

Schatzsuche nach der «Lost Squadron»

Deutsche wollen fünf Jagdflugzeuge aus dem Grönland-Eis bergen

Von Axel Vogel*

Mit einer spektakulären Aktion will ein deutscher Verein fünf amerikanische P-38-Jäger aus dem Zweiten Weltkrieg in Grönland bergen. Die Flugzeuge hatten 1942 nach einer Notlandung von den Besatzungen verlassen werden müssen. Doch es fehlt vor allem an Sponsoren.

Die Aktion «Bolero» war gewagt, geradezu tollkühn und dennoch nur Randereignis eines infernalischen Weltkrieges. Es ist der 7. Juli 1942, Hitlers Wehrmacht beherrscht halb Europa, da heben von einer amerikanischen Luftwaffenbasis in Maine acht Flugzeuge in Richtung Osten ab: zwei B-17-Bomber sowie sechs Langstreckenjäger des neuen Typs Lockheed P-38 «Lightning». Bei den Maschinen, angetrieben von zwei bulligen V-12-Motoren mit je 1475 PS, handelt es sich um eine der innovativsten Entwicklungen jener Zeit. Das amerikanische Oberkommando will fünf Geschwader mit je 85 P-38 zu den schwer ringenden britischen Alliierten überführen. Die sechs P-38 fliegen als eine Art Vorhut, wobei die Bomber als Navigationshilfe dienen. Die Flugroute führt über Neufundland und nach einem Tankstopp in Grönland weiter zu zwei Flugplätzen auf Island. Zwischen Grönland und Island verschlechtert sich das Wetter, die Staffel muss umkehren, verliert die Orientierung und wagt wegen Spritmangels eine Notlandung in der Eiswüste Ostgrönlands. Ein Schiff rettet alle Besatzungen, die weitgehend unzerstörten Maschinen bleiben zurück und versinken mit der Zeit unter einer etwa 100 Meter dicken Eisschicht.

Sechsmontatige Expedition

65 Jahre nach der Notlandung der «verlorenen Staffel» wird in Deutschland eine vergleichbar abenteuerreiche Mission zur Bergung der notgelandeten P-38 vorbereitet. Unter Leitung des Berliner Journalisten Dieter Herrmann traf sich der «Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge» Mitte September auf dem Flugplatz von Schönhagen bei Berlin zur Einstimmung auf das Unternehmen «Lost Squadron Recovery». 2008 wollen 400 Vereinsmitglieder während einer sechsmontatigen Aktion die Kriegsrelikte freischmelzen, zerlegen und abtransportieren. Aber gravierende Unsicherheitsfaktoren machen das Unternehmen höchst fraglich. Land und Wetter könnten den Organisatoren ebenso einen Strich durch die Rechnung machen wie vor allem das Ausbleiben finanzkräftiger Sponsoren.

Eine Runde mit dem Kettenfahrzeug vom Typ «Hägglund BV 206» auf dem Flugplatz Schönhagen zu drehen, war an dem Septemberwochenende für viele der rund 200 Vereinsmitglieder ein Riesenspass. Schliesslich gilt der Hägglund, der aus zwei permanent kettengetriebenen Fahrzeugteilen besteht, die über eine Kupplung verbunden sind, als eines der geländegängigsten Fahrzeuge überhaupt. Uwe Lindner, Regisseur von Beruf und bei dem Bergungsunternehmen verantwortlich für Transport und Logistik, betrachtete die Einweisung allerdings mit einem kritischeren Auge.

Der Beherrschung der drei Hägglands sowie zwei Pistenbullys wird eine tragende Rolle bei der geplanten Bergung im kommenden Jahr zukommen. Der Projektvater Herrmann erklärt warum: «Wegen der klimatischen Verhältnisse können wir unser gesamtes Material nicht direkt am Landeplatz der P-38 an der Ostküste anlanden, sondern müssen zunächst alles an die Westküste verfrachten.» Von dort sollen dann etwa 80 Tonnen per Schlitten quer durch Grönland zur Ostküste gezogen werden. Einziger Orientierungspunkt auf dem Weg durchs Eis: eine von den USA aufgegeben Radarstation.

Extreme Rahmenbedingungen

Was das bedeutet, haben der ehemalige Fallschirmjäger Manuel Brux aus Berlin, ein eiserfahrener Globetrotter, der als Krankenpfleger arbeitet, und sein ebenfalls polarerprobter Freund, der Mercedes-Mitarbeiter Oliver Buss aus Eisenhüttenstadt, im März erfahren. Brux und Buss erkundeten das schwierigste, 80 Kilometer lange Teilstück des insgesamt 700 Kilometer langen Weges. Natürlich weiss Manuel Brux, dass die klimatischen und topografischen Gegebenheiten inmitten einer bis zu minus 40 Grad kalten Natureinöde aus zerklüfteten Eis- und Geröllfeldern für manchen Hobbyabenteurer zu viel sein dürften. Doch er setzt auf ein akribisches Trainingsprogramm sowie einen harten Ausleseprozess. Mit nach Grönland soll am Ende nur derjenige kommen, der vor allem zwei Eigenschaften mitbringt: «Selbstkontrolle und eine gesunde Selbsteinschätzung.»

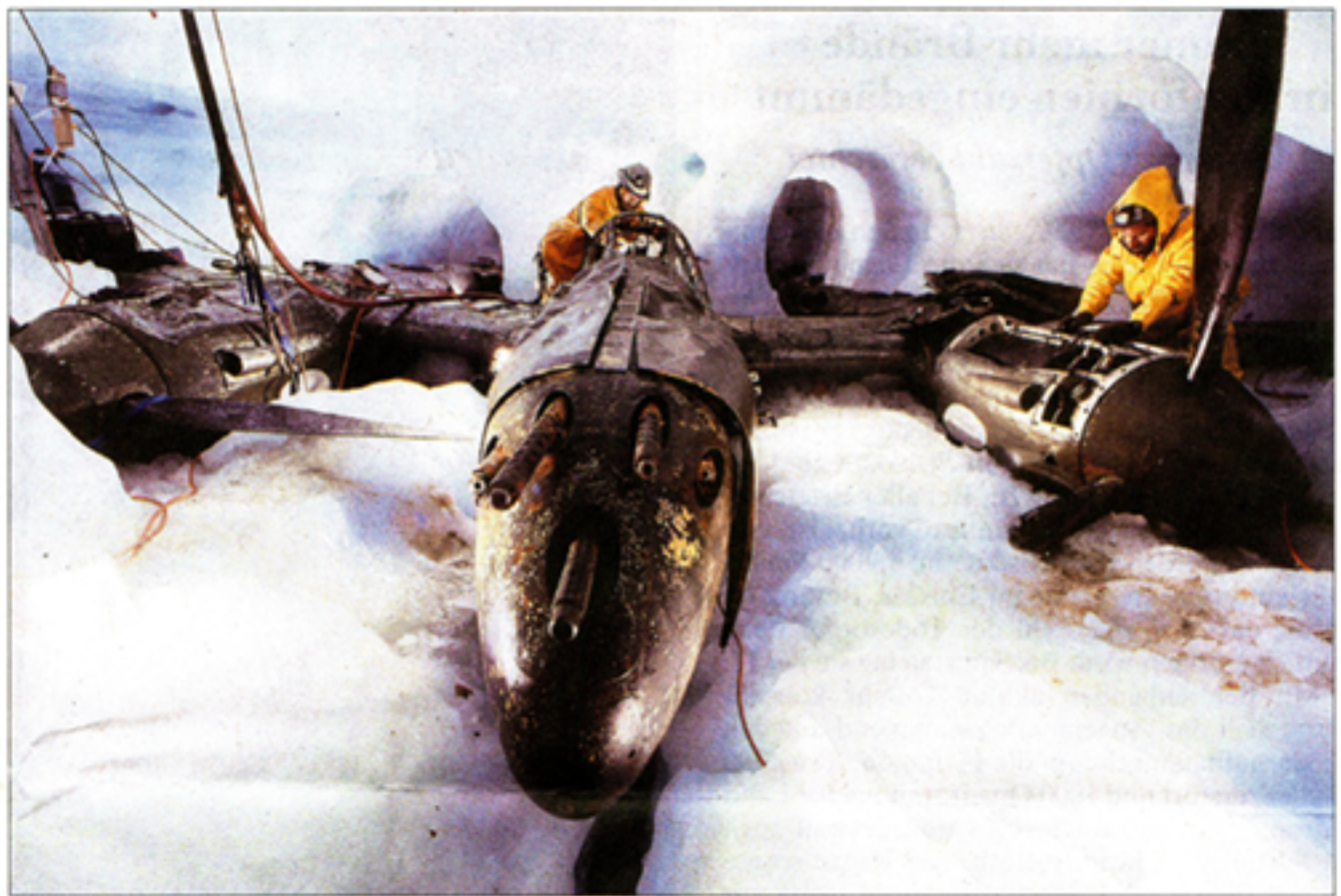
Nicht nur die Anreise dürfte beschwerlich werden. Am Bergungsort soll zwischen dem 15. Mai und dem 15. Oktober ein Lager betrieben werden, das Platz für bis zu 30 Helfer hat. Insgesamt werden rund 400 benötigt, da wegen der Belastungen jeder nur maximal 21 Tage am Ort bleiben soll, erklärt der Internist Uwe Beiderwollen aus Emlichheim. Im Eis-Camp, in welchem an eine ökologische Entsorgung der Abwässer ebenso gedacht ist

wie an eine Erste-Hilfe-Station samt einem abflugbereiten Flugzeug, Eisbär-Wächter nicht zu vergessen, übernimmt der Arzt den Job des Zahlmeisters. Dieser zeichnet für eine etwa 30-köpfige Arbeitsgruppe verantwortlich. «Ich muss alle zusammenhalten, einem Lagerkoller und Depressionen ebenso vorbeugen wie die Alphatiere mässigen.» Eines ist Beiderwollen, der ein Faible für Abenteuer und alte «Warbirds» hat, klar: «Weglaufen kann hier keiner.»

So viele Mühen, um fünf Weltkriegs-Relikte zu bergen? «Klar ist das Projekt verrückt», sagt der Initiator Herrmann, ohne zu zögern. Aber genau das ist es, was den Fernsehjournalisten und Weltenbummler, der inzwischen in Berlin lebt, seit etwa sieben Jahren reizt: «Es ist eines der letzten grossen Abenteuer.» An Abenteuerern war das Leben des Mannes nicht arm, der manchen Kriegen etwa im Irak oder in Afghanistan hinterhergereist ist. Weil die Bergung aber alleine nicht zu stemmen war, gründete er vor drei Jahren den «Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge». An Gleichgesinnten herrscht kein Mangel: Der Verein zählt rund 400 Mitglieder, vom Arzt bis zum Piloten. Freilich ist es nicht das Abenteuer allein, was viele reizt. Herrmann, der Flugzeugbau studiert hat, ist Pilot und Flugzeugfan mit Leib und Seele: «Die P-38 war etwas Besonderes.» So sei der mit 665 km/h für die damalige Zeit äusserst schnelle Jäger etwa das erste serienmässig gebaute Flugzeug mit Turbolader gewesen. Zudem gebe es von dem Typ nur noch wenige flugfähige Exemplare.

Mit einem Ofen -herausschmelzen-

Eines davon ist jene Maschine, welche ein amerikanisches Bergungsunternehmen 1992 aus der «verlorenen Staffel» bergen konnte. Mit einem Millionen-Dollar-Aufwand ist laut Herrmann die Maschine restauriert worden. Trotzdem will die «Lost Squadron Recovery»-Crew einiges anders machen als 1992. Nicht wie damals, einem Schweizer Käse gleich, sollen Blöcke aus dem Eis geschritten werden, um sich in die Tiefe zu den Wracks vorzuarbeiten. Herrmanns Leute setzen auf eine Schmelztechnik: Dazu wird ein 6 Meter langer und 2,50 Meter breiter, doppelwandiger Metallkörper mit Ölfüllung benutzt, der wie eine umgedrehte Hundehütte aussieht und erwärmt wird. Wenn man in etwa 100 Meter Tiefe die Flugzeuge erreicht hat, sollen Hochdruckreiniger zum Einsatz kommen. Es folgen die Demontage, die Konservierung sowie die Verschiffung der zerlegten Jäger.



Eines der sechs verschollenen P-38-Jagdflugzeuge wird 1992 von amerikanischen Bergungsfachleuten aus dem grönländischen Eis geholt. Die Maschine fliegt inzwischen wieder. LOU SAPIENZA

Davon, dass die Maschinen weitgehend intakt und nicht vom Eis zerdrückt sind wie eine B-17, welche die Bergungsleute 1992 fanden, ist Dieter Herrmann überzeugt: «Eine 3-D-Vermessung sowie zwei Gutachten bestätigten, dass die Flugzeuge noch in dem Zustand sind wie jenes, das bereits 1992 geborgen wurde.» Anders als die B-17 verfüge die P-38 auch über eine robustere Konstruktion. Wenn die fünf Jäger geborgen sind, soll eine als Dank für die Unterstützung bei der Bergung an Dänemark verschenkt werden.

Dazu besitzt der deutsche Verein auch das Recht: «Wir haben ein Schreiben, in welchem das amerikanische Verteidigungsministerium die Rechte an den Flugzeugen aufgibt», erklärt Herrmann. Ausserdem besage ein Rechtsgutachten, dass solche Funde in Grönland dem Finder gehören. Von daher könnten drei weitere Maschinen zur Refinanzierung der Bergung versteigert werden, so Herrmann. «Eine geborgene P-38 besitzt einen Schätzwert von rund zwei Millionen Dollar.» Die fünfte «Lightning» soll das Luftwaffenmuseum der Bundeswehr in Gatow bekommen, wobei der «Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge» Eigentümer bleiben will. Über die tolle Maschine würde sich Andreas Bonstedt, Bundesgeschäftsführer des dortigen Fördervereins, ohne Frage freuen, allein es fehlt ihm der Glaube: «Da muss man dem Realismus Respekt zollen. Mir scheint die Aktion nicht durchführbar, da sich viele Parameter ständig verschlechtern.» Bon-

stedt verweist etwa auf eine stillgelegte VW-Teststrecke in Grönland: «Über die will der Bergungstrupp ziehen, aber die Strecke liegt wieder begraben unter meterhohem Eis.»

Das leidige Problem der Finanzen

Abgesehen von den Widrigkeiten bei Wetter, Wegstrecke und Fitness der Helfer ist die Finanzierung das ganz grosse Problem. Von den kalkulierten Kosten in Höhe von drei Millionen Euro liegt erst eine Million auf dem Vereinskonto. Für viele potenzielle Sponsoren gibt es aus Sicht von Dieter Herrmann einen heiklen Punkt: «Sollte die Bergung vor laufenden Kameras scheitern, könnte damit auch der Firmenname in Verbindung gebracht werden.»

Ein koreanischer Elektrokonzern sprang in letzter Sekunde aus einem anderen Grund ab. Ein Sponsoring wurde der Politik der Annäherung an das kommunistische Nordkorea geopfert, erklärte Herrmann den verdutzten Vereinsmitgliedern in Schönhagen. «Die amerikanische Luftwaffe hatte die P-38 im Koreakrieg gegen den Norden eingesetzt.» Trotz einer Reihe schlechter Vorzeichen bleibt der Vereinsvorsitzende optimistisch, bis zum 31. Dezember die Gelder zusammenzubekommen. Eine Argumentationshilfe könnte sein: «Es ist ein einmaliges Projekt, das so nie zuvor jemand gewagt hat.» Ausserdem gibt es einen weiteren Mutmacher: Die 1992 geborgene P-38 fliege inzwischen wieder.