

den Häuserkämpfen zwischen amerikanischen und deutschen Truppen am Morgen des 4. April 1945 in Berlebeck zeugen Reste deutscher Infanteriemunition, die Karabinern und Maschinengewehren zuzuordnen ist. Während die 28 gefallenen deutschen Soldaten, von denen sechs nicht identifiziert werden konnten, auf dem nahe liegenden Friedhof bestattet wurden, ist die Zahl und die letzte Ruhestätte der amerikanischen Gefallenen nicht bekannt.

Das Projekt gab einen guten Einblick in die damalige Kampfweise und Befestigungstechnik der Kriegsgegner, wobei die Ergebnisse exemplarisch auf die meisten Feldbefestigungen des westlichen Kriegsschauplatzes übertragen werden können. Durch Zeitzeugenberichte aus der Bevölkerung war es möglich, Aspekte der oral history mit archäologischen Untersuchungen und anderen Quellen zu verbinden, um so ein differenziertes Bild der Geschehnisse zu erarbeiten und die Ereignisse der Tage zu rekonstruieren, in denen Lippe befreit wurde.

Summary

As part of a cooperation project between the LWL Archaeology Unit for Westphalia and the Lippe State Museum Detmold field fortifications from 1945 were examined. Consisting of several bases and smaller positions, the system had been intended to block off the route across the Teutoburg Forest at Detmold-Ber-

lebeck. The examinations concluded the research, which had previously only been conducted by means of documents and records, and offered an opportunity to gain insight into the tactics employed by both the Wehrmacht and the Allies.

Samenvatting

In het kader van een gezamenlijk project van de LWL-Archäologie für Westfalen en het Lippe Landmuseum Detmold werden gebiedsverdedigingswerken uit 1945 onderzocht. Het systeem, bestaand uit meerdere steunpunten en kleinere stellingen, moest de doorgang door het Teutoburger Wald bij Detmold-Berlebeck versperren. Het onderzoek rondde een tot nu toe alleen via archieven onderzocht thema af en gaf de mogelijkheid inzicht te verkrijgen in de gevechtsstrategie van de toenmalige tegenstanders.

Literatur

o. A., Der Kleine Stellungsbauer. Bildheft mit Hinweisen für den praktischen Stellungsbau (o. O. 1942/1943). – War Department (Hrsg.), Field Fortifications. FM 5-15 (Washington 14.2.1944). – Oberkommando des Heeres (Hrsg.), Bildheft neuzeitlicher Stellungsbau. Merkblatt 57/5 (o. O. 1.6.1944). – Heinz Meyer, Damals – Der Zweite Weltkrieg zwischen Teutoburger Wald, Weser und Leine (Rosenheim 1991). – Johannes Müller-Kissing, Durch diese hohle Gasse muss er kommen – Deutsche und amerikanische Feldbefestigungen von 1945 bei Detmold-Berlebeck am Teutoburger Wald. Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 28, 2015 (in Vorbereitung).

Rätsel um PD 268 gelöst – Forschungen zu einem alliierten Bomberabsturz in Hagen

Neuzeit

Kreisfreie Stadt Hagen, Regierungsbezirk Arnsberg

Michael Baales,
Ralf Blank,
Horst Klötzer

Das Ruhrgebiet war vor allem in den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges Schauplatz zahlreicher alliierter Bombenangriffe. Ziel war nicht nur die Zerstörung der deutschen Rüstungs- und Versorgungsindustrie sowie von Verkehrsanlagen, sondern auch die Demoralisierung der deutschen Bevölkerung (Overy 2014, 414; Blank 2015, 32). Beides gelang wohl letztlich erst gegen Ende 1944. Die Bombardierungen im Ruhrgebiet endeten erst mit der Eroberung des sogenannten Ruhrkessels

durch US-amerikanische Truppen Mitte April 1945.

In den letzten Jahren konnten wiederholt Reste abgeschossener Flugzeuge – sowohl alliierter als auch deutscher – archäologisch untersucht werden. Hierbei ist auch der Akribie privater Forscher eine Vielzahl von Informationen zu verdanken (für Südwestfalen beispielsweise: Schlimm 2005/2006). Leider sind diese Stellen aber auch das Ziel eher zweifelhafter Unternehmungen, die an der Archäolo-

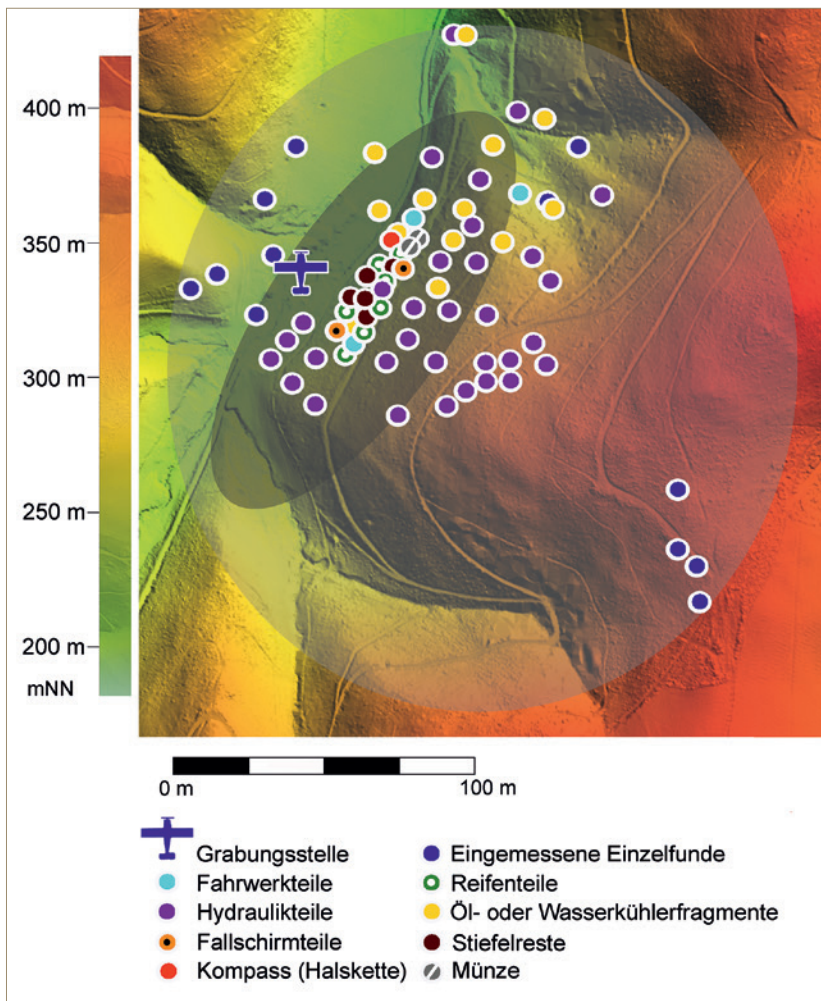


Abb. 1 Verteilung der dokumentierten Bomberteile und Ausrüstungsgegenstände der Besatzung in einem Talzug südlich von Hagen. Dunkelgrau hinterlegt ist das Hauptfundgebiet (Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/l. Pfeffer, M. Röring; Einmessung: H. Klötzer).

Abb. 2 Zwei englische Münzen und ein kleiner Kompass der Besatzung des abgeschossenen britischen Lancaster-Bombers (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/H. Menne).



gischen Denkmalpflege vorbeigehen und deren Probanden diese auch zumeist bewusst ignorieren (auch wäre für Südwestfalen eine bislang ausstehende Zusammenarbeit mit dem Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Arnsberg sehr sinnvoll). Der Zweite Weltkrieg ist eine abgeschlossene historische Epoche, deren Relikte somit auch mit archäologischen Methoden untersucht werden können, weshalb dies auch eine Aufgabe der archäologischen Fachämter ist (Hoppe 2014, 20).

Im Raum Hagen konnten in den letzten Jahren zahlreiche Relikte des Zweiten Weltkrieges erfasst werden. Hierzu zählen zuvorderst die Stellen abgeschossener bzw. abgestürzter alliierter Bomber (Baales u. a. 2010; Ortsarchiv der LWL-Archäologie, Außenstelle Olpe: Unterlagen H. Klötzer, Iserlohn). Einige dieser Fundorte waren dabei bereits im Fokus nicht lizenzierter Sondengänger, sodass z.T. präventiv eingegriffen werden musste. Das galt auch für die hier erfasste Absturzstelle in einem engen Tal südlich von Hagen (Abb. 1), die bereits durch die langjährigen Aktivitäten eines bekannt gewordenen, illegalen Sondengängers akut gefährdet war. Es galt, diese Stelle präventiv näher in Augenschein zu nehmen, Funde zu dokumentieren und (teilweise) in ihrer Lage genau zu kartieren (H. K.).

Ergebnis dieser mühevollen Arbeiten an der Absturzstelle waren zahlreiche, meist kleinteilige Relikte eines Bombers sowie Ausrüstungsgegenstände der Besatzung. Zu letzteren zählen neben Überresten von Fallschirm und Stiefeln auch ganz persönliche Stücke, wie zwei Münzen und ein kleiner, zerbrochener Kompass in Form eines Anhängers (Abb. 2). Auffällig ist, dass die beiden Münzen sehr stark verbogen sind, sodass eine auch für einen Flugzeugabsturz ungewöhnlich große Kraft auf sie eingewirkt haben dürfte. Auf der dunkelpatinierten Münze ist u.a. der Schriftzug GEORGIUS V zu lesen (Abb. 2); es handelt sich hierbei um einen Penny mit Prägestempel des britischen Königs George V., des Großvaters der heutigen Queen Elizabeth II., der 1936 verstorben ist. Bei der anderen Münze handelt es sich um eine Silbermünze »One Florin« von 1918, ebenfalls mit Prägebild und Aufschrift König George V. sowie kreuzförmig angeordneten Wappenschildern auf der Rückseite (Abb. 2). Diese Stücke gaben einen ersten Hinweis auf die Nationalität der abgestürzten Besatzung und damit der Maschine.

Die weiteren Geländeinspektionen ergaben dann, dass in einem Hangbereich offenbar noch größere Metallteile im Boden steckten. Diese waren Anlass für zwei Sondagen 2013 und 2014, bei denen Fragmente des Bombers, darunter massive Teile und Aluminiumbleche mit farbigen Aufschriftresten (Abb. 3 und 4), freigelegt werden konnten. Besonders aussagekräftig war ein kleiner Stoßdämpfer, der zur Fahrwerksverriegelung eines britischen Lancaster-Bombers gehörte (Abb. 5). Zusammen mit weiteren Metallteilen, auf denen mitunter

charakteristische Typenschilder erhalten waren (einige der Teile waren in Kanada gefertigt worden), bestätigte der Fund, dass es sich bei der Absturzstelle um diejenige eines Lancaster-Bombers des britischen Bomber Command handelt.

Kann die Maschine näher identifiziert werden? Zu den Einsätzen der alliierten Luftstreitkräfte existieren detaillierte Aufzeichnungen, sodass die Einsatzgeschichten und gegebenenfalls das Schicksal der einzelnen Maschinen und Besatzungsmitglieder generell gut bekannt sind. Interessanterweise stellte sich bei der Befragung von Ortsansässigen, die an den archäologischen Arbeiten großes Interesse zeigten und diese teils auch maßgeblich unterstützten, heraus, dass es sich offenbar um die Absturzstelle eines Bombers handelte, der Anfang März 1945 abgeschossen wurde.

Weiterhin sind das Verteilungsbild und der Zustand der dokumentierten Objekte von Bedeutung. Die Stücke, die gefunden wurden, streuten über eine beträchtliche Fläche (Abb. 1), auch weit den östlichen Talhang hinauf. Zudem sind die meisten der rund tausend geborgenen Objekte sehr kleinteilig (oft unter 2 cm) und zeigen mitunter starke Deformationen. Dies alles spricht dafür, dass der Bomber nicht nur abgeschossen wurde, sondern bodennah oder beim Aufschlag mit seiner Ladung explodiert war. Nur so scheint die starke Krafteinwirkung z. B. auf die Münzen erklärbar zu sein. Offenbar hatte der Bomber noch seine hochexplosive, 6 t schwere Ladung an Bord, darunter auch eine 1,8 t schwere »Luftmine«, war also erst auf dem Weg zu seinem Angriffsziel. »Luftminen« waren in der Regel mit barometrischen Zündern versehen, die in einer bestimmten Höhe über dem Boden explodierten, um die Luftdruckwirkung zu verstärken, sodass hierin vermutlich eine Erklärung für die Detonation zu finden ist.

Dies lässt sich in Übereinstimmung bringen mit den Angaben eines Anwohners, wonach ein explodierender Bomber das Haus seiner Eltern sehr stark beschädigt hatte; über die hierauf entstandenen Verwaltungsvorgänge und Instandsetzungsarbeiten etc. existieren noch Unterlagen. Demnach war es am späteren Abend des 7. März 1945 zu dem Bomberabsturz gekommen. In den offiziellen britischen Kriegsaufzeichnungen sind Unterlagen vorhanden, die zeigen, dass vom 7. auf den 8. März 1945 nur ein größerer Einsatz stattfand, nämlich ein Angriff auf die ostdeutsche



Abb. 3 Freilegung von Aluminiumblechen des Bombers (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Baales).

Stadt Dessau (Chorley 1998, 117). 526 Lancaster- und fünf Mosquito-Bomber führten den Angriff durch und starteten am Nachmittag in Ludford Magna (Lincolnshire, Ostengland). Der direkte Anflug über das stark mit Flakgeschützen gesicherte Ruhrgebiet wurde vermieden, weshalb ein südlicher Kurs über das Bergische Land und das Sauerland genommen wurde. Dabei geriet der Bomberstrom in den Fokus der deutschen Nachtjagd, wobei hier mindestens fünf Maschinen (von insgesamt 19 in dieser Nacht) verloren gingen.

Mithilfe der alliierten Aufzeichnungen können die Geschichten aller Bomber dieses Ein-



Abb. 4 Tiefer liegende, größere Teile, die offenbar durch die Explosion mit großer Wucht ins Erdreich gedrückt worden waren, konnten nur mit einem Bagger erreicht werden (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Baales).

satzes nachvollzogen werden, nur über eine Maschine – PD 268 SR-O der 101. Squadron, geflogen von Squadron Leader M. W. Gibbon, die um 17.08 Uhr startete – findet sich die Angabe: »Missing. Nothin heard after »take Off« (http://www.sjbradley.com/memorial/images/TyrrellDessau.jpg). Das Schicksal der Maschine und ihrer acht 19 bis 39 Jahre alten Besatzungsmitglieder konnte bisher nicht geklärt werden. Bei der in Hagen abgeschossenen Maschine handelt es sich nach unserer Aktenlage genau um diesen Bomber. Die Maschine hatte ein zusätzliches, achtes Besatzungsmitglied an Bord, den deutsch sprechenden Flight Sergeant Rudy W. Mahr, der für die Störung des Nachtjagd-Funkverkehrs durch speziell installierte Sendeanlagen an Bord zuständig war.

de auch erklären, warum die britischen Militärbehörden nichts von dem Absturzort erfahren haben.

Nun, nach 70 Jahren, scheinen diese Episode des Zweiten Weltkrieges sowie das Schicksal von acht teils sehr jungen alierten Luftwaffensoldaten geklärt worden zu sein.

Summary

In 2013 the crash site of a British Lancaster bomber from the Second World War came under the focus of the archaeological services. The compilation of a detailed documentation of the crash site as well as a number of minor excavations and research among the local population and in various archives and publications clearly showed that this was the site where bomber PD 268 SR-O of the 101st Squadron had exploded quite close to the ground. The aircraft had been shot down by German night fighters late on 7th March 1945 on its way to Dessau and had up to now been unaccounted for.

Samenvatting

Ten zuiden van Hagen lukte het in 2013 de plek van een neergestorte Britse Lancaster bommenwerper onder de aandacht te brengen van de archeologische monumentendienst. Een nauwkeurige beschrijving van de crash-plek en kleine bodemingrepen, samen met een onderzoek onder de plaatselijke bevolking en in verschillende archieven en publicaties, maakten duidelijk dat het hier om de vlak boven de grond geëxplodeerde bommenwerper PD 268 SR-O van het 101e squadron ging. Dit toestel, op weg naar Dessau, was door Duitse nachtjagers neergeschoten en gold tot nu toe als spoorloos verdwenen.

Literatur

John M. Bruce, The Lancaster manual: The Official Air Publication for the Lancaster Mk I and II, 1942–1945. R.A.F. Museum Series 5 (London 1977). – **William R. Chorley**, Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War. Band 6: Aircraft and Crew Losses 1945 (Leicester 1998). – **Edgar Schlimm**, Chronologische Auflistung der bekannten Abstürze feindlicher Flugzeuge im und um das Stadtgebiet von Lüdenscheid im Zweiten Weltkrieg. Der Reidemeister 164 (Lüdenscheid 2005). – **Edgar Schlimm**, Abstürze feindlicher Flugzeuge im und um das Stadtgebiet von Lüdenscheid im Zweiten Weltkrieg. Der Reidemeister 165 (Lüdenscheid 2006). – **Michael Baales u. a.**, Archäologie des Zweiten Weltkriegs. Flugzeugabstürze in Hagen. In: Michael Baales u. a. (Hrsg.), Archäologie in Hagen. Eine Geschichtslandschaft wird erforscht (Essen 2010) 169–191. – **Richard Overy**, Der Bombenkrieg. Europa 1939–

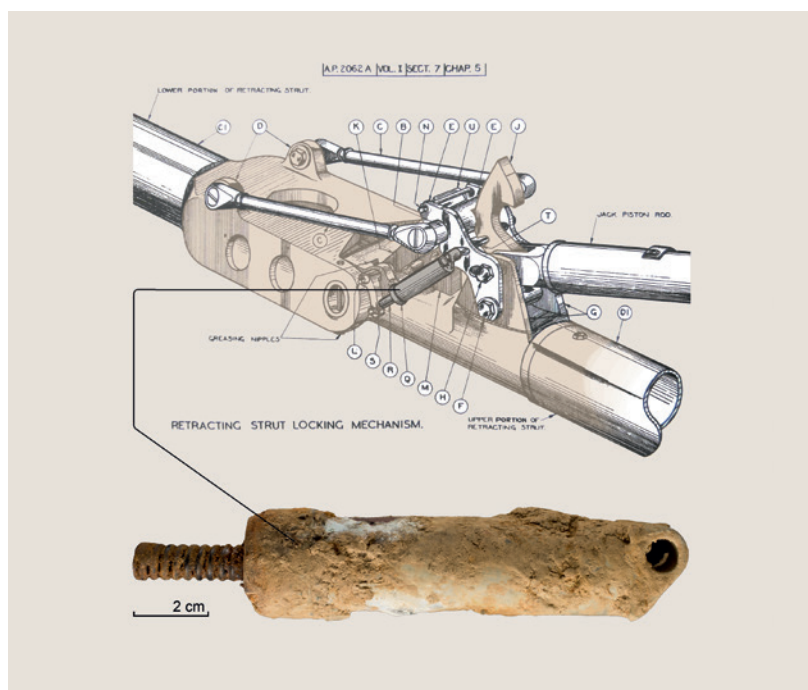


Abb. 5 Fahrwerkverriegelung eines Lancaster-Bombers mit Angabe der gefundenen Teile (beige eingefärbt) und einem Foto des geborgenen kleinen Stoßdämpfers (Grafik: Bruce 1977, Abb. 3; Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/H. Menne, A. Müller).

Die sterblichen Überreste der Besatzungsmitglieder wurden – so die Erinnerung heutiger Anwohner – nie von offizieller deutscher Seite geborgen; sie sind offenbar von den damaligen Bewohnern des Tales nach einiger Zeit auf dem Friedhof von Hagen-Dahl »illegal« bestattet worden, denn bei der Überprüfung des Friedhofsregisters wurde kein Eintrag dieser Beisetzung gefunden. Es wurde auch keine Umbettung durch die Briten nach dem Krieg vermerkt, da die Royal Air Force über den Verbleib ihrer Maschine und Besatzung nicht informiert war. Offenbar ist der Absturz von PD 268 in den Wirren der letzten Kriegswochen von den deutschen Behörden nicht mehr wahrgenommen worden. Das wür-

1945 (Berlin 2014). – **Wiebke Hoppe**, Das Projekt »Inventar der Kriegsrelikte im Rheinland«. In: Wiebke Hoppe/Wolfgang Wegener, Archäologische Kriegsrelikte im Rheinland. Führer zu archäologischen Denkmälern im Rheinland

5 (Essen 2014) 18–27. – **Ralf Blank**, Bitter Ends. Die letzten Monate des Zweiten Weltkriegs im Ruhrgebiet 1944/45 (Essen 2015).

Neuzeit

Untersuchung von Anlagen des Flughafens Lippe bei Burbach aus dem Zweiten Weltkrieg

Kreis Siegen-Wittgenstein, Regierungsbezirk Arnsberg

Manuel Zeiler,
Norbert Buthmann,
Sebastian Pfnorr

Die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges werden häufig als ausreichend dokumentiert angesehen, da scheinbar zahllose historische Quellen wie Akten, Tagebücher oder Bildmaterial eine Vielzahl an Informationen zu diesem weltumspannenden Ereignis liefern. Diese Quellendichte ist aber nicht für alle Aspekte des Krieges existent, bestehende Quellen sind häufig unzulänglich und Dokumente wurden zerstört oder aus taktischen Gründen erst gar nicht erstellt. Dies hat zur Folge, dass die Archäologische Denkmalpflege immer wieder mit Fundstellen oder Befunden des Krieges konfrontiert ist, die nur mittels archäologischer Arbeitsweisen als historische Quellen erschlossen werden können. Folglich wächst die Bedeutung der Archäologie insbesondere für die Rekonstruktion von Ereignissen des letzten Kriegsjahres in Deutschland.

Beispielhaft hierfür sind die Ergebnisse der Tätigkeiten der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, im Rahmen der geplanten Erschließung des Interkommunalen Gewerbegebietes »Rübgarten II«, welches nördlich bzw. nordwestlich an den Siegerlandflughafen bei Burbach, Kreis Siegen-Wittgenstein, anknüpfen soll. Wie üblich bei derlei Beteiligungsverfahren prüfte die LWL-Archäologie das betreffende Plangebiet auf archäologische Fundstellen anhand von Archivmaterial sowie auf Grundlage einer Prospektion. Hierbei wurden im betreffenden Fichtenhochwald relativ gut erhaltene Bodendenkmäler in Form von Splitterschutzgräben und eingetieften Unterständen entdeckt (Abb. 1). Die Fundstellen waren nur in kleinen Bereichen durch Forstwirtschaft gestört bzw. stellenweise mit Schutt verfüllt. Die dokumentierten Anomalien befanden sich am Rand einer wichtigen militärischen Einrichtung, denn an der Stelle des heu-

tigen Siegerlandflughafens befand sich im Zweiten Weltkrieg der gut getarnte Flugplatz Lippe (auch als »Lipper Höhe« bezeichnet).

Er wurde ab 1934 angelegt, eigens zu Versorgungszwecken an eine Bahnlinie angeschlossen und ab 1944 zunehmend von der III. Gruppe des Jagdgeschwaders 1 »Oesau« genutzt. Die Alliierten bekämpften den Flughafen 1944 und besonders 1945 während der Kämpfe im Vorfeld der Errichtung des Ruhrkessels mit teilweise starken Luftstreitkräften. Nach dem Krieg wurden viele Anlagen des Flugplatzes abgerissen oder gesprengt und der Flughafen der zivilen Nutzung überführt. Erstaunlich ist, dass schon bald seine militärische Vergangenheit in Vergessenheit geriet. Denn als am 28. September 2000 eine Zehntentnerbombe unter dem Flugfeld detonierte, glaubte man zunächst an einen missglückten Anschlag auf die niederländische Königin, die am Folgetag dort zu landen beabsichtigte.

Abb. 1 Grabensystem I im Zustand während der Prospektion 2012 (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Zeiler).

