

Rettungsaktion auf dem Gauligletscher

Autor(en): **Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **182 (2016)**

Heft 11

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-630333>

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.

Rettungsaktion auf dem Gauligletscher

Vor 70 Jahren half der Militärpilot und Pionier für Gletscherlandungen, Hauptmann Victor Hug bei einer weltweit beachteten Rettungsaktion auf dem Gauligletscher mit. Er und sein Kollege, Major Pista Hitz warfen erst mit ihren Flugzeugen des Typs Fieseler Storch Hilfsgüter ab und evakuierten nach einer höchst anspruchsvollen Landung in acht Flügen die notgelandeten Amerikaner.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

«Die dunklen Linien, welche sich schnell unter dem Flugzeug bewegten, wurden zum Gletscher. Ich registrierte dies nicht sofort, wusste aber, dass wir sehr nahe flogen, was auch immer es war. Erst später realisierte ich, dass die Linien Gletscherspalten waren. Ich griff nach oben, schob sämtliche Leistungs-, Propeller- und Mischerhebel energisch nach vorne und riss gleichzeitig das Steuerhorn nach hinten. Ich rief zum Co-Piloten: «Wir befinden uns mitten zwischen den Berggipfeln!» Mein Co-Pilot dachte wohl, ich hätte die räumliche Orientierung verloren und blockierte das Steuerhorn. Ich griff hinüber und riss seine Hände vom Steuer. Fast gleichzeitig sagte ich: «Wir sind am Boden.» Mit fast 300 Stundenkilometern touchierte das Flugzeug des Typs C-53 Dakota den Boden und wurde innerhalb von 80 Metern abgebremst. Alles, was nicht niet- und nagelfest war, wurde durch das Flugzeug geschleudert, sogar Sitze aus der Verankerung gerissen. Wie durch ein Wunder forderte diese forcierte Landung keine Todesopfer unter den acht Passagieren und vier Besatzungsmitgliedern. Der Bordmechaniker Sergeant Wayne G. Folsom wurde mit Knie- und Oberschenkelbrüchen am schwersten verletzt, sonst gab es nur ein gebrochenes Nasenbein, eine Kopfverletzung, Prellungen und Handverletzungen zu beklagen.

Suche am falschen Ort

Mit seinem intakt gebliebenen Funkgerät setzte der Pilot, Captain Ralph H. Tate Jr., einen Notruf ab, welcher in Paris und in Marseille empfangen werden konnte. Tate vermutete seine Position bei Grenoble in den französischen Alpen und die Peilung der Funksignale deuteten auf eine Position beim Mont Blanc oder südlich des Monte Rosa Massivs. Zahlreiche amerikanische Bomber von Wien und

Marseille suchten das Gebiet erfolglos ab. Zwei Tage später weckten die Vermisstenmeldungen in Radio und Presse auch das Interesse des Chefs des Militärflugplatzes Meiringen, Hptm Victor Hug. In Meiringen hatte man die Funksignale deutlich registriert, was auf einen nahen Standort des Senders deutete. Der Vorschlag von Hug, die in Meiringen im Taktischen Kurs (TK) weilende Fliegerstaffel könne sich an der Suche beteiligen, blieb bei der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr (AFLF) vorerst ungehört und wurde auf Nachfragen abgelehnt.

Vier Tage nach dem Absturz erfuhr Hug, dass eine neue Peilung eine Position im Gebiet der Schweizer Alpen ergeben hatte, dass das AFLF eine Suchaktion ins Auge fassen und für einige amerikanische Suchflugzeuge eine Landeerlaubnis in Dübendorf erteilt hatte. Am Nachmittag des vierten Tages sah die Besatzung eines B-29-Bombers eine Leuchtrakete und konnte Sichtkontakt erstellen. Später konnten eine von Sion gestartete C-36 und Hug mit seinem Fieseler Storch ebenfalls Sichtkontakt erstellen

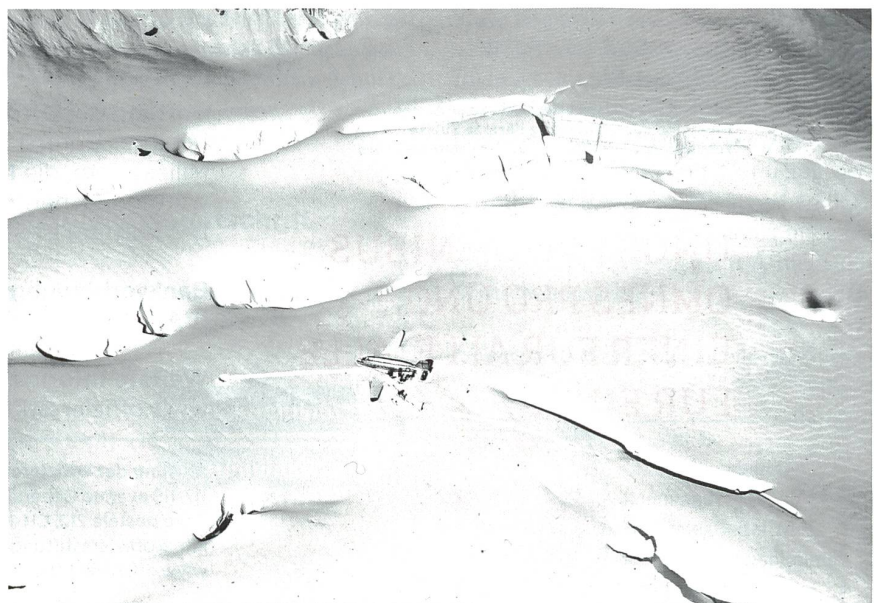
und erstmals eine genaue Positionsangabe machen.

Ein amerikanischer Elefant im Porzellanladen

Im Zusammenhang mit der Rettung der abgestürzten Dakota führte amerikanisches Grossmacht-Denken dazu, dass teilweise abenteuerliche Rettungsversuche studiert wurden. Nicht nur die Dutzenden alliierten Flugzeuge, welche mit ihrem wahllosen Hilfsgüter-Bombardement Abgestürzte und Retter gleichermaßen gefährdeten, prägten das Bild des Elefanten im Porzellanladen. Ein Sonderzug aus Udine brachte 150 Gebirgsjäger der 88. Div ins Haslital, wo sie feststellen mussten, dass sie mit ihren Jeeps und Raupenfahrzeugen die Gletscherspalten und -abbrüche des Rosenloui- und des Gauligletschers nicht überwinden konnten. Die ortskundigen Schweizer mussten auch eine amerikanische Alternativroute

Die C-53 Dakota auf dem Gauligletscher.

Bild: VBS



über den Unteraargletscher als untauglich taxieren. Die Aussicht, ohne Gletschererfahrung einen mehrstündigen, beschwerlichen Fussmarch in Angriff zu nehmen, kühlte den US-Enthusiasmus merklich ab.

Der Vorschlag, mit einem von einem Lancaster-Bomber gezogenen Lastensegler auf dem Gletscher zu landen, um den Rettungsmannschaften den beschwerlichen Aufstieg zu ersparen, löste sich zum Glück in Luft auf. Die britischen Piloten hatten keine Lust, in einer Gletscherspalte zu landen.

Schliesslich wollten etwa 70 freiwillige amerikanische Luftlandesoldaten über dem Gauligletscher abspringen und neben der Dakota landen. Das kühne Ansinnen wurde sehr zum Verdruss der Amerikaner von den Schweizern dankend abgelehnt. Diese wollten verständlicherweise nicht, zusätzlich zu den Verunfallten Dakota-Passagieren, noch Dutzende versprengte Fallschirmsoldaten auf dem Gletscher einsammeln.

Rettungskolonne zu Fuss

Die Organisation der Rettung zu Fuss gestaltete sich schwierig. Neben organisatorischen Problemen erschwerten Schneefälle und Lawinengefahr die Aufgabe. Am frühen Samstagmorgen setzten sich die ersten 50 bergerfahrenen Retter, darunter Ärzte, Bergführer und Mitglieder der Festungswachtkompanie 16 in Bewegung, kurz darauf folgte die 33 Mann starke Nachhut.



Beschwerlicher Aufstieg über den Abbruch des Rosenlaugletschers.

Bild: LIFE Magazine

Eintreffen der Rettungskolonne

Bei Tagesanbruch starteten Hptm Victor Hug und Major Pista Hitz mit zwei Fieseler Storch Flugzeugen und warfen Lebensmittel, Signaltücher, ein Funkgerät und die Nachricht, dass Hilfe unterwegs sei beim verunglückten Flugzeug ab. Mit den Signaltüchern signalisierten die Verunglückten den Wunsch nach warmen Kleidern, Wolldecken, Verbandsmaterial und Medikamenten. Kurz darauf begann eine veritable «Luftinvasion». Amerikanische, englische und französische Flugzeuge warfen aus grosser Höhe scheinbar wahllos Kisten mit Material ab, welches im Umkreis von zwei Kilometern landete und teilweise direkt in Gletscherspal-

ten verschwand. Es ging so weit, dass die Verunglückten den Abbruch dieser Abwürfe verlangten.

Am Nachmittag des fünften Tages erreichte die Rettungskolonne das abgestürzte Flugzeug und wurde begeistert empfangen. Sofort kümmerten sich die Ärzte um den schwer verletzten Folsom. Später warfen Hug und Hitz insgesamt 60 Wolldecken ab. In der Nacht zum Sonntag musste beim Flugzeug von Hug der Motor ausgewechselt werden und der Fieseler Storch von Hitz wurde für Gletscherlandungen umgerüstet.

Bei Tagesanbruch signalisierte Hug der Rettungskolonne, dass er eine Landung auf dem Gletscher beabsichtige. Obwohl die Rettungskolonne eine Landung auf dem Gletscher als unmöglich erachtete, entschlossen sich Hug und Hitz, das Wagnis in Angriff zu nehmen. Mit ihren über 200 Gebirgslandungen fühlten sie sich in der Lage, eine erfolgreiche Landung auf dem Gletscher vorzunehmen und mit Verletzten an Bord wieder zu starten. Sie vertrauten auch auf den Fieseler Storch, ein Hochdecker-Flugzeug mit einem 220 PS starken Motor und einer Minimalgeschwindigkeit von gerade mal 51 km/h, welches mit einer Dienstgipfelhöhe von 5300 m/M über genügend Leistungsreserven verfügen sollte.

Rettung aus der Luft

Da der 1942 in Betrieb genommene Fliegerschiessplatz Axalp nur schwer erreichbar war, unternahmen Hug und Hitz 1944 erste Versuche für Landungen und Starts mit dem Fieseler Storch auf Schneefeldern der Ebenfluh mit vorbereiteter Piste. Im Winter 1944/45 erfolgten weitere Versuche bei Nass- und Tiefschnee ohne vorbereitete Piste. Diese Versuche waren jedoch zuerst unbefriedigend, da sich der Schnee am Rad und an der Fahrwerkstrebe staute und beim Start Probleme bereitete. Mittels Hilfsskis, welche unter die Räder und Kufen geschoben und beim Start ausgeklinkt wurden, konnten die Probleme gelöst werden. Im Winter 1945/46 verfeinerten Hug und Hitz ihre Technik und somit verfügten die Schweizer Fliegertruppen über die ersten Piloten mit Erfahrung für Schneelandungen im Hochgebirge.

Unter diesen Voraussetzungen besaßen Hug und Hitz das Rüstzeug zum Erfolg und landeten am späten Sonntagmorgen erfolgreich auf 2850 Metern über Meer, 500 Meter unterhalb des Flugzeug-

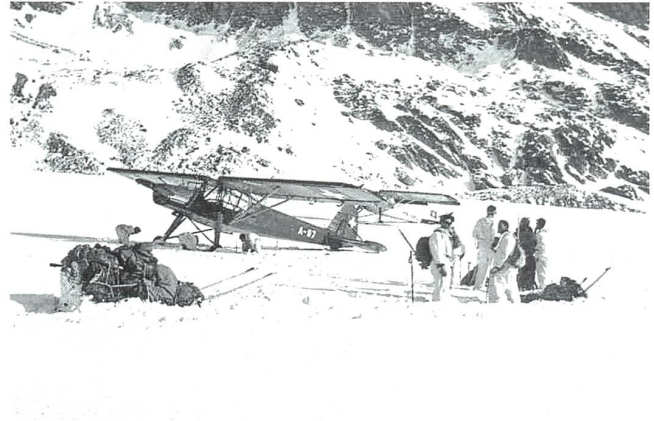
Soldaten der 88. Div mit Jeeps und Snowcats in Meiringen.

Bild: Ringier Bilderdienst





Nach einer kalten Biwaknacht bereitet sich die Rettungsmannschaft auf den Abstieg vor. Bild: Keystone



Hptm Victor Hug und Major Pista Hitz landen auf dem Gauligletscher. Bild: VBS

wracks und nur 30 Meter neben der Rettungskolonne, welche bereits auf dem Abstieg war. Zwei Seilschaften rekognoszierten die vorgesehene Startstrecke, beide Flugzeuge wurden in die Startrichtung gedreht und mit Hilfsskis ausgerüstet. Als erster startete Hug mit dem verletzten General Haynes und dem mit erfrorenen Füssen kämpfenden Festungswächter Etter Richtung Meiringen. Kurz darauf folgte ihm Hitz mit dem schwer verletzten Ser-

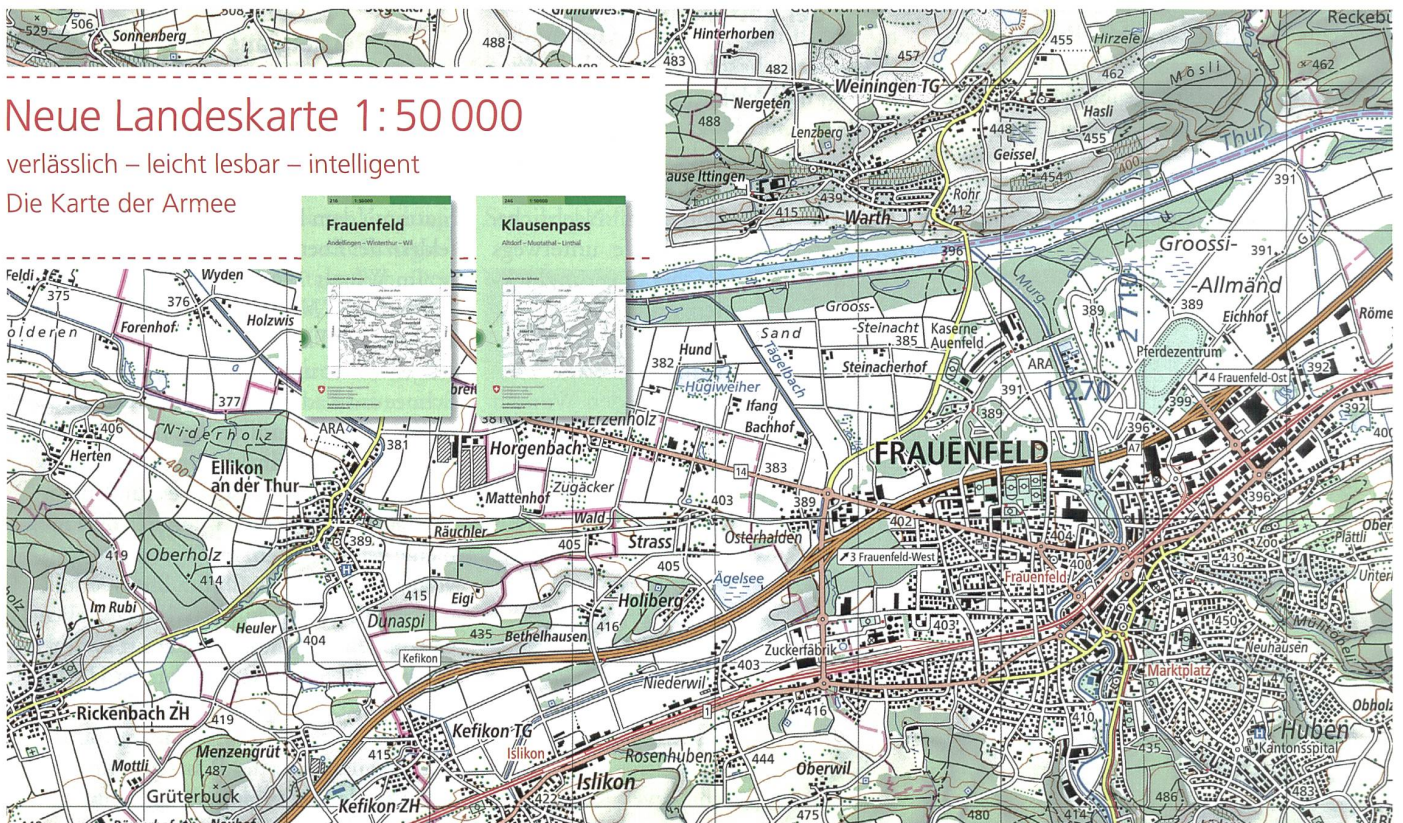
geant Folsom an Bord. Mit insgesamt zwölf Bergungsflügen holten Hug und Hitz die abgestürzten Amerikaner vom Gauligletscher. Ein letzter Flug vor dem Eindunkeln brachte zudem das persönliche Gepäck der Amerikaner ins Tal. Die Rettungsaktion und die weltweit erste Rettung aus Bergnot mittels Flugzeug-Gletscherlandungen fand international grosse Beachtung und führte dazu, dass sich das gespannte politische Verhältnis

zwischen der Schweiz und den USA merklich entspannte. ■

Quellen

Roger Cornioley, Der Flugzeugabsturz einer amerikanischen Dakota auf dem Gauligletscher im November 1946 – Vor 60 Jahren war das Haslital Schauplatz der grössten alpinen Rettungsaktion (cornioley.kehrsatz@bluewin.ch).

Victor Hug, Vor 40 Jahren in AVISO Nr 87, <http://wordpress.gletscherflug.ch/gletscherflug/geschichte/rettung-vom-gaulig-gletscher>.



Neue Landeskarte 1:50 000

verlässlich – leicht lesbar – intelligent
Die Karte der Armee