

Die Halifax "L. London" des kanadischen Piloten Arthur Sedgwick Abgestürzt am 18. November 1943 bei Oberweiler im Tal¹

von Klaus Zimmer

Der Angriff

In der Nacht vom 18. auf den 19. November 1943 hatte es Royal Air Force (RAF) eigentlich auf Berlin abgesehen. Dorthin starteten am frühen Abend auch 440 schwere Bomber des Typs "Lancaster". Gleichzeitig wollte man einen Ablenkungsangriff auf das Industriezentrum Mannheim- Ludwigshafen durchführen, wohin man zwei Stunden vorher 395 Bomber der Typen "Halifax", "Sterling" und "Lancaster" geschickt hatte. Die Rechnung schien zunächst auch aufzugehen. Während sich die deutsche Luftwaffe ganz auf die in unseren Raum einfliegende Streitmacht konzentrierte, konnte die Berliner Formation kurz darauf fast unbehelligt zu ihrem Ziel gelangen. Doch es war das Wetter, das den Angreifern zu schaffen machte. Über Berlin lag eine geschlossene Wolkendecke, so dass die Bombardierung blind durchgeführt werden musste und die Bomben ziemlich zerstreut herunterfielen. Schäden gab es hauptsächlich für die Zivilbevölkerung: 169 Häuser wurden völlig zerstört, 131 Menschen kamen um (darunter 27 Fremdarbeiter und Kriegsgefangene).

Für unser Gebiet meldeten die deutschen Beobachter einen sternenklaren Himmel, Nordostwind (4 m/Sekunde), einen abnehmenden Mond im letzten Viertel und eine Temperatur von +3,5°C. Die britischen Maschinen flogen zunächst nördlich von Mannheim/Ludwigshafen über den Rhein, drehten dann östlich der beiden Städte nach Süden ab und griffen von dort kommend an. Im Einzelnen wurde für die Spitze der 1. Welle folgende Route gemeldet:

*19.02 Uhr: Holland und Westfrankreich
19.20 Uhr: Reims, Kurs SO
19.26 Uhr: Diekirch, Kurs SO
19.33 Uhr: Trier, Kurs SO*

*19.43 Uhr: Donnersberg
19.52 Uhr: östlich Weinheim
19.59 Uhr: südlicher Anflug auf Mannheim*

Kurz darauf wurde eine 2. Welle bei Kaiserslautern beobachtet, die sich um 20.15 Uhr bei Wiesloch auf Kurs SO befand. Auch diese Maschinen drehten dann westwärts zurück Richtung Rhein, um einen Angriff anzusetzen. Aus den gesammelten Daten berechnete die deutsche Luftschutzleitung eine Geschwindigkeit von 450 bis 500 km/st für die Flugzeuge.

Da sich über Mannheim und Ludwigshafen Wolken zusammenzogen, war auch hier das Bombardement ziemlich zerstreut. In Mannheim waren hauptsächlich der nördliche Teil der Stadt und das umliegende Gebiet betroffen. Die Daimler-Benz-Autofabrik wurde zu 90 % zerstört. Ansonsten sanken 325 Häuser in Schutt und Asche, 4 Wehrmachtskasernen und der Flugplatz Sandhofen wurden ebenfalls getroffen. In Mannheim verloren in dieser Nacht 21 Menschen ihr Leben.

Die Nachbarstadt Ludwigshafen kam wesentlich glimpflicher davon. Die meisten Maschinen flogen an Ludwigshafen vorbei und hatten es auf Mannheim abgesehen. Zwar wurden um 20.26 Uhr das Gebiet der IG-Farben, der Firma Knoll AG, der Firma Raschig AG, der nördliche Stadtteil und die Rheinbrücke durch Kaskaden und Leuchtbomben markiert, doch der befürchtete Großangriff blieb aus. Nur 120 Stabbrandbomben, 30 Phosphorbrandbomben, 8 Sprengbomben und eine größere Zahl von Flugblättern wurden abgeworfen. Registriert wurden lediglich geringe Schäden, und es kamen keine Menschen ums Leben. Dieser Angriff war

¹Erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Sept. 2000, S. 156 - 158.

vorläufig der letzte größere auf den Raum Mannheim-Ludwigshafen. Erst 15 Monate später kamen die Bomber in dieser massiven Konzentration wieder.

Die Sedgwick-Besatzung

Mit dabei am 18./19. November 1943 war die Besatzung des kanadischen Piloten Arthur L. Sedgwick, die bei der 419. Bomberstaffel in Middleton St. George stationiert war und um 16.55 Uhr dort abhob. Sedgwick selbst hatte zuvor erst zwei Einsätze als Copilot bei einer anderen Besatzung geflogen und bekam nun eine eigene Mannschaft und eine nagelneue Halifax mit dem Namen "L. London" zugeteilt. Der Einsatz in unserem Raum war der erste der Besatzung in dieser Zusammensetzung über Deutschland und sollte auch ihr letzter sein.

Funktion	Rang/Name	Bemerkungen
Pilot	F/S Arthur L. Sedgwick , RCAF	gefallen
Flugingenieur	Sgt. E. K. Canny , RAF	gefangen
Navigator	F/O Edgar R. Hoe , RCAF	gefangen
Bombenschütze	Sgt. James J. Pappas , RCAF	gefangen; + 15.02.1996
Funker	Sgt. K. W. Dingley , RAF	gefangen
MG-Schütze	Sgt. Neil McVicar , RCAF	gefangen; später wohnhaft Portland, Maine, USA
MG-Schütze	Sgt. Douglas M. Johnston , RCAF	

Einen Überlebenden des Absturzes bei Oberweiler im Tal konnte der Autor in Portland im amerikanischen Bundesstaat Maine ausfindig machen: Neil McVicar, kanadischer Staatsbürger, der der Sedgwick-Besatzung als MG-Schütze angehörte. Er wurde in Sidney in Kanada geboren und kam zusammen mit seinen Eltern im Alter von 2 Jahren nach Portland. Zunächst arbeitete er in einem Walzwerk und dann in einer Werft, bevor er sich im Oktober 1942 zur kanadischen Luftwaffe meldete. Seit Juli 1943 war er dann in England stationiert. Seinen neuen Piloten Sedgwick, der als Einziger den Absturz nicht überleben sollte und vermutlich den anderen das Leben rettete, charakterisiert er so: "Er war ein feiner Gentleman, ein heldenhafter Pilot, und ich hatte das Vorrecht, ihn für kurze Zeit zu kennen. Ich danke ihm, dass er es mir ermöglicht hat, das Leben bis heute zu genießen."

Neben der Sedgwick-Besatzung stürzten am 18. November 1944 noch folgende britische Maschinen in unserer Gegend ab:

Fußgönheim	F/L L. A. Smith, RAAF, 7 gefallen, 1 gefangen
Lampertheim	F/S R. McC. Simpson, RAAF, 7 gefallen
Edenkoben	F/L J. P. H. Wallace, RAAF, 5 gefallen, 2 gefangen
Oppenheim/Hunsrück:	F/O E. D. Fogg, RCAF, 7 gefallen

Abkürzungen:

F/L *Flight Lieutenant*
F/O *Flying Officer*
F/S *Flight Sergeant*

RAAF *Royal Australian Air Force*
RAF *Royal Air Force*
RCAF *Royal Canadian Air Force*
Sgt. *Sergeant*

Der Absturz

Über den Absturz auf dem Rückflug von Mannheim berichtet **MG-Schütze Neil McVicar** folgendes:



Der kanadische Pilot
Arthur L. Sedgwick
(Foto: Mary Shay)

"Wir flogen auf einer Höhe von 7000 m bei einer Temperatur von -32° C und befanden uns dort außer Reichweite der Flak. Auf Grund der Kälte gefroren die Ansaugvorrichtungen für die Luft ein, und die vier Motoren begannen zu stottern. Zuerst fielen die beiden auf der Backbordseite aus, dann die beiden auf der Steuerbordseite. Ohne Antrieb fiel das Flugzeug in spiralförmigen Trudelbewegungen nach unten, bevor der heldenhafte Pilot auf einer Höhe von nur 2000 m den Sturz abfangen und die Maschine wieder in einen waagerechten Flug bringen konnte.

Er gab dann den Befehl zum Absprung, weil der Bomber erneut begann, instabil zu werden. Ich öffnete die seitliche Ausstiegsluke, und der Flugingenieur Canny sprang als Erster ab. Ich folgte ihm, und nach mir kam der Heckschütze Johnston. Der Bombenschütze Pappas war nicht in der Lage gewesen, die Ausstiegsluke unter dem Bug zu öffnen, so dass nur die seitliche Ausstiegsluke in der Mitte der Maschine auf der Backbordseite zur Verfügung stand. Der Letzte, der absprang, war der Navigator Hoe, der bei nur 300 m noch hinausgelangte. Lediglich der heldenhafte Pilot Sedgwick schaffte es nicht mehr und stürzte mit der Maschine ab."



Der kanadische MG-Schütze Neil McVicar
(Foto: Neil McVicar)

Sedgwick kreiste noch etwas 15 Minuten lang mit dem Flugzeug im Gebiet von Oberweiler im Tal, um nach einem Notlandeplatz zu suchen. Abspringen konnte er bei dieser geringen Höhe nicht mehr. Er fand dann auch eine ideale Stelle rechts der Straße zwischen Hinzweiler und Schneeweider Hof, oberhalb von Oberweiler im Tal. Es handelt sich um ein ansteigendes ebenes Ackerstück, das unter normalen Umständen eine perfekte Bauchlandung ermöglicht hätte, und das der Pilot diagonal anflog. Augenzeugen hörten noch, wie das Flugzeug mit lautem Motorengeräusch aus Richtung Hinzweiler sich sehr tief näherte und sahen dann einen hellen Feuerschein, der von einem Knall begleitet wurde. Vermutlich war es Sedgwick nicht gelungen, den defekten Bomber waagrecht zu halten, oder er hatte in der Dunkelheit die Neigung des Hanges falsch eingeschätzt und war dann mit der Tragfläche in den Boden gerammt. Augenzeugen berichten, die Halifax habe auch noch einen Baum gestreift.

Der **Gendarmerieposten St. Julian** beschreibt das Ereignis so:

"Am 18.11.1943 um 21.30 Uhr, setzte im Banne Oberweiler i. T. am Südabhang des Hermannsberges ein in Luftnot geratener viermotoriger Halifax-Bomber, der die englischen Hoheitszeichen führte, zur Notlandung an. Bei dem missglückten Landungsmanöver überschlug sich die Maschine, was zur Folge hatte, dass der mitgeführte Treibstoff explodierte, den Bomber in unzählige Stücke zerriss und die Trümmer in einem Umkreis von 200 Metern auseinander schleuderte. Mit der Explosion entstand ein Riesenbrand, von dem die meisten Flugzeugteile erfasst wurden."



*Die Absturzstelle oberhalb von Oberweiler im Tal.
(Foto: Klaus Zimmer)*



*Fundstücke von Flugzeugtrümmern an der Absturzstelle
(Foto: Klaus Zimmer)*

Wie immer in solchen Fällen, zog die Absturzstelle sogleich zahlreiche Neugierige an. In der Nähe fanden Leute zum Beispiel ein Landerad der "L. London", das noch mit Luft gefüllt war. Sogleich machten sich einige von ihnen mit Messern daran, Stücke des begehrten Gummis herauszuschneiden, um sie etwa zum Sohlen von Schuhen zu verwenden. Am nächsten Tag war natürlich keine Luft mehr in dem Rad. Solche Aktionen wurden damals als Plünderung eingestuft, was auch der Landwirt Gustav V. aus Horschbach erfahren musste, der einer der Ersten an der Absturzstelle gewesen war. Er war damals Obergefreiter auf dem Fliegerhorst Altensadt in Hessen und weilte gerade auf Heimaturlaub. Nach einem entsprechenden Hinweis einige Tage später veranlasste der Bürgermeister von Horschbach bei ihm eine Hausdurchsuchung durch die Polizei, bei der im Keller eine britische Fliegerhaube gefunden wurde. V. wurde beim Oberstaatsanwalt des Landgerichts Kaiserslautern wegen Plünderns angezeigt.

Die Absperrung des Wracks wurde abwechselnd durch die Landwachen von Hinzweiler, Hundheim und Elzweiler sowie der Gendarmerie durchge-

führt. Erst 9 Tage später traf ein Aufräumungskommando vom Flughafenbereich 34/XII Metz ein. Ein Angehöriger, ein aus der Ukraine stammender Volksdeutscher, war bei Familie Habermann in Oberweiler im Tal einquartiert. Er berichtete dieser, er habe noch nie ein so total verbeultes Wrack gesehen. Von den Motoren hätten sie nur drei gefunden, einen in der Erde und einen außerhalb, und der vierte stecke wohl noch irgendwo im Boden. Dort befindet er sich vermutlich heute noch. Das Bergungskommando benötigte nur 2 Tage, um den größten Schrott wegzuschaffen. Am 29. November 1943 konnte die Absperrung aufgehoben werden. Der Lehrer Jakob Klein aus Niederalben notierte am 2./3. Dezember 1943 in seinem Tagebuch: "Ich sehe mir am Bahnhof Niedereisenbach [heute Glanbrücken] die Reste des abgeschossenen englischen Bombers an, der am Hermannsberg herunterkam und zum Abtransport lagert. Drei Wagen sind dafür bestellt. Er ist ein großes Gepäck." Gelegentlich kommen heute noch beim Ackern Reste des Bombers zum Vorschein. Auch bei einem durch Oskar Habermann 1998 vermittelten Ortstermin fanden Uwe Benkel, Axel Cordier und der Verfasser an der Absturzstelle etliche Kleinteile aus der "L. London".

Das Schicksal der Besatzung

Was die Gefangennahme von Besatzungsmitgliedern aus der "L. London" betrifft, ergeben sich folgende Hinweise:

Fallschirmspringer Nr. 1 und Nr. 2

Sie wurden in der Nacht vom 18. auf den 19. November 1943 in Bosenbach festgenommen und durch den Bürgermeister der Gendarmerie Altenglan bzw. Kusel zum Abtransport übergeben. Nr. 1 landete an der Straße Bosenbach - Friedelhausen in der Nähe der Wolfskirche, Nr. 2 in der Langwiese zwischen Bosenbach und Niederstaufenbach. Bei Nr. 1 handelt es sich um MG-Schütze Neil McVicar.

Fallschirmspringer Nr. 3

Er wurde in der Nacht des Absturzes in der Nähe des Wracks aufgegriffen. Möglicherweise war dies Navigator Edgar Hoe.

Fallschirmspringer Nr. 4 und Nr. 5

Ein Kanadier und ein Engländer wurden, ebenfalls noch in der gleichen Nacht, auf dem Bahnhof Eisenbach (bei Glan-Münchweiler) aufgegriffen und durch ein Kommando des Flugplatzes Lachen-Speyerdorf abgeholt.

Fallschirmspringer Nr. 6

Er wurde am 19.11.1943 um 10 Uhr auf der Straße Horschbach - Welchweiler durch den Landwachtmann Hermann Botz aus Welchweiler festgenommen.

Je ein Fallschirm wurde entdeckt bei Welchweiler und bei Elzweiler.

Nur im Falle von **Neil McVicar** wissen wir Einzelheiten über die Umstände der Gefangennahme. Als er mit dem Fallschirm herabschwebte, gelang es ihm noch, einem Stromtransformator auszuweichen, und er landete dann in einem gepflügten Acker am Rande eines Dorfes (an der Straße Bosenbach - Friedelhausen). Da er seine Fliegerstiefel verloren hatte, als sich der Schirm öffnete, musste er auf Strümpfen bei Temperaturen um den Gefrierpunkt durch die harten Ackerfurchen stapfen:

"Es schien, dass die Leute in dieser Gegend in ihren Dörfern lebten und von dort aus ihre Felder außerhalb der Orte bewirtschafteten", charakterisiert McVicar unsere Gegend zutreffend. "In der Nähe befand sich eine Kirche [die Wolfskirche] und daneben ein weiteres Gebäude, beide in der gleichen beigen Farbe. Ich sah auch einen Friedhof und bemerkte auf einem der Grabsteine das Malteser-Kreuz, was mich zu der Annahme brachte, dass ich in Deutschland war. Ich ging in den Ort [Bosenbach] hinein, der weil es schon spät am Abend war, ganz im Dunkeln lag. Nachdem ich einige Busse passiert hatte, traf ich jemanden und ergab mich ihm. Man brachte mich zum Bürgermeister und bot mir eine Zigarette an."

Noch ein zweiter Flieger wurde in jener Nacht durch das Haus des Bürgermeisters in Bosenbach geschleust. Die meisten der Gefangenen aus der "L. London" machten dann vermutlich, wie damals üblich, auch mit dem Keller unter dem Kuseler Rathaus Bekanntschaft. Jedenfalls erinnert sich McVicar an

"ein Gefängnis, das wie der Stall einer Weihnachtskrippe aussah, nur ein einziger großer Raum mit einer großen Tür und einer Verriegelung. Als ich dort ankam, waren schon andere Besatzungsmitglieder da, und am nächsten Tag brachten sie noch

weitere. Später wurden wir nach Frankfurt zum Verhör und danach ins Stalag Luft IV B nach Mühlberg an der Elbe gebracht."

Lediglich der 23-jährige Pilot Arthur Sedgwick ist bei dem Absturz ums Leben gekommen. Man fand seine halbverkohlte Leiche am Tag danach in den Trümmern liegen. Bei Sedgwicks Bergung durch die Landwacht fiel auf, dass er schwere Verletzungen an der Brust aufwies und Münzen und Dokumente bei sich trug. Ein Schreiner aus Oberweiler im Tal erhielt durch die Gemeinde den Auftrag, einen Sarg anzufertigen. Französische Kriegsgefangene begruben den Gefallenen mit militärischen Ehren *"im ersten Grab rechts hinter dem inneren Tor"* auf dem Friedhof von Oberweiler im Tal. Im Jahr 1948 wurde er durch eine britische Kommission exhumiert, auf Grund seines Siegelringes identifiziert und auf den Militärfriedhof in Rheinberg bei Kleve überführt. Dort ruht er heute noch.

Archivalien und Literatur

Archiv der Kreisverwaltung Kusel, A 269.

Chorley, Bill, Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War, volume 4: 1943, Leicester, 1996, S. 382 - 387.

Middlebrook, Martin/Everitt, Chris, The Bomber Command War Diaries. An Operational Reference Book. 1939 - 1945, Leicester, 1996, S. 452.

Tagebuch des Lehrers Jakob Klein in Niederalben (mitgeteilt von Ernst Schworm, Niederalben).

The War Dead of the Commonwealth. Rheinberg War Cemetery, Maidenhead, 1992.

Auskünfte

Neil McVicar, Portland, Maine, USA

A. J. R. Robson, Hucclecote, Gloucester, England

Commonwealth War Graves Commission, Maidenhead, Berkshire, England

Karl Borger, Ohmbach

Walter und Erika Cappel, Jettenbach

Erwin Folz, Ludwigshafen

Gerold Klaus Gilcher, Rutsweiler/Lauter

Oskar Habermann, Oberweiler im Tal

Karl Köhler, Offenbach-Hundheim

Günter Leonhard, Jettenbach