

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 15 (1939)

Heft: 29

Artikel: Verschollen seit dem 1. Oktober 1938 - aufgefunden am 9. Juli 1939

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-753592>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

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

Verschollen seit dem 1. Oktober 1938 — aufgefunden am 9. Juli 1939



Suchmannschaft in Aktion im Spaltenlabyrinth des Bondaschgletschers. Nach dem Zusammenprall mit der Cengalo-Vorgriffelwand zerstörte das zerstörte Maschine 800 Meter durch das Gemellicoulouir einen Bondaschgletscher ab und verschwand in den zahlreichen weitgeöffneten und sehr tiefen Spalten. Was irgendwie noch auf der Oberfläche des Gletschers liegenblieb, wurde aber vom Nachschubtrupp aufgesammelt und blieb den Blicken der sofort eingesetzten Suchmannschaften verborgen. Erfolgreiche Sucharbeit nach den großen Überresten und den Leichen wird sich erst im Spätsommer, nach Abschmelzen des Winter- und Lawinenschnees und Wiederöffnung der Spalten, beweisen. Es lassen sich allerdings die Überreste nicht mehr von kostspieligen Bondasch- und Gletscherbetrieb wesentlichen Überresten des Apparates und die Leichen gar nicht mehr finden lassen, weil sie, fest eingefroren mit dem Gletscher, schon im Flusse sind, ganz langsam talwärts wandern und erst nach vielen Jahren beim Gleitschmelzen wieder auftauchen.

Équipe à la recherche des victimes et des principaux débris de l'appareil. Dans le labyrinthe des crevasses du glacier de Bondasca. Jusqu'à présent, les recherches ont été infructueuses. On ne pourra les reprendre avec un peu plus de chance de succès que vers la fin de l'hiver, lorsque la neige de l'hiver et des avalanches sera fondue et que les crevasses du glacier seront à nouveau à jour.

Photo Pedretti



15 Meter tief in einer Gletschergrube. Zwei Vertreter der Deutschen Lufthansa, die Herren Müller und Major Haider, entdecken, eingefroren, einen Fahrgestellüberrest des verunglückten Flugzeugs.

Deux représentants de la « Lufthansa », M. Müller et le major Haider, dans une crevasse, à 15 mètres de profondeur, où ils ont retrouvé les débris d'un siège de l'avion.

Photo Pedretti

Am 1. Oktober 1938, um 12.20 Uhr, startete in Frankfurt das Flugzeug « Ju 52 D-AVFB » der Deutschen Lufthansa zu einem planmäßigen Flug nach Mailand. An Bord befanden sich neben der dreiköpfigen Besatzung zehn Passagiere. Um 14.30 Uhr setzte plötzlich der normale Funkverkehr zwischen Flugzeug und Bodenstationen aus, und am Bestimmungsort Mailand kam die Maschine nicht an. Irgendwo beim Überqueren der Alpen musste sie verunglückt sein. Am 1. Oktober herrschte schlechtes Wetter, und in den Bergen schneite es. Mehrere Tage lang wurde nach dem vermissten Flugzeug gesucht und von der Deutschen Lufthansa ein Finderlohn von Fr. 1000.— ausgesetzt. Aber alle Bemühungen waren ohne Erfolg, das Flugzeug blieb verschollen. Erst jetzt erfuhrt man Näheres über diesen Unheilsflug: denn Sonntag, den 9. Juli, fanden Bergsteiger, die auf einer Tour in der Bondaschgruppe unterwegs waren, im Gemellicoulouir die ersten Überreste des seit neun Monaten vermissten Flugzeuges. Nach den Fundorten des Trümmer zu schließen, muß das Flugzeug mit großer Geschwindigkeit direkt in die nördlichen Steilwände des Piz Cengalo hingeflogen und zerstellt sein. Die Hauptmasse stürzte sofort auf den 800 Meter tiefer liegenden Bondaschgletscher ab und wurde von Spalten verschluckt oder vom späteren Lawinenschneef zugedeckt.

On retrouve dans les Alpes des traces de l'avion allemand disparu il y a neuf mois

Le 1er octobre 1938, l'avion Junker 52 D-AVFB de la Compagnie allemande « Lufthansa » quittait Francfort à 12 h. 20 m. pour sa course ordinaire à destination de Milan. Il avait à bord une partie d'équipage et dix passagers. A 14 h. 30 m., la communication normale entre l'appareil et les stations cessait et à Milan on attendit en vain l'arrivée de l'appareil. Comme il avait fait mauvais temps ce jour-là et neige sur les montagnes, on en conclut qu'un accident avait dû se produire au passage des Alpes. Malheureusement les recherches ont été interrompues par mauvais temps. Les recherches ont été reprises le 9 juillet 1939, lorsque le temps était moins mauvais et l'on fut abandonné la partie. Ce n'est que neuf mois plus tard que l'on déduit retrouver des vestiges de l'appareil. Le dimanche 9 juillet 1939, des alpinistes qui faisaient une course dans le massif de Bondasca trouvèrent les premiers débris de l'appareil dans le couloir du T're Cengalo (très fameux). A juger par les débris retrouvés, il semble que les parties principales étaient tombées du Piz Cengalo. La masse principale des débris tomba sur le glacier de Bondasca, 800 mètres plus bas, et fut engloutie par les crevasses ou recouverte dans la suite par des avalanches.



Die von den Bergsteigern im Gemellicoulouir gefundenen Flugzeugtrümmer, aufgeführt in der Reihenfolge ihrer zeitlichen Entdeckung: 1. Ein Stück Aluminiumblech mit Schrauben, 2. ein Gummiseilstück, 3. Teil eines Zylinderkopfes, 4. Teil einer Flugzeugtüre, 5. Stück einer Metallverstrebung, 6. und 8. Bruchstücke von Fensterrahmen, 7. kleinere Metall- und Holzteile.

Les débris de l'avion trouvés par les touristes dans le couloir des Gemelli.

Photo Dr. Hug



Die Leute, die mit der Auffindung der Trümmer des Flugzeugs Ju 52 mehr oder weniger zu tun hatten und somit zur Klärung der Angelegenheit beigetragen haben. Von links nach rechts: Capadurit, Hüttenwart der Schörhütte; zwei Grenzwächter, die bereits letztes Jahr, aber erfolglos in dieser Gegend nach Spuren des vermissten Flugzeugs suchten; A. Simmen aus Luzern, der mit Dr. O. Hug aus Zürich, H. Bernhard aus Chur und Honegger aus Soglio Sonntag, den 9. Juli, im Gemellicoulouir die ersten Trümmer fand.

Les personnes qui ont pris part aux recherches des débris de l'avion. De gauche à droite: Capadurit, garde-frontière à la cabane de Schörhütte; deux gardes-frontières, qui déjà l'an passé les recherches infructueuses l'an passée et M. A. Simmen, de Lucerne, qui a trouvé les premiers débris, en compagnie du docteur Oscar Hug, de Zurich, de M. Henri Bernhard, de Coire, et du garde-frontière Honegger, de Soglio, le 9 juillet, dans le couloir des Gemelli.

Photo Dr. Hug

Rechts auf die Bondaschgruppe, den Schneupfad der Flugzeugkatastrophe vom 1. Oktober 1938. Die Berge von rechts nach links sind der Piz Cengalo (3374 m), der Cengalo-Vorgriffel und der nordwestliche Gemelli (3259 m) zwischen Gemelli und Cengalo-Vorgriffel des Gemellicoulouir. Die punktierte Linie bezeichnet die Aufstiegsroute der Partie durch das Gemellicoulouir. Dieser Couloir besitzt in seinem oberen Teil eine Steilheit von 55—60 Grad; im unteren Teil steigt es nur mäßig an und mündet in etwa 3000 Meter Breite auf den Bondaschgletscher. Der Kreis an der Steilwand des Cengalo-Vorgriffel bezeichnet die mutmaßliche Aufstiegsroute des Flugzeuges. Die Kreise, die zwischen den Steilwänden, wo die einzelnen kleinen Flugzeugtrümmer, zum Teil auf schmalen, steilen Felsbändern, aufgefunden wurden. Die Hauptmasse des Flugzeuges: Motoren, Tragflächen, Tanks etc. und die Insassen, die bei der Katastrophe ums Leben kamen, befinden sich in den Gletscherboden hinuntergestürzt.

Le massif de Bondasca, où s'est déroulée la catastrophe du 1er octobre 1938. De droite à gauche: le sommet du Piz Cengalo (3374 m.), une crête intérieure du Cengalo, la crête nord-est des Gemelli (3259 m.). Entre cette dernière crête et la crête inférieure du Cengalo, le couloir du T're Cengalo. La ligne pointillée indique la route suivie par les touristes pour monter le long du couloir. On suppose que l'avion s'est écrasé contre la paroi à l'endroit marqué par un cercle. Les six croix indiquent les endroits où l'on a retrouvé des débris de l'avion. La masse principale des débris (moteurs, ailes, tanks, etc.) et les victimes qui sont tombés plus bas encore sur le glacier.

Photo Dr. Hug