

# Unfreiwillige Landung auf dem Gauligletscher

(Nach Recherchen von Roger Cornioley)

Es ist eine wahre Geschichte. Das Ereignis fand in der Schweiz statt und erregte weltweites Aufsehen:

Am 18. November 1946 startete in Wien eine amerikanische Dakota C-53, die Militärversion einer DC-3, mit acht Passagieren und vier Besatzungsmitgliedern zu einem Flug nach Pisa. Ein solches Flugzeug befindet sich im Verkehrshaus Luzern. Es ist eine zweimotorige Propellermaschine mit Heckrad. In der Zeit zwischen 1936 bis 1952 wurden inklusiv Lizenzbauten ca. 15 500 Exemplare produziert. Die DC-3 ging auch als Rosinenbomber für die Lebensmittelversorgung in die Geschichte von Berlin ein.

Wegen des schlechten Wetters wählte man die Route über Dijon und Marseille, um die Alpen nicht überfliegen zu müssen. Nach einer Zwischenlandung in München kam der Pilot Ralph Tate aus nie restlos geklärten Gründen von der vorgesehenen Route ab. Über Chur entschied sich der Pilot, die Schweiz, die er überhaupt nicht kannte, im Blindflug in Richtung Lyon zu überqueren. Dabei interpretierte er eine Höhenkarte falsch. Er glaubte, vor ihm sei kein Gipfel höher als 3350 Meter. Dabei passierte die Dakota Gebirgszüge die bis zu 300 Meter höher reichten als die Flughöhe. Die Passagiere nahmen zwischen den Wolken hin und wieder die Reflektionen der Positionslichter an den Felswänden wahr. Dieser unfreiwillige Blindflug dauerte 25 Minuten.

Unter den Passagieren befand sich auch die Mutter des Piloten, Marguerite Tate. Sie schilderte die letzten Flugminuten in einem Buch, das sie später über ihre Erlebnisse geschrieben hat, recht anschaulich: "Wir gerieten plötzlich in einen fürchterlichen Aufwind, der uns 300 Meter emporhob. Die Maschine kam wieder ins Gleichgewicht, zitterte einen Augenblick und stürzte dann ebenso unvermittelt nach unten. Die Höhenmesser an der Wand vor uns spielten verrückt. Das Flugzeug nahm einen kurzen Satz, dann schienen wir stillzustehen." Von den 12 Insassen wurde niemand Lebensgefährlich verletzt. Ein Sergeant erlitt einen komplizierten Beinbruch.

Wie der Pilot später berichtete, hatte er keine Notlandung vorgesehen und war selber überrascht, plötzlich festzusitzen. Es war kein Absturz. Das Flugzeug wurde auf dem 3350 m ü. M. gelegenen Gauligletscher unfreiwillig gelandet. Die Dakota setzte mit einer Geschwindigkeit von 280 km/h wie ein Schlitten auf dem Schneefeld auf und rutschte 80 m bergauf bis zum Stillstand. Während der Rutschpartie wurde das Flugzeug durch einen Schneestau am rechten Flügel leicht nach rechts abgelenkt. Dadurch wurde verhindert, dass das Flugzeug samt Passagieren in eine Gletscherspalte stürzte. Wäre das Flugzeug etwas höher geflogen und hätte die Krete überflogen so wäre es am Schreckhorn zerschellt.

Das Glück war den Insassen nicht nur während dem fliegerischen Teil hold. Ebenso bei der Rettungsaktion, die international ein gewaltiges Echo auslöste, hätte alles Mögliche schief gehen können. Über allem stand ein guter Stern. Der wichtigste Faktor war das Wetter.

Kurz nach der unfreiwilligen Landung um 14.25 Uhr setzte der Funker, mit der noch intakten Funkanlage, auf der Kurzwellenfrequenz von 4575 MHz einen Notruf ab: "Unknow position, altitude 3350 meters, deep snow and fog. ("Position unbekannt, Höhe 3350 m ü. M. in Tiefschnee und Nebel.)

Die Flughäfen Paris und Marseille versuchten den Standort anzupeilen. Die Funkpeilungen waren aber ungenau und ergaben eine Position im Gebiet zwischen Hochsavoyen und dem Montblanc. Langsam erschöpften sich die Batterien, ohne dass die Lage des Flugzeuges

eruiert werden konnten. In Paris wurde der letzte Funkspruch am Donnerstag, 21. November 1946 um 18.30 Uhr aufgefangen: "We can keep going for maximum of 24 hours. Injured people on board. ("Wir halten noch maximal 24 Stunden durch. Verletzte an Bord.) In der Nacht auf Freitag verschlechterte sich das Wetter massiv; ein heftiger Schneesturm fegte über den Gauligletscher. Das Flugzeug war schneebedeckt und aus der Luft nicht mehr sichtbar. Nach der dritten Nacht liessen die Temperaturen von  $-15^{\circ}\text{C}$  und die fehlende Nahrung die Kräfte schwinden. Die Stimmung der Dakota Passagiere war auf den Nullpunkt geschrumpft.

General Ralph Snavely, dessen Gattin sich an Bord der vermissten Dakota C-53 befand, pilotierte Freitag den 22. November eine B-29/1679 Superfestung auf einem Suchflug in den französischen Alpen und musste erfolglos nach München umkehren. General Ralph Tate begleitete ihn; seine Frau und sein Sohn (als Pilot) steckten ebenfalls in der auf dem Gletscher liegenden Unglücksmaschine.

Wieder eine Fügung des Schicksals: Als die B-29 sich auf dem Rückflug nach Wien über den Berner Alpen befand, öffnete sich über dem Gauligletscher ein Wolkenloch. Die Besatzung der Dakota hörte den Motorenlärm der B-29 und konnte sie bald danach durch das Wolkenloch am blauen Himmel sehen. Sie feuerte rote Signalaraketen ab, die von der B-29 durch grüne Signalaraketen erwidert wurden. Endlich war die Dakota gefunden. Captain Tate Junior eilte zum Funkgerät, dessen Batterie sich für wenige Sekunden regenerieren konnte, schaltete es ein, erkannte die Stimme seines Vaters und rief ins Mikrofon: "Hello Dad".

General Tate antwortete mit "Hello Ralph, how . . . ", dann stieg die Batterie endgültig aus. Die B-29 begann sofort nach der Sichtung des Wracks zu kreisen, um oberhalb der wieder geschlossenen Wolkendecke zu bleiben und verlangte von Orly, Frankfurt und München Peilungen des inzwischen auf 7000 Meter Höhe gestiegenen Flugzeugs.

Die Rettungsarbeiten konnten beginnen. Die Insassen der Dakota wurden aus der Luft durch amerikanische Flugzeuge mit Lebensmitteln versorgt, die allerdings oft daneben im tiefen Schnee versanken oder in Gletscherspalten landeten. Ein 200 Mann starkes amerikanisches Gebirgsdetachment versuchte mit Raupenfahrzeuge den Gauligletscher zu erreichen und scheiterte, wie vorausszusehen war, kläglich an ihrem Vorhaben. Dabei rückte Meiringen mit einem Schlag ins Licht der Weltöffentlichkeit. Tausende von Reportern, Journalisten und GIs besetzten das Oberländer Dorf. Die Telefonleitungen brachen zeitweise zusammen.

Nachdem die Schweizer Offiziere die Amerikanischen davon überzeugen konnten, dass es Vernünftiger wäre, wenn sie die Leitung der Rettungsaktion in die Hand nähmen, wurden in Hauptmann Viktor Hug leitete vom Flugplatz Unterbach die Rettungsaktion aus der Luft. Er war es auch, der mit seinem Fiseler-Storch die Verunfallten aus der Luft mit präzisen Abwürfen mit den nötigsten Lebensmitteln versorgte. (Ein Fiseler-Storch ist ein Hochbeiniges Flugzeug, daher sein Name, mit einer extrem niedrigen Mindestfluggeschwindigkeit von unter 50 km/h. Aus diesem Grund braucht das Flugzeug bei günstigen Windverhältnissen lediglich 50 m zum starten und 20 m zum landen. Es kann im Verkehrsmuseum in Luzern besichtigt werden.)

Neben Viktor Hug setzte auch Major Pista Hitz mit seinem Fiseler-Storch am Sonntag 24. November auf dem Gauligletscher auf. Die Rettungsfliegerei im Gebirge wurde damit aus der Taufe gehoben. Bereits um 11.25 Uhr konnte Hauptmann Hug mit seinen beiden ersten Passagieren in Richtung Meiringen starten. In total neun Flügen wurden die Dakota-Insassen vom Gletscher evakuiert. Die Medien feierten die beiden Piloten Major Pista Hitz und Hauptmann Viktor Hug als Helden.