

Der Absturz eines britischen Bombers des Typs Halifax II zwischen Obererbach und Malmeneich in den frühen Morgenstunden des 17. April 1943

In der Nacht vom 16. auf den 17. April 1943 setzte das Royal Bomber Command 327 viermotorige Bomber - 197 Lancaster und 130 Halifax - gegen die in die Fahrzeug- und Panzerproduktion der Wehrmacht eingebundenen Skoda-Werke in Pilsen ein, während die Besatzungen von weiteren 271 Maschinen - 159 Wellington, 95 Stirling, 17 Halifax - mit der Bombardierung von Mannheim beauftragt waren. Trotz der guten Sichtverhältnisse über der Stadt, die ein nahezu voll am Himmel stehender Mond bot, stellte sich der Angriff auf Pilsen als ein Misserfolg dar, die Skoda-Werke wurden - eventuell infolge einer Verwechslung mit einem anderen größeren Gebäudekomplex - nicht getroffen. Der Verband verlor je 18 Lancaster und 18 Halifax, was eine Verlustquote von 11% der eingesetzten Maschinen ausmachte. Der Angriff auf Mannheim hingegen konnte aus britischer Sicht als erfolgreich bezeichnet werden, da es den Pfadfinderkräften gelang, das ausgewählte Zielgebiet zu markieren und dieses anschließend effektiv mit Bomben belegt werden konnte. Die Formation verlor insgesamt 18 Maschinen (9 Wellington, 7 Stirling und 2 Halifax), was eine Verlustquote von 6,6% der Streitmacht darstellte und die Gesamtverluste des Royal Bomber Command für diese Nacht auf immerhin 54 Bomber brachte. Es war dies die bis dato höchste Verlustrate des Royal Bomber Command bei einem Einsatz während des 2. Weltkrieges.¹

Unter den nicht nur über Pilsen gegebenen guten Sicht- bzw. Wetterbedingungen (nahezu Vollmond und klares, wolkenloses Wetter) ging ein Großteil der in Verlust geratenen britischen Bomber auf das Konto der deutschen Nachtjäger, die insgesamt 44 Abschüsse geltend machten, von denen jedoch nicht alle als sichere Abschüsse anerkannt wurden. Die Masse dieser Abschüsse erzielte das dem XII. Fliegerkorps unterstellte NachtjagdGschw. 4, welches im Schwerpunkt in den „Himmelbett“-Räumen über Nordfrankreich und Luxemburg operierte, und dem 34 bestätigte und zwei bis drei wahrscheinliche Abschüsse zuerkannt wurden. Bis zu vier weitere Abschüsse gingen zudem auf das Erfolgskonto von einigen (Ausbilder-) Besatzungen der III. Gruppe des NachtjagdGschw. 101, die erst am 3. März 1943 in Stuttgart-Echterdingen aus der III. Gruppe der NachtjagdSchule 1 hervorgegangen war.^{2,3}

Bei einem der in dieser Nacht über Deutschland in Verlust geratenen britischen Bomber handelte es sich um die **Halifax II mit der Kennung „DT561 MH- K“ von der No. 51 Squadron der No. 4 Group** aus Snaith / Yorkshire im nördlichen Teil von England. Die Maschine trat ihren Feindflug in den Abendstunden des 16. April 1943 mit einer sieben Mann starken Besatzung an:⁴

- **Sergeant Ernest Walter Cox (Pilot)⁵**
Alter: 21 Jahre
Servicenummer: 133 48 12
- **Sergeant Sidney John Briffett (Bordtechniker)⁵**
Alter: 20 Jahre
Servicenummer: 140 25 15
- **Sergeant Raymond Charles Burt (Navigator)⁵**
Alter: 20 Jahre
Servicenummer: 133 62 82
- **Sergeant (Warrant Officer 2nd Class) Frederick Grant McCardle (Bombenschütze - Royal Canadian Air Force)^{5, 6}**
Alter: 21 Jahre
Servicenummer: R/115 429
- **Sergeant William Augustus Rogers (Funker und Bordschütze)⁵**
Alter: ?? Jahre
Servicenummer: 137 74 21
- **Sergeant Leslie Robert Bray (Bordschütze)⁵**
Alter: 38 Jahre
Servicenummer: 115 94 92
- **Sergeant Robert Allan McLaren (Bordschütze)⁵**
Alter: 21 Jahre
Servicenummer: 134 38 37

Die No. 51 Squadron bot für den Einsatz in der Nacht vom 16. auf den 17. April 1943 insgesamt 18 Maschinen auf, von denen 17 die Skoda-Werke und eine Mannheim in ihren Zielunterlagen verzeichnet hatten. Die gegen Pilsen angesetzten Bomber hoben zeitlich gestaffelt zwischen 20:23 Uhr und 20:49 Uhr in Snaith ab und traten ihren Feindflug an. Von diesen kehrten jedoch in den frühen Morgenstunden des 17. April 1943 nur zwölf Halifax nach England zurück und landeten zwischen 5:20 Uhr und 7:02 Uhr wieder auf ihrem Heimatstützpunkt, so dass sich die Verluste der No. 51 Squadron allein für diese Mission auf

fünf Maschinen und deren Besatzungen beliefen. Elf der von dem Pilsen-Verband zurückgekehrten zwölf Besatzungen warfen ihre Bombenlast zwischen 1:39 Uhr und 1:51 Uhr (17. April 1943) bei guten Sichtverhältnissen (keine Wolken und eine leichte Dunstschicht) aus Flughöhen zwischen 4.500 ft. (ca. 1.372 Meter) und 9.000 ft. (ca. 2.744 Meter) über dem Zielgebiet ab und berichteten von zahlreichen beobachteten Explosionen und Bränden. Eine Maschine des Pilsen-Verbands entledigte sich ihrer Bomben über dem zweiten britischen Angriffsziel dieser Nacht, nämlich über Mannheim.⁷ Soweit die fünf in Verlust geratenen Bomber nicht bereits auf dem Hinflug abgeschossen wurden, kann davon ausgegangen werden, dass zumindest einige von ihnen ihre Bomben ebenfalls über dem Primärziel Pilsen abgeworfen haben.

Sergeant Cox brachte die „DT561 MH- K“ um 20:46 Uhr in die Luft, die Halifax war für diesen Einsatz mit vier (Mehrzweck-) Sprengbomben zu 1.000 lbs. (454 Kilogramm) und einer (Mehrzweck-) Sprengbombe zu 500 lbs. (227 Kilogramm) beladen. Nach dem Start kam es zu keinerlei (Funk-) Kontakt mehr zwischen der Maschine und der Flugleitung.⁷ **Die Halifax mit Sergeant Cox am Steuerknüppel wurde um 3:12 Uhr (17. April 1943) im „Himmelbett“-Nachtjagdverfahren unter der Führung eines Jägerleitoffiziers der Funkmessstellung „Nachtigall“ in einer Höhe von 3.600 Metern durch Leutnant Otto Blohm von der 10. Staffel des NachtjagdGschw. 4 bei Hadamar / Limburg als dessen erster Luftsieg abgeschossen^{2, 8} und ging in den süd-östlichen Ausläufern des Westerwalds, zwischen Obererbach und Malmeneich (bei Hadamar), zu Boden.⁹** Die sieben Angehörigen der Cox-Crew, die sich in Anbetracht der von Leutnant Blohm gemeldeten Abschusszeit sehr wahrscheinlich auf dem Rückflug nach England befanden und mithin wohl noch an der Bombardierung Pilsens beteiligt waren, verloren bei diesem Absturz allesamt ihr Leben.

Am 19. April 1943 erfolgte die Bestattung von fünf identifizierten und zwei zunächst unbekanntem britischen Soldaten, die aus den Trümmern der Halifax II geborgen werden konnten, auf dem Friedhof in Hadamar.¹⁰ Nach der Exhumierung durch ein britisches Bergekommando von dem (Kriegsgefangenen-) Friedhof in Hadamar, wo die sieben Briten die Gräber 24 bis 30 belegt hatten, wurden ihre sterblichen Überreste am 13. September 1947 auf dem britischen Soldatenfriedhof in Dürnbach bei Bad Tölz zur letzten Ruhe gebettet.¹¹ In den 1970er Jahren traf ein Landwirt beim Pflügen seines zwischen Obererbach und Malmeneich gelegenen Feldes auf Widerstand in Form eines größeren Gegenstands aus Metall. Nachgraben an der Stelle brachte Teile eines Flugzeug-(Haupt-) Fahrwerks zum Vorschein, die schließlich - nicht zuletzt infolge des entdeckten Kennbuchstabens „K“ - der „DT561 MH- K“ zugeordnet werden konnten.⁹

Als Pilot der 10. Staffel gehörte Leutnant Blohm der IV. Gruppe des NachtjagdGschw. 4 an, die erst am 1. Januar 1943 aufgestellt worden war, im April 1943 unter der Führung von Major Heinrich Wohlers stand und mit ihren drei Staffeln in Mainz-Finthen lag. Die Ausstattung der Gruppe bestand aus zweimotorigen Nachtjägern des Typs Bf 110, ab Februar 1943 unterstand sie der 5. JagdDivision.¹² Leutnant Blohm starb in der Nacht vom 6. auf den 7. September 1943 als Angehöriger der 3. Staffel des NachtjagdGschw. 6 beim Absturz seiner Bf 110 G-4 mit der Werk-Nr. „6318“ ungefähr sechs Kilometer süd-östlich des Flugplatzes Mainz-Finthen, zusammen mit seinem Bordfunker, Unteroffizier Emil Schulz. Die „DT561 MH- K“ blieb sein erster und einziger Luftsieg.^{13, 14}

Wie Kenneth Cox, ein Bruder von Sergeant Cox, in einem Brief aus dem Jahr 2007 an Peter Wilson Cunliffe mitteilte, hatte er 1987 den Ort Hadamar und die Absturzstelle der Halifax II besucht:

„... Viele Jahre später, 1987, begab ich mich nach Hadamar und suchte das Rathaus auf, um Informationen über den Flugzeugabsturz und die vorübergehende Beisetzung der sieben Flieger auf dem dortigen Friedhof zu erhalten ... Der Bürgermeister war sehr hilfsbereit und führte uns im Ort herum sowohl zu dem Platz, an dem die Maschine herunterkam (er beschrieb wie sie in Flammen gehüllt abstürzte) als auch zum Friedhof. Nachdem wir wieder zuhause waren, erhielten wir einen netten Brief von dem Bürgermeister, mit dem er uns Eddie`s Erkennungsmarke übersandte (die während der ganzen Zeit über in seinen Akten war) ...“¹⁵

Fußnoten und Quellenangaben

¹ Middlebrook, Martin und Everitt, Chris: *The Bomber Command War Diaries - An Operational Reference Book, 1939 - 1945*

² Boiten, Dr. Theo und MacKenzie, Roderick J.: *Nachtjagd War Diaries - An Operational History of the German Night Fighter Force in the West - Volume One, September 1939 - March 1944*

³ Holm, Michael: *Nachtjagdgeschwader 101* (Internet - www.ww2.dk/air/njagd/njg101)

⁴ Chorley, W. R.: *Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War, Volume 4, Aircraft and Crew Losses 1943*

⁵ Datenbank der *Commonwealth War Graves Commission - CWGC* (Internet - www.cwgc.org/find-war-dead)

⁶ Bezüglich Frederick Grant McCardle existieren unterschiedliche Dienstgradangaben, das Operations Record Book der No. 51 Squadron besagt „Sergeant“, während der CWGC-Eintrag den Rang „Warrant Officer 2nd Class“ angibt. Die unterschiedlichen Dienstgradangaben rühren daher, dass Sergeant McCardle nach seinem Tod - posthum - in einen höheren Dienstgrad befördert wurde und daher zum Zeitpunkt seiner Bestattung auf dem britischen Soldatenfriedhof in Dürnbach im Jahr 1947 dort mit dem höheren Dienstgrad registriert wurde. Die Eintragung im Operations Record Book der No. 51 Squadron hingegen erfolgte unmittelbar nach Beendigung des Einsatzes am 17. April 1943. Es war bei der Royal Air Force während des 2. Weltkrieges durchaus übliche Praxis, fliegendes Personal, das in einem Kampfeinsatz ums Leben kam, um einen Rang nach oben zu stufen, um so den hinterbliebenen Angehörigen eine bessere Versorgung zu ermöglichen.

⁷ *Operations Record Book der No. 51 Squadron für April 1943 (The National Archives - AIR 27-492-25 und AIR 27-492-26)*

⁸ Tony Woods Website (Luftwaffe fighter victory claims - Reich und Westen - 1943) (Internet)

⁹ Auskunft von Herrn Alexander Heuser vom 26. April 2017

¹⁰ Loss Card DT561

¹¹ Graves Concentration Report Form (BAOR/GR/CON/PRE-D/304)

¹² Holm, Michael: *Nachtjagdgeschwader 4* (Internet -www.ww2.dk/air/njagd/njg4)

¹³ *Datenbank der Deutschen Luftwaffe - Baseportal* (Internet)

¹⁴ Ob.d.L. / Genst.Gen.Qu. 6. Abt. - Liste der Flugzeugunfälle und Verluste der Verbände - Meldung vom 9.9.1943

¹⁵ Cunliffe, Peter Wilson: *A Shaky Do: The Skoda Works Raid 16/17th April 1943*



(Quelle: Royal Air Force Official Photographer – Photograph CH 11622 from the Collections of the Imperial War Museums)

Ein Halifax-Bomber (Halifax B Mark II Series 1A) der No. 51 Squadron wird auf dem RAF-Flugplatz Snaith für seinen bevorstehenden Nachteinsatz gegen Deutschland mit Bomben beladen.



(Quelle: Royal Air Force Official Photographer – Photograph CH 13407 from the Collections of the Imperial War Museums)

Auf dem RAF-Flugplatz Snaith werden mit Bomben beladene Anhänger aus dem Bombenmagazin zur Beladung der im nördlichen Bereich des Platzes abgestellten Halifax-Bomber der No. 51 Squadron gezogen.