



Am 29. Februar 1964 ereignete sich das bisher schwerste Flugzeugunglück Österreichs im Gemeindegebiet von Tulfes.

Das viermotorige britische Verkehrsflugzeug Britannia 312 zerschellte unterhalb des Glungezergipfels.

Aus diesem Anlass beginnen wir im Gemeindeblatt eine mehrteilige Serie über diese Katastrophe mit teilweise noch nie veröffentlichten Fotos.

Auch wegen der 9. Olympischen Winterspiele vom 29. Jänner bis 9. Februar 1964 war die Alpenmetropole in aller Munde und lockte auch nach dem sportlichen Großereignis zahlreiche Touristen nach Tirol. So vielleicht auch die englischen Passagiere der Britannia 312, die sich wahrscheinlich alle schon auf ihren Urlaub in Tirol freuten.

Am 29. Februar 1964 startete um 13.04 Uhr Innsbrucker Ortszeit die britische Maschine mit der Flugnummer 802 vom Flughafen London-Heathrow aus mit dem Flugziel Innsbruck. Der 40jährige Pilot Ellis Wyn Williams (der am 23.

März 1964 41 Jahre alt geworden wäre), galt als Routinier im Anflug auf den schwierigen Alpenflughafen Innsbruck, auf dem er vorher bereits neunmal gelandet war. Neben ihm saßen noch der 41jährige Co-Pilot Michael Metcalfe Davison sowie der 33jährige Bordmechaniker und Flugingenieur Andrzej Rusin, ein gebürtiger Pole, im Cockpit. 5 Stewardessen sorgten für das Wohl der 75 Passagiere. Die Maschine befand sich im Eigentum der englischen Fluggesellschaft British Eagle International Airlines Ltd.

Über Ramstein in Deutschland trat die Britannia 312 erstmals mit dem Flughafen Innsbruck in Funkkontakt und erhielt sogleich die Wettermeldungen aus dem Raum Innsbruck, Kufstein, Seefeld und Scheibben. Um 14.45 Uhr teilte Pilot Ellis Wyn Williams mit,

dass er sich über Kempen befindet und vom Instrumentenflugplan auf Sichtflugplan gewechselt habe. Bei dieser Gelegenheit erhielt der Pilot abermals die Wettermeldungen für das Gebiet Innsbruck und Seefeld. Am Innsbrucker Flughafen herrschte um 14.50 Uhr



Abbildung eines gleichen Typs wie die Unglücksmaschine



Britannia 312 (etwas ältere Bauart als die Unglücksmaschine)

ein Platzwetter mit Wind aus 120° mit 7 Knoten, 3 km Sicht, Bedeckung 5/8 Stratocumulus und 4700 Fuß (1432 m) Höhe und 7/8 Altostratus in 10.000 Fuß (3048 m). In den nächsten zwei Stunden war keine Wetteränderung zu erwarten. Gegen 15 Uhr meldete sich der Pilot bereits aus dem Raum Seefeld mit der Nachricht, dass er über den Wolken fliege und es ihm nicht möglich sei, durch die Wolken zu stoßen. Er fliege deshalb zum Drehfunkfeuer Patscherkofel weiter. Um 15.05 Uhr meldete sich der Pilot aus dem Raum Patscherkofel, gab seine Flughöhe mit 11.000 Fuß (3.352,8 m) an und erkundigte sich, ob die Flugsicherung am Alpenflughafen Innsbruck ein Loch in den Wolken sehen könne. „Negativ“ meldeten die Fluglotsen des Innsbrucker Flughafens.

■ Letzter Funkkontakt

Inzwischen befand sich die Kursmaschine 255 der Swissair in Startposition am Innsbrucker Flughafen. Der Pilot der Swissair erbat Rollanweisung und Verkehrsinformation.

Aufgrund der Mitteilung, dass sich die Britannia 312 über dem Platz befinde, erbat der Pilot der Swissair Angaben über die Flughöhe dieser Maschine. Nach einer Rückfrage durch die Flugsicherung gab die Britannia ihre Flughöhe mit 10.000 Fuß (3.048 m) an. Nach Durchgabe dieser Höhenposition startete die Maschine der Swissair um 15.13 Uhr.

Gerade als die Swissair am Flugfeld hinausrollte, meldete sich eine Viscount der AUA, Kurs 412, aus dem Raum Kufstein. Der Pilot der AUA wurde nach der Sichtweite gefragt und gab diese mit 10 bis 15 km an. Sofort erkundigte sich die Flugsicherung Innsbruck bei der Britannia, ob die Meldung der AUA über die Sichtverhältnisse mitgehört wurde. Diese Anfrage wurde bejaht.

Nun wurde neuerlich beim Piloten der AUA angefragt, ob für die Britannia eine Anflugmöglichkeit durch das Inntal bestünde. Dieser antwortete, dass ein Anflug zwischen den Wolken auf einer Höhe von 6000 bis 7000 Fuß (1828 bis 2.133 m) möglich sei. Um 15.18 Uhr wurde bei

der Britannia neuerlich nachgefragt, ob diese das Gespräch mit der AUA mitgehört habe. Die Antwort blieb aus, die Britannia 312 meldete sich nicht mehr.

Drei Minuten später, um 15.21 Uhr, landete die Maschine der AUA auf dem Flughafen Innsbruck. Um 15.23 Uhr versuchte die Flugsicherung nochmals, die Britannia zu erreichen. Doch im Funk herrschte Stille. Somit versuchte die Inns-

brucker Flugsicherung, die britische Maschine auf allen Frequenzen zu erreichen und mit ihr Verbindung aufzunehmen. Doch alle Anfragen blieben unbeantwortet. Nun wurde in München rückgefragt, ob die Britannia eventuell dorthin zurückgefliegen sei. München verneinte. Um 15.47 verständigte die Flugsicherung Innsbruck telefonisch das Bundesamt

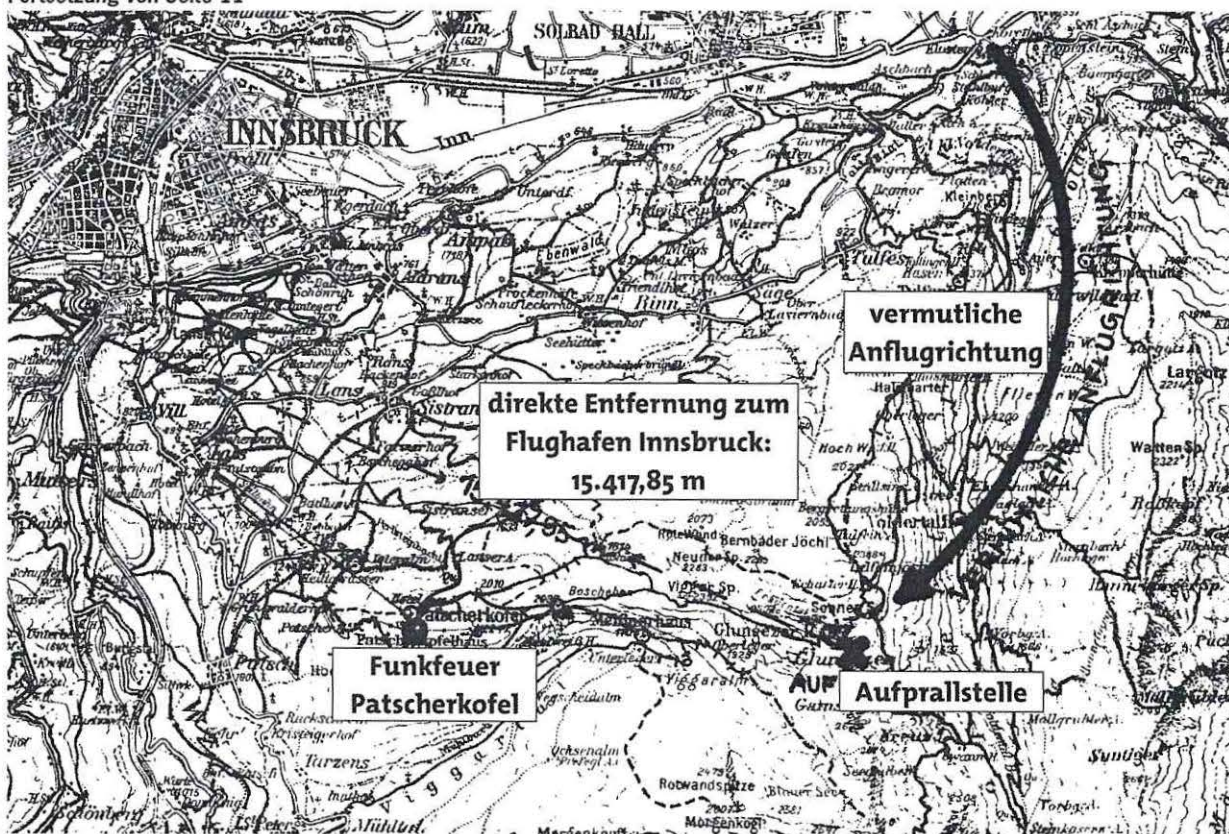
Fortsetzung auf Seite 12

Die Unglücksmaschine

Type:	Bristol 175 Britannia 312
Fluggesellschaft:	British Eagle International Airlines
Registrierung:	G-AOVO
Baujahr:	1958
	4 Motoren zu 4450 PS
Geschwindigkeit:	652 km/h
Spannweite:	43 m
Länge / Höhe:	38 m / 11 m
Gew. beladen:	84 Tonnen
Mannschaft:	3 (Pilot, Co-Pilot, Bordingenieur)
	5 Stewardessen
Passagiere:	75 Passagiere an Bord
Startflughafen:	London-Heathrow (LHR)
Zielflughafen:	Innsbruck
Flugnummer:	802/6

Vom Flugzeugtyp Bristol 175 Britannia waren im Zeitraum von 1954 bis 1980 insgesamt 14 Maschinen in Flugzeugunglücke mit 365 Todesopfern verwickelt.

Fortsetzung von Seite 11



für Zivilluftfahrt. Von dort wurde nun die Suchaktion nach der vermissten Maschine eingeleitet.

■ 22 Stunden verschollen

Die Suche gestaltete sich äußerst schwierig, zumal niemand auch nur annähernd wusste, in welchem Gebiet genau sich die Maschine zuletzt befand. Ursprünglich war man sogar davon ausgegangen, dass die Unglücksmaschine nach Abbruch des Funkkontaktes in der Gegend des Achen-sees unterwegs war. In ganz Mitteleuropa suchte man nach der Britannia. Gegen Abend verdichtete sich die Befürchtung, das Flugzeug dürfte irgendwo abgestürzt sein. Der Treibstoff war nämlich längst verbraucht, und nirgends



DETAILÜBERSICHT DER AUFSCHLAGSTELLE
(Pfeile zeigen den Lawinenabbruch)

Detailübersicht der Aufschlagstelle (die Pfeile zeigen den Lawinenabbruch).

gab es Hinweise auf eine Notlandung. Während der Nachtstunden versuchte man weiter über Funk, die Maschine ausfindig zu machen. Vergebens.

Dazu schreibt Gerald Aichner in seinem Buch „Der weiße Berg“:

Am Sonntag vormittag herrscht noch immer Schlechtwetter und lässt keine Suchflüge von Innsbruck aus zu. In Schottland starten zwei mit Radar ausgerüstete Aufklärungsflugzeuge der US Air Force, die aus 10.000 m Höhe die Britannia aufzuspüren versuchen. Gegen 11 Uhr ortet eine der US-Maschinen das Wrack der Britannia im Glungezergebiet. Zur gleichen Zeit starten in Innsbruck die Piloten des Innenministeriums, Edi Bodem und Hans Neumayr mit zwei Piper-Supercub

und nehmen ebenfalls die Suche auf.

Die US-Piloten alarmieren Bodem und Neumayr über Funk, beide fliegen zur Absturzstelle und haben erstmals Sichtkontakt mit dem Wrack.

Neumayr funkt: „Wir entdecken keinerlei Lebenszeichen, weder an den Fenstern noch sonstwo“. Bodem im Funk: „Die Maschine ist zerschellt, die Trümmer kleben an den Felsen, Leichen liegen im Geröll, der Schnee ist von Kerosin getränkt“.

Obwohl der Aufprall der Britannia 312 mit unvorstellbarer Wucht erfolgt sein musste, haben damals weder die Wirtin noch die anwesenden Gäste auf der Glungezerhütte etwas von dem tragischen Unglück bemerkt, welches sich wenige hundert Meter von ihnen entfernt abgespielt hatte.

Der Anprall der Maschine auf dem tief verschneiten Glungezer löste eine Lawine aus, die Flugzeugteile und Passagiere einige hundert Meter weit mit sich riss und größtenteils bedeckte.

Und von nun an ging es Schlag auf Schlag mit den Bergungsarbeiten. Denn die Mannschaften waren längst vorher am Innsbrucker Flughafen zusammengezogen worden, um nach dem Auffinden der Maschine ausrücken zu können.

Mehr über die Bergungsarbeiten und den Eklat zwischen den Einsatzkräften in der nächsten Ausgabe des Tulfer Gemeindeblattes.

Quellenhinweise erfolgen zum Schluss der Serie.





Der Todesflug der Britannia 312

Am 29. Februar 1964 ereignete sich das bisher schwerste Flugzeugunglück Österreichs im Gemeindegebiet von Tulfes.

Das viermotorige britische Verkehrsflugzeug Britannia 312 zerschellte unterhalb des Glungezergipfels.

Aus diesem Anlass bringen wir im Gemeindeblatt eine mehrteilige Serie über diese Katastrophe.

TEIL 2

Nach dem Bekanntwerden des Absturzes am Glungezer machten sich sofort einige Bergretter aus Hall auf den Weg zur Unglücksstelle. Einige hatten zufällig Rettungsdienst am Glungezer (der damals schon von vielen Tourengehern begangen wurde) und waren demnach auch die ersten an der Unglücksstelle. Sie erinnern sich noch gut an die dramatischen Stunden. „Franz Graber war oben am Grat und hat hinuntergeschaut. Ursprünglich hat er nichts gesehen, bis ihm das Leitwerk auffiel, das aus dem Schnee ragte“. „Josef Bram ging auf den Gipfel

und roch Kerosin. Nach kurzer Suche findet er nicht weit davon Teile des Fahrgestelles“. Dann erzählt Siegfried Knoflach, der als erster direkt am Unglücksort eintraf, weiter: „Wir sind dann hinuntergegangen und völlig ahnungslos auf Leichen gestanden, die ja

unter dem Schnee begraben waren. Die unheimliche Ruhe und diese Stille, das war enttäuschend, weil wir merkten, dass wir gar nichts mehr machen konnten. So etwas nimmt einen mit, das kann keiner wegstecken“.

Den Bergrettern bleibt

vorerst nichts anderes übrig, als mit den herumliegenden Schwimmwesten einen geeigneten Landeplatz für den Hubschrauber zu markieren, weil wegen der Überlastung des Netzes kaum Funkkontakt möglich war.

Wüste Beschimpfungen

Was die Männer heute noch ärgert, ist die Vorgangsweise des damaligen obersten Einsatzleiters, Rittmeister Erich Schimek. Als dieser mit



Waren damals die ersten am Unfallsort: Die Haller Bergretter Karl Mayr (75) Absam, Karl Halhammer (78) Hall, Fritz Anker (83) Hall, Karl Anker (86) Hall und Siegfried Knoflach (62) aus Mils (von links nach rechts)



Das Leitwerk ragte weit sichtbar heraus



Das Hauptfahrwerk

dem Hubschrauber an der Unfallstelle eintraf, beschimpfte er die anwesenden Bergrettungsmänner: „Da stochern überall Touristen herum! Verschwindet's, es Leichenfladerer“. Der Bergrettungsmann Franz Graber geriet daraufhin so in Rage, dass es beinahe zu einer Schlägerei zwischen Bergrettern und Gendarmenbeamten gekommen wäre. Die Haller Bergrettung musste nun den Unfallort verlassen und beschwerte sich schriftlich beim damaligen Innenminister Olah über die gemachten Anschuldigungen.

Zum Einsatzleiter wurde dann Abteilungsinspektor Josef Innerhofer bestellt. Dieser hat im Nachhinein ein Schriftstück über die Bergungsarbeiten aufgesetzt, aus welchem heute noch die ganze Dramatik und die enormen Belastungen für die Mannschaft unschwer herauszulesen ist.

Demnach zog das Landesgendarmeriekommando sofort 30 Alpingendarmen zusammen und setzte 25 Gendarmeschießer als Unterstützung ein. „Ein weiteres Problem bei diesem

schlechten Wetter war der Lawenschutz für die Mannschaft. Deshalb war meine erste Entscheidung, in eine Schneewächte eine Kaverne zu graben“, schreibt Innerhofer.

■ Problem Presse

Innerhofer weiter: „Als wir nach dem ersten Erkundungsflug landeten, kam plötzlich ein weiteres Problem auf uns zu: die Presse. Plötzlich waren 12 Fotoreporter von österreichischen, italienischen und deutschen Zeitungen da und verlangten, mit dem Hubschrauber zur Absturzstelle geflogen zu werden. Wie sie so schnell nach Innsbruck gekommen sind, wird mir ein Rätsel bleiben. Selbstverständlich wurde der Flug abgelehnt, worauf aber alle drohten, sie würden auf irgendeine andere Weise zur Absturzstelle kommen und ihre Fotos machen.“ Wenn man bedenkt, dass ein Fotoreporter damals für ein Negativ vom Ereignis bis zu 1000 Schilling Honorar erhielt, war die Drohung, die Absperrungen zu durchbrechen, ernstzunehmen. Man einigte sich daraufhin, dass beim nächsten Flug von jedem

anwesenden Reporter je ein Fotoapparat durch Innerhofer mitgenommen wurde, um mit jedem drei Bilder zu schießen.

Auch Innerhofer geht auf den Konflikt mit den Bergrettern ein: „Einigen wird es auffallen, dass ich den zivilen Bergrettungsdienst nirgends erwähne. Leider durfte er uns bei der Bergungsaktion nicht helfen. Der strikte Befehl der Sicherheitsdirektion lautete sogar, dass die

Gendarmerie-Einsatzleitung die Bergrettungsmänner, die an der Unfallstelle mitarbeiten wollten, aufzufordern hatte, nach Hause zu gehen. Nur die Bergwacht als vereinigtes Organ durfte mithelfen.“ Innerhofer selbst bedauerte diese Entscheidung, zumal er selbst Leiter und Gründer einer Bergrettungsdienststelle war, hatte den Befehl aber auszuführen.

Fortsetzung auf Seite 14



Hubschrauberflug zur Einsatzstelle

Beileidstelegramm des Papstes

Papst Paul VI. hat gestern an Bischof Dr. Rusch ein Beileidstelegramm richten lassen: „Der Heilige Vater, der von der Flugzeugkatastrophe tief bewegt erfahren hat, übermittelt den schwergeprüften Familien sein inniges Mitleid und gedenkt aller Opfer im Gebet.

Gezeichnet Kardinal-Staatssekretär Cicognani.“

(entnommen der Tiroler Tageszeitung)

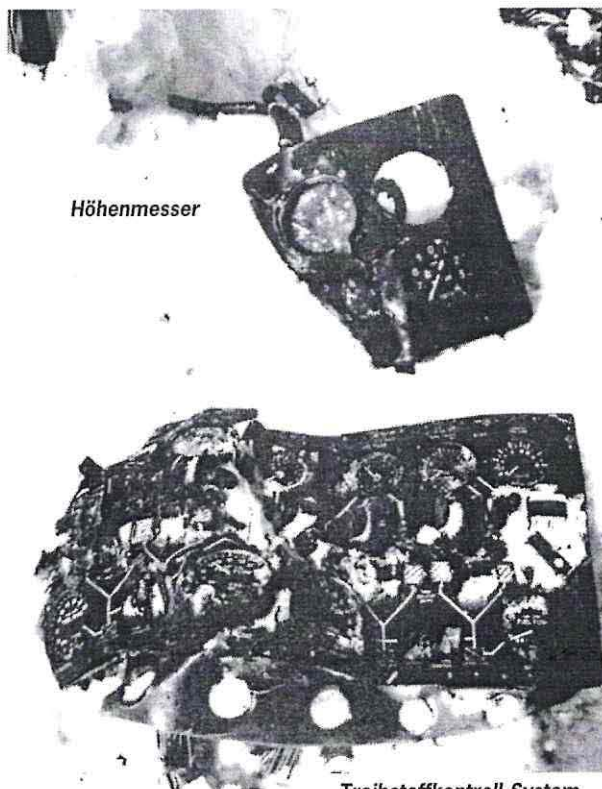
Fortsetzung von Seite 13

Innerhalb von einer Stunde brachte nun der Hubschrauber 20 Gendarmen zum Einsatzort. Wegen kleinerer Lawinenabgänge musste das Gelände dauernd beobachtet werden, um die Einsatzkräfte warnen zu können. Um die Glungezerhütte herum entwickelte sich eine sehr rege Besucher-tätigkeit. Darunter immer wieder Journalisten und neugierige Zivilisten, die auf irgendeine Weise zur Absturzstelle kommen wollten. So mussten vier erfahrene Alpinisten nur zur Absperrung abgestellt werden, die dann bei der eigentlichen Arbeit fehlten.

■ **Kleinarbeit unter makabren Umständen**

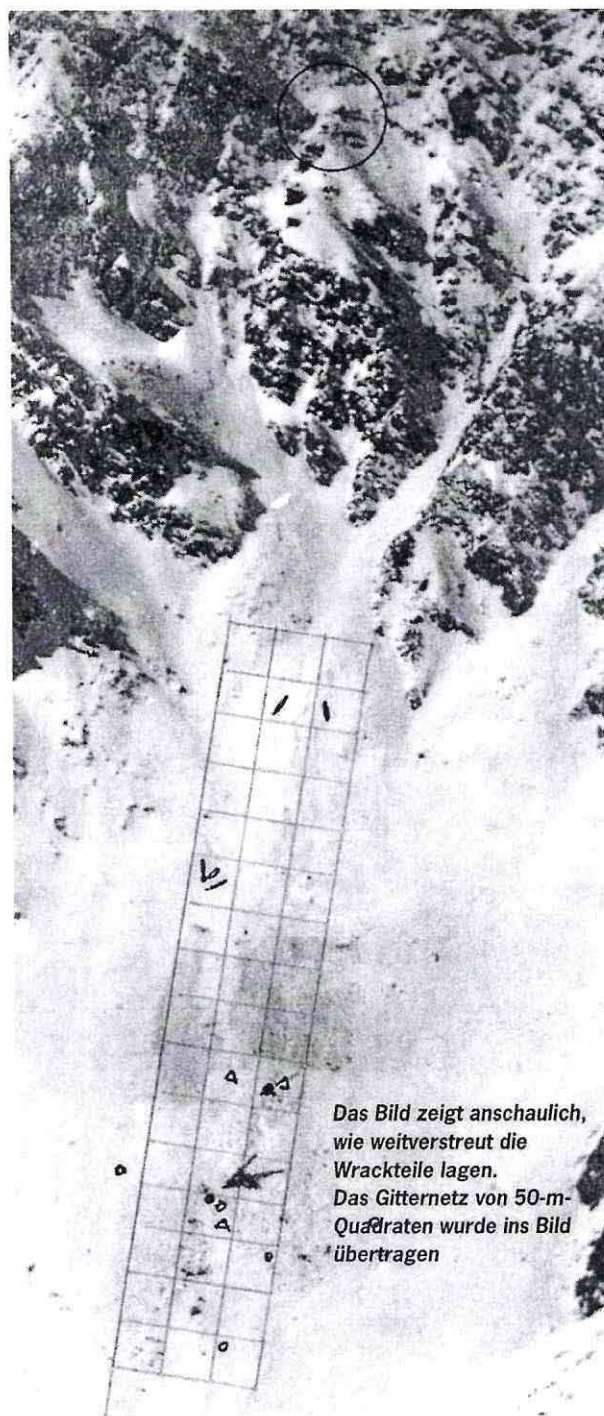
Bei der Gerichtsmedizin Innsbruck wurde eine

Stelle zur Identifizierung der Absturzopfer eingerichtet. Es wurde verlangt, den durchschnittlich einen Meter tiefen Schnee schaufelbreit zu durchsuchen und jeden gefundenen Leichenteil sowie jeden Gegenstand zu bezetteln und in einer Skizze festzuhalten. So wurde der Absturzraum im 50-m-Quadrat eingeteilt und mit 1,50 m hohen Holzpflocken sowie roten Lawinenschnüren ein Gitternetz hergestellt und dieses nummeriert. Bei der Bergung der Leichenteile bekamen vor allem die jüngeren Kollegen Schwierigkeiten bei dieser makabren Arbeit. „Es wurde ihnen schlecht, und ich musste sie dann einige Stunden von den Leichenteilen weggeben. Aber auch die Abgebrüh-teren hatten mit sich zu



Höhenmesser

Treibstoffkontroll-System



Das Bild zeigt anschaulich, wie weitverstreut die Wrackteile lagen. Das Gitternetz von 50-m-Quadraten wurde ins Bild übertragen

kämpfen“, erinnert sich Innerhofer. Ein Austausch der Mannschaft war nicht zweckmäßig, weil mit neuen Leuten wiederum dieselben Probleme auftreten würden. Als einzige Hilfestellung bekam man mit dem täglichen Eintopf auch einige Flaschen Schnaps. Damit

glaubte man, die „Totengräberarbeit“ erträglicher zu machen. Es wurde immer nur eine Flasche unter dem abgebrochenen Leitwerk aufgestellt um durch die Wirkung des Alkohols diese Grenzsituation nicht weiter zu verschärfen. „Als am vierzehnten Tag

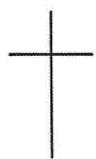
die 81. Leiche, die einer Stewardess, gefunden war“, schreibt Innerhofer, „wurde die Suche nach den letzten 2 Leichen und dem Rest der persönlichen Gegenstände unterbrochen, weil man zur Einsicht kam, dass nur die Schneeschmelze den Rest zutage bringen konnte. Am Unfallsort blieb nur eine Wache zurück, weil bis ins späte Frühjahr hinein ganze Scharen von Neugierigen aus verschiedensten Absichten zum Unfallsort pilgerten.“

Die beiden Leichen und weitere Gegenstände wurden wirklich erst nach der Schneeschmelze Ende April gefunden und abtransportiert.

Innerhofer meint abschließend, dass „meine Leute mit Recht von allen Seiten in reichem Maße Lob und Anerkennung ohne Einschränkung entgegennehmen konnten“, und er spricht auch selbst großes Lob für seine Mannschaft aus.

Man kann sich die ungeheuren menschlichen Strapazen auch heute noch, nach vierzig Jahren, gut vorstellen. Zumal eines der Hauptprobleme die Tatsache war, dass zur Bewältigung eines solchen Einsatzes (es ist auch heute noch das größte Flugzeugunglück auf österreichischem Boden) so gutwie keine Erfahrungswerte vorlagen.

Teil 3 über die genaue Unglücksursache und die Arbeit der Flugunfallkommission in der nächsten Ausgabe des Tulfer Gemeindeblattes. Quellenhinweise erfolgen zum Schluss der Serie.

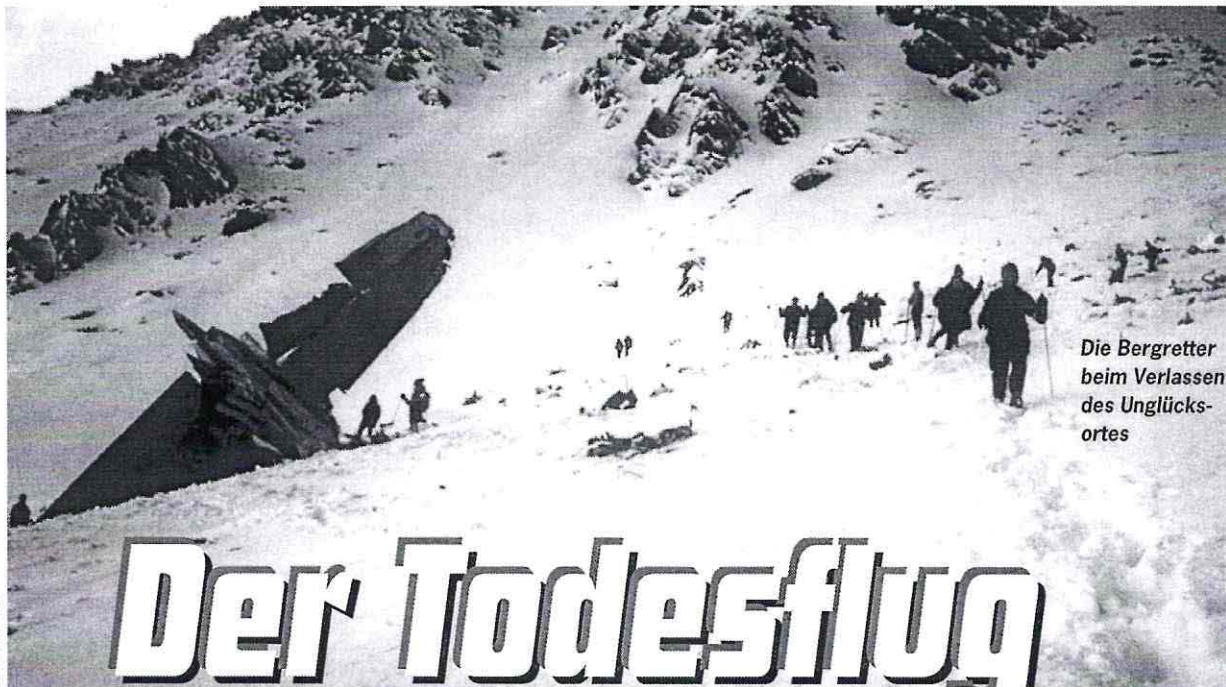


Zum Gedenken

**Die Opfer des Flugzeugabsturzes
am 29. Februar 1964 um 15.14 Uhr**

- | | |
|---|---|
| Allan Margaret Ann, *16. 7. 1938 | Mordaunt Betty, *11. 12. 1923 |
| Adeane Charles Raymond Wyndham,
*30. 3. 1930 | Mordaunt Amanda, *18. 4. 1947 |
| Bamford James Henry, *19. 7. 1928 | Normann Rex Donald, *6. 10. 1936 |
| Bamford Robin Vincent, *26. 11. 1936 | Normann Sheila Dorothy Lena,
*21. 9. 1934 |
| Butler Dr. Richard Curtis, *1. 8. 1932 | Oliver Susan Elizabeth, *21. 11. 1956 |
| Cairns David Alexander, *19. 5. 1935 | O'Dowd Dr. Martin James, *25. 3. 1930 |
| Clark Doris, *28. 1. 1928 | O'Dowd Helen, *5. 9. 1937 |
| Clarke Judith Ellen, *5. 8. 1939 | Orme David George, *8. 2. 1936 |
| Clements Gillian Mary, *20. 11. 1937 | Patterson William John, *15. 4. 1916 |
| Coles Kathleen Joyce, *4. 10. 1912 | Patterson Agnes Andrew, *18. 9. 1922 |
| Coles Derrick Reginald, *21. 2. 1917 | Patterson Agnes Andrew, *4. 4. 1943 |
| Collins Brian Burke, *13. 8. 1926 | Patterson William John (Junior),
*2. 5. 1949 |
| Craigie-Halkett Carol Edith, *30. 5. 1941 | Patterson Campbell Nuldoon, *7. 2. 1953 |
| Dale Lois Elsie, *22. 3. 1939 | Pawsey Dr. Patrick Meynell, *17. 3. 1925 |
| Davenall Judith Patricia, *30. 11. 1935 | Row Dennis Richard Frank, *7. 3. 1923 |
| Davenall William Wesson, *20. 7. 1937 | Ross Ian Gordon, *2. 7. 1930 |
| Davison Michael Metcalfe, *30. 6. 1922 | Rusin Andrzej, *23. 4. 1930 |
| Davis Pauline Anna, *26. 9. 1945 | St.Aubyn Geoffrey Piers, *11. 4. 1922 |
| Doyle Jean Margaret, *24. 6. 1923 | St.Aubyn Valerie Elizabeth, *21. 7. 1932 |
| Doyle John Beaumont, *26. 9. 1912 | Searle David Odell, *3. 7. 1920 |
| Edmonds Clare Dorothy, *7. 2. 1903 | Shaw Neil James Earle, *9. 7. 1937 |
| Everard Dr. Elizabeth Mary, *2. 12. 1933 | Shutt Alice, *13. 2. 1926 |
| Fraser Sarah Jean, *12. 3. 1942 | Smart Eric Anthony, *28. 1. 1938 |
| Hausman Anneliese Shirley, *5. 11. 1932 | Silverstein Ronald, *7. 2. 1931 |
| Hausman Walter, *3. 6. 1926 | Silverstein Pauline, *26. 4. 1937 |
| Hay Muriel Leighton, *26. 8. 1927 | Silverstein Susan, *3. 10. 1959 |
| Heal Geoffrey, *4. 1. 1915 | Silverstein Simon, *16. 12. 1960 |
| Hislop Dr. Christine Moira, *24. 9. 1931 | Smith June Frederica, *24. 6. 1931 |
| Ing Donald Charles, *18. 3. 1913 | Sparrow Bernard Alfred, *14. 3. 1927 |
| Ing Iris Jean, *2. 2. 1922 | Sparrow Evelyn Dorothy, *23. 9. 1931 |
| Kenward Gordon Ernest, *30. 10. 1917 | Sparrow Susan Angela, *18. 2. 1958 |
| Lachner Rotruth, *5. 3. 1943 | Stuart-Smith Mary Jean, *1. 6. 1938 |
| Lutman Daphne Vera, *13. 11. 1921 | Turner Alexander Lindsay Aitken,
*2. 6. 1927 |
| Lutman James, *7. 8. 1919 | Turner Anthea Karen, *23. 3. 1936 |
| Lyes Keith Raymond, *12. 4. 1933 | Walker Timothy Robin Charles,
*22. 1. 1925 |
| Lyes Sheila, *15. 4. 1938 | Walker Dilys Valerie, *25. 10. 1930 |
| Mann Ethel Joyce, *4. 3. 1911 | Wells John, *14. 6. 1955 |
| McAllister Donald Hugh, *25. 10. 1940 | Williams Hugh Gordon, *23. 2. 1928 |
| McAllister Linda Anne, *16. 12. 1941 | Williams Ellis Wyn, *23. 3. 1923 |
| Messent John Feltham, *21. 3. 1907 | Wood Dennis Frank, *11. 8. 1924 |
| Messent Victoria Phyllis Mary,
*24. 5. 1909 | |
| Muir Anne Burness McColl, *15. 12. 1940 | |
| Mordaunt John Francis, *7. 3. 1916 | |

**Am Sonntag, den 29. Februar 2004,
findet um 13 Uhr eine Gedenkmesse
bei der Tulfein-Kapelle statt.**



Die Bergretter
beim Verlassen
des Unglücks-
ortes

Foto: Knollach

Der Todesflug der Britannia 312

Am 29. Februar 1964 ereignete sich das bisher schwerste Flugzeugunglück Österreichs im Gemeindegebiet von Tulfes.

Das viermotorige britische Verkehrsflugzeug Britannia 312 zerschellte unterhalb des Glungezergipfels.

Aus diesem Anlass bringen wir im Gemeindeblatt eine mehrteilige Serie über diese Katastrophe.

TEIL 3

Der Ablauf

Rückblickend erläutern wir kurz noch einmal den Ablauf über die Reihenfolge der Auffindung des Wracks, weil auch unsere Redaktion vor Irrtümern nicht gefeit war und der Flugunfallbericht anderes schildert als wir berichtet haben.

Nach den Aufrufen im Radio über Wahrnehmungen der Bevölkerung meldete sich bereits am Samstag abends auch die Wirtin der Glungezerhütte, Agnes Ferchl. Dr. Franz Josef Koepf, bereits als Mitglied der Flugunfallkommission beauftragt, nahm vom Gendarmerieposten Hall aus Funkkontakt mit Agnes Ferchl auf.

Diese sagte, sie habe nach 15 Uhr längere Zeit ein Flugzeug in der Gegend der Hütte gehört. Das Flugzeug sei mehrmals nähergekommen, dann habe es sich wieder entfernt. Als sie es zum letzten Mal gehört habe, habe sie gedacht, es fliege schon niedriger als ihre Hütte stehe. Aufprall habe sie aber keinen gehört. Wahrscheinlich sei das Flugzeug wieder fortgeflogen.

Zur Erinnerung: Zum Unglückszeitpunkt herrschte in der Gegend dichter Nebel, und die Hütte war in Schneetreiben gehüllt gewesen. Der Wind hat großen Lärm um die Hütte gemacht.

Ebenso schilderten in einer späteren Zeugenaus-

sage zwei Skifahrer, die sich in über 2000 m Höhe beim Aufstieg auf den Glungezer befanden, dass sie ein Flugzeug zweimal von Südwesten kommend und in einer Rechtskurve nach Süden abbiegend am Samstag nachmittag gehört hatten. Beim zweitenmal sei es schon so niedrig geflogen, dass die Skitourengeher die Bemerkung machten, „das Flugzeug werde bald die Berge mitnehmen“. Sie konnten nicht ahnen, wie recht sie haben sollten.

Die Sichtweite betrug laut ihren Angaben kaum 5 Meter.

Aufgrund mehrer Anrufe wurde die Britannia im Achenseegebiet und auch in den Stubai-er Al-

pen vermutet. Als sich am Sonntag der Nebel verzogen hatte, wurden die Rettungsflieger Hans Neumayr und Edi Bodem beauftragt, in den Stubai-er Alpen bzw. im Karwendelgebirge zu suchen. Gleichzeitig suchten Fritz Deutsch und Dr. Franz Josef Koepf mit einer Privatmaschine das Wipptal rund um den Patscherkofel ab.

Während also die drei Flugzeuge in der Luft waren, meldete die Wirtin der Glungezerhütte, Agnes Ferchl, dass ihr Bub das Wrack an der Ostflanke des Glungezers gesichtet habe. Kurz darauf meldete das amerikanische Suchflugzeug, das Wrack liege 3 NM (nautische Meilen. 1 nautische Meile = ca. 1,8 km) östlich des Senders Patscherkofel.

Wie sich Dr. Koepf erinnert, erhielten Bodem und Neumayr die Anweisung, in Innsbruck zu landen, während Dr. Koepf

2 Fotos: Dr. Koepf



Inmitten des Trümmerfeldes machte vor allem die Leichenbergung allen Beteiligten sehr zu schaffen.



Im schwierigen Gelände waren auch Sicherungsmaßnahmen notwendig

und Deutsch zum Glungezer flogen, weil sie sich am nächsten an der Unfallstelle befanden.

■ Beinahe Zusammenstoß der Suchflugzeuge

In seinem Buch schreibt Dr. Koepf: „Wir befanden

uns mit der Cessna schon nahe der Unfallstelle und steuerten diese sogleich vom Süden her an.

Während ich Aufnahmen machte und die Anprallstelle an den Felsen feststellte, flog auch Edi Bodem mit seiner PA 18 von Norden her an der Unfall-

stelle vorbei. Die Trümmer des Flugzeuges waren über hunderte von Metern über ein zum Teil steiles Schneefeld verstreut. Ein großer Teil davon war vom Neuschnee und ausgelösten Schneebrettern bedeckt. Riesig ragten die Leitwerke heraus“.

Noch heute erinnert sich Dr. Franz Josef Koepf genau an diese Situation: „Nachdem wir kurz zur Unfallstelle hinuntergeschaut haben, sahen wir plötzlich Edi Bodem mit seiner Maschine auf uns zukommen.“ Ein sofort eingeleitetes Ausweichmanöver nach rechts hat wahrscheinlich Schlimmeres verhindert.

Bereits eine Stunde danach war Dr. Koepf mittels Hubschrauber am Einsatzort angelangt. Es dauerte bis Ende Juni 1964, bis die letzten Instrumente und wichtigen Flugzeugteile geborgen waren.

„Das Ergebnis aller technischen Einzeluntersuchungen, über die ganze Bände geschrieben wur-

den, war eindeutig: Das Flugzeug hatte keinen Defekt.“ Und weiter: „Die Untersuchung des Elektro-Panels ergab, dass ein Versagen der elektrischen Bordanlagen auszuschließen ist. Auch eine Explosion an Bord war auszuschließen. Aus technischer und medizinischer Sicht (die Leichen der Piloten wurden obduziert) war der Unfall nicht zu erklären. Er musste also andere Ursachen haben.“

■ Flugverlauf:

Wegen des schlechten Wetters verzögerte sich der Start in London. Das Büro erkundigte sich telefonisch bei ihrem Repräsentanten in Innsbruck, wie sich das Wetter entwickele. Dieser gab OK für Innsbruck, „Austrian Airlines sind gerade gelandet. Sicht bessert sich schnell, es sollte keine Probleme geben“.

Wegen der Verspätung beim Start erreichten noch 7 Passagiere das Flugzeug, unter ihnen auch die 20jährige Rot-

Die Flugunfallkommission

Zur damaligen Zeit bestand eine Flugunfallkommission aus mindestens fünf Mitgliedern:

1. Vorsitzender (immer ein Vertreter des Ministeriums), der alles koordiniert (und in diesem Fall auch den Kontakt mit dem Ausland aufnimmt).
2. Flugsicherung (ermittelt Boden-/Bordverkehr)
3. Wettersachverständiger (analysiert Wetter an Unfallstelle und Flugroute)
4. Techniker
5. Flugbetrieb (muss erfahrener Pilot sein, rekonstruiert, wie Besatzung geflogen ist.)

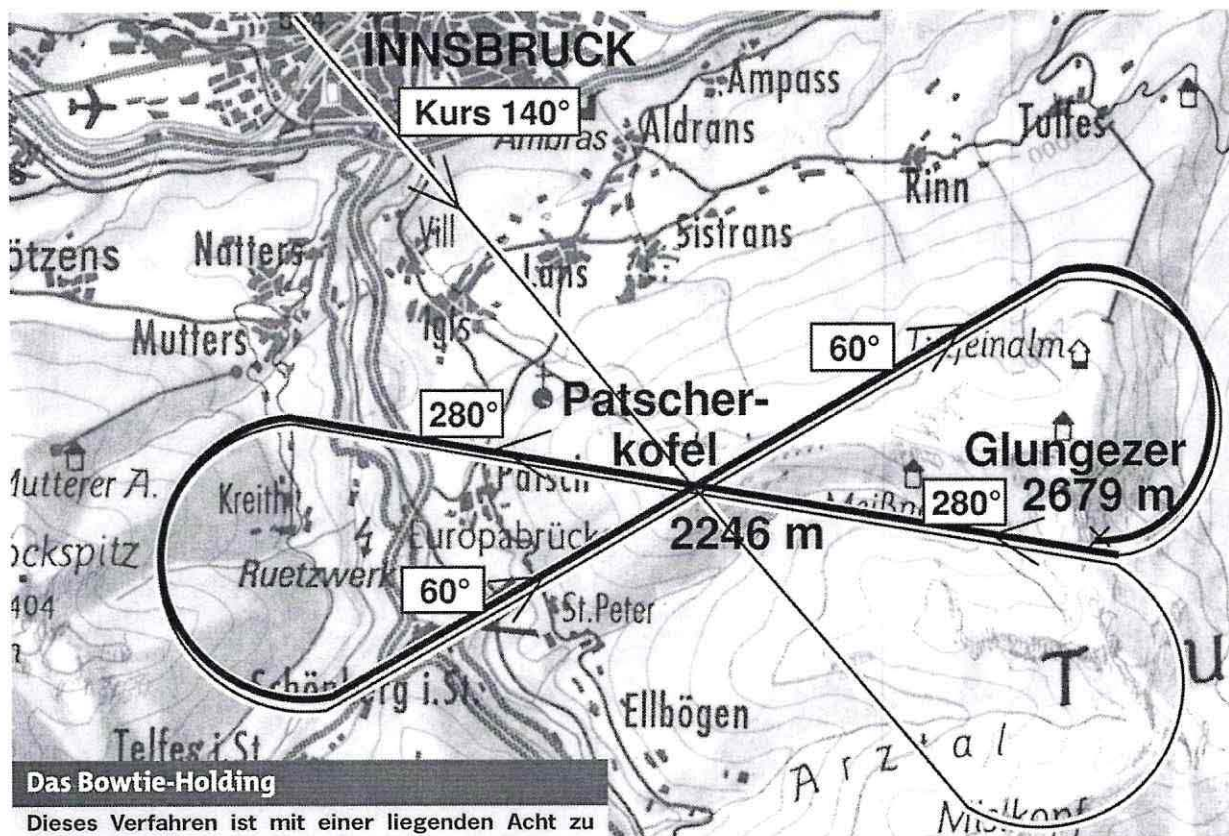
Eine Flugunfallkommission hat festzustellen, warum ein Unglück passiert ist. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse werden Vorschläge zur Verhinderung zukünftiger ähnlicher Unglücke gemacht (das betrifft technische Änderungen an den Maschinen oder dass Landkarten geändert werden usw. und geht bis hin zu gesetzlichen Änderungen).

Jedes Mitglied der Flugunfallkommission kann Spezialisten beiziehen (was bei unserem Unglück oft der Fall war). Die Arbeit der Flugunfallkommission war damals unentgeltlich.

Eine Flugunfallkommission hat niemals Schuldzuweisungen zu treffen.

Die Flugunfallkommission wird immer in jenem Land zusammengestellt, in welchem das Unglück passiert, egal aus welchem Land die Unglücksmaschine stammt.

Fortsetzung auf Seite 12



Das Bowtie-Holding

Dieses Verfahren ist mit einer liegenden Acht zu vergleichen. Der Pilot fliegt den Sender an (in unserem Fall das VOR Patscherkofel). Wenn das Instrument im Cockpit den Überflug des Senders anzeigt, drückt der Pilot auf die Stoppuhr und fliegt eine Minute lang geradeaus. Dann macht er eine 220° Linkskurve und fliegt den Sender wieder an. Nach erneutem Überflug fliegt er wieder eine Minute geradeaus und macht anschließend eine 220° Rechtskurve. Das wiederholt er, bis er die gewünschte Höhenänderung durchgeführt hat.

Diese Acht sollte nicht in Nord-Süd-Richtung sondern in Ost-West-Richtung zu liegen kommen, weil im Süden des Patscherkofels hohe Berge stehen. Der Sinkflug sollte beendet werden, sobald der Sicherheitsabstand zum Patscherkofel von ca. 300 Metern erreicht wird.

Der Irrtum war, dass dieser Sicherheitsabstand nicht ausreichte, weil der Glungezer 433 Meter höher ist. Die Höhe des Glungezers war auf den der Besatzung zur Verfügung stehenden Karten nicht eingezeichnet.

raut Lackner, die einzige Innsbruckerin an Bord. Sie freute sich besonders auf den Flug, weil sie schon 5 Monate zum Englisch lernen in London war und längst Heimweh nach Tirol hatte. Von drei möglichen Flugwegen entschied sich Kapitän

Williams für die Route Dover, Ramstein Stuttgart, München, Tölz, Walchen Innsbruck.

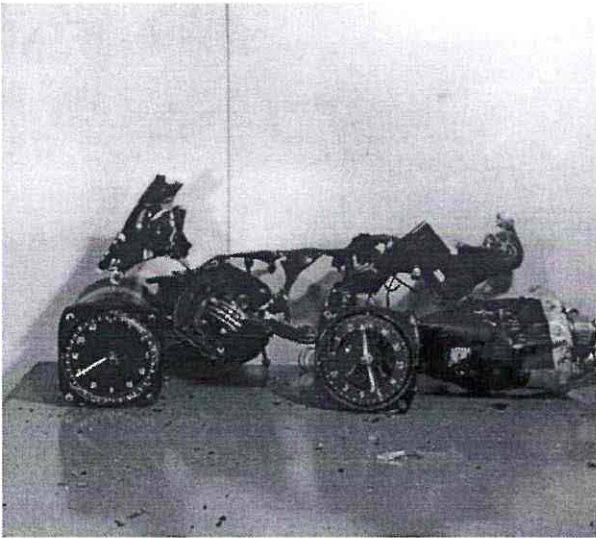
Um 14.32 Uhr überflog die Britannia Stuttgart mit einer Verspätung von 6 Minuten. Diese Verspätung wollte der Kapitän wieder aufholen, indem

er seinen Flugplan änderte und nicht über München sondern außerhalb der Luftstraße direkt über das Funkfeuer Kempten nach Innsbruck flog. Das war eine Zeitersparnis von eben 6 Minuten.

Um 14.56 Uhr überflog die Maschine in 12.000 Fuß (3.657 m) den Patscherkofel. Dabei befand sich das Flugzeug an der Obergrenze einer nicht einheitlichen Wolkendecke oder schon teilweise in den Wolken.

Eigentlich hätte die Britannia nach der letzten Wettermeldung sofort nach München fliegen und dort landen müssen, weil die von der British Eagle (der Fluggesellschaft) geforderte Mindestsicht von 9 km auf dem Flughafen Innsbruck bei weitem nicht ge-

ben war. Doch seit drei Stunden starteten und landeten Flugzeuge in Innsbruck, ebenso war die selbe Besatzung drei Wochen vorher schon einmal in Innsbruck gelandet, als die wettermäßigen Mindestanforderung auch nicht gegeben war. Außerdem hatte Innsbruck die Wolkenuntergrenze mit 10.000 Fuß (3048 m – gemessen ab Flughafenhöhe) angegeben, die Britannia flog 12.000 Fuß (gemessen ab Meeresspiegel). Innsbruck selbst liegt auf ca. 2.000 Fuß Höhe, also musste jeden Moment die Wolkendecke durchstoßen werden können, glaubten die Piloten. Nach diesen Überlegungen und unter Ausnutzung aller technischen Hilfsmittel (die Besatzung



Sämtliche aufgefundene Instrumente wurden genau inspiziert und teilweise zur Auswertung nach Wien gebracht.

war von Sicht- auf Instrumentenflug übergegangen) flog die Britannia ein sogenanntes Bowtie Holding (siehe Grafik Seite 12) und ging dabei in den Sinkflug über. Die Maschine ist also niemals über Innsbruck gekreist, wie oftmals behauptet wird. Dieser Sinkflug wurde auch beendet, sobald der vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 1000 Fuß zum Patscherkofel unterschritten wurde. Darum befand sich die Maschine beim Anprall auf den Glungezer im Steigflug.

Bei diesem Verfahren überflog die Britannia um 15.08 Uhr zum vierten Mal den Patscherkofel. Anschließend wurde sie um 15.10 in der Linkskurve über dem Wipptal von einem Zeugen gesehen. Nach Beendigung der Linkskurve überflog die Britannia wieder mit einem durchschnittlichen Sinken von einem Meter in der Sekunde den Patscherkofel. Es folgte der Abflug in der Dauer von

einer Minute. Dann machte sie wieder eine Rechtskurve, die nördlich des Glungezermassivs begann. In dieser Rechtskurve war die Britannia bis auf 8372 Fuß (2552 m) gesunken. Damit war der Sicherheitsabstand von 1000 Fuß über dem Patscherkofel erreicht. Die Besatzung hatte im dichten Nebel und Schneetreiben noch immer keine Erdsicht. Weiter zu sinken riskierte sie nicht. Der Pilot gab Gas und ging in den Steigflug über. Gleich darauf prallte das Flugzeug um 15.14 Uhr in einer Höhe von 2.601 m mit einer Geschwindigkeit von 300 bis 400 km/h gegen die Felsen der Ostflanke der Gamlahnerspitze. Zum Überflug des dortigen Felsgrates hatten nur 79 Meter gefehlt.

Die Passagiere hatten vom Unglück nichts mehr mitbekommen. Vom Anprall des Flugzeugbuges an den Felsen bis zur tödlichen Verletzung des letzten Passagieres ver-



2 Fotos: Dr. Koepf

Teile des Leitwerkes. Alle Untersuchungen kamen zum Schluss, dass technisches Gebrechen auszuschließen war.

gingen nur zwei Zehntel Sekunden. Die Felsen sah niemand vor dem Anprall.

■ Tödliche Irrtümer

„Zwei Irrtümern war die Besatzung der Britannia unterlegen“, schreibt Dr. Franz Josef Koepf, „Der eine bestand darin, dass sie der Meinung war, im Bereich des von ihr geflogenen Verfahrens (dem Bowtie Holding) gebe es

keinen höheren Berg als den Patscherkofel. Der andere Irrtum bestand darin, dass sie hoffte, im Bereich des Patscherkofels liege die Wolkenuntergrenze nicht viel niedriger als über dem Flughafen“. Und tatsächlich lässt das an der Unfallstelle gefundene Kartenmaterial nur diesen einen Schluss zu.

Fortsetzung auf Seite 14



Gedenkmesse

Am Sonntag, den 29. Februar, fand um 13 Uhr bei der Tulfein-Kapelle eine Gedenkmesse für die Opfer des Flugzeugabsturzes statt. Pfarrer Ernst Seidner las in Vertretung für den erkrankten Florian Schomers den Gottesdienst.

Trotz des widrigen Wetters gedachten über 30 Besucher (darunter auch ehemalige Bergretter) den Opfern.

Ebenso fand an diesem Tag in der Wiltener Stiftskirche eine Gedenkmesse statt.

Fortsetzung von Seite 13

Denn die Höhe des Glungezers, der ja 433 Meter höher ist, war auf dieser von den Piloten verwendeten Karte nicht eingezeichnet.

Besonders tragisch ist aber, dass nach den strengeren firmeninternen Richtlinien der damaligen Fluggesellschaft British Eagle International Airways Ltd der Flughafen Innsbruck zu den gegebenen Wetterbedingungen an diesem Tag gar nicht hätte angeflogen

werden dürfen. Denn die British Eagle selbst schrieb für Innsbruck 9 km Mindestsicht vor. Das war an diesem Tag nie der Fall.

Im nächsten Teil: Wie der Unfall hätte verhindert werden können, wie Druck ausgeübt und Einflussnahme auf die Flugunfallkommission versucht wurde, sowie die Folgewirkungen für den Flughafen Innsbruck.

Weiters planen wir ein Kurzportrait der interessantesten Zeitzeugen. Quellenhinweise erfolgen zum Schluss der Serie.

Der erste Flugzeugabsturz in Tirol

Ende Mai 1938 kam der Pilot Babnick aus Berlin mit einer alten englischen „Motte“, D-ELLS, nach Innsbruck. Er lud mich ein, und wir flogen über die Stadt nach Westen, wo bei Kranebitten ein neuer, größerer Flughafen gebaut werden sollte. (Der „alte“ Flughafen befand sich in der Reichenau – Anm. d. Redaktion). Wir schauten uns das Gebiet von oben an und gingen dann ganz tief herunter. Über das südliche Mittelgebirge flogen wir zurück zum Flughafen Reichenau.

Die Instrumentierung dieses Doppeldeckers war äußerst primitiv. Der Fahrtmesser z. B. war nicht am Instrumentenbrett, sondern draußen zwischen den Tragflächen an einer senkrechten Stäbe befestigt. Er bestand aus einem Blechblättchen, das an einer beweglichen Stahlfeder gegen den Wind gerichtet war. Je schneller man flog, umso weiter wurde das Blättchen durch den Fahrtwind nach hinten gedrückt. Auf einer Skala neben dem Blättchen konnte man vom offenen Sitz aus die Geschwindigkeit des Flugzeuges ablesen. Von einer Genauigkeit konnte keine Rede sein.

Nach mir flog Babnick mit dem Innsbrucker Hotelier Barwig. Es war Sonntag, der 29. Mai 1938 nachmittags. Der Pilot kreiste mehrmals über der Stadt. Barwig wollte offenbar sein Hotel „Veldidena“ beim Westbahnhof von oben sehen. In der Gegend des Hauptbahnhofes kreiste Babnick nochmals. Dabei kam das Flugzeug in geringer Höhe ins Trudeln und stürzte fast senkrecht in das Dach des Hotel „Viktoria“ gegenüber dem Hauptbahnhof, wo es in Flammen aufging. Der Dachbodenbrand war rasch gelöscht.

Dieser Absturz, den ich mir angesehen hatte, führte mir die Folgen einer zu langsam geflogenen Steilkurve deutlich vor Augen. Zudem sah ich die Leichen am nächsten Tag in der gerichtsmedizinischen Vorlesung bei Univ.-Prof. Dr. Meixner (Pilot und Passagier kamen ums Leben – Anm. d. Red.)

(Aus: „Die Urgeschichte der Innsbrucker Sportflieger“ von Dr. Franz Josef Koepf. Mit freundlicher Genehmigung des Autors)

Der aktuelle SELBSTSCHUTZ- TIPP

Notruf

Jedermann ist nach dem Gesetz verpflichtet, einem Verunglückten oder akut lebensbedrohlich Erkrankten Hilfe zu leisten. Um den Betroffenen richtig und rasch helfen zu können, ist die richtige Alarmierung der Einsatzkräfte von wesentlicher Bedeutung. Bevor Sie eine Notrufnummer wählen, verschaffen Sie sich einen Überblick über die Situation. Sprechen Sie langsam und deutlich! Erst nach Aufforderung die Verbindung unterbrechen, die Einsatzstelle kann bei Bedarf noch Rückfragen stellen. Verlassen Sie sich niemals darauf, dass bereits andere einen Notruf getätigt haben.

Notrufnummern:

Feuerwehr:122

Polizei/Gendarmerie: 133

Rettung:144

Bergrettung:140

Euronotruf:112

Info zum Handy: Grundsätzlich gilt: Sie können einen Notruf tätigen, wenn Ihr Handy über genügend Akkuleistung verfügt und Sie einen Empfang haben.

Ihr Notruf löst die Hilfsmaßnahmen aus. Je genauer und richtiger ihre Schilderung der Situation, desto gezielter kann Hilfe zum Unfallsort geschickt werden!

Folgende Informationen müssen bei einem Notruf angegeben werden:

WO? ist etwas passiert?
Adresse, Kilometerstein,
etc.

WAS? ist passiert?
Verkehrsunfall, Brand
etc.

WANN? In etwa Zeitpunkt
des Ereignisses

WIE? Zahl der Verletzten
am Unfallort

WER? ruft an? Angabe des
eigenen Namens und
der Rufnummer



Der Todesflug der Britannia 312

**Am 29. Februar 1964 ereignete sich das bisher schwerste Flugzeugunglück Österreichs im Gemeindegebiet von Tulfes. Das viermotorige britische Verkehrsflugzeug Britannia 312 zerschellte unterhalb des Glungezer-
gipfels. Aus diesem Anlass bringen wir im Gemeindeblatt
eine mehrteilige Serie über diese Katastrophe.**

TEIL 4

Wie hätte der Unfall vermieden werden können?

Wie bereits geschildert wurde, ist die Hauptaufgabe einer Flugunfallkommission, die Unglücksursache zu klären. Die daraus gewonnen Erkenntnisse dienen auch dazu, zukünftige Unglücke zu vermeiden und dadurch zweifelsohne Menschenleben zu retten. Der Endbericht der Flugunfallkommission lag im Jahre 1965 vor.

Obwohl den Unglückspiloten generell große Professionalität in ihrem fliegerischen Können attestiert werden kann, wäre das Unglück selbst nach damaligen Bestimmungen leicht zu verhindern gewesen.

1. Die Fluggesellschaft British Eagle erlaubte ihren Piloten nur bei einer Mindestsichtweite von 9 km, auf dem Innsbrucker Flughafen zu landen. Ansonsten waren sie angewiesen, München oder Zürich anzufliegen. Um 14.51 bekam der Pilot vom Flughafen Innsbruck die Meldung, dass die Sicht 3 km beträgt. Daraufhin hätte der Flug nach Innsbruck sofort abgebrochen und einer der Ausweichflughäfen angefliegen werden müssen.

2. Der Sender auf dem Patscherkofel (VOR) war in Erprobung, noch nicht vermessen und durfte als Navigationshilfe nicht verwendet werden. Dennoch verwendete der Pilot diesen Sender als Navigationshilfe.

3. Ein Pilot darf nur in ei-

nem kontrollierten Luftraum und nur mit Bestätigung der zuständigen Bodenstelle in Wolken einfliegen. Die Umgebung von Innsbruck war damals kein kontrollierter Luftraum und der Pilot hatte keine Bewilligung, in die Wolken einzufiegen. Dennoch tat er dies.

4. Vor jedem Flug hat der Pilot eine Flugvorbereitung zu machen, die alle im Flug zu erwartenden Möglichkeiten erfaßt. Darunter fällt auch, sich über die Höhe der Berge im Bereich der geflogenen Route (auch des Bowtie Holdings) zu erkundigen. Da zwar der Glungezer selbst, nicht aber seine Höhe, in der Karte eingetragen war, hätte sich der Pilot nach diesem fehlenden Kriterium erkundigen müssen.

So war auch die Flugunfallkommission einhellig der Meinung, dass die Karte des Piloten für das geflogene Bowtie Holding nicht geeignet war. Der Pilot hätte sich bessere Karten besorgen müssen.

Ein weiteres Detail am Rande: Die ursprüngliche Route hätte ja über Ramstein, Stuttgart, München, Tölz, Walchen nach Innsbruck geführt. Der Flughafen München hatte damals bereits Radar, und so war es durchaus üblich, bei ungünstigen Wetterbedingungen über Innsbruck München anzufliegen, um unter Radareinweisung Richtung Kufstein weiterzufiegen und durch das Inntal Innsbruck anzusteuern. Das wäre ja auch die ursprüngliche Route der Britannia gewesen. Es wurde sogar eine Karte gefunden, auf welcher der Anflugweg durch das Inntal händisch eingetragen war.

Doch über Stuttgart hatte die Britannia bereits 6 Minuten Verspätung. Diese Verspätung wollte der Kapitän wieder aufholen, indem er seinen ursprünglichen Flugplan änderte und nicht über München, sondern außerhalb der Luftstraße direkt über das Funkfeuer Kempten nach Innsbruck flog.

Versuchte Einflussnahme

In seinem Buch „Die Ur-geschichte der Innsbrucker Sportfliegerei“ schreibt Dr. Franz Josef Koepf: „Beeinflussungen von verschiedenen Stellen waren unverkennbar.



Mit Schaufeln und oftmals händisch wurde das Absturzgebiet nach Überresten abgesucht.

Der Unfall sollte möglichst nebulos und ungeklärt bleiben. Den Piloten sollte auf keinen Fall ein Verschulden treffen. Auch technische Mängel waren unerwünscht. Als noch kaum beweiskräftige Unterlagen vorhanden waren, äußerten Mitglieder der Unfallkommission vorgefasste Meinungen. An diesen wollten sie dann krampfhaft festhalten, auch wenn alle weiteren Ermittlungen dagegen sprachen. Manche sogenannte Sachverständige hatten keine Instrumentenflugerfahrung. Sie hatten nur kleine ein- oder zweimotorige Flugzeuge, nie aber größere Maschinen geflogen. Eingehende Berechnungen, wie sie hier notwendig waren, lagen ihnen fern.

Als wir vom Gemeindeblatt uns am 11. März 2004 mit Dr. Franz Josef Koepf zu einem zweiten Gespräch trafen, konnte sich der Sachverständige noch gut daran erinnern. „Die versuchte Einflussnahme ging von den Engländern aus.“ Wobei er die drei englischen Beobachter, welche in der

Flugunfallkommission vertreten waren, in Schutz nahm. „Die waren es nicht. Diese Beobachter waren höchstens bemüht, dem Piloten kein Verschulden anzulasten“. Es wurde auch versucht, die Zeugenaussagen der Tiroler Skitourengeher sowie jene von Dr. Witting, welcher die Britannia von Igls aus kurz gesehen hatte, in Zweifel zu ziehen, was aber ebenfalls keinen Erfolg hatte. Dr. Witting zum Beispiel war selbst Pilot, und hatte daher die Britannia eindeutig als solche identifizieren können. Dass er eine andere Maschine sah, war ausgeschlossen.

Dr. Koepf erinnerte sich noch, wie er zu Recherchezwecken in England weilte: „Da wurde ich förmlich auf Händen getragen“. Man war überaus freundlich zu ihm und extrem um den Mann aus Österreich bemüht. Was aber an den Fakten nichts änderte.

■ Beinahe-Aus für Flughafen Innsbruck

Das Unglück der Britannia war für den Ruf des



Sämtliche Gegenstände und Leichenteile wurden nach Innsbruck gebracht und dort zugeteilt und ausgewertet

Innsbrucker Flughafens verheerend. „Ausländische Pilotenorganisationen und Medien fielen über den Flughafen Innsbruck her. Er sei äußerst gefährlich, und man müsse ihn meiden. Keine Fluggesellschaft solle ihn anfliegen. Auch eine inländische Gesellschaft, die übrigens ungeeignete Flugzeuge ohne Druckkabine verwendet hatte, stellte den Linienverkehr nach Innsbruck ein“, schreibt Dr. Franz Josef Koepf. Dabei hatten die vorhin geschilderten Ursachen mit dem Flughafen selbst gar nichts zu tun.

Der Vorschlag von Dr. Franz Josef Koepf, in Innsbruck eine Anlage für einen Instrumentenanflug zu installieren, fand in Wien kein Gehör. Man vertrat dort die Meinung, so etwas sei in den Bergen undurchführbar. Der VOR-Sender auf dem Patscherkofel wurde abmontiert. Erst im November 1968 ging man erstmals daran, konkrete Berechnungen und Skizzen für ein Instrumentenanflugverfahren zu erstellen. Dann war wieder lange

nichts zu hören. Und Dr. Koepf schreibt weiter: „Am 28. August 1972 wollten zwei englische Piloten mit einem Learjet Innsbruck bei schlechtem Wetter anfliegen. Sie zerschellten im Karwendel an der Nordflanke der Nördlichen Sonnenspitze. Ich schlug wieder vor, eine Anlage für einen Instrumentenanflug zu errichten.“

Am 13. Dezember 1974 verlor sich bei schlechtem Wetter eine französische Aero Commander mit 3 Personen an Bord in das enge Tortal. Sie zerschellte ebenfalls an den Felsen. Wieder forderte ich ein Anflugverfahren für Innsbruck. Diesmal wurde ich von der Flugsicherung Innsbruck unterstützt. Sie wollte nicht mehr länger untätig zusehen, wie ein Unfall nach dem anderen passierte. Auch die letzten beiden Unfälle wären zu vermeiden gewesen, wenn Innsbruck eine Anlage für einen Instrumentenanflug gehabt hätte. Beide Flugzeuge waren hierfür ausgerüstet und die Piloten waren hierzu befähigt. Schließlich ging man dar-

Foto: H. Geisler



Auch heute noch finden sich Überreste des Flugzeugabsturzes in den Felsen des Glungezers

an, eine solche Anlage zu erstellen. Damit hörten die Unfälle dieser Art auf.“

Der Glungezer wird wohl ein Mahnmal für die bisher größte Luftfahrtkatastrophe in Österreich bleiben.

Man kann heute noch Überreste des damaligen Absturzes sehen, welche sich untrennbar mit dem Gestein verbunden haben.

Recherche und Bericht:
Herbert Feichtner,
Helmut Kohler

Quellen:

Bericht des Landesgendarmeriekommandos Tirol „Absturz der brit. Verkehrsmaschine...“, E.No. 967/64

Gutachten der Flugunfallkommission vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft als oberste Zivilluftfahrtbehörde, vermutlich aus dem Jahr 1965

„Flugzeugabsturz 1964 am Glungezer bei Innsbruck“, 12seitiger Bericht von Josef Innerhofer (verfasst 1990)

„Die Urgeschichte der Innsbrucker Sportfliegerei“, von Dr. Franz Josef Koepf

„Der weiße Berg“, Gerald Aichner
Tiroler Tageszeitung (März 1964)

Dank:

Ein großer Dank gilt vor allem Dr. Franz Josef Koepf, nicht nur dafür, dass wir aus seinem Buch „Die Urgeschichte der Innsbrucker Sportfliegerei“ so großzügig zitieren durften, sondern auch weil er vor allem durch seine spannenden und detailgetreuen Schilderungen viele Irrtümer aufklären konnte. Ein herzliches Vergelt's Gott auch Josef Innerhofer, der uns ebenfalls viel vom damaligen Geschehen berichtete. Ein Dank auch für seine eindrucksvolle Dokumentation über die Tätigkeiten am Einsatzort, welche gerade der Nachwelt unvergessliche Eindrücke übermittelt.

Vielen Dank den ehemaligen Bergrettern Karl Mayr, Karl Halhammer, Fritz Anker, Karl Anker und Siegfried Knoflach für das interessante Gespräch.

Danke sagen wir auch Gerald Aichner, OeAV-Obmann aus Hall und Autor des Buches „Der weiße Berg“.

Ein Dankeschön auch unserem Ortschronisten Otto Zeisler für die Bereitstellung des Informationsmaterials.

Ein großer Dank auch an Bürgermeister Josef Gatt, der sämtliche Treffen mit oben genannten Personen arrangierte (was sicher mit viel Zeitaufwand verbunden war), bei allen Zusammenkünften persönlich dabei war und durch sein großes Allgemeinwissen viele Fragestellungen erst ermöglichte.

Dr. Franz Josef Koepf

geb. 1914

Mitglied der Flugunfallkommission als Flugunfallsachverständiger für den Flugbetrieb.

begann 1936 mit dem Segelflug und war der erste Flieger mit Prüfung in Innsbruck.

Hat die A/B-Schule (bis 5000 kg Abfluggewicht), die C-Schule für alle Gewichtsklassen in Olau (Preßlau) sowie die Blindflugschule (heute Instrumentenflug) in Pommern absolviert.

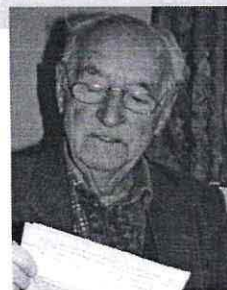
Hat als verantwortlicher Pilot 49 verschiedene Motorflugzeugtypen und 47 verschiedene Segelflugzeugtypen geflogen.

Dr. Koepf wurde mit dem Großen Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich, dem Goldenen Ehrenzeichen des Österr. Aeroclubs sowie dem Goldenen Ehrenzeichen des ASVÖ und den Goldenen Ehrenring der ISV ausgezeichnet.

Dr. Franz Josef Koepf war als Mitglied der Flugunfallkommission bis zum Jahre 1980 bei praktisch allen Flugzeugunglücken in Tirol sowie bei sehr vielen in Vorarlberg und manchen in Salzburg als Sachverständiger eingesetzt.

Er absolvierte bei über 9.000 Flügen weit über 10.000 Flugstunden und hat im Alter von 75 Jahren seinen Pilotenschein nicht mehr verlängern lassen, obwohl er zum Fliegen gesundheitlich in der Lage gewesen wäre. Aber wie er selbst sagt: „Ich habe mich nicht schwer getrennt. 75 hab ich mir vorgenommen und dann hab ich freiwillig aufgehört.“

Dr. Franz Josef Koepf lebt heute in Ampass und in Innsbruck. Er verfasste das Buch „Die Urgeschichte der Innsbrucker Sportfliegerei“ mit dem Zusatzkapitel „Flugunfälle rund um Innsbruck“.



Josef Innerhofer

Gendarmerieabteilungsinspektor i. R. (Das Bild zeigt Josef Innerhofer als Einsatzleiter im Jahre 1964)

Josef Innerhofer war von Anfang an als Einsatzleiter für die Bergungsarbeiten zuständig.

Auf Wunsch des damaligen Hubschrauberpiloten Landl (der wegen der Olympiade zu dieser Zeit in Innsbruck stationiert war und zahllose Flüge zum Einsatzort absolvierte) verfaßte er im Jahre 1990 eine 12seitige Dokumentation über die Eindrücke der Bergungsarbeiten nach dem Flugzeugabsturz am Glungezer.



Als wir am 2. April mit Franz Innerhofer zusammensaßen, erinnerte er sich noch genau an diese oftmals grausliche Arbeit. Er erzählte von manch makabren Funden und wie er selbst mit dieser enormen Belastung umgegangen ist. „Ich war als Alpingendarm schon mit mancher Leichenbergung befaßt und habe auch im Krieg einiges gesehen. Aber so etwas wie den Absturz am Glungezer habe ich noch nie erlebt. Ich musste darauf schauen, dass die Einsatzmannschaft möglichst gut betreut wurde und musste selbst oft „den harten Mann“ spielen, obwohl es in meinem Inneren ganz anders aussah.“

Was ihn besonders störte, war die Tatsache, dass wegen der vielen Schaulustigen und neugierigen Reporter teilweise bis zu 8 Mann nur für den Absperrdienst abgestellt wurden. Auch der Antransport (meistens mittels Hubschrauber) manch Prominenter, die „sich ein eigenes Bild vom Unglücksort machen wollten“, wurde meistens als lästig empfunden. Besonders gut erinnert sich Innerhofer noch daran, wie der damalige Landeshauptmann Wallnöfer eingeflogen wurde. Der war von dem ihm gebotenen Bild dermaßen schockiert und zutiefst erschüttert, dass ihm beinahe schlecht wurde und er sich gleich wieder in den Hubschrauber setzte. Vor dem Abflug aber rief er noch den Bergungsmannschaften zu: „I kann eich gar nit gnuag danken für de Arbeit, de ös da tuan müaßts.“

Franz Innerhofer lebt heute in Innsbruck.