

Am Schauplatz Umbalkees: Was der Entminungsdienst mit einem im Zweiten Weltkrieg auf einem Gletscher notgelandeten deutschen Flugzeug und britischen Stabbrandbomben zu tun hat.

Text: JÜRGEN ZACHARIAS Fotos: HBF/GUNTHER PUSCH

DER ENTMINUNGSDIENST UND DIE TANTE JU



FOTO LINKS: FRIEDL STEINER

VERGANGENHEIT UND GEGENWART Das Wrack der 1941 am Umbalkees notgelandeten Ju 52 diente Bergsteigern noch einige Zeit als Notbiwak, bevor der Gletscher die Maschine gänzlich umschloss. Rund fünf Jahrzehnte später stießen dann im Jahre 2002 Prägratner Bergretter mehr als 400 Meter unter der Notlandestelle auf Teile der Ju 52, die das Eis wieder freigegeben hatte und die anschließend geborgen wurden. Mit einem Teil davon wurde in weiterer Folge ein sogenanntes Cockpit-Mockup aufgebaut – ein Nachbau des Cockpits mit Originalteilen.

Dort drüben liegen noch einige Stück und da vorne auch noch zwei.“ Es ist ein sonniger Vormittag Mitte August. Wolfgang Korner und Roman Hurter vom Entminungsdienst des Bundesheeres bergen gemeinsam mit zwei Kollegen im

Zweiten Weltkrieg abgeworfene britische Stabbrandbomben. Allerdings nicht dort, wo man diese am ehesten vermuten könnte, im Zentrum einer Großstadt, sondern auf fast 3.000 Metern Seehöhe am Umbalkees, einem Gletscher in Osttirol. Dort oben – nur wenige hundert Meter von der österreichisch-italienischen Staatsgrenze entfernt – musste während des Zweiten Weltkriegs eine deutsche Ju 52 notlanden, was damals in der Region für reichlich Aufregung sorgte und heute noch den Entminungsdienst des Bundesheeres beschäftigt.

Aber alles der Reihe nach. Beginnen wir unsere Erzählung am Nachmittag des 4. Jänner 1941, als Flugzeugführer Feldwebel Erich Stobbe mit seiner Ju 52 (aufgrund ihrer Verlässlichkeit „Tante Ju“ genannt) den Alpenhauptkamm zu überqueren versucht. Ein heftiger Sturm im Großvenedigergebiet erschwert ihm die Kontrolle seiner Maschine und als die Tragflächen vereisen, sieht er sich zum raschen Handeln gezwungen. Eine Notlandung am Gletscher scheint die einzige Option, die Lage ist also mehr oder weniger aussichtslos. Wider Erwarten ge-



BERGUNG DER STABBRANDBOMBEN

Jedes Jahr gibt das Eis am Umbalkees wieder einige Stabbrandbomben frei. Im Vorjahr wurden vom Entminungsdienst rund 80 Stück geborgen, heuer waren es 40 Stück.

lingt Stobbe das riskante Landemanöver, die Ju 52 kommt zum Stehen und die elfköpfige Besatzung überlebt mit leichten Verletzungen. Nur Funker Voigt erwischt es schwerer. Er kann zwar später von Rettungskräften ins Tal gebracht werden, verstirbt dort aber an seinen Kopfverletzungen.

Zurück auf das Umbalkees, wo sich die Mannschaft nach der Notlandung mit unwirtlichen Bedingungen und Temperaturen zwischen minus 25 und minus 35 Grad konfrontiert sieht. Zwei Tage probieren Erich Stobbe

und seine Männer mit Schüssen und Leuchtraketen Rettungskräfte auf sich aufmerksam zu machen. Als keine Hilfe eintrifft, steigen der Pilot und zwei weitere Männer am 6. Jänner über gefährliche Gletscherspalten hinweg zur unbewirtschafteten Essenerhütte ab. Am 8. Jänner erreicht das Trio schließlich zu Mittag die Ortschaft Prägraten, von wo sofort vier Zöllner unter dem Kommando des Zollwacheassistenten Rudolf Seemüller mit Proviant zur zurückgebliebenen Besatzung des Flugzeuges aufsteigen. Tags darauf macht sich auch noch eine weitere Hilfsmannschaft auf den Weg, die sich an der Rettung der notgelandeten Flugzeugbesatzung allerdings nicht beteiligen wird. Ihr Interesse gilt einzig und allein der Fracht der Ju 52.

Warum aber wird mitten im Winter ein Trupp mit der gefährlichen Aufgabe losgeschickt die Ladung eines Transportflugzeuges vom Gletscher zu holen? „Genau dieser Aspekt macht diesen Fall so interessant“, sagt Professor Dr. Harald Stadler, Bereichsleiter Mittelalter- und Neuzeitarchäologie der Uni Innsbruck, der die Geschehnisse von damals detailliert aufgearbeitet hat. „Die Zusammensetzung der Bordcrew, die zu großen Teilen aus Funkern und Technikern bestand, und Fundstücke am Gletscher deuten darauf hin, dass die Ju-52-Komponenten für eine Radarstation geladen hatte und auf geheimer Mission in Richtung Italien war.“ Aber woher kommen die Stabbrandbomben? Waren sich die deutschen Kriegsgegner der heißen Fracht bewusst und haben das Flugzeugwrack mit einem gezielten Angriff endgültig zu zerstören versucht? „Nein“, sagt der Experte: „Da hat wohl der Zufall Regie geführt. Das Gebiet lag erst ab 1943 in der Reichweite alliierter Maschinen. Wir vermuten daher, dass die Stabbrandbomben in den letzten drei Kriegsjahren abgeworfen wurden und von einer Maschine stammen, die sich auf dem Rückweg von einem Angriff befand. Die Besatzungen waren damals dazu angehalten, noch an Bord befindliche Ladung vor der Rückkehr abzuwerfen, um bei der Landung kein Risiko ein-

zugehen.“ Aus diesem Grund rückten – frei nach dem Motto „besser irgend etwas angreifen als die Bomben vergebend“ – immer wieder auch vermeintlich unbedeutende Ziele in den Fokus der amerikanischen und britischen Bombercrews. Professor Stadler: „Möglich, dass die Besatzung damals das Wrack der Ju 52 sichtete und deshalb dort ihre Ladung abwarf.“

Letztlich ist es für die Arbeit der Leute vom Entminungsdienst nebensächlich, wie die Bomben auf den Gletscher kamen. Ihre Aufgabe ist die Bergung und das Unschädlichmachen des Materials und das passiert im konkreten Fall einmal im Jahr im Rahmen der sogenannten Bergwochen. Dabei sind einige Mitarbeiter des Entminungsdienstes in der Region – vor allem in den Karnischen Alpen und dort insbesondere rund um den Passo di Monte Croce/Plöckenpass und den Kleinen Pal – damit beschäftigt, Kriegsrelikte aus dem Ersten Weltkrieg zu bergen. Die Schützengräben, Stellungen und Stollenanlagen entlang der einstigen Front zwischen Italien und Österreich-Ungarn sind dort heute noch gut erkennbar. „Obwohl seit Kriegsende mittlerweile 100 Jahre vergangen sind, wird dort immer noch sehr viel Material gefunden“, sagt Wolfgang Korner, Leiter des Entminungsdienstes. Einsatzleiter Roman Hurter ergänzt: „Die Anwesenheit vor Ort nutzen wir dann auch gleich für den Abtransport der Brandstabbomben, die das Umbalkees jedes Jahr freigibt.“

Rund 40 Stück bargen die Experten in diesem Jahr, im Vorjahr waren es sogar 80. „Schwer zu sagen, wie viele sich noch unter dem Eis verbergen“, sagt Roman Hurter, der mit dem Pickel ein Metallstück freilegt. „Das ist ein Teil eines Behälters, in dem die Stabbrandbomben transportiert wurden. Liegen die Fundstellen des Behälters und der Bomben so eng zusammen wie hier, ist das ein eindeutiges Zeichen dafür, dass sie aus einer geringen Höhe abgeworfen wurden. Der Bomber muss also sehr tief geflogen sein.“ Ob von den Stabbrandbomben heute noch Gefahr ausgeht? „Ungefährlich sind sie jedenfalls nicht“,

sagt Roman Hurter. „Bei den meisten hat zwar der Zünder ausgelöst, bei einigen wenigen aber auch nicht. Zudem können sie immer auch Phosphorreste enthalten.“ Um auf Nummer sicher zu gehen, verpacken die Entminungsdienst-Mitarbeiter die Fundstücke in Big Packs, die anschließend mit einer AB 212 ins Tal geflogen werden. „Das Material wird dann von uns zwischengelagert und in Allentsteig gesprengt“, sagt Entminungsdienst-Chef Korner. Und was passierte mit der heißen Fracht der Ju 52? „Die wurde damals vom zweiten Hilfstrupp geborgen und zum Fliegerhorst nach Klagenfurt gebracht“, sagt Professor Stadler. „Dort verliert sich dann aber jede Spur, da wurde ein großes Geheimnis daraus gemacht“. Die Maschine selbst diente Einheimischen und Bergsteigern noch einige Jahre nach ihrer Notlandung als Biwak und Notunterschlupf, bevor sie im ewigen Eis verschwand. Rund fünf Jahrzehnte später tauchte die Maschi-

ne dann im Juli 2002 in Teilen einige hundert Meter unterhalb der Notlandestelle wieder auf, der Gletscher hatte sie dorthin verfrachtet. Prägratner Bergrettungsmänner entdeckten bei ihrem Aufstieg zur Dreiherrnspitze in einer Seehöhe von 2.750 Metern einzelne Wrackteile. Diese wurden anschließend geborgen und das Cockpit wieder zusammengesetzt. Aber das ist eine andere Geschichte, die auf www.ju-52.at gut nachzulesen ist.

Nur so viel: Das rekonstruierte Cockpit war in den vergangenen beiden Jahren im Hugo Junkers Hangar in Mönchengladbach ausgestellt. Aktuell wird es in der Garage einer Bäckerei in Prägraten zwischengelagert und befindet sich damit wieder im selben Ort, in dem vor 77 Jahren Flugzeugführer Feldwebel Erich Stobb mit seinen beiden Begleitern nach ihrem mühsamen Abstieg vom Umbalkees die Hilfskräfte alarmierten.



RELIKTE AUS DEM ERSTEN WELTKRIEG
In den Karnischen Alpen erinnern noch viele Bauten und Veränderungen im Gelände an die Kämpfe des Ersten Weltkriegs. Vor Ort kommt es auch immer wieder zu Munitionsfunden aus dieser Zeit – im Bild oben bergen Entminungsdienst-Chef Wolfgang Korner (rechts) und Einsatzleiter Roman Hurter eine 22-cm-Luftmine aus einer Kaverne.

Wheeled Solutions for a World of Missions



The Transatlantic Partner for Land Defense in Europe

GENERAL DYNAMICS
European Land Systems

