

Erfahrung sammeln – Grabung an der Absturzstelle einer US-amerikanischen P-38 Lightning

Frank Güth,
Riza Smani und
Petra Tutlies

228 Jagdbomber P-38 „Lightning“.

229 Blankenheim.
West-Ost-Profil durch
die nördliche „Motorgrube“
des abgestürzten
US-Jagdbombers.

Am 25. Februar 1945 rollten gegen 9.00 Uhr Flugzeuge vom Typ P-38 „Lightning“-Maschinen der 474th Fighter Group der 9. US-Luftflotte auf ihrem Stützpunkt Florennes Juxaine in Belgien an den Start. Ihr Auftrag war es, im frontnahen Gebiet Ziele anzugreifen. Beim Abheben trugen die zweimotorigen „Lightnings“ – ein im Zweiten Weltkrieg häufig gebauter Flugzeugtyp der Firma Lockheed (Abb. 228) – 500-Pfund-Bomben, mit denen sie den deutschen Nachschub und Truppenansammlungen bekämpfen sollten.

Der 474th Fighter Group wurde ein „Aufklärungsbereich“ zwischen Zülpich, Heimerzheim, Laacher

See und Pelm zugeteilt. Die Gruppe operierte eigenständig mit dem Auftrag der „bewaffneten Aufklärung“, um Feindziele auszumachen und zu zerstören.

Nachdem die Einheit eine deutsche Fahrzeugreparaturstation bekämpft hatte, ordnete der Staffelführer der 429th Fighter Squadron „Red-Leader“ 2nd Lieutenant John Burch an, dass sich die „Flights“ (je vier Maschinen) Red und Yellow sammeln sollten, da die Bodenkontrolle für ihren Heimatflugplatz einen bevorstehenden Schlechtwettereinbruch meldete. Nach einem kurzen Check fiel auf, dass „Gelb-Vier“ nicht mehr im Verband war und auch kein Funkkontakt mehr zu ihm bestand. Die 429th Squadron kehrte ohne ihn zurück. „Gelb-Vier“ war Captain Paul Emil R. Vachon, der mit seiner Lockheed P-38J25-LO „Lightning“ (Air Force Seriennummer 44-23632) flog. Mit 29 Jahren galt er in den Reihen seiner Kameraden als „alter“ Hase, denn das übliche Pilotenalter in der US Army Air Force betrug etwa 22 Jahre.

Von seinen Staffelkameraden war nicht beobachtet worden, dass Capt. Vachon unter Flakfeuer geraten und seine Maschine einen Treffer erhalten hatte. Er war gezwungen, mit dem Fallschirm aus dem brennenden Flugzeug abzuspringen in der Hoffnung, möglichst weit nach Westen und damit an die rettende Front zu gelangen. Seine Maschine schlug nördlich von Blankenheim in einem Waldstück auf.

Wie sich später herausstellte, wurde Capt. Vachon im Gebiet zwischen Blankenheim und Kall gefangen genommen. Seine Gefangenschaft währte jedoch nur kurz: Am 14. März 1945 erhielt seine Einheit eine Meldung vom 96th Evacuation Hospital, dass sich Capt. Vachon in dessen Obhut befände und nur leichte Verbrennungen erlitten habe.

Im Frühjahr 2009 untersuchte nun ein Grabungsteam der Außenstelle Nideggen des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland – unter der Leitung von R. Smani – eine bereits prospektierte Absturzstelle im Bereich des Blankenheimer „Mürel“. Der Platz war durch Raubgräber gefährdet, was nicht zuletzt frische Grabungsspuren vor Ort bezeugten. In Zusammenarbeit mit der AG Luftkriegsgeschichte Rhein/Mosel e. V. wurde in achtwöchiger Arbeit zunächst eine Einzelfundeinmessung aller an der Oberfläche detektierbaren Metallfunde vorgenommen. Sie zeigte eine enorme Verdichtung metallischer Objekte in direkter Nähe der beiden Einschlagkrater der Motoren mit einer größeren Ausdehnung nach West als



nach Ost. Die Maschine dürfte demnach von Osten kommend in relativ steilem Winkel abgestürzt sein. Anschließend wurde der Platz in vier Quadranten eingeteilt und in bis zu acht Plana untersucht. Diese Vorgehensweise ergab sich durch den recht dichten Baumbestand in diesem Waldstück. Neben der eindeutigen Identifizierung der Maschine über aussagekräftige Wrackteile sollten vor allem Erfahrungen mit dieser ungewöhnlichen Fund- und Befundgattung gesammelt werden. Die an der Oberfläche noch sichtbaren Depressionen, die von den beiden Rümpfen der Maschinen stammten, gaben die Querprofillinie vor. Zwei senkrecht hierzu gewählte Schnittlinien sollten den Einschlagwinkel der Maschine sowie die Bodenmerkmale der Cockpit-Eindringstelle klären. Trotz der klar erkennbaren getreppten Überprägung der „Gruben“ durch anschließende Materialbergungen (Abb. 229) kann man deutlich eine senkrechte, sackförmige Eintiefung erkennen, die den vermuteten sehr steilen Eintrittswinkel der Maschine in den Boden bezeugt. Im Querprofil ist zudem die große Eindringtiefe der Motoren sichtbar, vor allem des nördlichen Motorblocks. Es wurden Teile eines Motors, Kabel, Batteriefragmente, Stücke der Maschinenverkleidung, Plexiglassplitter der Kanzel und Instrumententeile geborgen; ebenso die Gummiverkleidung des Treibstofftanks, Teile der Bordbewaffnung und Munition, aber keine Bomben. Erst 1,40 m unter der Geländeoberkante wurde der senkrecht eingedrungene, 1,70 m lange Lauf der Bordkanone sichtbar: eine 20 mm Hispano-Suiza-Kanone (Abb. 230). Trotz der großen Materialmenge (ca. 250 kg) wurden nur neun Typenschilder geborgen. Die auf ihnen verzeichneten Bauteilnummern erlaubten jedoch nicht, die Version des Flugzeugtyps eindeutig festzulegen und damit eine sichere Identifizierung der Maschine zu ermöglichen. Erst nach Reinigung und Auswertung der Fundstücke fiel dem Bearbeitungsteam um den Luftfahrthistoriker Hans-Günther Ploes ein Blech auf, das eine signifikante Nummer aufwies (Abb. 231). Es handelt sich um die sog. *L.A.C. serial number* (werksinterne Nummer der Firma Lockheed Aircraft Corporation), die sich auf dem Rest einer Motorhaube befand. Anhand dieser Nummer lässt sich die eigentliche Air-Force-Seriennummer (AF Serial: 44-23632) herleiten, welche die Wrackteile eindeutig der P-38-J25-LO von Capt. Vachon zuweist.

Als Ergebnis dieser ersten Ausgrabung eines Flugzeugs des Zweiten Weltkriegs im Rheinland bleibt festzuhalten, dass sich die Ausgrabungstechnik in erster Linie an der mutmaßlichen Absturzrichtung orientieren muss, im Weiteren aber den jeweiligen Geländebedingungen angepasst werden sollte. Die enormen Fundmengen und auch die unbekannte Materie stellen die Fundbearbeitung im Innendienst der Außenstelle Nideggen vor große Herausforderungen.



Es ist geplant, in den kommenden Jahren eine zweite Referenzgrabung in einem naturräumlich stark unterschiedlichen Gebiet durchzuführen. Die Zusammenarbeit mit luftfahrthistorischen Experten (AG Luftkriegsgeschichte Rhein/Mosel e. V.) sowie der amerikanischen Militäreinheit JPAC (Joint POW/MIA Accounting Command) bei amerikanischen Vermisstenbergungen im Rheinland hat sich im Rahmen dieser Maßnahme als unverzichtbar erwiesen.

230 Blankenheim. Lauf der Bordkanone.

231 Blankenheim. Blech eines Motorhaubenfragments mit der L.A.C. serial number.

Literatur: F. GÜTH/A. PAUL, Einsatzziel: Überleben! Deutsche und alliierte Fliegerschicksale 1914–1945 in Eifel, Rhein- und Moselland und anderen Regionen (Aachen 2003). – Interchangeable Parts List P-38 der Firma Lockheed. National Archives and Records Administration (NARA) Washington D.C.