



Abgestürzte US-Maschine auf dem Gauligletscher 1946: „Wir halten noch maximal 24 Stunden durch, Verletzte an Bord“

GESCHICHTE

Abflug vom Gletscher

Mit einer spektakulären Aktion retteten Schweizer Piloten 1946 die Besatzung eines abgestürzten US-Flugzeugs. Jetzt wurde diese Geburtsstunde der alpinen Luftrettung erstmals rekonstruiert.

Gut eine Stunde lang glitt das US-Militärflugzeug „Dakota C-53“ sanft und ruhig durch die Luft. Nichts deutete auf jene Gewalten hin, von denen die Propellermaschine plötzlich von einer Sekunde zur anderen erfasst werden sollte.

Tückische Turbulenzen schleuderten das Flugzeug zunächst 300 Meter in die Höhe, kurz darauf wurde der Flieger wieder Hunderte Meter in die Tiefe gedrückt. Schließlich prallte die Maschine mit vier Besatzungsmitgliedern und acht Passagieren an Bord mit Tempo 280 auf den Gauligletscher in den Berner Alpen.

25 Minuten lang war der Pilot zuvor im Blindflug auf etwa 3350 Meter Reiseflughöhe über das Gebirge geirrt. Es grenzt an ein Wunder, dass das Flugzeug dabei nicht an einer Bergspitze zerschellte, die dort bis zu 3600 Meter hoch aufragt.

Auch beim Aufprall hatten die Reisenden Riesenglück: Die „Dakota“ schlitterte

bergauf geradewegs auf eine tiefe Gletscherspalte zu. Wenige Meter vor dem Abgrund drehte ein Schneestau vor dem rechten Flügel das Geschoss und brachte es so zum Stehen. Doch nun riss die Glückssträhne der zwölf Amerikaner vorerst ab.

Fünf Tage und Nächte harrten die im Tiefschnee Gestrandeten im November 1946 bei minus 15 Grad und eisigen Winden auf dem Bergmassiv aus. Dann erst kam Hilfe – ausgerechnet aus der Luft.

Rechercheure von SPIEGEL TV haben gemeinsam mit dem Schweizer Militärforscher Roger Cornioley in einem Dokumentarfilm jene dramatischen Ereignisse rekonstruiert, die zur spektakulären Rettung der Verunglückten führten – und zur Geburtsstunde der alpinen Luftrettung wurden*.

* „Terra X: Notlandung in den Alpen“; Sonntag, 25. März, 19.30 Uhr im ZDF.

Am 19. November 1946 war die US-Maschine in München um 13.05 Uhr mit Ziel Marseille gestartet. Als bald kam Pilot Captain Ralph H. Tate junior jedoch von der geplanten Flugroute ab; die „Dakota“ verschwand im Alpennebel.

Weil sich etliche hochrangige US-Militärs an Bord befanden, setzte die Suche der U. S. Army nach den Vermissten gleich mit voller Kraft ein, war aber zum Scheitern verurteilt. Denn die Amerikaner suchten ihre auf Schweizer Boden abgestürzten Landsleute in den französischen Hochalpen.

Pilot Tate und seine Kameraden hatten keinen Schimmer, wo sie niedergegangen waren, und konnten über Funk zur Klärung wenig beitragen. Mit schweren B-17-Bombern, sogenannten Fliegenden Festungen, fahndeten die Amerikaner in 5000 Meter Flughöhe nach den Verschollenen. Deren Lage wurde zunehmend kritisch.

Ein Passagier war bei der Bruchlandung samt Sitz durch die Kabine geschleudert worden und hatte sich dabei einen komplizierten Beinbruch zugezogen. Andere erlitten schwere Prellungen. Hunger, Durst und Kälte setzten allen gleichermaßen zu. Um die Eiseskälte zu überstehen, rollten sich die Bibbernden in Fallschirme ein.

Am 21. November, zwei Tage nach dem Start in München, setzte Pilot Ralph H. Tate den verzweifelten letzten Funk-

spruch der Mannschaft ab: „Wir halten noch maximal 24 Stunden durch. Verletzte an Bord.“

Dann setzte ein Unwetter ein und bedeckte die Unglücksmaschine mit Schnee – von oben war die „Dakota“ nun kaum noch zu erspähen. Am 22. November, drei Tage nach dem Absturz, schwand die Hoffnung auf Rettung.

Doch plötzlich wendete sich das Blatt in einer Weise, wie es kein Hollywood-Regisseur besser hätte inszenieren können.

Auch der Vater des Unglückspiloten war in einem Flieger unterwegs, um nach der vermissten „Dakota“ zu suchen. General Ralph Tate hatte sich in einer massigen B-29 bereits enttäuscht auf den Rückweg gemacht, als die dröhnende Maschine unverhofft den Unglücksort kreuzte.

Sofort machte sich die Crew mit einer roten Signalarakete bemerkbar. Vater Tate antwortete mit einer grünen. Die Batterie des Funkgeräts der „Dakota“ war inzwischen ausgefallen. Für Sekunden konnte Tate junior den Kasten reaktivieren. Am anderen Ende der Leitung erkannte er seinen Vater. „Hallo Dad“, rief er. „Hallo Ralph, wie ...“, hörte er noch als Antwort. Dann war die Leitung tot.

Tate wusste nun, dass sein Vater die Koordinaten der Absturzstelle anpeilen lassen konnte. Umgehend rüsteten die USA zur Rettungsschlacht am Gletscher. 150 Gebirgsjäger der 88. Division sollten mit Jeeps, Krankenwagen und Kettenfahrzeugen zum Unglücksort vorrücken.

Doch die Schweizer fürchteten ein Fiasco: Fahrend sei der Berg nicht zu zwingen, warnten die Einheimischen. Das sei eben die typische Methode der Ame-

rikaner gewesen, amüsiert sich Geschichtsforscher Cornioley: „Dazu brauchte man immer einen rechten Fuß, um das Gaspedal zu drücken.“

Von zweifelhaftem Erfolg war auch die Mobilmachung der US-Streitkräfte im Luftraum. Über dem Ort des Absturzes warfen amerikanische Militärflugzeuge aus 4500 Meter Höhe Care-Pakete auf die eingeschnittenen Bruchpiloten und ihre Passagiere hinab.

Nur versank die meiste Fracht unauffindbar im Schnee oder in Gletscherspalten. Als ein 60 Kilogramm schwerer Kohlsack auf einen Flügel des Wracks der „Dakota“ aufgeschlagen war, wurde den Bombardierten mulmig. Einer der Passagiere schrieb eilig mit großen Buchstaben das Wort „FINI“ in den Schnee.

Am Samstagmorgen um 4.15 Uhr setzte auch noch das Schweizer Militär eine 80-köpfige Rettungskolonie in Bewegung. Diese Mission befiel kurzzeitig Endzeitstimmung, als die wackeren Bergführer gewahr wurden, dass sie mit ihrer Mannschaft wegen falscher Koordinaten statt 9 sogar 13 Stunden durch teils brusthohen Schnee stapfen mussten.

Erschöpft, ausgehungert und durchnässt kamen die Männer nach dem Gewaltmarsch am Unglücksort an. Die Begeisterung der Geretteten währte entsprechend kurz. Wie sollte dieser ausgemergelte Trupp einen 36-stündigen Abtransport der teils schwer lädierten Amerikaner über unwegsames Gelände hinbekommen?

In den Morgenstunden des 24. November nahm das Drama um die abgestürzte „Dakota“ nach fünftägigem Martyrium erneut eine unverhoffte Wendung. Über dem Rettungstrupp auf der oberen Glet-

scherzunge kreisten nun zwei Flieger des Typs „Fieseler Storch“.

An Bord befanden sich Hauptmann Victor Hug und Major Pista Hitz, die über der Kolonne eine Meldetasche mit verwegener Botschaft abwarfen: Die beiden Schweizer Militärpiloten teilten mit, dass sie auf dem Gletscherplateau zu landen gedachten.

Die „Störche“ konnten zwar auf fast jedem Acker aufsetzen. Eine Landung auf schneebedeckter Fläche galt jedoch als kühnes Manöver ohne Beispiel.

Hug und Hitz waren indes keine Harsardeure. Noch während des Zweiten Weltkriegs hatten Schweizer Piloten intensiv Starts und Landungen im Schnee geübt, um für mögliche Notlandungen im Gebirge gerüstet zu sein. Zur Vorbereitung auf die Rettungsaktion hatten sie Kufen unter die Flugzeuge geschraubt. Der Abflug vom Gletscher war in der Praxis freilich nie zuvor erprobt worden.

Die Bergung gelang auch, weil die „Fieseler Storch“ bereits bei einem Tempo von nur 50 Kilometern pro Stunde abheben kann. Nach sieben Stunden war der letzte Passagier der Unglücksmaschine zum nahegelegenen Militärflughafen Meiringen-Unterbach ausgeflogen worden. Hier fielen sich General Ralph Tate und sein Sohn, der einen blutverschmierten Turban um den Kopf trug, in die Arme.

Wie knapp die Verunglückten dem Tod entgangen waren, offenbarte sich bereits einen Tag später: Ein schwerer Wetterumsturz mit drei Tagen währendem Schneefall setzte ein. Heimatforscher Cornioley: Von dem abgestürzten Flugzeug war danach „weit und breit nichts mehr zu sehen“.

FRANK THADEUSZ



Rettungsmaschine „Fieseler Storch“, gerettete Passagiere 1946: Nie zuvor erprobtes Manöver