



FRANZISKA SCHLÄPFER

1414

Die Erfolgsgeschichte
der **rega** und ihre Gesichter



WÖRTERSEH
WÖRTERSEH

FRANZISKA SCHLÄPFER

1414

Die Erfolgsgeschichte
der *rega* und ihre Gesichter

Fotografien von Gianni Pisano

WÖRTERSEH
WOBLEBSEH

Alle Rechte vorbehalten, einschliesslich derjenigen des auszugsweisen Abdrucks und der elektronischen Wiedergabe.

© 2012 Wörterseh Verlag, Gockhausen

Korrektorat: Andrea Leuthold, Zürich

Umschlaggestaltung: Thomas Jarzina, Holzkirchen

Fotos Umschlag, «Leader und Flieger» und Chronik:

Rega-Archiv, Kloten

Fotos Porträts: Gianni Pisano, Zürich

Organisatorische Betreuung vonseiten der Rega:

Sascha Hardegger und Philipp Keller

Layout, Satz und herstellerische Betreuung:

Rolf Schöner, Buchherstellung, Aarau

Druck und Bindung: CPI – Ebner & Spiegel, Ulm

Print ISBN 978-3-03763-023-5

E-Book ISBN 978-3-03763-530-8

www.woerterseh.ch

Mythos Rega

Eine Einleitung

Das modernste Luftrettungssystem der Welt, im Inland geliebt und bewundert, im Ausland als Organisation und Partnerin respektiert. Kein Schweizer Unternehmen ist angesehener, keine Institution genießt grösseres Vertrauen als die Rega. Keine Marke glänzt heller. Diese Einzigartigkeit hat mindestens vier Gründe.

Erstens: Die Rega ist ein quasi volkseigener Betrieb. Das Rückgrat bilden 2,380 Millionen Gönnerinnen und Gönner. Was solch ein direktes Engagement bewirken kann, erlebte die Rettungsflugwacht erstmals 1956: Angeregt von Chefpilot Hermann Geiger, organisierte der Verband Schweizer Konsumvereine (heute Coop) durchs ganze Jahr eine landesweite Sammlung. Im Topf lagen schliesslich 500 000 Franken. Der erste Helikopter wurde bestellt.

2010 gewann die Rega 84 000 neue Gönner, 2011 sogar 86000. Schon träumt CEO Ernst Kohler vom Tag, an dem der Gönnerausweis so selbstverständlich sein wird wie die Identitätskarte. Dieses Ziel vor Augen, wird der Rega-Gedanke unermüdlich und fantasievoll verbreitet – vor allem das jugendliche Interesse geweckt. Ein Kindertraum, der Ferienjob im Hangar des Rega-Centers Zürich-Kloten. Buben und

Mädchen polieren Helis und Jets, Hunderte über die Jahre – lauter künftige Gönner –, und schreiben danach euphorische Dankeskarten: «Rega forever!»

Zweitens: Die Rega ist die Verbündete gegen Schicksalsschläge. Die Rega macht, sagt sie, jederzeit das Menschenmögliche. Holt Bergsteiger aus steilsten Flanken, Gleitschirmflieger von den Bäumen, blockierte Passagiere aus der Seilbahn. Verstiegene, verirrte, unterkühlte Wanderer. Sie rettet den bewusstlosen Fischer aus dem Bach, die Fallschirmspringerin von der Hochspannungsleitung, Verletzte aus Seen, Flüssen, Schluchten, Höhlen, Gletscherspalten, Lawinen. Sie rettet Eistaucher und Eiskletterer. Von einem Stier attackierte Bauersleute. Sie transportiert Frühgeborene und Verbrennungsoffer. Sucht Vermisste. Rückt aus bei Verkehrsunfällen, Arbeitsunfällen, Flugunfällen, Verbrechen. Berät Patienten im Ausland, schickt Medikamente, wenn nötig den Ambulanzjet. Fliegt auch mal ein Skorpion-Serum samt Giftspezialisten von Basel nach München. «Die Rega muss nicht rentieren, sie muss funktionieren», lautet das Motto. Sie bringt mit modernsten Helikoptern Hilfe auf höchste Höhen und mit eigenen Ambulanzjets jährlich 700 Patienten aus der ganzen Welt nach Hause zurück.

Am 5. Oktober 2010 leistete die Rega ihren 300 000. Einsatz; sie flog Zwillinge von der Neonatologie des Kinderspitals Luzern in ihren Heimatkanton Waadt. Sechs Einsätze waren es 1953, 14 240 im vergangenen Jahr 2011.

Drittens: Die Rega verbindet traditionelle Werte und Hightech. Noch besser, noch schneller, noch sicherer. Rettungstechnisch, fliegerisch und medizinisch an der Spitze sein: Das trieb die Rega über sechzig Jahre an. Aus den abenteuerlichen Anfängen freiwilliger Idealisten wuchs eine hochprofessionelle Organisation. Fünf Minuten nach der Alarmierung ist der Heli in der Luft und erreicht bei passablem

Wetter in höchstens fünfzehn Minuten jeden Winkel der Schweiz. Die gemeinnützige Stiftung hilft unabhängig von staatlichen oder finanziellen Interessen nach den Grundsätzen des Roten Kreuzes, das heisst ohne Ansehen von Person, Zahlungsfähigkeit, sozialer Stellung, Nationalität, Rasse, Glauben oder politischer Überzeugung. Sie richtet nicht, sie rettet – und versorgt ihre Patienten nicht nur medizinisch, sondern auch seelisch: Nach der Rettung kümmert sich der Sozialdienst um sie, auch um Angehörige – macht Spitalbesuche, telefoniert, schreibt. Eine erstaunlich antizyklische Paarung ultramoderner Ausrüstung und klassischer Werte.

Viertens: Die exklusive Kombination Fliegen und Retten beflügelt die Rega-«Familie». Hier die Freude am Fliegen, die Lust abzuheben, seit Ikarus eher eine Spezialität der Wagemutigen, da der rückhaltlose Einsatz fürs Retten, vermeintlich eher die Domäne der altruistisch Aufgelegten und sozial Engagierten. Das stiftet eine Spannung, die Leute anzieht, die gern bipolar gefordert sind – eigenwillige Hilfsbereite, sozialverpflichtete Technikfreaks. Über 300 hoch qualifizierte Leute arbeiten für die Rega, die meisten haben mehrere Ausbildungen: der Käser als Safety-Officer, die Direktionssekretärin als Einsatzleiterin, der Landmaschinenmechaniker als Rettungssanitäter, die Kinderkrankenschwester als Betreuerin. Über 300 Mitarbeitende sind mit Herzblut bei der Rega tätig, weil die Arbeit eindeutig ist und dringlich. Weil sie Sinn macht. Deshalb funktioniert der Mittelbau selbst in instabilen Führungszeiten tadellos. Denn auch eine solche Vorbild-Institution ist vor Krisen, Machtkämpfen, Anfeindungen nicht gefeit. Patientin und Patient spüren davon nichts. Sie hören den Heli am Himmel knattern und atmen auf: «Zum Glück gibts die Rega!»

Das Buch gibt dem Mythos Rega ein Gesicht – viele Gesichter.

Die Rega lebte und lebt von ihren Pionieren, ihren Mitarbeitenden: den Einsatzleiterinnen, Piloten, Rettungssanitätern, Ärztinnen, Gönnerbetreuern ... Sie beleben täglich den Geist der Institution.

*Im April 2012
Franziska Schläpfer*

Pioniere

«Die rechte Zeit ist nur ein Augenblick»

Georg Hossli, Notarzt



Georg Hossli, Pionier der Intensivmedizin und Notarzt an der Front

«Das ist mein Leben.» Georg Hossli klappt den letzten Fotoband zu. Stundenlang hat er erzählt, als wäre es gestern gewesen. Kaum zu glauben, der Mann ist neunzig. Prägte die moderne Anästhesie in der Schweiz. Wissenschaftler, Professor, Familienvater, Notarzt im Dienst der Rega. Ein Leben? Zwei, drei, vier. Er deutet zum Waldrand neben seinem Haus in Witikon, hier habe er jeweils auf den Helikopter gewartet, und berichtet von allerlei Fällen – bis mir ist, als würde der Heli gleich über die Wipfel rattern.

Der einwöchige Papstbesuch im Juni 1984 war ein Höhepunkt. Er lacht: «Ich bin gottlob katholisch!» Erstmals hatte die Schweiz einen Papst zu Gast: Johannes Paul II. Die Rega war für sein gesundheitliches Wohl zuständig. Von Genf nach Fribourg flog das Kirchenoberhaupt mit der Crossair. Dort wartete der «Papst-Heli», ein aufgerüsteter Super Puma. Und die Bölkow BO 105 der Rega mit Pilot Ueli Soltermann, Flughelfer Heinz Enz und Notarzt Georg Hossli. «Wir flogen direkt hinter dem Papst, als erster der sieben Begleithelis. Bei allen Anlässen und Messen stand ich im roten Rega-Gwändli mit Heinz Enz und Notarztkoffer in der Nähe des Papstes. Die erste Nacht in Fribourg war er im Priesterseminar untergebracht; ich lag im Zimmer neben ihm.»

Ein gutes Jahr später der eintägige Papst-Besuch im

Fürstentum Liechtenstein. In Zürich-Kloten wartete Bundespräsident Kurt Furgler – und wiederum die Rega-Crew. «Der Papst kam zuerst auf mich zu: Da ist ja Professor Hossli!» Fürstenfamilie und Regierung bedankten sich später bei ihm und seinen Leuten mit einem Empfang auf dem Schloss.

Georg Hossli hatte schon früher Kontakt zum Vatikan. 1979 brachte er den schwer kranken polnischen Kardinal Andrzej Maria Deskur – verwandt mit dem Papst, engagierter Medienmann und Chef von Radio Vaticana – in seine Heimat, vermeintlich zum Sterben. «Bewacht von Schweizergardisten wurde er in einem Spezialauto vom Spital Santa Croce zum Militärflugplatz geführt. Wir repatriierten ihn via Universitätsspital Zürich nach Warschau.» Als Hossli 2006 mit der Schweizerischen Gesellschaft für militärhistorische Studienreisen am 500-Jahr-Jubiläum der Schweizergarde teilnahm, traute er seinen Augen nicht: Unter den Gästen, im Rollstuhl, Kardinal Deskur.

Wie aber hat der Arzt zur Rega gefunden? Im März 1955, anlässlich der ersten grossen Propaganda-Aktion mit Fallschirmabsprüngen über dem Zürichsee. «Dem Rega-Gründer Rudolf Bucher war das Unterfangen nicht ganz geheuer. Er kontaktierte das Kantonsspital, ich wurde delegiert, die ärztliche Betreuung zu organisieren.»

Georg Hosslis Grossmutter väterlicherseits war Hebamme: Das sind die medizinischen Wurzeln. Der Vater war Bahnhofvorstand in Zürich Enge. 1940 machte Georg die «Kriegsmatura» und begann Medizin zu studieren. Achtmal rückte er zum Aktivdienst ein. Der Leutnant war stolz, nicht als Sanitäter, sondern als Infanterist im Zürcher Gebirgsschützen-Bataillon 11 zu dienen. Während des achten Einsatzes 1944 erkrankte er an Pleuritis exsudativa, einer «nassen» Brustfellentzündung. Fünf Monate Liegekur im Militär-Sanatorium Leysin. Dort liess er sich von der Laborantin Mathilde Huber nicht nur in die Geheimnisse der Labormethoden einführen. 1947 heirateten die beiden.

Nach dem Staatsexamen diente er einige Monate als Schiffsarzt auf der «Margaret Johnson»; die Reise führte nach Schweden und Südamerika. 1950 wurde er Assistenzarzt in der Chirurgischen Klinik des Kantonsspitals Zürich – und als Jüngster im Team, das war damals so üblich, wurde er auch für Narkosen eingesetzt. Zwei Jahre später machte er seinen Chef Professor Alfred Brunner auf drei tödliche Vorfälle aufmerksam, die nach seiner Meinung vermeidbar gewesen wären. So rasant entwickelten sich die Kenntnisse und Verfahren der Anästhesie.

1955 ersuchte Hossli, seit einem Jahr leitender Arzt der neu geschaffenen Anästhesieabteilung, um einen Landeplatz für den Rettungshelikopter in der Nähe des Unispitals. Drei Jahre später bewilligte die Zürcher Regierung die «gelegentliche» Nutzung des Sportplatzes der Kantonsschule Zürich (heute Rämibühl). Umständliche, zeitraubende Transporte! Vor jeder Landung waren diverse Massnahmen notwendig, vom Einholen der Einwilligung des Hauswarts bis zur Benachrichtigung der Polizei, damit sie den Platz abspernte. Die städtische Sanität fuhr dann den Patienten über verkehrsreiche 500 Meter zur Notfallaufnahme.

1958 übernahm Georg Hossli die ärztliche Betreuung bei der Rega. «Dringliche Medizin war für uns Ärzte interessant und wichtig.» Er führte die Bewusstlosen-Lagerung ein, die Mund-zu-Nase-Beatmung, die externe Herzmassage.

Pleuritis exsudativa. Nach fünfzehn Jahren und mehreren Nachkuren wurde Hossli 1959 als geheilt erklärt, wieder eingemustert und zur Sanität umgeteilt, kam 1967 in den Armeestab als Verantwortlicher für Anästhesie und Intensivbehandlung im Rang eines Oberstleutnants. Er trug wesentlich bei zur Entwicklung der Feldnarkose-Ausrüstung, des Militär-Kreislauf-Narkoseapparates, des Wiederbelebungstornisters und so weiter. Mit Peter Dangel, Chefarzt Anästhesie des Kinderspitals, gründete er den Militärhelikopter-Rettungsdienst, bildete Ärzte und Rettungssanitäter, darunter 224 Zahnärzte, zu Militär-

Anästhesisten aus.

Hossli war ein hartnäckiger Bittsteller. Man spottete über seine ersten Gesuche um einen Landeplatz auf dem Dach des Universitätsspitals. Das Spital sei ohnehin überfüllt. Dazu der Lärm. Und was, wenn der Heli in Brand gerät, das Benzin ins Spital läuft? Die grosse Angst vor dem Notfalltourismus via Spitaldach. Der Regierungsrat lehnte zunächst ab. Am 6. August 1970 war es dann doch so weit, die Versuchslandungen von Rega und Luftwaffe waren erfolgreich (die Armee operierte zur Zeit des Kalten Krieges mit eigenem Luftrettungsdienst; auf den geheimen Höhen-Richtstrahlstationen konnte sie ja nicht die Rega rufen...).

Von Beginn an stellte Hossli's Institut die Ärzte für die steigenden Einsätze der Rega-Basis Zürich, die ihren Heli ab Mitte Mai 1972 auf dem Dach des Kinderspitals stationieren durfte. 1975 richtete Hossli – alternierend mit dem Kinderspital – einen Bereitschaftsdienst ein. Was von den freiwilligen Notärzten einiges verlangte: «Parat sein in der Dienstzeit, auch bei Nacht und misslichen Flugverhältnissen, die Fähigkeit zur raschen, summarischen Untersuchung, erste ärztliche Hilfe, Entschlusskraft bezüglich Wahl des Zielspitals – klassische Notarztqualitäten.» Hossli kämpfte auch um Einsätze bei Verkehrsunfällen. Im Frühjahr 1975 bewilligte der Zürcher Regierungsrat einen halbjährigen Versuch für die Strassenrettung mit Ambulanzhelikoptern der Rega.

Die Entwicklung der Rega hat Hossli an der Front wie im Stiftungsrat mitgeprägt. Der Anästhesist leistete ein paar Hundert Flugeinsätze. Er erinnert sich an abenteuerliche und dramatische Rettungen. Im August 1958 war ein Senn auf der Suche nach einer Kuh auf einer Alp im Kanton Glarus abgestürzt. Ein heikler Absprung für die drei Fallschirmer aus einer DO-27. Nachts und bei strömendem Regen brachten sie den Verletzten über glitschige Hänge zur Seilbahn und ins Spital.

1968 verunfallte ein Bauarbeiter im Stollen auf dem

Oberalppass. Offene Trümmerfraktur des rechten Unterschenkels. Schwierige Bergung im verschneiten Steilhang. «Weil das Bein schief herausragte, brachten wir den Mann nicht in den Heli und mussten die seitliche Tür aushängen. Wir werden nicht nach Zürich kommen, dachte ich. Christian Bühler konnte vor Kälte kaum fliegen, ich den Patienten kaum betreuen.»

Er erzählt von hektischen Organtransporten, bei denen jede Minute zählte und meist zwei Teams im Einsatz waren, eines transportierte das Organ, das andere den Empfänger. «Für Herztransplantationen, die ersten machte Professor Ake Senning 1969, holten wir mit dem Learjet das Herz des Spenders, zum Beispiel in der Westschweiz, spurteten in Zürich-Kloten zum Heli, der ins Unispital flog, wo der bereits narkotisierte Empfänger lag.»

«Besonders tragisch» war das Unglück in Feldmeilen im Januar 1971. Zwei Züge des «Goldküstenexpress» mit je 200 Passagieren prallten um 20 Uhr zusammen. Gegen fünfzig Verletzte, sieben Tote. Schnee lag, es war dunkel und bitterkalt. Georg Hossli organisierte vor Ort die chaotisch angelaufene Hilfe. «Eine Siebzehnjährige war eingeklemmt, beide Beine gequetscht, schockiert, in die zerfetzte Leiche ihrer Freundin eingepresst, eine scheinbar hoffnungslose Situation.» Er tat, was möglich war: Schockbehandlung mit Infusionen, intravenöse Schmerzbekämpfung, Überwachung und Zuspruch während der neunstündigen Bergungsaktion.

Georg Hossli hat auch den ersten Rechtsstreit zwischen der Rega und einem Auftraggeber miterlebt. Im September 1972 hätte er eine in Griechenland schwer verletzte Amerikanerin auf Wunsch ihres Vaters in die Schweiz holen sollen. In einem gecharterten Learjet flog die Crew nach Athen. Hossli stellte fest, dass die Patientin wohlversorgt und ein Transport nach Zürich «weder indiziert noch empfehlenswert» war. Damit begann ein «gewaltiger Papierkrieg». Ein halbes Jahr nach dem Einsatz erhielt Hossli einen Scheck über 443 US-Dollar, den er der Rega

weiterleitete. Vier Jahre später war der Fall abgeschlossen – die Rettungsflugwacht musste die ganzen Einsatzkosten von 15 000 Franken abschreiben.

Auch das Erdbeben in Friaul, im Mai 1976, mit 3000 Verletzten und 965 Toten, erlebte Georg Hossli als Notarzt – unter Leitung von Arthur Bill (Schweizer Katastrophenhilfekorps) und Plinio Pedrini (technischer Regaleiter). Eine bittere Erfahrung war 1978 die Gasexplosion auf dem Campingplatz von Los Alfaques in der Nähe von Reus (Spanien). Man sprach von 250 Schwerverletzten und 180 Toten. «Die Katastrophe überstieg die schlimmsten Befürchtungen. Rega und Deutsche Rettungsflugwacht rüsteten eine gecharterte DC-9 zur Intensivstation um. Ich flog als medizinischer Leiter mit zehn Ärzten und Krankenschwestern an den Unglücksort, dann mit Chirurg Edgar Frei weiter nach Barcelona, um in der Verbrennungsstation des Unispitals nach Schweizern und Deutschen mit einer Überlebenschance zu suchen.» Von den 42 Opfern war keines zu retten. Die DC-9 flog leer in die Schweiz zurück. «Es war ein einsamer, ein unpopulärer Entscheid, aber der einzig vernünftige.»

1979 das Busunglück in Algerien mit Touristen aus der Westschweiz. Fünf Tote, 21 Verletzte. Georg Hossli und sein Team hätten die Patienten einzeln vom Spital Medea nach Algier fliegen müssen. Dann die Lösung: Ein in Algerien stationierter russischer Transporthelikopter, über vierzig Meter lang, brachte alle Verletzten samt Rega-Team in einem einzigen Flug nach Algier. «Es ist uns heute noch ein Rätsel, wie die Übernahme der Opfer so reibungslos über die Bühne ging», meinte Stiftungsratspräsident Peter Bär in seiner Rede zu Hosslis Abschied. «Und mit der zufällig dort anwesenden chinesischen Ärztedelegation hast du dich glänzend verstanden, ohne nur ein Wort Chinesisch zu sprechen.»

Georg Hosslis Verdienste für die Rega wie für das Unispital sind nicht aufzuzählen. Am 24. Juni 1961 hatte er seine Antrittsvorlesung gehalten. 1987, bei seiner Pensionierung,

arbeiteten fünfzehn leitende Ärzte und Oberärzte, vierzig Assistenzärzte und sechzig Pflegefachpersonen in seinem Institut, zuständig für alle Kliniken des Universitätsspitals. Seine Schüler besetzen landesweit einen erheblichen Teil der Chefarztstellen für Anästhesie. Er wirkte mit an zahlreichen internationalen Kongressen. Publiizierte wissenschaftliche Arbeiten, Lehrbücher, Richtlinien.

In einer Sonderschrift des «Anästhesist» würdigt Ruth Gattiker, die erste schweizerische Anästhesieprofessorin, Ende 1981 den sechzigjährigen Georg Hossli: Ohne den Personalbestand seines Instituts zu erhöhen, sei es ihm gelungen, «einen regulären Dienst für Primärversorgung und ärztliche Betreuung von Notfallpatienten im Kardiomobil und Helikopter» einzurichten. Dass er selber an diesem Dienst teilnahm, motivierte auch sein Team für die zusätzliche Belastung. Was Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an ihrem Chef besonders schätzten? «Sein ruhiges und bestimmtes Wesen, seine Bescheidenheit, seine absolute Aufrichtigkeit sich selber und anderen gegenüber, seine exakte, klare und einfache Art der Argumentation, nicht zuletzt sein ausgesprochener Sinn für Gerechtigkeit. Das Funkgerät gehörte zu Georg Hossli wie sein Leitsatz, frei nach Hippokrates: «Die rechte Zeit ist nur ein Augenblick.»

Georg Hossli, 1921 in Zürich geboren und aufgewachsen. Medizinstudium. Staatsexamen und Dissertation 1949. Fünf Monate Schiffsarzt auf der «Margaret Johnson». 1950 Assistenzarzt an der Chirurgischen Klinik des Kantonsspitals Zürich. 1954 leitender Arzt des zentralen Anästhesiedienstes, kontinuierlicher Ausbau und Ausdehnung auf das

gesamte Spital. 1960 Habilitation. Sechs Jahre später wird das Institut für Anästhesiologie geschaffen. Georg Hossli wird Extraordinarius, 1971 Ordinarius. Am 26. Februar 1987 hält er seine Abschiedsvorlesung. Sein Engagement für die Rega: 1958 bis 1986 intermittierend Einsatzleiter, immer häufiger Notarzt in Helikopter und Jet. Einige Hundert Flugeinsätze. 1980 bis 1993 Stiftungsrat. Goldene Verdienstmedaille.

[Siehe «Leader und Flieger»](#)

Pionier der Engadiner Luftrettung

Ueli Bärzfuss, Helikopterpilot

