

Fortsetzung von Seite 1:

## Hilfe aus der Luft

Doch vielleicht gerade wegen dieser leichten Anspannung tauschten wir in der festgefahrenen Kabine untereinander Witze aus und gönnten uns zudem noch eine Prise Schnupftabak mit entsprechendem Spruch. Die Ruhe sollte von kurzer Dauer sein. Spätestens beim Auftauchen der beiden «Rettungsspezialisten Helikopter» am Seil tauschten wir unsere Rolle als Fahrgast mit derjenigen des Journalisten. Staunend beobachteten wir die präzise Annäherung des Teams, welche der Pilot 40 Meter weiter oben am «Cyclic» steuerte. Nachdem die

Retter «Kontakt» mit der Gondel hatten, dauerte es nicht lange, bis die Dachluke geöffnet wurde und das erste Gesicht zu uns hinunter schaute. In einem Ernstfall muss dies wohl einer der glücklichsten Momente für die Passagiere sein, sagte ich zu mir, während ich mir die Vorbereitungen zur Evakuierung notierte. Es wurde nämlich pro Mann und Frau je ein Bergedreieck (umgangssprachlich «Windel») abgegeben, welches zur Sicherung an den Retter und an das Seil des Helikopters dient. Die ersten beiden Frauen wurden als erste Figuranten

zünftig und mit einem breiten Grinsen ins Tal hinunter geflogen und schon bald war ich «dran».

Der für mich wohl mutigste Schritt fand beim Hinaufklettern statt, als ich gesichert auf dem Dach der Gondel stand und den geübten Bewegungen der Retter zuschaute. Es bleibt einem in so einer Situation nichts anderes übrig, als «Mensch und Maschine» vollumfänglich zu vertrauen. Ich liess mich zusammen mit dem Retter vom zuerst sanften, dann starken Zug am Seil in die Lüfte ziehen, während meine Gefühle noch zwischen Angst und Freude hin und her pendelten! Geschützt mit einem Helm, den Downwash der Rotoren über mir und den Fahrtwind im Gesicht, «flogen» wir vorbei an wilden Wasserfällen und steilen Felsflanken hinunter zur Talstation mit einer sanften Punktlandung. Im Vergleich zur anschliessenden «sanften» Abseilübung aus der Gondola brauchte die Evakuierung mit dem Helikopter persönlich definitiv mehr Überwindung. Mit der mir entgegengebrachten Professionalität und Ruhe der Spezialisten übergibt man sein Leben gerne diesen «Rettern der Lüfte».

Sichtlich zufrieden zeigte sich Basisleiter Markus Reichenbach. Man habe genau wie im Ernstfall die «SOP» (Standard Operation Procedures) angewandt. Einzig erschwerend am heutigen Tag seien die Regentropfen auf den Frontscheiben des Helikopters und die Tragkabel der Materialseilbahn für das Berghotel Mettmnen gewesen. Man habe grosses Glück mit den Wetterverhältnissen gehabt. Übungsleiter Marco Lehmann bedankte sich bei der Abschlussbesprechung für die disziplinierte Mithilfe aller Partner und Figuranten und speziell bei «Schaggi» Jakob Rhyner, Chef Technik Sportbahnen Elm.

### «Freiberg Käpf»: Seit 1548 wird nicht mehr gejagt

Mit der Mettmenalp-Bahn erreicht man übrigens das älteste Wildschutzgebiet Europas, den 106 Quadratkilometer grossen Freiberg Käpf, wo sich eine vielfältige Fauna und Flora präsentiert. Es leben dort gesunde Populationen von Hirschen, Gämsen, Steinböcken, Murmeltieren, Rehen, Adlern und Birkhühnern. Erwähnenswert ist der «Kärpf-Trek» und das im Dezember 2016 neueröffnete Berghotel «Mettmen». Mehr Informationen: Touristinfo Glarnerland und berghotel-mettmen.ch.

### Garichti-Stausee war vor der Seilbahn da

Erbaut zwischen 1929 und 1931, beträgt die mittlere Jahresproduktion dank Erneuerung der Turbinen und Generatoren (2003–2005) rund 130 Millionen kWh. Nördlich des Käpf liegt das Einzugsgebiet, welches 7,8 Quadratkilometer umfasst. Der Seespiegel liegt jeweils zwischen 1599 und 1623 m ü. M. Das Bruttogefälle von rund 1077 Metern erlaubt es der Anlage «Niederbach», hochwertige Spitzenenergie zu produzieren. Mehr unter [www.snergie.ch](http://www.snergie.ch). ●

Stephan Mark Stirnimann



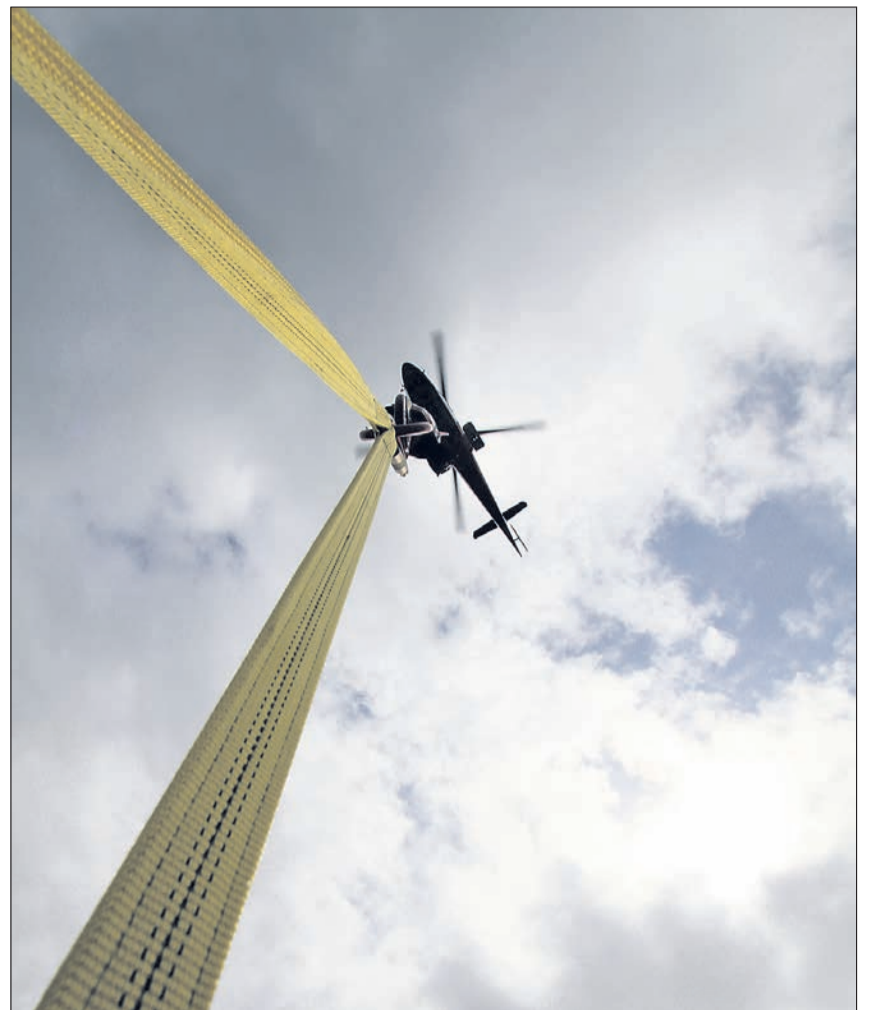
Rega 12 – die strategisch wichtige Einsatzbasis in Mollis mit ungefähr 300 Rettungseinsätzen pro Jahr.



Der ersehnte Anblick der zwei «Rettungsspezialisten Helikopter».



Zufriedene Gesichter nach der erfolgreichen Übung. Vorne Zweiter von rechts: Übungsleiter und Senior Pilot Marco Lehmann. (Fotos: Roger Steiner)



Blick nach oben aus der Sicht des Geretteten.



Bei der «terrestrischen Rettung» werden die Passagiere direkt aus der Kabine abgeseilt.



Im schwierigen Gelände müssen die Passagiere ausgeflogen werden.