

Wetterflugzeug 'Dora-Kurfürst' antwortet nicht mehr...!

Das Ende einer Ju 88 D-1 - Nach fast 50 Jahren wurde ihr Verschwinden lückenlos aufgeklärt, dank jahrelanger Recherchen von Rolf Hölterhoff aus Solingen

Während am 23. Juli 1943 in Solingen ein gerade anderthalb Jahre alter Bub seine erste Mahlzeit bekam, startete in Nantes, Frankreich zur gleichen Zeit die Besatzung einer Ju 88 D-1 zur Wetteraufklärung. 42 Jahre später kamen beide erstmals zusammen. Auf einem Friedhof. Der Bub von damals hatte das Schicksal dieser deutschen Flieger minutiös nachrecherchiert und die Kata-

strophe von Anfang bis Ende aufgezeichnet. Hut ab vor dieser Arbeit von Rolf Hölterhoff, den nicht Sensationslust motivierte, sondern menschliche Anteilnahme - denn heute wissen die Angehörigen der vier deutschen Flieger noch immer nicht, wie und wo diese gestorben sind. Lesen Sie hier die Fakten und Überlegungen zu einem Flugunfall.

Die Fakten:

1) Unfallort:

Bellinacarriga Hill im Südwesten Irlands auf der Halbinsel Dursey, ca. 180 m ü.N.N.

2) Unfallzeit:

7.25 Uhr Ortszeit, 8.25 Uhr Deutsche Sommerzeit (DSZ), Freitag, 23. Juli 1943.

3) Flugzeugtyp:

JU 88 D-1, Werk-Nr. 430030 Kennzeichen: D7 + DK.

4) Startzeit:

5.58 Uhr DSZ am 23.7.1943.

5) Startort:

Flugplatz Nantes, Frankreich.

6) Besatzung:

Uffz. Hans Auschner, geb. 24.11.1920 (Flugzeugführer); Reg. Rat Bruno Noth, geb. 19.12.1910 (Beobachter/Meteorologe); Gefr. Gerhard Dümmler, geb. 26.8.1923 (Bordfunker); Obgefr. Johannes Kuschidlo, geb. 30.4.1921 (Bordmechaniker/Bordschütze).

7) Wetterlage:

Geschlossene Wolkendecke von ca. 200 m bis 300 m (Untergrenze) bis ca. 800 m (Obergrenze). Unterhalb von ca. 200 m Dunst oder Nebel mit Sichtweiten zwischen 2000 m bis 5000 m. Die Sichtweite über der Wolkendecke betrug 25 km infolge sehr geringer Luftfeuchtigkeit und der sehr geringen Bewölkung. Temperatur am Boden: 15° C, in 800 m: 9° C, in 1000 m: 12° C.

8) Wetterlage am Unfallort:

Entspricht Punkt 7. Die Sichtweiten im Bereich der irischen Küste waren jedoch unterhalb der Wolkendecke auf 1000 m bis 2000 m absinkend. Die Wolkendecke selbst sank sogar auf ca. 50 m bis 200 m an ihrer Untergrenze ab.

9) Weitere Unfallangaben:

Die Maschine wurde durch Aufschlagbrand völlig zerstört. Einzelheiten waren bis auf einige, jedoch zerstörte Großteile (Flächen- und Rumpfteile) sowie die beiden Motoren nicht mehr zu erkennen. Selbst eine eindeutige Identifizierung des Flugzeugtyps war an Ort und Stelle nicht mehr möglich. Die Besatzung war äußerlich kaum verletzt und wurde offensichtlich beim Aufschlag an der Hügeloberkante in Flugrichtung aus der Maschine geschleudert und starb sofort am Unfallort an tödlichen inneren Verletzungen.

Quellenangaben:

Zu 1: Artikel in der Zeitschrift "Fly Past" vom März 1983.

Zu 2: Unfallbericht des irischen Verteidigungsministeriums, Dublin. Brief des Ob.d.L. an das Luftflottenkommando 3 I C vom 10.8.1943. Fliegermeldung Nr. 1039 vom 23.7.1943.

Zu 3: Entwurf der Verlustmeldung (Verlustliste bei den Verbänden) vom 26.7.1943.

Zu 4: Fliegermeldung Nr. 1039.

Zu 5: Fliegermeldung Nr. 1039 sowie mündlicher Bericht der ehemaligen Staffellangehörigen und des Flugzeugführers H.J. Schulze, Bremen; Herbert Körber, Bremen und Georg Obermeier, Fischamend/Österreich.

Zu 6: Namentliche Verlustmeldung 18/43 der Wekusta 2 Ob.d.L.

Zu 7: Wetterberichte der Wetterämter Offenbach/Main und Dublin/Irland. Funkspruch der betreffenden Maschine D7+DK abgesetzt von Reg. Rat Noth und ersichtlich aus der Fliegermeldung Nr. 1039.

Zu 8: siehe Punkt 7; zusätzlich laut schriftlicher und mündlicher Aussage des Unfallzeugen Michael Murphy, Cahermore/Irland.

Zu 9: wie zu Punkt 8.

*

Die Überlegungen zur Ursache und zum Unfallhergang:

Die unter Punkt 3 genannte Maschine startete zu einem Wettererkundungsflug nach Nordwest-Irland in Nantes am 23. Juli 1943 um 5.58 Uhr.

Auf 7° West gegen 6.55 Uhr wurde die Wolkenuntergrenze über dem Meer durchstoßen und Dunst bzw. Nebel registriert. Anschließend wurde durch Aufstieg die Wolkenobergrenze gemessen und dabei eine Positionsangabe für 48° 40' Nord / 8° 45' West abgesetzt, und dann um 7.45 Uhr wurde auf 49° Nord / 9° West der Bodenluftdruck dicht über der Meeresoberfläche mit 1023 mbar gemessen.

Die letzte Eintragung des Wolkenbildes erfolgte für 50° Nord / 10° West um 8.00 Uhr mit einem erneuten Aufstieg der Maschine auf 1500 m, so daß die Wolkenobergrenze überstiegen wurde. Der Flugweg verlief laut Fliegermeldung dann jedoch noch über 51° 10' Nord / 9° 40' West und um 8.25 Uhr schlug die Maschine dann ca. 3 km westlich von 51° 30' Nord / 10° West in ca. 3 km westlich von 51° 30' Nord / 10° West in ca. 190 m Höhe auf dem Kamm des Bellinacarriga Hill auf. Der Aufschlagort hat die Koordinaten 51° 35' Nord / 10° 10' West.

*

Ich gehe aus folgenden Gründen davon aus, daß zum Zeitpunkt des Aufschlags Funkkontakt bestand:

1. Der in Nantes fixierte Aufschlagszeitpunkt 8.25 Uhr stimmt exakt mit den irischen Aufzeichnungen (7.25 Uhr Ortszeit) überein, zumal auch eindeutig aufgezeigt wurde, daß sich die Maschine schon genau ab 8.29 Uhr nicht mehr meldete.

2. Reg. Rat Noth gibt in seinem wohl letzten Funkspruch an: "... Bis Feld 15W01 = 51° 30' Nord / 10° West ...". Somit muß dieser Punkt beim Absetzen des Funkspruchs überflogen sein oder soeben überflogen werden; und von dort bis zum Aufschlagpunkt sind es nur wenige Minuten Flugzeit.

Außerdem war dies laut Aufzeichnungen des Wetteramtes Offenbach und nach Anga-



Rückkehr einer Ju 88, die den 500. Einsatz der Wekusta 2 geflogen hat. Daher die bekränzte Kanzel. Sammlung Hölterhoff

A weather reconnaissance Ju 88 of Wekusta 2 specially decorated to mark its return from the unit's 500th sortie.