



EISGEKÜHLTE MOTOREN

Nach einer Notlandung verschwand 1941 eine JU-52 im Eis des Umbal-Gletschers in Österreich. Nach mehr als 60 Jahren gab der Gletscher sie wieder frei. Davon profitiert auch die JU-AIR. Im Herbst 2013 hat sie zwei Motoren der Maschine erhalten, die erstaunlich gut erhalten geblieben sind. Die Geschichte dieses Flugzeugs liest sich wie ein Krimi.

Prägraten ist ein Bergsteigerdorf in Osttirol und liegt am Fusse des 3666 Meter hohen Grossvenedigers. Die Männer der dortigen Bergrettung trauten am 20. Juli 2002 ihren Augen nicht. In 2750 Metern Höhe hatte der Umbalkees (Kees = österreichisch Gletscher) einen Berg von Metalltrümmern, Aluminium und Eisenteilen ans Tageslicht gebracht. Auch ein Propeller ragte aus dem Eis.

Im ersten Moment war unklar, was für ein Flugzeug dies sein könnte. Eine Recherche im Internet und die Typenschilder der BMW-Motoren brachten den Obmann der Bergrettung Prägraten, Friedl Steiner, auf die richtige Spur: Es musste sich um die Überreste einer Junkers JU 52/3m aus dem 2. Weltkrieg handeln. Dass bereits sein Grossvater als Bergretter bei dieser Maschine gestanden hatte, erfuhr er erst später.

In geheimer Mission

Die JU 52/3m g6e mit der Werknummer 6888 war am 4. Jänner (österreichisch f. Januar) von Deutschland nach Südtalien unterwegs. Für die Vorbereitung des Afrika-feldzuges sollte ein hochgeheimes Radargerät zusammen mit der Bedienmannschaft vor Ort gebracht werden. Doch bei der Überquerung der hohen Venedigergruppe zwang schlechtes Wetter die überladene Maschine zur Notlandung.

Die 11 Männer an Bord überlebten, ein Besatzungsmitglied, der Funker, erlitt beim Aufprall jedoch eine schwere Schädelfraktur. Es folgte ein Kampf ums Überleben. Die Flieger funkten um Hilfe, wurden jedoch nicht gehört. Nachdem sie vergeblich in die Luft schossen und Leuchtraketen abfeuerten, wurde ihnen klar, in welcher aussichtslosen Situation sie sich befanden. Ihr einziger Lichtblick: Das nur leicht beschädigte Flugzeug bot Schutz vor Wind und Kälte. Um überleben zu können, mussten die Vorräte rationiert werden. Um sich warm zu halten, begannen die Männer die Holzverkleidung zu verbrennen und schlitzten die Polstersessel auf, um aus dem Seegrass Tee zu kochen.

Vier Tage bis ins Tal

Nach zwei Tagen nahm die Flugzeugführung den Gang ins Tal in Angriff. Sie stapften im tiefen Schnee über das von Spalten durchsäte und lawinengefährliche Umbalkees, übernachteten im Winterraum der Essener-Hütte und in einer Felsenspalte im Umbaltal. Total erschöpft erreichte das Trio am 8. Jänner Prägraten, wo sie den Einheimischen die ernste Lage der Besatzung in 3200 Metern Höhe schilderten.

Die Bergrettung bot sich sogleich an zum Unfallort aufzusteigen. Zu ihrem Erstaunen wollte die Crew diese Hilfe nicht annehmen. Der Grund lag darin, dass es der Flugzeugführung vorerst nicht um die Rettung der Besatzung ging, sondern um den Abtransport «wichtiger Bestandteile», wie es im Polizeibericht von 1941 heisst. Diese «Bestandteile» sollte niemand zu Gesicht bekommen, handelte es sich doch um eine der ersten deutschen Radaranlagen, einen bodengebundenen «Freyra-Radar».

Daher forderte die Flugzeugcrew die alpine militärische Einsatztruppe des Fliegerhorstes Annabichl bei Klagenfurt an. Erst nachdem die geheimen Teile in Holzkisten vor neugierigen Blicken geschützt waren, wurde die Bergrettung zum

Notlandeplatz gebeten. Mit anderen Worten: Es hatte den Anschein, dass man den Tod des schwerverletzten Funkers in Kauf nahm!

Dieser wurde erst am 9. Jänner gemeinsam mit drei anderen Verletzten in einem Schlauchboot über das sehr schwierige Gelände zur Rostockerhütte geschleppt und einen Tag später von dort ins Tal gebracht. Er erlag seinen Verletzungen auf dem Weg in das Krankenhaus Lienz. Einige leichter verletzte Besatzungsmitglieder konnten unter Führung der Prägratner Bergretter selbständig absteigen. Parallel dazu waren auch Rettungsbemühungen aus Deutschland in Gang gekommen. Am 9. und 10. Jänner 1941 starteten Suchflugzeuge von München aus, um Proviant abzuwerfen, sie mussten jedoch aufgrund schlechter Sichtverhältnisse umkehren.

Die meisten dieser Informationen stammen aus dem Original-Polizeibericht von 1941, den Friedl Steiner nach einem Gespräch mit einem Alpinpolizisten der Gegend erhalten hat.

Die Maschine konnte nicht mehr gerettet werden. Das Wrack diente noch eine Weile als Biwak, ehe es im Winter 1941/42 vom Gletscher verschlungen wurde.

60 Jahre später: Die Bergung des Fliegers

Kurz nach dem Fund entschieden die Männer der Bergrettung Prägraten, die Tante JU aus dem Eis zu bergen. Denn kaum war ihre Entdeckung bekannt geworden, hatten bereits «Wrackteiljäger» Teile abmontiert. Der Versuch, die Ma-



Original-Werk-Nr. 6888



Ostern 1941: Letzte Aufnahme vor dem Verschwinden des Flugzeuges (Foto: Feldner)



schine «als Ganzes» zu retten wurde von der Bergrettung einhellig abgesegnet.

«Ganz» war die Maschine natürlich nicht mehr. Auf ihrer 60-jährigen Reise durchs Eis ist sie rund 500 Höhenmeter talwärts gewandert und wurde dabei fast völlig zermalmt. Einzig die Motoren blieben dank ihrer starken Hülle sehr gut konserviert. In über 400 Arbeitsstunden wurden mehr als 1000 Einzelteile eingesammelt und mit Hilfe von einem Dutzend Bergrettern und Freiwilligen aus Gletscherspalten geborgen. In unzähligen Hubschrauberflügen wurden die Teile ins Tal geflogen.

Inspektion und Restaurierung der Fundteile

Im Januar 2003 wurden von der Gemeinde Prägraten Prof. Dr. Harald Stadler vom Institut für Archäologie an der Universität Innsbruck, Frau Dr. Sabine Falch, Zeithistorikerin, sowie Mag. Wolfgang Falch als Flugzeugexperten beigezogen. Die Inspektion zeigte, dass neben den Motoren und Blechteilen von Rumpf und Tragflächen ein Grossteil der Cockpitstruktur geborgen worden war. Die Teile wiesen kaum Korrosion aber starke Deformationen auf. Anderes, wie etwa eine Steuersäule, fehlte. Aber insgesamt war so viel restaurierbares Material erhalten geblieben, dass die Idee entstand, das Cockpit wieder aufbauen zu lassen. Dies übernahm Sandy Air Corp, die Firma von Dr. Sabine Falch und Mag. Wolfgang Falch, die auf Unterwasserortung und Bergung von Wracks spezialisiert ist.

Eine mühevolle Arbeit begann. Die Mitarbeiter von Sandy Air suchten nach Originalteilen, die fehlten, und arbeiteten an der Wiederherstellung der zum Teil stark verbogenen Teile. Unter Mithilfe des Luftfahrtmuseums Bodø in Norwegen gelang es, die Pläne zu rekonstruieren. Über eine Rahmenstruktur, die der ursprünglichen entsprach, wurden die Fundstücke montiert und fehlende Teile durch Nachbauten ergänzt. Originalinstrumente fanden sich auf Sammlerbörsen und im Internet.

Nach mehr als 5 Jahren war das Cockpit schliesslich fertig. Die Steuerelemente sind untereinander gekoppelt und beweglich und vermitteln so das Flair eines Flugzeugs aus den 40er Jahren. Der am besten erhaltene Motor wurde ebenfalls wieder hergerichtet und auf einen Displayständer montiert, damit er ausgestellt werden kann.

Der Wunsch: Ein kleines Gletschermuseum

Zur Zeit befindet sich das restaurierte Cockpit in der alten Postgarage von Prägraten, wo es darauf wartet im Rahmen einer Ausstellung auf Wanderschaft zu gehen. In Österreich gibt es sonst kein erhaltenes Exemplar einer Junkers JU-52. Durch die Eigeninitiative und den Idealismus einer Handvoll Männer ist es gelungen, ein Stück Geschichte der Nachwelt zu erhalten.

Man hofft, in Prägraten ein kleines Museum bauen zu können, in dem das Cockpit, der BMW Sternmotor und andere Komponenten der JU 52/3m g6e mit ihrer Geschichte ausgestellt werden sollen. Besucher könnten auf dem Pilotensitz Platz nehmen und einen Flug simulieren. Doch um das Projekt realisieren zu können, ist man auf die Hilfe von Sponsoren und Gönnern angewiesen.

2 Motoren in Dübendorf

Die Nachricht über die «JU aus dem Eis» gelangte natürlich auch in die Schweiz. Der ehemalige Technikleiter der JU-AIR, Hanspeter Sennhauser, nutzte im vergangenen Sommer einen Ferienaufenthalt im Südtirol für einen Abstecher nach Prägraten. «Ich war schon lange neugierig auf diese Maschine, und man kann nie ausschliessen, dass man vielleicht für ein gut erhaltenes Teil noch Verwendung hätte».

Insbesondere die Wartung der Motoren wird von Jahr zu Jahr schwieriger, da keine Originalteile mehr hergestellt werden. Und er hatte Glück: «Ich muss sagen, ich habe schon einige Motoren gesehen, die viel schlechter beiein-

ander waren, als die drei, die nun aus dem Eis aufgetaucht sind. Im Oktober 2013 lud JU-AIR CEO Kurt Waldmeier die JU-Retter schliesslich nach Dübendorf ein, wo sie bei Sonnenuntergang einen Flug geniessen durften. Und schliesslich einigte man sich darauf, dass die JU-AIR zwei der drei Motoren übernehmen kann. In den kommenden Monaten werden diese auseinandergenommen und analysiert. Sicher ist: Wenn die HB-HOY in naher Zukunft stillgelegt wird und ins Museum kommt, könnte sie mit den Motoren aus Österreich bestückt werden, während ihre eigenen als Ersatzteillager für die verbleibenden JU-52 dienen. In Bezug auf die Frage, ob künftig auch die Motoren aus dem Eis Ersatzteile hergeben, ist Sennhauser jedoch vorsichtig: «Die Motoren waren zwar nur kurze Zeit in Gebrauch, sind also fast neu. Aber nach 60 Jahren im Eis müssten sie eine extrem harte Materialprüfung bestehen.»

Mehr zur JU aus dem Eis auf: www.ju-52.at

Text: Friedl Steiner, Wolfgang Falch, Mirella Wepf
Bilder: Feldner, Bergrettung Prägraten und Mag. Falch, Sandy Air Corp.



20. Juli 2002 - Gletscher gibt JU 52 nach 60 Jahren frei (Foto: Bergrettung Prägraten)



Der zweite BMW-Motor wird für den Abtransport vorbereitet (Foto: Bergrettung Prägraten)



Geborgene Teile in der Feuerwehrrhalle (Foto: Bergrettung Prägraten)