

Der Flugzeugabsturz einer amerikanischen Dakota auf dem Gauligletscher im November 1946 : vor 60 Jahren war das Haslital Schauplatz der grössten alpinen Rettungsaktion

Autor(en): **Cornioley, Roger**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde**

Band (Jahr): **68 (2006)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-247271>

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.

Der Flugzeugabsturz einer amerikanischen Dakota auf dem Gauligletscher im November 1946 Vor 60 Jahren war das Haslital Schauplatz der grössten alpinen Rettungsaktion

Roger Cornioley¹

1. Einleitung

Der vorliegende Beitrag berichtet von der Bruchlandung einer amerikanischen Dakota C-53 auf dem Gauligletscher im November 1946, also vor 60 Jahren. Zur Rettung der Passagiere und der Besatzung, davon acht Prominente der amerikanischen Besatzungstruppen in Österreich, wurde die bis dahin grösste Rettungsaktion in den Alpen ausgelöst. Diese Aktion bildete auch die Geburtsstunde der fliegerischen Gebirgsrettung und war eine Sensation in der internationalen Presse.

Die diplomatischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten waren in der unmittelbaren Nachkriegszeit auf einen historischen Tiefpunkt gesunken; die geglückte Rettung der Amerikaner aus Eis und Schnee des Gauligletschers war ein Wendepunkt. Die englischen und amerikanischen Medien hoben mit Erstaunen die uneigennützte Aufopferung der Schweizer zur Bergung von zwölf Amerikanern hervor. Dies führte zu einem Mass an weltweiter Achtung und Sympathie für unser Land, welches für die Schweiz bis heute einmalig geblieben ist.

Auf Schweizer Seite standen die Dimension des Unternehmens, das nichtkalkulierbare Risiko des Unbekannten, die Last der Verantwortung für die Bergführer, Ärzte und Piloten und nicht zuletzt die selbstlose Einsatzbereitschaft der Retter im Vordergrund. Ausserdem blieb das fast amüsant anmutende Bild einer verzweifelten Grossmacht USA haften, dass mit einer US-Rettungsinvasion im Hochgebirge alles machbar sei. Wie es dazu kam, schildert dieser Beitrag.

2. Der Flug

Das abgestürzte Flugzeug war eine Douglas DC-3 Dakota, eine Militärversion der zivilen DC-3, für die Amerikaner eine Dakota C-53. Sie trug die Immatrikulationsnummer Z68846. Die Fluggesellschaft European Air

Transport Service betrieb die Maschine mit der Aufgabe, den Zubringerdienst von amerikanischem Militärpersonal zu den verschiedenen europäischen Hauptquartieren sicherzustellen.

Die Maschine startete am Montag, 18. November 1946, in Tulln bei Wien (Niederösterreich), dem Hauptquartier der amerikanischen Besatzungstruppen Süd-Ost. An Bord befanden sich sieben Passagiere und vier Besatzungsmitglieder. Wegen schlechten Wetters wählte man eine Route um die Alpen herum: Die eingereichte und vorgeschriebene Route sah eine Zwischenlandung in München, am folgenden Tag einen Flug via Strassburg nach Dijon, südwärts entlang dem Rhonetal via Lyon und die Landung in Marseille-Istres vor. In Istres befand sich eine britische Luftwaffenbasis, die noch eine bedeutende Rolle spielen sollte. Am Mittwoch, 20. November 1946, sollte der Flug in Pisa (Italien) enden.

Der aus Iron Mountain, Michigan USA, stammende George Harvey verpasste am Dienstag, 19. November, in München seinen Flug nach Pisa. Er erfuhr vom bevorstehenden Flug nach Marseille. Im letzten Moment konnte er als achter Passagier in der Dakota C-53 zusteigen. Eigentlich hätte die Dakota längst weg sein sollen, doch Harvey hatte Glück: Nach dem Start bei strömendem Regen und schlechter Sicht entschloss sich der Pilot zur Rückkehr nach München, um Enteisierungsvorrichtungen zu installieren.² Endlich, um 13.05 Uhr, startete die Dakota erneut Richtung Marseille.

An Bord befanden sich die vier Mitglieder der Besatzung, Captain Ralph H. Tate junior, Pilot, Irving Matthews, Kopilot, Sergeant Lewis Hill, Bordfunker, Sergeant Wayne G. Folsom, Bordmechaniker, und acht Passagiere:

Brigadegeneral Loyal M. Haynes mit seiner Frau Lona. Haynes war beruflich nach Pisa beordert worden.

Colonel William C. McMahon mit seiner Frau Alice und der 11-jährigen Tochter Alice-Mary. McMahon hatte seine vierjährige Amtszeit als Oberstabschef der amerikanischen Besatzungstruppen in Österreich beendet und wollte nach Pisa fliegen, von wo er mit einem amerikanischen Transport in die Vereinigten Staaten zurückkehren sollte.

Alberta Snively, die Gattin des kommandierenden Generals der amerikanischen Luftstreitkräfte in Wien, und Marguerite Gaylord Tate, Gattin eines amerikanischen Generals und Mutter des Dienst tuenden Piloten. Die beiden Damen wollten nach Rom, um etwas Wärme für den bevorstehenden Winter zu tanken.

George Harvey, Petrolexperte, ausgebildeter Fallschirmjäger und Angehöriger des amerikanischen Nachrichtendienstes, verpasste seinen regulären Flug und durfte den letzten noch freien Platz des Militärflugzeugs ab München besetzen. Es war üblich, dass bei offiziellen Flügen die freien Plätze an Interessierte vergeben wurden.³

Warum wich Captain Tate vom Flugplan ab?

Die Unfallursache blieb lange Zeit im Dunkeln. Zunächst stellte sich die Frage, warum der Kommandant den Weg über die Alpen wählte. Offensichtlich wollte er die Flugzeit nach Marseille verkürzen. Der Flugplan sah folgende Route über eine Distanz von 950 Kilometern vor: München–Strassburg–Lyon–Orange–Marseille. Die Ankunft in Marseille war um 16.30–17.00 Uhr vorgesehen. Als Alternative wäre ein 875 Kilometer langer Flug von München über Innsbruck–Brenner–Genua nach Marseille möglich gewesen. Der effektive Flug führte über eine Distanz von 358 Kilometern von München über Innsbruck–Chur zur Unfallstelle Rosenegg.

Nach dem Start in München, bei schlechtem Wetter und Windgeschwindigkeiten aus Nordwesten von bis zu 120 Stundenkilometern, entschloss sich Captain Tate, via Innsbruck, Brenner und Genua nach Marseille zu fliegen.⁴ Über Innsbruck änderte er erneut seinen Kurs, zog in Richtung Chur, wo er sich aber nach einem Sichtkontakt über seinen Standort im Unklaren war, und vollführte einen Orientierungskreis im Raum Chur–Arosa, wo das Flugzeug von der Bevölkerung gehört wurde.⁵ Wieder über Chur, das er nun identifiziert hatte, stieg er auf 3350 Meter über Meer, nahm Kurs auf das Funkfeuer Lyon und steuerte seine Maschine im Instrumentenflug (Blindflug) 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 C-53 passierte Gebirgszüge, deren Spitzen bis 300 Meter höher sind als die gewählte Flughöhe! Das Reusstal wurde bei Wassen gekreuzt.⁶ Das Flugzeug geriet in Fallwindzonen, wurde arg geschüttelt, Turbulenzen hoben es 300 Meter bolzengerade hoch, um es im nächsten Augenblick ebenso plötzlich nach unten zu drücken.⁷ Die angeschnallten Passagiere waren verängstigt und begannen sich zu beschweren, vermutlich immer dann, wenn sie unsichtbare Berggrate nur knapp überflogen.

Die Bruchlandung auf dem Gauligletscher

Um 14.25 Uhr kollidierte die Maschine auf einer Höhe von 3350 Metern über Meer und mit einer Reisegeschwindigkeit von 280 Kilometern pro Stunde am steilen Südosthang des Berglistocks mit dem Gletscher und rutschte über Schnee und Eis bergauf. Ein Schneestau vor der rechten Flügelspitze drehte den Koloss nach rechts, und nur dank dieser Wende schlitterte das Flugzeug an zwei riesigen Gletscherspalten vorbei. Die Bremsspur war nur 80 Meter lang.

Alles, was nicht niet- und nagelfest war, flog durch die Kabine. Einzelne Sitze wurden aus der Befestigung gerissen. Sergeant Folsom wurde mit



Abb. 1 Kartenausschnitt Meiringen–Gauligletscher 1:100 000. Eingezeichnet ist die Endphase des Fluges der Dakota bis zur Aufschlagstelle auf 3350 Metern über Meer unterhalb des Bärglijochs und der Rosenegg.

seinem Sitz durch die ganze Kabine nach vorne geschleudert. Er erlitt einen komplizierten Beinbruch über dem rechten Knie. George Harvey und Alberta Snavely blieben als einzige unverletzt. Captain Tate schlug beim Aufprall mit seinem Kopf auf die Armaturen und trug eine blutende Kopfwunde davon. Im Weiteren gab es ein gebrochenes Nasenbein und Handverletzungen zu beklagen. Der ausgebildete Fallschirmjäger George Harvey deutete die nun plötzlich eingetretene, unheimliche Stille als Geschwindigkeitsverlust und Notfall, klinkte der Frau auf dem Nebensitz geistesgegenwärtig den Fallschirm ein und bugsierte sie aus dem Notausstieg – nur fiel die zum zweiten Mal geschockte Frau nicht ins Leere, sondern in den 150 Zentimeter hohen Tiefschnee. Erst jetzt realisierten die Besatzung im Cockpit und die Passagiere in der Kabine, dass das Flugzeug eine Bodenavarie erlitten hatte.⁸

3. Internationale Suchaktion

Hilferuf aus dem Äther

Es verging eine gute Stunde, bis sich die arg durcheinander gewirbelten Leute zurechtfinden und ihre Verletzungen notdürftig versorgt waren. Um 15.30 Uhr setzte das Flugzeug mit dem intakt gebliebenen Funkgerät den ersten Notruf ab, welcher von den Flugplätzen Paris-Orly und Marseille-Istres empfangen wurde: «Mayday, Mayday, Mayday, US Z68846 crashed, Position unbekannt, Höhe 10 800 Fuss (3300 Meter über Meer), 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!»⁹

Istres fragte nochmals nach der Position, doch da war guter Rat teuer; nach den Instrumenten, der Flugdauer und der Windgeschwindigkeit glaubte die Besatzung, dass sie sich in den französischen Alpen befände, ungefähr 15 Meilen von Grenoble entfernt.¹⁰ Istres versprach, dass innerhalb einer Stunde eine britische Lancaster starten und für den nächsten Morgen eine Rettungskolonne organisiert werde.

Radiogoniometrische Messungen (Peilungen) von Orly und Istres ergaben als Standort der vermissten Dakota das Gebiet von Hochsavoyen und dem Montblanc (Courmayeur, Miage-Gletscher). Auch das Gebiet südlich vom Monte-Rosa-Massiv wurde genannt. Leider herrschte an Falschmeldungen kein Mangel: Vom italienischen Dorf Bardonecchia an der französisch-italienischen Grenze machten sich bereits Rettungspatrouillen auf den Weg. Man wollte sogar Rauchsignale und das gesuchte Flugzeug gesehen haben. In der Nacht vom 19. auf den 20. November setzten die US-Behörden über den Alpen einen ganzen Pulk von Flugzeugen auf die

Suche an. Fliegende Festungen (B-17) und Superfestungen (B-29) standen von Wien bis Marseille rund um die Uhr im Einsatz. Die Erfolgsaussichten waren aber äusserst gering; aus einer Höhe von 5000 Metern war es für die Besatzungen sehr schwierig, etwas zu entdecken.

Gegen fünf Uhr begann es einzudunkeln. Wolldecken waren Mangelware. Die Insassen wickelten sich zur Not in die Fallschirme ein. Im Flugzeugrumpf waren sie vor den eisigen Winden auf dieser Höhe geschützt (die gesprungenen Fensterscheiben wurden mit Segeltuch verschlossen), doch gegen die Kälte waren sie schlecht gerüstet. Das Thermometer zeigte minus 15 Grad Kälte, und lange 14 Stunden dauerte diese erste Nacht.

*Mittwoch, 20. November 1946, Gauligletscher,
3350 Meter über Meer*

In der Nacht hatte es aufgehört zu schneien, es war klar, und die Sonne schien. Die Besatzung inspizierte die unmittelbare Umgebung der Dakota und stellte die Schleifspuren der glücklichen Landung zwischen den zwei Gletscherspalten fest. Das Flugzeug war ziemlich intakt, beide Flügel unbeschädigt. Die Tanks waren teilweise in den Schnee ausgelaufen, im Rumpfinnern machten sich Benzindämpfe unangenehm bemerkbar. Tate verbot deshalb die Verwendung von Zündhölzern. Die mitgeführten elf Liter Wasser wurden rationiert.

Um 8.00 Uhr gelang der Funkkontakt: Man informierte Istres, dass acht Insassen Tragbahrenkandidaten seien. Istres bat, die Flügel vom Schnee zu säubern, ein Signalfeuer anzuzünden, und sicherte sofortige Hilfe per Luft und zu Lande zu. Um 12.00 und 18.00 Uhr bestanden nochmals Kontakte. Nun organisierte man sich, so gut es eben ging.¹¹ In einiger Entfernung wurden auf einem Schneehaufen zwei Aluminiumpfannen mit Öl und Flugbenzin gefüllt, das sich noch im rechten Flügel befand, zwei rote Morgenröcke der Damen wurden geopfert und auf die silbernen Flügel gelegt, und es wurde Schnee geschmolzen. Mittags nahm man den Funkkontakt wieder auf: Eine Lancaster werde in zehn Minuten über ihnen kreisen; das Signalfeuer loderte und alle suchten mit gespannter Erwartung den Himmel ab. Nach einer gewissen Zeit begannen sie sich zu wundern, dass weit und breit keine Lancaster über ihnen kreiste; sie spürten zum ersten Mal, dass etwas schief lief und sie falschen Hoffnungen erlegen waren.

*Die Dienststelle Meiringen-Unterbach der Direktion
der Militärflugplätze (DMP) will suchen*

Als Radio und Presse am 20. November 1946 die Überfälligkeit der amerikanischen Dakota C-53 meldeten, fand diese erste Vermisstmeldung auch

das Interesse von Victor Hug (1907–2001), Chef des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach.¹² Auf dem Flugplatz Meiringen wurden die Dakota-Funksprüche registriert. Die Signale des relativ schwachen Bordfunktenders 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 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.

Captain Tate vermeinte kurz vor der Bruchlandung auf dem Gauligletscher ein Licht gesehen zu haben.¹³ Erfahrene Alpinisten kennen dieses seltsame, aber erklärbare Naturphänomen. Je nach Sichtwinkel spiegelt sich in einer kleinen Gletscherpfütze ein Lichteinfall und erzeugt ein Irrlicht. Tate diskutierte mit Harvey und Matthews seine Beobachtung und Vermutung über eine möglicherweise in der Nähe liegende menschliche Siedlung. Die weiblichen Passagiere machten sich nun ans Werk, aus Fallschirmtauwerk ein starkes Seil zu flechten. Um 14.00 Uhr verliessen Harvey und Matthews den Absturzort Richtung Wetterlimmi–Wetterkessel mit der Angabe, sie nicht zurückzuerwarten, wenn sie bis 17.00 Uhr nicht wieder da sein sollten.

Ihr Abstieg war beschwerlich, erfolgte jedoch ohne Zwischenfall bis zu den Schründen des oberen Rosenlaugletschers. Sie entschieden, diese links zu umgehen, sahen aber bald, dass sie da nicht hinunterkommen würden. Als Matthews dann noch in eine Gletscherspalte einbrach, einigten sie sich darauf, die Aktion abubrechen. In ihrer Abstiegsspur kehrten die beiden bei Einbruch der Dunkelheit völlig erschöpft und mit gefühllosen Füßen zum Flugzeug zurück.

Um 17.00 Uhr funkte die Dakota: «Kein Flugzeug, keine Rettungsmannschaft, nichts.» Captain Tate fasste nun einen entscheidenden Entschluss; der Bordfunker sollte Kontakt mit Istres aufnehmen und eine trianguläre Standortbestimmung verlangen. Punkt 18.00 Uhr drückte Sergeant Hill während zwei Minuten den Knopf, damit die drei Stationen anpeilen konnten. Diese Peilung ergab den neuen Standort im Dreieck Airolo–Sion–Jungfrau.

Der letzte Funkspruch

Die Batterien der Funkanlage waren mit diesem technischen Manöver erschöpft, die übliche Leistungsdauer betrug lediglich 24 Stunden. In Paris-

Orly wurde der letzte Funkspruch am Donnerstag, 21. November 1946, um 18.30 Uhr aufgefangen: «Wir halten noch maximal 24 Stunden durch. Verletzte an Bord.»¹⁴ Ab 19.30 Uhr nahm die Zentralfunkstelle Dübendorf im Auftrag des Eidgenössischen Luftamtes die durchgehende Überwachung der Frequenz 4575 auf. Auf dieser Frequenz sendete die Dakota C-53.

Das Kommando der Flieger- und Flabtruppen nahm für Freitag eine Suchaktion mit Flugzeugen in Aussicht. Für einige amerikanische Flugzeuge, welche sich aufgrund der Neupeilung im Gebiet der Schweizer Alpen an der Suchaktion beteiligen wollten, wurde in der Nacht die Erlaubnis zum Landen in Dübendorf erteilt.¹⁵

In der Nacht auf Freitag verschlechterte sich das Wetter massiv; ein Schneesturm fegte über den Gauligletscher. Das ganze Flugzeug war wieder schneebedeckt und aus der Luft nicht mehr sichtbar.

Auch der Chef des Militärflugplatzes Meiringen erfuhr am frühen Freitagmorgen, 22. November, per Telefon vom Flugsicherungsdienst Dübendorf die letzte Peilung. Erneut stellte er den Antrag, die Suche mit der vorhandenen Fliegerstaffel 10 mit C-36-Flugzeugen aufzunehmen. Er wurde vom Vizedirektor der Militärflugplätze orientiert, dass das Eidgenössische Luftamt und die Abteilung Flugwesen und Fliegerabwehr über die Angelegenheit im Bild seien und alles Notwendige zur Rettung der Verunfallten in die Wege geleitet sei. Die Dienststelle Meiringen habe nichts zu unternehmen.¹⁶

Die amerikanischen Behörden wollten die Suche jetzt auch auf der Alpensüdseite unterstützen. Sie stellten das Gesuch, einen Sonderzug aus Tarvisio (Udine) mit 150 Gebirgsjägern der amerikanischen 88. Division, ausgerüstet mit Ambulanzwagen, Jeeps und Weasels¹⁷, durch den Simplontunnel in die Schweiz einreisen zu lassen.¹⁸ Ab zehn Uhr herrschte in 5000 Meter Höhe reger Flugverkehr; die Wolkendecke über dem Haslital war aber zu beinahe 85 Prozent geschlossen, und es schneite weiter.

Nach der dritten Nacht bei Minustemperaturen von 15 Grad war die Stimmung im Flugzeug auf den Nullpunkt gesunken. Die wenigen Wasserrationen, die fehlende Nahrung und die vorherrschende Kälte liessen die Kräfte schwinden.

Der Zufall spielt mit

General Ralph Snavely, dessen Gattin sich an Bord der vermissten Dakota C-53 befand, pilotierte eine B-29/1679 Superfestung auf einem Suchflug in den französischen Alpen und musste erfolglos nach München heimkehren. General Ralph Tate begleitete ihn; seine Frau und sein Sohn (als Pilot) steckten ebenfalls in der auf dem Gletscher liegenden Unglücksmaschine. Gegen 14.30 Uhr hörten die Insassen der Dakota plötzlich ein Flugzeug. George



Amerikanisches Militärflugzeug in den Berner Alpen
abgestürzt.

Das seit Dienstag vermisste amerikanische Militärflugzeug vom Typ C-53 wurde am Samstagnachmittag von einem in Wiesbaden (Deutschland) gestarteten amerikanischen Dakota-Flugzeug aufgefunden. Der Apparat liegt im sogenannten "Wetterkessel", etwa 9 km östlich von Grindelwald, am Osthang des Wetterhornes, auf einer 3000 Meter über Meer liegenden Hochebene. Die Bergung der Besatzung ist von Meiringen aus eingeleitet worden. Man hofft am Samstagmorgen bis zum abgestürzten Flugzeug gelangen und die Ueberlebenden bergen zu können.

Unsere Flugaufnahme zeigt im Vordergrund Mitte den steil abfallenden Rosenlaugletscher, links flankiert vom Dossenhorn (2750 m ü.M) und rechts vom Wetterhorn. Die der Unfallstelle am nächsten liegende Klubhütte ist diejenige von Dossen (X). Der Aufstieg dorthin erfolgt von der Rosenlauri aus. Von der Hütte bis zum Wetterkessel - Absturzstelle - (XX) werden zwei Stunden Marsch benötigt. Der Wetterkessel wird begrenzt vom Rosenhorn und vom Mittelhorn.

PHOTOPRESS-Flugaufnahme PHOTOPRESS-Bilderdienst

Bern - Zürich - Genf

22.XI.46

Bild Nr. 4670

Abb. 2 Diese von der Presse am 22. November 1946 verbreitete Flugaufnahme meldete einen falschen Absturzort des amerikanischen Militärflugzeugs. Die mit einem Kreuz markierte Dossenhütte (X) sowie der Wetterkessel (XX) sind falsch eingezeichnet. Die Absturzstelle ist auf diesem Bild nicht sichtbar.

Harvey stand im Freien Wache und hörte den Motorenlärm ebenfalls, darauf schoss er eine rote Signalarakete ab. Die B-29 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, das er für Sekunden reaktivieren konnte. Im Aufruf der B-29 erkannte er die Stimme seines Vaters und rief «Hello Dad»; General Tate antwortete mit «Hello Ralph, how...», dann stieg die Batterie endgültig aus.

Die B-29 begann sofort nach der Sichtung des Wracks zu kreisen, um oberhalb der wieder geschlossenen Wolkendecke zu bleiben, und verlangte von Orly, Frankfurt und München Peilungen des inzwischen auf 7000 Meter Höhe gestiegenen Flugzeugs. Daraus ergab sich ein Standort mit der Begrenzung Interlaken–Raron–Gotthard–Meiringen. Jetzt wurden andere Flugzeuge per Funk herbeigerufen; wenig später erschienen am Himmel eine weitere B-29 und eine Lancaster, welche Pakete abwarfen, die jedoch in allzu grosser und gefährlicher Entfernung im tiefen Schnee versanken.

Eine Suchaktion in diesem Gebiet war von Meiringen-Unterbach aus zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, da die Wolkendecke im oberen Aaretal von 1500 bis 2000 Metern über Meer geschlossen auflag. Daher wurde ein C-36-Beobachterflugzeug vom Militärflugplatz Sitten eingesetzt. Dem Piloten gelang es, über die Grimsel bis in das Gebiet des unteren Gauligletschers vorzudringen. Er meldete über Funk, dass er ein flugzeugähnliches Gebilde gesichtet habe. Es könne aber auch ein aus dem Schnee ragendes Felsstück gewesen sein, sagte er. In der Folge, es war bereits gegen 16.30 Uhr, startete auch Hauptmann Victor Hug von Meiringen aus mit einer wendigen C-35. Hug gelangte in das Urbachtal und konnte schräg oben die Dakota auf dem Gauligletscher ausmachen und die Koordinaten durchgeben.¹⁹

4. Rettungsvorbereitungen der Schweiz und der USA

Um 16.00 Uhr traf der amerikanische Hilfszug aus Italien mit 150 Mann in Brig ein und sorgte dort für Verwirrung. Kaum hielt der Zug an, stiegen die amerikanischen Truppen aus und umstellten und sicherten den Zug mit Maschinenpistolen. Sie verhielten sich wie im Feindesland! Das passte dem Bahnhofsvorstand von Brig ganz und gar nicht. Er alarmierte Major Fritz Rothen von der Festungswachtkompanie 11, der Englisch sprach und die wilde Sache in Ordnung bringen konnte.

Um 16.25 Uhr wurde der Bundespräsident und Vorsteher des Militärdepartementes, Bundesrat Karl Kobelt, orientiert. Gegen 17.00 Uhr verfügte man im EMD über die genaueren Positionsangaben der Dakota und ordnete die unverzügliche Aufnahme der Rettungsarbeiten unter der Leitung von Oberstleutnant Hans Bracher²⁰, stellvertretender Direktor der eidgenössischen Militärverwaltung, an.

Seit der Entdeckung des Flugzeugwracks waren bereits zweieinhalb Stunden vergangen. Auf dem Militärflugplatz Meiringen ging bis um

17.15 Uhr kein Auftrag für eine Rettungsaktion ein. Mit dem Hinweis auf eine mögliche Alarmierung wurde die Belegschaft nach Hause entlassen.

Alarmierung der Schweizer Rettungsmannschaft

Kurz vor 17.30 Uhr alarmierte das EMD Joseph Oberli, den Rettungschef der SAC-Sektion Oberhasli und Zahnarzt in Meiringen, dass ein amerikanisches Militärflugzeug mit Generälen an Bord, total zwölf Insassen, im Wetterkessel liege.²¹ Der Rettungschef rief sofort seinen Bergführerobmann und um 17.50 Uhr den Militärflugplatz Meiringen-Unterbach an. Zugleich wurde auch die Festungswachtkompanie 16 in Thun alarmiert und ein Detachement von zwölf Funkern angefordert. Oberleutnant Herbert Wanner von der Festungswachtkompanie 16 erhielt den relativ vage formulierten Auftrag, mit sechs Funkpatrouillen nach Rosenlauri zu fahren, um dort eine Relaisstation für die Verbindung zum abgestürzten Flugzeug aufzubauen. Von einer Winterausrüstung und Skis war nicht die Rede.

Um 19.30 Uhr besammelten sich auf dem Flugplatz Meiringen-Unterbach 24 Männer der DMP-Rettungskolonnen zur Befehlsausgabe. Hauptmann Victor Hug orientierte über den Auftrag zur Bergung einer elf- bis zwölfköpfigen Besatzung eines im Gebiet Wetterhorn–Wetterkessel abgestürzten Flugzeugs. Er rechne mit einer zwei- bis dreitägigen Aktion und zweimaligem Übernachten in Iglus. Winterausrüstung und Biwakmaterial sowie Skis und Proviant für vier Tage seien mitzunehmen. Im Weiteren orientierte er, dass er nach Möglichkeit Verpflegung, Sanitätsmaterial, alles schwere Rettungsmaterial sowie Brennmaterial bei der Dakota abwerfen werde. Es erging der Auftrag, in der Nähe der verunglückten Maschine eine Landemöglichkeit für Flugzeuge zu rekognoszieren, damit der Abtransport der Verletzten per Flugzeug erfolgen könne. Gegen 20.45 Uhr standen 24 Mann im Zeughaus Meiringen an, um die Gebirgs- und Rettungsausrüstung zu fassen. Alle, die in dieser Zeit Militärdienst geleistet haben, wissen, was nun folgte: Jeder Haken, jede Wolldecke, jede Taschenlampe, jedes Steigfell wollte kontrolliert, registriert und abgehakt werden. Endlich, um 23.30 Uhr, hatte die umständliche Fasserei ein Ende. Zusammen mit dem SAC-Rettungschef und acht Bergführern fuhren sie in zwei Lastwagen ins Rosenlauri.²²

Man ging davon aus, dass die abgestürzte Dakota zwischen Rosenhorn und Wetterhorn im so genannten Wetterkessel lag. Als einzige Aufstiegsmöglichkeit kam der Winteraufstieg über den Rosenlaurigletscher in Frage. Da der Abtransport der zwölf zu bergenden Verunfallten in der Hauptsache über gefährliche Gletscherspalten und sehr steile, verschneite Felswege erfolgen musste, rief nach Mitternacht der vom EMD bestimmte Leiter der Rettungsaktion, Oberstleutnant Hans Bracher, den Kommandoposten der

Festungswachtkompanie 16 in Thun an und befahl, noch zirka 30 Leute ausgerüstet ins Rosenlaui zu schicken. Der Verbindungsmann zum Eidgenössischen Zeughaus in Meiringen telefonierte in Achtungstellung mit seinem Vorgesetzten und orderte zusätzliche Schneeanzüge ins Rosenlaui.²³

Der Medienrummel beginnt

Kaum war die Dakota auf dem Gauligletscher geortet, verbreiteten Rundfunksender in den USA, England, Italien und Frankreich in stündlichen Sondermeldungen diese sensationelle Neuigkeit.²⁴ Die Freitagabendnachrichten von Radio Beromünster berichteten: «Das Eidgenössische Luftamt teilt mit: Das seit Dienstag vermisste amerikanische Militärflugzeug vom Typ Dakota C-53 ist heute gegen 16.00 Uhr durch amerikanische und schweizerische Militärflugzeuge aufgefunden worden. Es liegt im Wetterkessel, zirka neun Kilometer östlich Grindelwald am Osthang des Wetterhorns auf 3000 Metern über Meer. Es wurden Lebensmittel abgeworfen. Die Bergung der Besatzung wird durch die Rettungsstation von Meiringen mit Unterstützung des Eidgenössischen Militärdepartementes organisiert.»²⁵

Diese offizielle Meldung war nun die Initialzündung für die Presse; der Strom der Journalisten, Radio- und Fotoreporter schwoll in den nächsten Stunden mächtig an. Bis an die 150 Medienvertreter aus aller Welt gaben

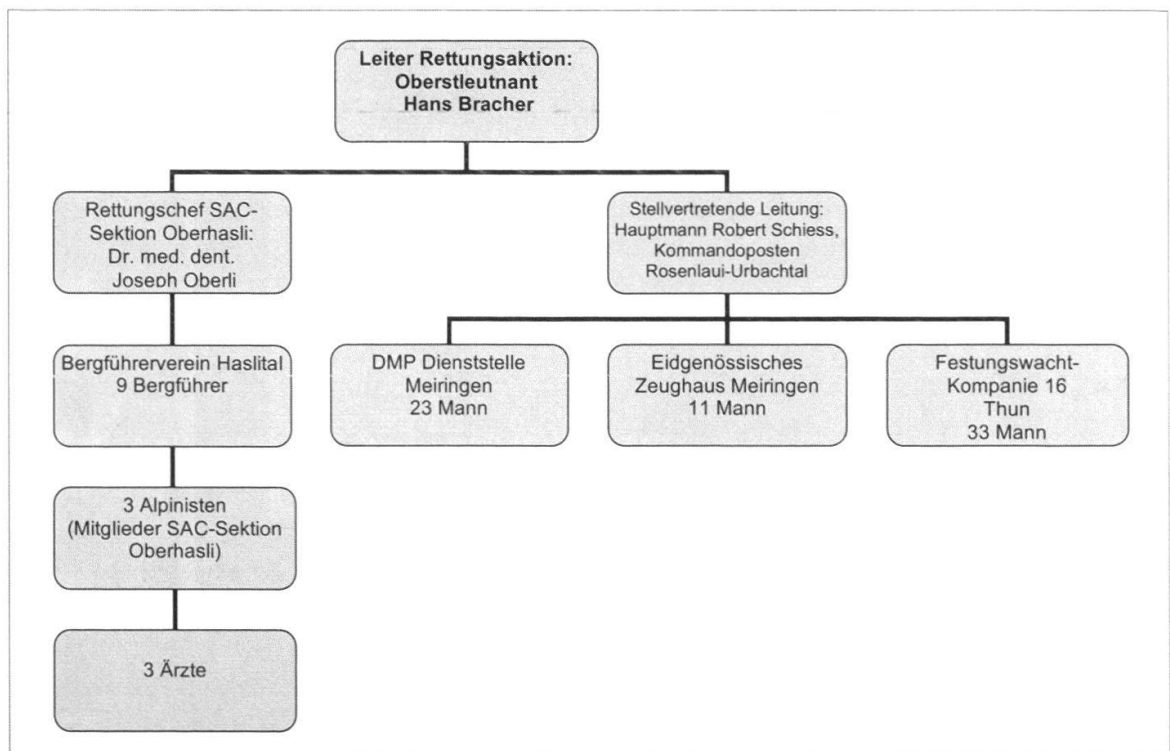


Abb. 3 Schema der Rettungsorganisation (Fussmannschaft) mit einem Bestand von total 82 Mann.



Abb. 4 Lagebesprechung auf dem Kommandoposten Rosenlauri am 22. November 1946: Der Leiter der Rettungsaktion, Oberstleutnant Hans Bracher (rechts), diskutiert mit dem Zeughausverwalter Robert Schiess (Mitte links) und den Bergführern.

sich in Meiringen ein Stelldichein und warteten ungeduldig auf die nächste Pressekonferenz. Nach der Schliessung der Passstrassen lag das Bergdorf wie immer still und ausgestorben im Winterschlaf. Doch an diesem Freitagabend rückte man plötzlich und unvorbereitet in das Interesse der Weltöffentlichkeit. In den Hotels, die in der toten Saison nicht geschlossen waren, waren die wenigen Zimmer bald ausgebucht. Die Benützung der örtlichen Infrastruktur belebte für kurze Zeit das Geschäft, als Zahlungsmittel wurde der amerikanische Dollar jedenfalls gerne akzeptiert.²⁶

Desorganisation im Kommandoposten Rosenlauri

Der Schlussbericht und Antrag der DMP-Dienststelle Meiringen an die vorgesetzte Stelle vom 30. November 1946 hielt fest: «die Anordnungen [im Kommandoposten Rosenlauri] zeugten von wenig Fachkenntnis und Erfahrung und hatten eher eine Desorganisation zur Folge.»²⁷ Was waren die Gründe für diese negative Beurteilung? Erstens: Die Kommandostelle unterliess die Ernennung eines Chefs der Rettungskolonie und dessen Vorstellung vor der gesamten Mannschaft. Es lag keine Regelung der Befehlsver-

hältnisse vor.²⁸ Dieses Versäumnis sollte sich im späteren Verlauf des Tages rächen. Zweitens: Das Hotel Rosenloui war, wie alle Jahre, seit Mitte Oktober geschlossen. Lediglich die Stube des Winterknechts, im Nebentrakt des Hotels, wurde als Kommandoposten geöffnet. In der Küche gab es ein Telefon, welches laufend von Journalisten und Reportern belagert wurde. Für die bereitstehende Fussmannschaft existierten keine Schlafmöglichkeiten, sie erhielt weder eine warme Suppe noch Tee. Bracher liess die Stube, in der sich die Wehrmänner auf dem Boden ausruhten, räumen.²⁹ Es war unter diesen Umständen nur verständlich, dass sich die Leute aus ihrem Rucksack, mit der gefassten Notportion und dem Tee aus der Feldflasche, bedienten. Drittens war es eine lange Novembernacht und es schneite weiter. Bracher wollte, dass die Rettungskolonne sofort abmarschiere. Der Führer-Obmann erklärte ihm, dass es zu gefährlich sei, nachts den Gletscher unter der Dossenwand zu queren. Der Abmarsch wurde auf 4.00 Uhr fixiert.

Viertens lag die vermutete Absturzstelle der Dakota im Wetterkessel. Die Aufstiegsroute, der so genannte Winteraufstieg, war nur über den Abbruch des Rosenlougletschers möglich. Eine Begehung der Dossenwand wäre wegen akuter Lawinengefahr ein zu grosses Risiko gewesen. Im Spätherbst sind die Schneebrücken über die Gletscherspalten in der Regel kaum tragfähig, aber trügerisch frisch verschneit. Deshalb wurde auf die Mitnahme der Skis verzichtet.³⁰ Auf persönliche Intervention von Feldweibel Hans Hutter, Chef der Rettungskolonne DMP, bei Oberstleutnant Bracher durften sein Stellvertreter Ernst Reiss³¹ und dessen Patrouillenkamerad Wilhelm Jost zusätzlich zum Rettungsschlitten (Kanadier), entgegen den Anordnungen, auch noch die Skis mitnehmen. Dieser Entscheid sollte sich später als Glücksfall erweisen.

Fünftens befahl Christian Körber, einer der drei aufgebotenen Ärzte, 18 Kanadierschlitten auf die Rettungskolonne aufzuteilen. Zu dem bereits bezogenen Rettungs- und Sanitätsmaterial von mindestens 30 Kilogramm pro Mann kam nun zusätzlich pro Patrouille noch je ein Rettungsschlitten. Diese unrealistisch hohe Anzahl wiederum schien Feldweibel Hutter zu belastend für das Marschtempo. Nach langem Hin und Her und mit dem notwendigen Stichtentscheid von Bracher einigte man sich auf zwölf Kanadier; das entsprach der Anzahl der zu rettenden Flugzeuginsassen.³²

Endlich hatte das unbequeme Warten ein Ende; am Samstag, 23. November, um 4.15 Uhr marschierte die 50 Mann starke Kolonne im Rosenloui ab. Es schneite immer noch, und der Nebel hing tief ins Tal hinunter. Die neun Bergführer bildeten die Spurequipe. Eine lange Lichterkette zog den verschneiten, kurvigen Fussweg hinauf unter tief verschneiten Tannen hindurch. Gegen 5.30 Uhr machte sich die Skipatrouille der beiden DMP-Leute Reiss und Jost auf den Weg. Die nachträglich aufgebotenen 30 Fessungswächter trafen gegen 6.30 Uhr, nach einer nächtlichen Fassungsaktion

im Zeughaus Meiringen, im Rosenloui ein. Die Leute verspürten bereits Hunger. Sofort wurden Patrouillen gebildet. Die drei zurückbehaltenen einheimischen SAC-Alpinisten schauten die alles andere als hochgebirgstüchtigen Festungswächter, ausgerüstet mit einem Skistock, skeptisch an. Einer brachte es auf den Punkt, indem er zum Kollegen aus Innertkirchen meinte: «Wenn das nur gut geht. Die meisten waren sicher noch nie angeseilt, geschweige denn auf einem Gletscher.»³³ Punkt 7.00 Uhr folgten 33 Mann Nachhut der vorgetretenen Spur.

Fantasien, made in USA

In welchem Mass die amerikanische Armee die Schweizer Alpen und ihre Gefahren unterschätzte, zeigen die folgenden Episoden: Am Samstagmorgen früh traf der aus 18 Wagen bestehende amerikanische Extrazug, von Brig über Interlaken kommend, in Meiringen ein. Die Jeeps, Ambulanzwagen und vor allem die mit einem weissen Tarnanstrich versehenen Raupenfahrzeuge wurden von der Bevölkerung bewundert. 150 hervorragend ausgerüstete Gebirgsjäger begleiteten den Transport; Rückfragen ergaben aber, dass keiner über die notwendige Gletschererfahrung verfügte. Ihr Auftrag lautete, durchs Urbachtal direkt auf den Gauligletscher zu fahren! Nach einem missglückten Versuch, bei dem das eingesetzte Raupenfahrzeug stecken blieb, bliesen die Amerikaner zum Rückzug. Der Kommandant, Leutnant Ronald E. Hicks, wollte aber nicht klein begeben, gab es doch anhand des Kartenmaterials noch eine andere «Angriffsmöglichkeit»; eine Anfrage bei den Kraftwerken Oberhasli AG (KWO) in Innertkirchen verschaffte ihm aber die nötige Einsicht. Die Kraftwerke betrieben auf dem Grimsel-Stausee ein Motorboot, um an den beiden Staumauern oder an der vordersten Gletscherzunge des Unteraargletschers Kontrollarbeiten ausführen zu können. Gleichzeitig konnte der lange und beschwerliche Bergweg auf dem Wasserweg umgangen werden. Kurz, die Idee der Amerikaner war, mit Raupenfahrzeug und Jeep beim Gletschertor zu landen, um über den Unteraargletscher via die obere Bächlilücke ins Gauligebiet vorzustossen! Diese Rettungsaktion im bereits eingewinterten Grimselgebiet überstieg nun ganz klar das einheimische Vorstellungsvermögen. Die KWO winkten aus verständlichen Gründen ab.³⁴ Ebenfalls negativ war die Reaktion der Schweizer auf den amerikanischen Vorschlag, mit der Jungfraubahn auf das Jungfraujoch hochzufahren, um die Unglücksstelle vom Aletschgebiet her zu erreichen. Das Erstaunen war gross, als man ihnen bedeutete, weder mit dem Jeep noch mit dem Weasel könne über den mit Spalten gespickten Gletscher gefahren werden.³⁵ Grundsätzlich gebe es nur eines, und das sei zu marschieren, wenn nicht sogar zu klettern. Davon waren die amerikanischen Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten schon weit weniger entzückt.

Von England kommend, landete auf dem Flugplatz Paris-Orly eine Lancaster. Sie schleppte einen Lastensegler der Royal Air Force mit versierter Landungsmannschaft über den Ärmelkanal.³⁶ Diese Lastensegler hatten anlässlich der ersten Welle der Invasion in der Normandie am 6. Juni 1944 ihre Berühmtheit erlangt. Ziel der Briten war es, den Lastensegler mit einem Bomber bis ins Zielgebiet zu schleppen und ihn über der Unfallstelle auszuklinken, um in der Nähe der verunglückten Dakota zu landen. Die Besatzung blieb in Orly auf Abruf der Amerikaner bereit, sie liess den Plan wegen des hohen Risikos beim Landemanöver im Bereich von Gletscherspalten fallen.

Am Samstagnachmittag landete um 14.00 Uhr ein Dakota-Sanitätsflugzeug aus Turin auf dem Flugplatz Interlaken. Der Pilot stellte sich dem Flugplatzkommandanten vor mit der Frage: «Können Sie mir bitte sagen, warum ich hier bin?» Er hatte gewissenhaft den Befehl ausgeführt, nach Interlaken zu fliegen.³⁷

70 amerikanische und fünf italienische Luftlandesoldaten meldeten sich freiwillig bei den amerikanischen Behörden, um über der gestrandeten Dakota abzuspringen.³⁸ Diese zum Einsatz bereiten Fallschirmjäger sollen ob der Reaktion ziemlich beleidigt gewesen sein, denn die Schweizer gaben klar zu verstehen, sie hätten keine Lust, noch zusätzlich eine Kompanie Versprengte auf dem Gletscher einzusammeln.³⁹

Der falsche Absturzort und seine Folgen

Bei Tagesanbruch startete auf dem Flugplatz Meiringen-Unterbach Major Pista Hitz (1885–1948) mit dem Fieseler Storch.⁴⁰ Der Kommandoposten Rosenlaui meldete, dass auf den Höhen noch Nebel lag. Um 8.10 Uhr warf Hitz bei der Dakota einen 60 Kilogramm schweren Überlebenscontainer mit frischem Brot, einer Zehn-Liter-Wärmeflasche mit angereichertem heissem Tee, Käse, Speck, Kondensmilch, Schokolade und vier Kochapparaten ab. Um 8.20 Uhr warf der zweite Fieseler Storch, pilotiert von Hauptmann Victor Hug, eine Funkstation, die Nachricht, dass die Rettungskolonnen unterwegs sei und ungefähr um 14.00 Uhr eintreffen werde, sowie Signaltücher und den entsprechenden Code ab, damit die Dakota-Passagiere mitteilen konnten, was sie benötigten.⁴¹ Das funktionierte. Sie wünschten warme Kleider, Wolldecken, Verbandsmaterial und Medikamente. Auch sei ein Schwerverletzter zu versorgen. Jede Meldung wurde vom Piloten abgelesen, beim Vorbeiflug mit einem Wippen der Flügel quittiert und das Gewünschte per Funk nach Meiringen-Unterbach zur Bereitstellung übermittelt.⁴²

Inzwischen befand sich die Spitze der Rettungskolonnen beim Standort Balm, das heisst beim Einstieg in den Abbruch des Rosenlaugletschers.



Abb. 5 Angeseilte Patrouillen der Rettungsmannschaft steigen im Abbruch des Rosenlauigletschers auf. Foto aus der Zeitschrift «LIFE».

Hier seilten sich die Patrouillen an. Die erste Funkverbindung um 7.50 Uhr klappte bestens, es schneite nicht mehr, der Nebel hatte sich inzwischen aufgelöst, und bereits sah man grössere Wolkenlücken am Himmel. Die Spurequipe der Bergführer pfadete sich den Weg im 80 Zentimeter tiefen Neuschnee. Schneeverwehungen sorgten dafür, dass man oft bis zur Brust im Schnee versank. Alle fünf Minuten wechselten sich die Führer im Spuren ab. Unter der winterlich verschneiten Dossenwand bestand akute Lawinengefahr. Haushoch türmten sich die Eisblöcke vor den Männern auf. Die Bergführer schlugen mit ihren Pickeln Stufen ins Eis. Ohne die ortskundigen Führer gab es kein Durchkommen, sie allein fanden den richtigen Weg im Gletscherabbruch.

Beim ersten Erkundungsflug und Abwurf des Rettungspaketes merkten die Piloten, dass mit dem angegebenen Standort der Unglücksmaschine etwas nicht stimmen konnte. Die Dakota C-53 lag nicht im Wetterkessel, sondern auf dem oberen Teil des Gauligletschers, am südöstlichen Fuss des Berglistocks, auf einer Höhe von rund 3350 Metern über Meer. Um 8.25 Uhr funkte Pilot Hug folgende Meldung an den Militärflugplatz Meiringen: «Die neuen Koordinaten lauten 163 700/657 100, falsch sind 163 700/654 100.»⁴³ Diese überraschende Feststellung wurde um 8.38 Uhr der Rettungskolonnie übermittelt, doch die Seilschaft des Funkers lag zurück, die einzelnen Abstände zur Spurequipe waren gross geworden. Endlich, um 10.11 Uhr, vernahm auch die Spitze den wahren Absturzort des Flugzeugs. Die Ersten hatten den Ausstieg aus dem Gletscherabbruch hinter sich und standen oben auf dem Plateau des Rosenlauigletschers. Die Bergführer legten die neue Aufstiegsroute vom Wetterkessel, vorbei am Renfenjoch, über die Wetterlimmi, Richtung Rosenegg fest. Das bedeutete, dass die Rettungsmannschaft noch einen Aufstieg von sieben Stunden vor sich hatte. Um 11.00 Uhr wurde nochmals versucht, eine Funkverbindung mit dem Kommandoposten Rosenlauri aufzunehmen, was jedoch infolge der topografischen Verhältnisse nicht mehr gelang.

Den jungen Bergführer Franz von Bergen beschäftigte während des Aufstiegs eigentlich nur eines: Wie können wir das Flugzeugwrack auf dem riesigen Gletscherplateau des Wetterkessels finden, wenn es tief verschneit ist, sich eventuell in einem Gletscherspalt verkeilt hat und sich die Passagiere infolge Erschöpfung oder Verletzung nicht mehr bemerkbar machen können? Jetzt, nach Bekanntgabe der neuen Absturzstelle der Dakota, war das für ihn bis auf weiteres kein Thema mehr; nun hatten sich plötzlich die eigenen Bedingungen geändert, und schlagartig wurde er sich der folgeschweren Konsequenzen bewusst: Mit der körperlichen Kondition und dazu auf dieser ungewohnten Höhe stand es bei einem grossen Teil der Rettungsleute nicht zum Besten. Kriegen diese einen mentalen Knacks, wenn man ihnen die Wahrheit sagt und, anstelle der budgetierten neun, dreizehn Stunden in



Abb. 6 Einsatzbereite Raupenfahrzeuge (Snow-Cats) und Jeeps der US-Armee warten an der Meiringer Bahnhofstrasse auf ihren Einsatz.

Aussicht stellt? Vorgesehen war die Rückkehr am gleichen Tag. Jetzt war ihm klar, dass ein Biwak auf dem Gletscher unausweichlich würde, doch dafür war man schlicht nicht vorbereitet! Ihm war nicht entgangen, dass die Mannschaft offiziell für einen Tag Verpflegung gefasst hatte und ohne Frühstück auf den körperlich anspruchsvollen Weg geschickt wurde. Nach jeder Geländekammer erschien in Richtung Renfenjoch–Wetterlimmi eine neue Bodenwelle. Der Gletscher nimmt hier kein Ende, und die Strecke schien unendlich lang zu sein. Er verwünschte den Entscheid, aufgrund des heiklen Abstiegs über den Gletscherabbruch gleichentags die Skis nicht mitgenommen zu haben. Der neue Standort wurde vom Kommandoposten Rosenloui am südöstlichen Fuss des Berglistocks, auf dem oberen Teil des

Gauligletschers, angegeben. Wenn man das von Beginn an gewusst hätte, wäre man von der Gaulihütte aus in drei bis vier Stunden vor Ort gewesen. Das gute Wetter schien zu halten. Aber falls in der kommenden Nacht im Notbiwak das Wetter umschlägt, was machen wir Bergführer dann mit den erschöpften Leuten?⁴⁴

Ein internationales Flugmeeting

Um 9.00 Uhr begann eine «Luftinvasion» durch amerikanische, englische und französische Militärflugzeuge, die aus Höhen bis 4500 Metern über Meer wahllos Material mit und ohne Fallschirm abwarfen. Das Material landete im Umkreis von zwei Kilometern teilweise direkt in den Gletscherspalten und konnte von den Verunfallten gar nicht erreicht werden. Gleichzeitig operierten im darunter liegenden Luftkorridor die Kleinflugzeuge der Schweizer. Mit ihrem «Reihenbombardement» gefährdeten die Alliierten nicht nur ihre eigenen Leute, sondern auch den darunter liegenden Flugverkehr. Als dann ein 60 Kilogramm schwerer Kohlsack direkt auf einem Flügel der Dakota aufschlug, erkannte George Harvey die Gefahr und stampfte die Buchstaben FINI in den Schnee.⁴⁵

Um 10.35 Uhr meldete Hauptmann Victor Hug während eines erneuten Versorgungsfluges über der Unfallstelle diese störenden, gefährlichen und uneffektiven Abwürfe per Funk: «Fragen Sie Bracher, ob das Fliegertreffen abgestellt werden kann!» Nach Rücksprache mit dem Kommando der Flieger- und Flabtruppen und mit Kenntnisnahme eines amerikanischen Generals ging die notwendige Funkmeldung gegen Mittag, als faktisches Flugverbot, an die sich im Luftraum Gauligebiet–Wetterhorn aufhaltenden alliierten Flugzeuge.⁴⁶

Die leichte Aufklärungspatrouille Reiss-Jost in Aktion

Ernst Reiss und Wilhelm Jost, die beiden jungen, alpinerprobten Flugplatzangestellten, welche nebst einem Rettungsschlitten als Einzige auch noch die Skis mitgetragen hatten, wurden nun von Feldweibel Hans Hutter, Chef der DMP-Rettungskolonie, als Pfadfinderpatrouille auf ihren Skis in Richtung Wetterlimmi losgeschickt. In forciertem Tempo entschwanden die beiden in der welligen Gletscherlandschaft bald einmal den Blicken der nachfolgenden Fussmannschaft. Die ihnen folgenden Patrouilleure wussten die vorgelegte Skiorientierungsspur zu schätzen; sie waren froh, dass nun ihre Spurarbeit im Neuschnee weniger Kraft kostete.

Einige Male wurde die Pfadfinderpatrouille Reiss-Jost von Flugzeugen der Fliegerstaffel 10 in Richtung Zieldestination überflogen. Auch ihr Vorgesetzter vom Militärflugplatz Meiringen-Unterbach, Hauptmann Hug,

flog mit dem Fieseler Storch nach vorne, um den beiden den Weg zu weisen.⁴⁷ Die beiden Skifahrer erreichten den Grat bei der Rosenegg unterhalb des Rosenhorns. Plötzlich sahen sie die Dakota, welche etwa 150 Meter unter ihnen lag. Reiss liess erleichtert einen freudigen Jauchzer ertönen, welcher den Flugzeuginsassen die baldige Rettung signalisierte. Mit hochgeworfenen Armen und Hurrarufen stürzten vier Besatzungsmitglieder aus dem Flugzeug. Nach Überquerung eines schneebrettgefährdeten Hangs erreichten Reiss und Jost um 14.21 Uhr die Dakota. Endlich, nach vier schlimmen, ungewissen Tagen in Schnee und Eis, war die Rettung in Sicht! Es folgte eine stürmische Begrüssung, eine Whiskeyflasche machte die Runde, und gefütterte Pelzjacken wurden über ihre Schultern gelegt. Man verständigte sich auf Französisch. General Haynes fragte nach der Nationalität von Reiss und brauchte einige Zeit, bis er begriff, dass das Flugzeug auf einem Gletscher im Berner Oberland lag.

Nur eine gute Stunde später traf auch die Spurpatrouille der Bergführer mit den drei Ärzten bei der Dakota ein. Die stundenlange Führungsarbeit für die nachfolgende erste Rettungskolonie zu Fuss hatte ihren Tribut gefordert, und manch einer stiess an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit.

Sofort kümmerten sich die Ärzte um die verletzten Flugzeuginsassen. Die Erleichterung war gross, als nach der medizinischen Erstversorgung keine weiteren Massnahmen bei den Verunglückten notwendig waren. Aber es galt, den schwer verletzten Bordmechaniker Sergeant Wayne G. Folsom, der eine Hirnerschütterung und schwerste Knie- und Oberschenkelbrüche mit beginnendem Wundfieber aufwies, zu behandeln.⁴⁸

Festungswachtkompanie 16: Das Ziel ist unser Weg – bis zur Erschöpfung

Die um 7.00 Uhr im Rosenlauri gestartete zweite Rettungskolonie mit den Männern der Festungswachtkompanie 16 befand sich um 13.30 Uhr im Wetterkessel, auf einer Höhe von 2800 Metern über Meer. Einige waren bereits von den Strapazen des Aufstiegs durch den Gletscherabbruch gezeichnet. Sie schwitzten und froren zugleich. Die Schuhe waren bereits durchnässt, ebenso die Socken und Kleider. Ach, hätte man doch nur Reservewäsche mitgenommen! Mit Militärbiskuits stillte man den Hunger. Der verschwitzte Körper verlangte aber Flüssiges, doch die Feldflasche war schon lange leer oder der Inhalt gefroren. Als Ersatz musste eiskalter Schnee herhalten.

Um 16.00 Uhr waren die Festungswächter unterhalb des Renfenhorns, in Sichtweite der Wetterlimmi. Es eilte, doch der Leiter des Detachements, Leutnant Walter Roduner, befahl einen Halt. Die Männer waren erschöpft, hatten Hunger und einen unheimlichen Durst. Er befürchtete, dass man die

Absturzstelle nicht mehr bei Tageslicht erreichen werde und ein Notbiwak auf dem Gletscher errichten müsse. Zusammen mit einem Korporal stieg Roduner zur Wetterlimmi auf und sah von dort die Dakota. Langsam setzte sich die Kolonne wieder in Marsch. Einzelne Patrouilleure waren völlig am Ende und brachten die restliche Strecke auf ihren Knien rutschend hinter sich.⁴⁹

Nach 18.00 Uhr trafen die letzten Seilschaften bei der Dakota ein. Es waren kurze Tage und lange, kalte Nächte im November. Die Rettungsleute drängten gegen das Flugzeug. Mit unterschiedlichen Bedingungen bezüglich Last und Kondition, Verpflegungsmöglichkeit, Marschhalt, Weggang im Rosenlauri und mentaler Verfassung hatten die Männer einen Gewaltmarsch von bis zu 13,5 Stunden, eine Höhendifferenz von 2500 Metern und eine Distanz von zirka neun Kilometern hinter sich gebracht!

Gerangel beim Flugzeugbiwak

Die warme Büchsenmahlzeit, welche die Flugzeugbesatzung aus abgeworfenen Konserven gekocht hatte, reichte nur für 30 Personen. Immerhin gab es Tee und unzählige Flaschen mit Cognac und Whiskey, welche wenigstens von innen heraus wärmten. Ein Bergführer hatte die zündende Idee, mit einigen hungrigen Seilschaften die von den Flugzeugen abgeworfenen Pakete nach Essbarem zu durchsuchen, um dieses dann zum Flugzeugwrack zu bringen.

Beim Flugzeug erfolgte eine Lagebesprechung zwischen dem Passagier General Haynes, den drei Ärzten, Bergführerobmann Hans Kohler, Oberleutnant Herbert Wanner und dem Chef der DMP-Rettungskolonne, Feldweibel Hans Hutter. Der General und die drei Ärzte drängten, sofort zur nächsten Hütte aufzubrechen; die anderen waren dagegen und verwiesen auf den Erschöpfungsgrad der Retter und die bald einbrechende Nacht. Es wäre unverantwortlich, in mondloser Nacht über den Gauligletscher mit seinen Spalten abzustiegen, meinte der Führerobmann. Widerwillig gab General Haynes sein Einverständnis zu einem nochmaligen Übernachten und zog sich darauf enttäuscht ins Innere des Flugzeugs zurück.

Die Retter hatten noch nie eine solch grosse Maschine gesehen; sie schien ihnen ideal, um darin zu übernachten. Die Amerikaner wehrten sich dagegen, weil die Gefahr bestand, dass die sich in leichter Schräglage am Hang befindende Maschine abrutschte. So entschieden die Ärzte, dass nur die amerikanischen Insassen, darunter vier Verwundete, im Flugzeug übernachten durften. Die Rettungsmannschaft habe im Biwak zu nächtigen. Nicht alle waren glücklich mit dieser Entscheidung. Wenn schon nicht offiziell widersprochen werden durfte, rebellierte umso mehr der geschundene Körper: Vor lauter Durst assen die Retter unterwegs Schnee, beim Flugzeug

angekommen, floss dagegen der Alkohol in Strömen und all das auf einen leeren Magen! Beim Biwakbau und während der ganzen Nacht plagte die Betroffenen starker Durchfall und die Schneelöcher wurden gesuchte Orte. Die Bergführer erkannten die Gefahr und markierten deshalb eine Schneefläche, damit noch genügend sauberer Schnee zum Wasserkochen vorhanden war.

Zwischen 16.50 Uhr und 17.10 Uhr überflogen zwei Fieseler Störche die Unglücksstelle und warfen je 60 Wolldecken ab.⁵⁰ Bei minus 15 Grad und bissigem Gletscherwind wurde mit Lawinenschaufeln unter dem linken Flügel der Dakota ein Hohlraum für ein Biwak herausgeschaufelt. Auch unter dem Flugzeugheck entstand eine Höhle. Zum Schutz gegen den Schnee wurden Rettungsschlitten davorgestellt und mit Schnee vermauert. Alle waren erschöpft und hatten teilweise so stark den Durst mit Cognac und Whiskey gelöscht, dass es im Kampf um diese 42 Schlafplätze zu verbalen Aggressionen und Handgreiflichkeiten kam. Die beteiligten Leute äusserten das Bedürfnis nach einem einheitlichen Kommando, das heisst einem Chef der Rettungskolonie, der mit Befehlsgewalt für Ordnung sorgte.⁵¹ Doch jetzt war es zu spät, um dieses Versäumnis zu korrigieren. Der Verantwort-

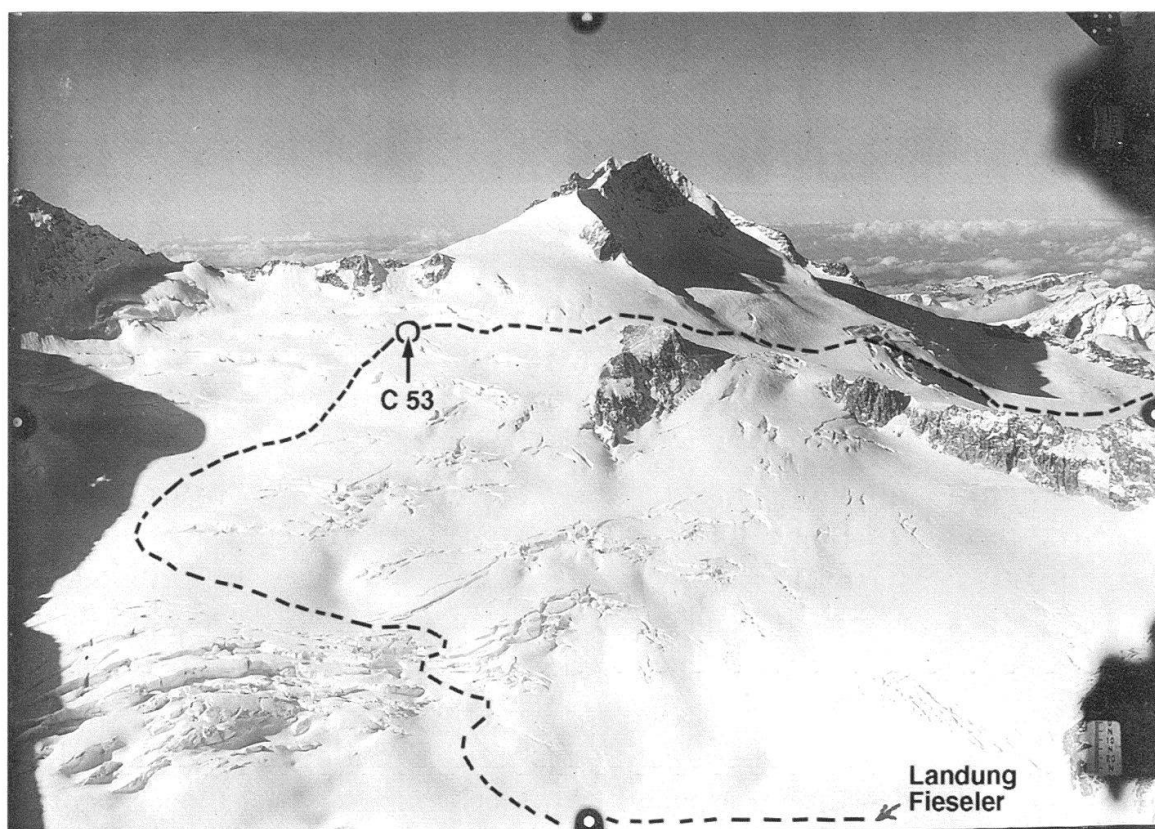


Abb. 7 Die Gesamtübersicht der Unfallstelle auf dem oberen Gauligletscher, im Hintergrund dominiert in der Mitte das Rosenhorn. Rechts zeichnete das Eidgenössische Luftamt den Anmarschweg der Rettungskolonie über die Wetterlimmi zum Flugzeugwrack (C 53) ein, links und unten die Route des Abstiegs bis zum Landeplatz der Fieseler Störche.

liche befand sich zu diesem Zeitpunkt an der abendlichen Pressekonferenz in Meiringen und stand sensationsgierigen Journalisten Rede und Antwort.

Damit nicht noch mehr Schaden entstand, liessen die Bergführer die vielen Flaschen im Schnee und in den Gletscherspalten verschwinden.

Max Wyss, ein Zeughausarbeiter, wurde höhenkrank und war in ganz schlechter Verfassung. Festungswächter Marcel Etter hatte deutliche Erfrierungserscheinungen an seinen Füßen. Auf Entscheid der Ärzte und nach langem Hin und Her konnten die beiden ebenfalls im Flugzeuginnern schlafen. Vier weitere Leute schliefen im Materialraum der Dakota und zwei nächtigten im Flugzeug-WC. Einige machten im freien Feld Schneelöcher und deckten diese mit Wolldecken zu, so dass beispielsweise vier Männer, Rücken an Rücken stehend, Schutz vor dem Gletscherwind fanden. In einem Fass brannte die ganze Nacht ein Feuer, und der Mannschaft wurde eingeschärft, wach zu bleiben, um der Erfrierungsgefahr zu entgehen. Die Offiziere der Festungswächter, Feldweibel Hans Hutter und andere Leute der Rettungskolonne kontrollierten im Verlauf der Nacht mehrmals, ob keiner ihrer Kameraden schlief und jeder seine Glieder noch spürte. Hin und wieder stapfte einer zum Feuer und taute seine Schuhe auf.

In dieser Nacht wurde in der Montagehalle des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach am Fieseler Storch A-97 der Motor ausgewechselt und der zweite Storch für eine Gletscherlandung umgerüstet.⁵²

5. Die Rettung erfolgt in zwei Phasen

Der Abmarsch der Rettungsmannschaft wurde auf Sonntag, 24. November 1946, um 8.00 Uhr festgelegt. Die gut ausgerüsteten Kollegen vom Zeughaus und vom Flugplatz Meiringen bereiteten auf Kochern warmen Tee. Bereits um 6.50 Uhr machte sich die Skipatrouille Reiss-Jost Richtung Gaulihütte–Urbachtal auf den Weg. Da immer noch keine Funkverbindung zur Rettungskolonne bestand, startete Hauptmann Hug um 6.45 Uhr auf dem Flugplatz Meiringen zu einem Erkundungsflug über die Unfallstelle. Um 7.10 Uhr warf er eine Meldetasche mit folgender Depesche ab: «Beabsichtige Landung auf dem obersten Gletscherplateau zwecks Abtransport der Verunfallten mit Flugzeug.» Hans Hutter, Chef der DMP-Rettungskolonne, signalisierte dem Fieseler Storch: «Keine Funkstation abwerfen; Kolonne marschbereit zum Abtransport über Gauligletscher ins Urbachtal. Keine Toten, alle Verletzten transportfähig; Landung mit Fieseler Storch unmöglich.»⁵³

Das Wetter war klar, die Wetteraussichten weniger: Auf 3000 Metern über Meer wehte an diesem Sonntag ein starker Südwestwind. Im Haslital

pfllegt man bei dieser Föhnlage zu sagen, der älteste Hasler Sorge für schönes Wetter, aber auch für Kopfweh.

Die Ärzte versorgten die Verwundeten noch einmal und machten dem Piloten Tate einen neuen Kopfverband für den Transport. Sieben Amerikaner, darunter die drei Frauen, und der Festungswächter Marcel Etter, welcher erfrorene Füße hatte, wurden auf Kanadiern festgebunden. Acht angeseilte Schweizer begleiteten jeden einzelnen Schlitten. Franz von Bergen, Alpinist Emil Barben und zwei Dreierpatrouillen gingen voraus und legten die Spur für die nachfolgende Kolonne mit den Rettungsschlitten.

Befehl: Die Dakota C-53 muss zerstört werden!

Andreas Abplanalp, Arzt in Meiringen, sprach ausgezeichnet Englisch. Bei Meinungsverschiedenheiten über die weiteren Massnahmen auf der Unfallstelle schätzten die Parteien seine Dienste als Dolmetscher. Plötzlich hörte er General Haynes der Flugzeugbesatzung befehlen, die Dakota in Brand zu setzen, die Selbstzerstörungsfackeln zu aktivieren sowie die Instrumente zu zerstören. Schon schlugen im Cockpit der Pilot und der Bordfunker mit einem Beil auf die Anlagen ein. Leutnant Roduner und Feldweibel Hutter machten diesem Tun ein rasches Ende. Der Arzt erklärte dem erstaunten General Haynes, dass dieses Flugzeug von der Schweizer Armee konfisziert sei und er den Zerstörungsbefehl korrekt widerrufen solle. Er gehorchte und liess sich ebenfalls auf dem Rettungsschlitten festschnallen. Der rabiate Bordfunker wurde zwischen zwei kräftigen Festungswächtern angeseilt. Dann begann der Abmarsch unter der Leitung der Hasli-Bergführer. Um 8.20 Uhr verliess die letzte Patrouille das Wrack und schloss sich dem langen Tross an. Die Kanadierschlitten sanken tief im Schnee ein und mussten auch hangabwärts mit grossem Kraftaufwand gezogen werden. Nach zwei Stunden Marsch Richtung Gaulihütte befand sich die Kolonne auf dem flachen Gletscherplateau.

Die erste Hochgebirgsrettung aus der Luft

Die beiden Piloten Pista Hitz und Victor Hug trafen sich um 8.00 Uhr, nach der Rückkehr des Letzteren vom Erkundungsflug von Sonntagmorgen früh, auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach.⁵⁴ Zweck dieser Besprechung war eine Lagebeurteilung, Beschlussfassung und das Briefing zum Ablauf der Rettungsflüge.

Eine realistische Beurteilung der Lage war trotz fehlender Funkverbindung durchaus möglich. Dank ständiger Luftüberwachung und Beobachtung wussten die Piloten, wie es um die Moral und den Leistungszustand der Rettungsmannschaft stand. Mindestens weitere 36 Stunden würde der



Abb. 8 Kurz nach seiner Landung auf dem Gauligletscher stellte sich der Pilot des Fieseler Storchs, Hauptmann Victor Hug, mit dem von ihm ernannten Platzkommandanten, Feldweibel Hans Hutter, dem Fotografen.

Abtransport der verunfallten Amerikaner auf Kanadierschlitten im Tiefschnee über den langgestreckten Gauligletscher und lawinengefährdete Hänge ins Urbachtal hinunter dauern. Die Fieseler-Piloten waren ebenfalls in der Lage, die physische und psychische Verfassung der Verunfallten nach fünf Tagen und Nächten richtig einzuschätzen. Hinzu kam die Wettervoraussage, die eine un stabile Situation mit eventuell erneuten Schneefällen im Gebirge prognostizierte.

Mit dem Erfahrungsschatz und dem technischen Rüstzeug von bisher über 200 Gebirgslandungen (siehe Kasten zum Fieseler Storch) und unter Berücksichtigung der Lagebeurteilung entschlossen sich beide Piloten, die Bergung der Verunfallten auf dem Luftweg, möglichst nah bei der Unfallstelle, durchzuführen.

Hauptmann Hug hatte auf seinem Frühflug den möglichen Landeplatz auf dem flachen Gletscherplateau auf 2800 Metern über Meer bereits re-kognosziert; somit war der eigentliche Landeablauf gegeben: Als Erster würde Hauptmann Hug landen, mit Verzögerung und unter Beobachtung des ersten Landemanövers würde Major Hitz nachfolgen. Sie sprachen ihr Verhalten bei eventuellen besonderen Vorkommnissen vertraulich miteinander ab.

Der Fieseler Storch

Der Fieseler Storch Typ Fi 156 ist ein deutsches Mehrzweckflugzeug von 1935, das praktisch auf jedem Feld landen und starten konnte. Das Geheimnis liegt in der Flügelkonstruktion. Die Landeklappen erstrecken sich über die gesamte Flügelspannweite und wirken in ihrem äusseren Teil gleichzeitig als Querruder; dazu kommen feste Vorflügel an der Flügelvorderkante. Beides bewirkt hohen Auftrieb schon bei geringer Geschwindigkeit ab 50 Stundenkilometern. Die deutsche Luftwaffe setzte das Flugzeug zu Tausenden als Mehrzweck-Verbindungsflugzeug ein. In der Schweiz flogen zwischen 1939 und 1963 total fünf Maschinen.

Technische Daten:

Spannweite: 14,25 m; Länge: 9,90 m; Höhe: 3,05 m; Flügelfläche: 26 m²; Insassen: 2 oder 3, je nach Typ; Triebwerk: Achtzylinder-Kolbenmotor Argus von 162 kW (220 PS); Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h; Minimalgeschwindigkeit: 51 km/h; Dienstgipfelhöhe: 5300 m; maximales Startgewicht: 1320 bis 1420 kg.⁵⁵

Bereits im Zweiten Weltkrieg sorgte der Fieseler Storch für weltweites Aufsehen: Unter dem Codenamen «Eiche» gelang der deutschen Luftwaffe am 12. September 1943 eines ihrer wohl waghalsigsten und spektakulärsten Unternehmen, die Befreiung des italienischen Diktators Benito Mussolini. Nach seiner Abdankung und Verhaftung im Juli 1943 hielten italienische Partisanen den Duce im Berghotel Campo Imperatore auf 2172 Metern über Meer auf einem Hochplateau des Gran-Sasso-Massivs (Abruzzen) gefangen. Neun Lastensegler landeten mit Fallschirmjägern unter der Führung von SS-Sturmabführer Skorzeny und besetzten im Handstreich das Berghotel, befreiten Mussolini und setzten ihn in einen Fieseler Storch, der inzwischen auf der Naturstrasse in unmittelbarer Nähe gelandet war. Nach einem gewagten Start brachte der Pilot Mussolini sicher nach Rom und am folgenden Tag über Wien in Hitlers ostpreussisches Hauptquartier.⁵⁶

Schneelandungen der Schweizer Flugwaffe im Hochgebirge

Nach der Ausrufung des Reduits durch General Guisan verlagerte sich das Schwergewicht der Armeestellungen vom Mittelland ins Voralpen- und Alpengebiet. Im Juli 1942 stellte man fest, dass die Flieger im Gebirge nicht über die nötige Treffsicherheit verfügten. Aufgrund dieser unbefriedigenden Ergebnisse erteilte General Guisan dem Beauftragten des Kommandos Flugwesen und Fliegerabwehr, Oberst René Magron, den Auftrag, alle Besatzungen von Kampfflugzeugen zur Unterstützung der Erdtruppen im Waffeneinsatz im Gebirge auszubilden. Bis spätestens Ende März 1943 musste der kriegsgenügende Ausbildungsstand der Flugwaffe erreicht sein.

Ende Juli 1942 erfolgte die Suche nach einem geeigneten Gelände im Gebirge. Schon bald wurde das Gebiet südlich der Axalp als beste Lösung angesehen, da der Flugplatz Meiringen als Startbasis in nächster Nähe lag. Nach kurzer Vorbereitungsarbeit und der Erstellung von entsprechenden provisorischen Infrastrukturen begann am 7. Oktober 1942 die Ausbildung. Ende April 1943 erhielt der General die Meldung, der Auftrag sei erfüllt.

Der Fliegerschiessplatz Ebenfluh-Axalp auf einer Höhe von 2300 Metern über Meer war im Winter nur schlecht erreichbar. Deshalb führten die Piloten von März bis Mai 1944 Versuche von Landungen und Starts auf Schneefeldern der Ebenfluh durch, um Erfahrungen mit dem Transport von Personal, Lawenhunden und Material für rasche Hilfeleistung bei Notlagen und Unfällen im Gebirge zu sammeln. Auch für unvorhergesehene Wetterüberraschungen und länger dauernde Aktionen wie das Biwakieren im und unter dem gefalteten und verankerten Flugzeug auf Gletschern, im Tiefschnee und bei grosser Kälte, wurden die erforderlichen Hilfsmittel entwickelt und erprobt.

Ein Fieseler Storch wurde mit Schneekufen ausgerüstet, die aus einer kastenförmigen Sperrholzkonstruktion mit Kunststoffflächen bestanden. Im Winter 1944/45 erfolgten Landeversuche bei Nass- und Tiefschnee ohne vorbereitete Piste. Das Ergebnis war unbefriedigend, da sich der Schnee am Rad und an der Fahrwerkstrebe staute, was die Landung verkürzte, beim Start jedoch Probleme bereitete.

Die Tüftler unter den Piloten fanden die Lösung zusammen mit dem DMP-Flugplatzpersonal darin, dass für den Start Hilfsskis unter die Räder und Kufen geschoben wurden. Sie konnten nach dem Start ausgeklinkt, dank eingebauten Stoppern geborgen und neu verwendet werden. Diese zwei Hilfsskis befanden sich im Lastenreck des Fieseler Storchs und mussten oftmals beim letzten Start zurückgelassen werden. Im Winter 1945/46 wurde das System von Landung und Start im Schnee noch verfeinert. Damit verfügte die Schweizer Armee über die ersten Piloten mit Erfahrung für Schneelandungen im Hochgebirge.

Die gute Zusammenarbeit und das gegenseitige Vertrauen zwischen den Fieseler-Piloten und dem Chef der Rettungskolonie DMP, Feldweibel Hans Hutter, kam nicht von ungefähr: Hutter war zu jener Zeit Leiter des Schiessplatz-Detachements Ebenfluh-Axalp. Victor Hug stellte 1986 fest: «Das technische Rüstzeug und die Erfahrungen von über 200 Gebirgslandungen bildeten die Basis, als ich mich zum Einsatz der Flugzeuge auf dem Gauligletscher entschloss. Es war kein tollkühnes Husarenstück, sondern ein gut fundiertes und wohl überlegtes Unternehmen.»⁵⁷

Das Gros der Rettungsmannschaft befand sich bereits auf der obersten Stufe der Gletscherzunge, als plötzlich zwei Fieseler Störche auftauchten und erneut eine Meldetasche bei den hintersten Leuten der Kolonne abwarfen. Feldweibel Hutter, welcher am Schluss ging, fand darin die Nachricht, dass die Flugzeuge landen würden. Er hegte grösste Bedenken, doch er kannte seinen Chef allzu gut; nachdem die DMP-Leute mit Pickeln und Skistöcken das Gelände grob auf Gletscherspalten sondiert hatten, stellten sie den Piloten mit einem Skistock und einem gelben Tuch eine Signalfahne, mit welcher sie die Windrichtung anzeigten und gleichzeitig das Zeichen zur Landung gaben.

Um 10.25 Uhr landete Hauptmann Victor Hug mit seinem Fieseler Storch auf einer Höhe von 2850 Metern über Meer, 500 Meter unterhalb der Dakota-Unfallstelle, 30 Meter neben der bis dorthin abgestiegenen Rettungskolonie. Drei Minuten später, nach Beobachtung des Landeablaufes, folgte Major Pista Hitz mit seiner Maschine und landete zehn Meter neben dem ersten Flugzeug. An Bord befand sich ein Passagier: der amerikanische General Ralph Snavely, Kommandant der US Air-Force Südost in Wien, dessen Frau sich unter den Passagieren des verunfallten Flugzeugs befand. Vor dem Start in Unterbach wandte sich der General mit folgenden Worten an den Piloten: «Ich komme nur mit, wenn nicht gelandet wird!» Major Hitz schwieg und General Snavely stieg ein.⁵⁸

Die Männer der Rettungskolonie und die Amerikaner trauten ihren Augen nicht und staunten über das Wunder dieser perfekten Landung. Das



Abb. 9 Brigadegeneral Loyal M. Haynes sitzt auf dem Kanadierschlitten und wird vom eingeflogenen General Ralph Snavely (mit Skistock und Sturmmitze) auf dem Gauligletscher begrüsst.

hatten sie nicht erwartet. Die Begeisterung der Amerikaner über die Rettungsideen der Schweizer hielt sich in Grenzen.⁵⁹

Nach einer kurzen Begrüssung der Verletzten bestimmte Victor Hug, als Chef des Militärflugplatzes Meiringen, Feldweibel Hans Hutter zum verantwortlichen Platzkommandanten. Die sich bereits im unteren Teil der Gletscherzunge befindenden Patrouillen wurden mit den Rettungsschlitten zum improvisierten Landeplatz zurückgerufen. Zwar wurde auf dem etwa 90 Minuten dauernden Rückweg heftig geflucht, doch die Aussicht, bald vom kräftezehrenden Transport der Verunfallten entbunden zu sein, bildete einen Lichtblick für die ganze Rettungskolonne.

Zwei Seilschaften rekognoszierten die vorgesehene Startlinie auf Schnee- und Gletscherspalten. Die beiden Flugzeuge wurden in die Startrichtung gedreht und der zuerst startende Fieseler Storch mit Hilfsskis ausgerüstet. General Haynes und Festungswächter Etter mit erfrorenen Füßen befanden sich auf ihren Kanadiern bereits in der Nähe des Flugzeugs und wurden an Bord gebracht. Um 11.25 Uhr startete Pilot Hug mit den zwei Passagieren. Trotz Tiefschnee gewann der Fieseler Storch schnell an Fahrt und hob bereits nach ungefähr 120 Metern ab. Noch in Bodennähe klinkte der Pilot die montierten Hilfsskis aus, damit diese auf den Gletscher fielen. Der Fieseler Storch landete zwölf Minuten später auf seiner Basis Meiringen-Unterbach.

Sofort montierte das DMP-Fachpersonal die Hilfsskis unter die Kufen des zweiten Flugzeugs. Der schwer verletzte Sergeant Folsom, mit diversen notdürftig geschienten Frakturen, beanspruchte den engen Passagierraum für sich allein. Bereits um 11.56 Uhr erfolgte der zweite Start vom improvisierten Gletscherflugplatz zurück in die Zivilisation.

Beim nächsten Flug wurden nebst Tee auch frisches Brot und Käse mitgebracht; es herrschte sonniges Wetter und auf dem improvisierten Gletscherflugplatz besserte sich die Stimmung. Der Weg zurück war den Passagieren nach fünf Tagen gesichert. Während der Wartezeiten zwischen den Flügen sangen und jodelten sogar die Retter. Die auf den Bergungsflug wartenden Amerikaner waren von den Schweizer Rettungsleuten begeistert und verteilten Kaugummi, Schokolade und Zigaretten.⁶⁰

Um die Mittagszeit fuhr auf dem Bahnhof Interlaken-Ost ein vollständig ausgerüsteter amerikanischer Lazarettzug ein, der vom amerikanischen Hauptquartier in Wien über Innsbruck–München–Stuttgart–Basel angereist war. Die Zugskomposition bestand aus einer Lokomotive und zwei mit dem Zeichen des Roten Kreuzes versehenen Wagen. Die Schmalspur der Brüniglinie erlaubte keine Weiterfahrt nach Meiringen, somit verblieb dieser Sanitätszug bis Sonntagabend in Interlaken-Ost.

Die Mini-Luftbrücke Flugplatz Meiringen–Gauligletscher⁶¹

Mit acht Bergungsflügen holten die Piloten Hug und Hitz die Amerikaner am Sonntagnachmittag vom Gauligletscher. Für einige der geretteten Passagiere und der Besatzung wurde es höchste Zeit, sich in ärztliche Obhut zu begeben. Die amerikanischen Ärzte attestierten bei ihrer Rückkehr eine beginnende und eine fortgeschrittene Lungenentzündung mit hohem Fieber, diverse Frakturen mit Wundfieber und Herzinsuffizienz mit kollapsähnlichen Anfällen.⁶² Mit dem neunten und letzten Flug um 17.05 Uhr holte Major Hitz auch noch das persönliche Gepäck der verunglückten Amerikaner ab, das sich auf einem Rettungsschlitten auf dem inzwischen menschenleeren Gletscherplateau befand. Als Dank für seine geleisteten wertvollen Dienste durfte bei einbrechender Dunkelheit Feldweibel Hutter im Fond des Fieseler Storchs Platz nehmen.

Verlagerung der Hilfe ins Urbachtal

Im Verlauf des Vormittags war man sich auch auf dem Kommandoposten Rosenlauri im Klaren, dass sich die Aktivitäten der Rettungskolonie in Richtung Gaulihütte–Urbachtal verlagerten. Um 11.30 Uhr, kurz vor der Abfahrt des Camions in Meiringen, erlangte Hauptmann Robert Schiess die Gewissheit, dass die Flugzeuginsassen der Dakota wenn immer möglich

Abb. 10 Der letzte mit dem Fieseler Storch gerettete Amerikaner war der Pilot der Unglücksmaschine, Captain Ralph H. Tate junior. Bei seiner Ankunft auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach begrüßte ihn sein Vater, General Ralph Tate, freudig und schloss ihn in seine Arme.



mit dem Fieseler Storch nach Unterbach überführt werden sollten, dass aber die Rettungsmannschaft in Richtung Gaulihütte unterwegs war. Um 12.00 Uhr fand auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach eine Befehlsgabe an alle eingesetzten Kommandostellen durch den Leiter der Rettungsaktion, Oberstleutnant Hans Bracher, statt.⁶³ Da es zu diesem Zeitpunkt unsicher war, wie viele der Dakota-Insassen mit dem Storch überführt werden konnten, verlegte man den Kommandoposten in die Rohrmatte im Urbachtal.

Seit dem Samstagabend befand sich die von der Festungswachtkompanie 16 und dem Eidgenössischen Zeughaus zusätzlich mobilisierte zweite Rettungskolonie in Pikettstellung. Die Equipe von 30 Mann setzte sich aus einer Hilfsmannschaft mit Tragbahnen, einer Funkerequipe, einem Bergführer und einem Wildhüter aus Innertkirchen zusammen.

Robert Schiess bot um 9.15 Uhr diese Pikettmannschaft auf und führte die Leute um 12.40 Uhr mit Camions ins Urbachtal. Kaum angekommen, erschien um 13.40 Uhr die Pfadfinderpatrouille Reiss-Jost auf dem Kommandoposten. Sie hatten, nach einer kurzen Rast in der menschenleeren Gaulihütte, sogleich den Abstieg ins Urbachtal in Angriff genommen. Dort kamen ihnen Journalisten entgegen, welche schon von weitem mit blauen Scheinen winkten und ihnen die exklusiven Fotos abkaufen wollten.

Nach einer kurzen Orientierung setzte Schiess die zwei ersten der Rettungskolonie, die das Tal erreichten, in einen Jeep und liess sie unverzüglich nach Unterbach führen. Schiess erliess aufgrund dieser aktuellen Information folgenden Befehl: «Die bereitstehende Kolonne steigt den absteigenden

Seilschaften der Rettungsmannschaft zwecks Hilfeleistung für den Abtransport entgegen.»⁶⁴ Kurz nach 16.00 Uhr trafen oberhalb der Schrättern die ersten Detachemente der erschöpften Rettungskräfte auf die ausgeruhten Kameraden.

Die in Meiringen bisher zur Untätigkeit verurteilten 150 amerikanischen Gebirgsjäger wurden am Mittag ebenfalls informiert; mit ihren Fahrzeugen dislozierten sie ins Urbachtal. Am Lagerfeuer wurden heisse Getränke und warme Mahlzeiten für den Empfang vorbereitet. Selbstverständlich erklärten sich die US-Transporttruppen bereit, die Schweizer Retter mit amerikanischen Lastwagen und Snow-Cats vom Urbachtal nach Meiringen zu fahren. Endlich gab man den Amerikanern eine Chance, auch etwas zur Rettungsaktion beitragen zu dürfen.

Die augenfällige Verlagerung der Truppen entging den wartenden Fotografen und Journalisten nicht. Zahlreiche Medienvertreter wählten als neuen Ort des Geschehens das Urbachtal, die Glücklicheren setzten auf den Militärflugplatz Unterbach, wo sie an diesem Sonntagnachmittag die sensationellen Bilder der ersten fliegerischen Hochgebirgsrettung schiessen, kommentieren und weltweit übermitteln konnten.⁶⁵

Stelldichein der Prominenz auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach

Der Andrang der Zeitungsleute war so gross, dass es auf dem Flugplatz eine Absperrung brauchte. Fragen waren keine erlaubt und die Verwundeten wie auch die unversehrten Passagiere der Dakota wurden in amerikanischen Sanitätsfahrzeugen unverzüglich zum wartenden US-Spitalzug nach Interlaken-Ost gefahren.

Bundespräsident Karl Kobelt überflog am Nachmittag die Unglücksstelle und begrüsste anschliessend die Insassen der verunglückten Dakota C-53. Zum Empfang hatten sich nebst General Tate auch General Barnwell R. Legge, Militärattaché der amerikanischen Botschaft in Bern, sowie weitere hohe Offiziere der USA eingefunden. Nach seinem Rückflug vom Gauligletscher war General Snavely des Lobes voll: «Wir Amerikaner haben von den Schweizern viel gesehen und gelernt; solche Leistungen vollbringen nur Schweizer.»⁶⁶

Die beiden Piloten Pista Hitz und Victor Hug wurden von der internationalen Presse und den verschiedenen Filmwochenschauen als Helden gefeiert.⁶⁷ Dass sie immer wieder auf die 80 Mann der Rettungskolonie hinwiesen, welche mit ihrem Einsatz diese Rettung erst ermöglichten, wurde meist überhört.

Bereits am Abend verliess der amerikanische Sanitätszug mit den Geretteten die Schweiz in Basel Richtung München–Stuttgart–Wien.

Feuchtfröhlicher Abschluss und Bergungsarbeiten

Der Leiter der Rettungsaktion, Oberstleutnant Hans Bracher, stoppte die US-Transporttruppe in Meiringen und lud sie zum Essen und Trinken ins Hotel Kreuz ein. Amerikanische Gebirgsjäger, Schweizer Festungswächter, Zeughauspersonal, Alpinisten, Bergführer und Journalisten feierten gemeinsam und feuchtfröhlich den Abschluss einer denkwürdigen und überaus glücklich verlaufenen Rettungsaktion.

An diesem Schlussakt konnten nicht alle Retter teilnehmen. Über die in der Gaulihütte neu erstellte Funkverbindung wurde am Nachmittag ein Befehl übermittelt, die restlichen 20 Mann der DMP-Rettungskolonne, drei Mann des Zeughauses Meiringen und die zwei jüngsten Führer mussten in der Gaulihütte übernachten, um die Bergung des auf dem Gletscher zurückgelassenen schweren Rettungsmaterials am folgenden Tag sicherzustellen.

Das Bergungsdetachement stieg am Montag, 25. November, nochmals auf den Gauligletscher hoch. Offiziell besorgte es den Abtransport des beim Wrack der Dakota C-53 und auf dem Gletscherlandeplatz zurückgelassenen schweren Rettungsmaterials, inoffiziell aber vermutete die Militärbehörde Bisanterez: Nach dem unerwarteten Zerstörungsangriff der Amerikaner auf das Cockpit der Dakota zu schliessen, war diese möglicherweise mit einem hochgeheimen Instrument, zum Beispiel Radar, ausgerüstet. Die Flugzeugmechaniker wurden bei ihrer Suche jedoch enttäuscht. Die Hilfsmannschaft machte das Flugzeug nun wintersicher.

Die beiden jungen Bergführer nutzten diese Zeit, um rund um das Flugzeug in einer wahren Fundgrube von abgeworfenen Gegenständen zu wühlen. So packten sie Werkzeuge, Fliegerkombijacken und Konserven in einen grossen Weidenkorb, den sie auf einem Rettungsschlitten zu Tal schleppten.

Lediglich drei Transportflüge schaffte anschliessend Hauptmann Victor Hug mit dem Fieseler Storch.⁶⁸ Mit dem schon am Vortag erwarteten Föhnzusammenbruch kündigte sich nun ein definitiver Wetterumsturz an. Das Hilfsdetachement deponierte die verbleibenden Gerätschaften sturm- und wintersicher und stieg nach einer weiteren Nacht in der Gaulihütte am Dienstag, 26. November, vollständig durchnässt und mit mehrstündiger Verspätung ins Urbachtal ab.

16 Stunden nach der Bergung des letzten Besatzungsmitglieds der Dakota begann ein ausgiebiger, drei Tage dauernder Schneefall. Eine Flugaufnahme vier Tage nach der Rettung bestätigte den Wintereinbruch; vom Flugzeug war weit und breit nichts mehr zu sehen. Man kann sich etwa vorstellen, was diese Wetterverhältnisse für die Passagiere und die Rettungsmannschaft bedeutet hätten.

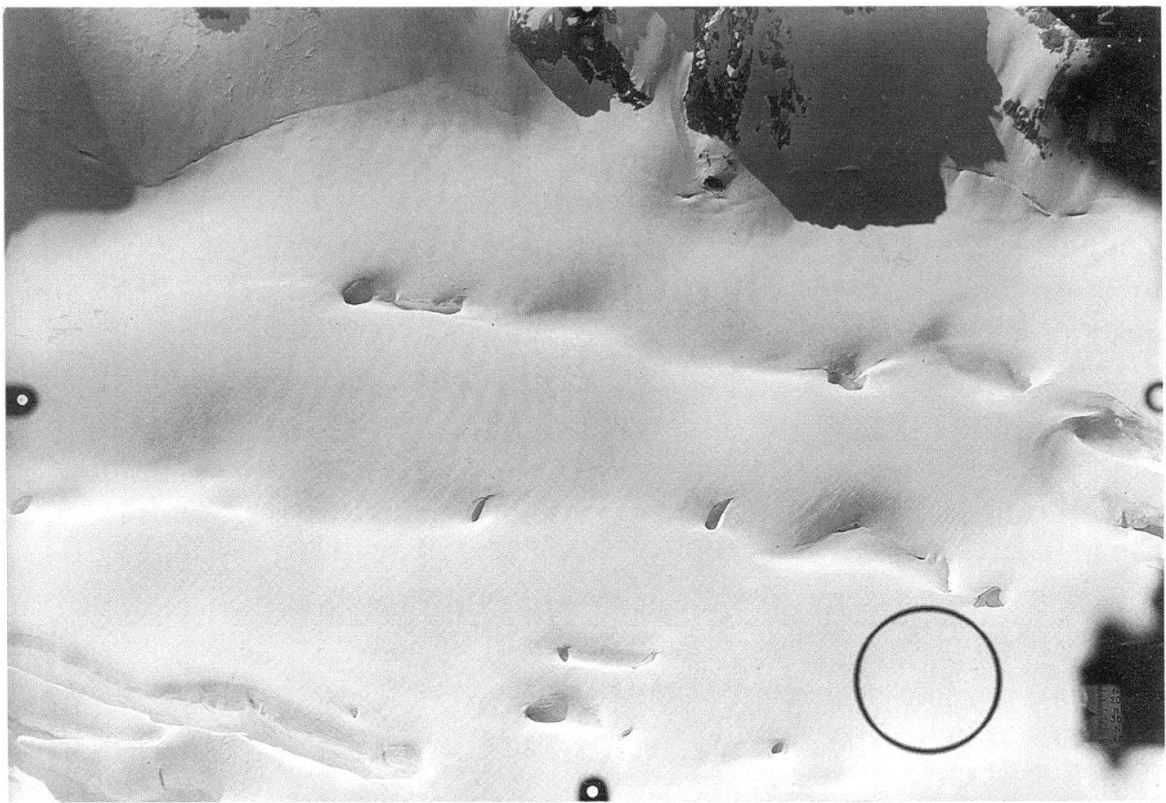


Abb. 11 Diese Flugaufnahme vom Donnerstag, 28. November 1946, also vier Tage nach der Bergung der Dakota-Insassen, zeigt den bereits eingeschneiten Unglücksort. Im eingezeichneten Kreis liegt vermutlich das abgestürzte Flugzeug.

6. Dank der USA

Die Bildreportagen über die geglückte Rettungsaktion fanden ein weltweites Echo. In einem Leserbrief in der amerikanischen Ausgabe der Zeitschrift «LIFE» vom Dezember 1946 erregte sich ein Linien- und ehemaliger Bomberpilot über die Verletzung des schweizerischen Luftraumes durch die amerikanische Dakota, indem er an sein Überflugverbot für fliegende Festungen während des Krieges erinnerte. Ausserdem kritisierte er die verschwenderische Vergnügungsreise der Generalsgattinnen nach Italien.⁶⁹

Am 10. Dezember 1946 überwies der US-Generalkonsul in Zürich 500 Franken an das EMD mit der Bitte, diese Spende als Dank der amerikanischen Kolonie in Zürich an die beteiligten Mannschaften weiterzuleiten.

An seiner Sitzung vom 26. November 1946 hatte der Bundesrat nicht nur beschlossen, den Rettungskräften seinen Dank für ihre Aufopferung auszusprechen, sondern auch für die Kosten der Rettungsaktion in der Höhe von 23 377 Franken aufzukommen. Die Amerikaner übernahmen alle Kosten für die Aufwendungen, die ihnen selbst zu Lasten fielen, wie Transport, Verpflegung und Unterkunft ihrer Truppenteile, sowie die Kosten für alles



Abb. 12 Die Karikatur von Tom Gray in der «Times» vom 22. November 1946 traf voll ins Schwarze. Sie hat eigentlich nichts an Aktualität eingebüsst.

auf dem Gletscher abgeworfene und dabei verlorene Material. In der zweiten Dezemberhälfte 1946 verfügte das EMD, dass das Flugzeug und sämtliches abgeworfenes Material in Gewahrsam genommen wurde. Damit wollte man einem winterlichen Plünderungsmarsch auf den Gauligletscher zuvorkommen.⁷⁰

Auf Einladung von General Mark W. Clark flogen die beiden Schweizer Piloten Hug und Hitz am 2. Dezember 1946 für eine Woche nach Wien. Diese hohe Ehrung und Anerkennung nahmen sie jedoch nur als Vertreter aller an der Rettungsaktion Beteiligten entgegen. Nach dem Flug mit einer amerikanischen Beechcraft über München nach Wien wurden die beiden im Hotel Bristol von den aufgrund von Pressemitteilungen herbeigeströmten Schaulustigen und Journalisten überrannt. Im Rundfunkhaus mussten sie nochmals detailliert über die ganze Rettungsaktion berichten. Abends waren sie bei Brigadegeneral Ralph Tate zu Gast, wo sie mit den beinahe vollständig erschienenen Geretteten nochmals zusammentrafen. Abwesend waren Oberst McMahon, der seine schwere Lungenentzündung auskurieren musste, sowie Sergeant Folsom, der sich bereits in einer Spezialklinik für Beinamputationen in den USA befand. Am 3. Dezember 1946 fand der Empfang der Piloten im Arbeitszimmer von General Mark W. Clark statt. Dieser betonte, die Schweiz habe durch diese mustergültig durchgeführte Aktion einmal mehr den Beweis ihrer ständigen Einsatzbereitschaft erbracht. Die Schweizer Regierung habe in grosszügiger und unkomplizierter Weise die Einreise von amerikanischen Truppen und Flugzeugen bewilligt.

Das Schweizervolk sei mit seiner Gesinnung und Leistung erneut Gegenstand der Hochachtung, Bewunderung und des Vertrauens der ganzen Welt und im Besonderen der Vereinigten Staaten von Amerika geworden.⁷¹

Während des Empfangs der Schweizer im amerikanischen Hauptquartier in Wien äusserte sich Marguerite Gaylord Tate zu den von ihr in vorbildlicher Weise überstandenen Strapazen auf dem Gauligletscher. Nie habe sie daran gezweifelt, von den tapferen Schweizern gerettet zu werden, schliesslich kenne sie ja die Geschichte vom Mönch und dem Bernhardiner mit dem Schnapsfässchen, der die Erfrierenden gerettet habe!⁷²

In einem persönlichen Schreiben an Bundespräsident Kobelt vom 11. März 1947 ging Clark in die diplomatische Offensive: «Ich habe die Ehre, der Schweiz. Eidgenossenschaft im Auftrage der Regierung der Vereinigten Staaten das Flugzeug Dakota C-53, welches am 19. November 1946 auf dem Gauligletscher in der Schweiz notlandete, als Geschenk anzubieten.»⁷³

Vom 29. Mai bis 3. Juni 1947, nach einer längeren Schönwetterperiode, begann die Aktion zur Entsorgung des Flugzeugwracks, zur Bergung von noch verwendbaren Flugzeugbestandteilen wie Triebwerken, automatischer Steuerung (Autopilot), Funk- und Navigationsgeräten, Bordinstrumenten, Hydraulik sowie zum Entleeren der Treibstofftanks. Wiederum erwies sich der Fieseler Storch in total 23 Einsätzen als wertvolles Transportmittel.

Im Lauf der Jahre verschwand das Flugzeugwrack im Gletscher, der es aber sicher eines Tages beim Gletschertor wieder freigeben wird.

Der Pilot der Dakota C-53, Ralph H. Tate, wurde in der Folge wegen Verletzung der Flugdienstvorschriften von einem amerikanischen Militärgericht zu einer Strafe verurteilt. Navigatorisch verfliegen im eigentlichen Sinne hatte er sich zwar nicht, aber er machte sich schuldig, den vorgeschriebenen und eingereichten Flugweg nicht eingehalten und die mehrfarbige Höhenkarte falsch interpretiert zu haben. Zum Überfliegen der Alpen wären mindestens 5000 Meter über Meer nötig gewesen, 3300 Meter hatte er in Tat und Wahrheit gewählt. Tate wurde nicht General wie sein Vater, aber doch noch Major des US Military Air Transport Staff.⁷⁴

7. Die Geburtsstunde der schweizerischen Alpinrettung aus der Luft

Der reibungslose Betrieb der Bergungsflüge Meiringen–Gauligletscher und zurück zeigte die Möglichkeit auf, geeignete und richtig ausgerüstete Flugzeuge im alpinen Rettungsdienst einzusetzen. 1947 reichte Hauptmann Victor Hug nebst seinem Schlussbericht über die Bergungsaktion auch einen «Antrag auf Realisierung einer Flieger-Einsatzstelle für den alpinen Rettungsdienst» ein.⁷⁵ Er verwies auf die Infrastruktur der Schweizer Flug-

Dakota-Flugzeug

Berglistock

Das am 18. November 1946 am Berglistock-Bergljoch verunglückte amerikanische Dakota-Flugzeug sowie das in der Folge durch ausländische und schweizerische Flugzeuge abgeworfene Material ist vom Eidg. Militärdepartement in Gewahrsam genommen worden. Eine Räumung und Bergung kann erst im Frühjahr 1947 durchgeführt werden.

Wir machen die Bevölkerung, Bergführer und Touristen darauf aufmerksam, dass ein **Betreten** oder **Beschädigen des Flugzeuges** sowie das **Aneignen von abgeworfenen Gegenständen** irgend welcher Art **verboten** ist. Personen, welche diesem Verbot zuwiderhandeln, werden **gerichtlich verfolgt**.

Das Betreten des Flugzeuges oder das Manipulieren an demselben ist mit **Lebensgefahr** verbunden, da die Selbstzerstörungs-Sprengladungen und Auslösevorrichtungen noch nicht entfernt werden konnten.

Allfällig gefundene Gegenstände sowie diesbezügl. Meldungen sind an den Militärflugplatz Meiringen weiterzuleiten.

Meiringen, den 15. Dezember 1946.

EIDG. MILITÄRDEPARTEMENT
i.A. Direktion der Militärflugplätze
Dienststelle Meiringen

Abb. 13 Die amtliche Verfügung eines Plünderungsverbotes auf dem Gauligletscher erschien in den Zeitungen von Meiringen, Brienz und Interlaken. Zudem war sie in der Gaulihütte und an den wichtigsten Zugangswegen ins Gauligebiet angeschlagen.

Waffe, die zu dieser Zeit als einzige über die erforderlichen Organe, Mittel und hohe Einsatzbereitschaft verfügte.

Im Gegensatz zum Ausland schenkten die schweizerischen zivilen Bergrettungsorgane den eröffneten Perspektiven keine Beachtung. Die Schweizer Elektrizitäts- und Bauunternehmen erkannten jedoch die Möglichkeit, auf dem Luftweg die medizinische Versorgung des Personals sicherzustellen, das auf Baustellen im Hochgebirge tätig war, die im Winter zeitweise unzugänglich waren.⁷⁶ Für diese militärischen Flugdienste brauchte es eine Bewilligung des EMD. Verschiedene Firmen schlossen mit dem Militärdepartement entsprechende Verträge ab: die Kraftwerke Oberhasli AG im Winter 1948/49 für die Baustellen Handeck II und Staumauer Gauli-Mattenalp, die Schweizerischen Bundesbahnen im Winter 1949/50 für ihr Kraftwerk Barberin sowie die Baufirma Losinger in Sion in den Wintern 1950–1952 für die Baustellen Grande Dixence, Arolla und Chaillon.

Die Ressourcen für solche Dienstleistungen mit militärischen Mitteln waren allerdings beschränkt. Deshalb standen die Flugzeuge den kommer-

ziellen Unternehmungen wie Wintersportzentren vorerst nicht zur Verfügung. Als die Verwendung von Militärflugzeugen zunehmend kommerziellen Charakter annahm, übergab das EMD 1949/50 diese Aufträge und die gemachten fliegerischen und technischen Erfahrungen dem schweizerischen Aero-Club, der geeignete Flächenflugzeuge wie Piper Supercup und Porter beschaffte und bald intensiv einsetzte. Helikopter mit genügender Stabilität und Leistung, um auf diesen Höhen zu operieren, gab es noch nicht.⁷⁷

In den Monaten Mai und Juni 1951 führte Major Victor Hug, im Auftrag des Eidgenössischen Luftamtes, die Piloten des schweizerischen Aero-Club, Sektion Sion, in die Kunst des Landens und Startens auf Gletschern und Schneefeldern im Hochgebirge ein. Bereits am 23. Februar 1950 verblüffte der bekannte Hotelier und Sportflieger Fredy Wissel (1905–1994) aus St. Moritz mit seiner Landung auf Corviglia (2500 Meter über Meer).⁷⁸

Aus dem ständig wachsenden Aufgabenkreis, dem die Sektionen des Aero-Club bald nicht mehr gewachsen waren, entwickelte sich alsdann die Schweizerische Rettungsflugwacht, die heute praktisch allen Anforderungen des Rettungseinsatzes im Hochgebirge gewachsen ist und einen weltweit führenden Namen besitzt.⁷⁹

Epilog: Schatzsuche auf dem Gauligletscher

Im Sommer 1947 gab es für zahlreiche Alpinisten nur ein Ziel: das Wrack der Dakota auf dem Gauligletscher. Das war jedoch nur die halbe Wahrheit; glaubte man den kursierenden Gerüchten, liess sich in der Umgebung auf dem Gletscher reiche Beute machen. Die Abwürfe der amerikanischen und englischen Bomber enthielten Überlebensmaterial für den Dschungel, die Wüste, das Wasser und das Gebirge. Sehr begehrt waren auch Nylonstrümpfe, Lederstiefel und gefütterte Jacken. Ein Alpinist aus Thun, der nicht englisch sprach, wurde nach seiner Rückkehr auf dem Bahnhof Meiringen nach dem Inhalt seines prall gefüllten Rucksacks gefragt. Nachdem er ein Dutzend Konservenbüchsen mit der Aufschrift «drinking-water» zum Vorschein brachte, war ihm die Schadenfreude sicher. Zu jener Zeit wurden die wartenden Berggänger auf dem Bahnhof nicht mehr, wie früher üblich, gefragt, auf welcher Gipfeltour sie waren, vielmehr lautete die Frage nun: «Was hast du gefunden?»

Die Jugendorganisation der SAC-Sektion Oberhasli unternahm im Sommer 1947 eine geführte Tour auf das Rosenhorn. Natürlich war die Marschpause im Schatten der Dakota im Programm inbegriffen. Eine Teilnehmerin fand im Passagierraum ein Paar rote Pumps, die sie nach gelungener Anprobe im Rucksack verschwinden liess. Auf gezielte Fragen ihrer neidischen Freundinnen nach der Herkunft dieser eleganten und teuer aussehenden Schuhe blieb sie die Antwort nicht schuldig: Sie stammen vom reichen Onkel aus Amerika! (was ja nicht gelogen war).

Abkürzungsverzeichnis

BAR	Schweizerisches Bundesarchiv
DMP	Direktion der Militärflugplätze
EMB	Eidgenössische Militärbibliothek und Historischer Dienst, Bern
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement
SAC	Schweizer Alpen-Club

Bildnachweis

Umschlagbild	Keystone Zürich, Photopress-Archiv, Bildnummer 8274590.
Abbildung 1	Topographische Karte der Schweiz 1:100 000 (Dufourkarte), Blatt 13, Ausgabe 1935.
Abbildung 2	Privatbesitz Roger Cornioley.
Abbildung 3	Diagramm: Roger Cornioley.
Abbildung 4	Keystone Zürich, Photopress-Archiv, Bildnummer 30925285.
Abbildung 5	LIFE, Vol. 21, Number 24, 9.12.1946, 27.
Abbildung 6	Ringier AG, Dokumentation Bild, 29735079.
Abbildungen 7, 8, 9, 11	BAR, E 8150A, Eidg. Luftamt 1909–1958, 1968/67 Bd. 141, Dossier 313.12.
Abbildung 10	LIFE, Vol. 21, Number 24, 9.12.1946, 31.
Abbildung 12	The Times, 26.11.1946.
Abbildung 13	Der Oberhasler, 20.12.1946, Nr. 101.

Anmerkungen

- ¹ Roger Cornioley, geboren 1943, Vorstandsmitglied des Historischen Vereins des Kantons Bern, ist in Meiringen aufgewachsen. Als langjähriges Mitglied der SAC-Sektion Oberhasli und Wachtmeister in der ehemaligen Gebirgs-Füsilier-Kompanie III/40 kennt er das Tourengebiet Wetterhorn–Gauli aus eigener Erfahrung und ist mit dem militärischen Gebirgsdienst eng vertraut.
- ² Interview mit Sergeant Lewis Hill, Bordfunker der Besatzung. In: Neue Zürcher Zeitung, 27.11.1946. Technische Beratung: Hans Versell, Münsingen, Flugkapitän a.D. und ehemaliger Kontrolleur im Bundesamt für Zivilluftfahrt.
- ³ Bruchlandung auf dem Gletscher. In: NZZ-Format, www-x.nzz.ch/format/facts, abgefragt am 29.6.2005.
- ⁴ Interview Hill (wie Anm. 2).
- ⁵ BAR, E 8150A, 1968/67, Bd. 141, Dossier 313.12, Bestand Eidg. Luftamt 1909–1958, Schlussbericht und Antrag DMP, Dienststelle Meiringen, Hauptmann Victor Hug, 30.11.1946.
- ⁶ Ebenda.
- ⁷ Abplanalp, Adolf: Zwölf gingen verloren – wurden gesucht, gefunden und gerettet. Zitiert nach Tate Marguerite Gaylord: Twelve walked away, 1948. In: Der Oberhasler, 21.11.1986, Nr. 92.
- ⁸ Waeber, Marcel: Hochgebirgs-Rettungsfliegerei begann auf dem Gauligletscher. In: Tages-Anzeiger, 10.11.1986, 41.
- ⁹ Hug, Victor: Vor 40 Jahren. In: Aviso, 1986, Nr. 87, 54.
- ¹⁰ Abplanalp (wie Anm. 7).
- ¹¹ Ebenda.

- ¹² EMB, Dossier 502 867, KFLF / Dok D, Hug Victor: Rettungsaktion der Besatzung einer Dakota C-53 der US-Army auf dem Gauligletscher am 23./24.11.1946, 1990, 7.
- ¹³ Mündliche Auskunft von Bergführer Franz von Bergen, 30.6.2005.
- ¹⁴ Kürsteiner, Hans-Ruedi: Absturz auf dem Gauligletscher – die Serie zum Filmprojekt, Teil 2, Endlich hören die Insassen ein Flugzeug. In: Zeitung im Mikrokosmos Jungfrau, 24.8.2004, 20.
- ¹⁵ Ebenda.
- ¹⁶ Hug (wie Anm. 12).
- ¹⁷ Deutsch: Wiesel. Das für den Wintereinsatz in schwierigem Gelände vorgesehene Raupenfahrzeug wurde von den amerikanischen Truppen auch Snow-Cat (Schneekatze) genannt.
- ¹⁸ Der Bund, 25.11.1946, Morgenausgabe, Nr. 549, Frontseite.
- ¹⁹ Waeber (wie Anm. 8).
- ²⁰ Hans Bracher (1903–1967): Oberstleutnant im Generalstab, stellvertretender Direktor der eidgenössischen Militärverwaltung. Während des Zweiten Weltkrieges war er im persönlichen Stab von General Henri Guisan, der Brachers Vorschlag eines Generalrapports 1940 wirkungsvoll auf das Rütli legte. Alpinistisch gesehen war Bracher ein unbeschriebenes Blatt; seine Stärke lag vielmehr im medienwirksamen Zelebrieren eines Ereignisses. Bracher wurde infolge der Pressekonferenzen, Interviews und Besuche hoher US-Militärs derart in Anspruch genommen, dass er das Kommando ab Samstagvormittag zeitweise an seinen Stellvertreter, Hauptmann Robert Schiess, übergeben musste. Nach der perfekten Organisation des Besuchs von Winston Churchill in der Schweiz (September 1946) zirkulierte Brachers Spitzname «Zeremonienmeister». Mündliche Auskunft von dessen Sohn, Dr. med. Daniel Bracher, 22.9.2005.
- ²¹ Kürsteiner (wie Anm. 14).
- ²² Kürsteiner (wie Anm. 14), Teil 3, An einem Jahrhundertereignis teilnehmen. In: Zeitung im Mikrokosmos Jungfrau, 27.8.2004, 19.
- ²³ Ebenda.
- ²⁴ BAR (wie Anm. 5).
- ²⁵ Schweizerische Depeschenagentur Bern, Manuskript Abend-Nachrichten 22.11.1946.
- ²⁶ Schweizer Illustrierte Zeitung, 27.11.1946.
- ²⁷ BAR (wie Anm. 5).
- ²⁸ Ebenda.
- ²⁹ BAR (wie Anm. 5), Bericht DMP, Dienststelle Meiringen, Feldweibel Hans Hutter, 20.1.1947, 1. Mündliche Auskunft von Ernst Reiss, 11.4.2005.
- ³⁰ Von Bergen (wie Anm. 13).
- ³¹ BAR (wie Anm. 29), 3. Ernst Reiss (geboren 1920) ist Ehrenmitglied der SAC-Sektion Oberhasli, ein begnadeter Alpinist und eigenwilliger, zäher Draufgänger. Als Teilnehmer der erfolgreichen schweizerischen Himalaya-Expedition bestieg er am 18.5.1956 gemeinsam mit Fritz Luchsinger erstmals den 8516 Meter hohen Lhotse. Ausserdem beging er als erster 22 Wände auf drei Kontinenten.
- ³² BAR (wie Anm. 29), 4.
- ³³ Privataarchiv des Verfassers, Erinnerungen meines Lehrmeisters Ernst Hiltbrand, teilnehmender SAC-Alpinist, Sektion Oberhasli.
- ³⁴ Nachlass Richard Cornioley (1903–1989), ehemals Kanzleichef der Kraftwerke Oberhasli AG.
- ³⁵ Der Bund, 26.11.1946, Nr. 552, Abendausgabe.
- ³⁶ Kulturstiftung Bank Brienz-Oberhasli, Archiv Robert Schiess; Neue Zürcher Zeitung, 24.11.1946, Sonntag-Ausgabe.
- ³⁷ Schweizer Illustrierte Zeitung, 27.11.1946, 39.
- ³⁸ Basler Nachrichten, 23./24.11.1946, Nr. 498.
- ³⁹ Waeber (wie Anm. 8).
- ⁴⁰ Zum Flugzeugtyp Fieseler Storch siehe S. 141.
- ⁴¹ Hug (wie Anm. 9), 56.

- 42 Abplanalp (wie Anm. 7), Teil 2.
- 43 Schiess, Robert: Chronologische Aufzeichnungen vom Kommandoposten Rosenlauri. In: Der Oberhasler, 29.11.1966, Nr. 95, 2. Blatt. Beilage.
- 44 Von Bergen (wie Anm. 13).
- 45 Abplanalp (wie Anm. 7), Teil 2.
- 46 Schiess (wie Anm. 43).
- 47 Hug (wie Anm. 12), 9.
- 48 Abplanalp (wie Anm. 7), Teil 2.
- 49 Von Bergen (wie Anm. 13).
- 50 Hug (wie Anm. 12), 9.
- 51 BAR (wie Anm. 29), 5.
- 52 Hug (wie Anm. 12), 10.
- 53 Kürsteiner (wie Anm. 14), Teil 5: Keine Toten, alle Verletzten transportfähig. In: Zeitung im Mikrokosmos Jungfrau, 3.9.2004, 19.
- 54 Hug (wie Anm. 12), 10.
- 55 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, Halle Luftfahrt, Beschrieb des ausgestellten Originals, Fieseler Storch Fi 156, A-97.
- 56 Piekalkiewicz, Janusz: Der Zweite Weltkrieg. Düsseldorf, Wien, 1985, 849.
- 57 Hug (wie Anm. 9), 55.
- 58 BAR (wie Anm. 5), Bericht Major im Generalstab Pista Hitz, 5.2.1947.
- 59 BAR (wie Anm. 5), 11.
- 60 Der Bund, 15.11.1996, Nr. 268, 2.
- 61 Hug (wie Anm. 12), 11f.
- 62 Ebenda.
- 63 Schiess (wie Anm. 43).
- 64 Ebenda.
- 65 New York Herald Tribune, 25.11.1946; New York Sun, 25.11.1946; Amerikanische Schweizer Zeitung, 4.12.1946; LIFE, 9.12.1946, Vol. 21, Number 24, 27; BAR, Datenbank Memobase, Rundfunk-Reportage Friedrich Brawand, 23.11.1946, SRG, CDR 6323, DAT 15669.
- 66 BAR (wie Anm. 58), 6.
- 67 BAR, Schweizer Filmwochenschau, 29.11.1946, 288, 2.
- 68 Hug (wie Anm. 12), 11.
- 69 LIFE, 30.12.1946, Vol. 21, Number 27, letters to the editor, 2.
- 70 Der Oberhasler, 20.12.1946, Nr. 101.
- 71 Ebenda.
- 72 Abplanalp (wie Anm. 7).
- 73 EMB, 26.3.1947, Dossier 801.27 v. 46, Schreiben von General Mark W. Clark an Bundespräsident Karl Kobelt.
- 74 Waeber (wie Anm. 8).
- 75 Hug (wie Anm. 12), 13.
- 76 Hug (wie Anm. 12), 17.
- 77 Hug (wie Anm. 9), 56.
- 78 Hug (wie Anm. 12), 19.
- 79 Vgl. Itin, Felix; Rutschmann, Peter: Zur Geschichte der Schweizerischen Rettungsflugwacht bis 1979. Zürich, 2002.