

Fieseler Storch

70 Jahre Rettung vom Gauligletscher

Autor | Roland Oster

Was war vor 70 Jahren?

Am 19. November 1946 kurz nach 13 Uhr startete in München eine Douglas DC-3 Dakota der Fluggesellschaft European Air Transport Service mit dem Flugziel Marseille. Die genaue Bezeichnung des Flugzeugs ist Douglas C-53 Skytrooper, eine speziell für den Transport von 28 Soldaten ausgelegte Version. Die verunglückte Maschine hatte die Seriennummer 11773 und die amerikanische Kennung 42-68846. Die Fluggesellschaft hatte den Auftrag für den Zubringerdienst von amerikanischem Militärpersonal zu den verschiedenen europäischen Hauptquartieren. An Bord befanden sich vier Besatzungsmitglieder und acht Passagiere. Die geplante

Einen Tag vor der Rettung erreichten die Männer der Rettungstrupps nach einem Marsch von 13,5 Stunden die abgestürzte Douglas C-53.

Foto: Archiv MHMLW



Flugroute betrug 950 Kilometer und führte von München über Straßburg—Lyon—Orange nach Marseille. Nach dem Start in München bei schlechtem Wetter und starken Windböen entschloss sich Captain Tate, über Innsbruck—Brenner—Genua nach Marseille zu fliegen. Über Innsbruck änderte er erneut seinen Kurs, flog in Richtung Chur, wo er sich aber nach einem Sichtkontakt über seinen Standort im Unklaren war und vollführte einen Orientierungskreis im Raum Chur—Arosa. Wieder über Chur, das er nun identifiziert hatte, stieg er auf 3.350 Meter über Meer, nahm Kurs auf das Funkfeuer Lyon und steuerte seine Maschine im Instrumentenflug auf der Linie Chur—Wassen—Berner Oberland volle 25 Minuten lang mitten durch die Alpen. Auf seinem Blindflug flog ein ganzes Heer von Schutzengeln mit: Die Dakota passierte Gebirgszüge, deren Spitzen bis 300 Meter höher waren als die gewählte Flughöhe. Das Reusstal wurde bei Wassen gekreuzt. Das Flugzeug geriet in Fallwindzonen und starke Turbulenzen.

Um 14.25 Uhr kollidierte die Maschine auf einer Höhe von 3.350 Metern mit 280 Kilometern pro Stunde am steilen Südosthang des Berglistocks mit dem Gletscher und rutschte über Schnee und Eis bergauf. Die Bremsspur in dem 1,5 Meter hohen Tiefschnee war nur 80 Meter lang. Nur zwei Passagiere blieben unverletzt. Der Pilot Captain Tate Junior schlug beim Aufprall mit seinem Kopf auf die Armaturen und trug eine blutende Kopfwunde davon. Es verging eine gute Stunde, bis die Verletzungen notdürftig versorgt waren. Um 15.30 Uhr setzte das Flugzeug mit dem intakt gebliebenen Funkgerät den ersten Notruf ab. Dieser wurde von den Flugplätzen Paris-Orly und Marseille-Istres empfangen: »Mayday, Mayday, Mayday, US 42-68846 crashed, Position unbekannt, Höhe 10.800 Fuss, im Tiefschnee und Nebel. Wir sind vier Besatzungsmitglieder und acht Passagiere, darunter General Haynes und Oberst McMahon. Verletzte an Bord; inform United States Headquarters in Vienna. Mayday, Mayday, Mayday.« Istres fragte nach der Position. Nach den Instrumenten, der Flugdauer und der Windgeschwindigkeit glaubte die Besatzung, dass sie sich in den französischen Alpen befinden würde, ungefähr 15 Meilen von Grenoble entfernt. Die vom Piloten geforderten radiogoniometrischen Messungen (Peilungen) ergaben als Standort der vermissten Dakota das Gebiet von Hochsavoyen und dem Montblanc (Courmayeur, Miage-Gletscher). Hinzu kamen weitere Falschmeldungen, und die Sucheinsätze am Boden und in der Luft blieben ohne Erfolg. In der Nacht vom 19. auf den 20. November setzten die US-Behörden über den Alpen etliche Flugzeuge auf die Suche an. Fliegende Festungen wie B-17 Flying Fortress und B-24 Liberator standen von Wien bis Marseille rund um die Uhr im Einsatz. Die Erfolgsaussichten waren aber äußerst gering. Aus einer Höhe von 5.000 Metern war es für die Besatzungen sehr schwierig, etwas

zu entdecken. Gegen fünf Uhr begann es zu dunkeln. Das Thermometer zeigte minus 15 Grad. Nach einer kalten langen Nacht gelang morgens um 8 Uhr der erste Funkkontakt mit Istres. Aber man dachte immer noch, dass die Absturzstelle in den französischen Alpen sei. Als Radio und Presse am 20. November 1946 die Überfälligkeit der amerikanischen Dakota C-53 meldeten, fand diese erste Vermisstenmeldung auch das Interesse von Victor Hug (1907 – 2001), Chef des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach. Auf dem Flugplatz Meiringen hatte man die Dakota-Funksprüche registriert. Die Signale des relativ schwachen Bordfunksenders waren außerordentlich klar und deutlich, was auf die Nähe der Unfallstelle hinwies. Dies machte Hug hellhörig. Er meldete diese wichtige Erkenntnis dem Kommando der Flieger- und Flabtruppen und machte den Vorschlag, für eine Suchaktion könnte die in Meiringen und Interlaken im taktischen Kurs stehende Fliegerstaffel mit C-36-Flugzeugen eingesetzt werden. Bis am Abend erhielt er keine Antwort. Am nächsten Morgen wiederholte er

Die beiden Fieseler Storch A-97 und HB-ARU (ab 1950 A-96) retteten am 24. November 1946 die Amerikaner vom Gauligletscher.
Foto: Archiv MHLW



diese Meldung nochmals. Das Kommando Flugwesen und Fliegerabwehr verwies auf die Auskunft der amerikanischen Leitstelle, wonach die Unfallstelle außerhalb der Schweiz liege und deshalb keine Suchaktion zu unternehmen sei. Noch am selben Abend verlangte der Pilot Captain Tate Junior von Istres eine trianguläre Standortbestimmung. Diese führte zu dem Ergebnis, dass die Absturzstelle im Dreieck Airolo–Sion–Jungfrau war. Am 22. November wurde erneut der Sucheinsatz durch die Fliegerstaffel 10 aus Meiringen abgelehnt. Die Amerikaner wollten immer noch die Suchaktion alleine durchführen. General Ralph Snavely, dessen Gattin sich an Bord der vermissten Dakota C-53 befand, flog selbst eine B-24 Liberator auf einem Suchflug in den französischen Alpen und musste erfolglos nach München heimkehren. General Ralph Tate Senior begleitete ihn. Seine Frau und sein Sohn (Pilot der Dakota C-53) waren ebenfalls in der auf dem Gletscher liegenden Unglücksmaschine.

Gegen 14.30 Uhr hörten die Insassen der Dakota plötzlich ein Flugzeug. Man schoss eine rote Signalrakete ab. Die Besatzung der B-24 sah durch ein sich plötzlich öffnendes Wolkenloch die verunglückte Maschine und antwortete mit einer grünen Rakete. Endlich war die Dakota gefunden! Captain Tate Junior rannte sofort zum Funkgerät. Er erkannte die Stimme seines Vaters und rief »Hello Dad«; General Tate antwortete mit »Hello Ralph, how ...«, dann war die Batterie leer. Nachdem es den Amerikanern nicht gelungen war, mit zwei Maschinen Hilfspakete an der Maschine abzuwerfen, kam jetzt endlich die Schweizer Luftwaffe zum Einsatz. Der Pilot einer K+W C-36 konnte bei schlechtem Wetter ein flugzeugähnliches Gebilde erkennen. Daraufhin startete um 16.30 Uhr Hauptmann Victor Hug von Meiringen mit einer EKW C-35. Hug gelangte in das Urbachtal und konnte schräg oben die Dakota auf dem Gauligletscher ausmachen und die Koordinaten durchgeben.

Am 23. November konnten die Bergungsarbeiten unter der Leitung von Oberstleutnant Hans Bracher beginnen. Die Amerikaner kamen endlich zu der Erkenntnis, dass dies besser war, denn ihre Vorschläge zeugten von Unkenntnis der Alpen. Das willkürliche und ineffiziente Abwerfen von Paketen durch alliierte Flugzeuge wurde eingestellt. Die Versorgungsflüge übernahmen Pista Hitz und Victor Hug mit dem Fieseler Storch. Schon nach den ersten Flügen registrierten die Piloten, dass die Koordinaten nicht stimmten. Die Dakota wurde nun auf dem Gauligletscher geortet. Dies war ein weiteres Problem für die schlecht organisierte Rettungskolonie von 14 Mann, welche bereits abmarschiert war. Aus den geplanten neun Stunden wurden 13. Zum Glück hatten wenigstens Ernst Reiss und Wilhelm Jost Ski mitgenommen und erreichten somit als erste die Unfallstelle, dicht gefolgt von den neun Bergführern und den drei Ärzten.

Rettung mit zwei »Störchen« – Die Geburtsstunde der alpinen Luftrettung

Nach mehreren Erkundungsflügen kündigte Victor Hug am 24. November seine geplante Landung auf dem flachen Gletscherplateau an. Diese Aktion stellten einige Zweifler infrage. Der Chef der Rettungskolonnie, Feldwebel Hans Hutter, vertraute jedoch den beiden Fieseler-Piloten. Victor Hug sagte darüber später einmal: »Es war kein tollkühnes Husarenstück, sondern ein gut fundiertes und wohl überlegtes Unternehmen, das technische Rüstzeug und die Erfahrung von über 200 Gebirgslandungen bildeten die Basis, als ich mich zum Einsatz der Flugzeuge auf dem Gauligletscher entschloss.« In der Nacht auf den 24. November wurde nicht nur der Motor der einen Maschine ausgewechselt, sondern auch der zweite Storch für eine Gletscherlandung umgerüstet. Hug landete um 10.25 Uhr auf einer Höhe von 2.850 Metern, 30 Meter neben der Rettungskolonnie. Drei Minuten später setzte Hitz zehn Meter daneben auf. Mit acht Bergungsflügen von etwa zwölf Minuten holten die beiden Piloten die Amerikaner vom Gauligletscher. Abends schlug das Wetter um, und es schneite drei Tage lang. Was dies für die Rettungsaktion bedeutet hätte, ist leicht vorstellbar. Die ganze Rettungsaktion war von einem großen Medienrummel begleitet. Die internationale Presse lobte die uneigennütige Rettungsaktion der Schweiz.

Die Rettungsflüge mit den beiden Fieseler Storch am 24. November 1946 zeigten, dass man mit geeigneten und richtig ausgerüsteten Flugzeugen im alpinen Gelände Rettungsflüge machen konnte. Diese Rettungsaktion war die Geburtsstunde der alpinen Luftrettung.

Quelle: Auszüge aus der Dokumentation »Dakota/Gauligletscher – die wahre Geschichte«, in: Roger Cornioley: Haslital – das Schicksalsjahr 1946. Verlag Pauli Druck, Meiringen 2012.

66 Jahre danach

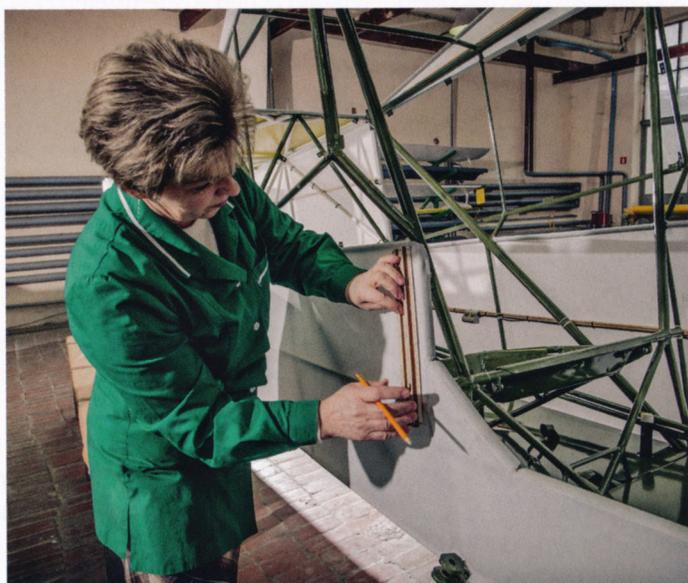
Im Sommer 2012 fanden drei junge Männer bei einer Bergtour am Gauligletscher einen Propeller der amerikanischen Dakota. Nach und nach kommen hier oben Gegenstände und Flugzeugteile zum Vorschein. Experten haben ausgerechnet, dass der Propeller in 66 Jahren im Eis 3.500 Meter bis zur Fundstelle gewandert ist, das waren jährlich ca. 15 cm. Mit einer Super Puma der Schweizer Luftwaffe wurde er ins Haslital geflogen. Seit 2014 ist der Propeller Teil einer Ausstellung mit Fundstücken der Dakota im Mehrzweckgebäude Grimsetor in Innertkirchen. Fast zeitgleich wurde an der Absturzstelle von 1946 eine Gedenksäule errichtet.



Am 19. November 2015 wurde der Fieseler Storch A-97 aus dem Verkehrshaus Luzern geholt.
Foto: Gregor Kaluza/storchenfreunde.ch



Der Motor Argus As10C wurde bei der Firma LTB Dirk Bende GmbH in Königswinter wieder flottgemacht.
Foto: Gregor Kaluza/storchenfreunde.ch



Bespannen des Fieseler Storch bei der Firma Aero-Kros in Polen
Foto: Gregor Kaluza/storchenfreunde.ch

70 Jahre danach

Vor einigen Jahren hatten Mitglieder des Schweizer Vereins »Freunde des Fieseler Storch« aus Oetwil am See die Idee, den Fieseler Storch A-97 aus dem Verkehrshaus in Luzern herauszuholen und wieder flottzumachen. Man wollte genau nach 70 Jahren mit der gleichen Maschine auf dem Gauligletscher landen, um an die damaligen Pionierflüge der A-96 und A-97 zu erinnern. Fünf Fieseler Fi 156 Storch wurden von 1940 bis 1963 bei der Schweizer Luftwaffe als Verbindungs-, Beobachtungs- und Sanitätsflugzeug eingesetzt. Drei davon wurden nach Notlandungen der deutschen Luftwaffe in der Schweiz beschlagnahmt und danach Deutschland abgekauft, einer davon war der Fi 156C-3 mit der Registrierung A-97: Baujahr 1943, Seriennummer 8063, Kurierflugzeug der deutschen Luftwaffe bis zu seiner Notlandung in Samedan bei St. Moritz am 19. März 1943, bis 31. Dezember 1962 bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz, 1965 Übergabe an das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Die A-96 hatte beim Einsatz auf dem Gauligletscher die zivile Registrierung HB-ARU, ab 1950 die militärische A-96. 1965 kam sie ins Deutsche Museum nach München.

Am 19. November 2015 hatte man die A-97 von der Decke des Verkehrshauses Luzern geholt, um sie wieder flugfähig zu machen.

Der Storch vor der
Flugzeugwerft Aero-Kros
Foto: Gregor Kaluza/
storchenfrende.ch





Der wieder flottgemachte Fieseler Storch A-97 bei seinem »Erstflug« am 4. November 2016 über Krosno in Polen
Foto: Paweł Zawisza/
Aero-Kros

Nun musste die A-97 umfangreich restauriert werden. Die stoffbespannte Zelle – also Rumpf mit Fahrwerk, Leitwerk und Tragflächen – wurde in der polnischen Flugzeugwerft Aero-Kros überprüft und wieder flugtauglich gemacht. Das Unternehmen ist nach EASA Part 145 zertifiziert und hat sich auf historische Flugapparate spezialisiert. Der Original-Achtzylinder-Motor Argus As10C wurde bei der Firma LTB Dirk Bende GmbH in Königswinter überholt.

Am 4. November 2016 um 13.30 Uhr hob im polnischen Krosno der Storch A-97 nach 50 Jahren endlich wieder ab. Bei dem einstündigen Testflug flog er tadellos und zuverlässig. Am Steuerknüppel saß Krzysztof Galus vom polnischen Luftamt ULC in Warschau, begleitet von Jerzy Piekarz, einem erfahrenen Einflieger der Werft Aero-Kros. Der Fieseler Storch A-97 erhielt eine vorläufige Zulassung mit der Kennung SP-YRX. In der Schweiz bekam er dann später die Kennung HB-EHJ.

Am 24. November 2016 fand in Meiringen eine gemeinsame Gedenkfeier mit dem Verein Freunde des Fieseler Storch und der Schweizer Luftwaffe statt. Die für den gleichen Tag geplante Landung auf dem Gauligletscher hatte man wegen Schneemangels auf das Frühjahr 2017 verschoben, sobald stabile Schnee- und Wetterverhältnisse dies zulassen. Der Verein »Freunde des Fieseler Storch« plant die Landung auf dem Gauligletscher mit zwei Fieseler Storch im Frühjahr 2017.