

## Halifax II-Wrack:

### Der letzte Flug des Minenlegers

Es sind nur noch Bruchstücke eines Flugzeugs, die der Taucher heute im nur fünf Meter tiefen Wasser vor dem Kieler Leuchtturm in der Kieler Förde findet. Diese zeugen von der enormen Wucht des Aufpralls, der die Besatzung der Halifax II auf der Stelle tötete.

Von Rolf Lorenz und Erhard Schulz

Am 2. Oktober 1943, abends um 3.39 Uhr, meldete die Besatzung einer deutschen Flakbatterie (Flak= Fliegerabwehrkanonen) im Großraum Kiel den Abschuss eines britischen Bombers vom Typ Lancaster über der Kieler Förde, nahe dem Kieler Leuchtturm. Tatsächlich aber gab es seitens der britischen Luftwaffe für diesen Zeitraum und für das Einsatzgebiet keine Verlustmeldung für eine Maschine des Typs Lancaster. Wohl aber wurde eine Halifax II, der No. 51 Spn (Serial = 287; Quelle: Chorley, RAF-Bomber Command Losses) als vermisst gemeldet.

### Ähnliche Bauformen führen zur Verwechslung

Die Flak-Besatzung hatte die Halifax II wohl irrtümlich als Lancaster identifiziert. Kein Wunder, beide Flugzeugtypen sind ähnlich gebaut und selbst im gleichenden Schein der Lichtfinger der Flakscheinwerfer kaum voneinander zu unterscheiden.

Die Halifax II war ein schwerer Bomber mit einer Spannweite von 31,75 Meter, einer Länge von 21,37 Meter und einer Höhe von 6,32 Meter. Das Leergewicht der Maschine betrug 17400 Kilogramm, das maximale Fluggewicht 24700 Kilogramm. Vier jeweils 1390 PS-starke Motoren verhalfen dem Flugzeug zu einer Spitzengeschwindigkeit von 435 Kilometern pro Stunde. Bewaffnet war die Halifax II mit neun 7,7 Millimeter-Maschinengewehren. Die maximale Bombenzuladung betrug 5900 Kilogramm. Doch gerade die Halifax II-Maschinen, die an den Küsten von Nord- und Ostsee operierten, trugen selten Bomben mit sich. Vielmehr hatten sie vom Oberkommando eine Sonderfunktion zugeordnet bekommen: als Minenleger. So dürfte auch die No. 51 Spn 287 zehn bis zwölf je rund drei Meter lange und 450 Kilogramm schwere Fernzündungsminen geladen gehabt haben. Denn Kiel war ein wichtiger Kriegshafen, und eine gute Chance deutsche Kriegsschiffe außer Gefecht zu setzen war das Verminen der Fahrinnen mit solchen Sprengkörpern. Die Minen wurden nach einem definierten Raster abgeworfen und wurden beim Aufprall aufs Wasser scharf. Lange Jahre nach Kriegsende und auch heute noch stellen die Minen dieses Typs eine Gefahr für die Schifffahrt dar. Denn die enthaltenen und für die Funktion der Minen wichtigen Batterien und Akkus behalten über Jahrzehnte hinweg ihre Spannung. Noch vor wenigen Jahren wurde eine Mine des gleichen Typs geborgen und noch immer wies der Akku eine Restspannung auf!

### Halifax II: Erst vor wenigen Jahren entdeckt

Zurück zu den Ereignissen in der Nacht zum 3. Oktober 1943. Ein Flakgeschoss trifft das Flugzeug, das darauf hin so schwer beschädigt wird, dass es senkrecht aus großer Höhe der Wasseroberfläche entgegenrast. Die Mannschaft ist unrettbar verloren, kommt beim gewaltigen Aufprall aufs Wasser sofort um. Die Kieler Förde ist hier nur fünf Meter tief und so bohrt sich die Nase der Halifax II noch ein Stück weit in den sandigen Meeresboden. Trotz des geringen Wasserstandes und der Nähe von wenigen hundert Meter zur Küste blieb das Wrack 57 Jahre lang unentdeckt. Erst

vor sieben Jahren entdeckten die beiden Kieler Taucher Friedrich Howe und Rolf Lorenz die Überreste der Maschine. Gut erhalten waren die massiven Teile. Die schweren Motoren fand man in Reihe nebeneinander. Ebenso die eisernen Propellernaben der dreiflügeligen Luftschrauben. Einige der abgebrochenen Propellerblätter lagen ein paar hundert Meter verstreut. Ebenfalls fand man fünf der neun Maschinengewehre und einige Reifen des Fahrwerks.

Nach dem Fund bekam man auch endgültige Gewissheit über die Mission der Halifax II. Denn von den beschriebenen Minen lagen zwei mitten in den Trümmern. Eine hatte sich durch den Aufprall nahezu vollständig zerlegt, die andere war hingegen noch voll funktionsfähig. Diese wurde vom Kampfmittelräumdienst geborgen und an einer abgelegenen Stelle gesprengt. Auch die freiliegende Maschinengewehrmunition wurde geborgen und unschädlich gemacht.

Identität: Geringe Restzweifel bleiben übrig

Noch heute liegen die Einzelteile der Halifax II unberührt in der Tiefe vor Bank. Der Fundort stellt sich heute als etwa 30 Meter langer und fünf Meter breiter Haken auf dem Meeresgrund dar. Einige Teile sind aber auch 100 Meter und mehr vom Zentrum des Aufprallortes entfernt gefunden worden.

Auch menschliche Überreste, zum Beispiel Knochenteile, wurden im Bereich der Absturzstelle gefunden. Deshalb informierte man die britische Botschaft über den Fund, ein britischer Marineattaché aus Berlin schaltete sich ein. An einem Holm des Flugzeugs entdeckten Taucher eine Rahmennummer, ähnlich der Fahrgestellnummer eines Autos. Für die Engländer war daraufhin eine 99-prozentige Identitätsgewissheit gegeben. Aber: Erst bei 100-prozentiger (absoluter) Gewissheit informiert die Regierung die Angehörigen der sieben Besatzungsmitglieder offiziell über den Fundort der sterblichen Überreste. Wir wollen die Namen der sieben Besatzungsmitglieder nicht vorenthalten: Sergeant (Sgt) J. E. Nixon, Sgt G. F. Austin, F/O J. G. Connor, Sgt D. MacLean, Sgt E. C. Kent, Sgt A. F. Simpson und Sgt C. S. Nelson.