

Zeitschrift: Clubnachrichten / Schweizer Alpen-Club Sektion Bern
Herausgeber: Schweizer Alpen-Club Sektion Bern
Band: 45 (1967)
Heft: 9

Rubrik: Helikopter, die "Lastwagen der Luft"

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

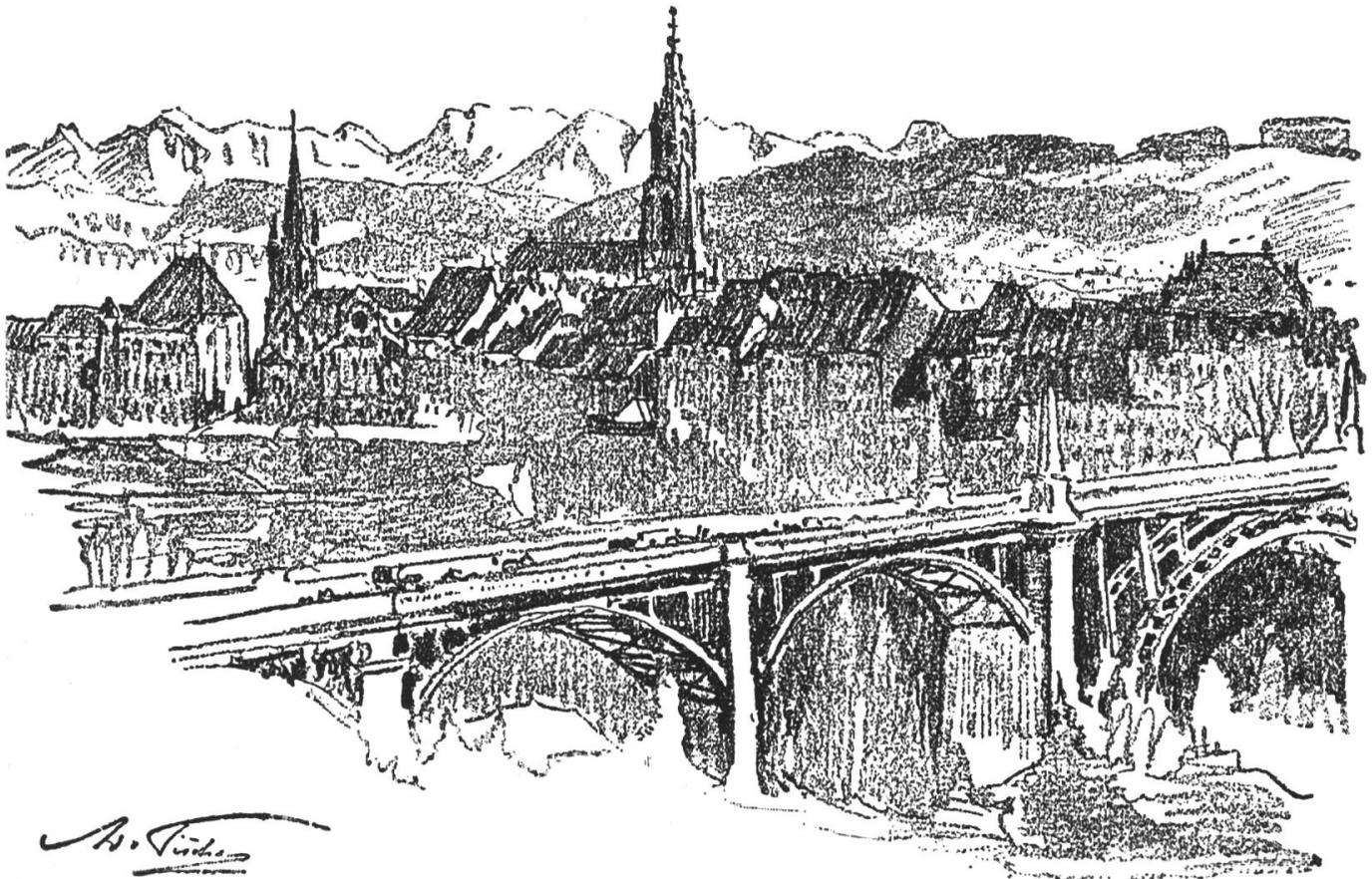
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.01.2025

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



Bern hatte später auch verschiedentlich seine Freiheit mit der Waffe zu verteidigen. Die bedeutendste Schlacht gegen den vereinigten Adel Burgunds war 1339 bei Laupen. 1353 trat Bern in den ewigen Bund der Eidgenossenschaft. Berns Eigenpolitik hat die heutige Schweiz den Einschluss des grössten Teiles des welschen Landesteiles zu verdanken.

Mit dem Einbruch der Franzosen 1798 erlosch Berns Machtstellung. Als 1815 eine neue Schweiz aus den von Napoleons I hinterlassenen Trümmern erstand, musste Bern annähernd die Hälfte seines Gebietes (Aargau und die Waadt) zur Bildung von zwei neuen Kantonen abtreten. 1848 widerfuhr ihm die grosse Ehre, vom ersten schweizerischen Gesamtparlament zur Bundesstadt der Schweiz gewählt zu werden.

In den vergangenen 50 Jahren hat sich Bern gewaltig ausgedehnt. Mächtige Brücken führen aus der alten Stadt über die Aare in die neuen Quartiere. Aus dem historischen Stadtkern ist eine belebte Geschäftsstadt geworden, die ihr mittelalterliches Gepräge bewahrt hat und mit ihren Lauben, historischen Brunnen, Türmen und eindrucksvollen Gassen den Besucher entzückt. Das alte Rathaus (1406–1416), heute Sitz der bernischen Regierung, sowie der bei alt und jung so beliebte Bärengraben sind als Sehenswürdigkeiten weltberühmt.

Mit dieser Darstellung über die Entwicklung der Bundesstadt heissen wir die SAC-Delegierten und -Gäste herzlich willkommen. *Verkehrsbureau der Stadt Bern*

Helikopter, die «Lastwagen der Luft»

Der Aspekt ist noch vielen fremd – und dennoch ist die Verflechtung schon heute recht eng: das Schweizer Transportgewerbe hat sich in richtiger Erkenntnis der Situation in Hunderten von Fällen die Dienste des «fliegenden Lastwagens», näm-



Materialflüge für den Umbau

der Bündner Badus-Hütte
der SAC-Sektion Piz Lucendro

Lufttransporte jeder Art
mit Helikoptern

Heliswiss

Leitungsbau, Frischbeton
und Baustellen-Installationen,
Alphüttenbau
und SAC-Hüttenversorgung,
Lawinverbauung und
Alpmelioration, Rettungsflüge,
Schädlingsbekämpfung,
Flugaufnahmen
für Vermessung und Werbung



Schweizerische Helikopter AG
Flugplatz Bern-Belpmoos
3123 Belp
Telefon 031 54 33 11
Einsatzleitung und techn. Dienst
Telefon 031 54 33 14

lich des Helikopters, zunutze gemacht, und dadurch ist bis heute der Helikopter zu einem wichtigen Bestandteil des Transportgewerbes unseres Landes überhaupt geworden.

Der Schaffung der schweizerischen Helikopterunternehmung «Heliswiss» vor vierzehn Jahren in Bern lagen der Wunsch und der Wille zugrunde, den Hubschrauber als die von Flugplatz und Topographie unabhängige Maschine dem schweizerischen Transportgewerbe zur Verfügung zu stellen. Vor allem das Baugewerbe und die Elektrizitätswirtschaft erfassten bald, dass ihnen mit den wendigen Drehflüglern ein einzigartiges Hilfsmittel geboten wurde.

Zeitsparend und zuverlässig erfüllt der Hubschrauber seine Aufgaben in unzugänglichen Gebieten, und er überzeugte rasch als der ausgesprochene Warentransporter. So zählte die Heliswiss bald nach der Gesellschaftsgründung fast alle Arten von Materialtransporten zu ihrem Aufgabenkreis. Das Schwergewicht konnte beibehalten werden, denn auch 1966 dienten mehr als die Hälfte aller Flugstunden dem Transport von annähernd fünf Millionen Kilo Material.

Die Flotte der Heliswiss (6 Klein- und 2 Grosshelikopter) stellt nicht zuletzt den Hauptbestandteil der Schweizerischen Rettungsflugwacht zur Verfügung stehenden Hubschrauber dar. Gegenüber den Transportflügen kommt den Rettungsflügen denn auch absolute Priorität zu. In diesem Sinne ist die SRFW als Alarm- und Koordinationsstelle des Flugrettungsdienstes in der Lage, die über die ganze Schweiz verteilten Heliswiss-Maschinen zu unverzüglichen Rettungsflügen aufzubieten. Derart standen die 10 Berufspiloten des nationalen Helikopterunternehmens im Jahre 1966 beispielsweise über 172 Flugstunden im Rettungsdienst.

Einen absoluten «Rekordsommer» erlebten dieses Jahr in der Zeit von anfangs Juli bis Mitte August die fünf Hubschrauber der Schweizerischen Helikopter AG., welche während rund 200 Flugstunden im Dienste der Hüttenversorgung standen: sie flogen genau 170 150 Kilogramm Material zu fünfzig Hütten in allen Teilen unseres Landes. In den meisten Fällen war es nur auf diesem Weg möglich, den ungeschmälernten Hüttenbetrieb aufrechtzuerhalten und den zahlreichen Alpinisten den sichern Stützpunkt oder Zufluchtsort überhaupt noch zu gewährleisten.

Immer vermehrt gelangen Helikopter auch beim Bau von Berghotels, Klubbütten und Refuges als die geeignetsten Transportmittel zum Einsatz. Neben den reinen Versorgungsflügen (vor allem Nahrungsmittel, Getränke und Heizmaterialien) flog die Heliswiss allein im laufenden Jahr im Auftrag von verschiedenen Sektionen des Schweizerischen Alpenclubs bereits 513 Tonnen Baumaterial für Reparatur- oder Ausbauarbeiten von 9 SAC-Hütten.

Die Schweizerische Rettungsflugwacht

Die Schweizerische Rettungsflugwacht (SRFW) ist weder eine staatliche noch eine halbstaatliche Institution, sondern ein rein privater Verein. Im Jahre 1952 wurde die SRFW als nicht genau umschriebener Bestandteil der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft aufgezogen. Da damals weder Gletscherflugzeuge noch Helikopter, die über 2000 m ü. M. landen konnten, vorhanden waren, wurden für die Hilfe aus der Luft 52 Rettungsfallschirmer ausgebildet. Die Einsatzmöglichkeiten solcher Rettungsfallschirmer waren von Anfang an beschränkt, da in den Bergen nur bei geringen Windstärken abgesprungen werden kann.

Andererseits wurde ab 1951 und 1952 die Gletscherlandetechnik durch die beiden Schweizer Piloten Freddy Wissel und Hermann Geiger systematisch erprobt und festgelegt, und in den 50er Jahren kamen zudem die ersten Helikopter, die Landungen über 3000 m ü. M. erlaubten, auf den Markt. Diese flugtechnischen Entwicklungen bedingten eine Reorganisation der Rettungsflugwacht, die 1960 von der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft verselbständigt wurde.

Die SRFW übernimmt – sofern es nicht durch andere Organisationen besser und schneller getan werden kann – die Rettung von in den Bergen Verunfallten, sei es in Zusammenarbeit mit dem SAC, dem SSV Pistendienst, dem Militär oder