Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 87 (2012)
Heft: 4

Artikel: Spektakuläre Rettung
Autor: Sievert, Kaj-Gunnar
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-715442

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.12.2025

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

Spektakuläre Rettung

Am 19. November 1946 stürzt eine Douglas C-53 Dakota (Militärversion der DC-3) mit zwölf Personen an Bord oberhalb von Meiringen ab. Nach Tagen der Suche wird die Maschine fast zufälligerweise gefunden. Die folgende Rettungsaktion mit Beteiligung der Schweizer Armee und der Luftwaffe wird zu einer viel beachteten, internationalen Sensation.

MAJOR KAJ-GUNNAR SIEVERT ERINNERT AN DAS GAULIGLETSCHER-UNGLÜCK

Es ist der 18. November 1946 und das Jahr zwei nach Kriegsende auf dem europäischen Kontinent. Das schlechte Wetter an jenem Dienstag scheint ein Vorbote des bevorstehenden, harten Winters zu sein. Auf dem Flugplatz im niederösterreichischen Tulln in der Nähe von Wien startet ein zweimotoriges Transportflugzeug mit der Immatrikulation 268846.

Die Maschine fliegt für die European Air Transport Service, und die Gesellschaft operiert im Auftrag der Armee als Zubringer für das US-Personal auf den verschiedenen US-Hauptquartieren in Europa. Bei der Maschine handelt es sich um die Militärversion der zivilen DC-3. Die Amerikaner bezeichnen diesen Typ als DC-53.

19. November 1946

Die Dakota ist an diesem Tag auf dem Weg nach Italien, und der Pilot wählt wegen des schlechten Wetters einen ursprünglichen Flugweg rund um die Alpen. Der Plan besagt eine Flugroute von Tulln, Österreich, nach München, Deutschland (Zwischenlandung), anschliessend der Weiterflug am nächsten Tag via Strassburg, Frankreich, mit Stopps in Dijon sowie Orange mit Ende in Marseille-Istres. Der dritte Reisetag führt von Frankreich nach Pisa, Italien.

An Bord der C-53 befinden sich vier Besatzungsmitglieder und sieben zum Teil hochrangige Passagiere, wie zum Beispiel ein Brigadegeneral mit Frau, ein Oberst mit Familie sowie zwei Gattinnen von US-Generälen. Der Flug nach München verläuft trotz des schlechten Wetters normal.

Als die C-53 am nächsten Tag in München abhebt, ist ein achter Passagier an Bord. Er hat einen anderen Flug verpasst und kann nun als vermeintlicher Glückspilz mit der Dakota mitfliegen. Pilot Captain Ralph H. Tate junior hätte gemäss Flugplan den rund 950 Kilometer langen Flug um die Alpen nehmen sollen, entschliesst sich jedoch – trotz schlechten Wetters –, einen kürzeren Weg zu nehmen.

Er will nun Marseille über den Brenner fliegend und via Genua erreichen. Die Route ist rund 875 Kilometer lang. Als Pilot Tate Innsbruck überfliegt, ändert er abermals den Flugweg und dreht in Richtung Graubünden ab. Über Chur orientiert er sich neu und nimmt anschliessend auf 3350 Meter im Instrumentenflug fliegend Kurs auf das Funkfeuer Lyon.

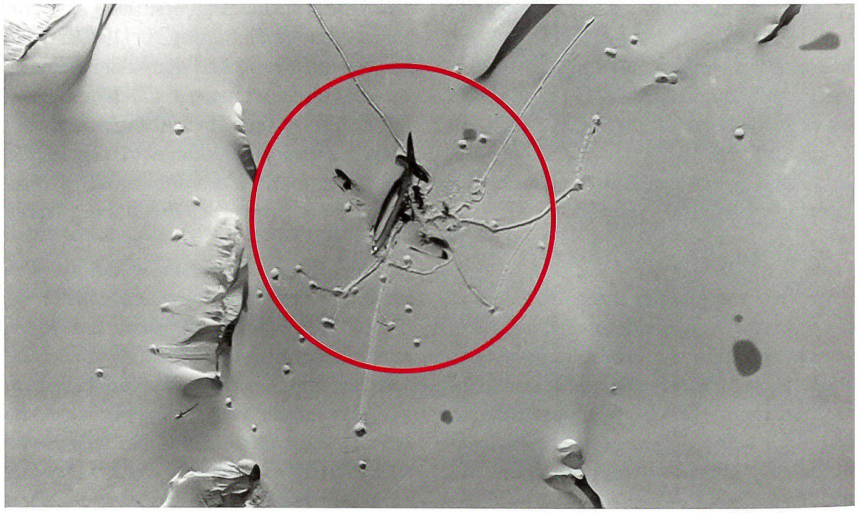
Rund 25 Minuten lang steuert Captain Tate die C-53 im dichten Nebel und auf einer Flugroute mit Gebirgszügen durch die Schweizer Alpen, die bis zu 300 Meter höher als seine effektive Flughöhe ist. Die Maschine gerät mehrfach in starke Turbulenzen, die Windgeschwindigkeiten betragen bis 120 km/h. Die verängstigten Passagiere ahnen nichts von der unmittelbaren Gefahr.

Um 14.25 Uhr passiert es. Captain Tate, unwissend von den Hindernissen auf seiner Flugroute, kollidiert mit der C-53 mit einer Geschwindigkeit von 280 Kilometern fliegend mit der steilen Ostflanke des Bergli-stocks südlich der Grindelwalder Wetterhörner. Seine zweimotorige Maschine rutscht den Hang hinauf und kommt nach rund 80 Meter Rutschpartie und einer Drehung um den rechten Flügel zum Stillstand. Sofort schaut Tate nach seinen Passagieren und versucht, die Übersicht zu gewinnen. Lediglich zwei der insgesamt zwölf Personen am Bord bleiben unverletzt.

Erster Notruf

Rund eine Stunde nach der Kollision wird der erste Notruf abgesetzt. Das «Mayday» wird in Frankreich von zwei Flugplätzen empfangen und die Suchaktion wird ausgelöst. Nach Rücksprache gibt die Dakota-Crew als vermutete Absturzstelle einen Ort rund 15 Kilometer von Grenoble in den französischen Alpen an!

Eine britische Lancaster wird losgeschickt und am kommenden Morgen soll eine Rettungskolonne aufbrechen. Auch in Italien wird das Flugzeug vermutet und



Die mit Schnee bedeckte C-53 auf dem Gletscher aus der Luft. Gut erkennbar ist der rechte Flügel, der bei der Crash-Landung leicht abknickte. Die «Einschlaglöcher» im Schnee stammen von den abgeworfenen Hilfsgütern. Wegen der Gletscherspaltengefahr konnten nach dem Abwurf die Güter nicht geborgen werden. Einer der Kohlensäcke traf zum Beispiel die Maschine selbst.

Hilfe losgeschickt, als man Rauchsignale des vermissten Flugzeuges gesehen haben will! Die Verwirrung ist komplett. US-Bomber vom Typ B-17 und B-29 starten, um die Dakota zu suchen. In der kommenden Nacht sind die Flugzeuge zwischen Wien und Marseille pausenlos im Einsatz, obwohl es sehr schwierig ist, aus 5000 Metern überhaupt etwas zu entdecken.

Auf dem Gletscher ob Meiringen wird es gegen 17 Uhr dunkel, und die Männer und Frauen stellen sich auf eine lange Nacht bei bis zu minus 15 Grad ein. Später setzt noch Schneefall ein.

20. November 1946

Am Donnerstag hat die Dakota-Crew mehrfach Funkkontakt mit Istres und erfährt, dass am Nachmittag eine Lancaster Versorgungsgüter abwerfen wird. In Erwartung der Suchmaschine legen die Gestrandeten zwei rote Morgenröcke auf das silbrige Wrack. Das Warten beginnt, doch kein Flugzeug erscheint.

Auch auf dem nahen Militärflugplatz in Meiringen hat man von der Suche erfahren und wundert sich gleichzeitig, dass die empfangenen Funksprüche der Dakota klar und deutlich sind. Dies lässt den Chef des Militärflugplatzes von Meiringen-Unterbach aufhorchen. Er beantragt bei seiner vorgesetzten Stelle, dass die in Meiringen und Interlaken in einem Kurs stehende Fliegerstaffel 10 mit ihren C-36 Suchflüge unternehmen soll. Erst am folgenden Tag erhält er eine Antwort: Laut den Amerikanern sei die C-53 ausserhalb der Landesgrenzen abgestürzt!

Währenddessen brechen auf dem Gletscher zwei Überlebende auf, um Hilfe zu holen. Auslöser des Versuchs ist, dass der Pilot glaubte, kurz vor der Bruchlandung ein Licht gesehen zu haben. Die beiden losgeschickten Männer kehren noch am gleichen Tag wieder zurück.

Gelungene Funkmessung

Eine neuerliche trianguläre Funkmessung soll einen genaueren Standort der vermissten C-53 ergeben. Wie vorgängig abgemacht und im Wissen darum, dass sich die Batterie zu Ende neigt, drückt der Funker um 18 Uhr während zweier Minuten auf sein Funkgerät. Die neue von drei Stationen vorgenommene Peilung ergibt als Absturzstelle ein Standort im Dreieck Airolo–Sion–Jungfrau und somit innerhalb der Schweiz. Nach dieser Peilung sind die Batterien des Funkgerätes fast «am Boden». Der letzte Funkspruch folgt um 18.30 Uhr und besagt, dass sie nur noch 24 Stunden durchhalten können.

Eine C-35 der Schweizer Luftwaffe wird mit Hilfsgütern beladen.

Mit dem neuen Standort schaltet sich jetzt auch das Schweizer Militär ein. Ab 19.30 Uhr beginnt die Zentralfunkstelle Dübendorf mit der Überwachung der Frequenz «4575». In der gleichen Nacht landen auch US-Flugzeuge auf dem Militärflugplatz Dübendorf.

21. November 1946

Die Nacht auf dem Gletscher ist wieder sehr kalt und Schneefall setzt ein. Das Flugzeug ist nun ganz mit Schnee bedeckt und nicht mehr sichtbar.

Als der Chef des Militärflugplatzes Meiringen am frühen Freitagmorgen von der neuen Peilung erfährt, stellt er erneut Antrag, die vorhandenen C-36 mit der Suche zu beauftragen. Erneut wird ihm mitgeteilt, dass kein Bedarf besteht.

Auch die US Army will nicht tatenlos sein und stellt bei der Schweizer Regierung den Antrag, rund 150 Gebirgsjäger der 88. Division, welche mit Jeeps und Weasels, einer Art Schneemobilen, ausgerüstet sind, von Tarvisio bei Udine, Italien, in die Schweiz zu verschieben.

Auch die beiden Männer, deren Frauen auf dem Gletscher sind, beteiligten sich an der Suche nach der C-53. General Ralph Snavely pilotiert eine B-29 Superfortress über den französischen Alpen und kehrt am vierten Tag der Suche nach München um. Ebenfalls an Bord ist General Ralph Tate, Vater des Piloten und Ehemann einer der Frauen.

22. November 1946

Als um 14.30 Uhr die Männer am Boden ein Flugzeug hören, schiessen sie unverzüglich eine rote Signalrakete ab. Durch ein plötzlich aufgehendes Wolkenloch wird die Rakete von der B-29 entdeckt und mit einer grünen Rakete quittiert. Die B-29 beginnt sofort über dem Wrack zu kreisen. Eine Funkpeilung der B-29 ergibt ein Standort innerhalb Interlaken–Raron–Gotthard–Meiringen. Eine B-29 und eine Lancaster erscheinen und werfen Versorgungsgüter, die jedoch ihr Ziel verfehlen.

Auch die Schweizer Luftwaffe beteiligt sich nun an der Suchaktion. Wegen schlechten Wetters in Meiringen startet eine C-36 im Wallis und der Pilot meldet später, dass er etwas Flugzeugähnliches gesichtet habe. Es könne sich jedoch auch um Fels handeln. Hauptmann Victor Hug startet daraufhin mit einer wendigen C-35 von Meiringen. Er sichtet die Dakota und gibt die Koordinaten durch.

Auch die US-Gebirgsjäger sind zwischenzeitlich in der Schweiz eingetroffen

Die abgestürzte C-53 auf dem Gauli-Gletscher.

Die A-97 wird für den Abtransport eines Passagiers vorbereitet.

Die erfolgreiche Rettungsaktion war die Geburtsstunde der heutigen REGA.

und sorgen für Aufruhr. Bei einem Halt des Hilfszuges in Brig springen die US-Soldaten aus dem Zug und sichern ihn mit Maschinenpistolen im Anschlag kriegsmässig. Der Bahnhofvorstand kann mit Hilfe eines englisch sprechenden Schweizer Armee-Majors die Situation beruhigen.

Noch gleichentags läuft die von EMD-Vorsteher Karl Kobelt befohlene Rettungsaktion an. Verschiedene Teams werden auf den Militärflugplatz Meiringen aufgeboten. So unter anderem eine Rettungskolonne der SAC-Sektion Oberhasli sowie eine Gruppe Funker des Festungswachtkorps.

Hauptmann Victor Hug rechnet mit einer zwei- bis dreitägigen Aktion inklusive zweier Übernachtungen in Iglus! Er beabsichtigt, weiteres Rettungs- und Versorgungsmaterial bei der Dakota abzuwerfen sowie eine Landemöglichkeit für den Abtransport der Verletzten zu finden.

Kurz vor Mitternacht brechen die ersten Männer auf.

Die Meldung, dass die Dakota gefunden wurde, löst einen für die damalige Zeit riesigen Medienrummel aus. Bis 150 Medienvertreter aus der ganzen Welt finden den Weg ins verschlafene Haslital.

23. November 1946

Der Kommandoposten für die Rettung wird im Hotel Rosenlaui eingerichtet. Wegen Unkenntnis, mangelnden Erfahrungen und dem grossen Durcheinander kommt es in der Organisation der Rettungskolonne zu einem Kompetenzgerangel.

Während die einen wollen, dass sofort losmarschiert wird, weisen andere darauf hin, dass es in der Nacht zu gefährlich ist. Auch in Bezug auf das mitzunehmende Material sind sich die Verantwortlichen nicht einig. Es wird unter anderem befohlen, keine Skier mitzunehmen. Zum verteilten Rettungsmaterial von über 30 Kilogramm sollen auch noch 18 Rettungsschlitten mitgezogen werden! Um 4.15 Uhr marschiert die 50 Mann starke Kolonne los. Eine Stunde später folgen zwei Männer auf Skiern – sie hatten auf die Skier insistiert – und um 7 Uhr weitere 33 Festungswächter. Es schneit immer noch.

Die ebenfalls eingetroffen US-Gebirgsjäger haben in der Zwischenzeit eingesehen, dass ihre Idee, mit Jeeps und Schneepanzer auf den 3300 Meter hohen Gauli-Gletscher zu fahren, nicht möglich ist. Weitere Ideen, die zum Glück nicht durchgeführt wurden, sind,

- die Landung eines Lastenseglers oder
- der Absprung von 75 Fallschirmjägern auf dem Gletscher.

Um 8.10 Uhr kann der in Meiringen mit einem Fieseler Storch gestartete Major Pista Hitz einen Überlebenscontainer bei der Dakota abwerfen. Zehn Minuten später folgt ein von Hauptmann Victor Hug abgeworfenes Funkgerät.

Während sich die Rettungskolonne durch den bis 80 Zentimeter tiefen Neuschnee «pflügt», bemerken die Piloten, dass die Koordinaten der Dakota falsch sein müssen. Die Meldung des neuen Standortes trifft die erschöpften Retter hart.

Ihr Aufstieg wird um sieben Stunden verlängert! Ein Biwak ist nicht mehr ausgeschlossen, die Retter hatten nur Proviant für einen Tag, und am Morgen sind sie ohne Frühstück gestartet!

Um 9 Uhr beginnen alliierte Flugzeuge mit dem Abwurf von Versorgungsgütern. So trifft ein 60-Kilogramm-Kohlesack Flügel der Dakota. Noch am Morgen wird von der Schweizer Luftwaffe ein faktisches Flugverbot ausgesprochen.

Neue Lage

Als die beiden einzigen mit Skiern ausgerüsteten Retter zur Spitze der Kolonne aufgerückt sind, werden sie über die neue Lage informiert. Sofort brechen sie in die neue Richtung auf und spuren den Männern den Weg. Um 14.21 Uhr treffen sie bei den überglücklichen Amerikanern ein.

Zirka eine Stunde später folgt eine zweite Gruppe mit Ärzten, die sich sofort um die Gestrandeten kümmert. Gegen 18 Uhr trifft auch die dritte Gruppe mit den Festungswächtern bei der Dakota ein. Auch sie sind von den Strapazen gezeichnet. Einzelne Männer waren bis zu 13,5 Stunden nonstop unterwegs, haben 2500 Höhenmeter hinter sich und dabei «lediglich» eine Distanz von neun Kilometer zurückgelegt.

Fieseler Storch Fi 156 – Jetzt im Museum

Bei dem bei der Rettung verwendeten Flugzeug handelt es sich um die Fieseler Fi 156 C-5 trop Storch – kurz auch Fieseler Storch genannt. Das Flugzeug hatte seinen Erstflug im Jahr 1935 und wurde von der deutschen Luftwaffe während des Zweiten Weltkrieges intensiv als Mehrzweckflugzeug verwendet.

Seinen einzigartigen Ruf verdankt die Maschine den überragenden Kurz- und Landefähigkeiten. Aus diesem Grund wurde die Fi 156 von der Luftwaffe oft als Kurier-, Ambulanz-, Verbindungs- und Artilleriebeobachtungsflugzeug eingesetzt. Viele an der Ostfront abgeschossene und abgesprungene deutsche Piloten verdanken dem Fieseler Storch ihre Rettung vor der russischen Kriegsgefangenschaft, da sie oft in halsbrecherischen Aktionen von eigenen Piloten mit dem Staffel-Storch hinter den feindlichen Linien gerettet wurden. Weitere Berühmtheit erlangt der Fieseler Storch, als das Flugzeug im Jahr 1943 einen wichtigen Teil in der Befreiungsaktion des ehemaligen Diktators Mussolini vom Gran Sasso, Italien, spielt.

Die Schweizer Luftwaffe setzte insgesamt ihre Störche bis 1963 ein. Die A-100 ist im Fliegermuseum in Dübendorf ausgestellt.

Obwohl eine heftige Diskussion über das «Wie weiter?» entsteht, wird entschieden, noch eine Nacht auf dem Gletscher zu bleiben. Da es zu viele Personen auf dem Gletscher hat, um alle in der Dakota übernachten zu lassen, richteten sich einige in einem Biwak unter dem Flügel ein.

Zwei verletzte Retter können im Gepäckraum der C-53 nächtigen. Rund 80 Mann schlafen wegen der Abrutschgefahr des Wracks im Umfeld der Maschine. Abgeworfene Decken erleichtern ihnen die Nacht, obwohl es erneut mit minus 15 Grad empfindlich kalt wird.

24. November 1946

Nach mehreren Erkundungsflügen bereitet sich Victor Hug auf die geplante Landung auf dem Gletscherplateau vor. Das Vorhaben ist gefährlich, denn Gletscherspalten können dem Vorhaben ein jähes Ende setzen. Hug bleibt zuversichtlich, denn er baut auf sein fliegerisches Können und auf die Erfahrungen von über 200 Gletscherlandungen.

Um 10.25 Uhr landet der erste Fieseler Storch in unmittelbarer Nähe neben der Rettungskolonne rund 500 Meter unterhalb der Dakota und auf einer Höhe von rund 2800 Metern. An Bord der A-97 befindet sich der Kommandierende US-General Snavely, Kommandant der US Air Force Süd aus Wien, dessen Frau auch an Bord der Dakota ist. Die zweite Fi 156 folgt Minuten später. Es folgt eine kurze Überprüfung der geplanten Landebahn, die Störche werden gedreht, und um 11.25 Uhr hebt Major Hitz mit den ersten beiden Passagieren ab.

Der Start gelingt und zwölf Minuten später landet er auf dem Militärflugplatz in Meiringen-Unterbach. Der zweite Storch folgt um 11.56 Uhr. Insgesamt neun Flüge finden an diesem Sonntag statt und in acht von ihnen werden Passagiere transportiert.

Auch die verschiedenen Retter brechen anschliessend zur Rückkehr auf. Alle kommen heil und sicher wieder an.

Keine 16 Stunden nach der Bergung der letzten Verletzten setzt wieder Schneefall ein und deckt das Wrack auf dem Gauli-Gletscher zu.

Dank der USA

Als Dank für ihre Rettung werden die beiden Piloten der Schweizer Luftwaffe Anfang Dezember 1947 vom US-General Mark W. Clark nach Wien eingeladen.

Bei verschiedenen Gelegenheiten müssen Hug und Hitz die Rettung der auf dem Gletscher abgestürzten Dakota schildern, wobei sie immer wieder darauf hinweisen, dass die Rettung eine Teamarbeit aller war. General Clark ist voll des Lobes für die Schweiz und unterstreicht mehrfach die grosszügige und unkomplizierte Zusammenarbeit mit der Schweiz.

Archivbilder

Die vor Erleichterung strahlende Alice McMahon nach der Rettung.

Im Nachgang

Das im Schnee liegende Wrack der Dakota wird in einem Schreiben vom 11. März 1947 von den USA der Schweiz geschenkt. Die Entsorgung der C-53 auf dem Gauli-Gletscher findet zwischen dem 29. Mai und dem 3. Juni 1947 statt. Insgesamt 23 Flüge mit den Fieseler Störchen sind dazu nötig.

Nicht alle Teile können geborgen werden und schon bald sind sie im Schnee versunken. Sollten die Überreste dereinst aus dem ewigen Eis auftauchen, wird man sich an die Rettung im November 1946 erinnern. Die Kosten der Rettungsaktion werden mit 23 377 Franken beziffert.

Pilot Captain Ralph H. Tate wird vor einem Militärgericht wegen Nichteinhaltens des vorgeschriebenen Flugweges für schuldig gesprochen.

Er hat mehrfach die Höhenkarte falsch gelesen, und wäre er auf der nötigen Flughöhe von 5000 Metern – und nicht fälschlicherweise auf 3300 Metern – geflogen, wäre die C-53 nicht abgestürzt.

Geburtsstunde

Die erfolgreiche Rettung bringt der Schweiz im Ausland viel Sympathie entgegen. Die Eidgenossenschaft kann dies brauchen, denn nach Ende des Zweiten Weltkriegs sind die diplomatischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der USA und der Schweiz nicht die besten.

Die Landung der Fiesler Störche im Hochgebirge beweisen, dass alpine Flugrettung mit geeigneten Flugmaterial und ausgebildeten Piloten möglich ist. Da zu dieser Zeit noch keine Helikopter für solche Einsätze zur Verfügung stehen, wird in der Anfangszeit auf Flächenflugzeuge wie zum Beispiel die Piper Super Cup zurückgegriffen.

Die Schweizerische Rettungsflugwacht (SRFW) wird am 27. April 1952 gegründet und baut in der Folge auf den Erfahrungen der Pioniere auf. Die erste Helikopterrettung findet am 22. Dezember 1952 in Davos statt, als Pilot Sepp Bauer mit einer Hiller 360 den ersten SRFW-Einsatz durchführt.

Attraktiver Film

Die bekannte Schweizer Filmproduktionsfirma C-Films aus Zürich hat in Zusammenarbeit mit Spiegel TV die Vorkommnisse des Absturzes der C-53 im Berner Oberland mit einem Reenactment-Film aufgezeichnet.

Mit dieser Annäherung an die Rettungen im Jahr 1946 werden die dramatischen Erlebnisse nachgestellt, wo echte Aufnahmen nicht vorhanden sind.

Verschiedene Protagonisten – lebende und verstorbene Personen – kommen im Film zum Zuge. Teilweise an Originalschauplätzen nachgedrehte Szenen lassen die Rettung nach über 65 Jahren wieder lebendig werden.

Premiere des Films war am 19. Oktober 2011 in Meiringen. Der Film wird später als DVD erhältlich sein.