

Berg- und Skitouren mit dem Flugzeug = Courses de montagne et de ski en avion

Autor(en): **Dollfus, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle
Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der
Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **33 (1960)**

Heft 8

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776757>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Sommerfahrt an den Neuenburgersee

Mit gelbem Raps und flammendem Mohn – den leuchtenden Farben Spaniens – hatte uns bei einer prachtvoll organisierten Carrundfahrt das bernische Seeland begrüßt. Wir streiften in rascher Reise aufgeräumte und liebevolle Dörfer, unter deren Lauben und Speichern man gerne gewilt hätte, winkten lachenden Mädchen zu und fanden uns – dem mächtigen Rebdach des Montvully folgend – unverhofft unter den Kastanienschirmen und den mittelalterlichen Rondengängen und Mauern des einladenden Estavayer-le-Lac, des Schmuckkästleins von Stäffis am See. Nur wenige Autominuten weiter südwärts geleitete uns der gelbe Wagen in einen lieblichen Kirschenbunert, dessen Zweige sich uns wie im Schlaraffenland in liebenswürdigster Weise Hand und Mund entgegenbogen, um einen einzuladen, sich nach Herzenslust zu bedienen. Das weit zerstreute und anmutige Font, das wohl ein Postbüro, aber keine Eisenbahnstation besitzt, bildet eine freiburgische Enklave im Waadtländischen und liegt am anmutigen Südufer des Neuenburgersees, zwischen Estavayer und Yverdon. Es ist kein Fremdenkurort, sondern ein typisches schlechtes Bauerndorf, wie es gar viele gibt in dieser Umgebung; denn zwischen die Hausgiebel, die sonngebraunten Scheunenwände und die Sommergärten schieben sich immer

wieder jene weitläufigen und prachtvollen Kirschbaumhaine, welche den bescheidenen Reichtum, die Freude und zuweilen auch die Sorge des kleinen Gemeinwesens ausmachen. Der Wein von Font ist ein Tropfen, den jeder Weinkenner mit der gebührenden Andacht genießen wird: leicht und einschmeichelnd wie ein guter Yvorne, besitzt er auch das Prickelnde und die Sanftmut des Johannisbergers.

Die Bewohner von Font sind leutselige und weltoffene Menschen, die frank und frei von den Dingen, den Erlebnissen und Fragen erzählen, die ihre Welt bedeuten und die ihnen auf den Nägeln und im Herzen brennen. Es gab und es gibt in diesem kleinen Dorado eine erstaunlich große Zahl von Dorforiginalen, die – ihren Köpfen und Redensarten nach zu urteilen – wohl am ehesten von den Römern abstammen mögen; denn Avenches-la-Romaine liegt sozusagen in Rufweite. An heißen Sommerabenden schweift der Blick immer wieder hinüber zu der wie aus blauem Licht erbauten Jurakette und auf das ferne Westufer, das für die Leute von Font «die große Welt» bedeutet.

In Yverdon überschlage ich immer einige Züge, bevor ich den Genfersee oder das Wallis aufsuche. Das noch immer der Gemessenheit einer andern Zeit verhaftete Städtchen ver-

leugnet die Vergangenheit seines größten Zugewanderten – Heinrich Pestalozzi – auch heute nicht; da steht noch immer das dräuende Schloß mit den meterdicken Mauern und Rundtürmen, in dem er die verstoßenen Bettelkinder schreiben und lesen lehrte, um, wie er sagte: «in das Haus des Unrechts» (die menschliche Gesellschaft) «die Treppe der Menschenbildung einzubauen». Das alte Yverdon besitzt aber auch seine in einer guten Zeit erbauten Gassen, Plätze und Baulichkeiten, in denen man gerne verweilt, weil sie zur Freude des Menschen erfunden wurden; die Hauptgasse allein mit ihrer geruhsamen Biegung, den malerischen Herbergschildern und dem Wald alter, stämmiger Kamine, mit dem alten, tannenbewehrten Kirchturm mutet wie ein Märchen aus entschwundenen Zeiten an. Auf dem unmäßig großen Platz hinter dem Bahnhof stehen immer Budenwagen; sie tragen einen Abglanz der alten Landstraßen und einen Hauch von Fernweh in das liebenswürdige Städtchen.

André Gide, der den Neuenburgersee kannte und liebte, hat ihn «den menschlichsten See» genannt. Für mich scheint er der blaueste aller Seen zu sein: wer an schönen Sommerabenden dem Westufer folgt, wird ihn – etwa bei Boudry oder bei Colombier – ohne jenseitiges Ufer sehen und

ihn dann vielleicht mit einem südlichen Meeresarm mit silbernen Ufersäumen vergleichen, und einen ähnlichen Eindruck gewinnt der Gast der Stadt Neuenburg, der – vom hochgelegenen Bahnhof kommend – über das Meer der Dächer schaut, über denen sich der Himmel wie ein unermesslicher Blütenkelch vom zartesten und intensivsten Blau wölbt. Neuenburg erschien uns diesmal in seinen Straßenbildern französischer als Lausanne. Es war noch Ferienzeit, und am Abend strömten aus allen den vielen weißen Schiffen, Barken und Booten die Ausflügler in ihren hellen Kleidern in die Stadt ein, besetzten die Plätze der Pleinair-Cafés am Quai: ein Bild, so leicht, so ungebunden, so luftig und sommerlich wie die Gemälde der großen französischen Impressionisten. Fast unbegreiflich, zu denken, daß diese selige Stadt der Jugend – in der auch die Greise ewige Jünglinge zu bleiben scheinen! –, daß diese Stadt mit den erlesenen Buchhandlungen und ihrer fast maritimen Note die Hauptstadt eines Kantons ist, der bis hinauf in die einsamen und herbschönen Regionen des Juras reicht, in denen es nichts zu geben scheint als aufrechttragende Tannenschirme, kniehohe Königskerzen und das Geläut der weidenden Herden, das dort oben auch im Sommer eine herbstlichdunkle Note trägt...

Arnold Burgauer

Berg- und Skitouren mit dem Flugzeug

Die erste Gletscherlandung mit einem Flugzeug vollbrachten 1919 die Piloten Ackermann und Pillichody auf dem Jungfrauoch. 1921 landete Durafour in 4431 m Höhe unmittelbar unter dem Gipfel des Montblanc, 1928 Wirth wiederum auf dem Jungfrauoch und 1933 der Deutsche Udet auf der Diavolezza und auf dem

Plateau du Trient. Bei all diesen Flügen handelte es sich um einmalige, ziemlich riskante Versuche von rein sportlichem Charakter. Eine ernstere Note hatten 1947 die Landungen der beiden Militärpiloten Hitz und Hug, als sie mit einem Fieseler-«Storch» die teilweise verletzten Passagiere einer auf dem Gauligletscher

gestrandeten amerikanischen Dakota zu Tale brachten.

Die systematische Entwicklung der Gletscherlande- und -starttechnik verdanken wir den beiden Pionieren Fredy Wissel in St. Moritz und Hermann Geiger in Sitten, die mit ihren ersten Versuchen 1950 bzw. 1952 im Engadin und im Wallis begannen.

Die praktische Nutzenanwendung dieser neuen Technik waren Materialtransporte für den Bau von Stauwerken und Clubhütten, die Versorgung der letzteren mit Proviant und Heizmaterial, die Überwachung von Hochspannungsleitungen im Gebirge, Rettungsaktionen für verunglückte Bergsteiger und Skifahrer,

Hilfsaktionen für von Lawinen abgeschnittene Bergdörfer und – last but not least – Touristen- und Skiflüge aller Art. Hierzu dienten vor allem dreiplätzig Sportflugzeuge vom Typ Piper Super-Cub, ausgerüstet mit Fahrgestell und Skis, zu denen sich dann später noch dreiplätzig Helikopter gesellten, um an Orten landen und starten zu können, wo kein Normalflugzeug eingesetzt werden kann.

Vom Eidgenössischen Luftamt wurden bisher der Sektion Wallis des Aeroclubs der Schweiz in Sitten und der Fluggesellschaft Alpar in Bern die Bewilligung zur Durchführung gewerbsmäßiger Transporte von Personen und Gütern nach den

Gletscherlandeplätzen erteilt. Die Gletscherlandungen – stets verbunden mit einem kurzen, aber genußvollen Alpenflug – konnten aber erst durch das kürzlich von der Sektion Wallis eingesetzte achtplätzig (inklusive Pilot) Kleintransportflugzeug «Pilatus Porter», eine höchst beachtenswerte Konstruktion der Pilatus-Flugzeugwerke in Stans, auf eine wirtschaftlich breitere Basis gestellt werden. So werden vom Flugplatz Sitten aus rund 30 Standard-Flugexkursionen angeboten, die Gletscherlandungen u.a. im Gebiete oberhalb von Zermatt (Theodul, Monte Rosa), des Schweizer Montblanmassivs, des Grand-Combin, der Cabane Bertol, der Rosablanchette, von Saas Fee (Allalin

und Weißmies), des Simplons und des Rhonegletschers, der Blümlisalp, des Wildhorns, der Diablerets, der Dents-du-Midi und des Jungfraujochs ermöglichen. Der höchste «offizielle» Gletscherlandeplatz befindet sich am Monte Rosa in 4100 Meter Höhe. Anstelle eines vielstündigen, beschwerlichen Anstieges sind alle diese Punkte in weniger als einer halben Stunde Flugzeit von Sitten aus zu erreichen. Für geübte und gut ausgerüstete Alpinisten können dann anschließend Berg- oder Skitouren nach den umliegenden Gipfeln und herrliche Abfahrten zurück ins Tal gemacht werden. Bei einer Beteiligung von mindestens 6 Personen bewegen sich die Flugpreise zwischen 30 und 50

Franken pro Person. Der bergungewohnte Tourist, der lediglich die nicht alltägliche Sensation einer Gletscherlandung erleben möchte, kann nach kurzem Aufenthalt wieder nach Sitten zurückfliegen. Und dem ehemaligen Alpinisten, dessen physische Kräfte eine Hochtour nicht mehr gestatten, bietet sich die willkommene Gelegenheit, durch einen solchen kleinen und billigen Alpenflug köstliche Erinnerungen wieder aufzufrischen.

Vom kürzlich eröffneten Regionalflugplatz von Montreux bei Rennaz aus können ebenfalls Alpenflüge und Gletscherlandungen unternommen werden.

Walter Dollfus

Courses de montagne et de ski en avion

Le premier atterrissage d'un avion sur un glacier eut lieu en 1919, au col de la Jungfrau. Ce furent les pilotes Ackermann et Pillichody qui accomplirent cette prouesse. En 1921, Durafour atterrit à l'altitude de 4431 m, juste au-dessous du sommet du Mont-Blanc. En 1928, Wirth se posa de nouveau au col de la Jungfrau, et en 1933 l'Allemand Udet atterrit à Diavolezza et au plateau du Trient. Tous ces vols eurent le caractère d'essais isolés, d'ordre purement sportif, et fort risqué. Ce n'est pas le cas des atterrissages de deux pilotes militaires, Hitz et Hug, en 1947, alors qu'ils ramenèrent dans la plaine, à bord d'un Fieseler Storch, les passagers – quelques-uns étaient blessés – d'un avion américain Dakota échoué sur le glacier de Gault.

C'est aux deux pionniers Fredy Wissel, de St-Moritz, et Hermann Geiger, de Sion, que nous devons le développement méthodique de la technique des atterrissages et des décollages sur les glaciers. Leurs premières tentatives eurent lieu en

1950 dans l'Engadine, et en 1952 en Valais. Cette technique nouvelle fut utilisée pour des transports de matériaux nécessaires à la construction de barrages et de cabanes du Club alpin, pour approvisionner ces cabanes en denrées alimentaires et en combustibles; elle servit également à la surveillance des conduites à haute tension dans les contrées montagneuses, au sauvetage de skieurs et de grimpeurs en détresse, à des actions de secours en faveur des villages montagnards isolés par les avalanches et, enfin, et peut-être surtout, à des vols touristiques de toutes sortes. Des avions de sport à trois places du type Piper Super-Cub, équipés de trains d'atterrissage et de skis, furent utilisés et, plus tard, ce fut le tour d'hélicoptères triplaces, permettant d'atterrir et de décoller en des endroits inaccessibles aux avions de construction classique.

Jusqu'ici, l'Office fédéral de l'air a accordé à la section du Valais de l'Aéro-Club de Suisse, à Sion, et à la Société de navigation aérienne Alpar, à Berne, l'autorisation d'exécuter des

transports de personnes et de marchandises à destination des places d'atterrissage sur les glaciers.

Associés à un vol alpin de brève durée, mais séduisant, ces atterrissages ont été tout récemment organisés sur une base plus large, grâce à l'emploi, par la section du Valais, du petit avion de transport de huit places (pilote compris) «Pilatus Porter» – une excellente création des usines de constructions aéronautiques Pilatus, à Stans. Une trentaine d'excursions de type standard sont offertes, au départ de l'aérodrome de Sion, et elles peuvent être combinées avec des atterrissages sur les glaciers des environs de Zermatt (Théodule, Mont-Rose), sur le versant suisse du massif du Mont-Blanc, au Grand-Combin, à la cabane Bertol, à Rosablanchette, dans la région de Saas Fee (Allalin et Weissmies), au Simplon, au glacier du Rhône, à la Blümlisalp, au Wildhorn, aux Diablerets, aux Dents-du-Midi et au col de la Jungfrau. La place d'atterrissage sur glacier, «officiellement» la plus élevée, se trouve au Mont-Rose, à

l'altitude de 4100 m. Au lieu de se livrer pendant des heures à une pénible ascension pour y arriver, l'avion vous y dépose en moins de trente minutes de vol, au départ de Sion. Les alpinistes entraînés et bien équipés peuvent entreprendre de belles ascensions et regagner ensuite la vallée à ski, et goûter à de splendides descentes. Lorsque six personnes, au moins, prennent part à ces vols, les prix varient entre 30 et 50 francs par personne. Le touriste qui n'est pas entraîné pour les ascensions et qui désire connaître la sensation peu ordinaire d'un atterrissage sur glacier, redescend sans effort, enrichi de souvenirs impérissables. Lorsqu'il prend de l'âge et que ses forces ne lui permettent plus de risquer de trop grands efforts, l'alpiniste a la ressource de revivre des impressions audacieuses, sans grands risques et sans grands frais.

Des vols alpins avec ou sans atterrissage sur les glaciers peuvent également être entrepris au départ de l'aérodrome régional de Rennaz, près de Montreux. Walter Dollfus

Das Kleintransportflugzeug Pilatus «Porter» für 6 bis 8 Passagiere startet mit Hermann Geiger am Steuer auf dem 3300 m ü.M. gelegenen Plateau du Trient, am Fuße der Aiguille du Tour. Unter dem Flügel: Direktor H. Fierz, Konstrukteur des Flugzeuges. Photo H. Geiger

Le petit avion «Pilatus Porter», qui peut transporter de six à huit personnes, s'envole, piloté par Hermann Geiger, du glacier du Trient (3300 m) au pied de l'Aiguille-du-Tour. Sous l'aile: H. Fierz, directeur, et constructeur de l'appareil.

Il piccolo aeroplano da trasporto «Porter», capace d'accogliere da 6 a 8 passeggeri, sul Plateau du Trient (3300 m d'altitudine) ai piedi della Aiguille du Tour. È al timone il noto pilota Hermann Geiger. Sotto l'ala: il costruttore H. Fierz, direttore della fabbrica di velivoli Pilatus.

With Hermann Geiger at the controls, the eight-place Pilatus "Porter" light transport plane takes off from the Trient Plateau, altitude 10 830 ft., at the foot of the Aiguille du Tour. Under the wing: Director H. Fierz, designer of the aircraft.



Die Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee über Engelberg führt in eine Höhe von 1790 m ü. M. ins Tourengebiet des Titlis. Vom Trübsee aus ist der Jochpaß mit einer Sesselbahn erreichbar. Photo Giegel SVZ

Le téléphérique Gerschnialp-Trübsee, au-dessus d'Engelberg, dépose les touristes à 1790 m d'altitude, à portée de la région du Titlis, riche en possibilités d'excursions. Un télésiège relie Trübsee au Jochpass.

La teleferica Gerschnialp-Trübsee sale a 1790 m d'altitudine nella regione del Titlis (sopra Engelberg), che ottimamente si presta ad escursioni. Da Trübsee una seggiovia conduce al passo dello Joch.

The Gerschnialp-Trübsee chair lift above Engelberg carries you up to 5870 ft. altitude, right in the heart of the Titlis excursion area. Lake Trübsee can easily be reached by chair lift from the Joch Pass.

Blick vom Piz Morteratsch (3751 m ü. M.) nach Süden auf den dem Piz Bernina vorgelagerten Biancoegrat.

Vue du Piz-Morteratsch (3751 m) en direction du sud sur la crête de Bianco, devant le Piz-Bernina.

Dal Piz Morteratsch (3751 m d'altitudine) lo sguardo spazia, a sud, sul Biancoegrat antistante il Piz Bernina.

View from Piz Morteratsch (12 300 ft.) southward toward Piz Bernina and Bianco Ridge. Photo André Roch



