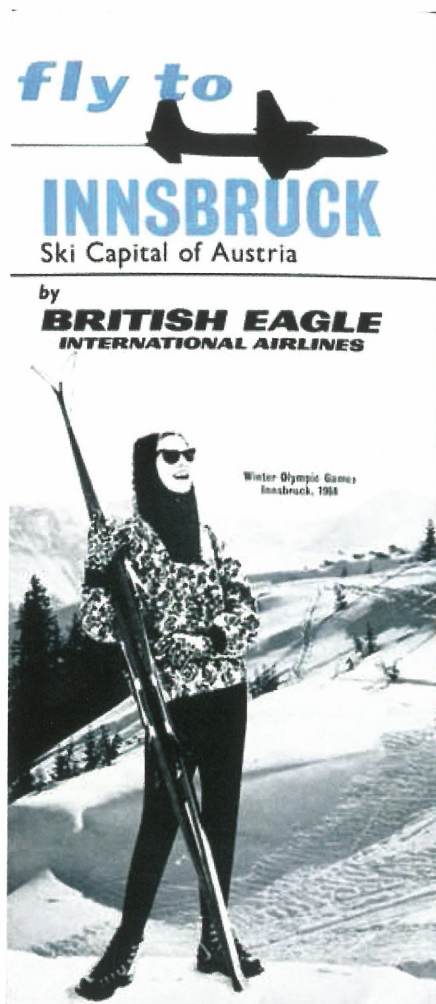


British Eagle - vor 50 Jahren ging eine Ära zu Ende - Teil III (16. September 1963 - Ende 1964)

von Tanja Chraust



Anlässlich der IX. Olympischen Winterspiele 1964 in Innsbruck warben die British Eagle International Airlines auf ihrem Winterflugplan (22. Dezember 1963 - 29. März 1964) mit dem Slogan „fly to Innsbruck Ski Capital of Austria“. Original: Wilhelmer, Gerhard, Innsbruck

British Eagle International Airlines (16. September 1963 - anfangs 1964)

Der Ausstieg der Reederei Cunard im Jahr 1963 hatte bei den nun unter dem neuen Namen auftretenden British Eagle International Airlines Ltd. (16. September 1963) keinerlei Auswirkungen auf die Strecke London-Innsbruck, denn für die Wintersaison 1963/64 plante der britische Airliner weiterhin regelmäßige Kurse in die Tiroler Landeshauptstadt. Dabei war vorgesehen, dass jeweils am Samstag die viermotorigen Bristol 175 Britannia- und am Sonntag die viermotorigen Vickers Viscount-Flugzeuge der 700er Serien zum Einsatz kommen sollten. Mit der Übernahme der britischen Fluggesellschaft Starways (Gründung: 7. Dezember 1948 - Sitz: Liverpool), welche am 31. Dezember 1963 ihren Flugbetrieb (Flotte: sieben Flugzeuge) aus

wirtschaftlichen Gründen einstellen musste, vergrößerte sich British Eagle mit Jahresbeginn 1964 und verfügte nun über einen Flugzeugpark von 18 Maschinen (Bristol 175 Britannia: zehn, DC-6: drei und Vickers Viscount: fünf der verschiedenen 700er Serien). Seit 21. Mai 1955 zählte dieser Airliner nicht nur zu einem verlässlichen Partner des Innsbrucker Flughafens, sondern stellte mit Austrian Airlines und Swissair auch zu den Trägern des lokalen Flugbetriebs. Zudem waren bis anfangs 1964 auf dem Innsbrucker Flughafengelände die seit 1961 begonnenen Baumaßnahmen für die neuen Flughafenbauten an der Südseite der bestehenden Start-/Landeabahn so weit fortgeschritten, dass das neue Areal - wie geplant - knapp vor dem Beginn der IX. Olympischen Winterspiele in Innsbruck (29. Jänner - 9. Februar 1964) provisorisch in Betrieb gehen konnte.

Der Flug EG 802/06 am 29. Februar 1964



Kurz vor den IX. Olympischen Winterspielen in Innsbruck konnte 1964 die neue Südanlage - wie vorgesehen - provisorisch in Betrieb gehen. (Von links: eine zweimotorige Airspeed A.S.57 Ambassador der Charterfluggesellschaft Dan-Air, daneben die viermotorige Bristol 175 Britannia von British Eagle und von Austrian Airlines die viermotorige Vickers Viscount 837 und die DC-3).

Archiv: Chraust, Tanja, Innsbruck „Bestand Georg Papst, Innsbruck“

Anlässlich der IX. Olympischen Winterspiele in Innsbruck präsentierte sich die alpine Sportstadt erfolgreich in der Weltöffentlichkeit. Zu diesem Zeitpunkt ahnte niemand, dass die Tiroler Landeshauptstadt nur wenige Wochen später erneut in die Schlagzeilen der Weltmedien geraten würde. Bis zum 28. Februar 1964 verliefen die bisher vorgesehenen Innsbruck-Flüge der British Eagle International Airlines - wie gewohnt - völlig problemlos. Daher hob am Samstag, den 29. Februar 1964 die viermotorige Bristol 175 Britannia-Maschine Serie 312 mit dem Kennzeichen G-AOVO, welche zuletzt am 8. Februar 1964 sicher in Innsbruck gelandet war, mit einiger Verspätung um 12.04 Uhr GMT (= Greenwich Mean Time, das entspricht der

MEZ = Mitteleuropäischen Zeitzone 13.04 Uhr) von London/Heathrow in Richtung Innsbruck ab. Das rund 5 1/2 Jahre alte Flugzeug (Erstflug 3. Juli 1958) hatte British Eagle am 17. Jänner 1964 von der britischen Fluggesellschaft BOAC erworben und trug den Namen „Bonaventure“ (= im 13. Jahrhundert lebender italienischer Theologe, Philosoph und Mystiker). An Bord dieses Kurses mit der Flugnummer EG 802/06 befanden sich neben den acht Besatzungsmitgliedern (= Kapitän, Copilot sowie ein Bordtechniker und fünf Stewardessen) noch insgesamt 75 Passagiere und es deutete nichts daraufhin, dass dieser Flug in einer Katastrophe enden würde. Wie geplant führte der Kurs vorerst über Dover und Ramstein, jedoch ab Stuttgart wurde die angegebene Route, die aufgrund der bereits bekannten nicht günstigen Wetterbedingungen im Innsbrucker Raum über München vorgesehen war, unerwartet geändert und der Flug über Kempten direkt nach Innsbruck fortgesetzt.

Alles verlief völlig problemlos und gegen 14.00 Uhr GMT (= 15.00 Uhr MEZ) wurde der Sinkflug eingeleitet. Unmittelbar darauf wurde die Besatzung informiert, dass das Inntal dicke Wolken aufweist und die Sichtweite auf die Landebahn des Innsbrucker Flughafens nur mehr 3.000 m beträgt. Trotzdem entschloss sich die Crew, nicht den Ausweichflughafen München anzufliegen, sondern direkt das VOR Innsbruck (VOR = very high frequency omnidirectional radio range), ein auf dem Patscherkofel (2.271 m) installiertes Drehfunkfeuer, das sich zum Zeitpunkt des Unfalles noch im Probetrieb befand und nicht als Navigationshilfe zugelassen war, anzusteuern. Um diesen Fixpunkt wollte man abwarten, um bei Wetterbesserung doch noch den Innsbrucker Flughafen anfliegen zu können. Beim Überflug über dem VOR gegen 14.05 GMT (= 15.05 Uhr MEZ) meldete der Pilot eine Höhe von 12.000 ft MSL (ft = feet/ MSL = Mean Sea Level = Höhe über dem Meeresspiegel = 3.657,6 m) der Innsbrucker Flugsicherungsstelle mit dem Hinweis, dass derzeit ein Durchstoßen der Wolkendecke nicht möglich sei. Um 14.09 GMT (= 15.09 Uhr MEZ) erhielt der Swissair-Kurs 255 am Flughafen Innsbruck für den vorgesehenen Abflug die Rollfreigabe zur Piste 08 und um 14.10 Uhr GMT (= 15.10 Uhr MEZ) meldete noch die Crew des Austrian Airlines-Kurses 412, dass beim Überflug über Kufstein im Inntal eine Sicht von ungefähr 10 - 15 km vorhanden ist. Auf Anfrage der lokalen Flugsicherungsstelle bestätigte die Britannia-Besatzung die Kenntnisnahme dieser Informationen

und meldete um 14.13 Uhr GMT (= 15.13 Uhr MEZ), dass sich ihr Flugzeug in einer Höhe von 10.000 ft (= 3.048 m) befindet. Das war der letzte Funkkontakt mit der G-AOVO, denn die weitere Kontaktaufnahme vom Innsbrucker Tower um 14.19 Uhr GMT (= 15.19 Uhr MEZ) blieb unbeantwortet. Nachdem auch alle weiteren derartigen Bemühungen erfolglos waren, wurden von der Flugsicherungsstelle in Innsbruck die Alarmstufen I - III ausgelöst.

Das Flugzeugunglück an der Ostflanke des 2.677 m hohen Glungezers

Da das Schicksal dieser Bristol Britannia-Maschine nicht rasch geklärt werden konnte, wurde die Suche nach der verschollenen Maschine über ganz Mitteleuropa ausgedehnt. Je mehr die Zeit verging und man immer noch kein Lebenszeichen hatte, befürchte man zunehmend, dass das Flugzeug irgendwo abgestürzt sein musste.



Am 2. März 1964 berichteten alle Tiroler Tageszeitungen auf ihren Titelseiten von dem tragischen Flugzeugunglück mit der am 29. Februar 1964 aus London kommenden British Eagle-Maschine im Glungezergebiet (Gemeindegebiet Tulfes). Hier ein Ausschnitt von der Titelseite der Tiroler Nachrichten Nr. 51 vom 2. März 1964, S. 1. Privatarchiv: Chraust, Tanja, Innsbruck

Am Sonntag früh (1. März 1964) wurden zur Suche noch zwei mit Radar ausgestattete Aufklärungsflugzeuge der US Air Force eingesetzt und gegen 10.30 Uhr GMT (= 11.30 Uhr MEZ) entdeckte die Besatzung einer der beiden US-Maschinen nur mehr die Trüm-

mer des vermissten Flugzeugs im Glungezer-Gebiet. Unmittelbar darauf erteilte der Krisenstab den Befehl, sofort mit der Suche nach Überlebenden zu beginnen und unverzüglich wurden ca. 20 Alpingendarmen bzw. -Schüler mittels Hubschrauber zum Unfallort in das alpine Gelände gebracht. Dort gab es rasch die traurige Gewissheit, dass niemand dieses Flugzeugabsturz überlebt hatte. Die nachfolgenden Bergungsarbeiten, die in den Händen der Sicherheitsdirektion für das Land Tirol lagen, gestalteten sich äußerst schwierig, denn durch den Anprall des verunglückten Flugzeugs war eine Lawine ausgelöst worden, wodurch sich ein Lawinenkegel von 400 m Länge und einer Breite von 75 mit einer teilweisen Tiefe von 2 Metern gebildet hatte. Zudem lag das Einsatzgebiet auf einer Höhe zwischen 1.900 m und 2.600 m und war daher nur schwer erreichbar.



Aufgrund des massiven Aufpralls waren die Flugzeugteile der Unglücksmaschine in einem Umkreis von 500 m verstreut. Hier das Leitwerk mit dem Emblem der British Eagle International Airlines, welches 390 m unterhalb der Aufprallstelle aufgefunden wurde.

Foto: Kaiser, Mary, Alpbach

Somit musste der größte Teil der Bergungsmannschaften, sowie das erforderliche Material und die Verpflegung mittels Hubschrauber transportiert werden.



Den Bergungsmannschaften bot sich auf der Unglücksstelle ein erschütterndes Bild und brachte diese an die Grenze ihrer physischen und psychischen Kräfte. Allein beim Großeinsatz vom 1.-13. März 1964 erfolgten 271 Transporte mit Bundesheer Hubschraubern in das unwegsame alpine Gelände.

Foto: Kaiser, Mary, Alpbach

Zusätzlich waren die Einsatzkräfte aufgrund der immer wieder auftretenden Schneefälle häufig von Lawinenabgängen bedroht und mussten zeitweise ihre nicht nur an die physische, sondern auch an die psychische Grenze gehenden Arbeiten einstellen. Während dieses Großeinsatzes gedachte am 4. März 1964 das geschockte Land Tirol im Beisein von politischen Vertretern des Landes Tirol, der Stadt Innsbruck, der Kirche, sowie des kulturellen und öffentlichen Lebens und Teilen der Innsbrucker Bevölkerung in einem Requiem in der Innsbrucker Propsteipfarrkirche St. Jakob (= erst im August 1964 zur Bischofskirche erhoben).



Auf der Nordseite des Innsbrucker Flughafens fanden am 7. März 1964 die Trauerfeierlichkeiten für die Opfer der Flugzeugkatastrophe statt. Privatarchiv: Chraust, Tanja „Bestand Major Charles Kaiser, Alpbach“

Außerdem fand am 7. März 1964 auf dem Nordgelände des Innsbrucker Flughafens noch ein eigener Trauerakt für die ums Leben gekommenen Menschen statt an dem Hunderte von Personen unter ihnen die Vertreter der gesamten Tiroler Landes- und der Innsbrucker Stadtregierung, sowie drei Priester der christlichen Religionsgemeinschaften und der Präsident der Israelitischen Kultusgemeinde von Glasgow, der vier Verwandte in der Unglücksmaschine verloren hatte, teilnahmen. Im Zuge der bis zum 13. März 1964 ausgehenden Bergungsmaßnahmen konnten von den 83 an Bord befindlichen Menschen 81 Tote geborgen werden.

Der größte Teil der Todesopfer wurde nach Großbritannien überstellt und einige nach Salzburg bzw. Köln. Die Bestattung der einzigen österreichischen Passagierin, der jungen Innsbruckerin Rotruth Lachner, war bereits am 7. März 1964 in aller Stille auf dem Städtischen Westfriedhof in Innsbruck vorgenommen worden.

Fortsetzung auf Seite 14



Mit diesen beiden Flugzeugen der Type Bristol 175 Britannia wurden ein Großteil der Opfer nach England überstellt. Unter den Opfern der Unglücksmaschine befanden sich sechs Kinder im Alter von fünf bis elf Jahren, sowie drei berühmte englische Cricketspieler, sowie ein junges Brautpaar, das seine Flitterwochen in Tirol verbringen wollte, und die kurz vor dem 21. Geburtstag stehende Innsbruckerin Rotruth Lachner. Foto: Ringler, Jakob, Innsbruck

Sie wollte nach einem Sprachaufenthalt in England in ihre Heimatstadt zurückkehren, um dort am 5. März ihren 21. Geburtstag im Kreise ihrer Familie begehen zu können. Für die Auffindung der beiden letzten Verunglückten musste man noch die Schneeschmelze abwarten. Daher blieb die von der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck über den Unfallort verhängte Sperrzone, welche von einer auf der Glungezerhütte eigens stationierten Gendarmeriepatrouille streng überwacht wurde, weiterhin aufrecht.

Das noch fehlende britische Ehepaar konnte am 15. bzw. 18. Mai 1964 geborgen und nach England überstellt werden. Der letzte Akt am Unglücksort wurde anfangs August 1964 gesetzt, als Soldaten des Österreichischen Bundesheeres noch das Flugzeugwrack (Leitwerk und vier Motoren) sprengten.

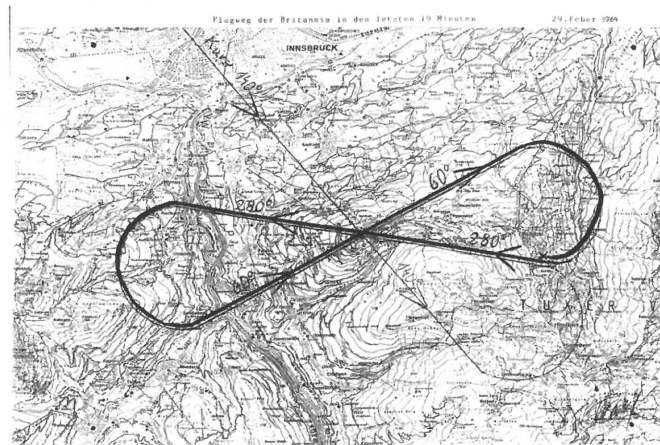
Die Unfallursache der Flugzeugkatastrophe

Die bereits mit 1. März 1964 vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zusammengesetzte Flugunfallkommission legte am 8. April 1965 das 97 Seiten umfassende Gutachten vor, das anfangs nicht die volle Zustimmung in britischen Kreisen fand. Als Unfallursache konnte man sowohl ein technisches Gebrechen beim Flugzeug, als auch einen Unfall durch eine Explosion oder durch Feuer an Bord und auch eine Vereisung des Flugzeugs völlig ausschließen.

Zudem verfügten die beiden Piloten über die erforderlichen Berechtigungen und besaßen ausreichende fliegerische Erfahrung nicht nur mit dem Flugzeugtyp Bristol 175 Britannia, sondern waren auch mit den Gegebenheiten des Innsbrucker Flughafens bestens vertraut. Ebenso gab es keinerlei Hinweise auf irgendwelche gesundheitliche Beeinträchtigungen, sowie auf eine Kohlenmonoxyd-Vergiftung oder eine Alkoholeinwirkung. Auch gab es vor dem Unfall von

der Cockpit-Mannschaft keine Meldung über einen abnormalen Flugzustand oder über eine Notlage und der verantwortliche Pilot hatte weder um eine Freigabe bei der Flugplatzkontrollstelle Innsbruck angesucht, noch wurde ihm irgendeine erteilt.

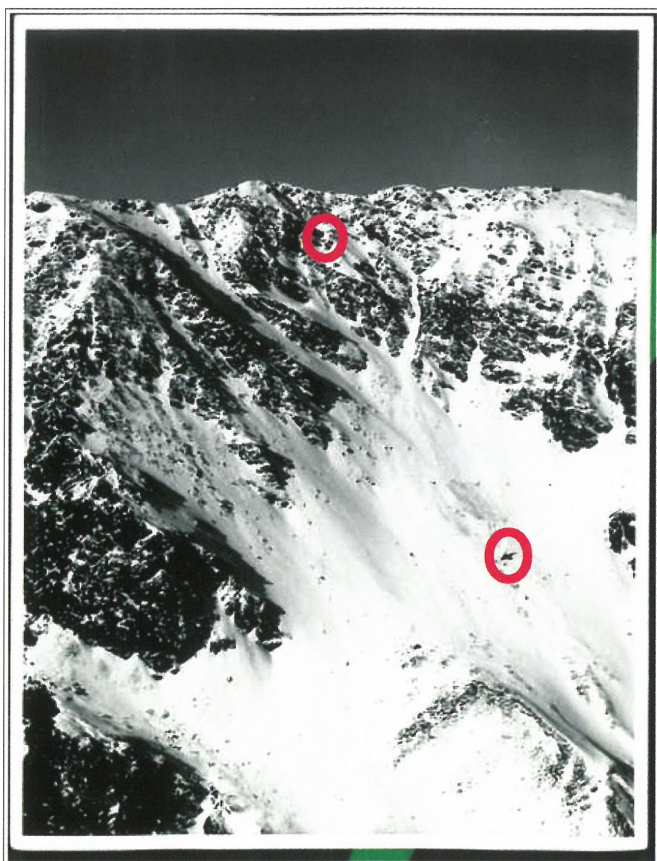
Somit kam die Flugunfallkommission zur übereinstimmenden Auffassung, dass die Ursache dieses Flugzeugabsturzes in der Fehlentscheidung des ver-



Die Flugstrecke der Unglücksmaschine Bristol 175 Britannia mit dem Kennzeichen G-AOVO in den letzten 19 Minuten. Es zeigt auch den Verlauf des „Bowtie-Holdings“ (vergleichbar mit einer liegenden Acht) mit dem Fixpunkt „VOR Innsbruck“, einem auf dem Patscherkofel (2.271 m) im Probetrieb befindliches Drehfunkfeuer. Privatarchiv: Chraust, Tanja, Innsbruck „Bestand HR Dr. Franz Koepf, Ampass“

antwortlichen Piloten lag, bei den vorhandenen Wetterbedingungen unter die vorgeschriebene Mindestflughöhe zu sinken, denn der Pilot hatte seine anfangs mit 12.000 ft, dann mit 11.000 ft und zuletzt mit 10.000 ft (= 3.048 m) gemeldete Flughöhe in einigen Links- und Rechtsschleifen über den Bergen im Raum des VOR Innsbruck entgegen den bestehenden Vorschriften aufgegeben. Dabei geriet er in die Wolken und in einer Höhe von 2.601 m prallte das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von 300 - 400 km/h um 14.14:20 Uhr GMT (= 15.14:20 Uhr MEZ) in einer Entfernung von 15,5 km vom Innsbrucker Flughafenbezugspunkt gegen die steil abfallende Ostflanke des 2.677 m hohen Glungezers. Somit entschieden am 29. Februar 1964 unter 100 m über den Tod von 83 Menschen. Doch damit hatte der Pilot nicht nur die damals geltenden Sichtflugbestimmungen des Innsbrucker Flughafens (= war damals nur als „Sichtflughafen“ zugelassen), sondern auch die interne strengere Betriebsvorschrift der British Eagle klar verletzt.

Fortsetzung Seite 16



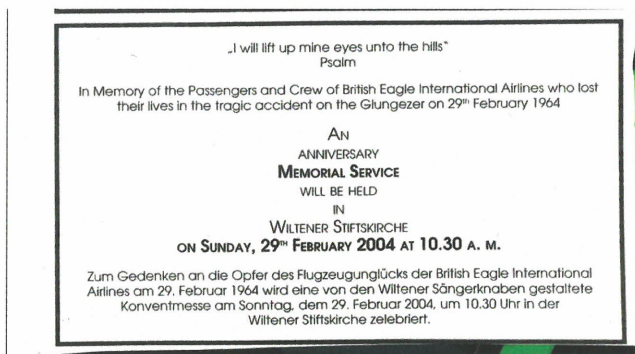
Weniger als hundert Meter (oberer Kreis) entschieden am 29. Februar 1964 an der Ostflanke des Glungezers über Leben und Tod von 83 Menschen in der viermotorigen Bristol 175 Britannia mit dem Kennzeichen G-AOVO. Foto: Kaiser, Mary, Alpbach

Zudem hätte der Pilot bei den zum Unfallzeitpunkt vorherrschenden Wetterbedingungen unbedingt die Ausweichflughäfen von München oder Zürich, wo deutlich bessere Wetterverhältnisse vorherrschten, ansteuern müssen.

Der British Eagle-Kurs London-Innsbruck-London bis Ende 1964



Auf dem Glungezer befindet sich neben dem Gipfelkreuz eine Gedenktafel, die an den tragischen Flugzeugabsturz vom 29. Februar 1964 erinnert. Foto: Tanja Chraust



Bis heute wird dieser unvergessenen Flugzeugtragödie gedacht. So z. B. am 29. Februar 2004 die Gedenkmesse in der Innsbrucker Stiftskirche im Beisein ehemaliger Innsbrucker Mitarbeiter von British Eagle sowie eine in der Gemeinde Tulfes bei der Tulfein-Kapelle. Hier die von Frau Mary Kaiser (= Gattin von Major Charles Kaiser, dem Leiter von British Eagle in Österreich) initiierte Gedenkanzeige in der Tiroler Tageszeitung Nr. 48 vom 27. Februar 2004, S. 34.

Privatarchiv: Chraust, Tanja, Innsbruck

Dieser für die Stadt Innsbruck und das Land Tirol so tragische und unvergessene Flugzeugabsturz stellt bis heute das größte Flugzeugunglück auf österreichischem Boden dar. Zwar kam es in der ersten Zeit nach der Katastrophe zu Einbrüchen, aber die bis heute immer wieder aufkommenden Gerüchte, dass British Eagle nach dem Unfall die Innsbruck-Destination aus ihrem Streckennetz gestrichen hätte, entspricht nicht der Wahrheit.

Trotz dieser Luftfahrttragödie wurden nicht nur die Flüge London-Innsbruck-London laut dem vorgesehenen Winterflugplan 1963/64 weitergeführt, sondern ab 1. Mai 1964 standen für die Sommersaison pro Woche insgesamt drei British Eagle-Kurse zwischen London-Innsbruck-London mit den Bristol 175 Britannia-Maschinen auf dem Programm. Somit konnten im Jahr 1964 auf dieser Verbindung insgesamt 100 Kurse abgewickelt und dabei 8.773 Passagiere (an 4.206/ab 4.567) befördert werden. Obwohl ein solches dramatisches Ereignis für eine Fluggesellschaft eine schwere Belastung darstellt, versuchten British Eagle International Airlines positiv in die Zukunft zu blicken und überlegten im Laufe dieses Jahres den Ankauf von zweistrahligen Düsenflugzeugen der Type BAC 1-11, welche künftig auch auf den Innsbruck-Flügen zum Einsatz kommen sollten.

Lesen Sie den 4. und letzten Teil dieser einzigartigen Dokumentation in unserer Dezember-Ausgabe. Die Serie „History“ wird auch nächstes Jahr weitergeführt. Tanja Chraust wird uns in Folge die Verbindung Innsbruck – Berlin ab den 60er Jahren näherbringen.