

Die Absturzstelle eines deutschen Messerschmitt-Bf 110-Nachtjägers

Thomas Boller, Helmut Grau und Peter Schulenberg

Bei der Befragung von zwei Zeitzeugen zu einem abgestürzten britischen Lancaster-Bomber (Arch. Rheinland 2012, 256–258) stellte sich heraus, dass auch im Düsseldorfer Ortsteil Gerresheim „ein deutsches Flugzeug in den Hang gestürzt sei“.

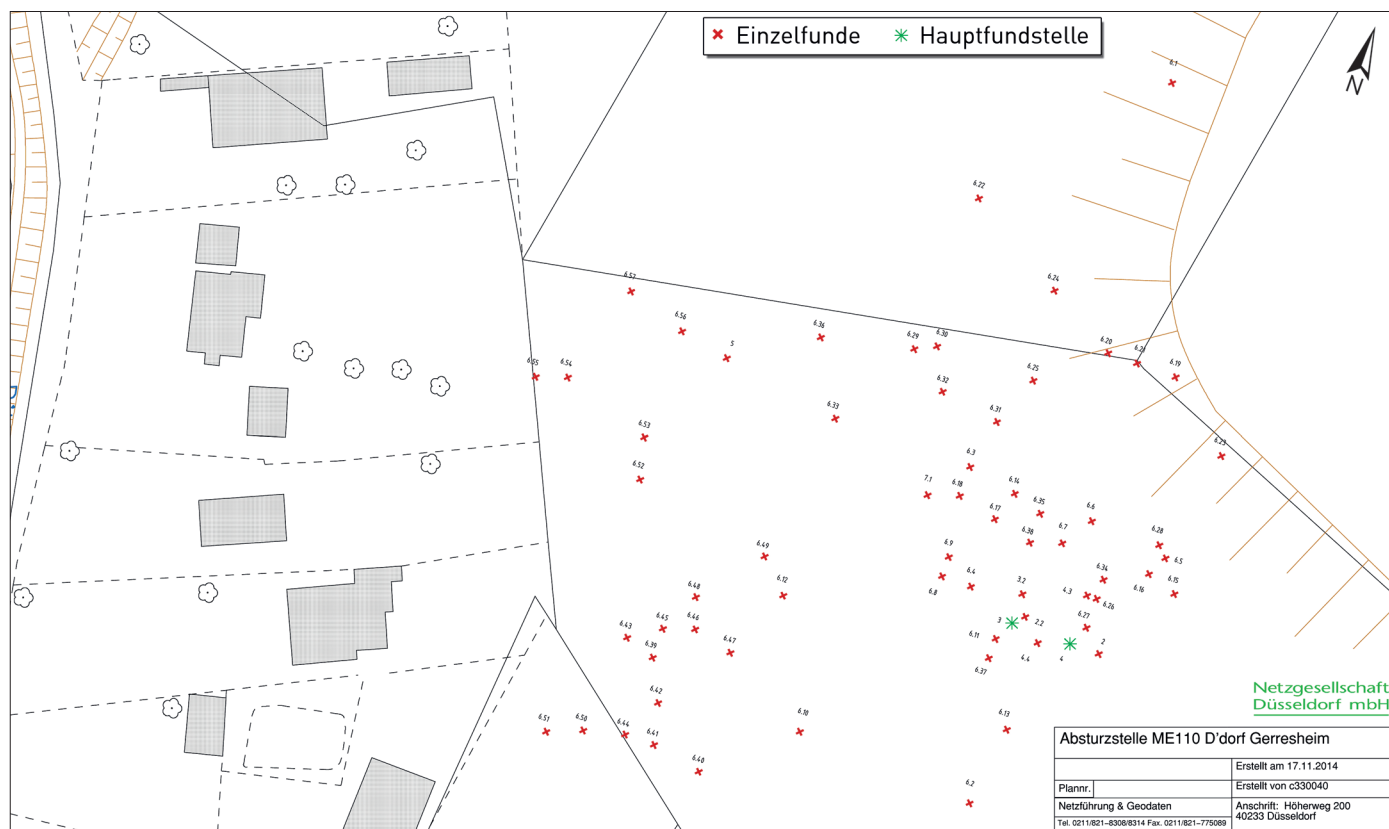
Recherchen ergaben, dass die Besatzung eines De Havilland Mosquito-Jägers, geflogen von Lt. R. T. Goucher, am 04. Dezember 1944 den Abschuss einer Messerschmitt Bf 110 bei Gerresheim verzeichnete. Dazu passen Eintragungen im Friedhofsregister des Düsseldorfer Nordfriedhofs und Daten des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V., die den Tod von drei deutschen Fliegern am 04. Dezember 1944 in Düsseldorf-Gerresheim belegen: Leutnant Karl Siegfried Rosenow, Flugzeugführer, geboren am 17.04.1923 in Treuburg (Ostpreußen), Obergefreiter Rolf Langen, Bordschütze, geboren am 29.05.1922 und Unteroffizier Friedrich Blass, Bordsfunker, geboren am 30.11.1922 in Merngweiler. Die drei toten Flieger gehörten zur

Besatzung einer Messerschmitt Bf 110 G-4 mit der Kennung G9 + PN und der Werksnummer 180573 und flogen in der 5. Staffel des Nachtjagdgeschwaders 1.

Im Vorfeld der ersten Begehung fand eine Auswertung von alliierten Luftbildern aus dem Jahr 1945 statt. Diese zeigen im damals nur schwach bewaldeten östlichen Steilhang der Gerresheimer Höhen nordöstlich des Peckhauswegs eine helle Verfärbung an der vermuteten Absturzstelle. Die dortige Höhenstufe zwischen der landwirtschaftlich genutzten Haupt- und der Mittelterrasse mit der ehemals sumpfigen Pillebach-Aue beträgt 42 m, die Hangneigung stellenweise mehr als 45°.

Bei der ersten Begehung im Oktober 2011 konnte ein auffällig baumloser, waagerechter anthropomorpher Einschnitt von 11,50 m Länge und bis zu 4,00 m Breite in Nordwest-Südost-Ausrichtung nur wenige Meter unterhalb der Hangoberkante ausgemacht werden. Zwei parallele flache Mulden im

1 Düsseldorf-Gerresheim. Die fächerartige Fundstreuung des zerschellten deutschen Nachtjägers Me 110, ermittelt aus den Einzelfundeinmessungen.





Nordwesten bzw. im Südosten sowie dazwischenliegende, flache Erdbrücken ließen vermuten, dass es sich um die Aufschlagstelle des Rumpfes und der beiden Motoren handeln könnte. Tatsächlich lag hier auf dem Waldboden ein Metallteil, welches eindeutig einem Flugzeug zugeordnet werden konnte. In Abstimmung mit der Forstbehörde Düsseldorf folgte daraufhin eine umfassende Prospektion durch ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Außenstelle Overath des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland, bei der auch Metalldetektoren eingesetzt wurden. Die Arbeit wurde durch den durchgehend dichten Unterwuchs aus Ilex, Farn und Brombeere sowie den Steilhang erschwert. Witterungsbedingte Pausen verzögerten den Abschluss der Untersuchungen bis Februar 2014.

Insgesamt konnten mehr als 1400 Objekte sicher gestellt werden. Die Einmessung aller Konzentrationen und Einzelfunde erbrachte eine durchgehende, fächerförmige Streuung nach Westen zum Hangfuß hin (Abb. 1). In dem durch den Aufprall ausgelösten Hangrutsch befanden sich gut erhaltene Fragmente von Textilien, Leder, Kunststoff, Holz und Pertinax – einem harzgetränkten Elektro-Isoliermittel – sowie zahlreiche Reste von technischen Bauteilen. Nur sehr wenige Teile zeigten Schmauch- und Hitzespuren. Dies korrespondiert mit den Aussagen der Zeitzeugen, die von einem nur leichten Waldbrand sprachen.

Die Hauptkonzentration war bis zu 5,00 m breit und bis zu 0,80 m stark. Hier wurden ein Planum sowie ein Schnitt angelegt. Die stark mit Aluminium- und

Eisenteilen, Panzerglas und Plexiglas durchsetzte Fundschicht zeichnete sich deutlich von der darüber liegenden dunklen Humusschicht und dem fundfreien kiesig-sandigen Schluff ab. Darin fand man beispielsweise unmittelbar unter der Humusschicht die schlecht erhaltenen Reste einer schmalen Ledertasche mit den Teilen einer eng zusammengefalteten Luftwaffen-Navigationskarte Mitteleuropas im Maßstab 1:200 000 aus Textoplast-Stoff. Die Maße der gut erhaltenen Fragmente betrugen 57,0 × 6,8 cm bzw. 64,0 × 19,0 cm (Abb. 2). Ein in der gleichen Schicht gefundener Aluminium-Deckel „Elektr. Vorratsanzeiger“ mit Prägung ME 110 (Abb. 3) sowie zahlreiche Teile aus dem Piloten-Instrumentenbrett zeigten an (Abb. 4), dass es sich zweifelsfrei um die Cockpit-Einschlagstelle der Messerschmitt Bf 110 handelte. Das Flugzeug hatte sich bis 3,50 m tief in den Hang gebohrt. Hier lagen

2 Düsseldorf-Gerresheim. Teil der Luftwaffen-Navigationskarte 1:200 000 Mitteleuropa aus Textoplast-Stoff.



3 Düsseldorf-Gerresheim. Aluminium-Deckel „Elektr. Vorratsanzeiger“ mit Prägung ME 110.

4 Düsseldorf-Gerresheim. Fragmentierte Kunststoff-Skala eines Dreiecksrechners (Navigationsgerät), Dm. 15 cm.



auch die drei größten gefundenen Teile: die beiden Rohre der Bug-Maschinengewehre vom Typ MG 151 sowie die fast komplette Bug-Maschinenkanone MK 108. Letztere hatte sich durch die Wucht des Aufpralls um 180 ° zur Flugrichtung gedreht.

Zu den persönlichen Gegenständen der Besatzung gehörten neben Uniformteilen, wie Gürtelschnallen und Reißverschlüssen, u. a. der Verschluss einer Fliegeruhr und Teile einer Fliegerhaube mit Kopfhörer und Gehörschutz. Dem Arbeitsplatz des Piloten konnten neben zahlreichen spezifischen Instrumenten, wie künstlichem Horizont, Höhenmesser, Hauptkursschalter, Ladedruck- und Drehzahlmesser, auch eine Kappe mit Herstellnummer und ein Typenschild des Steuerknüppels zugeordnet werden, dem Funker/Navigator neben diversen Instrumenten der Einstellschlüssel für die Funkanlage. Zu den rückwärtsgerichteten Maschinengewehren des Bordschützen, „Schräge Musik“ genannt, gehörten ein Kreiskorn-Visiergerät, ein Selbstschalter sowie zwei Mündungsschoner.

Dass die beiden seitlichen Mulden durch die schweren Motoren entstanden sein mussten, belegte der Abstand zueinander. Dieser deckte sich nahezu mit der Einbauposition der beiden Daimler-Benz-Motoren der Bf 110 zueinander. Der Fund eines Typenschildes in einer der Mulden lieferte die Bestätigung. Anhand der angelegten Schnitte, der im spitzen Winkel zur Hangneigung vorgefundenen Läufe der beiden Bug-Maschinengewehre und der fächerförmigen Einzelfundstreuung ließ sich ermitteln, dass sich der deutsche Nachtjäger – von Westen kommend – knapp unterhalb der Hangkante annähernd waagrecht in den Hang gebohrt haben muss. Mög-

licherweise hat der Pilot, der Fundlage nach, noch eine Notlandung auf dem Feld knapp oberhalb der Absturzstelle versucht.

Zu den ergreifendsten Momenten während der Untersuchungen gehörte die Auffindung von insgesamt 90 kleinen bis kleinsten menschlichen Knochenfragmenten sowie eines menschlichen Haarbüschels. Die Bergung der drei Toten konnte 1944 demnach nur unvollständig erfolgt sein. Die menschlichen Überreste wurden in ihren Gräbern, die sich immer noch auf dem Nordfriedhof befinden, im Rahmen einer kleinen Gedenkfeier beigesetzt. Überraschend war, dass trotz intensiver Suche keine Adressen oder Kontaktdaten von Angehörigen der Toten ermittelt werden konnten. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass die Herkunft der Besatzung in Ostpreußen lag, dem heutigen Polen. Viele Dokumente sind aufgrund der Kriegswirren wohl verschollen oder vernichtet worden.

Der Forstverwaltung Düsseldorf danken wir herzlich für die praktische Hilfestellung, Herrn Dr. P. Piper vom Institut für Rechtsmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf für die Bestimmung der Knochensplitter sowie K. Bode, Dipl.-Restauratorin, Atelier für Papier-Restaurierung Ratingen, für die fachgerechte Reinigung der Navigationskarte.

Abbildungsnachweis

1 Verm.-Techniker H. Kaiser, Düsseldorf. – 2 P. Schulenberg, Düsseldorf. – 3–4 Th. Boller, Düsseldorf.