu halten. Die angesprochenen Bremsknoten können auch nur bei bestimmten Situationen ihren hilfreichen Dienst tun, die Beobachtungen in der letzten Saison haben mir auch eine geringe Akzeptanz in den Gletscherseilschaften gezeigt. Das ist nun die wirkliche praktische Konsequenz aus meinem Unfall, mit der ich heuer wieder über schöne Gletscher gelaufen bin.
Stefan Wierer, Bergführer, Maurach am Achensee

w **[warnweste]** Schon längere Zeit beschäftigt mich der Gedanke, die Verwendung der Warnweste in den Bergen zur Diskussion zu stellen. Der Anlassfall des 22-jährigen Soldaten, der im Gebiet des Hohen Göll in Bergnot geraten ist, hat mich veranlasst, an die Salzburger Nachrichten folgenden Leserbrief zu schreiben:
"Warnweste in den Rucksack: Dank seines Durchhaltevermögens mit einer optimalen Ausrüstung hat der junge Bayer im Schneesturm überlebt. Problematisch bei solchen Sucheinsätzen ist das Gesehenwerden des Verunfallten. Mit seinem gelben Anorak hat er sich bemerkbar gemacht. Gegenüber der graumausigen Lodenbekleidung von früher ist die heutige Outdoorausrüstung bunt und auffällig geworden. Trotzdem ist es für die Suchmannschaften oft schwierig, einen Menschen in Bergnot, vor allem bei Schnee und in der Dämmerung, zu finden. Im kommenden Jahr wird auch in Österreich das Mitführen einer hochsichtbaren Pannenweste zur Pflicht. Sie ist leuchtorange oder leuchtgelb, hat reflektierende Streifen und ist federleicht. Aber nicht nur auf der Straße, auch in den Bergen könnte sie hilfreich sein. Wie wär's damit: Warnweste aus dem Auto raus und in den Rucksack hinein? Sie könnte auch dort Leben retten!"
Ich selbst habe diese Warnweste im September bei der Gletschermessung am Wildgerlos-Kees mitgenommen. Mich würde nun interessieren, was die ÖAV-Sicherheitsexperten dazu meinen, bzw. ob es ein ernstliches Gegenargument gibt.
Werner Slupetzky, 5741 Neukirchen am Großvenediger

Es gibt kein Argument, das gegen die Mitnahme einer solchen Warnweste spricht. Wer das macht, handelt umsichtig und immer richtig. Die Frage, die sich für den Alpenverein stellt, ist allerdings eine andere: Ist nach einem Unfall das Problem der Sichtbarkeit für die Hubschrauberbesatzung derart groß, dass eine Empfehlung zur Mitnahme einer speziellen und nur für diesen Zweck bestimmten Warnweste notwendig ist?
Ich meine NEIN! Wir müssen mit unseren Empfehlungen zurükkhaltend sein, um nicht die Akzeptanz der Bergsteiger zu überfordern und um wirklich wichtige Sicherheitsstandards nicht zu verwässern. Ihr Warnwesten-Vorschlag gehört aus meiner Sicht in die Kategorie "Tipp" bzw. "Idee", alles andere erschiene mir als nicht angemessen.
Michael Larcher

p **[papa]** Seit längerer Zeit erhält unser Haushalt, sprich mein Vater, das "bergundsteigen". Ich bin seit Anfang an davon begeistert. Es passt einfach alles zusammen: Inhalt, Themen und vor allem auch das Layout.
Michael Sohm

h **[heli]** Mir gefällt Eure Zeitschrift ausnehmend gut, vor allem, wie Ihr Kontroversen anpackt und wie anschaulich Ihr jeweils den Stand der alpinen Technik darstellt. Als aktive Flugrettungsärztin geht mir jedoch ein Thema noch ein wenig ab: Wie steht es mit der Sicherheit, wenn im alpinen Gelände ein Hubschrauber auftaucht? Uns stehen täglich die Haare zu Berge, zu welchen Reaktionen beteiligte und nicht beteiligte Bergsteiger im Umgang mit Hubschraubern fähig sind. Die meisten scheinen "Medicopter"-verseucht zu sein und haben vollkommen irreale Vorstellungen, was so ein Fluggerät kann und was nicht.
Konstanze Gruber, Flugrettungsstützpunkt Reutte
In bergundsteigen 3/02 brachten wir den Beitrag "downwash". Download unter: www.bergundsteigen.at/archiv
Michael Larcher

s **sicher partner sichern 2]** In dem sehr schönen Beitrag empfiehlt Walter Britschgi in Kletterhallen grundsätzlich das hüftnahe Einhängen in die Expressschlingen. Bei einem Sturz "weiter oben" ist die maximal mögliche Sturzhöhe bei hüftnahem Einhängen gleich dem doppelten Expressschlingenabstand. Sie wird erreicht, wenn der Kletterer sich mit seiner Hüfte auf Höhe der nächsten Expressschlinge befindet. Unterstellt man einen Schlingenabstand von 2 m, sind Stürze von 4 m möglich. Dabei besteht durchaus bereits ein zu beachtendes Verletzungsrisiko.
"Frühzeitig" kann der Kletterer bereits etwa 1 m vorher einhängen. Dadurch ergibt sich grundsätzlich eine um 2 m reduzierte maximal mögliche Sturzhöhe. Allerdings bildet der Kletterer zum Einhängen etwa 2 m Schlappseil. Für einen kurzen Moment hat er damit genau die gleiche potentielle Sturzhöhe wie beim hüftnahen Einhängen (im gewählten Beispiel wieder 4 m), nur eben von einem Meter niedriger ausgehend. Gelingt ihm das Einhängen, klettert er den nächsten Klettermeter risikolos.
Auch im "unteren Bereich" ergibt sich bei den üblichen Schlingenabständen das von Britschgi geschilderte Problem der Bodenberührung infolge Schlappseilbildung nur beim Einhängen in die (meist dritte) Schlinge in etwa 3,5 bis 4 m Höhe. Am Zuverlässigsten kann es durch Anbringen einer Zwischenschlinge etwa 1/2 m darunter beseitigt werden. Dann ist durchgängig frühzeitiges Einhängen vorteilhaft.
Eike Roth, Bergrettung Klagenfurt