

Das Ende einer amerikanischen Republic P-47 Thunderbolt

Helmut Grau

Bei einer Geländeprospektion nahe Ratingen stießen ehrenamtliche Mitarbeiter der Gruppe Düsseldorf/Mettmann des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, unvermutet auf die bisher unbekannte Absturzstelle eines Flugzeuges aus dem Zweiten Weltkrieg. In Abstimmung mit der Außenstelle Overath und mit Einwilligung der Graf Spee'schen Forstverwaltung wurde das Gelände daraufhin intensiv mit dem Metall-detektor abgesucht.

Die Fundkonzentration umfasst ein Gebiet von etwa 200 × 150 m und liegt innerhalb stark rippenförmiger Aufschüttungen und steilrandiger Mulden der Abraumhalde eines 1932 stillgelegten Kalksteinbruchbetriebes. Unter einer dünnen Humusschicht liegende, verwitterte Kalksteine wechseln sich mit feuchten, lehmgefüllten Senken ab. Auf einem amerikanischen Luftbild vom März 1945 ist der Kernbereich der Halde noch kaum bewachsen, und auch heute sind außer jungem Stangenholz nur verhältnismäßig wenige ältere Bäume vorhanden. Die Streuung der zumeist kleinstückigen Wrackteile lag in Ost-Westrichtung. Eine genaue Bestimmung der Absturzrichtung der Maschine ließ sich daraus jedoch nicht sicher ableiten, denn identifizierbare Bruchstücke vom Bug oder Heck lagen unzusammenhängend und weit auseinander. Zudem mussten die Metallteile den starken Verformungen nach mit großer Wucht auf die steinerne Halde aufgeschlagen sein. Da keines der Fundstücke Brandspuren trug und auch eine direkte Aufschlagstelle nicht zu erkennen war, lag die Vermutung nahe, dass das Flugzeug bereits in der Luft auseinanderbrach.

Aus der Humusschicht, den tonigen Senken und z. T. sogar von der Erdoberfläche wurden mehrere Hundert Fundstücke geborgen. Neben Stahl- und Aluminiumstreben, Ventilen, Kabeln und Elektroteilen mit erhaltener Isolierung, Verkleidungsblechen, Radfelgenfragmenten, Motorbruchstücken und Patronen des Bord-MGs konnten einzelne Teile dem Flugzeug exakter zugeordnet werden. Dazu gehörten ein Bremskontrollzylinder mit Typenschild (Abb. 1), eine Revisionsklappe zum Heckrad-Federbein, Instrumententeile wie z. B. ein Höhenmesser Typ C-12, ein Wendezeiger Typ A-11, das Typenschild der Benzinpumpe, die Frequenzastatur des Radiosets SCR-S22 mit Kontrolllampchen sowie der

Netzanschlusskasten des Funkempfängers mit Typenschild.

Eine Vielzahl der Fragmente trug farbigen Lackauftrag, graugrünen Tarnanstrich, auffällige gelbe bzw. rote Beschriftungen oder mit dem Schlagstempel eingestanzte Nummern, Abkürzungen und Ziffern. Zu den ausgesprochenen Raritäten gehörten drei genietete Streben mit jeweils handschriftlich in Blei- oder Kopierstift aufgebrachten Ziffern (Abb. 2).

Nach sorgfältiger Reinigung konnten 47 Fragmente mit eingepägten Ziffern- und Buchstabenfolgen von Baugruppennummern gezählt werden, mit denen standardisierte Einbauteile zur Kennzeichnung gestanzt waren. Die Anfangsnummer „89“ identi-



1 Ratingen. Typenschild auf einem Bremszylinder einer 1944 abgeschossenen P-47 Thunderbolt.



2 Ratingen. Handschriebene Ziffern auf einer Metallstrebe.



3 Ratingen. MG-Patronenhülse mit zwei Durchschüssen.

4 Ratingen. Aluminiumblech mit Stempelung „May 42“ (die 42 ist verdeckt).

fizierte ein amerikanisches Jagdflugzeug vom Typ P-47 Thunderbolt. In amerikanischen Archivunterlagen waren für das Gebiet in und um Ratingen nur zwei Abschüsse von Thunderbolts registriert: der eine 1944 durch Luftkampf mit einem deutschen Jagdflugzeug, der andere 1945 durch Flaktreffer. Es galt also der Frage nachzugehen, ob die Maschine durch die geborgenen Teile sicher einem der beiden Absturzdaten zugeordnet werden kann. Durch sorgfältige Untersuchung und Auswertung einzelner Fundstücke gelang dies tatsächlich: Unter den zahlreichen Patronen des Browning-Bordmaschinengewehrs Kaliber .50 Zoll/12,7 mm, zumeist noch mit Geschosspitze und Anhaftungen des MG-Gurtes, befanden sich mindestens vier Hülsen mit mehr oder weniger deutlichen Einschuss- bzw. Ausschusslöchern oder -dellen (Abb. 3). Dies deutete darauf hin, dass die Maschine in einen Luftkampf verwickelt war und im Gurt befindliche Patronen im Innenraum vom feindlichen Feuer getroffen wurden. Ein zweites Indiz war ein unscheinbares, wenig beschädigtes, rechteckiges, nur 7 × 3,5 cm messendes Aluminiumblech mit dem schwarzen Aufdruck „MAY 42“ (Abb. 4). Monat und Jahr geben die Auslieferung des Jagdflugzeugs im Fiskaljahr 1942 an die Luftwaffe an. Die Ziffer 42 ist gleichzeitig Anfangszahl der Kennung jeder Thunderbolt-Maschine dieses Baujahrs. Dem „Missing Air Crew Report“ der US-Airforce nach wurde tatsächlich am 27.09.1944 im Raum Ratingen eine P-47D-11-RE mit der Kennziffer 42-75607, Typ Razorback, hergestellt in Farmingdale N.Y., im Luftkampf abgeschossen. Der 25-jährige Pilot, Philip S. Isis, kam dabei ums Leben. Seine Beisetzung erfolgte dem Friedhofsbuch des Nordfriedhofs Düsseldorf zufolge zwei Tage später in einem Ehrengrab.

Inzwischen ist den an der archäologischen Untersuchung Beteiligten darüber hinaus der detaillierte Report der U.S. Army Air Force bekannt, in dem Captain Isis, Pilot der 365. Fighter Group, am 27.09.1944 als vermisst gemeldet wurde. Bei einem Aufklärungsflug im Luftraum Koblenz, Aachen, Remscheid verschwand seine Maschine nach Aufzeichnungen eines Staffelmikros um 16.05 Uhr östlich von Köln nach der Verfolgung zweier deutscher Jagdflugzeuge vom Typ Focke-Wulf 190 in



den Wolken, der Funkkontakt brach ab. In englischer Übersetzung vorliegende Dokumente des Flughafenskommandos Düsseldorf sowie Angaben des Jagdgeschwaders 11 bestätigen den Abschuss einer feindlichen Thunderbolt am selben Tag durch Unteroffizier Haufe in 3000 m Höhe um 17.40 Uhr über Duisburg und den Absturz durch Explosion bei Ratingen. Die in den Unterlagen mehrfach genau genannte Absturzstelle ist eindeutig identisch mit dem Fundplatz auf der Abraumhalde. Auch die Tatsache, dass die Maschine in der Luft explodierte oder auseinanderbrach, bestätigt die Befundsituation mit ihrer weiten Streuung unzusammenhängender, nicht verbrannter, stark deformierter Einzelteile. Größere Bruchstücke des Jagdflugzeuges sind, wie üblich, vermutlich bereits kurz nach dem Absturz geborgen und verschrottet worden. Die genaue Analyse der geborgenen Kleinteile und die damit einhergehende umfassende Archivforschung klärten jedoch letztendlich das Schicksal von Maschine und Pilot. Die sterblichen Überreste Captain Isis' wurden am 10.08.1945 ausgebetet und zum Nationalfriedhof Arlington in die Vereinigten Staaten überführt. Zu seiner Nichte besteht inzwischen ein intensiver Briefkontakt.

Literatur

A. Lüdeke, Waffentechnik im Zweiten Weltkrieg (Bath 2007) 258 f. – S. Flörke, Der Donnerbolzen. Flieger Revue extra 30, 2010, 105.

Abbildungsnachweis

1 M. Masser, Bonn. – 2–4 G. und P. Schulenberg, Düsseldorf.

P-47 Thunderbolt: Die von der Firma Republic hergestellte P-47 war der größte und schwerste einmotorige Flugzeugtyp der US Air Force im Zweiten Weltkrieg. Bis Ende 1945 wurden rund 15 700 Exemplare der P-47 gebaut. Der Einsatz in Europa erfolgte ab März 1943 hauptsächlich als Jagdbomber, aber auch als Begleitschutz und zu Patrouillenzwecken. Im Kampf erwies sich dieser Typ als sehr robust, die Verlustquote bei 545 575 Einsätzen betrug nur 0,7 %. Technische Daten: Länge 11,02 m, Höhe 4,47 m, Spannweite 12,43 m. Antrieb 18-Zyl.-Doppelsternmotor Pratt & Whitney R2800 mit 2535 PS und Turbolader. Höchstgeschwindigkeit 695 km/h. Gipfelhöhe ca. 12 500 m. Reichweite ca. 3200 km mit 3 Zusatztanks. Bewaffnung bis zu acht MG Browning M2, Kal. .50 Zoll/12,7 mm; als Jagdbomber: zwei 454-kg-Bomben oder zehn 127-mm-Raketen. (Quelle: A. Lüdeke, Waffentechnik im Zweiten Weltkrieg [Bath 2007] 258 f.)