

Großes Abenteuer: Der „Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge“ will im nächsten Jahr in Grönland sein Glück versuchen

Unter 100 Metern Eis liegt die „verlorene Staffel“

Mit einer spektakulären Aktion will ein deutscher Verein fünf P-38-Jäger aus dem Zweiten Weltkrieg in Grönland „freischmelzen“. Doch es fehlt vor allem an Sponsoren.

Von unserem Mitarbeiter
Axel Vogel

Die Aktion „Bolero“ war gewagt, dennoch nur Randereignis eines infernalischen Weltkrieges. Es ist der 7. Juli 1942, Hitlers Wehrmacht beherrscht halb Europa, da haben von einer US-Luftwaffenbasis im Bundesstaat Maine acht Flugzeuge in Richtung Osten ab: zwei B-17-Bomber sowie sechs Langstreckenjäger des Typs Lockheed P-38 „Lightning“. Bei den Zweimotorigen mit ihren je 1475 PS starken V12-Motoren handelt es sich um eine der innovativsten Entwicklungen jener Zeit. Das US-Oberkommando will fünf Geschwader mit je 85 P-38 an die 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 kehrt um, verliert die Orientierung und muss wegen Spritmangels in der Eiswüste Ostgrönlands notlanden. Ein Schiff rettet alle Besatzungen, die weitgehend unzerstörten Maschinen bleiben zurück – und versinken mit der Zeit unter einer etwa 100 Meter dicken Eisschicht.

65 Jahre nach der Notlandung der „verlorenen Staffel“ wird in Deutschland eine abenteuerreiche Mission zur Bergung der notgelandeten P-38 vorbereitet. Unter Leitung des Berliner Journalisten Dieter Herrmann (56) traf sich der „Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge“ Mitte September auf dem Flugplatz von Schönhagen bei Berlin zur Einmütigkeit auf das Unternehmen „Lost Squadron Recovery“. 2008 wollen 400 Vereinsmitglieder während einer sechsmonatigen Aktion die Kriegsrelikte frei schmelzen. Das

„Klar ist das Projekt verrückt“

TV-JOURNALIST UND INITIATOR
DIETER HERRMANN

Wetter könnte den Organisatoren ebenso einen Strich durch die Rechnung machen wie das Ausbleiben finanzkräftiger Sponsoren.

Eine Runde mit dem Kettenfahrzeug vom Typ „BV 206 Hägglunds“ zu drehen, war in Schönhagen für viele ein Riesenspaß. Uwe Lindner (48), bei dem Unternehmen verantwortlich für Transport und Logistik, betrachtete die Einweisung mit einem kritischen Auge. Der Beherrschung der drei Hägglunds sowie zwei Pistenbullys wird eine tragende Rolle zukommen. „Wegen der klimatischen Verhältnisse können wir unser Material nicht direkt am Landeplatz der P-38 anlanden, sondern müssen alles an die Westküsten verfrachten“, erklärt Herrmann. Von dort sollen dann etwa 80 Tonnen per Schlitten quer durch Grönland zur Ostküste gezogen werden.

Was das bedeutet, haben Manuel Brux (29) aus Berlin, ein eiserfahrener Bergsteiger, und sein ebenfalls polarerprobter Freund Oliver Buß (39) aus Eisenhüttenstadt im März erfahren. Brux und Buß erkundeten das schwierigste, 80 Kilometer lange Teilstück des 700 Kilometer langen Weges. Natürlich weiß Manuel Brux, dass die Gegebenheiten inmitten ei-



Spezialisten aus den USA bergen 1992 in Grönland eine der P-38-Maschinen. Sie schnitten damals Blöcke aus dem Eis, um sich zu dem Flugzeug in 80 Meter Tiefe vorarbeiten zu können.

BILD: LOU SAPIENZA



Fünf Lockheed P-38 „Lightning“ im Einsatz. Das Projekt „Lost Squadron Recovery“ möchte fünf Maschinen in Grönland bergen.

BILD: ON

ner bis zu minus 40 Grad kalten Natureinöde aus zerklüfteten Eis- und Geröllfeldern für manchen Hobbyabenteurer zu hart sein dürften. Doch er setzt auf einen akribischen Trainings- und Ausleseprozess. Mit nach Grönland dürfe nur derjenige, „der Selbstkontrolle und eine gesunde Selbsteinschätzung mitbringt“.

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 vor Ort bleiben soll“, erklärt Internist Uwe Beiderwellen (48) aus Emlichheim. Im Eis-Camp, in dem an eine ökologische Entsorgung der Abwässer

ebenso gedacht ist wie an eine Erste-Hilfe-Station und einen Eisbär-Wächter, übernimmt der Arzt die Verantwortung über eine 30-köpfige Gruppe. „Ich muss alle zusammenhalten, einem Lagerkoller und Depressionen ebenso vorbeugen wie die Alphetiere mäßigen.“ Eines ist Beiderwellen, der ein Faible für Abenteurer und alte „Warbirds“ hat, klar: „Weglaufen kann hier keiner.“

Eines der letzten Abenteuer

Diese Mühen, um fünf Weltkriegsrelikte zu bergen? „Klar ist das Projekt verrückt“, sagt Initiator Herrmann. Aber genau das ist es, was ihn seit sieben Jahren reizt: „Es ist eines der letzten großen Abenteuer.“ Weil die Bergung alleine nicht zu stemmen war, gründete er vor drei Jahren

Operation „Bolero“ und die P-38

Da durch den U-Boot-Krieg viel Kriegsmaterial der Alliierten auf dem Weg von den USA nach Europa verloren ging, erarbeitete Generalmajor Henry „Hap“ Arnold einen ambitionierten Plan: Die von den Briten im Kampf gegen Hitlers Wehrmacht dringend benötigten **Bomber und Jagdflugzeuge** sollten auf dem Luftwege verlegt werden.

Dazu waren **Zwischenstopps** in Labrador, Grönland und Island vorgesehen.

Für die Operation kamen nur sehr weitreichende Maschinen in Frage. Neben dem Langstreckenbomber B-

17 lag dabei das Augenmerk auf der Lockheed P-38 „Lightning“.

Mit der Lightning verbindet sich in Europa der Name eines berühmten Piloten: Mit einer Aufklärungsvariante der P-38 war der Schriftsteller **Antoine de Saint-Exupéry** am 31. Juli 1944 bei Korsika abgestürzt.

Auch wenn die berühmteste Staffel der Operation „Bolero“, die **„verlorene Staffel“** mit den Rotten „Tomcat Green“ und „Tomcat Yellow“, am 15. Juli 1942 auf Grönland notlanden musste, war die Aktion ein Erfolg: Im August 1942 erreichten über 160 P-38 britische Flugplätze. avo

den „Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge“. Es ist 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.“

Eine davon ist jene Maschine, welche ein US-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 geschnitten werden, um sich in die Tiefe zu den Wracks vorzuarbeiten. Herrmanns Leute setzen auf eine Schmelztechnik: Dazu wird ein sechs Meter langer und 2,50 Meter breiter, doppelwandiger Metallkörper mit Ölfüllung benutzt, der wie eine umgedrehte Hundehütte aussieht und erwärmt wird. Wenn man darin in 100 Meter Tiefe die Flugzeuge erreicht hat, sollen Hochdruckreiner zum Einsatz kommen. Es folgen Demontage, Konservierung und Verschiffung. Davon, dass die Maschinen weitgehend intakt sind, ist Dieter Herrmann überzeugt: „Eine 3D-Vermessung sowie zwei Gutachten bestätigten, dass die Flugzeuge

noch in dem Zustand sind wie das bereits 1992 freigelegte.“

Geschenk an Dänemark

Wenn die fünf US-Jäger geborgen sind, so der Plan, 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 US-Verteidigungsministerium die Rechte an den Flugzeugen aufgibt“, erklärt Herrmann. Außerdem besage ein Rechtsgutachten: „Solche Funde gehören in Grönland dem Finder.“ Von daher könnte er drei weitere Maschinen zur Refinanzierung der Bergung versteigern lassen. Eine geborgene P-38 besitze einen Schätzwert von rund zwei Millionen Dollar.

Die fünfte „Lightning“ soll das Luftwaffenmuseum der Bundeswehr in Gatow bekommen. Über die „tolle Maschine“ würde sich Andreas Bonstedt (44), Bundesgeschäftsführer des dortigen Fördervereins, freuen, allein es fehlt ihm der Glaube: „Mir scheint die Aktion nicht durchführbar.“ Trotzdem bleibt Herrmann optimistisch, eine Argumentationshilfe ist: „Es ist ein einmaliges Projekt, das so nie zuvor jemand gewagt hat.“ Und es sei machbar: Schließlich fliege auch die 1992 geborgene P-38 inzwischen wieder.

Zum Thema

Finanzielle Probleme

Abgesehen von den Widrigkeiten bei Wetter, Wegstrecke und Fitness der Helfer ist die Finanzierung das große Problem. Von den kalkulierten drei Millionen Euro an Kosten sind erst eine Million abrufbar. Für viele potenzielle Sponsoren gibt es aus Sicht von Dieter Herrmann vom Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge einen heiklen Punkt: „Sollte die Bergung vor laufenden Kameras scheitern, könnte damit auch der jeweilige Firmenname in Verbindung gebracht werden.“



Wieder flugtauglich

1981 begannen mehrere Expeditionen, nach der 1942 auf Grönland notgelandeten „Lost Squadron“ zu suchen. Als erstes wurde 1986 ein B-17-Bomber unter einer etwa 70 Meter hohen Eis- und Schneeschicht entdeckt. Für eine Bergung kam die Maschine jedoch nicht in Frage, weil die Last der Eismassen den Rumpf des Bombers zerdrückt hatten. Wenig später stieß eine US-Bergungsmannschaft auf eine der sechs P-38, die 1992 geborgen werden konnte. Der Zustand der Zweimotorigen war unvergleichlich besser, da die Maschine stärker gepanzert war als die B-17. Nach einem kompletten Neuaufbau in den USA, der erhebliche Investitionen verschlang, fliegt die auf den Namen „Glacier Girl“ getaufte P-38 inzwischen wieder auf Airshows – als eine von wenigen Maschinen des Typs.

VEREINSHOME PAGE

Alles über die Expedition

Der Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge hat eine Homepage für das Projekt eingerichtet: www.lost-squadron.org

Verein auf Suche



US-Piloten 1942 nach der Notlandung auf Grönland.

BILD: ON

Die übrigen fünf P-38-Maschinen, die inzwischen unter einer etwa 100 Meter dicken Eisschicht begraben liegen, will nun der „Verein zur Bergung historischer Fahrzeuge e.V.“ mit Sitz in Deutschland bergen. Dabei handelt es sich um eine internationale Gruppe aus rund 400 Luftfahrt-Enthusiasten – vom Arzt bis zum Piloten – unter der Leitung des Berliner Journalisten Dieter Herrmann. Herrmann hat das Projekt auf den Namen „Lost Squadron Recovery“ (LSR) getauft. Vorausgesetzt es finden sich Sponsoren für die rund drei Millionen Euro teure Bergung, soll diese im kommenden Jahr anlaufen. Falls die Bergung nicht zustande kommt, will Herrmann mit seinem Verein ähnliche Projekte dieser Art verfolgen, so die Bergung eines deutschen Schiffs aus einem afrikanischen See. avo



Tasiilaq in Ostgrönland wird eine Basis der Bergungsexpedition.

BILD: VOGEL