

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: 02.04.2026

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 Bondasagletschers. Nach dem Zusammenprall mit der Cengalo-Vorgipfel-Steilwand stürzte die zerschellte Maschine 800 Meter durch das Gemellicouloir auf den Bondasagletscher ab und verschwand in den zahlreichen weit geöffneten und sehr tiefen Spalten. Was irgendwie noch auf der Oberfläche des Gletschers liegen blieb, wurde aber vom Neuschnee dieses Tages zugedeckt und blieb so den Blicken der sofort einsetzenden Suchmannschaften verborgen. Erfolgreiche Sucharbeit nach den großen Überresten und den Leichen wird sich erst im Spätsommer, nach Abschmelzen des Winter- und Lawenschnees und Wiederöffnung der Spalten, bewerkstelligen lassen. Möglicherweise aber werden sich auch mit kostspieliger Sondier- und Grabarbeit die wesentlichen Überreste 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 Gletscherabbruch wieder zum Vorschein kommen.

Equipe 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'été, lorsque la neige de l'hiver et des avalanches sera fondue et que les crevasses du glacier seront de nouveau à jour.

Photo Padret

15 Meter tief in einer Gletscherspalte. Zwei Vertreter der Deutschen Lufthansa, die Herren Müller und Major Häzler, entdecken, eingefroren, einen Fahrgestellüberrest des verunglückten Flugzeuges.

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

Photo Padret

Am 1. Oktober 1938, um 12.20 Uhr, startete in Frankfurt das Flugzeug «Ju 52 D-AVEB» 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 erfuhr man Näheres über diesen Unheilskursflug; denn Sonntag, den 9. Juli, fanden Bergsteiger, die auf einer Tour in der Bondasagruppe unterwegs waren, im Gemellicouloir die ersten Überreste des seit neun Monaten vermißten Flugzeuges. Nach den Fundorten der Trümmer zu schließen, muß das Flugzeug mit großer Geschwindigkeit direkt in die nördlichen Steilwände des Piz Cengalo hineingeflogen und zerschellt sein. Die Hauptmasse stürzte sofort auf den 800 Meter tiefer liegenden Bondasagletscher ab und wurde von Spalten verschluckt oder vom spätem Lawenschnee zugedeckt.

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

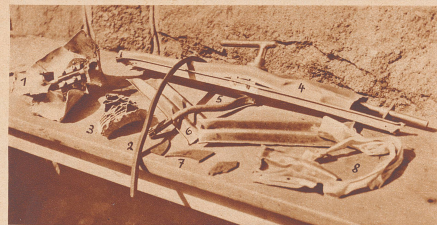
Le 1er octobre 1938, l'avion Junker 52 D-AVEB de la Compagnie allemande «Lufthansa» quittait Francfort à 12 h. 20 m. pour sa course ordinaire à destination de Milan. Il avait à bord trois personnes d'équipage et dix passagers. A 14 h. 30 m., la communication normale entre l'avion et les stations cessait 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. Mais toutes les recherches entreprises pour retrouver l'appareil et les victimes restèrent infructueuses et l'on dut abandonner la partie. Ce n'est que neuf mois plus tard que l'on devait 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 des Tre Gemelli (Trois Jumeaux). A en juger par ces débris, l'avion a dû s'écraser contre les parois nord, très escarpées, 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.



Blick auf die Bondasagruppe, den Schauplatz der Flugzeugkatastrophe vom 1. Oktober 1938. Die Berge von rechts nach links sind der Piz Cengalo (3374 m), der Cengalo-Vorgipfel, der nordwestliche Gemello (3259 m), zwischen Gemello und Cengalo-Vorgipfel der Gemellisattel. Die punktierte Linie bezeichnet die Aufstiegsroute der Partie durch das Gemellicouloir. Dieses Couloir besitzt in seinem oberen Teil eine Steilheit von 35-40 Grad, im unteren Teil steigt es nur mäßig an und mündet in etwa 200 Meter Breite auf den Bondasagletscher. Der Kreis an der Steilwand des Cengalo-Vorgipfels bezeichnet die mutmaßliche Aufprallstelle des Flugzeuges. Die Kreuze bezeichnen die Stellen, wo die einzelnen kleinen Flugzeugtrümmer, zum Teil auf schmalen, abschüssigen Felsbänken, aufgefunden wurden. Die Hauptmasse des Flugzeuges: Motoren, Tragflächen, Tanks etc. und die Insassen sind bei der Katastrophe tiefer auf den Gletscherboden hinuntergerstürzt. Es ist anzunehmen, daß alle Insassen schon beim Anprall oben an der Wand getötet wurden.

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 cime inférieure du Cengalo, la cime nord-ouest des Gemelli (3259 m.). Entre cette dernière cime et la cime inférieure du Cengalo, le couloir des Tre Gemelli. 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 le 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 sont tombés plus bas encore sur le glacier.

Photo Dr. Hug



Die von den Bergsteigern im Gemellicouloir gefundenen Flugzeugtrümmer, aufgeführt in der Reihenfolge ihrer zeitlichen Entdeckung: 1. Ein Stück Aluminiumblech mit Schraubengelenk, 2. ein Gummiteilstück, 3. Teil eines Zylinderkopfes, 4. Teil einer Flugzeugtür, 5. Stück einer Metallverstebung, 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 Flugzeuges Ju 52 mehr oder weniger zu tun hatten und somit zur Klärung der Angelegenheit beigetragen haben. Von links nach rechts: Capadrett, Hüttenwart der Sciorabütte; zwei Grenzwächter, die bereits letztes Jahr, aber erfolglos in dieser Gegend nach Spuren des vermißten Flugzeuges 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 Gemellicouloir die ersten Trümmer fand.

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

Photo Dr. Hug