

Ber(g)sönlichkeiten

Berg&Steigen im Gespräch mit Pit Schubert



Mit der Gründung des Sicherheitskreises 1970 wurde eine neue Ära der Auseinandersetzung mit alpinen Gefahren eingeleitet. Von welchen Persönlichkeiten gingen damals die entscheidenden Impulse aus?

Im Sommer 1968 hatte sich an der Hochferner-Nordwand ein folgenschwerer Unfall zugetragen. Auf Einladung von Prof. Wastl Mariner (Innsbruck) und Manfred Sturm (München) wurde am Abend des 28. Oktober 1968 auf der Praterinsel in München über den Unfall, und wie man solchen Gefahren vorbeugen kann, diskutiert und schließlich zu später Stunde ad hoc auf Vorschlag von Toni Hiebeler der Sicherheitskreis gegründet. Es zeigte sich bald, dass dieser zunächst auf ehrenamtlicher Basis arbeitende Kreis keinen Erfolg haben kann, wenn nicht

einer den Motor macht. Und da ich sofort erkannte, dass ich hier meine Ideen von Materialprüfung und -verbesserung verwirklichen kann, nahm ich die Herausforderung an. Bei der Gründung hatte man mich so wieso gleich zum Leiter „verdonnert“.

Wo liegen die Wurzeln deines Engagements in Sachen alpinen Sicherheit. Gab es ein Schlüsselerlebnis?

Ein Schlüsselerlebnis gab es nicht. Da ich technisch nicht ganz unbegabt bin und von der Ausbildung her auch technisch angehaucht wurde, habe ich mich, seitdem ich mit dem Klettern begann – also seit Mitte der fünfziger Jahre – immer wieder gefragt, warum wir dieses oder jenes an alpinistischer Technik gerade so machen und nicht

anders, nämlich besser. Mir kam vieles vor wie technisches Mittelalter. Ich wünschte mir, Materialprüfungen und -tests durchführen zu können, um zu erkennen, was von unserer Ausrüstung und Anwendungstechnik brauchbar ist und was nicht. Dieser Wunsch entstammte allein dem Bedürfnis, beim Bergsteigen und Klettern überleben zu wollen und nicht wegen schlechter Technik ins Gras beißen zu müssen.

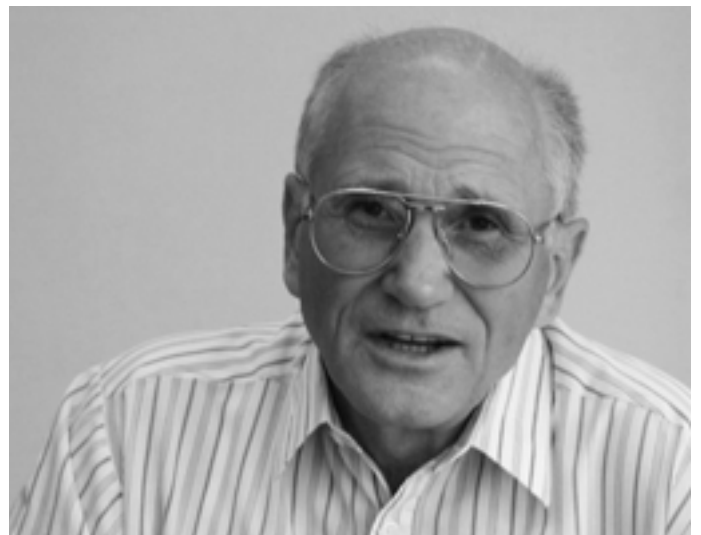
Damals, als du mit deiner Arbeit anfangst, waren Menschen bereits am Mond, während Bergsteiger sich noch mit „Korkenziehern“ in Eisflanken sicherten? Wie ist diese Rückständigkeit zu erklären?

Bis Ende der sechziger Jahre war das Bergsteigen und Klettern einer Minderheit vorbehalten gewesen, die für die Industrie hinsichtlich Umsatz wenig interessant war. Dann begann sich der Freizeitboom zu etablieren und die Industrie erkannte die

größeren Umsatzchancen. Zufällig wurde zur gleichen Zeit der Sicherheitskreis gegründet und wir begannen Ausrüstung zu testen und zu prüfen und darüber schonungslos zu berichten. Das spornte die Hersteller an. Ich möchte gerade in diesem Zusammenhang einmal mehr verdeutlichen, dass die Industrie unsere Kritik und Vorschläge in der Regel positiv aufgenommen und an der Verbesserung der Ausrüstung gearbeitet hat. Der Sprung, den wir inzwischen auf dem Gebiet der alpinistischen Sicherheit gemeinsam mit der Sportartikelindustrie gemacht haben, gleicht einem Quantensprung.

Dein „Sicherheit und Risiko in Fels und Eis“ avancierte zum alpinen Bestseller. Ein neues Buch ist geplant. Darf man schon Details verraten?

Ja - es haben sich in der Zwischenzeit wieder eine ganze Reihe unerwarteter, ja richtiggehend exotischer Unfälle ereig-





net, die man sich auch mit noch so blühender Phantasie nicht am grünen Tisch ausdenken könnte. Sie sollen bekannt gemacht werden, um andere auf die Gefahren aufmerksam zu machen. Außerdem wird das neue Buch solche Themen enthalten, die im ersten Band aus Platzgründen nicht behandelt werden konnten, wie der ganze Bereich des Klettersteiggehens und des Eiskletterns. Außerdem wird es ein Kapitel über die Dolinengefahr geben und ein Kapitel über tage- und wochenlanges Überleben am Berg. In einem Fall hat ein Trekker sage und schreibe 43 Tage ohne Nahrung überleben und gerettet werden können. Ein Kapitel wird die Bergkameradschaft behandeln, wie mehr oder weniger todgeweihte Kameraden doch noch durch - auch wenn der Begriff furchtbar strapaziert ist - „heldenhafte“ Bemühungen gerettet werden konnten. Es wird auch wieder vieles zum Schmunzeln geben. Der Leser wird wie im ersten Band von einer Seite zur anderen zwischen kaltem Erschauern, Staunen und Lachen hin- und hergerissen werden.

Ein ganz wesentlicher Schritt in Sachen Sicherheit war die Normierung der Bergsportausrüstung, zunächst als UIAA-Norm, dann als nationale DIN und ÖNORM, heute als europäische CEN. Hat CEN noch Fortschritt gebracht und welche Bedeutung hat das UIAA-Gütezeichen in Zeiten von CEN?

Die CEN-Normen haben in jedem Fall einen Fortschritt gebracht. Sie basieren auf den früheren UIAA-Normen, den ÖNORMEN und den DIN-Normen. Die standen zur Überarbeitung an, weil teilweise recht veraltet, und so haben wir bei der Überarbeitung gleich die EURO-Normen aus der Taufe gehoben. Die UIAA-Normen haben in jedem Fall ihre Berechtigung, denn sie verlangen zusätzliche und /oder höhere sicherheitstechnische Anforderungen. Wenn eine EURO-Norm erscheint, ist sie meist bereits veraltet, weil das Genehmigungsverfahren - alle nationalen Normeninstitute in der EU müssen zustimmen - jahrelang dauern kann. Die UIAA-Normen dagegen können innerhalb eines Vierteljahres publiziert werden. So sind die UIAA-Nor-

men den Euro-Normen immer voraus. Die UIAA-Normen machen sozusagen den Vorreiter, die EURO-Normen hinken immer hinterher, bilden aber die gesetzliche Grundlage, während die Einhaltung der UIAA-Normen mit ihren höheren Anforderungen, dokumentiert durch das UIAA-Gütezeichen, auf freiwilliger Basis erfolgt.

Sind die Möglichkeiten der Bergsport-Ausrüstung heute aus sicherheitstechnischer Sicht nicht schon längst ausgereizt. Wo gibt es deiner Meinung nach noch die größten Mängel?

Ich habe schon mehrfach geglaubt, jetzt müsste doch bald alles untersucht und genügend verbessert worden sein. Und noch immer wurde ich kurz darauf durch einen Unfall oder durch ein Materialversagen eines Besseren belehrt. Und dies ist auch nachvollziehbar: Schließlich haben sich die Fallgesetze nicht geändert und die Technik steht nicht still - in einem halben Jahr werden wir wiederum einen ganz anderen Stand der Technik haben als heute noch. Und so wird es auch weiterhin viel zu forschen

und zu untersuchen geben. - Wo es noch erhebliche Mängel gibt? Bruchkraft von Karabinern mit offenem Schnapper und Sicherungsgeräte; noch gibt es für letztere keine Norm, weil es ein sehr komplexes Thema ist. Manche Sicherungsgeräte taugen nur für den Sturzzug nach oben, nicht bei seitlichem Sturzzug und nicht bei Sturzzug nach unten. Und mit dem Grigri gibt es immer wieder Unfälle durch falsche Anwendung. Nun könnte man natürlich der Ansicht sein, wer ein Grigri falsch anwendet, ist selbst Schuld. Doch so einfach ist dies nicht. Fehlermöglichkeiten sollten, wenn Gesundheit und Leben gefährdet sind, von Seiten der Technik ausgeschaltet werden. Wenn vergleichsweise jeder Fehler in der Luft- und Raumfahrt zugelassen wäre (dies ist nicht der Fall, weil die Systeme entsprechend abgesichert sind), dann würden die Flugzeuge wie tote Fliegen vom Himmel fallen. Auch bei den Steigeisen und Eisgeräten gibt es noch beachtliche Mängel.

Ein zentrales Thema deiner Arbeit war und ist bis heute das Berg-



Steckbrief:

- ❑ **Geboren am:** 2.12.1935
- ❑ **Geboren wo:** Breslau (ehemals Österreich, dann Preußen, danach deutsches Reich, jetzt Polen)
- ❑ **Verheiratet/Kinder:** ja/zwei
- ❑ **Beruf:** Diplom-Ingenieur, Flugzeugbau
- ❑ **Ausbildung:** Gymnasium, Werkzeugmacherlehre, Studium (keine Alpinausbildung)
- ❑ **Welche Tour möchtest du nicht wiederholen:** Drus-Direkte Nordwand (2. Begehung), sechs Tage, fünf Biwaks, drei Wetterstürze
- ❑ **Berg der Sehnsucht:** Fujiyama
- ❑ **Lieblingsfilm:** keinen
- ❑ **Hobbys:** Klettern und Bergsteigen, Asien und der Buddhismus und dessen Kultur
- ❑ **Gefährlichster Test:** Fallversuche mit Körpersicherung und bewusstem Schlappseil, um zu zeigen, was passieren kann: zwei Saltos mit Schuh- und Fußzertrümmerung – es hätte auch der Kopf sein können
- ❑ **Lustigster Test:** viele – immer dann, wenn ein Ergebnis herauskommt, das wir nicht erwarten
- ❑ **Leibspeise:** Krautfleisch

seil. Was hat sich hier in den letzten 25 Jahren getan?

Viel – heute können Seilrisse etwa bei Null angesiedelt werden. So hat sich unter österreichischen und deutschen Kletterern in den letzten 17 Jahren ein einziger (!) Seilriss ereignet. Dies ist auf die heute höhere Kantenfestigkeit zurückzuführen. Auch der Einfluss vieler Substanzen auf Polyamid (Perlon, Nylon) konnte untersucht werden. So wissen wir heute, dass Benzin, Diesel, Petroleum, Essig und Meerwasser den Seilen nicht schadet, jedoch Essigreiniger mit 50 % und Urin mit 30 % Abnahme der Kantenfestigkeit. Durch solchen Einfluss kann aber ein Seil in der Praxis nicht reißen, es sei denn, gerade die mit den Substanzen in Berührung gekommene Seilstelle würde bei Sturz auf eine Felskante zu liegen kommen – dann würde das Seil um den genannten Prozentbetrag eher reißen. Die Wahrscheinlichkeit aber, dass gerade eine solche Stelle bei Sturz auf eine Kante zu liegen kommt, ist – statistisch betrachtet – eigentlich auszuschließen. Gefährlich sind natürlich alle Säuren. Damit in Berührung gekommen, kann jeder Strick schon alleine beim

Abseilen reißen. Auch das wusste man vor 25 Jahren noch nicht.

Die Erfolge deiner Arbeit sind gut bekannt. Gab es auch Niederlagen, Ideen, mit denen du dich nicht durchsetzen konntest?

Ja – es ist das Routensanieren. Dies wurde anfänglich zwar von den meisten, jedoch nicht von allen gutgeheißen. So wurden im Wilden Kaiser und auch am Untersberg Standhaken und später auch Zwischenhaken entfernt oder zerstört. Dies ist inzwischen Schnee von gestern. Das Routensanieren hat sich jetzt – etwa drei Jahrzehnte später – endgültig durchgesetzt. Das Sportklettern brachte dies mit sich. Man hat erkannt, dass es ein Widerspruch ist, wenn einerseits jede neue Sportkletterroute eingebohrt wird, und die Wiederholer solcher Routen optimale Überlebenschancen haben, andererseits aber die Wiederholer klassischer Routen ewig an dem alten Schrott sichern und ein hohes Maß an Risiko eingehen sollen. Das mussten inzwischen sogar die Traditionalisten erkennen, die – nebenbei bemerkt – meist viel jünger sind als ich.

Das Interview mit Pit Schubert führte Michael Larcher

