

Die Halifax des kanadischen Piloten Samuel Clarke **Abgestürzt am 26. November 1943 bei St. Ingbert¹**

von Klaus Zimmer

Der Angriff

In der Nacht vom 26. auf den 27. November 1943 konzentrierte sich die britische Luftwaffe auf Berlin und schickte 450 schwere Bomber in den Einsatz gegen die Reichshauptstadt. Der Angriff hatte verheerende Folgen, 700 - 800 Menschen verloren im Bombenhagel ihr Leben. Mit zu dem "Erfolg" jener Nacht trug auch ein Ablenkungsangriff auf Stuttgart mit 188 Bombern bei. Zwar hielten sich die Schäden in Stuttgart in Grenzen, doch erfüllte dieser Bomberstrom voll seinen Zweck, da ein Teil der deutschen Nachtjäger durch ihn gebunden wurde. Die Verluste der Ablenkungsformation waren mit 6 Flugzeugen des Typs Halifax relativ gering. Die Maschinen, die in unserem Raum abstürzten, sind in der beigefügten Tabelle zusammengefasst.

Absturzort	Flugzeugtyp/Einheit	Pilot	Bemerkungen
St. Ingbert	Halifax II 419. Staffel	Sgt. S. E. CLARKE RCAF	7 Tote
Malborn (bei Idar-Oberstein)	Halifax V 76. Staffel	F/O N. W. MANN RAF	1 Toter 6 Gefangene
Mannheim-Käfertal, Deidesheimer Str. 57	Halifax II 158. Staffel	Sgt. R. G. VINCENT RAF	7 Tote

Der Absturz bei St. Ingbert

Um 17.01 Uhr hob die Halifax mit der Kennung LW242 VR-N der 419. Staffel vom Stützpunkt Middelton St. George in England ab. Pilot Samuel Clarke und seine Männer erreichten ohne Probleme Stuttgart, warfen ihre Bomben ab und kehrten um. Zusammen mit einem kleinen Teil der Formation, 15 Bombern, erreichten sie gegen 21.15 Uhr Saarbrücken. Dort setzte sofort gut liegendes Flakfeuer aus den 8,8-cm-Kanonen der Batterie auf dem Winterberg ein. Die Maschine Clarkes wurde getroffen, kippte sofort nach der Seite ab und ging im rasenden Sturzflug Richtung St. Ingbert nieder. Nördlich von St. Ingbert montierte der Bomber in der Luft ab, und es "regnete" Flugzeugteile auf die Felder und Gärten der Stadt und ihrer Umgebung.

Der Hauptteil der Maschine knallte in ein Feld in der Siedlung "Gütterwieschen" an der Oberen Rischbachstraße, gegenüber des Anwesens mit der heutigen Hausnummer 90. Den Aufprall hörte man in der ganzen Stadt. Das Doppelseitenleitwerk fiel auf eine Schlackenhalde im Bereich der Alten Schmelz. Teile des Flugzeuges lagen im Wald "Sechs Eichen" in der Nähe des Schachtes Hubertus (obere Anlage). Ein Teil der Motoren prallte an der Jahn-Turnhalle bei Sulzbach auf dem Boden auf, ein Tragflächenteil lag bei Neuweiler.

¹ *Erstmals veröffentlicht in Saarpfalz. Blätter für Geschichte und Volkskunde, 1999/3, S. 21 - 25.*



Wrackteile an der Oberen Rischbachstr. 90 in St. Ingbert.
(Foto: Käthe Kittel)

Jenen Abend des 26. November 1943 erlebte der Leiter der St.-Ingberter Schutzpolizei so:

"Ich begab mich sofort mit mehreren Polizeibeamten und Feuerwehrmännern an die Absturzstelle. Am Feldweg der mittleren Rischbachahnung wurde zunächst ein Teil des Feindbombers mit zwei toten Besatzungsmitgliedern gefunden. Diese Stelle wurde sofort abgesperrt. Mit Hilfe der inzwischen aus der Nachbarschaft eingetroffenen Volksgenossen wurde das umliegende Gelände nach den restlichen Flugzeugteilen und Fliegern, eventuell noch lebenden, abgesucht und dabei noch mehrere Teile des Flugzeuges sowie 5

tote Feindflieger aufgefunden. Eine am Boden liegende Lichtleitung, die von Flugzeugteilen abgeschlagen war, wurde beseitigt. Anschließend erfolgte die Absperrung sämtlicher Liegestellen. Alsdann begab ich mich sofort zur Befehlsstelle zurück, um die zur Entgegennahme der Meldung über den Absturz eines Feindfliegers in Frage kommenden militärischen und zivilen Dienststellen telefonisch in Kenntnis zu setzen. Unter Mitnahme von noch weiteren Polizeibeamten und Feuerwehrmännern, die ich zur Absperrung der einzelnen Absturzstellen einsetzen wollte, begab ich mich zur Absturzstelle zurück. Inzwischen waren 2 Züge Soldaten aus Saarbrücken eingetroffen, welche die gesamte Absperrung übernahmen."

Gegen 14 Uhr am folgenden Tag traf dann Major Eder vom Kommando des Flughafens Metz mit einem Ingenieur zur Besichtigung ein.

An jenem Tag radelte **Günther Meiser** aus Saarbrücken nach St. Ingbert, um alles in Augenschein zu nehmen. Seine Beobachtungen hat er damals in einem Tagebuch festgehalten. Die Situation an der Oberen Rischbachstraße beschreibt er so:

"Das Rumpfende lag auf einem Feld. Auf der offenen Seite konnte man einen guten Einblick auf die FT-Anlage machen. An einem großen Apparat hingen zwei Kopfhörer und eine Anzahl Drähte herab. Der gefallene Funker lag neben seinem Gerät eingeklemmt. Sein Kopf stak in der Erde, seine Beine ragten in den Rumpf. Man hatte ihn mit einem Fallschirm zugedeckt. (...) Weiter hinten war das ungefähr 1,50 m große Spornrad. Das Rad war mit schwerem dickem Gummi bereift. Dann folgte die Heckkanzel mit dem Vierfach-MG. Von dem Glas der Kanzel war allerdings nichts mehr zu sehen. Die Maschinengewehre waren ganz verbogen, und daneben lagen ganze Kisten voll gefüllter Munitionstrommeln. (...)

Die Bugkanzel mit den Maschinengewehren war total zerstört. Die rechte Seite des Bombeteils war völlig aufgerissen. Auf der linken Seite konnte man noch Einzelheiten erkennen. Als ich gerade dort war, zog man einige Sachen aus dem Bomber heraus. Zuerst eine große Ledertasche, in der sich anscheinend Verbandszeug befand. Dann eine Aktentasche mit Eßwaren, einen großen Wulsthandschuh, eine Fliegermütze und das Bordbuch.

Vor dem Bomber lagen vier Schüttwannen für Brandbomben und eine große Menge MG-Munition. Weiter oberhalb hatte man fünf Leichen der Besatzung hingelegt. Diese lagen zuerst alle zerstreut auf dem Feld herum. Sie trugen gelbe Fliegerkombi, an welcher die Fallschirme befestigt waren. Außerdem hatte jeder eine Schwimm-

weste an. Ihre FüÙe steckten in schwarzen Filzstiefeln, welche vorne mit einem Reißverschluss geöffnet werden konnten. An den Händen trugen sie große, bis zum Ellenbogen reichende Handschuhe. Als Kopfbedeckung trugen sie eine Art Lammfellmütze. Bei einem Besatzungsmitglied, dessen Kopf freilag, konnte man eine starke Blutspur beobachten, die vom Mund bis zum linken Ohr führte. Sie waren alle mit riesigen Fallschirmen zugedeckt. Diese waren alle von feister weißer Seide angefertigt und hatten einen feinen schwarzen Rand. (...)

Die vier Motoren lagen verstreut in der Gegend herum. Eine Luftschraube lag in einem Feldrain. Die Luftschraubenflügel waren aus Holz und mit einer schwarz lackierten, linoleumartigen Masse überzogen. (...) Die Tragflächen des Flugzeuges lagen an einem Feldweg. Der Hohlraum der Tragflächen war ganz von Spanten und Holmen durchzogen, die alle Nummern trugen. Einige Zahlen waren mit Bleistift geschrieben. In die Tragflächen waren die Positionslaternen eingebaut. Auch konnte man die Enteisungsflächen sehen. Sie ganze Tragfläche zeigte Einschläge von Flaksplittern.

Der Bomber schien ein alter Kämpfe zu sein, denn man sah auf der Tragfläche Flickstellen. Das ganze Flugzeug war aus Leichtmetall gefertigt, man sah inden Trümmern aber auch einige Sperrholzteile. Die Tarnung des Bombers war in einem bräunlich-grünen Ton gehalten, die Farbe unter dem Flugzeug war schwarz (Nachtbomber). An Bord des Bombers war vielleicht auch ein Kriegsberichterstatter, denn aus den Trümmern wurde auch eine große Filmkamera gezogen."



Das Bergungskommando besichtigt das Doppelleitwerk am FuÙe der Schlackenhalde auf der Alten Schmelz in St. Ingbert. Im Hintergrund (erhöht) die Anwesen Dudweilerstr. 28 - 34. (Foto: Käthe Kittel)

Günter Meiser begab sich auch in den Bereich der Alten Schmelz und hat dort das Doppelleitwerk in Augenschein genommen:

"Die großen Steuer- und Trimmklappen waren mit dickem Segeltuch überzogen. Das ganze Leitwerk war mit Spanten durchzogen, durch die Hebelzüge liefen. Auf den riesigen keilförmigen Endscheiben des Leitwerks waren die Erkennungszeichen aufgemalt. Die Breite des roten, wie auch des blauen Streifens betrug ungefähr 50 cm, die es weißen 10 cm."

Von der Situation wurde damals, vermutlich durch Mitglieder des Militärs oder der Flak, eine einzigartige Serie

aussagekräftiger Fotos aufgenommen (einschließlich Bilder der Toten) und z. B an Angehörige der Saarbrücker Flak verteilt. Verschiedentlich sind diese Bilder kürzlich in alten Alben wieder aufgetaucht. Keiner der heutigen Besitzer wusste jedoch, wo sie eigentlich aufgenommen worden waren. Mit Hilfe des zu erkennenden Staffelnkennzeichens VR (für die 419. Staffel der RAF), einschlägiger Literatur, von Geländeergleichen und der Tatsache, dass Irmgard Schenkelberger geb. König ihr Elternhaus auf einer Aufnahme identifizierte, ist es dem Verfasser gelungen, eine eindeutige Zuordnung zu treffen.

Die Besatzung

Funktion	Name (Alter)	Dienstgrad	Herkunft
Pilot	Samuel E. CLARKE (20) RCAF	F/S	Parkside, Saskatchewan (Kanada)
Flugingenieur	Jack D. WHITTINGHAM (19) RAF	Sgt.	ShIPLEY, Yorkshire (England)
Navigator	Lloyd P. WEBSTER (22) RCAF	W/O I	Roland, Manitoba (Kanada)
Bomben- schütze	John V. DILLON (25) RCAF	F/S	Tecumseh, Ontario (Kanada)
Funker/ MG-Schütze	James R. HENDERSON (20) RAF	Sgt.	Tweedmouth, Berwick- on-Tweed (England)
MG-Schütze	Everett W. CHALK (20) RCAF	Sgt.	Brantford, Ontario (Kanada)
MG-Schütze	James L. TRUAX	Sgt.	

Keiner der 7 jungen Männer hat den Absturz überlebt. Die Toten wurden in die städtische Leichenhalle in St. Ingbert überführt und dort mit Hilfe ihrer Dienstmarken eindeutig identifiziert. Dort wurden ihnen neben den Kleidern auch französische und holländische Geldscheine, Geldmünzen, Briefe, Fotos, Landkarten und Signalpfeifen abgenommen. Die Stimmung war damals, nicht zuletzt aufgrund der Propaganda Goebbels', wesentlich feindseliger als sie einige Monate zuvor gewesen war. An eine Beisetzung mit militärischen oder kirchlichen Ehren, wie sie noch nach den Abstürzen in Rentrish und Jägersburg praktiziert worden war, war nicht mehr zu denken. So notierte der St.-Ingberter Scheidermeister **Jantzer** in seinem Tagebuch:

"Die Toten wurden auf dem hiesigen Friedhof begraben. Da es sich um Freiwillige aus Kanada handelte, die sich gegen Bezahlung als Bombenflieger anwerben lassen, war für sie kein Platz auf dem Ehrenfriedhof, wie ihnen auch militärische Ehren versagt bleiben mußten."

Die Gefallenen ruhen heute auf dem britischen Militärfriedhof Rheinberg in einem Gemeinschaftsgrab.

Literatur

- Chorley, W. R., Royal Air Force Bomber Command Losses of the Second World War, volume 4: 1943, Leicester, 1996, S. 399 - 405.
Krämer, Wolfgang, Geschichte der Stadt St. Ingbert, Bd. 2, 1955, S. 344.
Middlebrook, Martin/Everitt, Chris, The Bomber Command War Diaries: An Operational Reference Book. 1939 - 1945, Leicester, 1996, S. 455.
The War Dead of the Commonwealth. Rheinberg War Cemetery, part I - III, Maidenhead, 1992.

Archivalien und Mitteilungen

- Stadtarchiv St. Ingbert, Tagebuch der Luftschutzwarnstelle St. Ingbert (darin: Polizeibericht vom 30. November 1943).
Tagebuch Günther Meiser, Saarbrücken.
Mitteilung von Irmgard Schenkelberger geb. König, St. Ingbert; Hans Freudenberger, Hühnerfeld; Bernhard Bastian, Rohrbach.
Unterlagen Werner Eckel, Limbach und Käthe Kittel, Altenkessel.