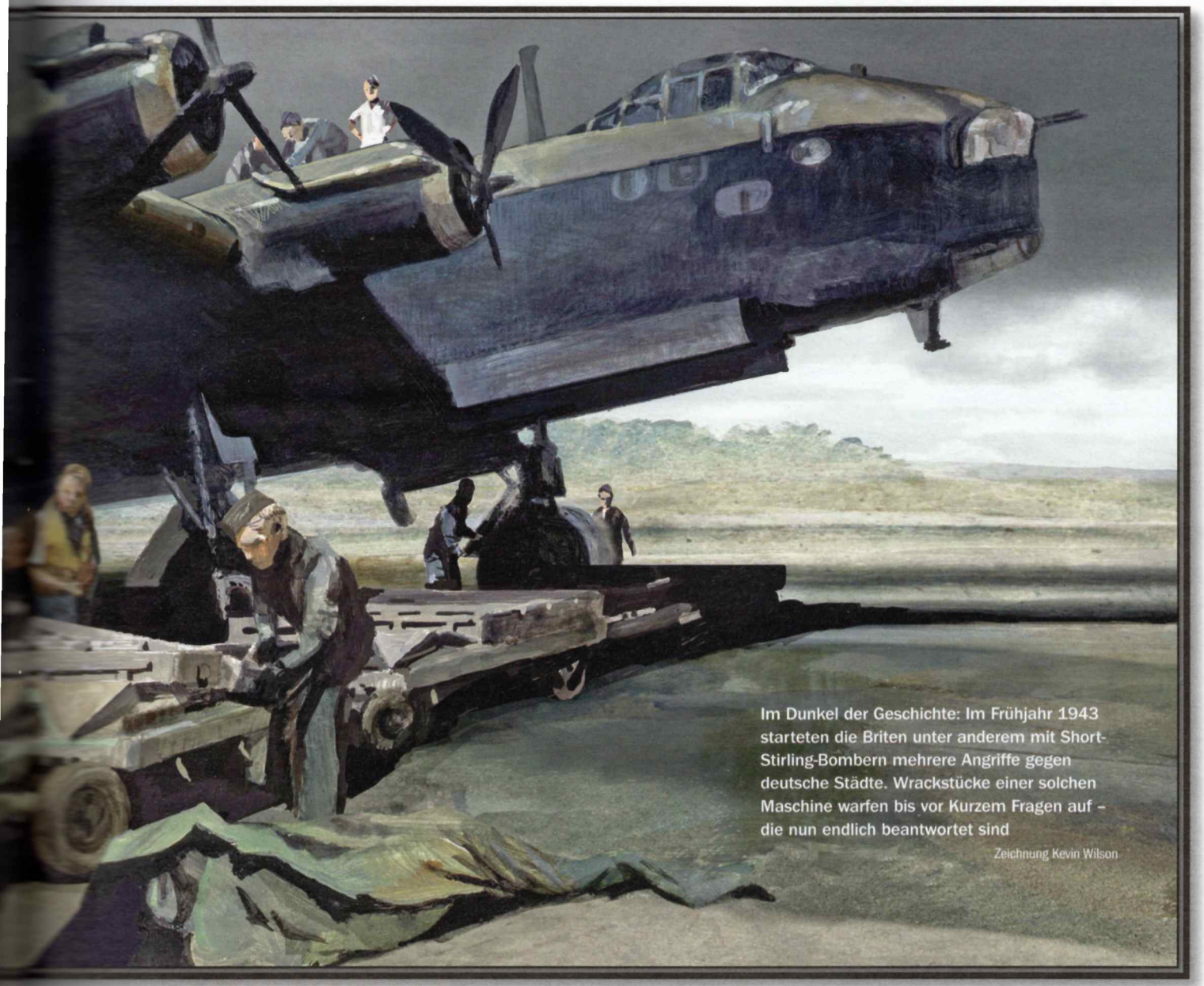


HERAUSRAGENDER FUND IM MARKERMEER

Gewissheit nach 77 Jahren

Vor einigen Jahren stieß man zufällig auf Überreste einer Short Stirling im niederländischen Markermeer vor Almere. Nach einem regelrechten Suchkrimi gelang es nun endlich, die Maschine zu bergen und die Besatzung zu identifizieren

Von Christian König



Im Dunkel der Geschichte: Im Frühjahr 1943 starteten die Briten unter anderem mit Short-Stirling-Bombern mehrere Angriffe gegen deutsche Städte. Wrackstücke einer solchen Maschine warfen bis vor Kurzem Fragen auf – die nun endlich beantwortet sind

Zeichnung Kevin Wilson

Zwei Tage vor Heiligabend 2008. Das Rettungsboot Frans Verkade der Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) läuft von seiner Station Marken zu einem Einsatz aus. Eigentlich ein Auftrag wie üblich: Unweit des Verkehrstrennungsgebiets zwischen dem Leuchtturm Het Pard van Marken (Das Pferd von Marken) und Almere sollen sie einen Havaristen unterstützen. Doch als sie nach getaner Arbeit wieder zurückfahren möchten, lösen sich die Pflugscharen des Patentankers kaum aus dem Sediment des Markermeers.

Schließlich klappt es, doch plötzlich fällt der Mannschaft ein unidentifizierbarer Gegenstand am Anker auf! Die KNRM bringt den Fund unverzüglich nach Marken, wo sie das Stück der im Fort Veldhuis bei Heemskerk ansässigen Stiftung Aircraft Recovery Group (ARG) 1940–1945 zeigen. Die erkennt darin das Artefakt eines E-Motors



Am 22. Dezember 2008 stieß das KNRM-Rettungsboot *Frans Verkade* zufällig auf Wrackteile



Schnell gelang es, die gefundenen Teile einer Short Stirling (B) Mk.III zuordnen. Aber welche war es genau? Hier Mk.III der No. 15 und No. 149 Squadron Foto RAF



Besatzung der BK716. Lange war nicht klar, ob es sich bei den Überresten um Wrackstücke ihrer Maschine oder der BK710 handelte Foto RAF

aus dem Hauptfahrwerksmechanismus einer Short Stirling. Der Beginn einer abenteuerlichen Wracksuche …

Im Trüben fischen

In den darauffolgenden 18 Monaten untersuchten ehrenamtliche ARG-Historiker die Absturzstelle im dort nur wenige Meter tiefen Markermeer. Der See war in den 1950er-Jahren durch die niederländischen Landgewinnungsprojekte entstanden; im Zweiten Weltkrieg war das Gewässer noch Teil des Ijsselmeers. Der Seeboden setzt sich aus Sand und Torfmoor-Resten zusammen. Im Ergebnis ist das Wasser so brackig, dass man kaum die Hand vor Augen sieht. Dennoch entdeckte die ARG strukturelle Komponenten und Blechfragmente, Einstiegsluken, die Kopf- und Rückenpanzerplatte des Flugzeugführers, Instrumente, Funk- und Radargeräte, die beiden Steuersäulen nebst Handrädern, den Gashebelkasten, mehrere .30-cal.-Maschinengewehre und die dazugehörige Munition, Zylinderköpfe der Bristol-Hercules-Sternmotoren, aber auch persönliche Ausrüstungsgegenstände wie Taschenlampen, Schnelltrennschlösser der Gurte, Haken und Stoff- reste von den Fallschirmen oder die Atemmasken, die die Besatzung an Bord trug. Selbst einen verbogenen Druckbleistift ertasteten die erfahrenen Taucher der ARG im grünlich-braunen Wasser!

Zu den gefundenen Teilen gehörte ein etwa ein Quadratmeter großes Stück Beplankung, auf dem ganz schwach die Buchstabengruppe BK71 ... zu lesen war. Bei einer Röntgenuntersuchung gab es Unstimmigkeiten, ob der letzte Buchstabe eine »0« oder eventuell eine »6« sein könnte. Ein Abgleich mit den Royal Air Force Bomber Command Lost Lists ergab, dass die Short Stirling (B) Mk.III mit der s/n BK710 wahrscheinlich von einem deutschen Nachtjäger, die s/n BK716 wahrscheinlich von Flak abgeschossen worden waren. Beide Maschinen tauchten nie auf.

Ein Elefant ändert alles

Laut RAF Bomber Command Loss Lists startete die s/n BK710, OJ-A, der No. 149 (East India) Squadron Royal Air Force am 25. Mai 1943 gegen 23:44 Uhr von RAF Lakenheath aus, um Düsseldorf anzugreifen. Die Besatzung bestand aus dem Flugzeugführer Pilot Sergeant J. H. Uden, dem Bordingenieur Sergeant L. G. Hadden, dem Navigator Flying Officer W. E. L. Morse, dem Bombenschützen Flying Officer H. S. Winchester, dem Funker Sergeant F. A. Williams und den beiden Sergeants C. J. Percival und H. S. Scott als Bordschützen. Während des Einsatzes ging die Maschine ohne Spur verloren.

Ein Abgleich mit den Abschussmeldungen der deutschen Nachtjäger sprach dafür, dass die BK710 eine der beiden Stirlings war, die Unteroffizier Georg Kraft, 12./NJG 1, am 26. Mai 1943 zwischen 2:48 Uhr und 3:04 Uhr in Nordholland zur Strecke gebracht hatte. Mit seiner Bf 110 G-4 war Kraft von Bergen in den Niederlanden aus gestartet und hatte um 2:48 Uhr den Abschuss einer Short Stirling in 2500 Metern Höhe zirka 25 Kilometer nordwestlich von Den Helder gemeldet. Um 3:04 Uhr schoss er in 800 Metern und 40 Kilometer westlich von Vlieland eine weitere Stirling ab. Der Sergeant Percival trieb später an der Nordseeküste an, wo man ihn identifizierte und in Hamburg-Ohlsdorf beisetzte; die restlichen Männer

■ Short Stirling (B) Mk.III, s/n BK716, HA-J der RAF No. 218 Squadron, bevor sie am 29. März 1943 im Markermeer unterging Zeichnung Anastasios Polychronis



So groß wie ein Bierdeckel, und doch höchst bedeutsam. Der Holzelefant offenbarte, dass man die BK710 und die BK716 verwechselt hatte



Die Stiftung Aircraft Recovery Group 1940–1945 widmete der Stirling BK710 im Fort Veldhuis bei Heemskerk einen Themenraum



blieben vermisst. Selbst wenn die Positionsangaben von Unteroffizier Kraft nur Näherungswerte darstellten, lag die angenommene Abschussposition »40 Kilometer westlich Vlieland« doch rund 120 Kilometer nordwestlich der Fundlage im Markermeer. Dennoch war man sich bei der ARG in Fort Veldhuis sicher, es mit der Besatzung Uden zu tun zu haben. Die Angehörigen wurden informiert, im Dorf Marken auf der gleichnamigen Halbinsel entstand vor dem Gemeindehaus Het Trefpunt Dorpshuis ein würdevolles Ehrenmal, in Fort Veldhuis ein eigener Museumsraum für die Besatzung der Short Stirling OJ-A.

» Er war wohl als Talisman an Bord und passte **gefühlt** nicht so recht zur BK710. «

Normalerweise enden flugzeugarchäologische Forschungsarbeiten genau hier. Aber dann fand man an der Absturzstelle einen hölzernen Elefanten, der wahrscheinlich als Talisman an Bord gewesen war. Er passte gefühlt nicht so recht zur BK710 und motivierte die ARG, ihr Blechstück mit der Werknummer einige Jahre später erneut untersuchen zu lassen. Mit moderner Technik konnte die fünfte Stelle der Seriennummer jetzt als »6« identifiziert werden. Damit war klar, dass es sich nicht um die Short Stirling (B) Mk.III, BK710, sondern um jene mit der s/n BK716 handeln musste. Sie gehörte am 29. März 1943 zu einem Verband aus 162 Avro Lancaster, 103 Handley Page Halifax und 64 Short Stirling, die das RAF Bomber Command gegen Berlin einsetzte. Der Einflug über die Nordsee und Dänemark bereitete dem Bomberstrom wegen ungenauer Wettervorhersagen Probleme.

Den Verteidigern indes ging es nicht besser. Bis zuletzt bestand Uneinigkeit bei den EluStellen, was gerade passiert. Zeitgleich griffen nämlich rund 150 mittlere Bomber Vickers Wellington Herne und Bochum an. Zwischen 22:52 Uhr und 00:20 Uhr erzielten Nachtjäger sechs Abschüsse über den Niederlanden, während die Viermotorigen ungestört Berlin ab 1:00 Uhr bombardierten. Erst auf dem Rückflug gelang es der deutschen Nachtjagd, einzelne Viermots abzuschießen. 21 Flugzeuge, also sechs Prozent, verloren die Alliierten beim Berlin-Raid am 29./30. März 1943. Zu den erfolgreichen Nachtjägern gehörte die Besatzung Leutnant Werner Rapp und Unteroffizier Hans Ortmann (7./NJG 1). Rapp stellte mit seiner Bf 110 G-4 (Werknummer 4862, G9+CR) gegen 4:11 Uhr südlich von Amsterdam zunächst die Avro Lancaster (B) Mk.I, s/n ED761 (DX-Z) der No 57 SQ RAF. Sie stürzte ab und explodierte neben dem Veldweg in Waverveen knapp über dem Boden. Dabei hinterließ sie einen gewaltigen Aufschlagtrichter; Überlebende gab es keine.

Das Schicksal der BK716

Kurze Zeit später erhielt Rapp den Befehl, sich an eine weitere Maschine zu klemmen. Es sollte der zwölfte und letzte Erfolg in dieser Nacht sein; die anderen neun Abschüsse machte die Flak. In 4300 Metern Höhe gelang es der Short Stirling (B) Mk.III (s/n BK716, HA-J) der No. 218 (Gold Coast) Squadron Royal Air Force nicht, den Nachtjäger abzuschütteln. Ein erster Feuerstoß tötete den Heckschützen Flight Sergeant John McCaw in seinem Drehturm, ein zweiter galt den Kraftstofftanks zwischen den Backbord-Triebwerken. Die Stirling der Besatzung Flying Officer John F. Harris (Pilot), Flying Officer Harry G. Farrington (Navigator), Sergeant Ronald Kennedy (Bordingenieur), Sergeant Charles A. Bell (Bombenschütze), Flying Officer John M. Campbell (Bordfunker) und Sergeant Leonard R. J. Shrubsall (Bordschütze oberer Drehturm) steckte schwere Treffer ein und stürzte lichter-



Absturzzone der Stirling BK716 zwischen dem Leuchtturm Marken und Almere

Zeichnung KGS Kartographie und Grafik Schlaich

Leutnant Rapps Abschussbecher vom 30. März 1943 für eine Lancaster und die Stirling BK716

Foto Sammlung Lauser



Im September vergangenen Jahres konnte die Bergung endlich beginnen. Unter anderem trat dieser Propeller mit Getriebeglocke zutage



Ein Bagger trug die oberen Sedimentschichten ab, um an die Wrackteile der Short Stirling zu gelangen



Runder Kraftstofftank aus der linken Tragflächenspitze



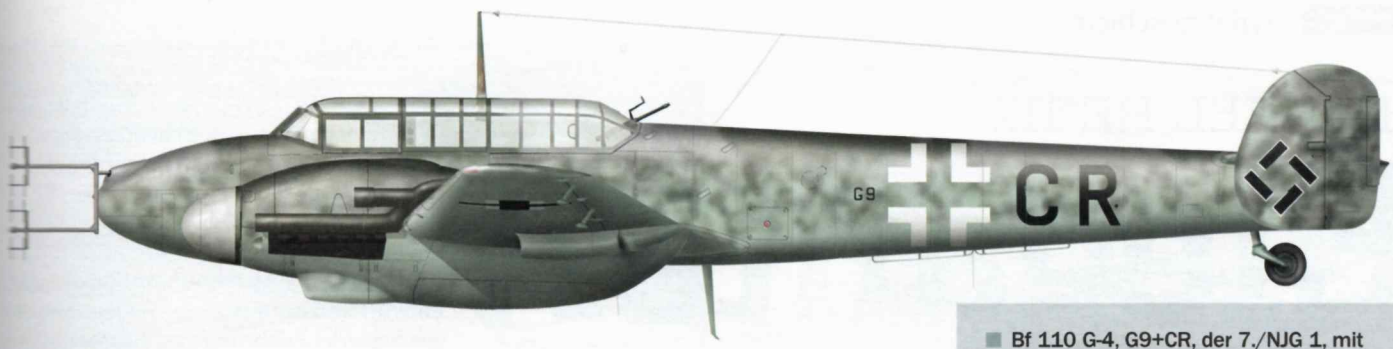
Einer der beiden bis 16. September 2020 geborgenen Sternmotoren



Selbst kleinste Beweisstücke fischten die Forscher aus dem trüben Wasser. Hier ein Wrackteil mit der s/n BK716

Die Seriennummer des Bristol-Hercules-Triebwerks korrespondiert mit der Lebenslaufakte der BK716





Bf 110 G-4, G9+CR, der 7./NJG 1, mit FuG 202, wie sie Leutnant Rapp 1943 geflogen haben könnte – Aussehen spekulativ Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

loh brennend ab. Rapp verfolgte die waidwunde Maschine bis zum Aufschlag, den er am 30. März 1943 gegen 4:49 Uhr zutreffend zwei Kilometer südöstlich des Leuchtturms vor der Insel Marken im Ijsselmeer schätzte.

An der Absturzstelle fand ein Flugbetriebsboot der Luftwaffe weder Gefallene noch nennenswerte Wrackteile; nur Betriebsflüssigkeiten auf der Wasseroberfläche verrieten, dass hier ein Bomber niedergegangen war. Beide Abschüsse gingen auf Leutnant Rapps Konto, später bekam er dafür zwei Silberbecher. Die niederländischen Behörden erhielten 1945 Kenntnis von der Absturzstelle, 1964 kartografierte sie die KLU (Koninklijke Luchtmacht). Und doch sollten über 65 Jahre vergehen, bis man den Bomber zufällig wiederfand.

Die Möglichkeit, Flugzeugbergungen durch den Staat zu finanzieren, bewog die Stadtverwaltung von Almere, gemeinsam mit Leemans Specialwerken aus Vriezenveen und dem Ministerie van Defensie eine Bergung zu planen. Sidescan-Sonaraufnahmen bei der Stirling ergaben ein ausgedehntes, fast 4900 Quadratmeter großes Trümmerfeld. Für eine trockene Bergung hätte man zwei Spundwand-Tröge in den Dimensionen 60 x 35 und 30 x 35 Meter benötigt. Leemans Specialwerken sprach sich für die kostengünstigere, »nasse« Bergung aus.

Dabei gräbt ein Bagger von einem Arbeitsschiff aus per Satellitennavigation die oberen Sedimentschichten auf einer Fläche von zirka 75 x 75 Metern in drei Tiefen ab. An Bord einer Schute gelangt das ausgebaggerte Material zu einem weiteren Arbeitsschiff, wo alles gespült und gesiebt wird. Das Lochmaß der Siebe verringert sich bei dieser Methode bis auf acht Millimeter, um selbst kleinste Fragmente sicher herauszufiltern. Eine permanente Überwachung mit dem Augenintegral durch Leemans-Mitarbeiter und Soldaten der KLU soll gewährleisten, dass sie weder Munition noch Flugzeugteile, persönliche Ausrüstungsgegenstände oder die sterblichen Überreste der Besatzung übersehen. Letztere müssen Forensiker der siebenköpfigen Besatzung des Bombers dann zuordnen. Wegen der Pandemie verschob sich die geplante Bergung im Frühjahr 2020 (*Flugzeug Classic* 10/2020). Erst am 31. August 2020 konnte Leemans beginnen und fand dann nach wenigen Tagen zwei Bristol-Hercules-Doppelreihen-Sterntriebwerke, deren Seriennummern eindeutig zur BK716 gehören. Auf weiteren Wrackteilen fanden sich BK716-Markierungen, die endgültig für die gewünschte Gewissheit sorgten. ■

> » Nach **wenigen Tagen** fanden sie zwei Sterntriebwerke der BK716. «

Zur Bergung der Short Stirling entstand eigens eine Webseite, die vom Medienunternehmen Moondocs produzierte Videos zeigt und die Geschichte der Besatzung, ihrer Maschine sowie der Bergung in Aufnahmen begleitet. Die Seite ist unter www.vliegenoverpolderlijnen.com zu finden.



Unverzichtbare Expertise: Arie Kappert, ehemaliger KLU-Major und seit Jahrzehnten Flugzeugarchäologe

Die Zukunft der Stirling

Die studierte Wirtschaftswissenschaftlerin Lilian W. van Mourik (44) arbeitet für das Interim Bureau der Stadt Almere als Projektmanagerin. »Meine Aufgabe als Projektmanagerin besteht darin, eine respektvolle Bergung des Flugzeugs und der Besatzung sicherzustellen. Das ist insbesondere gegenüber der Besatzung und den Angehörigen wichtig. Die RAF-Besatzung ist für unsere Freiheit gestorben.« Beteiligt sind das Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (Ministerium für Inneres und Königreichsbeziehungen), wo das nationale Flugzeugbergungs-Programm verantwortet wird, das Ministerie van Defensie (Verteidigungsministerium), die Stadt Almere mit den Fachbereichen Projektmanagement, Archäologie, Kommunikation, dem Kontraktmanagement und fachbereichsübergreifenden Funktionen, die für die Dokumentation zuständige Provinz Flevoland und natürlich Leemans Specialwerken als ausführendes Unternehmen.

Lilian van Mourik erläutert: »Neben der eigentlichen Bergung wollen wir die Geschichte der Short Stirling mit Worten und Bildern erzählen. Dieser Bomber ist ein Teil der Geschichte von Almere und unserer Provinz Flevoland. Und unsere Geschichte ist das geistige Erbe für zukünftige Generationen. (…) Wie werden ein Kinderbuch zur Short Stirling herausbringen. Ein Künstler soll ein würdevolles Denkmal schaffen. Und die Provinz Flevoland dreht einen Dokumentarfilm über dieses Projekt.« Keinen Zweifel läßt sie an der Bedeutung der BK716-Bergung: »The most honorable project I've ever done.« ■



Für Lilian van Mourik ist das Projekt Stirling das ehrenvollste in ihrem bisherigen Leben