

Quelle: © SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt ([www.skynews.ch](http://www.skynews.ch)), Ausgabe vom November 2006. Sie finden die Nummer 06 - 11 auf der angegebenen Website unter der Rubrik Archiv.

Der folgende Artikel aus der Rubrik SkyPast des Magazins SkyNews.ch wurde der Luftwaffe freundlicherweise von Hansjörg Bürgi, Chefredaktor und Verleger SkyNews.ch zur Verfügung gestellt.

---

# Der Start zur Luftrettung

**Im November 1946 stürzte ein amerikanisches Militärflugzeug auf den Gauligletscher oberhalb Meiringen ab. Alle Verunfallten wurden lebend geborgen. Das Haslital war Schauplatz der bis dahin grössten alpinen Rettungsaktion. Sie kam nicht nur einer Sensation in der internationalen Presse gleich, sondern bildete dank dem Einsatz der Fieseler Störche die Geburtsstunde der fliegerischen Gebirgsrettung.**

## Zusammengefasst von Bea Stierli

Die Bruchlandung einer amerikanischen Douglas C-53 Dakota (eine Militärversion der DC-3) machten diese spektakuläre Rettungsaktion in den Schweizer Alpen notwendig. Die C-53, registriert als Z68846, wurde vom European Air Transport Service der US-Streitkräfte betrieben und diente der Verschiebung von amerikanischem Militärpersonal zu den europäischen Hauptquartieren. Am 19. November 1946 startete die Unglücksmaschine in München. Es war ein offizieller Flug, der in Pisa enden sollte. An Bord befanden sich neben den vier Mitgliedern der Besatzung acht Passagiere, darunter hochrangige Militärs und deren Angehörige. Pilotiert wurde die C-53 von Captain Ralph H. Tate junior, der während des Fluges zweimal den Kurs änderte. Ganze 25 Minuten lang flog die Maschine auf der Route Chur-Wassen-Berner Oberland im Instrumentenflug auf einer Höhe von 3350 Meter und passierte dabei Gebirgszüge, die bis zu 300 Meter höher waren. Um 14.25 Uhr krachte die Dakota mit 280 km/h auf den Gauligletscher. Wie durch ein Wunder überlebten alle Insassen, sie wiesen jedoch Verletzungen auf.

## Zuerst in Frankreich gesucht

Um 15.30 Uhr empfangen die Flugplätze Paris-Orly und Marseille-Istres einen ersten Notruf. Aufgrund ihrer Berechnungen wähte sich die Besatzung in den französischen Alpen. In der Nacht auf den 20. November standen von Wien bis Marseille die von den US-Behörden als Suchflugzeuge eingesetzten B-17 Flying Fortress und B-29 Superfortress rund um die Uhr im Einsatz, jedoch ohne Erfolg. Hauptmann Victor Hug, Chef des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach, verfolgte die Notrufe ebenfalls. Dabei fiel ihm die Klarheit der Signale auf, was auf eine Unfallstelle in der Nähe deuten würde. Er schlug dem Kommando der Flieger- und Flabtruppen vor, die Fliegerstaffel 10 mit ihren C-36 auf die Suche zu schicken. Doch wurde dieser Vorschlag mit dem Hinweis, die Absturzstelle liege ausserhalb der Schweiz, abgewiesen.

Aber Hauptmann Hugs Vermutung sollte sich bestätigen: Der triangulären Standortbestimmung am Abend des 21. Novembers zufolge, musste das Wrack im Dreieck Airolo-Sion-Jungfrau liegen. Verfeinert wurden diese Angaben, eher zufällig durch eine B-29 aus 5000 Metern Höhe und später durch Hug selber, der trotz schlechtem Wetter mit einer wendigen C-35 ins Urbachtal gelangte und die Dakota schräg oberhalb ausmachen konnte. Der Standort der C-53 wurde nun zwischen dem Rosenhorn und Wetterhorn, im so genannten Wetterkessel angenommen.

## 13 Stunden Fussmarsch

Am 23. November konnten die Bergungsarbeiten unter der Leitung von Oberstleutnant Hans Bracher beginnen. Dabei wurden die Amerikaner zum Stillsitzen verdammt. Ihre Vorschläge zeugten von Unkenntnis der Alpen. So beispielsweise die Idee, vom Jungfrauojoch her mit Jeeps

und Weasels über den mit Spalten gespickten Aletschgletscher zur Unfallstelle zu fahren. Auch wurde mit einem faktischen Flugverbot das willkürliche und ineffiziente Abwerfen von Paketen durch alliierte Flugzeuge unterbunden.

Die Versorgungsflüge übernahmen Pista Hitz und Victor Hug mit dem Fieseler Storch. Schon nach den ersten Flügen registrierten die Piloten, dass die Koordinaten nicht stimmten. Die Dakota wurde nun auf dem Gauligletscher geortet. Ein weiteres Problem für die schlecht organisierte Rettungskolonne, welche bereits abmarschiert war. Nun wurden die budgetierten neun Stunden zu 13, das Biwakieren unumgänglich und der Proviant für einen Tag musste länger reichen. Zum Glück hatten wenigstens Ernst Reiss und Wilhelm Jost Dank Insistieren Skis mitgenommen und erreichten somit als erste die Unfallstelle; dicht gefolgt von den neun Bergführern und den drei Ärzten.



14.30 Uhr Ankunft der Spitzengruppe 1 der Rettungskolonne beim Flugzeug C-53, während die Pfadfinder-Patrouille, die um 13.20 Uhr hier eingetroffen war, sich bereits über den Gauligletscherabbruch im Abstieg befindet, um den Weg zur Gaulihütte vorzuspüren.

*Foto Archiv Flieger Flab Museum Dübendorf*

## Die Rettung aus der Luft

Nach mehreren Erkundungsflügen kündigte Victor Hug am 24. November seine geplante Landung auf dem flachen Gletscherplateau an. Ein Unterfangen, das einige nicht nur in Staunen versetzte, sondern gar an der Realisierung zweifeln liess. Der Chef der Rettungskolonne, Feldweibel Hans Hutter, vertraute jedoch den beiden Fieseler-Piloten. „Es war kein tollkühnes Husarenstück, sondern ein gut fundiertes und wohl überlegtes Unternehmen“, so Victor Hug, denn „das technische Rüstzeug und die Erfahrung von über 200 Gebirgslandungen bildeten die Basis, als ich mich zum Einsatz der Flugzeuge auf dem Gauligletscher entschloss.“

Die Schweizer Armee verfügte damals über die ersten Piloten mit Erfahrung für Schneelandungen im Hochgebirge. 1944 wurden auf der Axalp Versuche von Landungen und Starts auf Schneefeldern durchgeführt. Ein Fieseler Storch, der schon aufgrund seiner Minimalgeschwindigkeit von 51 km/h dafür sehr geeignet war, wurde zu diesem Zweck mit Schneekufen ausgerüstet. Doch die Ergebnisse aus den Startversuchen im Tiefschnee im Winter 1944/45 waren unbefriedigend, da sich der Schnee am Rad und an der Fahrwerkstrebe staute. Tüftler entwickelten darauf für den Start Hilfsskis, die nach dem Start ausgeklinkt werden konnten. Dank eingebauten Stopperrn konnten sie geborgen und wieder verwendet werden.

In der Nacht auf den 24. November, wurde nicht nur der Motor der einen Maschine ausgewechselt, sondern auch der zweite Storch für eine Gletscherlandung umgerüstet. Nachdem mit Pickeln und Skistöcken das Gelände grob auf Gletscherspalten sondiert wurde und eine gelbe Signalfahne für die Windrichtung und als Landezeichen aufgestellt war, landete Hug um 10.25 Uhr auf einer Höhe von 2850 Metern, 30 Metern neben der Rettungskolonne. Drei Minuten später setzte Hitz zehn Meter daneben auf. Mit acht Bergungsflügen von etwa zwölf Minuten holten die beiden Piloten die Amerikaner vom Gauligletscher. Während alle im Tal die Rettung feucht fröhlich feierten, schlug das Wetter um. Es folgten drei Tage Schneefall. Was dies für die Rettungsaktion bedeutet hätte, ist leicht vorstellbar.



Major Pista Hitz, Pilot der HB-ARU landet drei Minuten nach der Landung von Hauptmann Victor Hug, deren Verlauf er abgewartet hat, neben dem Flugzeug A-97



General Haynes, noch festgebunden auf dem "Kanadier", wird von General Snavely begrüsst

### **Dank und Achtung**

Das Bergungsdetachement stieg am 25. November nochmals zur Unfallstelle hoch. Offiziell sollte der Abtransport des Wracks organisiert werden. Doch wurde nach dem unerwarteten Zerstörungsangriff der Amerikaner auf das Cockpit brisanteres erwartet; eine Erwartung die enttäuscht werden sollte. Die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgte Entsorgung wurde wiederum mit Hilfe des Fieseler Storch bewältigt, die mehr als 20 Transportflüge durchführten.

Die ganze Rettungsaktion war von einem Medienrummel begleitet. Die internationale Presse strich die uneigennützigte Aufopferung der Schweiz hervor, was dem Land Achtung und Sympathie entgegenbrachte. Nicht unwesentlich, bedenkt man das angeschlagene Image der Schweiz zu dieser Zeit. Auch war der Dank der USA sicher, was zu einem Wendepunkt in den diplomatischen und wirtschaftlichen Beziehungen führte, die zuvor auf einem historischen Tiefpunkt standen.

### **Geburt der alpinen Flugrettung**

Die Bergungsflüge mit dem Fieseler Storch zeigten, dass geeignete und richtig ausgerüstete Flugzeuge im alpinen Rettungsdienst sinnvoll einzusetzen sind.

Da in dieser Zeit noch keine geeigneten Helikopter existierten, wurden Flächenflugzeuge wie Piper Super Cup eingesetzt. Die am 27. April 1952 gegründete Schweizerische Rettungsflugwacht (SRFW) konnte den neuen Anforderungen gerecht werden und der modern organisierte alpine Flugrettungsdienst war geboren. Die Grundsteine aber legten Pioniere wie Fredy Wissel, der ab 1950 systematisch die Gletscherlandetechnik erforschte oder das Rettungsteam von 1946 mit ihrer Mini-Luftbrücke Meiringen-Gauligletscher.

## Die ganze Story des Gauligletscher-Dramas

Die ganze spannende Geschichte des Dramas ist unter dem Titel «Der Flugzeugabsturz einer amerikanischen Dakota auf dem Gauligletscher im November 1946» in der **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, Heft 3, 2006** zu lesen. Autor **Roger Cornioley** beschreibt den Flugzeugabsturz der amerikanischen Dakota und die Rettungsaktion auf dem Gauligletscher detailliert und hat [SkyNews.ch](http://SkyNews.ch) die Genehmigung zur Zusammenfassung erteilt. Die Publikation von Roger Cornioley kann bei der Stadt- und Unibibliothek Bern per E-Mail [bzgh@stub.unibe.ch](mailto:bzgh@stub.unibe.ch) oder Telefon 031 320 32 03 bestellt werden.