

Heimo Stadlbauer

Die unfreiwillige Landung der ÖLAG Junkers Ju 52/3m OE-LAL am 16.3.1936 auf der Saualpe

Statt in Venedig – Winternacht in einer Flugzeugkabine

So lautete die Schlagzeile und die Titelseite der Illustrierten Kronen Zeitung vom 19.3.1936. Die „Reichspost“ vom 18.3.1936 berichtete über die Rettung der Verunglückten, aber auch wie das Unglück wirklich geschah.

Zeitungsmeldungen vom 17. und 18. März 1936 hatten ihre Schlagzeilen: „Notlandung des Flugzeuges Wien-Venedig in 2000 Metern Höhe“, „das Flugzeug Wien-Rom verunglückt“, „Notlandung im Schneesturm auf der Saualpe“ etc. Anfänglich in Unkenntnis des genauen Geschehens lauteten die Aussagen, dass das Flugzeug Junkers Ju 52/3m der Österreichischen Luftverkehrs AG (ÖLAG) zuerst wegen schlechter Sicht den Gipfel der Saualpe streifte, wobei zwei Motoren beschädigt wurden und die Maschine verhältnismäßig sanft zur Notlandung gebracht wurde. Weiters, dass der Pilot eine flugsportliche Meisterleistung vollbrachte!

Was ereignete sich wirklich, was war aber die Ursache dieser „Notlandung“?

Bei dieser im Dienst der ÖLAG stehenden Maschine handelte es sich um eine Junkers Ju 52/3mge mit der Kennung OE-LAL, Werknummer 5289, Passagierausführung, neu erworben, Indienststellung 14.6.1935, Preis ÖS 430.305, Betriebsstunden 393. Laut Eintragungs- und Zulassungsschein Gewichtsklasse C 2 (Fluggewicht über 2.500 kg, mehrmotorig, mehr als 6 Passagiere), welche vom Bundesministerium für Handel und Verkehr (BMfHV) unter Registrier-Nummer 149 vom 15.6.1935 ausgestellt sind, können mit der Junkers Ju 52/3m 17 Passagiere und drei Besatzungsmitglieder befördert werden. Das Flugzeug wurde im Linienverkehr der ÖLAG eingesetzt, an diesem Tag war es der Verkehr zwischen Wien und Venedig mit Zwischenlandungen in Graz und Klagenfurt. (Flugplan: ab Wien 10:20, ab Graz 11:30, an Klagenfurt 12:10, Venedig an 12:24)

Bericht über die Notlandung der ÖLAG an BMfHV vom 28.3.1936:

Im Nachhange zu unserem Schreiben vom 20. März gestatten wir uns den Bericht des von der Notlandesstelle des Flugzeuges OE-LAL zurückgekehrten technischen Leiters unseres Betriebes Eduard Marquardt sowie die beiden Berichte der Besatzungsmitglieder des Flugzeuges mit dem Bemerkten zu überreichen, dass Herr August Hölzl bei dem mit der Notlandung auf der Saualpe beendeten Flug den Bordmonteur – und Herr Rudolf Bittner den Bordfunker-Dienst versahen. Dementsprechend ist Herr August Hölzl im Moment des Unfalles auf dem rechten Führersitz gesessen, während Bordfunker Bittner den Mittelsitz innehatte. Die als Fluggäste an Bord gewesenen Herren Flugleiter Julius Fedrigoni und Caesar Diomedi befanden sich zum gleichen Zeitpunkt im vorderen Teil der Kabine.

Im Schreiben der Flughafenleitung Klagenfurt vom 19.3.1936 an BMfHV gab es einleitend die Mitteilung, dass OE-LAL auf Saualpe notgelandet ist. Nach der ersten Funkmeldung des Flugzeuges an die Flugfunkstelle Klagenfurt von der Notlandung auf der Saualpe veranlasste die Flughafenleitung die Alarmierung der Gendarmerie-Posten in Wolfsberg, Eberstein und Hüttenberg zwecks Absendung von Patrouillen zur Bergung der Verletzten. Ebenso wurde von der Flughafenleitung das in Wolfsberg stationierte I. Bataillon des Infanterie-Regiments Nr.7 um Entsendung der alpinen Rettungspatrouille gebeten. Während des ganzen Nachmittags war die Flugfunkstelle im Funkweg mit dem Flugzeug in Verbindung, so dass die Flughafen-Leitung fallweise von dem Befinden der Verletzten unterrichtet war.



So lag die Ju 52 OE-LAL auf dem östlichen Abhang der Saualpe. Im Hintergrund der Höhenzug der Saualpe mit der Erhebung „Gertrusk“ (2044 m). Foto: Sammlung Günther Ott.

Als Ursache konnte aber nichts in Erfahrung gebracht werden. Die Meldungen lauteten immer wieder: im Blindflug am Berg „aufgerannt“. Die erste Rettungspatrouille von Eberstein traf um 18:45 Uhr beim Flugzeug ein. Nach der ersten Hilfeleistung fuhr die Gendarmerie Patrouille zur Wolfsbergerhütte ab, während die Besatzung die Nacht im Flugzeug verbrachte. Am nächsten Vormittag wurde mit dem Abtransport der Besatzung und der Passagiere begonnen. Am Abend des 16.3.1936 fanden sich außerdem noch zwei Herren der ÖLAG in Wolfsberg ein, welche am nächsten Tag zur Maschine aufstiegen. Besatzung und Passagiere trafen am 17.3.1936 in Klagenfurt ein. Es wurden alle ins Krankenhaus überstellt (18:00 Uhr).

Nach diversen Rücksprachen mit Kapitän Mandl, Kapitän Fedrigoni, welcher sich als Passagier im Flugzeug befand, Funker Bittner und Monteur Hölzl muss die Verkehrsleitung konstatieren, dass die Notlandung auf eine Unvorsichtigkeit der Besatzung zurückzuführen ist. Denn die Behauptung des Kapitäns Mandl, dass er berechtigt gewesen sei, nach 20 Minuten Flugzeit ab Graz in den Sinkflug überzugehen, in der Annahme, er sei bereits im Klagenfurter Becken, ist bei dem damals bestehenden Wetter, nicht

stichhaltig. Umso mehr, als das Flugzeug nicht konstant auf Kurs Graz – Klagenfurt flog, sondern zuerst nach Süd, später nach Nord abgewichen ist. Außerdem wurde von der Flugfunkstelle Klagenfurt keine Standortpeilung gemacht, respektive von dem Flugzeug verlangt, was bei dem herrschenden Nebel und Schneetreiben unbedingt notwendig gewesen wäre. Außerdem musste Kapitän Mandl von der Wetterlage in Klagenfurt orientiert sein und hätte daher so lange eine Höhe einhalten müssen, bis er Bodensicht bekommen hätte. Klagenfurt war an diesem Tage zu dieser Zeit nur 7/10 bedeckt. Vor allem war aber die Flughöhe nicht ausreichend, um gesichert über die Bergrücken, welche sich zwischen Graz und Klagenfurt befinden, zu überfliegen.

Die Wettersituation stellte sich gem. der Flugwetterwarte des Flughafens Klagenfurt vom 16.3.1936 so dar, dass im Bereich Pack und Preitenegg Nebel und Schneefall herrschte. Dies wurde an die OE-LAL mitgeteilt. In der Mittagszeit war es in Klagenfurt wolkeig mit vier km Sicht, Wolkenhöhe 1000 m, 4/10 Bewölkung, 7 km/h Wind.

Im Bericht des Bezirksgendarmerie-Kommandos (BezGendKdo) an die BH-Wolfsberg vom 17.3.1936