

Zerschellt im Hochgebirge : die Flugzeugabstürze Hohgant 1950 und Guggigletscher 1952

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte**

Band (Jahr): **74 (2012)**

Heft 1

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-327788>

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.

Zerschellt im Hochgebirge

Die Flugzeugabstürze Hohgant 1950 und Guggigletscher 1952

Roger Cornioley

In den Jahren 1950 und 1952 wurden grobe Navigationsfehler den Besatzungen eines englischen Halifax-Frachtflugzeuges bzw. einer amerikanischen *Dakota C-47* zum Verhängnis. Die Bergungen der Opfer waren anspruchsvolle, angesichts der damaligen Mittel höchst gefährliche Aktionen, insbesondere im hochalpinen Jungfraugebiet.

Die zwischen 1946 und 1955 auffallende Häufigkeit der – mit der überaus glücklichen Ausnahme der Notlandung auf dem Gauligletscher – für alle Insassen tragisch endenden Flüge in den Alpen veranlassten die zuständigen Untersuchungsbehörden, nicht nur die begangenen Navigationsfehler als Absturzursache anzunehmen. In den Blick gerieten einerseits die fatale und verhängnisvolle Unterschätzung der Wettersituation und Flughöhe im Alpenraum, andererseits der Leichtsinn der Piloten, die es versäumten, mit schweizerischen Flugleitstellen Verbindung aufzunehmen. Möglicherweise hatten diese Berührungsgängste der Engländer und Amerikaner etwas mit der aussenpolitischen und diplomatischen Isolation unseres Landes nach dem Zweiten Weltkrieg zu tun. Erst mit der technischen Entwicklung des Radars, einhergehend mit der Eröffnung neuer Fernflugverbindungen der Swissair, verbesserten sich die Möglichkeiten der Luftraumüberwachung.

Der vorliegende Beitrag, der sich mit diesen tragischen Ereignissen und deren Hintergründe auseinandersetzt, gliedert sich in drei Teile. In den ersten beiden Kapiteln werden die Flugzeugabstürze am Hohgant (1950) und am Guggigletscher (1952) basierend auf Zeugenaussagen und offiziellen Dokumenten geschildert, im dritten Teil wird die Entwicklung der schweizerischen Flugsicherung in dieser Periode betrachtet.

1. Flugzeugabsturz am Hohgant 1950

Als der liebe Gott das Berner Oberland geschaffen habe, so will es die Legende, sei ein Rest von allem übrig geblieben. Daraus habe der himmlische Vater den einen dieser Wächter, den Hohgant, gebildet und danach sein Werk mit Wohlgefallen betrachtet. Wie ein Bollwerk steht er da, massig, zerschrunden und vierschrötig. Als Riegel von nahezu 9 km Länge und etwa 2 km Breite liegt der Hohgant zwischen Emmental und Oberland, mit 2 197 m ü. M. (Furggengütsch) höchster Gipfel der Voralpenkette.¹

Aus Richtung Norden kommend sollte dieses erste hohe Hindernis, nach den bescheidenen Geländeerhebungen des Mittellandes, fliegerisch erst mal in Rech-



Die Ansicht der Nordflanke des Hohgant vom Talgrund Bumbach.
– H. Heiniger, Spiez.

nung gestellt werden. Kurz nach dem Passieren dieser Eingangspforte nämlich, folgen nun Schlag auf Schlag höhere Prüfsteine eines Alpenüberfluges, wie Brienz-Grat, Faulhorn und die Berner Hochalpen.

Sonntag, 16. April 1950, 6.28 Uhr²

Fräulein Emma Wälti, Wirtin zum Kurhaus Hochwacht, Gemeinde Langnau i. E., wurde gar unsanft aus ihrem Tiefschlaf gerissen. Ihr schien es, als habe sie dieses tiefe Gebrumm der Flugzeugmotoren einige Jahre vorher, im Krieg, auch schon gehört. Sie stürzte auf die linke Laube hinaus, von welcher man bei schönem Wetter freie Sicht haben sollte; erst jetzt realisierte sie, dass an diesem frühen Sonntagmorgen nasses Wetter mit tief hängenden Wolken vorherrschte und sie deswegen den auffällig tief fliegenden Bomber nicht sehen, sondern nur hören konnte. Sie lauschte angestrengt auf den sich in Richtung Bäregghöhe entfernenden Motorenlärm. Kurze Zeit später glaubte sie ein fernes Donnern wahrzunehmen; Emma Wälti kehrte nachdenklich in ihre Schlafkammer zurück, ihr Wecker zeigte auf halb sieben.³

Auftrag und Organisation des Fluges

Die Firma *Philips* (Eindhoven) erteilte der *World Air Carriers Ltd.* (London) den Auftrag, eine Fracht von 300 in Schachteln verpackte Radioempfänger von Amsterdam nach Teheran zu spedieren. Die erwähnte Speditionsfirma betrieb zu diesem Zweck einige Frachtflugzeuge des Typs *Halton 1* der bekannten Flugzeugwerke *Handley Page Ltd.* Die Produktion des legendären, aus diesem Werk stammenden *Halifax*-Bombers wurde am Ende des Zweiten Weltkrieges eingestellt und ab 1946 mit dem ähnlich konzipierten zivilen Frachtflugzeug des Typs *Halton 1* wieder aufgenommen.⁴

Am Vortag war das seit dem 14. April 1950 in Schiphol stehende Frachtflugzeug mit der vorgesehenen Fracht beladen worden. Bald einmal stellte sich heraus, dass das Fassungsvermögen des Frachtraums mit 240 Radios ausgeschöpft war. Die vorgenommene Berechnung des Abfluggewichtes ergab 23 126 kg was einer komfortablen Reserve von 6 419 kg entsprach.

Der diensttuende Meteo-Beamte des *Rijksluchtvaartdienst* Amsterdam-Schiphol, M. Streefkerk, erwartete die fünfköpfige englische Besatzung an diesem frühen Sonntagmorgen, 16. April 1950 Punkt 2.10 Uhr zum abschliessenden Briefing des Wetters; das scheussliche Aprilwetter bedingte vorgängig bereits

eine Verschiebung des Starts um einige Stunden und wurde neu auf 3.00 Uhr fixiert. Auf der geplanten Flugroute Schiphol–München–Brenner–Venedig mit dem Zielflughafen Brindisi herrschte bis auf die Höhe von Venedig schlechtes Wetter. Für die gesamte Alpennordseite prognostizierte er die Wolkengrenze zwischen 600 und 1 200 m ü. M. Streefkerk wusste um die Gefahren einer Alpen-traversierung bei schlechtem Wetter und empfahl dem Kommandanten auf einer konstanten Höhe von 5 000 Metern mittels Instrumentenflug bis auf die Höhe Venedigs zu fliegen. Dieser wohlgemeinte Rat wurde nur zum Teil beherzigt, möglicherweise befürchtete der Pilot bei diesen Wetterbedingungen eine Vereisung der Flügel des Frachtflugzeuges. Vorschriftsgemäss wurde von der Besatzung folgender Flugplan hinterlegt:

Flughöhe (<i>in Fuss</i>)	VFR/IFR	Flugzeit	Destination
5 500	IFR	2.10 Std.	180° München
15 500 (Brenner!)	IFR	1.15 Std.	Venedig
7 500	VFR	2.15 Std.	Brindisi

Langsam rollte die *Handley Page 70 Halton 1* auf dem Flughafen Amsterdam-Schiphol zur Startbahn; nur ungern mochte sich wohl der 26-jährige Kommandant Bryan Hilton Lathom-Smith an das letzte Mal erinnern, als er mit diesem Flugzeugtyp vor drei Monaten hier stand und auf die Startfreigabe wartete: An jenem 20. Januar 1950 hatte er nämlich beim Anflug des gleichen Zielflughafens Brindisi Totalbruch erlitten.⁵ Als das Flugzeug Schiphol verliess, war es genau 3.14 Uhr GMT.⁶



Kommandant Bryan Hilton Lathom-Smith.
– Passfoto v. Peter Haldimann, Bumbach.

Flugzeug: Handley Page 70 Halton 1, Serie Nr. 1378, Frachtflugzeug mit Baujahr 1946
Immatrikulation: G-AHDX
Besatzung: Lathom-Smith, Bryan Hilton (1924–1950), Kdt. / Bowker Henry Charles (1920–1950), Navigator / Allum Keith (1918–1950), Bordfunker / Stanforth David (1923–1950), Bordmechaniker / Wright K.S. (1920–1950), Purser (Steward)
Passagier: Di Giulio, Arturo (1923–1950), ital. Staatsangehöriger
Eigentümer: World Air Carriers Ltd., 15 Buckingham Palace Gardens, London S.W.1

Irrtümliche Navigation und andere tödliche Fehler

Aus unerklärlichen Gründen flog die Maschine auf ihrer Nord-Süd-Route von Beginn weg anstelle des richtigen Kurses von 144° in Richtung Bodensee-München auf einem falschen Kurs von 160° , der die Maschine zeitgleich zum Hohgant führte. Die Abtrift infolge des Seitenwinds wurde berücksichtigt, trotzdem ergab diese Kursabweichung auf diese grosse Distanz eine gefährliche Differenz von ungefähr 250 km im Perimeter der Alpen.

Die vor dem Abflug damals noch einzuholende obligatorische Bewilligung zum Überflug einer Besatzungszone Deutschlands hatte Kommandant Lathom-Smith im Eifer der Flugvorbereitungen vergessen. Er wollte offenbar seinem erfahrenen und älteren Navigator und Bordfunker absolutes Vertrauen schenken; hätte er eine einzige Standortpeilung verlangt, wäre der Irrtum ans Licht gekommen. Seiner Sache sicher, flog er im Instrumentenflug auf 5 500 Fuss, ohne jegliche Bodensicht und nachts, passierte die ATCs von Bad Eilsen, Bruxelles und Frankfurt, ohne eine Funkspur zu hinterlassen. Um 4.22 Uhr GMT meldete sich die *G-AHDX* über Funk in Amsterdam-Schiphol zurück, gab die letzte Position von 4.15 Uhr mit «75 Kilometer westlich Wiesbaden» durch, was falsch war (!) und wurde von den Holländern auf den Funkkanal von Orly verwiesen.⁷ Punkt 4.49 Uhr GMT meldete sich endlich die *G-AHDX* in Orly mit demselben falschen Standort von 4.15 Uhr.⁸ Diese Meldung wurde von den Stationen Auxerre, Strasbourg und Nancy ebenfalls mitgehört und bestätigt. Das war die letzte Funkverbindung der Engländer vor der Katastrophe.

Aus der in den Trümmern aufgefundenen Karte wurde ersichtlich, dass sich der Navigator – entsprechend dem Flugplan – um 6.23 Uhr MEZ um eine Handpeilung mit dem vermeintlichen Hilfsfunkfeuer München-Riem bemühte (Entfernung 175 Meilen), anstatt dessen jedoch das Hilfsfunkfeuer Uetligen bei Bern erreichte (Entfernung 20 Meilen). Er brauchte einige Minuten zur Auswertung seiner Seitenpeilung; vermutlich stellte er nun konsterniert seinen fatalen Irrtum fest, doch es war zu spät: Um 6.28 Uhr MEZ raste die *G-AHDX* auf einer Höhe von 1 900 mü. M. in die Nordwand des Hohgant.

Rekonstruktion des Fluges – Mithilfe der Bevölkerung

An diesem frühen Sonntagmorgen war am Hohgant trübes, nasses Wetter; dichte Wolken erstreckten sich auf einer Höhe zwischen 1 200 und 1 500 mü. M. und zeitweise herrschte starkes Schneetreiben, Aprilwetter eben. Durch den Motorenlärm

des grossen, ausserordentlich tief fliegenden Flugzeuges aufgeschreckt, sahen die Bewohner der im Tal zerstreuten Bauernhäuser von Bumbach die Unglücksmaschine für einen Augenblick zwischen zwei Wolkenbänken. Wenige Sekunden später vernahmten die Anwohner eine heftige Explosion und sahen durch den Nebel einen grellen Feuerschein, gefolgt vom dumpfen Donnern einer Lawine.

Unverzüglich meldeten die Bumbacher Hans Haldimann (Schwandweid), Christian Wittwer (untere Mastweid) und Hans Gerber (Säge) ihre gemachten Beobachtungen dem Landjäger Schneider in Schangnau.⁹

Die ersten Augenzeugen trafen gegen 7.30 Uhr unter der Jurtenfluh auf der Unglücksstelle ein, wo sich ihnen ein schrecklicher Anblick bot. In einem grossen Umkreis lagen Flugzeugtrümmer, Radioapparate und andere Gegenstände herum. Die Stelle, an der die *G-AHDX* auf die Felswand aufgeprallt war, konnte deutlich erkannt werden, da durch den heftigen Aufschlag eine Lawine ausgelöst wurde, welche die Trümmer mehrere hundert Meter in die Tiefe gerissen hatte. Auf dem 300 bis 500 Meter breiten Lawinenkegel mit einem Durchmesser von 2 bis 4 Metern Hartschnee lagen verstreut die Überreste menschlicher Körper.¹⁰ Die Motoren waren zum Teil im Schnee verschwunden. Mithilfe von Freiwilligen nahmen die Landjäger von Schangnau sofort eine Absperrung vor, damit die Gerichtsbehörden ungehindert die notwendigen Abklärungen vornehmen konnten. Im Laufe des Sonntags trafen der Bezirkschef der Kantonspolizei Bern in Langnau, Wachtmeister Mühlemann, Gemeindepräsident Gottfried Neuenschwander und Gemeindeschreiber Siegenthaler, beide aus Schangnau, Dr. Harry Widmer vom Büro für Flugunfalluntersuchungen aus Bern, nebst zahlreichen Schaulustigen, auf der Unfallstelle ein. Bald einmal wurde den Bergungsleuten klar, dass, um alle Trümmer bergen zu können, die Schneeschmelze abgewartet werden musste.

Ein Notar mit Büro in Langnau liess nichts anbrennen: Mit Schreiben datiert vom Montag, 17. April 1950 wandte er sich im Auftrag der Eigentümer Schwandweid mit einem konkreten Anspruch auf Schadenersatz an das Eidgenössische Luftamt in Bern; die unzähligen Wrackteile, vor allem Glas- und Metallteile von Radios, bildeten für das Vieh auf Alpweiden eine grosse Gefahr. Sollte bis zur Alpsommerung bzw. Ausaperung die betreffenden Matten nicht sauber geräumt sein, behalte er sich eine Klage für Schadenersatz vor. Die Eigentümer Schwandweid wurden mit 2 500 Franken entschädigt.¹¹

Zwecks Abklärung der Unfallursache ersuchte das Eidgenössische Luftamt das Polizeikommando des Kantons Bern um Amtshilfe; zur Rekonstruktion der Flugroute von *G-AHDX* wurden grossflächig Zeugen gesucht: Das Polizeikom-



Alp Jurten: Lawinen- und Trümmerfeld. – *StAB, FN Walter Nydegger, 1872.*

Das beim Aufprall abgetrennte Heck der Unglücksmaschine.
– *BAR E8003, Akz. 1967/76.*

mando Solothurn sowie die KaPo-Bezirkschefs von Laufen, Wangen a. A., Frauenbrunnen, Burgdorf und Langnau i. E. wurden nun schriftlich gebeten, sich auf die Suche nach eventuellen Augenzeugen zu machen und diese einzuvernehmen. Diese riesige Suchaktion hatte Erfolg; anhand der vielen Ohrenzeugen, die den «Bomber» nicht gesehen, aber in den Wolken gehört hatten, konnten die Untersuchungsbehörden die letzten 60 Kilometer von G-AHDX zwischen Balsthal und dem Unglücksort am Hohgant mühelos rekonstruieren.

Werner Grossniklaus, Stationsvorstand SBB in Wangen a. A., gab bei seiner Zeugeneinvernahme Folgendes zu Protokoll: «Ich hatte Frühdienst und befand mich bereits vor 6.00 Uhr im Stationsbüro. Einige Minuten vor 6.00 Uhr hörte ich ein mehrmotoriges Flugzeug über die Ortschaft Wangen a. A. fliegen. Nach dem Motorenlärm zu schliessen, flog es von Norden nach Süden, das heisst vom Jura her Richtung Herzogenbuchsee, und zwar ca. 1 000 Meter über Boden; als ich später vom Absturz hörte, liess ich es mir nicht nehmen und holte sofort die Schweizerkarte aus dem Schrank. Ich verband mit dem Lineal den Hohgant mit Wangen a. A., was die Flugrichtung des englischen Flugzeuges ergab...»¹²

Eine Gruppe Pfadfinder aus Bern wurde zwecks Aufräumarbeiten auf dem Lawinenkegel aufgebeten; vor ihrer traurigen Arbeit prägte ihnen der Einsatzleiter ein, «stets daran zu denken, dass ihr diese Opfer nie gekannt habt». Anstelle der heute üblichen Betreuung durch ein Care-Team gab's bei der Heimfahrt in Zäziwil einen Zvierihalt.¹³

Makabrer Fund im Lawinenschnee

Die offizielle Trauerfeier für die fünf Briten fand bereits wenige Tage später, am Donnerstag, 20. April 1950,¹⁴ auf dem Berner Bremgartenfriedhof in Anwesenheit des stellvertretenden Gesandten Grossbritanniens, Thomas Tull, Militärattaché Oberst Parker sowie dem britischen Luftattaché Wingcommander Spencer statt. Der einzige italienische Passagier, Arturo Antonio di Giulia, Inhaber einer Luftfrachtagentur in Brindisi, wurde am Samstag, 22. April 1950,¹⁵ ebenfalls auf dem Bremgartenfriedhof, neben den Gräbern seiner englischen Schicksalsgefährten beigesetzt.

Die Identifikation der Unfallopfer fand unter grossem Zeitdruck der englischen Luftfahrtbehörde statt und soll unterschiedlich schwierig gewesen sein. Das erklärt auch die Tatsache, dass erst ein Monat später eine weitere Leiche im schmelzenden Lawinenschnee zum Vorschein kam, als die anderen Opfer längst und offiziell vollzählig, begraben waren.¹⁶ Der Untersuchungsbericht weist da-



Pfadfinder aus der Region Bern bergen Trümmer aus dem Lawinenschnee.
– StAB, FN Walter Nydegger, 1875.

rauf hin, dass auf der Nordseite des Hohgant mit seinem steilen, felsigen Gelände leicht Lawinen niedergehen würden. Möglicherweise sei dieses englische Besatzungsmitglied beim Aufprall in den Felsen hängen geblieben und dann später mit einer Nassschneelawine auf die Alpweide hinuntergerissen worden. Die Identifikation des Unbekannten war nicht möglich. So kam es, dass dieses Absturzopfer seine letzte Ruhestätte auf dem stillen Friedhof direkt neben der Kirche Schangnau fand. Auf dem Grabstein stand zu lesen: «dem unbekanntem Flieger».¹⁷ Für die obligate Grabpflege war jeweils eine beaufsichtigte Schulklasse aus Schangnau besorgt.¹⁸

Schlussbetrachtungen des Büros für Flugunfalluntersuchungen

Im gewünschten Untersuchungsbericht zuhanden der *British Aviation Insurance Company Ltd.* bedurfte es seitens der schweizerischen Behörde eine deutliche Klarstellung: «[...] mit den schweizerischen Funküberwachungsstellen hat das betreffende Flugzeug nicht gearbeitet, auch wurde dasselbe (im Funkverkehr) nicht gehört!» Der Untersuchungsbericht schliesst mit der Feststellung, dass dieser Flug im Hinblick auf eine Alpen traversierung bei ausserordentlich schlechten meteorologischen Bedingungen, ungenügender Sicherheitsmarge und dürftiger navigatorischer Vorbereitung in einer Katastrophe enden musste.¹⁹

Der Leiter des Büros für Flugunfalluntersuchungen, Dr. Harry Widmer, in seinem Arbeitsumfeld liebevoll «Crash-Harry» genannt, hinterliess am 19. April 1950 in einer informellen Aktennotiz folgenden tief blickenden, freimütigen und sehr persönlichen Kommentar, der eigentlich alles sagt, was es zu sagen gibt: «Wie lange muss die Tätigkeit solcher Hurra- und Krampfunternehmungen zum Schaden der Luftfahrt und Gefährdung der Oeffentlichkeit noch geduldet werden?!»

2. Flugzeugabsturz am Guggigletscher 1952

Vielen ist der «Guggiföhn» ein Begriff: Der warme südliche Fallwind, der sich im Kessel des Guggigletschers bildet, wurde schon manchem Lauberhornrennen zum unberechenbaren Spielverderber. Der Guggigletscher, zu Füssen des Berner Oberländer Dreigestirns Eiger, Mönch und Jungfrau gelegen, bildet auf einer Höhe von 2150 m ü. M., wo sich der Gletscherabbruch befindet, bis auf 3000 m ü. M. einen im Mittel 500 m breiten und 2 km langen Kessel. Er beginnt am Fuss des südwestlichen Abfalles des Mönchs und erhält als grössten Nebenarm den stark zerklüfteten Kühlaunengletscher. Auf den Guggigletscher fallen

die vom westlichen Hang und südlichen Kamm des Mönchs herabstürzenden Eis- und Schneelawinen.²⁰

*Freitag, 7. März 1952, 15.40 Uhr Ortszeit*²¹

Der 23-jährige Jurastudent Manfred Reist aus Langnau²² genoss seinen Skitag im Gebiet der Kleinen Scheidegg, obwohl es zeitweise leicht schneite und eine kompakte Wolkendecke auf der Höhe der Jungfraubahnstation Eigergletscher lag. Reist, im Aufstieg zwischen der Wengernalp und der Kleinen Scheidegg, hörte ein Flugzeug, das sich dem Vernehmen nach in nordsüdlicher Richtung bewegte und so tief flog, dass alle Skifahrer verängstigt aufhorchten. Plötzlich riss das Motorengeräusch ab und aus Richtung Mönch-Jungfrau ertönte ein heftiger Knall, ähnlich wie beim Abbruch eines Schneebrettes. Darauf folgte ein anhaltendes Rollen und Donnern; wahrscheinlich hatte die Maschine beim Aufprall eine Lawine ausgelöst. Alle Leute, die das Flugzeug gehört hatten, waren überzeugt, dass sich ein Unglück ereignet haben musste.

Sofort eilte ein Skifahrer ins Hotel Jungfrau auf der Wengernalp, um den Militärflugplatz Interlaken telefonisch zu orientieren. Die allererste Horchmeldung jedoch wurde von Reist unverzüglich an das zuständige Eidgenössische Luftamt in Bern telefonisch durchgegeben.

Der Chef der Sektion Flugsicherungsdienst, Oberst Thiébaud, wandte sich unverzüglich an die zuständigen militärischen Stellen mit der Anfrage, ob ein Flugzeug vermisst werde. «Nein», lautete die klare Antwort. Nun erweiterte er den Anfragekreis auf die Zivilflugplätze Genf-Cointrin und Zürich-Kloten. Auch hier wurde kein Flugzeug vermisst.

Um 23.15 Uhr traf in Kloten eine Vermisstmeldung des Rettungsdienstes des Hauptquartiers der amerikanischen Luftwaffe (Wiesbaden) ein, wonach eine *C-47 Dakota*, die am Freitag um 11.47 Uhr in Madrid abgeflogen war und zwischen 17 und 18 Uhr in Fürstentfeldbruck (Bayern) hätte eintreffen sollen, nicht an ihrem Bestimmungsort eingetroffen sei.²³

Der telefonische Erstmelder dieser Hiobsbotschaft an die zuständige Amtsstelle, Manfred Reist, erhielt eine Woche später Post vom Eidgenössischen Luftamt. Der Vorsteher und Direktor des Amtes dankte ihm für seine geschätzte Mitarbeit und seine wertvolle, spontane und zutreffende Meldung über den Absturzort Guggigletscher. Als Gegenleistung wies er die Eidgenössische Finanzverwaltung an, Manfred Reist eine Sonderprämie von 20 Franken inklusive Telefonspesen zu überweisen.²⁴



Douglas C-47A, Dakota «Skytrain». – *Fotoarchiv des Verfassers.*

Navigationstraining oder Businessflug?

Einer der Stützpunkte der amerikanischen Luftwaffe in Westdeutschland, der Militärflughafen Fürstenfeldbruck, war seit dem Jahr 1948 die Heimatbasis der 36th *Fighter-Bomber Group*. Wie jedes amerikanische Kampfgeschwader stand auch dieses unter einem Motto: «Return with Honor» (Rückkehr mit Ehre).

Der ausgestellte Flugbefehl Nr. 34 sah den Hinflug der *Dakota C-47A* am 5. März 1952, den Rückflug für den 7. März 1952 vor. Das befohlene Fernziel, Madrid Barajas, sollte mit Zwischenlandungen in Paris-Orly sowie in Bordeaux erreicht werden. Beim Zweck dieses Fluges schienen sich die amerikanischen Flugbehörden nicht einig zu sein: Auf dem Original-Einsatzbefehl, der in den Trümmern auf dem Guggigletscher gefunden wurde, steht «Businessflug», im nachträglich bereinigten Flugbefehl aber, der den schweizerischen Untersuchungsbehörden offiziell ausgehändigt wurde, ist von «Navigation und Training» die Rede.²⁵ Ein kleines, aber nicht unwesentliches Detail. Was war nun eigentlich das wirkliche Motiv?

Flugzeug: Douglas C-47A Dakota, «Skytrain»

Immatrikulation: USAF 42-100593, -militär-

Besatzung: Mehess, Gus John (1916–1952) Kdt., Lt Col /

Spear Robert L., Co-Pilot, Lt Col / McFadden Samuel D., Instructor Pilot, Major /

Clay Earl D., Radiooperator, Sergeant / Crook Boyd F., Engineer, Corporal /

Riggs Orville H., Observer, Lt Col / Adams Ralph C., Observer, Major

Passagier: Steinert Erwin L., Radiooperator in Ausbildung

Standort: USAF, Air Base Fürstenfeldbruck (D)

Noch eine weitere tragische Einzelheit des auf dem Gletscher aufgefundenen Flugbefehls kam zum Vorschein: Ursprünglich wurde der Besatzung auch Corporal Robert Richardsson zugeteilt, der sich aber wegen Unwohlsein kurz vor dem Start abmeldete. Sein Name wurde vom Kommandanten durchgestrichen und hastig per Handschrift ersetzt: Es war der einzige mitfliegende Passagier, der schon lange auf der Warteliste stand, nämlich Erwin L. Steinert, Radiooperator in Ausbildung.

Die Besatzungsliste enthielt drei hochkarätige Spezialisten, die einen Trainingsflug in Navigation rechtfertigen würden. Dafür sprach auch ihre Erfahrung mit über 10000 Flugstunden. Die zwei Beobachter und der Instruktor besaßen

Verdienstorden wie das *Distinguished Flying Cross*, *Oak Leaf Cluster*, *Air Medal* und die *Bronze Star Medal*. Major Ralph C. Adams war zudem Testpilot bei den berühmten Lockheed Flugzeugwerken in den USA.²⁶

Beim Überflug der *Douglas C-47A* von Dijon Richtung Stuttgart beging Kommandant Gus J. Mehes den fatalen Navigationsfehler um 50°, um auf ungenügender Höhe Richtung Berner Alpen weiterzufiegen. An Bord bemerkte keiner der Examinatoren diesen Irrtum.²⁷



Kommandant Gus John Mehes. – *USAF Aircraft Incident & Accident, Personnel List, 1952.*

Kommandant: Mehes, Gus John (1916–1952), Oberstlt.,
36th Fighter-Bomber Group

Herkunft: Sioux Falls, South Dakota

Brevetierungsdatum: 7.2.1941

Berufliche Stationen: bis 1945 Jagdflieger II. Weltkrieg,

Raum Mittelmeer, Offizier 31st Fighter Group /

1950 Korea, Stabsarbeiten für Pentagon /

1951 Amerik. Besatzungszone Deutschland, Air Base Landsberg

(Bayern) / 1952 Air Base Fürstenfeldbruck (Bayern)

Flugunfälle: August 1941 Selfridge Field, USA mit Typ A-20A /

1942 Perry Air Base, Florida, mit Typ AT-6B /

1943 und 1945 im Luftkampf abgeschossen!

Dezember 1951 Air Base Landsberg, Typ F-51D Mustang

Auszeichnung: Distinguished Flying Cross

Letzte Ruhestätte: Arlington Cemetery, Washington,

Grab Nr. 4213 B

Yes, we can?

Die mit dem amerikanischen Hauptquartier in Fürstenfeldbruck abgesprochene Flugroute hätte die *Douglas C-47* auf dem Rückflug vom 7. März 1952 von Madrid über die Pyrenäen nach Bilbao–Bordeaux–Fürstenfeldbruck geführt. Höchster Punkt der auf einer konstanten Höhe von 7 000 Fuss (Pyrenäen 9 000 Fuss) geplanten Strecke wäre der französische Mont Dore mit 6 188 Fuss Höhe gewesen. Der direkte Flug von Bordeaux nach Fürstenfeldbruck schien dem an Bord anwesenden Instruktor-Piloten McFadden zu anspruchslos zu sein. Dieser befahl nun dem Kommandanten, den nicht geplanten Umweg über Lyon und Dijon einzuschlagen. Beim Überflug dieser beiden französischen Eckpunkte wunder-

ten sich die diensttuenden Offiziere im Tower über die gepflegte «Voice»-Ausprache des amerikanischen Piloten, die sich sehr vorteilhaft vom üblichen *USAF*-Niveau abhob. Ausserdem verlangte der Funker laufend Peilungen beim Anflug von Dijon, was sonst von *USAF*-Flugzeugen unüblich war. Die Untersuchungsbehörden zogen daraus den Schluss, dass es sich hier um eine vom Instruktor-Piloten überwachte Navigationsübung handeln musste.

Um 14.55 Uhr Ortszeit meldete sich die *C-47*, die, auf 9 000 Fuss fliegend, noch ca. 3 km südlich des Flughafens Dijon war, ab, nachdem sich der Amerikaner dort noch erfolglos nach dem Stuttgarter Wetter erkundigt hatte. Eine von der Bodenkontrolle Dijon aus unbekanntem Motiven nach 3 Minuten vorgenommene weitere Peilung ergab, dass für das Ziel Stuttgart ein um rund 50° nördlicherer Kurs hätte eingeschlagen werden müssen. Diese Erkenntnis wurde jedoch der *C-47*-Besatzung nicht mitgeteilt, da sich diese im Äther bereits verabschiedet hatte und keine Peilung mehr verlangte. In Dijon scheint man indessen dieser letzten Peilung keine besondere Beachtung geschenkt zu haben und verfolgte den eingeschlagenen Flugweg nicht weiter.²⁸

An der Flugroute des jetzt falsch navigierten Kollisionskurses lag die Bodenkontrolle Genf-Cointrin. Zwei Wochen vorher hatte sich mit einer amerikanischen, militärisch immatrikulierten *C-47 Dakota* bereits Ähnliches zugetragen. Genf teilte den schweizerischen Untersuchungsbehörden mit, dass sie damals den Funkverkehr der Bodenleitstelle Dijon mit dem amerikanischen Piloten mitgehört hätten; unaufgefordert erfolgte von schweizerischer Seite danach die Peilung des Flugzeuges mit der überraschenden Feststellung, dass der Kurs direkt in Richtung Alpenkette geführt hätte. Sofort trat Genf-Cointrin in Funkkontakt mit dem Piloten, klärte diesen über seinen Irrtum auf und führte dieses Flugzeug wieder auf den richtigen Weg. Dieses Dokument weist zudem noch auf einen wichtigen Punkt hin: Die Linienpiloten der Fluggesellschaften werden aufgrund der Sicherheitsvorschriften in der Zivilluftfahrt angewiesen, des öftern ihre Position zu überprüfen.²⁹

An diesem 7. März 1952 jedoch hatte der diensttuende Genfer Radiotechniker vielleicht weder Zeit noch Lust, französische Funkprüche abzuhören. Der überwachte *USAF*-Kommandant hingegen sah keinen Anlass, am Kurs zu zweifeln bzw. eine Anpeilung seiner Maschine von Genf-Cointrin zu verlangen. Unbeirrt folgte sie auf ihrem Todesflug dem fatalen Kurs, der kurze Zeit später im Jungfraugebiet so tragisch enden sollte.

Nach der Flugzeit zwischen Dijon und der Unfallstelle Guggigletscher, die rund 45 Minuten betragen haben mag, scheint die *C-47* in gerader Linie – mögli-

cherweise mit Autopilot – auf die Kollisionsstelle hingeflogen zu sein. Die Besatzung, inklusive Instruktor, schien sich ihrer Sache sicher zu sein und wähnte sich, trotz miserablen Wetter und sehr schlechten Sichtverhältnissen, auf dem richtigen Kurs. Dafür spricht die Tatsache, dass unterwegs keine Kontrollpeilungen und Standortbestimmungen mehr vorgenommen wurden. Der auf dem Guggigletscher aufgefundene Höhenmesser des Flugzeuges zeigte auf 9 200 Fuss (ca. 3 000 mü. M.).³⁰

Alarmierung

Bei «Käru» Schlunegger, Obmann und bekannter Bergführer, liefen noch am Freitagabend die Drähte heiss. Das Eidgenössische Luftamt orientierte über den aktuellsten Wissensstand und bat ihn, die Suche nach allfälligen Überlebenden am vermuteten Absturzort Guggi baldmöglichst aufzunehmen. Für die den Samstagmorgen von Wengen aus organisierte Aufklärungspatrouille, bestehend aus den Bergführern Karl Schlunegger, Vize-Obmann Oskar Gertsch, Karl Graf sowie dem Mitglied der ständigen Wengener Skipatrouille, Fritz Graf, begann eine kurze Nacht.

Samstag, 8. März 1952: Strapazen, Lawinengefahr, Gewissheit

Hotelier Eymann betrat die Terrasse seines Hotels Jungfrau auf der Wengernalp und schaute kritisch nach dem Wetter; auch er hatte gestern Nachmittag den Knall des Aufpralls und den anschliessenden Donner aus Richtung Guggi mitbekommen. Sofort hatte er sich zum grossen Gästeteleskop begeben, um festzustellen, dass die geschlossene Wolkendecke keine Sicht auf die vermutete Absturzstelle erlaubte. Nachdem es in der vergangenen Nacht wieder geschneit hatte, hellte sich mit der Morgendämmerung die Wolkendecke etwas auf. Guten Mutes stand er um 8.30 Uhr hinter dem Teleskop und suchte intensiv den Guggigletscher ab. Unter den steilen Felswänden des Mönchnollens, aber deutlich oberhalb der alten SAC-Guggihütte, stellte er das abgetrennte Leitwerk, also das Heck der abgestürzten Maschine auf dem Gletscher fest. Langsam wanderte er mit den Augen in die Felswände des Mönchnollens und entdeckte oberhalb eines Felsbandes die schwarze Stelle des Aufpralls und der Explosion; diese mussten eine Lawine ausgelöst haben, die sämtliche Flugzeuginsassen und den grössten Teil der Trümmer 300 Meter durch ein Felscouloir auf den Gletscher hinuntergeschmettert hatte. Nachdenklich kehrte er ins Hotel zurück und rief

Bergführer Schlunegger in Wengen an. Er unterrichtete ihn über seine Beobachtungen und schloss mit der Feststellung, dass diesen Unfall sicher niemand überlebt habe und wohl alle beim Aufprall augenblicklich getötet worden seien. Schlunegger beendete das Telefongespräch, nicht ohne vorher das Wichtigste festzulegen: Falls die Aufklärungspatrouille Überlebende finden sollte, würden farbige Kleider beim abgetrennten Heck auf dem Gletscher ausgelegt. Beobachtet werde dieser «Code» wiederum mit dem Teleskop von der Wengernalp aus. Für diesen Fall würde sofort eine bereitstehende Trägerkolonne zum Unfallort aufbrechen, um die Überlebenden mit Kanadierschlitten zu bergen.

Die vier Wengener Alpinisten verliessen das Dorf mit dem Zug um 10.18 Uhr.³¹ Von der Station Eigergletscher spurten sie mit den Skiern abwechslungsweise bis zur alten Guggihütte. Begleitet wurden sie vom Motorenlärm der 18 von verschiedenen Stützpunkten der amerikanischen Zone Deutschlands gestarteten Suchflugzeuge. Das Eidgenössische Luftamt erteilte den Amerikanern unkompliziert die Genehmigung, den schweizerischen Luftraum zu diesem Zwecke benutzen zu dürfen. Da die Sichtverhältnisse für Flugzeuge sehr schlecht waren und das Jungfraugebiet zudem fliegerische Tücken hat, wurden die Flugzeuge, zur allgemeinen Erleichterung der Schweizer, bereits mittags nach Deutschland zurückbeordert.

Rettungschef Schlunegger gab später die ausserordentlich gefährlichen und mühsamen Verhältnisse zu Protokoll. «Die Hänge waren lebendig, bis zu einem Meter lockerer Neuschnee hemmte uns ungemein. Bevor wir die alte Guggihütte (unter dem Mönchnollen) erreichten, fuhr direkt unter unseren Skis ein Schneebrett zu Tal. Glücklicherweise wurde niemand mitgerissen. Darauf wurde zu Fuss gespurt, wobei der vorderste Mann bis zu den Hüften in den Schnee einsank – ein mühseliges, schrittweises Hinaufklettern im Gletscherhang und unter akuter Lawinengefahr. Die in zwei Seilpartien getrennten Bergsteiger mussten sich mit Hilfe einer Schneeschaufel emporarbeiten. Immer wieder gingen zwischen den zwei Seilschaften Lawinen nieder. Nach diesen, fast übermenschlichen Strapazen, erreichten wir nach 5 Stunden, gegen 17 Uhr die Flugzeugtrümmer.»³²

Da während der vergangenen Nacht über die Absturzstelle eine grosse Lawine niedergegangen war, fand man lediglich das aus dem Schnee ragende Schwanzstück der *Douglas C-47*, Einzelstücke der Flügel und einen ungeöffneten Fallschirm. Diese Trümmer waren auf ein weites Gebiet des Guggigletschers verstreut. In den Felsbändern oberhalb sichtete die Mannschaft den einen Motor

mit einem vollständig verbogenen Propeller. Weit oben schien der Teil eines Flügels zu liegen.

Auf der Sonnenterrasse des Hotels Jungfrau auf der Wengernalp stand eine Gruppe von «Sachverständigen» um das grosse Zeissfernrohr, durch das ein Mann mit gespannter Aufmerksamkeit das gegenüberliegende Gletscherfeld unter dem Mönchnollen beobachtete. «Jetzt sind sie an der Stelle, wo die Trümmer liegen», rief der Beobachter. Seit Stunden hatte er die langsame, mühselige Steigarbeit der 4er-Aufklärungspatrouille verfolgt. «Sieht man etwas Neues? Legen sie farbige Kleidungsstücke aus?» Angstvoll ertönte diese Frage an den Beobachter. «Nein, immer noch nichts!» Minute um Minute verstrich, und es wurden keine Kleidungsstücke gesichtet. Um 17.30 Uhr stieg die Patrouille in Richtung alte Guggihütte ab. Nun war alles klar, es bestand keine Hoffnung mehr auf ein Wunder. Endlich setzte sich die Gewissheit durch, dass keine Überlebenden zu retten waren und die acht Amerikaner den Fliegertod erlitten hatten.

Am Samstagabend um 18.50 Uhr kehrte die Aufklärungspatrouille Schlunegger, bei völliger Dunkelheit, zur Jungfraubahnstation Eigergletscher zurück. Dort wartete auf die vier mutigen Männer ein Extrazug, der sie wieder hinunter nach Wengen führte; den gespannt wartenden Journalisten berichteten sie, dass sich die Bergungsaktion äusserst schwierig gestalten werde.³³

Gegen Samstagmittag traf der amerikanische Militärattaché, Col. Patterson, in Wengen ein. Nachdem er sich am Fernrohr auf der Wengernalp die Situation vergegenwärtigt hatte, suchte er um die Erlaubnis nach, eine «US land rescue group» (Landrettungsgruppe) an den Rettungsarbeiten teilnehmen zu lassen. Auch hier willigten die zuständigen eidgenössischen Behörden ein, und Fürsprecher Abundi Schmid wurde beauftragt, die Tätigkeit der beiden Rettungstruppen zu koordinieren. Am Abend verliessen 16 Mann, darunter elf amerikanische Fliegeroffiziere, mit zwei Dakota-Frachtflugzeugen die Flugbasis Landsberg Richtung Schweiz. An Bord befanden sich zwei Tonnen Material, das die Flugzeuge zwang, in Kloten zu landen. Näher am Ort der Katastrophe wären die Feldflugplätze Belpmoos oder Interlaken gewesen, man befürchtete jedoch bei diesem nassen Terrain ein Einsinken der schwer beladenen Lastwagen. Das Material wurde unverzüglich mit der Bahn von Zürich-Kloten nach Wengernalp transportiert.

Die amerikanischen Fliegeroffiziere von der «rescue group» aus Wiesbaden hatten sich wohl über die besonderen Umstände einer hochalpinen Rettung nicht genügend Rechenschaft abgelegt, als sie abflogen; nur die erprobtesten Bergführer und Skifahrer konnten das Wagnis unternehmen, unter den jetzigen Um-



Späte Rückkehr zur Station Kleine Scheidegg: die Aufklärungspatrouille mit den Bergführern Karl Schlunegger, Karl Graf, Oskar Gertsch (v. links) und Fritz Graf, Skipatrouilleur (mit Pfeife). – *Photopress / Keystone, Zürich.*

ständen bis in den Guggikessel zu gelangen. Die elf Fliegeroffiziere haben denn auch ihre Tätigkeit darauf beschränkt, sich über die Ergebnisse der Bergungsaktion und über die Beobachtungen der Teilnehmer orientieren zu lassen.

Indem die Amerikaner den ganzen Sonntag über das Zeissfernrohr des Hotels Jungfrau belagerten, konnten sie sich live von den Strapazen und dem alpinen Rhythmus der Bergungskolonne überzeugen. Vor allem das Skifahren in schwierigem Gelände soll ihnen zu denken gegeben haben. Sie hatten genug gesehen. Für den Rest der Bergung ihrer Landsleute zogen sie die Zuschauerrolle vor.

Sonntag, 9. März 1952: Generalmobilmachung für Wengen – «Bravo Benno!»

Fünf Uhr frühmorgens auf der Kleinen Scheidegg. Der Himmel hängt als milchiger Vorhang an den Berggräten. Es herrscht Föhn. Noch bevor es tagt, ist Rettungschef Karl Schlunegger fahrbereit und erwartet die Bergungskolonne aus Wengen. Den gestrigen Tag mit sieben Stunden Marsch im Tiefschnee und die zwei kurzen Nächte spürt er in den Knochen. Es wird ein langes Warten, denn der Föhn hat bereits sein Unwesen getrieben. Die Bahnstrecke ist bei Wengen durch eine Lawine verschüttet worden, und der Extrazug kommt erst um 8.25 Uhr, d.h. mit zwei Stunden Verspätung in der Station Eigergletscher an. Für die schwierige Bergungsaktion hatte Schlunegger 40 Mann aufgeboten.³⁴ Dieser Bestand setzte sich wie folgt zusammen:

- 17 diplomierte Bergführer
- 1 Lawinhundeführer mit Lawinhund «Benno»
- 3 Flugplatzangestellte vom Flugplatz Meiringen
- 2 Spezialisten Übermittlung, Posten Wengernalp
- 17 Träger und Hilfsträger

Die umsichtige Organisation hatte auch an das spezielle Zubehör dieser alpinen Expedition gedacht: Lawinsonden, Pickel und Schaufeln, Bergseile, Kanadierschlitten, Schneidbrenner und Kleinfunkgeräte. Eine Wegmacherkolonne sowie eine Hilfskolonne sollten im Verlaufe des Nachmittags dem «Stosstrupp» entgegengehen und den Abstieg erleichtern helfen.

Trotz zweistündiger Zugsverspätung bereiteten sich die Patrouilleure und Bergführer wie ein eingespieltes Team, mit typisch berglerischer Ruhe und Gewissenhaftigkeit, auf den Abmarsch vor.

Lawinhundeführer Ernst Graf wusste um die Fähigkeiten seines deutschen Schäfers «Benno»; der ausgebildete Lawinhund seinerseits spürte die



Lawinenhund «Benno» im Sucheinsatz. – *Photopress / Keystone, Zürich.*



Die Funkstation von der Wengernalp mit der Unfallstelle auf dem Guggigletscher wurde von den militärischen Fachleuten des DMP Meiringen & Interlaken betreut. – *Photopress / Keystone, Zürich.*

vorherrschende Spannung. Immer wieder flitzte er zwischen den Beinen der Skifahrerkolonnen hindurch, geriet aber im metertiefen Neuschnee ins «Schwimmen». Unermüdlich folgte das prächtige Tier den Spuren seines Meisters.

Im sichtbaren Trasse der gestrigen Spur querte die Kolonne die gefährlichen Hänge unter dem Eigergletscher, gewann den scharfen Grat links vom Guggigletscher und errichtete vor dem Aufstieg zum Gletscherplateau das Skidepot. Um 10.30 Uhr, also nach zwei Stunden – anstatt fünf wie am Vortag –, erreichte die Kolonne die Unglücksstelle.

Hauptmann Georges Rappo, Flugplatzkommandant von Meiringen, und Franz Gauderon vom Flugplatz Interlaken hatten inzwischen auf der Wengernalp, unter Mitwirkung des Schweizerischen Kurzwellendienstes, eine Funkverbindung mit dem Foxgerät der aufsteigenden Bergungskolonnen aufgebaut. Betreut wurde das damals relativ neue Gerät von seinen alpinenprobten Flugplatzmitarbeitern Ernst Reiss und Dölf Reist sowie dem Briener Chrigel Walthard.

Bereits um 13.00 Uhr konnte der mitgegangene Experte des Büros für Flugunfalluntersuchungen, Dr. H. Wiedmer, vom Guggigletscher einen ersten Erfolg über Funk melden; Lawinenhund Benno hatte, trotz Öl- und Flugbenzindämpfen im meterhohen Lawinenschnee, die Geruchsfahne eines vom Schnee verschütteten Menschen gewittert. «Bravo Benno», titulierte auch die Zeitung *Der Bund* in seiner Ausgabe vom 10. März 1952. Ausgegraben wurde Major Ralph Adams, der anhand eines in seiner Brusttasche gefundenen Briefes identifiziert werden konnte.³⁵ Systematisch wurde jetzt mit Sondierstangen das umliegende Gelände abgesucht; bald konnten nach der Wengernalp drei weitere tote Amerikaner gemeldet werden, die ihrem weissen Grab entrissen wurden. Die aufmerksame Beobachtung mit dem Fernrohr von der Wengernalp führte im Verlaufe des Morgens zu einem interessanten Ergebnis; Hauptmann Rappo entdeckte 300 Meter oberhalb des Gletschers, in einem steilen Schneefeld, den Rumpf des Flugzeuges. Die Kabine und der Bug waren fast vollständig eingedrückt, während der übrige Teil noch relativ gut erhalten war.³⁶ Es stellte sich nun die Frage, ob nicht in der Kabine eventuell noch Überlebende oder Tote zu bergen seien. Der gesunde Menschenverstand sagte den Bergführern aber, dass es wenig wahrscheinlich sei, zwei Nächte in den eisigen Felswänden zu überleben. Trotzdem brach Bergführer Schlunegger mit zwei Führerkollegen sofort auf, um den halsbrecherischen Versuch zu wagen, bis zur Kabine zu gelangen. Die grosse Lawinengefahr gebot den Wagemutigen jedoch nach kurzer Zeit, dieses Unterfangen aufzugeben.



Die Bergungsmannschaft stösst auf ein weiteres Opfer im hart gefrorenen Lawinenschnee. – *Photopress / Keystone, Zürich.*

Inzwischen hatte sich die Wetterlage verschlechtert, dichter Nebel senkte sich bis auf den Gletscher, starker Schneefall setzte ein. Um 15 Uhr liess der Kolonnenchef per Funk Wengernalp wissen, dass die Bergungsarbeiten wegen erhöhter Lawinengefahr für diesen Tag abgebrochen werden müssten.

Während die erfahrenen Bergführer und Patrouilleure mit den auf die Kanadierschlitten gebetteten Überresten der Flieger vorsichtig zu Tale fuhren, wurde der Berg lebendig; kaum hatten sie die Trümmerstätte im Schneegestöber verlassen, donnerte eine grosse Lawine vom Kühnlaunengletscher unterhalb des Jungfraujochs brüllend zu Tal. Mit dem Feldstecher sahen die Berichterstatte weisse Schneekaskaden vom Mönchnollen herunterfliessen. Vier Lawinen donnerten fast gleichzeitig in der Nähe der Trümmer der Dakota nieder, wo vor einer halben Stunde die Bergungsmannschaft noch am Werk war. Es ist das Bild der entfesselten Naturkräfte, das sich den beobachtenden elf amerikanischen Fliegeroffizieren aus Wiesbaden bot.³⁷

Die «US mortuary group» (Bestattungsdetachement) fuhr am Sonntag ebenfalls zur Kleinen Scheidegg hoch, um dort die sterblichen Überreste der vier verunglückten Flieger zu übernehmen, die Identifizierung der Toten vorzunehmen und für die standesgemässe Aufbahrung besorgt zu sein. Die Leichen sollten sobald als möglich per Flugzeug in die Vereinigten Staaten verbracht werden, um dort bestattet zu werden.³⁸

Kurz vor 18 Uhr erreichte die ganze Kolonne wohlbehalten die Station Fallboden der Jungfraubahn. Es musste fast als Wunder erscheinen, dass weder ein Unfall passiert ist und niemand der Bergungsmannschaft von einer Lawine erfasst wurde. Dass die Leute mit einer ruhigen Selbstverständlichkeit ihr Leben einsetzten, um die Toten zu bergen, zeugte von hohem Pflichtbewusstsein. Sie verdienen dafür alle Bewunderung. Nicht vergessen werden darf die ausgezeichnete Arbeit des Lawinenhundes, der einmal mehr bewiesen hat, dass sich diese klugen Helfer im Gebirge für alle Alpinisten und Skifahrer – Militär und zivil – unentbehrlich erweisen.³⁹

Die vier geborgenen Leichen wurden auf der Scheidegg sofort eingesargt und mit der Bahn für die Nacht in die Leichenhalle von Wengen verbracht. Bereits auf der Bahnfahrt nach Wengen hinunter hielten amerikanische Fliegeroffiziere im *WAB*-Gepäckwagen die Totenwache, um ihren Kameraden den letzten Gruss zu erweisen.⁴⁰

Mittwoch, 12. März 1952: Ergebnislose Suche

Um der Bitte der amerikanischen Behörden zu entsprechen, bot Obmann und Rettungschef Schlunegger an diesem Tag nochmals 14 Bergführer und 6 Träger und Hilfsträger; also total 20 Mann auf; diese Bergungskolonne verliess das nächtliche Wengen bereits um 5.00 Uhr mit dem bereitstehenden Extrazug Richtung Eigergletscher. Zugeteilt waren die Funkerspezialisten Ernst Reiss und Franz Gauderon, die für die Nachrichtenübermittlung mit Wengernalp verantwortlich waren. Ziel dieser Aktion wurde vom Rettungschef klar definiert: Bergung der restlichen vier Unfallopfer.

Seit Sonntag war viel Neuschnee gefallen, die Lawinengefahr hatte sich dadurch erhöht, und die getretenen Spuren von Sonntag waren kaum mehr sichtbar. Die Bergführer wussten diesen frühen Aufbruch zu schätzen, denn die Wetterprognosen hatten für den Nachmittag erste Aufhellungen gemeldet. Das bedeutete erhöhte Gefahr durch Schneebröckel und Lawinen, denn die intensive Märzsonne würde den vielen Neuschnee, der sich noch nicht verbunden hatte, ins Rutschen bringen.

Auf dem Gletscher angekommen, stellten die Teilnehmer erleichtert fest, dass ihnen eine mächtige Lawine den gefährlichen Aufstieg zum 300 Meter oberhalb des Gletschers liegenden Flugzeugrumpf erspart hatte; zerschmettert und von der Lawine wie eine Kartonschachtel zusammengedrückt, lag nun dieser inmitten anderer Trümmer auf dem Gletscherfeld. Lediglich ein kleines Knochenstück konnte in nächster Umgebung der Kabine gefunden werden.

Nochmals wurde das Lawinenfeld systematisch sondiert; um die Leichen zu orten, müssten 3 000 Kubikmeter steinharter Lawinenschnee umgegraben werden.⁴¹ In Anbetracht dieser Situation und der herrschenden Lawinengefahr wurde der Bergungsmannschaft am frühen Nachmittag der Befehl zum Abstieg erteilt. Schweren Herzens teilte der Rettungschef dem Eidgenössischen Luftamt mit, dass die Suchaktion Guggigletscher vorläufig keine Aussicht auf Erfolg habe und eingestellt werde. Nach seiner alpinistischen Erfahrung werde die Schneeschmelze im Sommer die vier unauffindbaren Opfer sicher freigeben.

Freitag, 14. März 1952: Die alpinistische Elite und der Sonderauftrag

Als nach einer Woche das Thema «Guggigletscher» von den Titelseiten der Medien verschwunden war, erging ein Sonderauftrag an Karl Schlunegger. Der rechte Flügel mit dem Motor der *Dakota C-47* hing immer noch wie ein Damokles-

schwert zirka 300 Meter oberhalb des Gletschers, neben der Aufprallstelle, in einem Felscouloir. Der Flügel hatte sich verkeilt und war im Schnee und Eis festgefroren. Man hätte auch dieses getrost dem Schmelzprozess im Sommer überlassen können, doch quer zur Fallrichtung führte der Hüttenweg zur neuen Guggihütte vorbei. Für diesen Einsatz sammelte Schlunegger, bei schönstem Wetter, «nur» vier Bergführer und den in Alpinistenkreisen bestbekanntesten Ernst Reiss vom Flugplatz Meiringen.⁴² Heute gab es nichts mehr zu bergen, vielmehr waren hervorragende Klettertechniker am Fels, möglicherweise sogar Sprengstoffexperten gefragt, um dieses gefährliche Souvenir auf den Gletscher hinunterzubefördern.

Nach Beurteilung ihrer Aufstiegs- und Zugangsmöglichkeiten gab es in den vom Gletscher abgeschliffenen glatten Felswänden und dem unterhalb des Flügels liegenden Firnfeld keine Chance, an das Ziel zu gelangen, somit musste eine Umgehung gesucht werden. In einer ausserordentlich kühnen Aktion in ausgesetztem Gelände, das der Eiger-Nordwand alle Ehre gemacht hätte, erfüllte die Dreierseilschaft Schlunegger-Reiss-Graf ihre Aufgabe.⁴³ Über die steile Westflanke unter dem Mönchsplateau gelangten die drei Alpinisten zum Nordsporn des Mönchnollens (Punkt 3 113), von wo sie sich zum weitherum sichtbaren Gratgendarmen 150 Meter abseilten. Die eigentliche Stelle wurde weg vom Grat, in die Schattenseite eines Firnfeldes, das in einem Couloir endete, durch Sicherung des Abstieges mit Eisschrauben und Felshaken erreicht. Unter dem im Couloir verkeilten und festgefrorenen Flügel der Dakota wurde nun durch Spezialist Reiss an mehreren Stellen Sprengstoff unterlegt und aus sicherer Entfernung zur Explosion gebracht. Zu aller Erleichterung sauste auch dieser Flugzeugteil unter schaurigem Scheppern und Krachen 300 Meter auf den Guggigletscher hinunter. Ob Sprengmeister Reiss vorher das Signalhorn blies, geht aus den Dokumenten leider nicht hervor.

Schneesmelze

Die Öffentlichkeit hatte inzwischen längst vergessen, dass immer noch vier amerikanische Opfer vermisst wurden. Die Tage wurden länger und wärmer, der Sommer zog ins Land und machte dem Lawinenschnee zu schaffen; was Dutzende von Bergungsleuten mit systematischem Sondieren nicht konnten, brachte der Föhn und ein warmer Frühsommer fertig: Drei Leichen wurden im Lawinenkegel auf dem Guggigletscher entdeckt und identifiziert, der Radio-Operator, Sgt. Earl D. Clay, wurde am 16. Juni 1952 von Karl Schlunegger von einem



schmalen Felsband geborgen, weil dieses ausgeapert war. Kommandant Gus J. Mehess und den ihn auf dem Beisitz kontrollierenden Fluginstruktor und Co-Pilot, Major McFadden, gab das weisse Grab des Gletschers erst im Juli 1952,⁴⁴ als Letzte, frei. Sie sassen zuvorderst im Cockpit der Unglücksmaschine, und es muss angenommen werden, dass sie beim Aufprall sofort tot waren; das Geheimnis ihres fatalen Navigationsfehlers konnte nie gelüftet werden.

Hans Krenger, cand. iur. aus Neuenegg, stieg an einem hochsommerlichen Julitag des Jahres 1952 zur neuen Guggihütte auf; prüfend streifte sein Blick zum Mönchsplateau hoch, wo er die SAC-Hütte der Sektion Interlaken weit oben erkannte. Kurz entschlossen setzte er sich am Wegrand auf einen Stein, um einen Znünihalt einzulegen. Glitzerte da nicht etwas vor den letzten Schneeresten? Bei näherem Hinsehen entpuppte sich jetzt das Glitzern als Armbanduhr der Marke *Bulova* mit der Gravur «Serial No AF 43, 100 263» auf der Rückseite.⁴⁵ Später besprach er den Fund mit dem Guggihüttenwart, der sich nach der genauen Fundstelle erkundigte, da er vermutete, diese könnte genau in der Sturzrichtung der amerikanischen Dakota liegen. Krenger wollte es genau wissen und schrieb der Uhrenfabrik *Bulova*, unter Angabe der Gravurdaten, einen Brief. Die Antwort war verblüffend: Diese Uhr sei im Kriegsjahr 1943 produziert und mit dem neuen Brevet Nr. 100 263 einem gewissen Airforce-Piloten Samuel McFadden abgegeben worden. Krenger lieferte das Fundstück dem Eidgenössischen Luftamt zur weiteren Verwendung ab. Unvergesslich blieb ihm aber die Uhrzeit, wo sie stehen geblieben war, nämlich punkt 15.38 Uhr.

Linke Seite: Eine luftige Angelegenheit: gesicherter Abstieg zum Flügel der Dakota. Zuunterst steht «Sprengmeister» Ernst Reiss, der die Sprengladungen anbringen wird. – *BAR E 8003 (-)Akz. 1967/76, Band 17, EVED.*

Folgende Seite: Im Frühsommer 1952 gibt der Gletscher die Wrackteile der Dakota frei. – *BAR E 8003 (-)Akz. 1967/76, Band 17, EVED.*



Die Teilnehmer an der Bergungsaktion Guggigletscher

Schlunegger Karl, Bergführer, Obmann SAC Sektion Lauterbrunnen	Graf Paul, Bergführer Graf Rudolf, Bergführer
Gertsch Oskar, Bergführer, Obmann-Stv. SAC Sektion Lauterbrunnen	Rappo Georges, Hptm., Kdt. Flugplatz Meiringen
Almer Hans, Bergführer, Kl. Scheidegg	Imboden Christ., Bergführer, Lauterbrunnen
Bagutti Otto, Maler, Kl. Scheidegg	Inäbnit Peter, Kl. Scheidegg
Brunner Hans, Bergführer	Jaun Fritz, Bergführer, Kl. Scheidegg
Brunner Walter, Skilehrer	Lauener Fritz, Fotograf
Burgener Fritz, Eismeister, Bergführer	Lauener Gubert, Bergführer
Feuz Walter, Schreiner, Schiltwald	Lauener Hans, Bergführer
Fuchs Fredy, Bergführer	Molitor Karl, Bergführer
Fuchs Fritz, am Wengi	Müller Eduard, Zimmermann, Kneu
Ganderon Franz, DMP Interlaken	Reiss Ernst, DMP Meiringen
Gertsch Adolf, Chalet Alpenveilchen	Reist Dölf, DMP Meiringen
Gertsch Alfred, Schlittschuhlehrer	Schlunegger Fritz, Wengwald
Gertsch Arnold, Zimmermann	Schlunegger Walter, Wengwald
Gertsch Eduard, Skipatrouilleur	Steuri Fritz, Bergführer, Kl. Scheidegg
Gertsch Ernst U., Sporthaus Central	Steuri Willy, Bergführer, Kl. Scheidegg
Gertsch Fritz jun., Coiffeur Alpina	von Allmen Adolf, Skilehrer, W.
Gertsch Fritz jun., Stutzweidli	von Allmen Heinz, Bergführer
Gertsch Fritz sen., Skilehrer Alpina	von Allmen Marcel, Skilehrer, Kl. Scheidegg
Gertsch Otto, Zimmermann	Zurschmiede Alfred, Skilehrer, Lauterbrunnen
Gertsch Rudolf, Bergführer	
Gertsch Walter, Briefträger	
Graf Ernst, Lawinenhundeführer SAC	
Graf Fritz, Skipatrouilleur, W.	Einige Teilnehmer waren mehrere Male beteiligt.
Graf Karl, Bergführer	

3. Die Flugsicherung in der Schweiz 1930–1954

Beginn und Aufbau

Während in den Anfängen der Fliegerei im Sichtflug nach geografischen Bodenreferenzpunkten navigiert wurde, mussten für das angestrebte zukünftige Fliegen ohne Bodensicht, d.h. für das Fliegen in Wolken und Nebel, neue Verfahren entwickelt werden. So wurden in den Dreissigerjahren die Luftfahrzeuge vermehrt mit Funksprechanlagen und Radionavigationsinstrumenten ausgerüstet. Zusammen mit der Interpretation der Bordinstrumente für die Lagehaltung des Flugzeuges ermöglichten die neuen technischen Navigationsmittel wie Radiohilfen und Radioverbindungen dem Piloten die navigatorische Ortung des Flugzeuges ohne Bodensicht.⁴⁶ Bodenanlagen wie z.B. Peiler und fixe Radiosender stellten die notwendige Infrastruktur, sodass eine Suchpeilung (Ortung) vom Boden immer von mehreren Seiten her erfolgen konnte:

- a) Sichtflugwetter: VMC = Visual Met. Conditions
- b) Instrumentenflugwetter: IMC = Instrument Met. Conditions

Dazu die entsprechenden Verfahrensregeln:

- a) VFR = Visual Flight Rules
- b) IFR = Instrument Flight Rules

Generell geht es darum, im Sinne der Flugsicherheit für genügende Separation, seitlich und vertikal, zweier sich annähernden Flugzeuge zu sorgen. So können Kollisionen verhindert werden. Bei *IMC/IFR* war und ist heute noch eine Verbindung mit der Bodenleitstelle unabdingbar. Selbstverständlich war es für jeden Piloten ratsam, dass er das Ablesen und Interpretieren seiner Bordinstrumente kannte, sollte die Reise nicht in einer Katastrophe enden.⁴⁷

Überwachung des Funkverkehrs im Zweiten Weltkrieg

Während die Zuschauer 1936 während der Sommer-Olympiade in Berlin den Siegern zujubelten, begannen in den Hinterzimmern des Dritten Reiches die letzten militärischen Vorbereitungen der «Legion Condor» zur Unterstützung des Franco-Regimes im Spanischen Bürgerkrieg. Die zu verlegenden Kampfflugzeuge, *Heinkel* und *Stukas* der Deutschen Luftwaffe, pflegten während den Nachtstunden über die Schweiz in Richtung Südwest zu fliegen und meldeten

sich, wenn überhaupt, mit zivilen Funkrufzeichen bei den Peilstationen Dübendorf und Genf.⁴⁸ Diese festgestellten Grenzverletzungen des schweizerischen Luftraumes durch deutsche Militärflugzeuge veranlassten das Eidgenössische Luftamt in Dübendorf, einen Funküberwachungsdienst zu organisieren.⁴⁹

Im Schicksalsjahr 1939 war die politische Lage sehr gespannt. Nach dem Anschluss Österreichs und der Besetzung der Tschechoslowakei verschwanden die Flugzeuge der *OELAG* (Österreichische Luftfahrts-AG) und der *CSL* (Tschechoslowakische Luftfahrts-AG) vom Himmel. Auf dem Flugplatz Dübendorf wurde immer öfters mit dem Hitlergruss aus dem Cockpitfenster salutiert.⁵⁰ Wenige Wochen nach Kriegsausbruch unterstellte das *EMD* die gesamte schweizerische Flugsicherung dem Kommando Flieger und Fliegerabwehr. Die Zentralflugfunk- und Peilstation Dübendorf mit 47 männlichen und weiblichen Angestellten schmolz bis auf ein kleines Grüppchen dahin, der Rest hatte einzurücken. Trotzdem gelang es, die Einsatzleitstellen der Deutschen Luftwaffe im Kurzwellen-Funkbereich auszumachen; die verwendeten Ausdrücke liessen bald einmal eine Systematik erkennen, also eine Symbolsprache, die für einen Deutschsprechenden zu interpretieren und mit genügender Routine und Erfahrung vollständig zu verstehen war. Ausserdem gelang es den Untersuchungsbehörden, aus den ersten in der Schweiz notgelandeten oder abgeschossenen deutschen Maschinen Codebücher und Verschlüsselungstabellen sicherzustellen. Hier einige Beispiele der deutschen Kriegsfliegersprache:⁵¹

Zweimot. feindliches Flugzeug	Auto
Brennstoffmangel, ich fliege heim	Durst Luzi Anton
Flugplatz	Gartenzaun
1 Flugzeug	Solist
mehrere Flugzeuge	Gesangsverein
Luftkampf abbrechen	Halbzeit
Ich greife an	Pauke Pauke
Ich habe abgeschossen	Sieg Heil (!)

Diese verschlüsselte Sprache umfasste rund 800 Ausdrücke.

Ähnliche Abhörererfolge zeitigte auch die Überwachung der *RAF*, allerdings nur in Telegrafie; eine Europakarte mit dem verschlüsselten Koordinatennetz fand man in einem abgestürzten *RAF*-Bomber. Für taktische und operationelle Übermittlungen verwendeten die Engländer *UKW* in Telefonie, die jedoch nicht überwacht werden konnten, da die notwendigen Empfänger fehlten.

Die *USAF* übermittelte ausschliesslich in *UKW*-Telefonie. Der deutsche Fliegermeldedienst meldete auf seinem weitreichenden Kurzwellennetz alle Operationen der *RAF* und der *USAF* mit Standort-, Verbandsstärke- und Angriffsangaben zur Information an die deutschen Jagdverbände und Einsatzleitstellen. Von dieser auch uns bekannten deutschen Gründlichkeit profitierte natürlich die Schweizer Funküberwachung.

Während der Invasion im Juni 1944 war das Chaos auf den Kurzwellen perfekt, sodass sich die deutschen Meldestationen gegenseitig übersprachen und störten. Schliesslich wurde diese Symbolsprache gar nicht mehr verwendet, sondern die offene deutsche Sprache. Die anfangs mustergültige Funkdisziplin nahm mit dem Vormarsch der alliierten Verbände gleichzeitig ab. Im Frühling 1945 war es auf den bisher bekannten Frequenzen plötzlich still, der Krieg hatte auch im Äther ein Ende genommen.⁵²

Eindeutiges alpines Warnsignal

Kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges, im November 1946, kam eine amerikanische *Dakota C-53* auf dem Flug von München nach Marseille bei schlechtem Wetter vom Kurs ab und verunfallte auf 3 350 m ü. M. auf dem Gauligletscher. Bereits am ersten Tag setzte der Bordfunker die ersten Hilferufe in den Äther ab, aber die Peilungen der Bodenstationen waren kaum hilfreich, weil diese in den Alpen ein zu grosses Gebiet abdeckten, um systematische Suchflüge erfolgreich durchführen zu können. Die frustrierten Amerikaner hatten jedoch einen aufmerksamen Zuhörer, der alle abgesetzten Funkgespräche nach Paris und Marseille mithörte, nämlich den Flugplatzkommandanten des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach, Viktor Hug. Die von ihm aufgefangenen Funkgespräche waren von bester Empfangsqualität und mussten somit in der näheren Umgebung des Flugplatzes aufgegeben worden sein. Das offerierte Suchangebot mit einer im TK (Trainingskurs) stehenden C-36-Fliegerabteilung in Interlaken wurde vom amerikanischen Hauptquartier mit dem Hinweis, das Flugzeug werde in den französischen Alpen vermisst, dankend abgelehnt!⁵³

Stand in den frühen Fünfzigerjahren

Die für die Organisation und Überwachung der zivilen Luftfahrt verantwortliche Behörde, das Eidgenössische Luftamt, beauftragte im Jahre 1931 die Firma *Radio-Schweiz AG*, die allein über die notwendige Erfahrung im radiotelegraphi-

schen Dienst verfügte, mit der Durchführung der Flugsicherung.⁵⁴ Nach Kriegsende erfolgte zudem die Umschulung von Telegrafie auf Telefonie (Sprechfunk), das Abrücken von metrischen Massen zu Fuss, Knoten und Meilen und, auf der ganzen Welt, die obligatorische Verwendung der Anweisungen mit standardisierten Ausdrücken in englischer Sprache. Um der rasanten Entwicklung des Luftverkehrs Rechnung zu tragen, erwachsen der *Radio-Schweiz AG* grosse Aufgaben: die Projektierung der Flugsicherungsanlagen für die verschiedenen Flughäfen und die Beschaffung und Installation radioelektrischer Anlagen. All diese Neuerungen brachten zu Beginn viele Schwierigkeiten für alle Beteiligten.⁵⁵

Im Jahre 1950 wurde der *Radio-Schweiz AG* der Betrieb folgender Dienststellen übertragen:

- im Flughafen Genf-Cointrin die Peilstation und Luftverkehrskontrolle Flugsicherungsbezirk Genf; der Kontrollturm mit Fernschreibübermittlungszentrale; die Sendestation Avanchet, dazu zwei Landebaken, ein Navigationsfunkfeuer und eine Anzahl von Markierungs- und Hilfsfunkfeuern.
- im Flughafen Kloten die Peilstation und Luftverkehrskontrolle Flugsicherungsbezirk Zürich; Oberglatt: Kontrollturm mit UKW-Peilanlage und Pistensignalwagen; Fernschreib- und Radioübermittlungszentrale für den Flugsicherungs- und Wetterdienst sowie das Fluginformationsbüro, die Sendestation Waltikon, zwei Landebaken in Kloten, das Navigationsfunkfeuer bei Trasadingen (SH) und eine Anzahl im Umkreis von 30 km verstreut aufgestellte Markierungs- und Hilfsfunkfeuern.
- im Flugplatz Bern-Belp die Peilstation bei Kernenried/Hindelbank mit je einem Hilfsfunkfeuer in Uettligen und Münchenbuchsee.
- im Flugplatz St. Gallen-Altenrhein die Peilstation unter gleichem Namen.⁵⁶

Bei diesem relativ dichten Netz von Peilstationen und Navigationsfunkfeuern nördlich der Alpen wäre Anfang der Fünfzigerjahre ein Transitflug bei seriöser Vorbereitung und richtiger Einschätzung problemlos möglich gewesen; War man sich bei beiden Flugunfällen auf angloamerikanischer Seite der Sache so sicher, oder spielten noch andere Gründe mit? In dem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der Flugüberwachung mittels Radar.

Bis 1953 wurde die Verkehrsdarstellung der Flugzeugbewegungen schriftlich auf Kontrollstreifen festgehalten. Zufälligerweise am Tag nach dem Fliegerdrama am Guggigletscher konnte man unter dem Titel «Amerika über unsere

Luftwaffe» in der Luftfahrt-Beilage des *Tages-Anzeigers* folgenden Kritikpunkt lesen: «[...] vollständiges Fehlen eines das Land umfassenden Radarnetzes, wodurch die Schweiz der blinde Fleck in Europa ist. Begründet wird dieser Zustand damit, dass die Schweiz vom Ausland keine geeigneten Geräte wegen ihrer schwierigen Topographie erhalte.»⁵⁷

Durch die rasante Zunahme des Luftverkehrs wurde jetzt die Anschaffung eines Überwachungsradars unumgänglich. Nach langwierigen Evaluationen, Radarkursen in Hurn (England) und absolvierten Lizenzprüfungen der Flugverkehrsleiter konnte im Jahre 1954 auf dem Holberg-Kloten die erste Cossor-Radaranlage montiert werden.⁵⁸

Vorsichtige Diplomatie

Eine giftige Stellungnahme in der amerikanischen Armeezeitschrift *The Stars and Stripes* vom 13. März 1952,⁵⁹ in dem ein Artikel der Schweizer Zeitung *La Suisse* vom 9. März 1952 kommentiert wurde, führte zur diplomatischen Verstimmung: «Das Unglück am Guggigletscher soll auf einen Navigationsfehler zurückzuführen sein, der hätte vermieden werden können, wenn die Piloten mit den schweizerischen Luftbehörden in Verbindung getreten wären.»⁶⁰

Am 6. April 1955 ersuchte das Eidgenössische Luftamt den Präsidenten der Eidgenössischen Untersuchungskommission am Bundesgericht in Lausanne im abschliessenden Bericht und Antrag um eine höchst diplomatische, aber nicht unwesentliche Ergänzung: «Es darf immerhin angenommen werden, dass sich der (Guggigletscher-)Unfall sehr wahrscheinlich nicht ereignet hätte, wenn die Besatzung des Flugzeuges von den ihr zur Verfügung stehenden Navigationshilfsmitteln Gebrauch gemacht hätte [...]»⁶¹

In den beiden geschilderten Fällen führten gravierende Navigationsfehler zur Katastrophe in den Schweizer Bergen. Bei beiden Flugunfällen herrschte das prognostizierte schlechte Wetter mit Nebel, tief hängenden Wolken und Schneetreiben, sodass ein Sichtflug (VFR) ausser Frage stand und die Flugstrategie mit den damals üblichen Navigationsmitteln und Bordgeräten für den Instrumentenflug (IFR) vorzubereiten war. Die geplanten Flugrouten der verunfallten Flugzeuge lagen grundsätzlich ausserhalb der Schweizer Alpen, mit denen die Piloten dann auf tragische Art und Weise Bekanntschaft machten. Grosses Lob und höchste Anerkennung für ihre Leistung verdienen die vielen Dutzenden von Rettungsleuten, die damals wie heute freiwillig ihr Leben bei ihrer gefährlichen Bergungsarbeit aufs Spiel setzten.

Abkürzungen

ATC	Air Traffic Control / Flugverkehrskontrollstation
BAR	Schweizerisches Bundesarchiv
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BZGH	Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement
G-AHDX	Immatrikulation des abgestürzten Frachtflugzeuges
GMT	Greenwich Mean Time
IFR	Instrument Flight Rules/Instrumentenflugregeln
IMC	Instrument Meteorological Conditions
JB	Jungfraubahn
KaPo	Kantonspolizei
MEZ	Mitteleuropäische Zeit
RAF	Royal Air Force
StAB	Staatsarchiv des Kantons Bern
TK	Trainingskurs einer Fliegerstaffel der CH-Flugwaffe
UKW/KW	Ultrakurzwellen/Kurzwellen
USAF/USAAF	United States Air Force
VFR	Visual Flight Rules/Sichtflugregeln
VMC	Visual Meteorological Conditions
WAB	Wengernalpbahn

Anmerkungen

Der Verfasser dankt für das technische Lektorat des III. Teils dem Flugkapitän a.D. und ehemaligen Kontrolleur BAZL, Hans Versell, Münsingen.

- ¹ Pfister, Max: Der Hohgant: Krone des Emmentals. Berner Heimatbücher, Bd. 96. Bern 1964, 5, 7.
- ² 6.28 Uhr: MEZ Mitteleuropäische Zeit. 5.28 Uhr: GMT Greenwich Mean Time.
- ³ Polizeikommando des Kantons Bern, Zeugeneinvernahmen. BAR, E 8003, Akz. 1967/76, Beh. 7 + 8.
- ⁴ www.britannica.com/Handley-Page-Transport-Ltd., abgefragt am 23.6.2011.
- ⁵ BAR, E 8003, Akz. 1967/76, Beh. 7 + 8, Bestand Eidg. Luftamt, Büro für Flugunfalluntersuchungen; lose Aktennotiz.
- ⁶ BAR, E 8003, Akz. 1967/76, Beh. 7 + 8, Bestand Eidg. Luftamt, Büro für Flugunfalluntersuchungen; Rapport d'enquête, 3.

- ⁷ Stellungnahme Radio-Schweiz AG, Übermittlungszentrale des Flugsicherungsdienstes Zürich-Kloten (UZF) vom 17.4.1950.
- ⁸ BAR, E 8003, Akz. 1967/76, Beh. 7 + 8, Bestand Eidg. Luftamt, Büro für Flugunfalluntersuchungen; Rapport d'enquête, 4.
- ⁹ Rapport Landjäger Schneider, Polizeiposten Schangnau. BAR, E 8003, Akz. 1967/76, Beh. 7 + 8, Bestand Eidg. Luftamt, Büro für Flugunfalluntersuchungen.
- ¹⁰ Tages-Anzeiger, 17.4.1950, Nr. 89.
- ¹¹ BAR, E 8003, Akz. 1967/76, Beh. 7 + 8, Bestand Eidg. Luftamt, Büro für Flugunfalluntersuchungen; Brief Notar K., Langnau 17.4.1950.
- ¹² Siehe Anm. 3.
- ¹³ Mündliche Auskunft von Dieter Mosimann, ehem. Mitarbeiter, Eidg. Luftamt, Bern 3.6.2011.
- ¹⁴ Der Bund, 19.4.1950, Nr. 180 Abendausgabe, 4.
- ¹⁵ Der Bund, 24.4.1950, Nr. 188 Abendausgabe, 3.
- ¹⁶ Familienregister Zivilstandskreis Signau, Gemeinde Schangnau. Telefonische Auskunft Hr. Egli, Zivilstandskreis Emmental, Langnau vom 7.6.2011.
- ¹⁷ Mündliche Auskunft von Rudolf Hänni, Bestatter, Kirchegg, Schangnau, vom 23.5.2011 und Peter Haldimann, Wirt, Bumbach, vom 16.4.2011.
- ¹⁸ Siehe Anm. 16.
- ¹⁹ BAR, E 8003, Akz. 1967/76, Beh. 7 + 8, Bestand Eidg. Luftamt, Büro für Flugunfalluntersuchungen; Rapport d'enquête, 10.
- ²⁰ Geographisches Lexikon der Schweiz, 1902–1910, Bd. 2, 487.
- ²¹ BAR, E 8003 (-), Akz. 1967/76, Band 17, EVED, Büro für Flugunfalluntersuchungen; administrativer Untersuchungsbericht, 1.
- ²² BAR, E 8150 (A), Jahr 1952, Dossier 313.12.
- ²³ Oberländisches Volksblatt, 10.3.1952, Nr. 39, Titelseite.
- ²⁴ Siehe Anm. 22.
- ²⁵ Flight order (Flugbefehl) No. 34 vom 5.3.1952, ausgestellt v. Major USAF Ralph W. Marble, Base Operations Officer; am 9.3.1952 auf der Unfallstelle Guggigletscher gefunden.
- ²⁶ Nathan J. Margolin: AF Experts Lost In C47 Alps Crash, In: The Stars and Stripes, 13.3.1952, 328.
- ²⁷ Zu den Flugunfällen: www.Accident-Report.com, USAF, Aircraft Incident & Accident, Personnel List, 1941–1952, abgefragt am 30.9.2011. Zur letzten Ruhestätte Mehess': Arlington Cemetery, Graves of Veterans with Hellenic Origin.
- ²⁸ Siehe Anm. 21, 1–3.
- ²⁹ Siehe Anm. 60.
- ³⁰ Accident Report, Air Base Fürstentfeldbruck, Harold S. Hensley, Major USAF.
- ³¹ Liste der Beteiligten v. 16.3.1952, SAC Sektion Lauterbrunnen, Rettungsstation Wengen, ausgestellt von Apotheker Wahlen in Wengen.
- ³² Tages-Anzeiger für Stadt und Kanton Zürich, 10.3.1952, Nr. 59, 2. Blatt.
- ³³ Oberländisches Volksblatt, Montag, 10.3.1952, Nr. 39, Titelblatt.
- ³⁴ Siehe Anm. 31.

- ³⁵ Siehe Anm. 32.
- ³⁶ Der Bund, 10.3.1952, Nr. 117 Abendausgabe Titelblatt, Abschnitt «Von den Strapazen der Bergung».
- ³⁷ Siehe Anm. 32.
- ³⁸ Tages-Anzeiger für Stadt und Kanton Zürich, 11.3.1952, Nr. 60, 2. Blatt.
- ³⁹ Ebenda.
- ⁴⁰ Schweizerische Film-Wochenschau SFW vom 14.3.1952.
- ⁴¹ Der Bund, 16.3.1952, Nr. 127 Sonntagsausgabe, Titelblatt.
- ⁴² Siehe Anm. 31.
- ⁴³ Siehe Anm. 21, Notizen zur Fotodokumentation E. Reiss; Karl Schlunegger entstammte einem berühmten Wengener Bergführergeschlecht; durchstieg in neuer Rekordzeit von 2 Tagen mit seinem Bruder Hans und dem Gast Gottfried Jermann im August 1947 die Eiger-Nordwand. (3. Besteigung); Ernst Reiss (1920–2010), Ehrenmitglied der SAC Sektion Oberhasli. Ein begnadeter Alpinist und eigenwilliger zäher Draufgänger; als Teilnehmer der erfolgreichen schweizerischen Himalaya-Expedition 1956, Erstbesteigung des Lhotse am 18. Mai 1956 mit Fritz Luchsinger (8516m ü. M.). Erstbegehung von 22 Wänden auf 3 Kontinenten.
- ⁴⁴ Aktennotiz Dr. H. Wiedmer, Daten der Auffindung der Leichen (siehe Anm. 21).
- ⁴⁵ Briefkuvert mit Inhalt, Armbanduhr Marke Bulova, Nr. 100 263 (siehe Anm. 21).
- ⁴⁶ Eidg. Luftamt Bern: Radionavigation, 1969, 1.
- ⁴⁷ Ebenda, 2.
- ⁴⁸ Renner, Walter: Die Flugsicherung Zürich 1919–1987. Bern 1989, 28.
- ⁴⁹ Ebenda, 30.
- ⁵⁰ Ebenda, 31.
- ⁵¹ Ebenda, 33.
- ⁵² Ebenda, 34.
- ⁵³ Cornioley, Roger: Der Flugzeugabsturz einer amerikanischen Dakota auf dem Gauligletscher im November 1946. In: BZGH 2006, 3, 121.
- ⁵⁴ Keller W.: Betriebs-Inspektor, Flugsicherungsdienst der Radio-Schweiz AG: Die Radio-Schweiz AG im Dienste der Flugsicherung, In: Der Bund, 26.5.1950, Nr. 241 Morgenausgabe, 15.
- ⁵⁵ Renner, Walter: Die Flugsicherung Zürich 1919–1987. Bern 1989, 43.
- ⁵⁶ Keller (wie Anm. 54).
- ⁵⁷ Amerika über unsere Luftwaffe. In: Tages-Anzeiger, 8.3.1952, 58, 7. Blatt, Luftfahrt-Beilage.
- ⁵⁸ Renner, Walter: Die Flugsicherung Zürich 1919–1987. Bern 1989, 45.
- ⁵⁹ Margolin (wie Anm. 26), 328.
- ⁶⁰ E. Pn: Comment fut repérée l'épave de l'avion américain. In: La Suisse, 9.3.1952, No. 69.
- ⁶¹ Eidg. Luftamt, 313.9 Willy Eichenberger, 6.4.1955.