

Wells Gibb
Mendenhall



Thomas E. Evanson
Dokumentation des
Kriegseinsatzes im 2. Weltkrieg

2024 übersetzt, nach bestem Wissen und Gewissen und ohne Gewähr
durch Peter Dörr mit Hilfe des Übersetzers von Microsoft und Google.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4
2. Die Anfänge 7
3. Die RCAF 18
4. Grundausbildung 20
5. Bordschützenschule 24
6. Auf nach England 26
7. Einsatzausbildungseinheit 27
8. CON-Einheit 31
9. 408. Staffel 33
10. 432. Staffel 55
11. Letzter Flug 70
12. Erinnerungen 76
13. Der Rest der Geschichte 99
14. Anhang 111
 - RCAF-Geschichte 111
 - Navigieren nach den Sternen vielleicht 113
 - Halifax 114
 - Dienstgrade 115
 - Beschreibungen der Flugbesatzungen 117
 - Medaillen 119
 - Uniform 120
 - Mission nach Berlin 128

Einführung

Wells Gibb Mendehall ist der dritte Sohn von Thomas und Hannah Mendehall. Mein Name ist Thomas E Evanson, benannt nach meinem Großvater Thomas T. Mendehall. Ich bin der Sohn von John und Rae Mendehall Evanson, wobei Rae Gibbs ältere Schwester ist. Seit vielen Jahren besteht in meinem Leben der starke Wunsch, mehr über das Leben und die Zeit meines Onkels Gibb zu erfahren.

Ich wurde 5 Jahre, nachdem Onkel Gibb am 21. Februar 1945 um 01:55 Uhr über Oberhausen, Deutschland, abgeschossen wurde, geboren. Über 50 Jahre lang habe ich in Wohlstand und Frieden gelebt. Dies war größtenteils dem Opfer zu verdanken, dass er zusammen mit Tausenden anderen gebracht hat. Gibb hatte nie die Chance, die Ergebnisse seines Opfers zu sehen, noch hatte er in diesem Leben die Möglichkeit zu heiraten und eine Familie zu gründen. Diejenigen von uns, die nach ihm gelebt haben und weiterhin in Frieden leben, müssen sich an „Wells Gibb Mendehall“ erinnern.

Einiges von dem, was ich geschrieben habe, stammt aus Gibbs eigenen persönlichen Flugbuch, das er bis zu seinem letzten Flug gewissenhaft führte. Ich habe diese Daten aus seinem Logbuch mit historischen Aufzeichnungen verglichen, die ich im Internet für jeden Einsatz gefunden habe, den er geflogen ist.

Es gibt eine interessante Geschichte darüber, wie ich an sein Flugbuch kam. Während ich sein Leben recherchierte, dachte ich, es wäre angebracht, wenn ich jemanden finden könnte, der noch am Leben ist und etwas über seine Verbindung zu Gibb erzählen könnte, insbesondere diejenigen, die im Krieg an seiner Seite gedient hatten. Davon gab es nicht viele. Sein letzter Flug bestand aus sieben Besatzungsmitgliedern. Vier der Besatzungsmitglieder überlebten und wurden in Kriegsgefangenschaft genommen. Drei der sieben überlebten nicht und gingen mit dem Flugzeug unter, Gibb war einer der drei. G. Henson, A. May, F. Daley und W. McIntosh waren die Namen der vier Überlebenden. Ich suchte im Telefonbuch, rief in Sydney, Nova Scotia an und nahm Kontakt mit Burke McIntosh auf, einem der vier Überlebenden. Es war eine aufregende Zeit für ihn und auch für mich, Kontakt aufzunehmen. Er sagte, er habe Gibbs persönliches Flugbuch in seinem Besitz. Er hatte in der Vergangenheit mehrmals versucht, jemanden aus Gibbs Familie zu finden, um es weiterzugeben, aber da er sie nicht finden konnte, hatte er es all die Jahre aufbewahrt. Er schickte es mir sofort und aus diesem Buch konnte ich dieses Dokument erstellen. Durch diese Vorbereitung habe ich eine große Liebe zu meinem Onkel Gibb und denen entwickelt, die mit ihm gedient haben.

Veröffentlichungsdatum

15. März 2007



In liebevoller Erinnerung
an
Wells Gibb Mendenhall
(1922-1945)
und
die vielen, die bei der Verteidigung der Freiheit starben



Es war in der Tat schwer, fast unmöglich, eine Perspektive zu gewinnen. Gefangen in diesem schwindelerregenden Kampf ums Überleben, hielten die Menschen fest, wo sie konnten, und feuerten Adrenalin ab, genossen den einen Nervenkitzel, der ihnen blieb, das Gefühl der Kameradschaft und des Ziels, das mit dem Kampf in einem Krieg einherging, der selbst in seiner Tragödie und Verwirrung einen Kampf zwischen Gut und Böse zu definieren schien und ihn gemeinsam zu führen

Der Anfang



Gibb reitet auf einem Stockpferd

23. Oktober 1922 (Geburt)

Wells Gibb Mendenhall, das letzte Kind von Thomas T. und Hannah Gibb Mendenhall, wurde am 23. Oktober 1922 in Cardston, Alberta, geboren. Er schloss sich einer Familie von 5 Mädchen an - Virginia, Georgia, Bird, Rae und 2 Brüdern - John (Jack) und Ross. Elizabeth starb am 4. März 1910, 12 Jahre vor Gibbs Geburt.

7. Januar 1923 (2 Monate alt)

Gesegnet von Thomas T. Mendenhall

1924 (2 Jahre alt)

Im Alter von 2 Jahren rannte Gibb im tiefsten Winter nach draußen, hatte kaum etwas an und erkrankte kurz darauf an einer schweren Lungenentzündung. In seinen Lungen bildete sich eine Verstopfung und es sah nicht sehr gut aus. Sein Vater Thomas versammelte die Familie um sein Bett und die ganze Familie sprach ein Gebet. Kurz darauf brach der Stau und Gibb erholte sich schnell.

Georgia, Gibbs Schwester, sagte, dass sie sich am meisten an ihm als Baby erinnert. Er hatte viel Spaß am Spielen und liebte es, im Garten herumzukrabbeln. Er machte sich die Hände schmutzig, dann setzte er sich hin und ruhte sich aus und lutschte an seinem Daumen. Er wurde wieder sauber.



ThomasT Mendenhall und Hannah Gibb
Gibbs Eltern



Ross, Thomas, Lorin, Nita, Ralph, Gibb



Georgien 16
Bird 8 Rae7
Ross 5 Gibb3
19. Mai 1925 Raymonds Zuhause



Gibb Ross

Aufgenommen bei Godfrey & Virginia Holmes Farm
3 Meilen westlich und 1 Meile nördlich von Raymond

2. Dezember 1929 (7 Jahre alt)

Gibbs Mutter starb am 2. Dezember 1929. Es war ein kalter Winter für die ganze Familie.



Hannah Gibb Mendenhall

19. Februar 1931 (8 Jahre alt)

Erhielt er eine neue Mutter, Nita Johnson und einen jüngeren Bruder Ralph Rhea, der war 6 Jahre alt.



Nita Johnson und Thomas Mendenhall



Ralph Rhea

7. April 1931 (8 Jahre alt)

Getauft von Heber W. Harker



Grundschule
Gibb ist ganz links

7. April 1931 (8 Jahre alt)

Konfirmation von Thomas T. Mendenhall

12. Dezember 1931 (9 Jahre alt)

bekommt er einen neuen Bruder Lorin J.

26. Mai 1935 (12 Jahre alt)

Ordinierung durch Diakon C. E. Allred

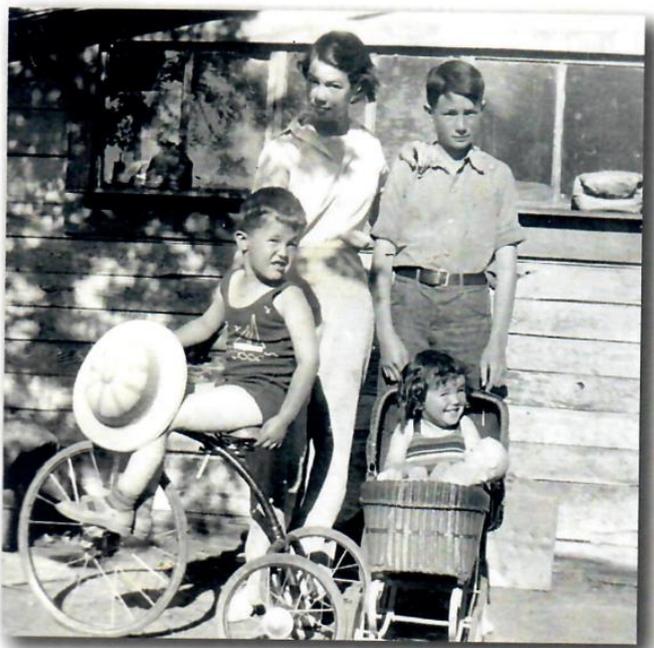
24. Oktober 1937 (14 Jahre alt)

Ordinierung zum Lehrer durch seinen Vater Thomas Mendenhall

Zu Gibbs Aufgaben, die er sich mit seinen Brüdern teilte, bestand darin, zwei oder drei Kühe zu melken und zusammen die Hühner und Schweinen zu füttern. Auch das Ausdünnen von Zuckerrüben, das Beschaffen von Heu und Kartoffeln hielt ihn auf Trab.



Dawn & Lorin



Rae Gibb
Lorin Dawn

Spaß inklusive stundenlangem Schwimmen im Kanal, der etwa die Hälfte des Kanals einen Block von zu Hause entfernt. Im Hof befand sich eine alte Scheune mit vielen Astlöchern darin. Nachbarskinder kamen und teilten Sie sich in zwei Teams auf. Eine Seite war an der Außenseite der Scheune, während der andere innen war. Mit Gummipistolen wurde dann durch die Löcher aufeinander geschossen. Wenn sie von einem Gummiband getroffen wurden, mussten Sie sich dann totstellen. Viele Stunden wurden damit verbracht, darüber zu streiten, ob Sie getroffen wurden oder nicht. Ein Holzanhängen war ein weiterer beliebter Spielplatz. Eine Person durfte den Boden nicht berühren. Nachts spielten sie unter der Straßenlaterne, Spiele wie Run Sheepy Run, tritt gegen die Dose usw.

Südlich des Hofes war eine Grube (Wurzelkeller) und sie gingen dorthin und schauten Sie sich die köstlichen roten Äpfel von Bessy Allre's an. Von diesem Aussichtspunkt aus konnten sie Bessys Fenster sehen und beobachteten, ob sich der Vorhang bewegen würde. Viele Stunden wurden Bücher aus der Bibliothek gelesen.

Jack McClain sagte, dass er gegenüber von Gibb wohnte und einmal machten sie eine kleine Grube, setze ein schräges Dach darauf und spielten stundenlang darin.

Während der Jahre 1935 bis 1939, standen ständig Artikeln in den Zeitungen von der Wahrscheinlichkeit eines Krieges in Europa. Deutschland wiederholte aggressive Aktionen gegen seine Nachbarländer.



Gibb ist der 4. von links



Gibb ganz rechts



Alma Redd Mendenhall und Gibb

1939 (17 Jahre alt)

Gibb beendete nur einen Teil der Klasse 12.

Ende August 1939 marschierte Deutschland in Polen ein, und wenige Tage später folgte Kanada dem Beispiel Englands und erklärte Deutschland den Krieg.



Gibb und Bird Mendenhall VanOrman
in Vacouver BC



Ross (Gibb's Bruder) und Gibb

Gibb's Brüder und Schwestern



Georgia, Bird, Jack, Rae
Gibb, Virginia, Ross

1941 – 1942

Gibb arbeitete Teilzeit in der Zuckerfabrik an den Spinnern.

8. Februar 1942 (19 Jahre alt)

Geweiht zum Ältesten von Rowan Stutz.



Alma Redd Mendenhall und Gibb
1942

Sommer 1942

Gibb und sein Freund (Donald MCMullin aus Raymond) kamen vorbei und wohnten bei Johnnie & Rae Evans. Sie gingen vom Highway zur Farm. Rea sagte, sie könne sie immer noch in Gedanken sehen, wie sie die Straße entlang gehen und die Farm verließen. Die Zeiten waren damals hart und sie erinnert sich, wie sie ein Huhn tötete, um diese hungrigen Jungen Essen zu gebe. Nachdem sie in einer nahegelegenen Scheune geschlafen hatten, liehen sie sich am nächsten Morgen einen kleinen Traktor, um nach Taber zu fahren, wo sie ihn abstellten, um ihn später abzuholen. Dann stiegen sie in den Zug.

25. September bis 16. November 1942

Arbeitetet Vollzeit in der Fabrik in Raymond, während er darauf wartete.



Gibb zuhause in Raymond



Burt Leavitt, Gibb, Lamont Palmer
im Haus von Palmer in Raymond

Als Gibb sich meldete, benutzte er die folgenden Männer als Referenzen: J. Golden Snow - Farmer, Orvin Hicken - Schullehrer, C.R. Wing - Superintendent, Clarence E. Allred - Farmer.



Gibb bereit für den Einsatz



Sandra VanOrmann Pierson und Gibb



Gibb und Sandra



Gibb



Jack McClain
Brian Bennett

Gibb
Grant Hall

Mark Hicken

Beitritt zur RCAF

19. November 1942

Eintritt in die Armee in Calgary

Gibb war 5 Fuß 11 Zoll groß, Umfang 34 Zoll, mit einem Gewicht von 157 Pfund. Er hatte haselnussbraune Augen, braune Haare und war in bester körperlicher Verfassung. Hier lernte er William Kidner kennen, der bald ein enger Freund und Mitbewohner von Gibb wurde.



Gibb

18. März 1943

Auf nach Edmonton. Manning Depot in Edmonton war eine Institution wo der British Commonwealth ein Lufttrainingsplan entwickelt, um Männer an die Royal Canadian Air Force heranzuführen. Dort warteten sie auf ein Zimmer in der Ausbildungsschule. Royal Canadian Air Force (RCAF) Station Edmonton, Alberta. Heimat von Nr. 3 Manning Depot. Gibb wurde nach Edmonton gerufen, um mit der Ausbildung im RCAF No.3 Manning Depot zu beginnen, die sich auf dem alten Messegelände von Edmonton befand. Dies geschah in den frühen Teil des Jahres 1943. Alle alten Pferdeställe usw. waren in Baracken umgewandelt worden. Er war zugewiesene Wohnräume in einer Kaserne, in der etwa 50 Flieger untergebracht waren, und die schliefen in zweistöckige Kojen. Bis auf ein paar Techniker begannen alle mit dem Rang AC2 (Aircraftman Second Class)¹. Er erhielt eine Uniform, ein Messset, ein Nähzeug namens "Hausfrauen", Messingknopfpolierer, Schuhputzer und andere Ausrüstung. Er wurde medizinisch versorgt und zahnärztliche Untersuchungen, Impfungen, körperliches Training, Marschübungen und Unterricht in Flugkunst. Jeder Flieger machte sein eigenes Bett, polierte seine Knöpfe, Abzeichen und Schuhe und die gesamte Gruppe erhielt regelmäßige Inspektionen. Alles musste ordentlich und sauber sein. Es herrschte eine strenge Disziplin und jeder Mann leistete seinen Dienst auf der Wache.

Nach Edmonton wechselte er zu Saskatchewan, um seine Ausbildung fortzusetzen.

Am 14. Januar 2007 warf ich einen Blick auf ein Bild von Gibbs Abschlussklasse und bemerkte einige Unterschriften seiner Klassenkameraden, die auf der Rückenseite unterschrieben hatten. Nach einigen Unterschriften suchte ich im Telefonbuch. Die Auswahl von Namen, die ich nach dem Zufallsprinzip suchte, beginnend mit G.A. Rich, dann G.S. Stephens, G.M. Paine, D.T. Mailand leider ohne Glück.



Edmonton

¹ Siehe Rangbeschreibung

Dann suchte ich nach einem W.T. Kidner. Ich fand einen L.B Kidnar aus Calgary und versuchte mein Glück und Bingo. Ich habe mich mit William Thomas Kidners Bruder in Verbindung gesetzt. Er sagte, William lebt jetzt in Vancouver. Nach einer Reihe von Versuchen nahm ich Kontakt mit William auf und er war sehr überrascht und aufgeregt, als ich hörte, dass ich Gibbs Neffe war. Er sagte, dass er am selben Tag, an dem Gibb und er Zimmergenossen wurden, auch beste Freunde wurden. Er sagte, dass an dem Tag, an dem sie sich zusammenschlossen, eine kleine Gruppe von ihnen da war und sie sich alle die Hände reichten und auf der Flagge die Treue schwürten. William und Gibb waren drei Nummern voneinander entfernt. Williams Nummer war R202724 und Gibbs war R202727. Von hier aus nahmen sie den Zug, zur Truppe auf nach Edmonton, an die Manning School.

Dann ging es nach Regina, wo sie mit dem War Emergency Training Plan (WETP) in das Hercomer-Gebäude in North Regina kamen. Die Männer zogen Namen, wo sie untergebracht würden. Gibb und William zogen bei der Familie Dokes ein. Hier blieben sie für 6 bis 10 Wochen. Er sagte, sie seien die nettesten Menschen. Sie nannten sie Ma und PaDoke und sie putzen ihre Knöpfe und bügelten ihre Hosen. Herr Doke war Eisenbahner für CN zu dieser Zeit.

Sie hatten eine Tochter, die ungefähr im gleichen Alter war. Ruth und Gibb und sie haben sich sehr lieb gewonnen. Sie lebt jetzt in Vancouver. Gibb und William wohnten in einem kleinen freien Zimmer im hinteren Bereich. Jeden Sonntag spielten sie Penny Poker mit PaDoke. Sie trafen sich auch mit den anderen Jungs in der Nachbarschaft. Sie spielten Hufeisenwerfen. Er sagte, es sei eine kurze aber schöne Zeit gewesen.

Von hier aus gingen sie zu I.T.S. in Regina, die im alten Regina College. Hier wohnten sie in Einzelkojen. Dies war etwa ein 10-wöchiger Kurs.



William T

thomas Kidner

William sagt, Gibb sei ein höchst ungewöhnlicher Kerl gewesen, ruhig, schüchtern und hatte den größten Sinn des Humors. Er nannte ihn "Sugar", weil er aus Raymond stammte, wo Gibb aufwuchs mit Zuckerrüben und arbeitete in der Fabrik. Er neckte ihn wegen seines Mormonen Utah-Akzent. Er sagte, dass er seitdem mit vielen Leuten über Gibb gesprochen hatte und dass er ein guter Mensch war. Er sagte ihnen, dass er der netteste, sanfteste Mann sei, den er je hatte getroffen hatte. Er hat sich nie über irgendetwas beschwert. Jeder mochte Gibb, er hatte ein leichtes Lächeln, und leicht zu lachen und nie etwas Schlechtes über jemanden zu sagen. Zum Abschluss unserer Konversation sagte er: "Eine Sache, die ich ohne Angst vor Widerspruch kommentieren kann von jedem, der Gibb vor 60 Jahren begegnet sein könnte, ist, dass es keinen netteren, freundlicheren, sanfteren Mann als Gibb gab. Er war einfach ein anderer Typ. Es gab viel Prahlerei und Prahlerei mit den anderen Jungs, aber nie mit Gibb".

Erste Ausbildungseinrichtung



Profilaufnahmen



Trainingseinheit Saskatchewan Kanada

28. April 1943

Auf nach Regina, Saskatchewan.

Die Initial Training School, informell I.T.S. genannt, war im Grunde eine "Grundschule" wo einige kluge Leute entschieden, ob eine Person zu (a) den Piloten gehen oder (b) die Ausbildung zum Luftbeobachter oder (c) die Ausbildung zum Funker oder (d) die Ausbildung zum Luftgewehrschützen machen sollte.

Die Auszubildenden wurden in einen fünfwöchigen Grundausbildungskurs eingebildet, die der Luftwaffe deckte Navigation, Meteorologie, Flugzeugerkennung, Flugtheorie, Mechanik und natürlich, Disziplin ab. Neun von zehn Männern wollten zu Piloten ausgebildet werden. Gibb war einer dieser, die Piloten werden wollten. Diejenigen, die die ACT-Nack- und vorläufige Flugtests bestanden wurden als Navigatoren und Luftbomben neu aufgestellt. Das war bei Gibb der Fall.

Regina war einer von vielen Standorten für Schulungszentren, die wurden während des Krieges unter der Schirmherrschaft des BCATP eröffnet wurde. Großbritannien hatte Kanada den Plan am 26. September 1939 vorgeschlagen, weniger als einen Monat nach dem deutschen Überfall auf Polen. Das BCATP-Abkommen wurde am 17. Dezember 1939 in Ottawa unterzeichnet.

Neben der Initial Training School veranstaltete Regina eine Flugschule für Grundausbildung und eine Luftbeobachterschule. Bei ITS folgten die Kandidaten einem strengen Regime von Marschieren, Putzen und körperliches Training. Anfänglich gab es keine Flugausbildung. Es waren Grundausbildungen, "Bootcamps", in denen die Auszubildenden Grundlagen lernten Luftfahrt und Mathematik.

Der BCATP war nicht einfach.

Obwohl sechs Jahrzehnte vergangen sind, ist das Schulgebäude, in dem die IST in Regina steht immer noch. Zuletzt diente es als Sitz der Fakultät für Bildende Künste der Universität von Regina.

Die Ausbildung des Flugpersonals wurde an einer speziellen Schule absolvierten, die IST-Fachschule. Zukünftige Piloten wurden an die Elementary Flying Training School (EFTS) geschickt. Jene Ausbildungen zu Luftbomben, Luftgewehrschützen, Navigatoren oder Funkern folgten an dieser Schule. Hierhin wurde Gibb am 17. September 1943 nach Quebec geschickt.

Rekruten, die an den Luftangriffen teilnahmen, wurden nicht nur darin geschult, Bomben präzise abzuwerfen, sondern auch Navigatoren zu unterstützen. Sie verbrachten acht bis 12 Wochen bei B&GS und sechs Wochen an AOS. Die Luftgewehrschützen absolvierten ein 12-wöchiges Programm bei B&GS, das auch Grundausbildung beinhaltete sowie Ausbildung an der Bordkanone.



Back Row- R.P. Seymour, R.G. Ellis, B.B. Meliver, R.W. Gervan, G.M. Paine, H. Ziervogel, G.A. Rich, B.W. Hunt, W.G. Mendenhall, G.A. Galbraith
 Third Row- J.E. Martin, D.W. Mills, R.G. Stephens, W.J. Anderson, W.L. Wilson, D.T. Milan, J.W. Cooke, W.R. Mason, W.T. Kidner, W.E. Purvis, R.H.C. Dederick, K.J. McKenzie, E.A. Bishop
 Second Row- M.A. Persson, J.F. Taft, L.F. French, A.R. Sutcliffe, C.D. Worby, L.G. Herd, J.F. Edmundson, R.G. McKellar, A.N. Lebeau, M.C. Hyde, S.E. Stella, M.E.S. Ireland
 Front row- R.A. Nicol, P. Harbottle, T.H. Hubbard, L.W. Russeil, F.N. Brown, O.A. Sherback, F/Sgt T.L. Allan, F/O D.R. Mckerchar, Sgt. J.A. Simpson, M.B. Bently, R.M. Henderson, W.A. Miller, J.H. Bobick, H.Y. Tao, G.E. Mundy.

31. August 1943

Abschluss der Nr. 2 Initial Training School in Regina, Saskatchewan. Er schnitt nicht so gut in den vier Grundfächern Navigation, Funker, Lampe und A.G.R. ab. Die Empfehlung des Kommandierenden Offiziers lautete, dass Gibb cool sei und nicht so leicht aus der Ruhe zu bringen, sollte in der Lage sein, den Kurs für Air Gunner zu bewältigen und seinen Wunsch zu erfüllen, in der Air Crew zu bleiben.

11. – 17. September 1943

Sonderurlaub genommen

17. September – 29. Oktober 1943

Auf nach Quebec. I.A.G.G.T



Schule für Bordschützen

1. November – 10. Dezember 1943
Macdonald Gunnery School
Portage La Prairie, Manitoba, Kanada

Bombing and Gunnery School: Eine Schule, die im Britischen Commonwealth existierte mit Übungsplänen in der Luft und zur Ausbildung von Männern zu Luftbombnern oder Luftgewehrschützen, einschließlich Luftwaffe und Schießübungen.

Hier lernte Burke Macintosh Gibb kennen. Er war Raymond Masseys Bruder.

1. November 1943

Beginn mit B&G Air Gunner Scholl No.3

6. November 1943

Um 14:20 Uhr unternahm er seinen ersten Flug mit Vanstone, der an der Waffenfilmkamera übte.

9, 11, 13, 15, 16, 22, 24, 26, 29, 30 November 1943

Übungen mit Cine-Kamera-Pistole, Luft zu Boden, Tracer-Demonstrationen, Strahltest, Mittelwertbewegung Ziel. Manchmal dreimal am Tag hinauf. Piloten: Vanstone, Robinson, Stay, Huber, Blair, Crawford, Rich, Rinehart, Walker, Gostnell, Corneau, Scrimshaw, Clake, Douglas, Loveless, Slater, King, Rutherford, Tonneau.

Insgesamt 18 Stunden und 55 Minuten

2, 3, 5, 6, Dezember 1943

Umfassende Tests.

Piloten: Stevenson, Douglas, Brerenton, Hayman, Johnson, Tutherford, McGee, King, Swan.

Insgesamt 7 Stunden und 33 Minuten



Burke McIntosh & Gibb

10. Dezember 1943

300 Schuss nachts und 800 Schuss tagsüber. 54 Schuss mit Filmmaterial, 400 Schuss Luft zum Boden, 400 Strahltest, 1400 Schuss auf Strahlbewegung Ziel, 1400 Viertel Cross Under, 300 Luft-Luft-Leuchtspur.

Absolvent der No.3 B & G School Macdonald Manitoba

Sie erhielten eine Note von 74,4 % bei einer Flugzeit von 25,45 Stunden.

Der Medical Officer sagte, dass Gibbs Motivation sehr fair war. Er hätte eine Ausnahmegenehmigung für Landwirte erhalten können, zog es aber vor, sich zu melden. Sein Temperament war zurückhaltend und er war ziemlich reif und diszipliniert. Schien emotional gesund und lässig zu sein, sollte aber in der Lage sein, sich gut zu zeigen, wenn er ausreichend mobilisiert ist. Hat eine gut Ausdauer.

25. Dezember 1943 – 15. Januar 1944

Sonderurlaub genommen. Weihnachten zu Hause.

15. Januar 1944

#5 M.D.

18. Januar 1944

#4 A.G.T.S.

11. Februar – 5- März 1944

?



Mit Patronengurt

Gibb links

MacDonald Ausbilder

Außerhalb von Portage La Prairie in der Nähe von Winnipeg

Auf nach England

5. März 1944

Übers Meer

Ich bin mir nicht sicher, wie Gibb über den Ozean gereist ist. Vermutlich ging die Überfahrt mit der Queen Mary, sie dauerte etwa 3 Tage, oder es könnte ein Schiff gewesen sein, das in einem Konvoi, sehr langsam und viele Umwege wegen U-Booten unterwegs war. Die Reise dauerte wahrscheinlich etwa zwei Wochen und kam vielleicht in Glasgow in Nordschottland an. Kleine Boote würde sie nachts an Land bringen. Ganz England war verdunkelt. Wahrscheinlich musste er Wache stehen - vier Stunden Wache und vier Stunden ausruhen. Sie schliefen viel und lernten Bridge zu spielen

Von Glasgow sie nach Bournemouth an der Südküste gebracht. Die Engländer waren sehr besorgt über die Gefahr von Luftangriffen und machte die Reise besonders spannend. Die Städte, mit den sie mit dem Zug durchreisten waren kaum beleuchtet. Sogar Der Zug war nur minimale beleuchtet.



Bournemouth war eine Halteeinheit, in der die Besatzung warten musste, bis jemand entschied, wohin sie als nächstes geschickt wurden. Sie wurden in Hotels ohne Heizung einquartiert. Sie hatten Bettlaken, aber die Luftfeuchtigkeit war so hoch, dass sie Wasser aus ihnen herauspressen konnten und die ganze Zeit kalt waren.

Hier in Thornaby haben Piloten, Navigatoren, Funker und die Kanoniere sich selbst sortiert, wer in welcher Besatzung sein würde. Das allgemeine Konsens war, dass die Piloten ihre Besatzungsmitglieder auswählen konnten. Es hat nicht immer geklappt. Aber es könnte sein, dass Gibb zu diesem Zeitpunkt von Patzer ausgewählt wurde.

14. März 1944

Überstellt nach U.K.

15. März 1944

186 3RCAF PRC

Operative Ausbildungseinheit

4. April – 21. Juni 1944

Gaydon England #22 O.T.U. R.A.F.

Die O.T.U. war ein Schritt im British Commonwealth Air Training Plan, der es ermöglichte, Flieger, die in einem operativen Umfeld trainieren, um sie auf den Krieg vorzubereiten. Da waren sieben operative Ausbildungseinheiten in Kanada während des BCATP. Im östlichen und Western Air Commands würden Flieger zu einer OTU entsandt, um Erfahrungen zu sammeln Operationen, bevor er in ein Kampfgeschwader versetzt wurde. Gelegentlich zum Fliegen erforderlich Kontrollen, kanadische OTUs als weniger wichtig angesehen wurden als die in Großbritannien, wo die meisten BCATP-Absolventen ihre operative Ausbildung erhielten.

Während des Zweiten Weltkriegs gab es eine RAF-Station in der Nähe des Dorfes Warwickshire in das Vereinigte Königreich. Dies war ein Standardflugplatz mit drei Start- und Landebahnen, ähnlich wie eine Reihe anderer Flugplätze in der Nähe und wurde hauptsächlich für die Ausbildung von Bomberbesatzungen, mit Wellington-Bombern oder ihre Trainingsvarianten.

Der Flugplatz Wellesbourne war die Heimat der No.22 Operational Training Unit, die viele Flugleute ausbildete, und ist tatsächlich immer noch als privater Flugplatz in Betrieb. Gaydon hatte einen großen RAF-Stützpunkt in der Nähe des Dorfes, das heute das Heritage Motor Centre ist. und der Baginton Aerodrome war eine RAF-Kampfstation. Heute ist es als Coventry bekannt Flughafen und beherbergt das Midland Air Museum.

4. April 1944

Der Kurs beginnt

3. Mai 1944

Abflug um 11:05 Uhr mit W/O Gauthier mit einem Wellington in Gaydon, England,

4. Mai 1944

Am nächsten Tag um 10:55 Uhr mit P/O Hastie gestartet, Übungen mit der Filmkamera Waffe.

5. Mai 1944

45 Minuten lang mit F/O Smith geübt, dann nach Wellesbourne geflogen mit F/O Desolla.



Halifax waiting for next mission

6. Mai 1944

Eine zweistündige Fahrt nach Ashborne und zurück mit dem F/O Way.

7. – 10., 12., 15., 17. – 18. Mai 1944

Zwei oder drei Stunden am Tag, Nachtaufnahmen üben, Kamerawaffe, andere Spezialübungen machen. Die meiste Zeit mit F/O Smith verbringen



Gibb ganz links mit R.C.A.F.-Freunden

22. Mai 1944

Er absolvierte seinen ersten Nachtflug und flog 2 Stunden lang Kreise mit F/O Stean

23. und 24. Mai 1944

weitere Übungen durchgeführt

28. Mai 1944

Trifft sich mit F/S Patzer. An diesem Tag machten sie viereinhalb Stunden Übungen zusammen. Patzer war ein Pilot und Skipper aus Saskatchewan. Heiratete in England und lebte in Seafield, West Lothian, Schottland. Er ersetzte einen amerikanischen Piloten, der zur Luftwaffe versetzt wurde. Gibb sagte, er sei ein sehr guter Pilot. Patzer wurde bald F/O und flog viele Missionen mit Gibb.

R202727
Sgt Mendenhall
RCAF,



May 30, 1944

Dear Pa, Mother, Dawn, Lorin,

I've meant to write to you for a long time but I guess I don't change, its just as hard to get around to writing now as it ever was. I'll give you the dope on the crew.

Flight Sgt. Patzer- pilot and skipper from Saskatewan. We just started with him. Our other pilot was an American and transferred to Yank Air force. Pat's a swell guy and very good pilot. Married over here.

Pilot Officer Henson- Navigator and most popular member of crew. I get along with him swell. He's 30 years old, married. Best navigator on the course.

Sargent Daley- the wireless operator. A screwball if there ever was one. He's 35 and you'd never believe it. Twice married. He's been around and still does.

Flying Officer Al May- the bomadier. The best on the course and he sure doesn't have to work hard at it. The smooth type. Lots of money and free with it.

Sargent Mc Intosh- Rear Gunner. A kid I went clear through the course with and slept with at Mac Donald. One of the best friends I'll ever have.

Sargent Mendenhall- Mid Upper.

That briefly sums up the combinations (one that can't be beat we hope). They are all swell guys. We all have the same sense of humor, you'd be surprised how much that helps when your nerves are on edge etc.

By the way Pa, if your getting any of that money I signed over to you, you can buy me some stuff and send it over, razor blades, tooth paste, a pair of black oxfords size 9. Better get Ross to pick them out. Somebody relieved me of the ones I had, couple pair of black socks. You can throw in some canned corn, tomatoes, meat and anything else that will keep. Mac gets a parcel about once a week and insists I pay him back.

Well how goes everything at home? I guess Dawn and Lorin are about finished school and out thinning the beets. I hope the weather is okay for the crops. For myself I'm okay. I should be finished at this school in about 3 weeks and then who knows. I wish you had some of this rain. It cleared up the other day and you should see the lovely sun burns me and Mac got. Macs running in a track meet over at Coventry in about a week. I'm his manager.

Tell Ross and Alma hello I guess I should write them. I hope Alma is okay. Write me the news and take care of yourself.

Love
Mendy A. G.

R202727
Srg. Mendenhall
30. Mai 1944

Lieber Papa, liebe Mutter, Dawn, Lorin,

Ich hatte schon lange vor, euch zu schreiben, aber ich denke, ich ändere mich nicht, es ist jetzt genauso schwer, zum Schreiben zu kommen wie eh und je. Ich gebe dir das Zeug über die Crew.

Flight Sgt. Patzer - Pilot und Skipper aus Saskatewan. Wir haben einfach mit ihm angefangen. Unser anderer Pilot war Amerikaner und wurde zur Yank Air Force versetzt. Pat ist ein guter Typ und ein sehr guter Pilot und verheiratet.

Pilot Officer Henson - Navigator und beliebtestes Besatzungsmitglied. Ich verstehe mich gut mit ihm. Er ist 30 Jahre alt und verheiratet. Bester Navigator auf dem Kurs hier.

Sargent Daley - der Funker. Ein Spinner, wenn es je einen gab. Er ist 35 und man würde es nie glauben. Zweimal verheiratet. Er war da und tut es immer noch.

Flying Officer Al May - der Bomadier. Der Beste auf dem Platz und er muss sicher nicht hart daran arbeiten. Ein glatte Typ. Hat wohl viel Geld und ist nur so dabei.

Sargent Mc Intosh - Heckschütze. Ein Kind, mit dem ich durch den Kurs gegangen bin und mit dem ich bei Mac Donald geschlafen habe. Einer der besten Freunde, die ich je hatte.

Sergent Mendenhall – Mittlerer- Oberer Rang

Das fasst die Kombinationen kurz zusammen (eine, die hoffentlich nicht zu übertreffen ist). Sie sind tolle Typen. Wir haben den gleichen Sinn für Humor, ihr werden überrascht sein, wie sehr das hilft, wenn man nervös ist usw.

Übrigens, Pa, wenn du etwas von dem Geld bekommst, das ich dir übergeben habe, kannst du mir ein paar Sachen kaufen und es mir schicken, Rasierklingen, Zahnpasta, ein Paar schwarze Oxfords Größe 9. Es ist besser, Ross dazu zu bringen, sie herauszugeben. Jemand nahm mir die ab, die ich hatte, ein paar schwarze Socken. Sie können etwas Mais in Dosen, Tomaten, Fleisch und alles andere, was haltbar ist. Mac bekommt etwa einmal pro Woche ein Paket und besteht darauf, dass ich es ihm zurückzahle.

Nun, wie läuft alles zu Hause? Ich schätze, Dawn und Lorin sind gerade mit der Schule fertig und dünnen die Rüben aus. Ich hoffe, das Wetter ist für die Pflanzen in Ordnung. Für mich selbst bin ich okay. Ich sollte in etwa 3 Wochen an dieser Schule fertig sein und wer weiß. Ich wünschte, du hättest etwas von diesem Regen. Es klarte sich auf und du solltest sehen, wie die schöne Sonne scheint, die ich und Mac sehen können. Wir laufen und werden in etwa einer Woche in Coventry sein. Ich bin sein Trainer.

Sag Ross und Alma Hallo, ich denke, ich sollte ihnen schreiben. Ich hoffe, Alma geht es gut. Schreibt mir die Neuigkeiten und passt auf euch auf.

In Liebe

Mandy A. G.

Der kommandierende Offizier bemerkte, dass Gibb überdurchschnittlich war. Seine Anwendung der Sichtung in der Luft war gut und es wurden stetige Fortschritte erzielt. Als Fighting Controller war er überdurchschnittlich und sehr konstant. Filmaufnahmen mit stetigen Verbesserungen und Fortschritte. Er sagte, dass Gibb langsam lernte, erlerntes konnte er sich schnell merken und auch behalten.



Links ist Gibb

CON-Einheit

12. – 29. August 1944

#1659 Top CON-Einheit

Die Heavy Conversion Unit war der letzte Schritt in der Ausbildung der Besatzungen, sie mit schweren Bombern vertraut zu machen und für Einsätze vorzubereiten.

Im Oktober 1942, kam die Umrüstung der RCAF-Staffeln auf schwere Bomber. Die Nr. 1659 Heavy Conversion Unit wurde in Leeming mit Halifaxen ausgebildet. Die Umbaueinheit wurde im März 1943 nach Topcliffe und zur No.405 Squadron verlegt und zogen vom Bahnhof nach Leeming. Zwei Wochen nach ihrer Ankunft wurde die No. 408 Squadron nach Linton-on-Ouse verlegt.

12., 14.-17., 21.,22., 24.-29. August 1944

Beginnend in Halifax, das bald für Gibb für die nächsten 7 Monate zur Heimat werden sollte. Er verbrachte die meiste Zeit mit Patzer und seiner Crew, um Kreise zu drehen, Luft-Luft-Bombenangriffe, Jäger Zugehörigkeit. Radarvorführungen, Geländezüge, Ablenkungen.

Gesamtzeit: Tagsüber 122 Stunde und 55 Minuten

Nachts 55,5 Stunden und 50 Minuten

Zu dieser Zeit erhielt er auch seine Ausbildung zur Luftseerettung.



Drei Halifax, die beladen aus Caen zurückkehrten, schoss am Morgen des 8. August 1944 über das East Moor hinaus, über die Strensall Road. NA-517 6U-R und LW-686 6U-H von 415 Squadron und NP713 EQ-X von 408 Squadron (in der Mitte).



Halifax VII NP-736 QO-B der 432 Squadron vor einem Hangar in East Moor



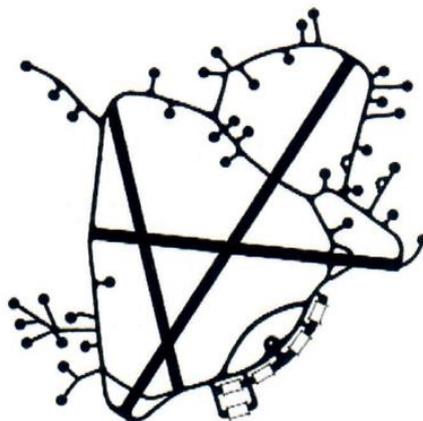
Halifaxes, Lancaster und Besatzungen der Staffeln 408, 415, 420, 425 und 432 stellten sich zur Inspektion durch seine Majestät König George VI. in Linton am 11. August 1944



Halifax VII NP-755 QO-A of 432 Squadron

408 Staffel

4 Sep 44 - 21 Nov 44
Linton-On-Ouse, Yorks, England





Burke MacIntosh

In einem Briefwechsel mit Burke MacIntosh sagte er, dass er jede Mission mit Gibb bis auf eine geflogen sei. Sie wohnten in einer großen Villa, die Anfang 1937 an die RAF abgegeben worden war. Es befand sich in einem wunderschönen Farmgebiet nördlich der Stadt York. Hinter dem Herrenhaus gab es einen schmalen Fluss und sie nahmen eine Fähre zu einem Restaurant namens Hawthorne House. Burke spielte Klavier und sang dort. Er sagte, dass eine der Trainingsübungen in Dalton darin bestand, dass sie den Stützpunkt ohne Lebensmittel oder Rucksäcke verlassen würden. Er lief unglaubliche 35 Meilen und sagte, dass ihre Füße zu einem Chaos mit Blasen und Wunden wurden. Sie mussten über Nacht bleiben und so tun, als wären sie in feindlichem Gebiet und der Feind suchte nach ihnen. Sie mussten in Heuhaufen schlafen und an Türen klopfen um für Essen zu betteln. Dies war ein Training dafür, wenn sie abgeschossen werden könnten.

Sie lernen auch, wie man eine Wellington fliegt (Wimples). Ablenkungsangriffe mit Flugzeugen, die große Ladungen an Bomben transportierten. Den Feind von diesen Flugzeugen ablenken und schließlich nach Hause zurückkehren, während die Hauptflugzeuge ihre Last über bestimmten Gebieten abwerfen würden.

Gibbs Rolle war in einem Geschützturm auf dem Dach des Flugzeugs. Er würde sich drehen, damit er den Himmel nach Osten und Westen und über ihm absuchen konnte. Er hatte vier Geschütze zu verwalten, zwei 303-Patronengeschütze auf jeder Seite. Burke hatte dasselbe am Heck des Flugzeugs, nur dass er dort nur nach unten sehen konnte.





4. September 1944

Zu Beginn des Tages um 10:33 Uhr wird Gibb von F/L Chekaluck für eine halbe Stunde morgens ausgecheckt, um später am Tag um 2:40 Uhr mit Patzer und seiner Crew aufzusteigen, um Luft-Luft-Bombenangriffe zu überprüfen.





Gibb links



Gibb

5., 8. – 10. September 1944

Diese Woche war hauptsächlich Training, Bombenangriffe auf Xcty.



Halifax IIIs von der 424 Einheit stellen sich auf der Begrenzungsstrecke auf, um zu einer Operation aufzubrechen.



Halifax III von der 420 Einheit wird am 10. September 1944 auf einem Angriffsfoto über Le Havre festgehalten, aufgenommen von F/Lt F. Lynch von der 428 Einheit.

1942 hätten britische und amerikanische Bombenbesatzungen möglicherweise keine Ziele gehabt, die kleiner als eine Stadt waren. Aber 1944 dank harter Erfahrung und harter Wissenschaft konnten kleine Ziele, die zu klein waren, wie Rangierbahnhöfe, Autobahnkreuze, Deiche, Docks, Raffinerien, Eisenbahntunnel, U-Boot-Fabriken und Abschussplätze für V-1- und V-2-Raketen, konnten angegriffen werden. Alle gerieten unter alliiertes Bombenvisier und wurden fast nach Belieben zerstört.

12. September 1944 (Mission 1)

Abflug um 11:42 Uhr mit einer Halifax J.



Jedes Mitglied der Besatzung konnte jederzeit zu seinem Befehls-Offizier gehen um eine Flugverweigerung auszusprechen, die weitere Operationen nach sich ziehen würden. Aber die Idee von "Operative Ermüdung" Im Volksmund "Flak Happy" war, gab es nicht. Diejenigen, die unter der Belastung zerbrachen wurden schnell gebrandmarkt

"LMF: Mangel an moralischer Auffassung"; Rank und Eignung, (manchmal öffentlich) und abgegeben für Aufgaben. Normalerweise ist ein Mann mit der Bitte, aus dem Flugdienst abgezogen zu werden, sofort aus dem Geschwader entfernt worden.

Während einige der Gruppe Dortmund angriffen, griffen 122 Halifaxe von 408, 415, Staffeln 420, 425, 426, 431, 432 und 434 die synthetische Ölfabrik in Wanne Eickel an. Der Angriff wurde von 16.000 bis 19.000 Fuß durchgeführt wobei die Besatzung 960.000 Pfund an Sprengstoff freisetzte. Aufgrund einer Nebelwand wurden keine Beobachtungen über das Ziel hinaus gemacht. Eine große Anzahl von Flugzeugen wurde durch die Flak beschädigt.

F/O J. Mills von der 432 Einheit wurde von der Flak getroffen. Es wurden Löcher in den Backbordflügel gefunden und im Armaturenbrett. F/O A. Porter wurde ebenfalls von der Flak getroffen. Es wurden Löcher in den Backbordflügel, den Stbd-Flügel, und STBD-Innengondel. F/O J. Gault wurde ebenfalls von Flak getroffen. Löcher in die Backbordflügelspitze.

Gibb erhielt eine Flakwunde über Wanneickel. Als er zur Basis zurückkehrte, kam er aus dem Flugzeug und ging hinunter zum Debriefing-Raum, wo er Howard Hicken von Raymond traf. Er sagte: "Scoss (Spitzname für Howard Skousen Hicken) ich wurde fast verwundet. Er zeigte ihm ein 2 Zoll großes Loch in seiner Tunika, das aus einem Stück Granatsplitter bestand. Es schien Gibb zu gefallen, dass er Beweise dafür hatte, dass er dem Tode nahegekommen war.



Die Besatzung, mit der er flog, würde nie wissen, wen sie als nächstes bombardieren würden, bis etwa eine Stunde vor dem Abflug. Sie gingen in einen Besprechungsraum an einer große Karte, dort zeichneten sie eine punktgenaue Markierung, die die Zielstelle anzeigte. Nach der Einweisung konnten sie den Raum aus Sicherheitsgründen bis zum Abflug nicht verlassen. Sobald sie abhoben, bildeten sie sich ein Bomberstrom, der aus vielen Flugzeugen bestand, die zusammen flogen. Sie konnten über 100 Meilen lang und 40 Meilen breit sein. Nach dem Abwurf der Bomben musste der Pilot etwa 30 Sekunden lang absolut gerade fliegen, damit die Bomben auf dem Boden aufschlugen und dann die automatischen Kameras ein Bild machten. Zurück in der Basis konnten sie feststellen, ob das Ziel getroffen wurde.

4 Stunden und 45 Minuten waren sie in der Luft.

14. September 1944

Zwei Tage später 2 Stunden und 45 Minuten Bombenübung über Xcty.



432 Einheit über Wanne-Eickel, 16.400 ft.
Freundlicherweise zur Verfügung gestellt
von Ian-57 Rescue



Mel Depew

Gibb Mendenhall

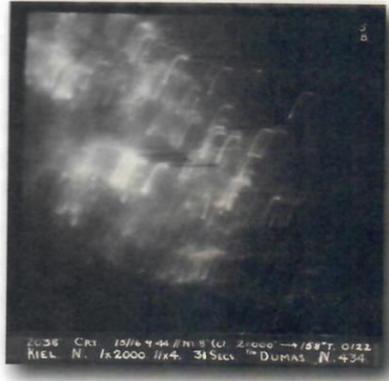
Stewart Robinson

15. September 1944 (Mission 2)

Abflug um 22:25 Uhr mit einer Halifax J.
172 Halifaxe der 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 Staffeln wurden von 28 Lancastern der 419. und 428. Staffel bei einem Angriff auf Kiel unterstützt. Die Besatzungen flogen zwischen 16.500 und 21.500 Fuß über dem Ziel, sie setzten 442.000 Pfund

Sprengstoff und 913.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge war das Wetter klar und es wurden schwere Schäden verursacht.

F/O J. Mills und Besatzung der 432 Squadron, fliegen Halifax VII NP-723 codierte QO-D, wurden von einem ME-109 begleitet, es gab keinen Schaden. P/O J. Gallagher RCAF und Besatzung, die Halifax VII NP-719 mit QO-N-Code flogen, kamen von diesem Vorgang nicht zurück. Sergeant C. Gill RAF, F/O J. Leblanc RCAF, P/O H. McLeod RCAF, P/O J. Labelle RCAF, P/OC. Crowe RCAF, P/OD. MacCarthy RCAF alle wurden getötet.



5 Stunden und 30 Minuten waren sie in der Luft Direkt über Kiel 15./16. September 1944. F/O W. Dumas und Mannschaft der 434 Squadron. Foto mit freundlicher Genehmigung von Wally Dumas und Ken Brown

17. September 1944 (Mission 3)

Abflug um 10:31 Uhr mit einer Halifax J.



Mendenhall Grant Daley McIntosh
 Patzer May Hensen

173 Halifaxe von 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 Geschwader schlossen sich mit 36 Lancastern aus 419 und 428 Staffeln bei einem Angriff auf Truppenstellungen bei Boulogne an. Die Besatzungen befanden sich in einer Höhe von 2.000 bis 10.000 Fuß über dem Ziel und setzten 2.280.000 Pfund Sprengstoff frei. Berichten zufolge waren die Bombenangriffe korrekt und diese Truppen ergaben sich kurz darauf. Sgt. A. Stedman von der 432 Squadron landete auf dem Rückweg in Manston.

4 Stunden waren sie in der Luft.



Angriff der Lamont-Besatzung der 428. Staffel über Boulogne
17. September 1944

28. September 1944 (Mission 4)

Abflug um 17:03 Uhr fliegen eine Halifax O.

214 Halifaxe der 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 Staffeln wurden von 38 Lancastern der 419. und 428. Staffel bei einem Angriff auf die Küstengeschütze bei CAP Gris Nez. unterstützt. Die Besatzung befand sich in einer Höhe zwischen 1.000 und 10.000 Fuß über dem Ziel und setzte 1.795.000 Pfund Sprengstoff frei. Aufgrund des sich verschlechternden Wetters über dem Ziel wurden viele Besatzungen vom Meisterbomber nach Hause geschickt.

Der Flug dauerte 3 Stunden und 40 Minuten.



Halifax IIIs der 431 und 434 Einheit warten auf den Start am D-Day, dem 6. Juni 1944

30. September 1944 (Mission 5)

Abflug um 10:24 Uhr. Mit einer Halifax N.

107 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 425, 426 und 432 sollen die Ölfabrik in Sterkrade angreifen. Die Besatzungen lagen mit 16.000 und 18.000 Fuß über dem Ziel, wobei 847.000 Pfund Sprengstoff freigesetzt wurden. Das Ziel war von den Wolken bedeckt, so dass der Angriff zerstreut wurde.

Der Flug dauerte 4 Stunden und 40 Minuten

2. und 3. Oktober 1944

Zurück zum Training, zum Streckenflug und zum Bombenangriff.



6. Oktober 1944 (Mission 6)

Abflug um 4:05 Uhr mit Halifax F.

248 Halifaxe aus 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 Staffeln wurden von 45 Lancastern aus 419 und 428 Staffeln bei einem Angriff auf Dortmund unterstützt. Dies war die größte Anstrengung, die die 6er-Gruppe je unternehmen würde, während des Krieges. Die Besatzungen befanden sich zwischen 17.000 und 20.500 Fuß über dem Ziel. Freisetzung von 1.510.000 Pfund Sprengstoff und 383.000 Pfund Brandsätzen. Berichten zufolge waren die Bombenangriffe korrekt und die Transport- und Industrieabteilungen wurden gut getroffen.

F/O J. Mills von der 432 Squadron landete bei der Rückkehr auf dem Downham Market wegen schlechter Wetter an der Basis. F/O D. Best, F/Lt W. Tobias, F/O G. Stunden, F/Sgt N. Franko, P/O L. McGuire, F/O A. Craig, P/O H. Britton, F/O J. Gault, F/O M. Krakowsky, F/O R. Diamond, F/O S. Dean und S/Ldr G. Larson landeten bei der Rückkehr in Sudbury wegen schlechten Wetters auf der Basis. F/O G. McNicoll landete bei der Rückkehr in Woodbridge wegen schlechten Wetters auf der Basis. P/O J. Hamilton und F/O C. Hemming landeten bei ihrer Rückkehr in Bury St. Edmonds wegen schlechtem Wetter an der Basis. F/O W. Saye landete auf dem Rückweg wegen schlechten Wetters in Tuddenham Basis. W/Cdr J. MacDonald landete bei der Rückkehr wegen schlechtem Wetter in Wrating Common an der Basis

Der Flug dauerte 6 Stunden und 15 Minuten. Landung in Chedburgh auf dem Rückflug.



429 Geschwader Dortmund Überfall. 6./7. Oktober 1944 -- F/Lt Childs und Crew
Foto zur Verfügung gestellt von Greg Kopchuk



Pilot

7. Oktober 1944

Von Chedburgh zur Basis fliegen

179 Halifaxe aus den Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 wurden von 30 Lancastern der Staffeln 419 und 4Z8 bei einem Angriff auf Bochum unterstützt. Die Besatzungen befanden sich über dem Ziel zwischen 17.000 und 20.000 Fuß. Dabei wurden 928.000 Pfund Sprengstoff und 544.000 Pfund Brandsätze freigesetzt.

Das Ziel war wolkenbedeckt und Berichten zufolge war der Angriff verstreut.

P/O L. McGuire von der 432 Einheit kehrte vorzeitig zurück, da der Stbd-Außenposten u/s war. Sie landeten sicher auf 3 Triebwerken auf der Basis. F/O A. Potter ließ die stbd-Außenseite u/s über das Ziel gehen. Sie bombardierten und kehrten mit 3 Motoren sicher zurück. F/Sgt. N. Franko und Besatzung, die Halifax VII NP-697 mit dem Code QO-F wurden von



einem nicht identifizierten einmotorigen Flugzeug angegriffen, es gab keinen Schaden. F/O S. Dean und seine Besatzung, die Halifax VII NP-721 mit dem Code QO-X flogen, wurden von einem ein- und zweimotorigen Flugzeug angegriffen, es gab keine Schäden. F/O R. Diamond RCAF-POW und Besatzung, die Halifax VII NP-801 mit dem Code QON flogen, kehrten von dieser Operation nicht zurück.

Sgt. K. Hutchinson RAF-POW
F/Lt. W. Nicholson RCAF-POW
F/O W. Stohlberg RCAF – POW
W/02 G. Sharpe RCAF-POW
W/02 H. Graham RCAF-POW
F/Sgt. M. Harrington RCAF-POW

Die Besatzungen hatten gesehen, dass sie von herabfallenden Bomben getroffen wurden. Sie waren alle Kriegsgefangene.

Der Flug dauerte 6 Stunden und 10 Minuten





Patzer Hensen Grant Daley
May Burke Mendy

12. Oktober 1944 (Mission 8)

Abflug um 7:37 Uhr mit Halifax S.

Operation Ruhr-Wanneickel

Landung in Woodbrigg"dge gegen Mittag.

Der Flug dauerte 4 Stunden und 25 Minuten.

Abflug von Woodbridge um 16:01 Uhr mit einem einstündigen Flug zur Basis.



Paket aus der Heimat

15./16. Oktober 1944 (Mission 9)

Abflug um 17:20 Uhr mit Halifax F.

119 Halifaxe aus 408, 415, 420, 425, 426, 4Z7, 429, 43, 1, 432, 433 und 434 wurden von 15 Lancastern aus 419 und 428 Schwadronen bei einem Angriff auf Wilhelmshaven unterstützt. Die Besatzungen lagen mit 13.000 und 19.000 Fuß, wobei 920.000 Pfund Sprengstoff und 224.000 Pfund Brandsätze freigesetzt wurden. Dies war der letzte große Angriff auf diese Marinestadt

P/O L. McGuire und Besatzung der 432 Squadron fliegenden Halifax VII NP-802 codierten QO-S wurden von einer JU-88 angegriffen, es gab keine Schäden. F/Lt D. Spellar RCAF und Besatzung mit Halifax VII NP-723 Code QO-D, konnte von diesem Vorgang nicht zurückkehren. Sergeant C. Moss, RAF, F/O T. Fisher, RCAF, F/O G. Gilbert., RCAF, Sgt. J. Hogg, RCAF, Sgt. G. Cook, RAF, Sgt. K. Odobas, RAF, wurden alle getötet.



429 Staffel Wilhelmshaven Angriff
15./16. Oktober 1944 – F/O James
und Crew.

Foto zur Verfügung gestellt von Greg
Kopchuk

Der Flug dauerte 5 Stunden und 10 Minuten, sie landeten in Buckenham

17. Oktober 1944

Abflug um 9:17 Uhr in Buckenham und Rückkehr zur Basis.

1 Stunde und 10 Minuten.



22. Oktober 1944

Start um 15:58 Uhr in Halifax D mit einem Cross-Country-Training für 2 Stunden und 15 Minuten.

23. Oktober 1944 (Mission 10)

Start um 16:38 Uhr in Halifax D.

229 Halifaxe aus 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 Staffeln wurden von 43 Lancastern aus 419 und 428 Staffeln bei einem Angriff auf Essen unterstützt. Die Besatzungen lagen zwischen 18.000 und 21.000 Fuß über dem Ziel und setzten 2.326.000 Pfund Sprengstoff und 239.000 Pfund Brandbomben frei. Über 1.000 Flugzeuge nahmen daran teil. Der Angriff setzt 4.500 Tonnen Bomben frei und war bisher der schwerste Angriff.

Eine große Anzahl von Crews setzte das Fliegen durch schwere Vereisung zu.



Gibb & Frank Daley

P/O L. McGuire von der 432 Squadron kehrte wegen starker Vereisung vorzeitig zurück. Sie landete in Woodbridge. F/O A. Bews kehrte vorzeitig zurück, da der STBD-Innere u/s war. Sie landete sicher mit 3 Triebwerken auf der Basis. F/O G. Barron und Besatzung auf der Halifax VII NP-698 codierte QO-U wurden von einer ME-110 angegriffen, es gab es keinen Schaden. F/O C. Hemming RCAF und Besatzung, die Halifax VII NP-722 mit dem Code QO-S flogen, hatten Vereisung am Heck. Sergeant E. Hemsley RAF, F/O J. Bishop RCAF, F/O E. Holmes RCAF, P/O J. Brusone RCAF, Sgt. J. Gallant RCAF, Sgt. R. Brown RCAF, Bruchlandung in Manston landeten ohne Verletzung der Besatzung. F/O A. Craig landete bei Newmarket bei der Rückkehr. F/O A. Potter landete bei der Rückkehr in Tempsford.

4 Stunden und 25 Minuten in der Luft, Landung in Woodbridge



Direkt über Essen, 23./24. Oktober 1944.
Freundlicherweise zur Verfügung gestellt
von Clyde Marshall

24. Oktober 1944

Start um 17:25 Uhr von Woodbridge und Rückkehr zur Basis, Dauer 1 Stunde und 5 Minuten

25. Oktober 1944 (Mission 11)

Start um 12:59 Uhr mit Halifax A.

198 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 griffen die Ölfabrik in Homberg an. Die Besatzung befand sich zwischen 16.000 und 19.000 Fuß über dem Ziel und setzte 1.813.000 Pfund Sprengstoff frei. Die Ölanlage war zum Zeitpunkt des Angriffs bewölkt.

Der Flug dauerte 5 Stunden und 40 Minuten. Gelandet wurde in Thorpeabbott.



26. Oktober 1944

Sir Arther Tedder, Eisenhowers Stellvertreter und leitender Flieger im obersten Hauptquartier der Alide Expeditionary Force, hatte seine Vorschläge für die zukünftige Durchführung der Bomberoffensive in Umlauf gebracht und die Bedeutung des Transportplans betont.

30./31. Oktober 1944 (Mission 12)

Start um 17:41 Uhr in Halifax W.

40 Lancaster aus den Staffeln 419 und 428 wurden von 202 Halifaxes aus den Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 bei einem Angriff auf Köln unterstützt. Alle Flugzeuge befanden sich zwischen 16.000 und 21.000 Fuß über dem Ziel und warfen 322.000 Pfund Brandsätze und 1.939.000 Pfund Sprengstoff ab. Dieser Angriff fand durch eine schwere Bewölkung statt.

F/O W. Saye, F/O N. Patterson, F/O C. Hemming, F/O D. McKinnon, F/Lt. C. Fyfe, P/O J. Hamilton, F/Lt. L. Kropf, F/O A. Bews, F/O G. McNicoll, F/O F. Eilertson, P/O A. Stedman, F/O J. ; ills, F/O F. Jeffery, F/O F. Horan, F/O J. Gault, F/O S. Dean, F/O G. Barron, F/Lt. J. Zhompson und F/Lt. W. Miller von 432 Squardron landeten bei der Rückkehr in Syerston wegen schlechten Wetters auf der Basis

Der Flug dauerte 5 Stunden und 35 Minuten



1. November 1944

Abflug um 15:16 Uhr in Thoreabbott und Rückkehr zur Basis, einstündiger Flug

Eine überarbeitete Bombenanweisung war an Sir Arthur Harris und General Spaatz geschickt worden, die die Operation Hurricane faktisch beendete. Die Desorganisation des Hitlerschen Transportwesens stand ganz oben auf der Liste, vor allem im Ruhrgebiet, sie war eindeutig der Ölkampagne untergeordnet. Der Krieg in Europa neigte sich dem Ende zu, und da niemand mehr damit rechnete, in einem Jahr Luftschlachten oder Panzerschlachten zu führen, brauchte man sich keine Sorgen um die zukünftige Produktion von Flugzeugen oder gepanzerten Kampffahrzeugen zu machen.

Die bisher bedeutendste Änderung betraf die Durchführung von Gebietsrazzien. Immer noch erlaubt, wenn das Wetter oder die taktische Lage präzise Angriffe ausschloss, sollten sie nun so gerichtet werden, dass sie zur größtmöglichen Zerstörung der Petroleumindustrie beitrugen.

Das Bomber Command hatte bereits praktisch 45 der 60 führenden deutschen Städte zerstört. Sie hatten die Armee nie im Stich gelassen, wenn sie um Unterstützung bat. Flächenbombardements trugen mehr zum Sieg des Krieges bei als jede andere Kampagne.

Die Zerstörung von Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden, Chemnitz, Brelau, Nürnberg, München, Koblenz, Karlsruhe und die Vollendung Berlins und Hannovers sind erforderlich, um den Plan zu vollenden.

Öl war nun die "Messerschneide", auf der die ganze Kriegssituation stand, wie Sir Arthur sagte.





Warten auf Ladeaufträge

1. November 1944 (Mission 13)

Abflug um 17:20 Uhr in Halifax D.

202 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 flogen zusammen mit 47 Lancastern aus 419, 428 und 431 bei einem Angriff auf Oberhausen. Die Besatzungen flog über dem Ziel bei 17.000 und 21.000 Fuß und setzte 1.979.000 Pfund Sprengstoff und 3.79.000 Pfund Brandsätze frei. Das Ziel war wolkenverhangen und der Angriff war zerstreut.

F/O D. McKinnon von der 432 Squadron kehrte vorzeitig zurück, da die Gegensprechanlage U/S war.

6 Stunden und 10 Minuten in der Luft.



Gibb



Zwei 4.000 Pfund Bomben

2. November 1944

Abflug um 16:04 Uhr in Halifax, D.

180 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 wurden von 42 Lancastern der Staffeln 419, 428 und 431 bei einem Angriff auf Düsseldorf unterstützt. Die Besatzungen lagen mit 18.000 bis 21.000 über dem Ziel und setzten 1.711.000 Pfund Sprengstoff und 285.000 Pfund Brandsätze frei. Dem Vernehmen nach wurde der nördliche Teil Düsseldorf schwer beschädigt. Dies war der letzte Anschlag auf Düsseldorf.

F/O G. McNicoll von der 432 Squadron kehrte vorzeitig zurück, da der äußere Backbord U/S war. Sie landeten sicher auf 3 Triebwerken auf der Basis. F/Lt. L. Kropf kehrte vorzeitig als stbd zurück.

Der Flug dauerte 5 Stunden und 15 Minuten, sie landeten in Watton.



2./3. November 1944, direkt über Düsseldorf

Foto freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Tom Ritchie über R. Butson

3. November 1944

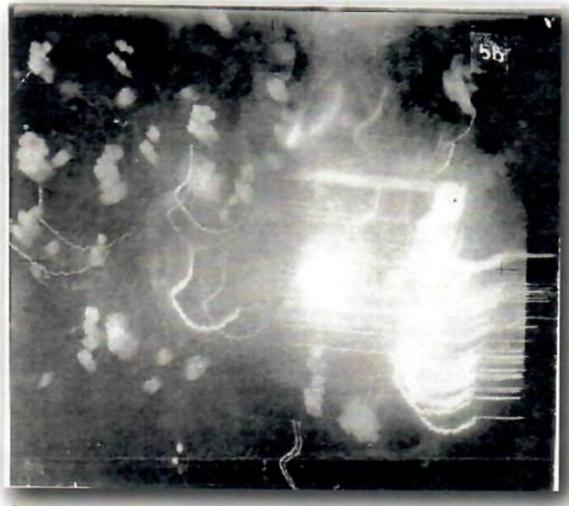
Abflug um 17:02 Uhr von Watton, um zur Basis zurückzukehren.

4./5. November 1944 (Mission 15)

Abflug um 5:02 Uhr in Halifax D

173 Halifaxe aus den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 wurden von 41 Lancastern der Staffeln 419, 428 und 431 bei einem Angriff auf Bochum unterstützt. Die Besatzungen befanden sich in einer Höhe zwischen 16.000 und 18.000 Fuß über dem Ziel und setzten 1.841.000 Pfund Sprengstoff und 324.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge wurden in dieser Stadt und vielen wichtigen Städten schwere Schäden angerichtet. Industrien wurden geschädigt.

F/O C.Hemming und die Besatzung der 432 Squadron, die die Halifax VII NP-705 mit dem Code QO-Y flog, wurden von einem nicht identifizierten zweimotorigen feindlichen Flugzeug angegriffen, es gab keinen Verletzten oder Schaden. F/Lt. Sales landete aufgrund von Treibstoffmangel in Dalton. F/O J. Gault, RCAF und Besatzung, die Halifax VII NP-708 mit dem Code QO-E flog, wurden von einer-Flak beschossen, es gab Löcher im Rumpf und P/O W. Border, TAF der Flt./Ingenieur, wurde getötet. Auf dem Rückweg landeten sie in Woodbridge.



4./5. November 1944 direkt über Bochum

Foto freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Tom Ritchie über R. Butson

Der Flug dauerte 5 Stunden und 20 Minuten

10. November 1944

Abflug um 13:00 Uhr für einen lokalen Flug für 1 Stunde und 20 Minuten.

21./22. November 1944 (Mission 16)

Abflug um 15:30 Uhr mit der Halifax D.



175 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 wurden von 55 Lancastern der Staffeln 419, 428 und 431 bei einem Angriff auf die Ö raffinerie in Castrop-Rauxel unterstützt. Zwischendurch waren die Besatzungen über dem Ziel 17.000 und 19.000 Fuß und setzten 1.807.000 Pfund Sprengstoff frei. Berichten zufolge wurde die Anlage genau bombardiert und es wurden schwere Schäden angerichtet.

F/Lt F. Horan von der 432 Squadron kehrte vorzeitig zurück, da das innere Geschwader u/s war. Sie landeten sicher auf 3 Triebwerken auf der Basis.

F/O G. McNicoll kehrte vorzeitig zurück, da alle Instrumente ausfielen und von feindlichen Flugzeugen angegriffen wurden. F/O M. Krakowsky und F/Lt W. Miller wurden von feindlichen Flugzeugen angegriffen. Bei der Rückkehr landeten sie in Wombleton. F/O J. Mills, F/O D. Frost, F/O A. Clarke, F/Lt E. Hayes, P/O G. Sherlock, F/Lt C. Fyfe, F/O S. Dean, P/O L. McGuire, F/O G. Spiers, F/Lt L. Kropf, F/O G. Barron, F/O A. Bews, F/O A. Potter, F/O J. Hamilton, F/Lt J. Thompson und F/O C. Hemming landeten bei der Rückkehr in Wombleton aufgrund des schlechten Wetters.

Der Flug dauerte 5 Stunden und 50 Minuten

Gesamtzahl der Betriebsstunden: 89 Stunden und 55 Minuten.



429 Einheit über Castrop-Rauxel
21./22. November 1944 – F/O Drewery und Mannschaft
Foto freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Greg Kopchuk



429 Einheit über Castrop-Rauxel
21./22. November 1944 – F/O Clark und Mannschaft
Foto freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Greg Kopchuk

Der Angriff auf Castrop-Rauxel sollte die Wehrmacht bewegungsunfähig machen. Flak war vor allem tagsüber ein Problem. Von den 154 Flugzeugen, die im November angeschossen wurden, waren 137 von der Flak getroffen. Es wurden eines bei 620 Einsätzen bei Tageslicht und 66 bei 1384 Nachteinsätzen getroffen.

432 Geschwader

4. Dezember 1944 – 21. Februar 1945
Eastmoor Yorks, England



Abzeichen: Vor Vollmond springt ein Puma herunter

Motto: Saevier ad lucem (Wild dem Licht entgegen)

Das Abzeichen zeigt die nächtlichen Bombenangriffe des Geschwaders auf den Feind an. Das Motto bezieht sich auf den unbändigen Wunsch der Einheit, für Licht gegen die Finsternis der Unterdrückung zu kämpfen.

Kommandierende Offiziere:

| | |
|----------------------------|---|
| W/CDR H. Kerby | 1. Mai 1943 – 29. Juli 1943 (KIA) |
| W. MacKay | 30. Juli 1943 – 30. Mai 1944 |
| J. MacDonald | 31. Mai 1944 – 25. Juli 1944 (Evaded) |
| A. Lowe | 26. Juli 1944 – 28. September 1944 |
| J. MacDonald | 29. September 1944 – 28. Januar 1944 (Gibb's) |
| S/LDR H. Minhinnick | 29. Januar 1944 – 27. Februar 1945 (Gibb's) |
| W/CDR K. France | 28. Februar – 15. Mai 1945 |

Benutzte Flugplätze:

| | |
|------------------|-----------------------------------|
| Skipton on Swale | 1. Mai 1943 – 18. September 1943 |
| East Moor | 19. September 1943 – 15. Mai 1945 |

Flugzeugtypen, der bei Einsätzen geflogen wurden:

Wellington X, Lancaster II, Halifax III, VI

Geschwader-Nickname: „Leaside“

Airkraft Code; QO

Zusammenfassung:

Einsätze: 3130 (einschließlich 53 See-Einsätze)

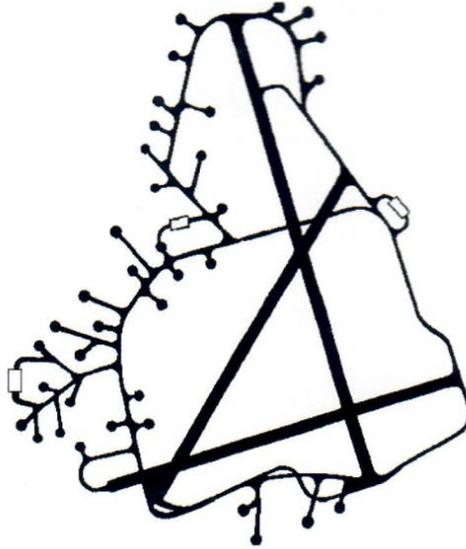
Flugbetrieb: 16607 Stunden

Standzeiten: 6166 Stunden

Bombenabwurf: 8980 Tonnen

Siege: 5 Flugzeuge zerstört, 2 wahrscheinlich, 5 beschädigt

Verluste: Im Betrieb: 73 Flugzeuge, 448 Besatzung (30 getötet, 8 vermisst, 252 mutmaßlich tot, 123 Kriegsgefangene (5 entkommen), 35 konnten der Gefangennahme entkommen. Außerhalb der Kampfhandlung: 42 Personen (38 getötet, 8 vermisst, 1 starb eines natürlichen Todes)



Flugplatz Eastmoor Yorks

R202727
Flight Sargent Mendenhall, W.G.
432 SQD RCAF OVERSEAS



December 3, 1944
Sent- December 4, 1944
Received- December 16, 1944

Dear Father and All;

A slight change of address you notice. With moving over and the grim weather we've been pretty idle lately. 12 to do. But I think we'll finish up quick over here. I received your parcel the other day. Thanks a lot! I got one from Jack and Iona the same day. I'll be getting fat on all this stuff. Johnny Heggie is on this same station. He goes with a Mormon girl in Sheffield. Guess I'll have to go down and go to church. The barracks are pretty grim here. We had central heating in a big school before. I darn near froze the first few days I was here. I wrote and sent Virginia some money to buy me a watch. The money I sent may not be enough, so if she asks you for more take it off that I send home. If you are in need of some money Pa don't hesitate to use that which I send. Tell Virginia about the change of address if you see her.

Hello Dawn and Lorin. I haven't heard a word out of you in a long time. You should sit down and write me for Christmas.

Not much else I can say. We keep flying away. The weather is really dirty for flying. I'm more scared of it than what the Germans can do. We really got shook the other nite. Sometimes I think that were getting abit too sure of ourselves but we get woke up again. Well I wish you all a Merry Christmas and a Happy New Year and say good nite.

Lots of love
Gibb

R202727

Flug Sargent Mendenhall, W.G.
432 SQD RCAF IN ÜBERSEE

3. Dezember 1944

Gesendet am 4. Dezember 1944

Empfangen - 16. Dezember 1944

Lieber Vater und alle,

Eine kleine Adressänderung, die Sie bemerken. Mit dem Umzug und dem trüben Wetter waren wir in letzter Zeit ziemlich untätig. 12 Aufgaben zu erledigen. Aber ich denke, wir werden hier schnell fertig sein. Ich habe neulich Ihr Paket erhalten. Vielen Dank! Ich habe einen von Jack und Iona am gleichen Tag genauso bekommen. Ich werde noch fett werden von all dem Zeug. Johnny Heggie ist auf dem gleichen Sender. Er geht mit einem Mormonenmädchen in Sheffield. Ich denke, ich muss runter und in die Kirche gehen.

Die Kasernen hier sind ziemlich düster. Wir hatten vorher eine Zentralheizung in einer großen Schule. Ich bin verdammt nah dran die ersten Tage, die ich hier war, gefroren. Ich schrieb und schickte Virginia etwas Geld, um mir eine Uhr zu kaufen.

Das Geld, das ich geschickt habe, reicht vielleicht nicht aus, also wenn sie dich um mehr bittet, nimm es weg, von dem, was ich dir Heim schicke.

Wenn du etwas Geld brauchst, Pa, zögere nicht, das zu verwenden, was ich schicke. Erzählen Sie Virginia von der Adressänderung, wenn Sie sie sehen.

Hallo Dawn und Lorin, ich habe schon lange kein Wort mehr von euch gehört. Sie sollten sich hinsetzen und mir zu Weihnachten schreiben.

Viel mehr kann ich dazu nicht sagen. Wir fliegen immer wieder weg. Das Wetter ist wirklich schmutzig zum Fliegen. Ich bin mehr ängstlich davor als das, was die Deutschen tun können. In der anderen Nacht wurden wir wirklich erschüttert. Manchmal denke ich, dass wir uns etwas zu sicher waren, aber wir werden wieder wach. Nun, ich wünsche dir alles frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr und sagen Sie gute Nacht.

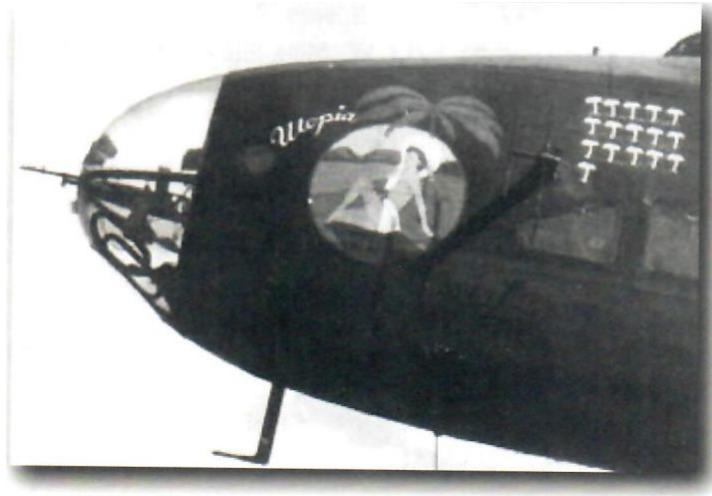
Alles Liebe
Gibb

4. Dezember 1944 (Mission 17)

Trat er der Staffel 432 bei.

Gibb dachte, er hätte nur noch 12 Missionen zu erledigen.

Abflug um 16:39 Uhr mit Halifax QO-U.



„Utopia“

Halifax VII RG-478 QO-U flog insgesamt 17 Einsätze

144 Halifaxe von 408, 415, 420, 424, 425, 4Z6, 427, 429, 432 und 433 Staffeln wurden von 46 Lancastern aus den Staffeln 419, 428 und 431 auf einem Angriff auf Karlsruhe. Die Besatzungen lagen mit 17.000 bis 19.000 über dem Ziel und setzte 854.000 Pfund Sprengstoff und 678.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge waren die Bombenangriffe korrekt und es wurden schwere Schäden verursacht. Bei den zerstörten Fabriken handelte es sich um den bedeutenden Durlacher Werkzeugmaschinenbau.

F/O F. Jeffery von der 432 Squadron wurde von einer Flak getroffen, nicht schwer. F/O J. Hamilton und seine Besatzung, die Halifax VII NP-802 mit dem Code QO-S flog, wurden von einem nicht identifizierten Zwilling feindlicher Flugzeuge angegriffen, es gab keine Schäden. P/O G. Sherlock landete bei Elvington bei der Rückkehr.

6 Stunden und 45 Minuten in der Luft

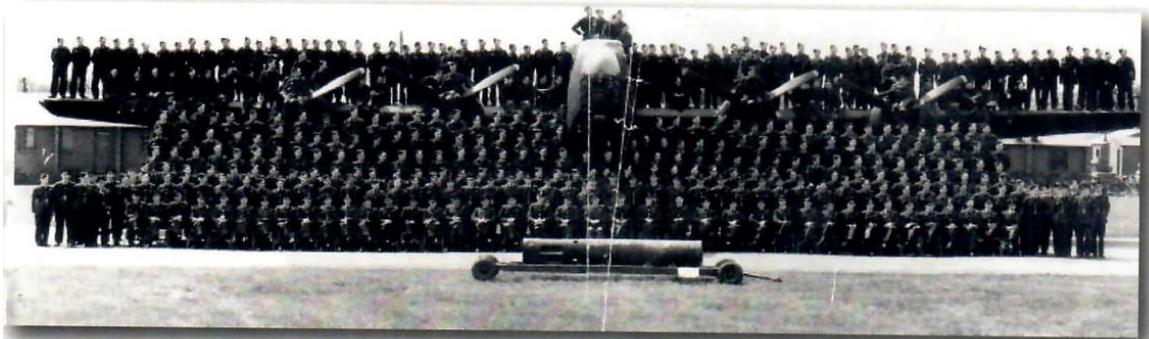


Foto der 432 Einheit

5./6. Dezember 1944 (Mission 18)

Start um 16:09 Uhr mit Flug Halifax QO-Z

140 Halifaxe aus 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429. Zu den 432. und 433. Staffeln gesellten sich 59 Lancaster der 419, 428, 431 und 434 Staffeln zum Angriff auf Osnabrück.

Die Besatzungen lagen mit 16.000 Fuß und 21.000 Fuß über dem Ziel. Wobei 1.310.000 Pfund Sprengstoff und 193.000 Pfund Brandsätze freigesetzt wurden. Berichten zufolge wurde der Angriff zerstört, aber die Bahnhöfe und eine Munitionsfabrik wurden beschädigt.

F/O F. Jeffery von der 432 Squadron wurde von Flak getroffen, es gab Löcher im Rumpf, im Heck und im hinteren Turm. F/Lt W. Miller landete auf dem Rückweg in North Creake.

F/O E. Patzer landete auf dem Rückweg in Woodbridge.

F/O G. Spiers RCAF und Besatzung, die Halifax VII NP-695 mit dem Code QO-K flogen, kehrten nicht zurück aus diesem Vorgang.

Sgt. J. Jonas RAF – Kriegsgefangener

W/02 P. Callaghan RCAF – Kriegsgefangener

F/0C. Wilkinson RCAF – Kriegsgefangener

P/OS. Sohlen RCAF – POW

F/Sgt H.Quinn RCAF – Kriegsgefangener

W/01 J. Chalmers RCAF

5 Besatzungsmitglieder gerieten in Kriegsgefangenschaft und 2 wurden getötet.

6 Stunden und 10 Minuten in der Luft.

Brief von Ralph Rhea an Thom Evanson:

Fort Macleod

26. August 1992

Lieber Tom

In Bezug auf unser Telefongespräch fanden wir den Brief und ich füge eine Kopie davon, für Ihren Gebrauch, bei. Es nach all der Zeit noch einmal zu lesen, war, gelinde gesagt, ein wenig nostalgisch. Deine Mutter könnte dir wahrscheinlich mehr über einige der Raymond Boys (Männer) erzählen, die er erwähnt. Ich kenne ihre Namen und sie auch, aber wegen unserer Altersunterschiede und Mangel an Kontakt, sie sind für mich nur Namen.

Ich hoffe, das hilft dir auf eine kleine Art und Weise, deinen Onkel Gibb zu verstehen und besser zu schätzen.

Aufrichtig

Ralph Rhea

12. Dezember 1944
PT. Rhea R.W 19193891
B-Kompanie, 54. Inhtng. MRD.
Camp Wolters, Texas
USA

Lieber Ralph

Hallo alter Alter, wie ergeht es in der Schlacht, ich hoffe nicht zu schlimm. Für mich selbst ist es nicht so schlimm bis auf eine kleine Lungenentzündung, Rheuma, Arthritis etc. in diesem schönen milden Klima des fröhlichen alten Englands. Ich wage es nicht, mich einer Waffe zu nähern, aus Angst, die Versuchung zu unterliegen und ich würde den einfachen Weg nehmen. Mein Gott, was für ein Klima. Ich sag es dir, wenn du das überlebst, haben die Deutschen keine Chance.

Es war wirklich gut, von dir zu hören, Ralph, ich habe deinen Brief sehr genossen. Daher. Habe ich verstanden, dass du dich einem viel härteren Umfeld angeschlossen hast als diesem, in dem ich bin. Wir machen nichts anderes als zu putzen, gelegentliche Waffe und unsere Reisen sind rar gesät. Ich habe 20 Reisen gemacht, 10 weitere sind geplant. Dann hoffe ich, direkt nach Hause zu kommen. Ich habe mich für eine Beförderung beworben aber ich würde einfach nur gerne bis Mittag schlafen, einen Schal statt einer Krawatte tragen usw. Persönlich ist mir das scheißegal. Meine Woll sind bald fällig und hier drüben bekommst du sie am Tag. Johnny Hicken lag bei 408. Ich bin MeII Depew, Stuart Robinson und ziemlich vielen Raymoniten begegnet.

Ich wohne ziemlich nah an York und Leeds und es gibt einige ziemlich gute aussehende Frauen. Ich gehe mit einem Mädchen in Leeds, das nichts dagegen hätte, den Atlantik zu überqueren. Das ist nicht schlecht. Manchmal denke ich, dass es keine schlechte Idee ist. Seid sicher und schaut bei mir nach, wenn ihr, an diesen "Ort" geschickt zu werdet. Ich frage mich manchmal, was los war mit mir, als ich meinem Vater und Ihrer Mutter das Leben schwer machte, indem ich mich so wie ein Arsch aufführte, aber ich hoffe, das irgendwie auszugleichen. Ich hoffe, dies erreicht Sie rechtzeitig, um Ihnen und habt ein frohes und glückliches neues Jahr zu wünschen.

Alle Gute
Gibb

R202727
F/S Mendenhall
#432 SOD
RCAF Übersee



Gibb mit Freundin
Leeds England



9./12. Dezember 1944

3 Stunden und 35 Minuten Training und Übung

Hitler setzte auf einen letzten großen Wurf – er stieß in die Ardennen code.name Wacht am Rhein vor, was den Alliierten in der Folge als Ardennenoffensive bekannt wurde. Das Wetter als der große Ausgleich und die Überraschung ermöglichten es, einen kurzen Schwung zu gewinnen. Weit über eine Woche lang hielt der Nieselregen die alliierten Luftstreitkräfte vom eigentlichen Schlachtfeld fern.



Bodenpersonal



Halifax von der 432 Squadron stürzte beim Start ab.
Der Pilot und zwei Mitarbeiter am Boden kamen ums Leben
Foto mit freundlicher Genehmigung von Ken Brown

18. Dezember 1944 (Mission 19)

Abflug um 3:15 Uhr mit Halifax QO-Z

188 Halifax von 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 Schwadronen wurden mit den 42 Lancastern der 419, 428 und 431 Staffeln bei einem Angriff auf Duisburg verbunden. Die Besatzung befand sich in einer Höhe zwischen 17.000 und 21.000 Fuß über dem Ziel und setzte 1.636.000 Pfund Sprengstoff und 258.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge wurden schwere Schäden angerichtet.

F/Lt. E. Hayes und Besatzung der 432 Squadrons, die Halifax VII NP-705 mit der Kodierung QO-Y fliegen, wurden von einer JU-88 angegriffen, es gab keine Schäden. Sie landeten auf dem Rückweg in Skellingthorpe wegen schlechten Wetters auf der Basis. F/Lt. L.

Kropf, F/O A. Clarke, F/O J Mills, F/O L. Loppe, F/O C. Hemming, F/O N.Patterson, F/O A. Bedes. F/O G. Barron, F/Lt W. Miller, und F/O A. Potter landete auf dem Rückweg in Skellingthorpe, weil das Wetter auf der Basis schlecht war. F/O J. Hamilton landete auf dem Rückweg in Hurn, da das Wetter auf dem Stützpunkt schlecht war. F/O G. Peaker landete in Fulbeck bei der Rückkehr wegen schlechten Wetters auf der Basis. F/O F. Baxter gelandet in Manston auf dem Rückweg wegen schlechten Wetters auf der Basis.

F/O M. Krakowsky RCAF – Kriegsgefangener und Besatzung auf der Halifax VII NP-699 mit der Kennung QO-0, war in eine Kollision über Belgien mit LV-810 der 10. Staffel verwickelt.

P/O M. Boylan RAF

F/O R. Cann RCAF

F/OG. Wilson RCAF

P/OA. Blayney RCAF

P/O S.Zadorozny RCAF

ABl. Grünes RCAF

Nur der Pilot überlebte.

F/O D. McKinnon RCAF und seine Besatzung, die die Halifax VII NP-701 mit dem Code QO-G flogen, kehrten nicht von dieser Operation zurück.

F/Sgt. A. Eccleston RAF

F/O D. Hitchcock RCAF

F/OG. RCAF im März

P/O E.Harvey RCAF

P/OE. Farrell RCAF

SgtJ. Harvey RCAF

Nur der Heckschütze und der Pilot überlebten.

6 Stunden und 40 Minuten in der Luft, Landung in Bury. St. Edmunds.

Gibb hat jetzt insgesamt 21 Stunden und 45 Stunden mit der 432-Staffel.

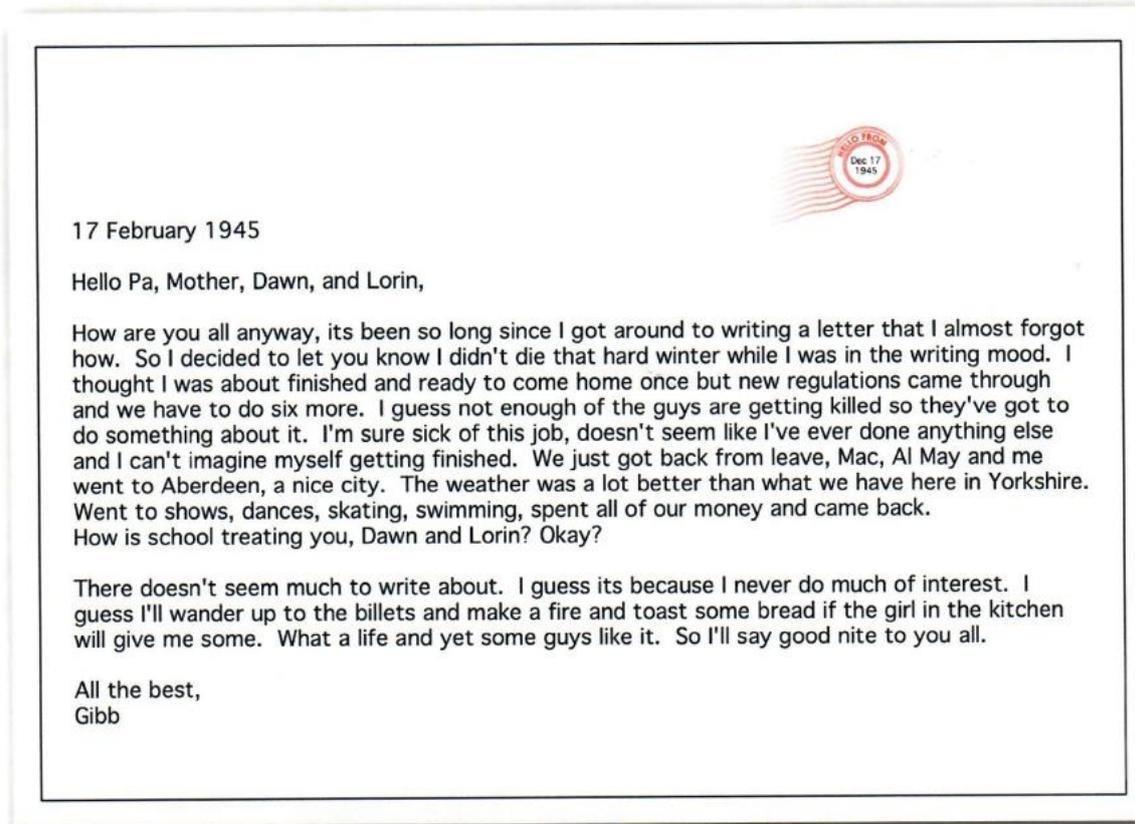
Bomber Command zusammen mit der Eighth Air Force und die alliierten taktischen Luftstreitkräfte halfen dabei, von Rundstedts Speerspitzen abzudichten. Die meisten seiner Truppen und seine Ausrüstung mussten östlich des Rheins abziehen. Sehr wenig Transport irgendwelcher Art konnten sich tagsüber und vor Ende des Jahres bewegen „Wacht am Rhein“ ist einfach im Sande verlaufen.

Die meisten Einsätze in den Monaten November und Dezember 1944 wurden an die Zerstörung der synthetischen Ölanlagen des Feindes, die weniger als eine von vier ausmachte. Angriffe gegen München, Münster, Neus, Duisburg, Hagen, Essen, Ludwigshafen, Witten und Ulm- summiert etwa 40 % und Angriffe auf Verkehrsziele. Der größte Teil des Rests entfiel auf sie. Es ist sogar ein Bomber der größte Erfolge des Kommandos in dieser Zeit errang das Kommando gegen die Ölwerke Westdeutschlands Gesenkirchen, Wanne-Eickel,

Castrop-Rauxell, Harburg, Dortmund, Homberg, Bottrup, Sterkrade und Osterfeld und sie



kamen so oft nachts wie möglich am Tage. Ende November waren die Raffinerien im Westen bereits sehr stark beschädigt. Die Produktion von fünf großen synthetischen Anlagen sank von 46.750 Tonnen im Januar 1945 auf 11.260 im März und 730 im April.



17. Februar 1945

Hallo Papa, Mutter, Dawn und Lorin,

Wie geht es euch allen überhaupt? Es ist so lange her, dass ich dazu kam, einen Brief zu schreiben, dass ich fast vergessen habe, Also beschloss ich, euch wissen zu lassen, dass ich in diesem harten Winter nicht gestorben bin, während ich in Schreiblaune war. Ich dachte, ich wäre fast fertig und bereit, einmal nach Hause zu kommen, aber es kamen neue Vorschriften und wir müssen noch sechs weitere machen. Ich schätze, es werden nicht genug von den Jungs getötet, also müssen sie etwas dagegen tun. Ich habe diesen Job wirklich satt, es kommt mir so vor, als hätte ich nie etwas anderes gemacht und ich kann mir nicht vorstellen, dass ich fertig werde. Wir sind gerade aus dem Urlaub zurückgekommen, Mac, Al May und ich sind nach Aberdeen gefahren, eine schöne Stadt. Das Wetter war viel besser als das hier in Yorkshire. Wir waren auf Shows, Tanzveranstaltungen, Schlittschuhlaufen, Schwimmen, haben unser ganzes Geld ausgegeben und sind zurückgekommen. Wie läuft es in der Schule mit euch, Dawn und Lorin? Okay? Es scheint nicht viel zu geben, worüber man schreiben könnte. Ich schätze, das liegt daran, dass ich nie viel Interessantes mache. Ich schätze, ich gehe zu den Unterkünften, mache ein Feuer und toaste Brot, wenn das Mädchen in der Küche mir welches gibt. Was für ein Leben, und trotzdem mögen es manche Leute. Also wünsche ich euch allen eine gute Nacht.

Alles Gute
Gibb

18. Dezember 1944

Start um 3:33 Uhr von Bury St. Edmunds zur Basis.

2. Januar 1945 (Mission 20)

Start um 14:56 Uhr mit Flug Halifax Q0-F



Halifax NP-697 QO-F - Ferdinand II der 432 Staffel
Flog insgesamt 80 Einsätze

156 Halifaxe der Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 erhielten den Befehl, die I.G.-Farben-Fabrik in Ludwigshafen anzugreifen. Die Crews befanden sich in einer Höhe zwischen 17.000 und 20.000 Fuß über dem Ziel und setzten 938.000 Pfund Sprengstoff und 223.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge gab es schwere Schäden an der Fabrik und vielen anderen Industriebetrieben in der Umgebung sowie an der Reparatur der Schienen Schuppen wurden zerstört.

F/O A. Clarke von der 432 Squadron stellten den Backbordmotor ab. Sie bombardierten und kamen mit nur 3 Triebwerken sicher zur Basis zurück.

7 Stunden in der Luft

5. Januar 1945 (Mission 21)

Abflug um 16:39 Uhr mit Halifax QO-Q



133 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 wurden von 57 Lancastern der Staffeln 419, 428, 431 und 434 bei einem Angriff auf Hannover unterstützt. Die Besatzungen befanden sich in einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 Fuß über dem Ziel und setzten 1.587.000 Pfund Sprengstoff frei. Berichten zufolge wurden die Bombenangriffe die über die ganze Stadt verstreut.

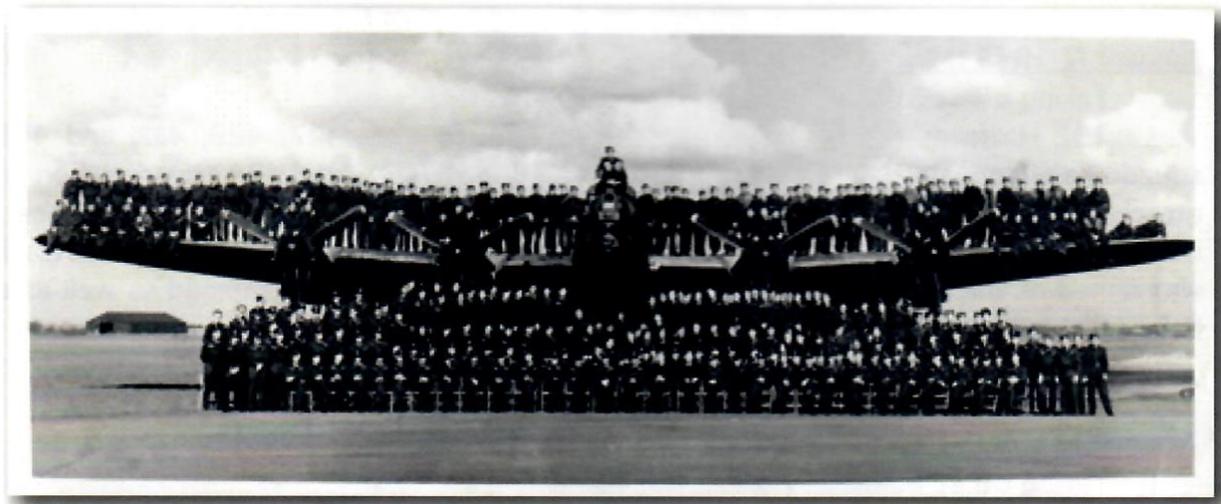


Foto der Einheit 424

F/O N. Patterson von der 432 Squadron wurde von Flak getroffen, es gab Löcher im STBD Rumpf und Bombenschacht. F/Lt J. Thompson und Besatzung, die Halifax VII NP-705 mit Code QO-Y, wurden von einer JU-88 angegriffen, es gab keine Verletzten oder Schäden, obwohl einige Angriffe gesehen wurden. F/Lt. J. Sales, RCAF und Besatzung mit Halifax VII NP-759, QO-C-codiert, fehlgeschlagen so kehren Sie von diesem Vorgang zurück.

Sgt. J. Dalton, RAF - Kriegsgefangener

F/O J. Marcille, RCAF--Kriegsgefangener

F/Sgt. S. Aikens, RCAF--Kriegsgefangener

W/O2 R. Young, RCAF--Kriegsgefangener

P/O C. McInnes, RCAF

F/Sgt. J. Charles, RCAF--Kriegsgefangener

2 Besatzungsmitglieder wurden getötet und 5 Kriegsgefangene.

W/Cdr. J. Stephenson, RCAF – Kriegsgefangener und Besatzung der Halifax VII NP-817, QO-D-codiert, kehrten von dieser Operation nicht zurück.

Sergeant B. Hodges, RAF – Kriegsgefangener

F/O W. Fleming, RCAF--Kriegsgefangener

F/O R. Donaldson, RCAF--Kriegsgefangener

F/O E. Pickthorne, RCAF--Kriegsgefangener

W/O1 W. McMahon, RCAF--Kriegsgefangener

F/O T. Bond, RCAF--Kriegsgefangener

Alle waren Kriegsgefangene.

5 Stunden und 40 Minuten in der Luft.

Einunddreißig Besatzungen kehrten nicht zurück, 4,7 % der Gesamtzahl, von denen zehn der Gruppe Nr. 6 und drei der Staffel Nr. 435 angehörten. Sergeant E.J. Faulkner, ein Flugingenieur der Staffel Nr. 425, erinnerte sich. "Wir waren in Sichtweite des Ziels und bereiteten uns auf den Bombenangriff vor. Plötzlich wurden wir von unten mit Kanonengranaten durchlöchert. Unsere Maschine geriet außer Kontrolle und in Flammen auf, die Besatzung wurde gerettet, fünf wurden gefangen genommen, aber zwei der Kanoniere wurden getötet.

Der Feind war vorgewarnt. Wolken verhinderten den ursprünglich geplanten Tieffluganflug, Bodenradare erfassten den Anflug jedoch rechtzeitig. Kampfflugzeuge, darunter auch eine Reihe von Düsenjets, wurden in der üblichen Stärke alarmiert.

6. Januar 1945 Mission 22)

Abflug um 15:47 Uhr mit Halifax QO-M

132 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 wurden von 57 Lancastern der Staffeln 419, 428, 431 und 434 auf einem Angriff auf Hanau begleitet. Die Besatzungen befanden sich in einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 Fuß über dem Ziel. Dabei wurden 522.000 Pfund Sprengstoff und 954.000 Pfund Brandsätze freigesetzt. Dieser Angriff zielte auf den wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Dieser Bereich wurde schwer beschädigt und großer Teil auf der bebauten Fläche.

6 Stunden und 35 Minuten in der Luft

13. Januar 1945 (Mission 23)

Abflug um 14:30 Uhr mit Halifax QO-0.

130 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 wurden zum Angriff auf die Bahnhöfe in Saarbrücken befohlen. Die Besatzungen waren über dem Ziel in einer Höhe zwischen 17.000 und 20.000 Fuß, wodurch 892.000 Pfund Sprengstoff freigesetzt wurden. Berichten zufolge waren die Bombenangriffe korrekt und es wurden schwere Schäden angerichtet.

F/O W. Mennie von der 432. Staffel wurde von einer Flak getroffen, nicht schwer.

7 Stunden in der Luft.



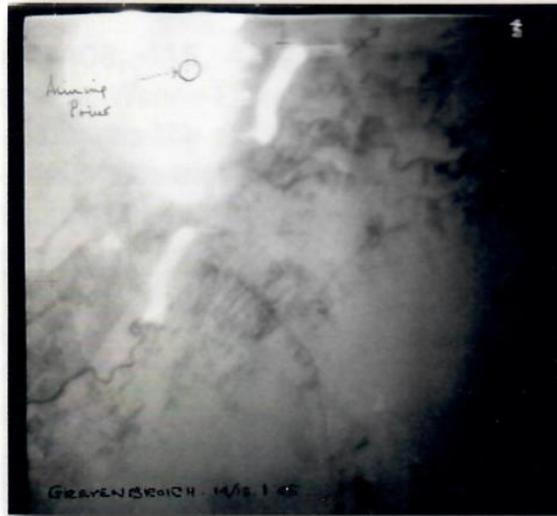
Angriff in Saarbrücken, 13./14. Januar 1945
von der Egger-Besatzung der 433 Squadron

Foto freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Tom Ritchie über R. Butson

14. Januar 1945 (Mission 24)

Abflug um 15:34 Uhr mit Flug Halifax Z.

136 Halifaxe der Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 wurden zum Angriff auf die Bahnhöfe in Grevenbroich befohlen. Die Besatzungen befanden sich in einer Höhe zwischen 16.000 und 19.000 Fuß über dem Ziel und setzten 799.000 Pfund hochexplosiven Sprengstoff frei. Berichten zufolge wurden die Bahnhöfe schwer getroffen.



Direkt über Grevenbroich, 14./15. Januar 1945
Freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Clyde Marshall

6 Stunden in der Luft

15. Januar 1945

Abflug um 14:01 Uhr mit 3 Stunden und 20 Minuten Bombenabwurfübungen

16. Januar 1945 (Mission 25)

Abflug um 18:55 Uhr mit Flug Halifax H.

127 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 wurden zum Angriff auf Magdeburg befohlen. Die Besatzung befand sich in einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 Fuß über dem Ziel und setzte 232.000 Pfund Sprengstoff und 546.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge wurden mehrere Schäden verursacht.

Der Flug dauerte 6 Stunden und 50 Minuten

28./29. Januar 1945 (Mission 26)

Abflug um 19:27 Uhr mit Flug Halifax Q.

124 Halifaxe der 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429 und 432 Staffeln wurden von 55 Lancastern der 419, 428, 431 und 434 Staffeln unterstützt, die den Befehl hatten, Stuttgart anzugreifen. Die Besatzung befand sich in einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 Fuß über dem Ziel und setzte 774.000 Pfund Sprengstoff und 483.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge war das Ziel wolkenverhangen und die Bombardierungen verstreut.

F/O L. Maguire und die Besatzung der 432 Squadron, die die Halifax VII NP-694 mit dem Code QO-R flogen, wurden von der JU-88 angegriffen, es wurden viele Angriffe gesehen und es wurde behauptet, sie sei beschädigt worden. Sie landeten bei der Rückkehr in Polebrook, da das Wetter an der Basis schlecht war. S/Ldr. S. Minhinnick landete bei der Rückkehr in Tangmere, weil das Wetter an der Basis schlecht war. F/Lt. L. Kroft landete bei der Rückkehr in Grafton Underwood, da das Wetter auf dem Stützpunkt schlecht war.

F/O A. Carke, P/O J. Kinniburgh, P/O R. Proud, F/Lt F. Horan, F/O J. Patterson **P/O E. Patzer**, F/O A. Potter, F/Lt. A. Bews, F/O J. Hamilton, F/Lt. W. Mennie, P/O G. Sherlock und F/O. L. Loppe landeten bei der Rückkehr in Polebrook aufgrund des schlechten Wetters auf der Basis.

Der Flug dauerte 7 Stunden und Landung in Polebrook

29. Januar 1945

Flug von Polebrook zurück zur Basis.

46 Stunden und 15 Minuten mit der Staffel 432.

Vor allem wegen des Wetters wurden die großen Nachteinsätze in der ersten und dritten Januarwoche in kurzen Perioden intensiver Aktivität aufgeteilt.



Halifax VII NP-736 QO-B der 432 Squadron vor einem Hangar in East Moor

1. Februar 1945

Abflug um 16:08 Uhr mit Flug Halifax QO-J

86 Halifaxe der Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429 und 432 wurden zum Angriff auf Mainz befohlen. Die Besatzungen befanden sich in einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 Fuß über dem Ziel und setzten 162.000 Pfund Sprengstoff und 399.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge war das Ziel wolkenverhangen und die Bombardierungen vereinzelt.

F/Lt.K. Ellson von der 428 Squadron wurde von der Flak leicht getroffen.

Der Flug dauerte 6 Stunden und 50 Minuten

2. Februar 1945 (Mission 27)

Abflug um 20:07 Uhr mit Halifax QO-A

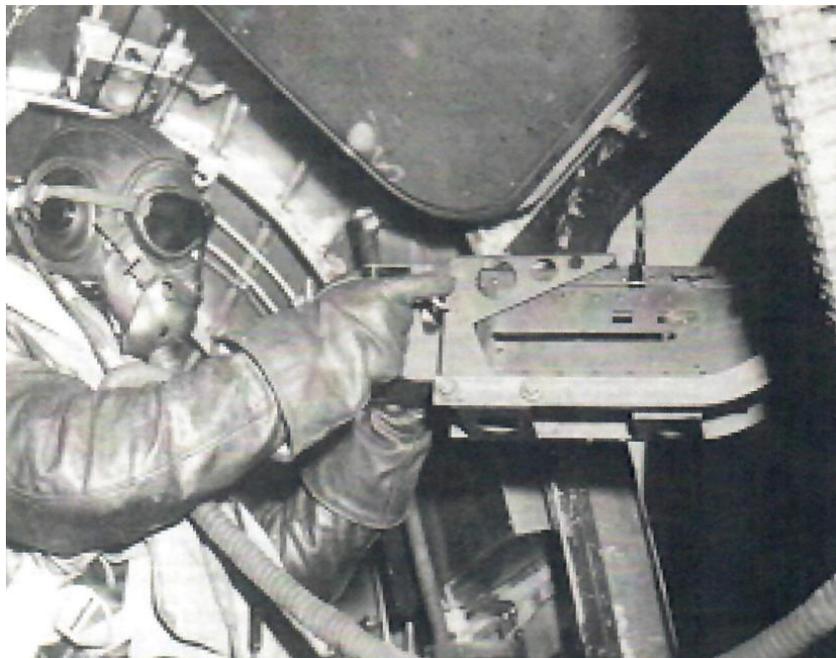


Halifax VII NP-755 QO-A der Einheit 432

109 Halifaxe der Staffeln 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429 und 432 wurden zum Angriff auf Wanne-Eikel befohlen. Die Besatzungen befanden sich zwischen 17.000 und 20.000 Fuß über dem Ziel und setzten 675.000 Pfund Sprengstoff frei. Berichten zufolge war das Ziel wolkenverhangen und die Bombardierung verfehlte die Ö raffinerie. Es gab jedoch einige Schäden an einer Kohlenmine.

5 Stunden und 40 Minuten in der Luft.

Die Wintermonate 1944/45 mit ihren langen Nebel- und Regenperioden führten dazu, dass das hohe Tempo der Geschäftstätigkeit der Gruppe abnahm. Zu Beginn des Frühjahrs 1945 beschleunigte sich das Tempo der Gruppe in der abschließenden Großoffensive. Die Ziele wurden jedoch immer seltener, als die alliierten Armeen von Osten und Westen her nach Deutschland vordrangen. Die Verteidigung der feindlichen Jäger war überwältigt und Angriffe bei Tageslicht mit Eskorten von Langstrecken-Mustangs und Spitfire wurden mit geringen Verlusten durchgeführt.



Der finale Flug

20. Februar 1945 (Mission 28)

Abflug um 22:13 Uhr mit Halifax VII RG-455 codierter QO-X

Die langen Missionen, die Gibb in der Position des oberen Schützen verbrachte, müssen angespannt und oft beängstigend gewesen sein. Jeden Augenblick bestand die Möglichkeit eines Angriffs oder Kollision mit einem anderen Bomber, besonders wenn man sich einem Ziel näherte. Über dem Ziel, blendend helle Suchscheinwerfer, explodierende Flak, explodierende Bomben und vielleicht Kanonenfeuer kann keine angenehme Szenerie geschaffen haben. Wenn diese Suchscheinwerfer einen Bomber in ihrem grellen Blick, nur ein gewaltsames Ausweichen des Piloten konnte ihn retten.

Diese Nacht 112 Halifaxe von 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429 und 432 Geschwader wurden zu einem Angriff auf die Ö raffinerie in Monheim befohlen. Die Besatzungen wurden über dem Ziel in einer Höhe zwischen 14.000 und 16.000 Fuß und setzte 698.000 Pfund Sprengstoff. Berichten zufolge waren die Bombenangriffe korrekt und es wurden schwere Schäden angerichtet

F/Lt E. Maguire und die Besatzung der 432 Squadron, die die Halifax VII RG-451 mit dem Code QO-D flogen, wurden von einem nicht identifizierten feindlichen Flugzeug angegriffen, möglicherweise mit einer Rakete, wie behauptet wurde, wurde das Flugzeug beschädigt.

F/OE. Patzer RCAF und Besatzung, die Halifax VIIRG-455 mit dem Code QO-X flogen, kehrten nicht zurück

Sgt C. Grant RAF

F/O G. Henson RCAF-POW

F/O A. May RCAF-POW

P/O F. Daley RCAF POW

F/Sgt B. McIntosh RCAF-POW

P/O W. Mendenhall RCAF

4 Besatzungsmitglieder kamen in Kriegsgefangenschaft und 3 wurden getötet.

F/O G. Lareau und Besatzung der 425 Squadron mit Halifax III MZ-845 Code KW-J wurden von einer ME-210 angegriffen, es gab einige Treffer und es wurde behauptet, sie sei beschädigt worden. F/O D. Weicker von der 426. Staffel wurde von einer ME-110 angegriffen, es gab keinen Schaden. F/O J. Mulholland von der 427. Staffel wurde von Flak getroffen, nicht schwer.

F/Lt W. Walker und seine Besatzung, die Halifax III NP-941 mit dem Code ZL-X, wurden von einer ME-110 angegriffen, es wurden viele Treffer beobachtet und der Steuerbordmotor fing Feuer und dann brach der Steuerbordflügel ab, er wurde angeblich zerstört.

F/Lt J. Murphy RCAF – Kriegsgefangener und Besatzung flogen Halifax III NP-942 mit der Codierung ZL-T, kehrten nicht zurück.

Sgt. G. Tate RAF – Kriegsgefangener

F/OG. Mann RCAF – Kriegsgefangener

F/OE. Essenburg RCAF

W/02 E. Perdue RCAF— Kriegsgefangener

F/O A. Breault RCAF – Kriegsgefangener

P/O J. Wallace RCAF

5 Besatzungsmitglieder kamen in Kriegsgefangenschaft und 2 wurden getötet.

F/O R. Jones von der 429 Squadron kehrte vorzeitig zurück, da der äußere Backbord U/S war. Sie landeten sicher in Manston mit 3 Motoren. F/O L. Morrison und Besatzung, fliegend Halifax III PN-367 mit dem Code AL-J wurden von einem nicht identifizierten einmotorigen feindlichen Flugzeug angegriffen, es gab keine Schäden, obwohl einige Angriffe zu sehen waren. F/O W. McSween und Besatzung, flogen Halifax III MZ-318 mit der Kennung AL-F. wurden zweimal von einem ME-1 09 angegriffen, es gab keinen Schaden. Während die Halifaxes nach Monheim flog, wurden 82 Lancaster der Staffeln 419, 424, 428, 431, 433 und 434 auf einem Anschlag nach Dortmund beordert. Die Besatzungen lagen mit 17.000 bis 20.000 Fuss über dem Ziel und setzte 231.000 Pfund Sprengstoff und 579.000 Pfund Brandsätze frei. Berichten zufolge waren die Bombenangriffe korrekt und es wurden schwere Schäden angerichtet.

F/Lt H. Metivier und die Besatzung der 419 Squadron, die LancasterX KB-866 Code VR-M flogen, wurden von einer ME-109 angegriffen, es gab keine Schäden. F/Lt J. Watts und seine Besatzung, die Lancaster X KB-786 mit dem Code VR-P flogen, wurden von einer ME-410 angegriffen, es gab keine Schäden. P/O J. MacNeil und Besatzung, die Lancaster X KB-823 mit dem Code VR-U fliegen, wurden von einer JU-88 angegriffen, gab es keine Beanspruchung oder Beschädigung.

F/O L. Blaney RCAF und Besatzung, die Lancaster X KB-804 mit dem Code VR-E flogen, kehrten von dieser Operation nicht zurück.

Sgt. T. Instone RAF – Kriegsgefangener

P/O D. Hanna RCAF

F/O P. Owen RCAF – Kriegsgefangener

P/O A. Kindred RCAF – Kriegsgefangener

F/Sgt L. Nozzolillo RCAF – Kriegsgefangener

P/OR. Althan RCAF— Kriegsgefangener

2 Besatzungsmitglieder wurden getötet und 5 Kriegsgefangene, nachdem sie von der Flak abgeschossen wurden.

P/O W. Church und die Besatzung der 424 Squadron, die Lancaster I NG-280 mit dem Code QB-U, wurden von einem nicht identifizierten feindlichen Flugzeug angegriffen, es gab keine Schäden oder Schäden. Sie wurden auch von Flak getroffen, es gab Löcher im Heckflügel und im Seitenruder.

F/Sgt W. Cozens RCAF und Besatzung, die Lancaster I ME-456 mit dem Code QB-K flogen, kehrten von dieser Operation nicht zurück.

P/O J. Kubin RCAF

F/O G.Ree RCAF

F/O H.Rubenstein RCAF

Sgt J. Butler RCAF—Kriegsgefangener

SgtA.Skett RCAF—Kriegsgefangener

SgtE. Rhodes RCAF

1 Besatzungsmitglied wurde getötet und 2 gingen in Kriegsgefangenschaft, nachdem sie von Flak getroffen wurden, die zum Ziel hinausging. Als sie zurückkehrten, wurden sie von einem Nachtkämpfer angegriffen. 5 Besatzungsmitglieder konnten sich retten, aber 2 blieben zurück in feindliches Gebiet, F/Sgt Cozens machte eine Bruchlandung der Lancaster in verbündetem Land

F/Lt R. Hay und die Besatzung der 428 Squadron, die Lancaster X KB-747 mit dem Code NA-X flogen, wurden von einem nicht identifizierten zweimotorigen feindlichen Flugzeug angegriffen, es gab keine Schäden.

F/O K. Roulston und Besatzung, die Lancaster X KB-848 mit dem Code NA-G flogen, wurden von einer ME-210 angegriffen, es gab keine Schäden oder Verluste. F/Lt B. Kaplansky von 431 Einheit wurde von einer JU-88 angegriffen, die JU-88 explodierte in der Luft, nachdem beide Kanoniere auf sie geschossen hatten. Kurze Zeit später wurden sie erneut von einer JU-88 angegriffen. Er wurde getroffen und ein Teil des Flügels und des Hecks brach ab. Er drehte sich zu Boden. Beide wurden als zerstört bezeichnet.

P/O J. Kopp RCAF und Besatzung, die Lancaster X KB-809 mit dem Code SE-Q flogen, kehrten von dieser Operation nicht zurück.

P/O W. Dickson RCAF

F/OI. MacCugan RCAF—Kriegsgefangener

W/02 F. Lehman RCAF—Kriegsgefangener

P/O L. Hoffman RCAF

F/Sgt H. Dailey RCAF—Kriegsgefangener

P/O F. Newman RCAF

4 Besatzungsmitglieder wurden getötet und 3 kamen in Kriegsgefangenschaft

F/O J. Farrell und die Besatzung der 433 Squadron, die Lancaster I PB-903 mit dem Code BM-F flogen, wurden von einem nicht identifizierten zweimotorigen feindlichen Flugzeug angegriffen, es gab keine Schäden. F/Lt R. Bertran und Besatzung, die Lancaster I NG-496 mit dem Code BM-N flogen, wurden von einer ME-410 angegriffen wurde, gab es keinen Schaden. F/Lt I. Andres und Crew von der 434 Einheit, die Lancaster X KB-880 mit dem Code WL-N flog, wurde 3 mal von einer JU-88 angegriffen, möglicherweise von der gleichen. Bei allen Begegnungen wurden Schäden beobachtet. F/O D. Cameron und seine Besatzung, die Lancaster I NG-457 mit dem Code WL-P flogen, wurden von einer JU-88 angegriffen. Die Gegensprechanlage, der Backbordflügel, die Funkgeräte und die Hydraulik wurden beschädigt. Der Backbordaufzug wurde abgeschossen und die Treibstofftanks an den 3 Anschlüssen waren undicht. P/O H. Davey RCAF, der Operator wurde getötet und F/Sgt J. Taggart RCAF, der mittlere obere Schütze, wurde schwer verletzt. Bei der Rückkehr landeten sie in Manston, um sich um die verletzte Besatzung zu kümmern.

RG455- QO-X Halifax B Mk 7,5 Operationen aufgezeichnet, konnte nicht zurückkehren Monheim, 21.2.45

Abgeschossen um 01:55 Uhr am 21.2.45 bei Oberhausen, 18 km. Westlich von Köln (Köln)

McIntosh, Daley, Hay, Hensen kamen in Kriegsgefangenschaft

Untersuchungsbericht vom 8. November 1945:

Die Zivilbevölkerung in Oberhausen behauptet mit Nachdruck, dass ein britisches Flugzeug etwa vierzehn Tage vor dem Einmarsch der amerikanischen Truppen in das Dorf abgestürzt ist, d.h. 14 Tage vor dem 2. März. Das Flugzeug näherte sich aus Richtung Düsseldorf, stand in Flammen und stürzte etwa fünfzig Meter westlich des Dorffriedhofs hinter einem Häuserblock ab. Die Dorfbewohner scheinen nicht in der Lage gewesen zu sein, Hilfe zu leisten, zum Teil aus Furcht vor den örtlichen Nazi-Beamten und die Luftangriffe.

Die sterblichen Überreste von zwei Besatzungsmitgliedern wurden von Parteifunktionären eingesammelt und ohne Trauerfeier und Särge von F. Fuchs beigesetzt. Der Dorfpfarrer erklärte, dass er nicht an der Bestattung teilnehmen dürfe. Das Grab wurde als mit der Nummer Acht und das passend gravierte Kreuz wurden nun an ihren Platz gebracht.

Wulf Bruygen von (Name geschwärzt) gab an, dass zwei Gefangene gleichzeitig von Angehörigen der deutschen Wehrmacht gemacht wurden - wahrscheinlich lokale Ack-Ack-

Truppen. Ein gewisser Webber, der anscheinend Parteimitglied war, soll versucht haben, die Gefangenen zu erschießen, wurden aber von der Eskorte daran gehindert - jetzt Kriegsgefangener in Frankreich (Name des Geleiteten unbekannt, aber sein Kamerad war Hans Kaiser). Dieser Webber scheint alle Papiere in das Parteibüro in Bergheim gebracht (Burgheim liegt auf der Karte Schiri. K 51/2562). Sowohl die alten als auch die neuen Bürgermeister sind nicht in der Lage, irgendetwas Nützliches zu liefern. Informationen, aber es könnte möglich sein, den Aufenthaltsort von Webber zu lokalisieren, in welchem Fall. Ein weiterer Bericht wird erstellt. - Sgd. W.T. Dunseath Fliegender Offizier

19. Januar 1946: Halifax A/C "X" RG 455 (4 Hercules XVI Motoren) der 432 Squadron, R.C.A.F. hob am 20./21. Februar um 21:23 Uhr ab, am 20./21. Februar, 1945 von Eastmoor, Yorks, aus, um einen Bombenangriff über Mannheim durchzuführen. Die Crew sollte am 21. Februar 1945 um 04:40 Uhr zurückkehren. mit folgender Besatzung:

F/O E.F. Patzer Pilot
F/O G.B. Hensen Navigator (Sicher)
F/O A.H. May A/Bomber (Sicher)
F/O F.S. Daley mit OpA.G. (Sicher)
F/S Mendenhall WG. A.G
F/S McIntosh W.B.A.G. (Sicher)
Sgt. Grant C.I.F.E.

Vier Mitglieder dieser Besatzung, F/O Henson, F/O Daley und F/S McIntosh, wurden in Kriegsgefangenschaft genommen und anschließend nach Großbritannien zurückgebracht. Nach ihrer Rückkehr gaben sie folgende Aussagen ab:

F/O Henson: Gab an, dass das Flugzeug um ca. 01:49 Uhr abgestürzt ist. 21.2.45, ca. 15 Meilen S/O von Düsseldorf. Er gibt weiter an, dass der Heckschütze F/O Patzers Personalausweis (verbrannt) und seine Erkennungsmarke in den Händen der Deutschen gesehen habe und darüber informiert worden sei, dass F/O Patzer tot sei.

F/S McIntosh: gab an, dass die Maschine im Ruhrgebiet in der Nähe von Köln abgestürzt ist. Ihm wurde von den Deutschen mitgeteilt, dass F/O Patzer, F/O Daley und F/S Mendenhall abgestürzt und in der Maschine verbrannt waren (fälschlicherweise in der Daley wurde nach Großbritannien zurückgebracht).

P/O Daley: gab an, dass die Maschine in der Nähe von Dortmund abgestürzt ist und die Deutschen ihm gesagt haben, dass F/O Patzer getötet wurde. (Falsch insofern, als spätere Informationen den Absturz der Maschine in der Nähe von Köln platzieren).

F/O May: gab an, dass die Maschine 12 Meilen südwestlich von Köln abgestürzt ist und dass die Maschine sich gedreht hat und es unwahrscheinlich ist, dass F/O Patzer, Sgr. Grant oder F/S Mendenhall ausgestiegen sind. Er sah die Maschine auf dem Boden brennen. Sie hatten von dem Funker und dem Fliegerschützen, der von den Deutschen befragt worden war, gehört, dass der Pilot tot sei.

Der deutsche Bericht, der in diesem Fall durch das I.R.G.C. eingegangen ist, besagt, dass "Patzer B.P. F/Lt wahrscheinlich Halifax am 21.2.45 in der Nähe von Oberhausen, 18 Kilometer westlich von Köln, N. 21 abgeschossen hat", Oberhausen befindet sich auf der Karte Nr. K 51/2767. Keine Angaben zur Bestattung gegeben.

Zwei weitere Zeugen des versuchten Schusses sind Frau Saballa und Unteroffizier Hubert von der Stück.

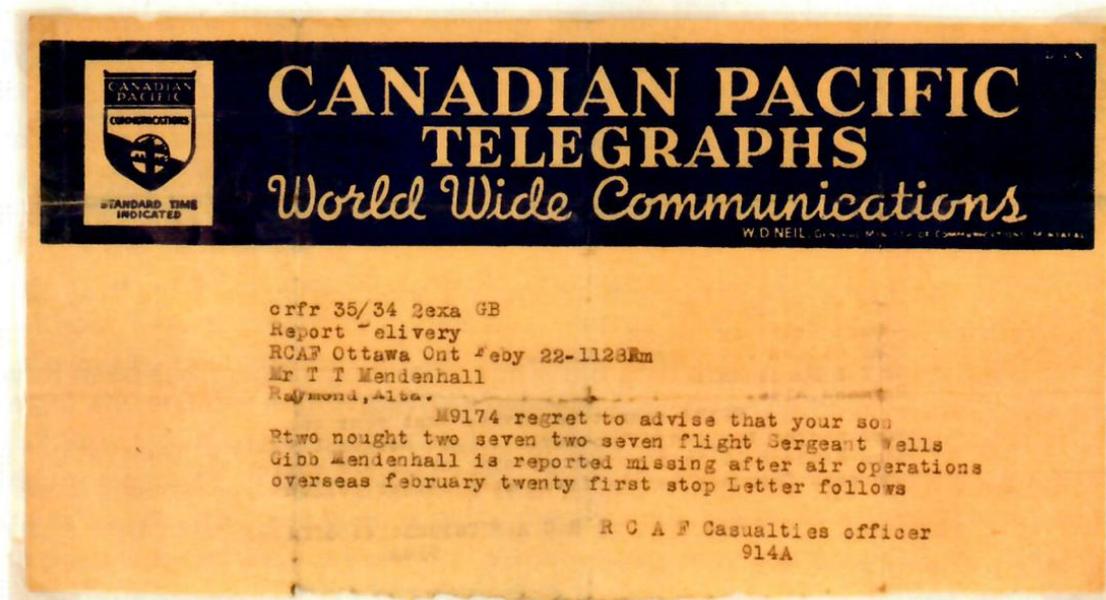
All die Informationen über den angeblichen Schießvorfall wurden an die Kriegsverbrecherkommission weitergeleitet, damit diese die notwendigen Maßnahmen ergreifen kann.

Die Staffel Nr. 2738 ist nicht in der Lage, abschließend zu sagen, dass die Zahl der begrabenen Leichen zwei betrug, aber der Totengräber betonte, dass es sich um die Überreste von zwei Männern handelte. Er erwähnt, dass drei Beine begraben sind. In diesem Referat wird darauf hingewiesen, dass Sachverständige in der Lage seien, die Maschine als Halifax RG zu identifizieren. 455.

Die Informationen über den Ort des Absturzes wurden von F/O Henson, F/S McIntosh und F/O May gegeben und stimmen mit denen in dem deutschen Bericht überein, der über das I.R.C.C. eingegangen ist. Aus diesen Informationen und denen, die von der Staffel Nr. 2738 geliefert wurden, scheint es ziemlich sicher zu sein, dass die "zwei" unbekanntes Flieger, die in Oberaußen begraben wurden, Mitglieder der oben erwähnten Maschine waren. Es wird jedoch erwünscht, wenn möglich, zu bestätigen, dass die zwei, und nicht drei Leichen dort begraben wurden. Alternativ könnte es möglich sein, dass die Leichen so zerstückelt wurden, dass die sterblichen Überreste von drei Fliegern aus dem Absturz geborgen und in Oberaußen begraben wurden.

Bericht von H White:

Als ich in Oberaußen ankam, fragte ich Herrn Brugger, in dessen Garten es zu diesem Unfall kam, und von ihm erhielt ich die folgenden Informationen. Zwischen 01:00 Uhr und 02:00 Uhr am 21.2.45 stürzte eine Maschine, die er später als Halifax erkannte, in Flammen in seinen Garten und blieb drei Tage lang brennen. Die Trümmer sind aus seinem Garten auf ein angrenzendes Feld gebracht worden, und als man sie untersuchte, erkannte man deutlich, dass es sich um eine Halifax handelte, obwohl sie komplett ausgebrannt war. Ein Stück Metall, von dem angenommen wird, dass es Teil des Rumpfes ist, trug die folgende Nummer: 5730 F2 ISU EEP36292, ein weiteres Stück, von dem angenommen wird, dass es Teil des Antriebs ist und mit der Prägung Nr. 8 FB 79496 BA und dem Stempel HER 205299 versehen ist. Unter den Trümmern wurden 3 Propellerblätter gefunden und er listete die Seriennummern auf. Er verhörte Fuchs, den Friedhofswärter, der über die Zahl der Leichen, die er begraben hatte, ziemlich zweifelte. Er erkannte jedoch die Teile zweier Körper, leugnet aber nicht die Möglichkeit eines Dritten. Herr Brugger, der Hauptzeuge des Absturzes, teilte mir später mit, dass Anfang dieses Jahres (1946) als er die Trümmer aus seinem Garten räumte, entdeckte er Teile eines menschlichen Körpers, teilweise verkarbonisiert. An einem der Finger wurde ein Silberring mit den Initialen G.M. gefunden, dies könnte sich auf F/S Mendenhall W.G. beziehen (ich war nicht in der Lage, diesen Ring zu verfolgen, da er von der ehemaligen Polizei mitgenommen wurde. Die sterblichen Überreste wurden in eine Holzkiste gelegt und im selben Grab wie die beiden anderen Flieger beigesetzt. Dies wurde von Friedhofswärter Fuchs bestätigt. Er kam dann zu dem Schluss, dass die beiden Leichen beim Absturz aus der Maschine entfernt und die dritte unter den Trümmern begraben und erst in diesem Jahr (1946) entdeckt wurde.



Telegram

Jahre später

In einem Telefongespräch mit Burke Anfang 2002 erzählte er mir folgendes:

"Die beiden Backbordmotoren fingen Feuer und auch das Heck des Flugzeugs. Burke rief Patzer über die Gegensprechanlage zu: "Soll ich jetzt gehen?" Es gab keine Antwort. Inzwischen war der Rauch ziemlich dicht geworden. Wieder: "Soll ich jetzt gehen"? Die Antwort kam schließlich von Patzer: "Du gehst lieber." Also sprang er mit seinem Fallschirm heraus.

Gibb, der mittlere obere Schütze, konnte nicht mit dem Fallschirm abspringen, er hätte herunterklettern und seinen Fallschirm anlegen müssen, bevor er aussteigen konnte.

May, ein großer Kerl, konnte mit seinem Fallschirm über seinen Kopf anlegte, während er in Richtung Boden fiel.

Als ich auf dem Boden war, versteckte ich meinen Fallschirm, dann nahm ich meinen Kompass heraus und begann zu laufen. In kurzer Entfernung entdeckte ich einen deutschen Wachposten. Der Wachposten sagte irgendetwas zu mir. Nahm dann beiläufig eine Zigarette heraus und ging weiter. Was ich später erfuhr, war, dass der Deutsche mir sagen wollte, dass ich in einen Sumpf geriet. Ich fand dann ein abgelegenes Plätzchen und schlief ein.

Am nächsten Morgen wurde ich von einer Frau entdeckt, die mich dem War Mac meldete. Später nahmen sie mich gefangen und brachten mich nach Aukon. Ich verbrachte dann 3 Monate als Kriegsgefangener, ich wurde zwei- oder dreimal verlegt. Wir wurden angewiesen, nicht zu fliehen, weil man das Gefühl hatte, dass der Krieg bald vorbei sein würde. Ich lebte von 1200 Kalorien am Tag und erhielt auch hin und wieder Pakete vom Roten Kreuz."

Burke erfuhr von Patzer, Grant und Gibb durch den Verhörbeamten im Gefangenenlager. Heute, am 22. Februar 2007, hat seines Wissens keiner von den überlebt haben. Er glaubt, dass Henson viel älter war als die anderen und fast 100 Jahre alt wäre, wenn er noch am Leben wäre. Frank Daley lebte in New York. Früher tauschte er Weihnachtskarten aus, hat aber seit über 30 Jahren nichts mehr von ihm gehört. Ich habe nie von den Mays gehört.



Erinnerung

73 Nazi-Städte, von der USA eingenommen
 7.000 alliierte Flugzeuge bombardieren Deutschland
 100 Tonnen pro Minute fallen auf Nazi-Kommunikation

73 NAZI TOWNS TAKEN BY U.S. TROOPS

Amid Shell Torn Trees **7,000 Allied Planes Blast German Homeland**

100 Tons Per Minute Fall On Nazi Communications

LONDON, Feb. 22.—(C.P.)—Allied air forces hit Germany at dozens of places with approximately 7,000 planes today. It was the war's biggest and most spectacular bombardment of the Reich.

The onslaught was aimed at knocking out the Nazi communications network serving both the eastern and western front. Explosives cascaded upon German targets at the rate of 100 tons a minute, 5,400 of yesterday.

MIDDLE REICH BLASTED Spearheading the "buckshot air war"—a new idea mapped by Allied air chiefs in readiness for clear weather—more than 1,400 U.S. Fortresses and Liberators and 800 fighters attacked a middle Reich rectangle the size and shape of Indiana extending from Hannover on eastward—almost to—Berlin—and from Nuremberg north to Luebeck bay.

Two divisions of this huge fleet poured into Germany from the north and a third from the south. These broke up into packs of up to 100 bombers each, which struck at least 24 freight yards and other rail targets in the heart of the Reich during the noon hour.

The 8th air force bombers were assigned to an area of 38,000 square miles.

Within this area the bomber packs planted more than 14,000 500-pound high explosive bombs on at least 14 railyards, each located at a junction of two or more main rail routes.

15,000 PLANES IN 48 HOURS With the planes still going out hour after hour, it was impossible to calculate immediately the full devastation. The planes, however, clearly were spreading havoc and ruin beyond anything loosed for months. Daytime sorties were expected to exceed considerably the

Counting the R.A.F.-R.C.A.F. attacks last night, the Allies probably have put close to 15,000 planes in the air over Germany in 48 hours.

The air forces were intent upon disrupting a major part of the German railroad system. Targets today were not immediately named. Some 1,400 bombers and 800 fighters attacked.

100 TONS
 (Continued On Page Three.)

February 22, 1945



RAF Flight Officer Edwan Patzer
 Yorkton, Saskatchewan, Canada

in reply please quote
432/702/138/PL.

22nd. February, 1945



ROYAL CANADIAN AIR FORCE
OVERSEAS

Dear Mr. Mendenhall,

Before you receive this letter you will have had a telegram to inform you that your son F/S Wells Gibb Mendenhall, has been reported missing as a result of air operations.

It is with regret that I write to you this date to convey the feeling of my entire Squadron. On the night of 20th of February, 1945, Wells and his crew took off from this airfield to carry out a bombing attack on Monheim, Germany, and were due to return shortly after four o'clock the following morning. Unfortunately, their aircraft has not returned and nothing has been heard from any member of the crew since the time of take off.

There is the possibility that your son is a prisoner of war and if such is the case, you will either hear from him direct or through the Air Ministry, who will receive advice from the International Red Cross Society. I share your hopes that this may in fact be the case.

Meanwhile his effects have been gathered together and sent to the R. A. F. Central Depository, where they will be in safe custody until better news is received or in any event for a period of at least six months before being forwarded to you through the Administrator of Estates, Ottawa. You will be contacted in this respect in due course.

Wells was a capable Air Gunner and in twenty eight operational trips had proven himself to be well qualified to be a member of one of our best crews. He was popular on the Squadron and had made a number of Friends here. His comrades miss him very much and his loss is regretted by all.

May I express the sympathy which all of us feel with you in your present anxiety and at the same time voice the hope that better news will be forthcoming soon.

Yours very sincerely,
(S. Minhinnick)

Squadron Leader, Commanding,
No. 432 (R.C.A.F.) Squadron.

Mr. T. T. Mendenhall,
Raymond, Alberta.

Als Antwort bitte zitieren
432/702/138/PL.

22. Februar 1945

ROYALCANADIANAIRFORCE

ÜBERSEE

Sehr geehrter Herr Mendenhall,

Bevor Sie diesen Brief erhalten, haben Sie ein Telegramm erhalten, das Sie darüber informiert, dass Ihr Sohn, F/S Wells Gibb, Mendenhall, infolge von Luftoperationen als vermisst gemeldet wurde.

Mit Bedauern schreibe ich Ihnen an diesem Datum, um Ihnen die Gefühle meiner gesamten Staffel zu vermitteln. In der Nacht des 2. Februar 1945 starteten Wells und seine Besatzung von diesem Flugplatz, um einen Bombenangriff auf Monheim in Deutschland durchzuführen, und sollten zurückkehren. Kurz nach vier Uhr am nächsten Morgen. Leider ist ihr Flugzeug nicht zurückgekehrt und seit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung hat man von keinem Mitglied der Besatzung etwas mehr gehört.

Es besteht die Möglichkeit, dass Ihr Sohn in Kriegsgefangenschaft ist, und wenn dies der Fall ist, werden Sie entweder direkt von ihm oder über das Luftfahrtministerium hören, das sich von der Internationale Rotkreuzgesellschaft. Ich teile Ihre Hoffnung, dass dies tatsächlich der Fall sein kann

In der Zwischenzeit sind seine Habseligkeiten zusammengetragen und an die R.A.F.-Zentrale Verwahrstelle geschickt worden, wo sie sicher verwahrt werden, bis sie bessere Nachrichten erhalten, oder in jedem Fall für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten, bevor sie über den Nachlassverwalter in Ottawa an Sie weitergeleitet werden. Sie werden sich zu gegebener Zeit mit Ihnen in Verbindung setzen.

Wells war ein fähiger Fliegerschütze und hatte sich in achtundzwanzig Einsätzen als gut qualifiziert erwiesen, um Mitglied einer unserer besten Besatzungen zu werden. Er war in der Staffel beliebt und hatte hier eine Reihe von Freunden gefunden. Seine Kameraden vermissen ihn sehr und sein Verlust wird von allen bedauert.

Ich möchte Ihnen das Mitgefühl aussprechen, das wir alle mit Ihnen in Ihrer gegenwärtigen Besorgnis empfinden. Gleichzeitig äußern sie die Hoffnung, dass es bald bessere Nachrichten geben wird.

Mit freundlichen Grüßen,
(S. Minhinnick)

Geschwaderführer, Kommandierender,
Nr.432 (R.C.A.F.) Geschwader.

Herr T. T. Mendenhall,
Raymond, Alberta



Männer aus Raymond, die für die Freiheit kämpften und starben
Gibb unten links

Royal Canadian Air Force
Chaplain Services

432 Squadron
R.C.A.F. Overseas
March 3rd, 1945

Mr. T.T.Mendenhall
Raymond, Alberta

Dear Mr. Mendenhall

No doubt you have already heard from Air force Headquarters that your son, F/S W. Gibb Mendenhall R202727, is reported "Missing". As Chaplain of his Squadron I am writing you to express my sincere sympathy, and the hope that before long you will receive better news. In the meantime you will be anxiously waiting. As soon as further news is received you will get it.

I regret that I wasn't here before Gibb went "Missing". I didn't arrive in this station until the next day. But my predecessor knew your son, and was on hand to speak to him before he took off.

At times like this one does seem helpless. We would certainly do more for you if we could. The best I can do at the moment is commit you to the loving care of our Heavenly Father, who is interested in us all, and stand ready to help us. This war with all its attendant miseries is grievous unto Him, and contrary to his will. If men sought His will, and did it such conditions would not arise. Let us work and pray therefore to that end that we may help to create a war less world, and thus help to realise the vision of our brave defenders.

Please convey my sympathy and sentiments to the rest of your family and to all who hold Gibb dear.

Very Sincerely yours
James A. Payton F/L
Chaplain

Königlich Kanadische Luftwaffe
Dienst als Seelsorger

Staffel 432
R.C.A.F. Übersee
3. März 1945

Herr T.T.Mendenhall
Raymond, Alberta

Sehr geehrter Herr Mendenhall

Zweifellos haben Sie bereits vom Hauptquartier der Luftwaffe gehört, dass Ihr Sohn, F/S W. Gibb Mendenhall RZ02727, als "vermisst" gemeldet wurde. Als Kaplan seiner Schwadron schreibe ich Ihnen, um Ihnen mein aufrichtiges Mitgefühl auszusprechen und die Hoffnung auszusprechen, dass Sie bald bessere Nachrichten erhalten werden. In der Zwischenzeit werden Sie gespannt warten. Sobald es weitere Neuigkeiten gibt, erhalten Sie diese umgehend.

Ich bereue, dass ich nicht hier war, bevor Gibb "verschwunden" ist. Ich kam erst am nächsten Tag in dieser Station an. Aber mein Vorgänger kannte Ihren Sohn und war zur Stelle, um mit ihm zu sprechen, bevor er abhob.

In Zeiten wie diesen wirkt man hilflos. Wir würden sicherlich mehr für Sie tun, wenn wir könnten. Das Beste, was ich im Moment tun kann, ist, Sie der liebevollen Fürsorge unseres himmlischen Vaters anzuvertrauen, der sich für uns alle interessiert und bereit ist, uns zu helfen. Dieser Krieg mit all seinem Elend ist für ihn schmerzlich und gegen seinen Willen. Wenn Männer seinen Willen suchen, und tat es, solche Bedingungen würden nicht eintreten. Lasst uns daher in diesem Sinne arbeiten und beten, dass wir dazu beitragen können, eine Welt ohne Krieg zu schaffen und so dazu beizutragen, die Vision unserer tapferen Verteidiger zu verwirklichen.

Bitte übermitteln Sie dem Rest Ihrer Familie und allen, die Gibb sehr am Herzen liegen, mein Mitgefühl.

Mit freundlichen Grüßen
James A. Payton F/L
Kaplan

1778 Bloor St.
Toronto, Ontario

March 5, 1945



Dear Mr. Mendenhall,

I am the wife of Bordeu Henson, "Navigator" in your son's crew. Yesterday, I received a cable from Borden's brother, who is also a Navigator Overseas. It reads "Do not give up hope, I have made inquiries. Borden has a 50-50 chance." This message raised my hopes more. I hope it will be a help to you also. It is my firm belief that they have bailed out and are making their way back. I presume Lloya has gone to see their squadron and got news that we would not receive from Ottawa. If you receive any news would you let me know. I am passing this information on to the other families. Hoping that we all receive good news soon.
I remain.

Sincerely yours,
Doris Henson

1778 Bloor Straße
Toronto, Ontario

5. März 1945

Sehr geehrter Herr Mendenhall,

Ich bin die Frau von Bordeu Henson, dem "Navigator" in der Mannschaft Ihres Sohnes. Gestern erhielt ich ein Telegramm von Bordens Bruder, der auch Navigator in Übersee ist. Es lautet: "Geben Sie die Hoffnung nicht auf, ich habe Nachforschungen angestellt. Borden hat eine 50:50-Chance." Diese Nachricht weckte in mir noch mehr Hoffnungen. Ich hoffe, es wird auch Ihnen eine Hilfe sein. Ich bin fest davon überzeugt, dass sie abgesprungen sind und sich auf den Weg zurück machen. Ich nehme an, Lloya ist zu ihrem Geschwader gegangen und hat die Nachricht erhalten, dass wir es nicht tun würden aus Ottawa erhalten. Wenn Sie Neuigkeiten erhalten, lassen Sie es mich wissen. Ich gebe diese Informationen an die anderen Familien weiter. In der Hoffnung, dass wir alle bald gute Nachrichten erhalten.

Ich bleibe.

Mit freundlichen Grüßen,

Doris Henson

Sydney, Nova Scotia

March 5, 1945



Dear Mr. Mendenhall;

Knowing you have received the same sad news as we did, I feel I should write to you.

Burke (my son) spoke so often of "Mendy" as they called him and they seemed to be great friends. He also sent us snaps of the crew, likely you have the same.

Everybody seems to think their chances are good, and it's hard to think otherwise, although the suspense is very trying. In the meantime of waiting, if you should receive any further news of your son we would appreciate your telling us. Be assured that we would do likewise in our case.

Trusting we will receive favourable news and that soon.

I am sincerely
Mrs. Bernard McIntosh
49 Sheriff, Ave
Sydney, N.S.

Sydney, Neuschottland

5. März 1945

Sehr geehrter Herr Mendenhall

Da ich weiß, dass Sie die gleiche traurige Nachricht erhalten haben wie wir, ich schreibe Ihnen daher.

Burke (mein Sohn) sprach so oft von "Mendy", wie sie ihn nannten, und sie schienen gute Freunde zu sein. Er hat uns auch Schnappschüsse von der Crew geschickt, wahrscheinlich haben Sie dieselben.

Jeder scheint zu glauben, dass seine Chancen gut stehen, und es ist schwer, anders zu denken, obwohl die Spannung sehr anstrengend ist. Wenn Sie in der Zwischenzeit weitere Nachrichten über Ihren Sohn erhalten sollten, würden wir uns freuen, wenn Sie uns dies mitteilen. Seien Sie versichert, dass wir das Gleiche tun werden.

Im Vertrauen darauf, dass wir positive Nachrichten erhalten werden, und zwar bald.

Ich bin aufrichtig
Frau Bernard McIntosh
49 Sheriff, Ave
Sydney, N.S.

Lethbridge Herald

31. März 1945

Missing Believed Killed

DALEY, Frank Shannon, FO., J. H. T. Daley (father), Sault Ste. Marie, Ont.

DAVEY, Jim Boyce, F.-Sgt., W. B. Davey (father), St. Catharines, Ont.

FIRTH, Murray Norman, FO., N. F. Firth (father), Hamilton, Ont.

HANNA, Donald, WO., E. P. Hanna (father), Beaurepaire, Que.

HENSON, George Borden, FO., Mrs. G. B. Henson (wife), Toronto, Ont.

JOY, Kenneth William, FO., W. A. Joy (father), Ottawa, Ont.

KINDRAT, Andrew, FO., Metro Kindrat (father), Dauphin, Man.

LANG, Andrew MacKee, FO., Mrs. A. M. Lang (wife), Vancouver, B.C.

MAY, Alexander Humphrey, FO., H. P. May (father), Palmerston, Ont.

McINTOSH, Joseph William Burke, F.-Sgt., Bernard McIntosh (father), Sydney, N.S.

McKEOWN, Kenneth Creighton, P.-Sgt., Mrs. W. K. McKeown (mother), Westmount, Que.

MENDENHALL, Wells Gibb, F.-Sgt., T. T. Mendenhall (father), Raymond, Alta.

NOZZOLILLO, Louis John, F.-Sgt., Dominic Nozzolillo (father), Toronto, Ont.

OWEN, Philip Holland, FO., H. J. Owen (father), North Bay, Ont.

PATTERSON, Wilfred Nicholson, FO., Robert Patterson (father), Neepawa, Man.

PATZER, Edwin Frederick, FO., Mrs. E. F. Patzer (wife), Seafield, West Lothians, Scotland. Mrs. Benjamin Patzer (mother), Yorkton, Sask.

29. August 1946

Die Untersuchung der Absturzstelle ergab nur wenige Hinweise auf die Identität der einzelnen Besatzungsmitglieder

3. September 1948

Herr Brugger, der Hauptzeuge des Absturzes, teilte der RCAF später mit, dass er Anfang dieses Jahres (1946) beim Wegräumen der Trümmer aus seinem Garten Teile eines menschlichen Körpers entdeckt habe, die teilweise verkohlt waren, einen silbernen Ring mit den Initialen G. M. an einem der Finger, dies könnte sich auf Flight Sergeant Mendenhall, W.G. beziehen. Die sterblichen Überreste dieses Körpers wurden in eine Holzkiste gelegt und im selben Grab wie die beiden anderen Flieger beigesetzt.



Peter Brugger gräbt in seinem Garten.

Weiteren Berichten zufolge wurden die sterblichen Überreste von Patzer und Grant zu einem früheren Zeitpunkt ohne Särge beigesetzt.

Diese Informationen können es Flight Lieutenant Hirth ermöglichen, Ihnen eine Person zu empfehlen Grab für J93949 Pilot Officer W.G. Mendenhall, wenn nicht, dann wird die Sammelanmeldung erfolgen für die Gräber 9 bis 11 Reihe A, Parzelle XVII auf dem Rheinberger Friedhof für die drei Betroffene Flieger.

2. August 1945

Brief aus Übersee mit Aussagen von May, Hensen, Daley und McIntosh, die aus dem Gefängnis entlassen wurden.

Lethbrige Herald

18. Oktober 1945

1945 **R.C.A.F. CASUALTY LIST**

OTTAWA — (C.P.) — Following is the latest air casualty list:

OVERSEAS
Previously Missing, Now Presumed Dead

FINCH, George Herbert, D.F.C., SL, Rev. C. W. J. Finch (father), Birtle, Man.

HOGG, James Easson, D.F.C., SL, W. S. Hogg (father), Ottawa, Ont.

ARMITT, John, FO., John Armitt (father), Lethbridge, Alta.

BAYLEY, Deckland Archibald, FO., S. A. Bayley (father), Vancouver, B.C.

McAULAY, Donald Joseph, F-Sgt., Donald McAulay (father), Toronto, Ont.

McLEAN, William Eugene, FO., M. L. McLean (father), Toronto, Ont.

MENDENHALL, Wells Gibb, FO., T. T. Mendenhall (father), Raymond, Alta.

MOYLE, Joseph Francis Edward, F-Sgt., Mrs. J. E. Moyle (mother), Sudbury, Ont.

MYRICK, Philip Rex, FO., W. R. Myrick (father), Tillsonburg, Ont.

PHILLIPS, James Murray, FO., Mrs. J. G. Phillips (mother), Dutton, Ont.

PHYSICK, Francis Gerald, FO., L. B. Physick (father), Vancouver, B.C.

Joseph Rynski (father), Rosemount, Montreal, Que.

SMERNEOS, Charles, FO., Anastalous Smerneos (father), Hamilton, Ont.

SWEET, Ronald Ignatius, PO., Mrs. R. I. Sweet (wife), Toronto, Ont.

SWINGLER, Bernard Percy, Fl.-Lieut., C. W. Swingler (father) Port Arthur, Ont.

TITE, Joseph, D.F.C., FO., Alick Tite (father), London, Ont.

TONKIN, Donald Clifford, F-Sgt., H. P. Tonkin (father), Toronto, Ont.



BUCKINGHAM PALACE

The Queen and I offer you
our heartfelt sympathy in your
great sorrow.

We pray that your country's
gratitude for a life so nobly given
in its service may bring you some
measure of consolation.

George R. I.

BUCKINGHAM PALACE

Der König und ich sprechen Ihnen unser wohlgehörtes Mitgefühl in Ihrem großen Schmerz aus.

Wir beten, dass die Dankbarkeit eures Landes für ein Leben, das so edel in seinem Dienst gegeben wurde, euch ein gewisses Maß an Trost bringen möge.

George R. I.



To Mr. Thomas Sen Mendenhall

*This commemorates the gratitude of
the Government and people of Canada for the life of
a brave man freely given in the service of his Country.*

Pilot Officer Wells Gibb Mendenhall, R.C.A.F.
His name will ever be held in proud remembrance.

February 21, 1945

John Dizon
Minister of National Defence for Air.

An Herrn Thomas Sen. Mendenhall

Dies gedenkt der Dankbarkeit der Regierung und des Volkes Kanadas, des Lebens eines Tapferen, der freiwillig in den Dienst seines Landes gestellt wurde

Pilot Officer Wells Gibb Mendenhall 

Sein Name wird für immer in stolzer Erinnerung gehalten werden.

21. Februar 1945 *Minister für nationale Verteidigung für die Luftfahrt*



Dear Friends:

In this anxious time we would convey to you our sympathetic interest. We pray that ere long good news may be forthcoming. Be assured of our continued desire to help in any way possible.

May God bless and sustain you.

*The Salvation Army.
August Kaymer
Breda*

Liebe Freunde,

in dieser bangen Zeit möchten wir Ihnen unser mitfühlendes Interesse übermitteln. Wir beten, dass bald eine gute Nachricht kommen möge. Seien Sie versichert, dass wir weiterhin den Wunsch haben, auf jede erdenkliche Weise zu helfen.

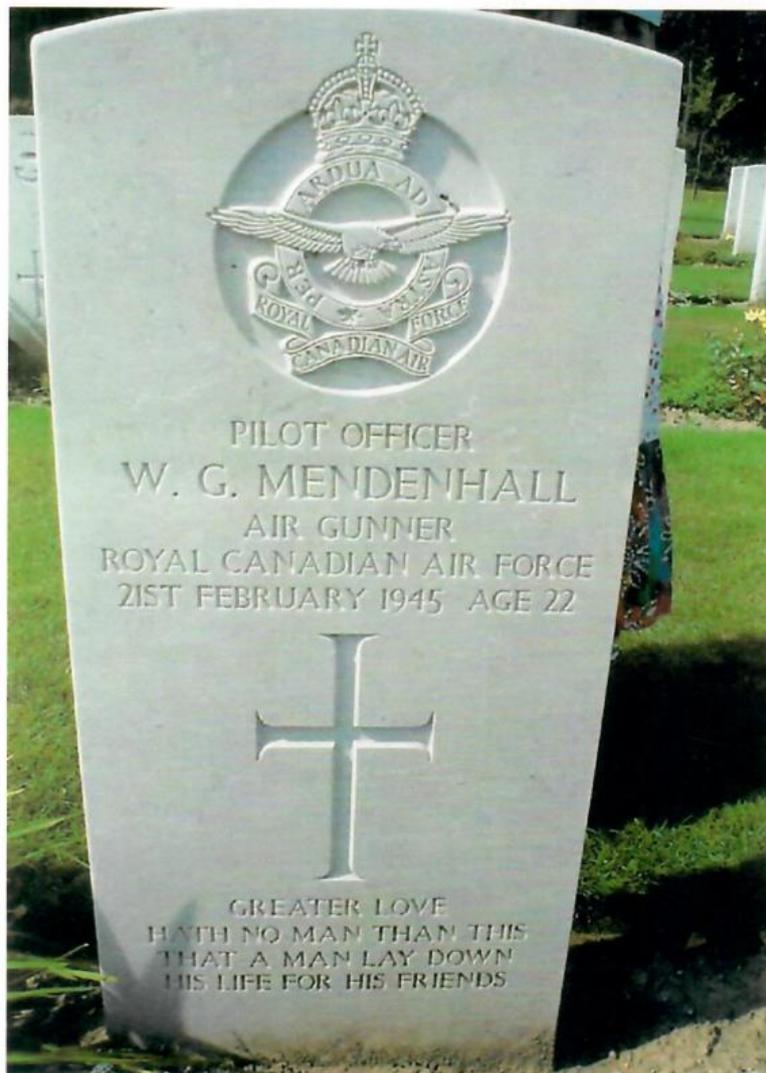
Möge Gott Sie segnen und unterstützen.

Die Heilsarmee

7. Januar 1948
Endowed



Cardson-Tempel





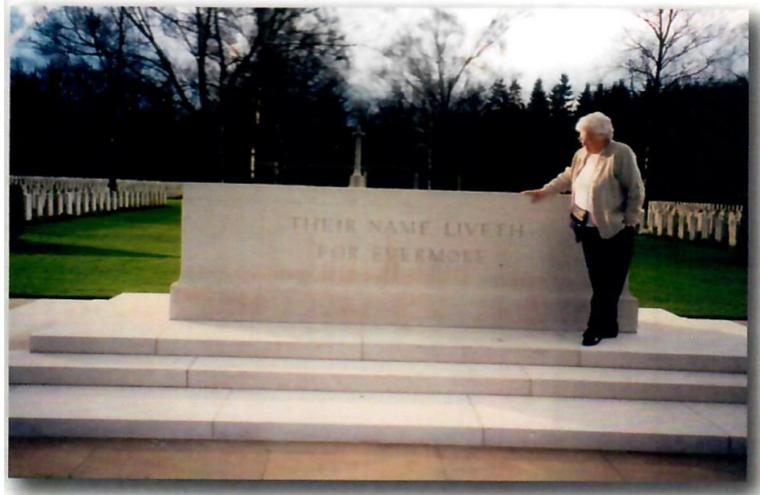
Jack Mendenhall (Gibbs Bruder) an Gibbs Grabstätte
Reinburg, Deutschland
Oktober 1975

21. Februar 1992

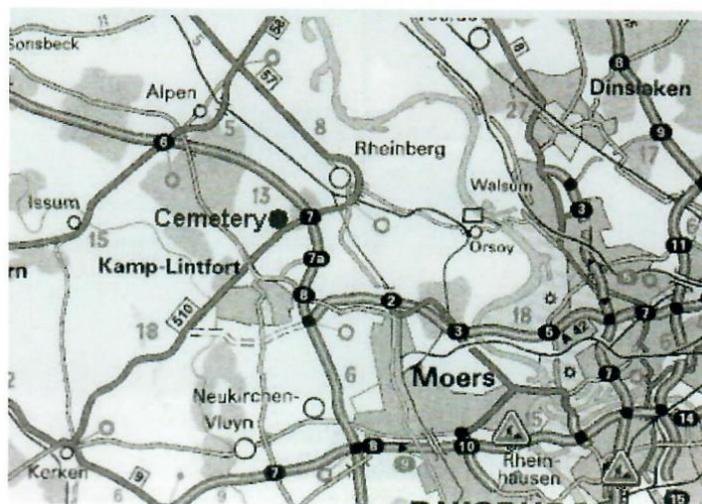
Als Erinnerung oder Anerkennung für das Opfer, das Gibb gebracht hatte, sprang Jack, Gibbs ältester Bruder, aus einem Flugzeug und machte einen freien Fall. Er sagte, es sei großartig. Er war damals 80 Jahre alt und hatte zuvor keine andere Erfahrung gemacht.

2002

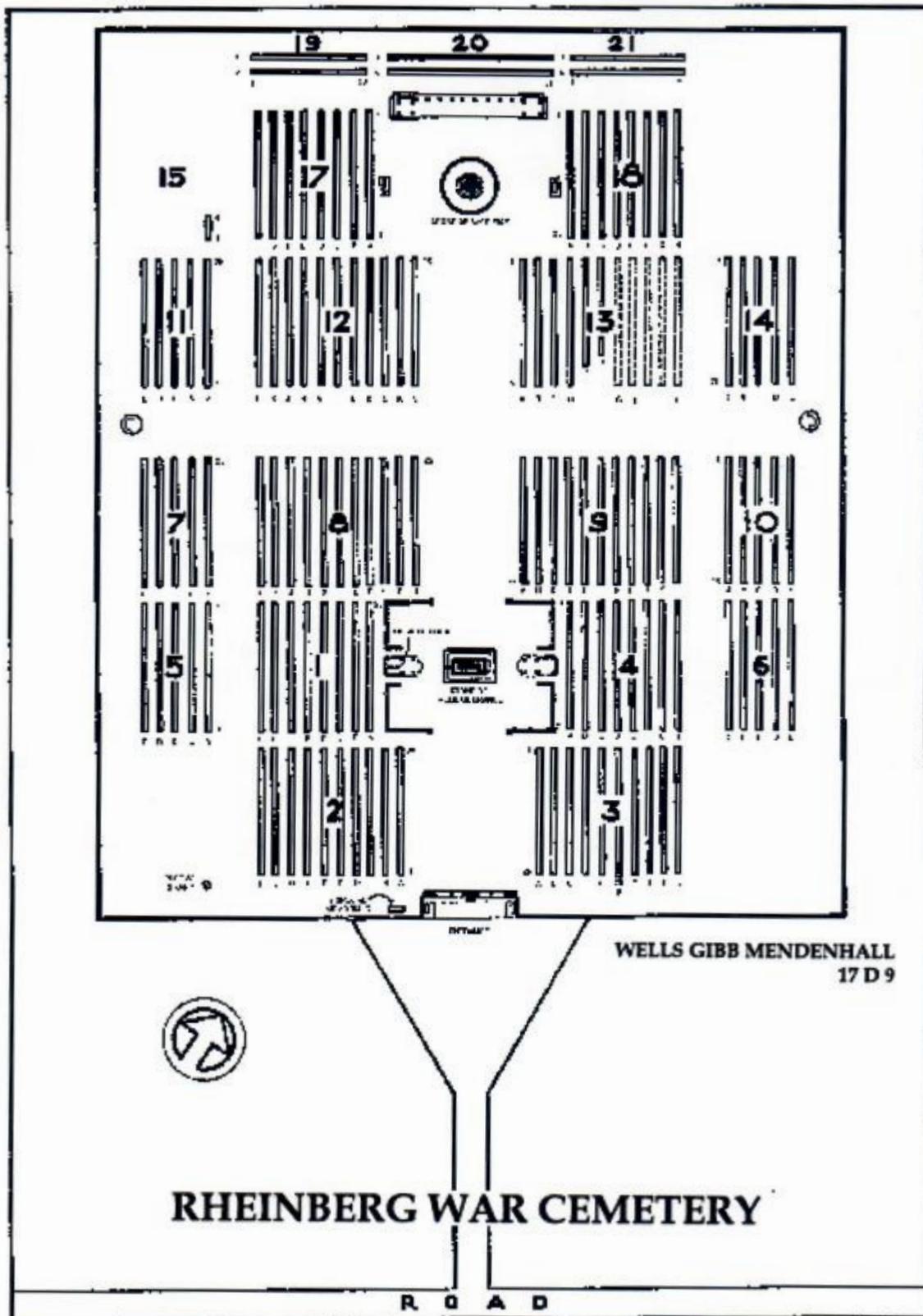
Im Jahr 2002 besuchte Burke McIntosh zusammen mit einem Teil seiner Familie die Grabstätte von drei Mitgliedern seiner Crew, Gibb Mendenhall, Patzer, Grant



Oben links im Bild steht Burkes Tochter Jane Marie an Gibbs Grabstätte. Unten links ist der Reinburg-Friedhof und rechts ist Burkes Frau Kathleen. Burke sagte, dass der Besuch der Website für ihn einen gewissen Abschluss bedeutete.



Karte, wo sich der Friedhof befindet



Kriegsfriedhof Rheinberg



Karen Ann Godfrey Knorr und Kinder, Emily, Christopher, Ethan, Megan
Georgia Mendenhall VanOrman's (Gibbs Schwester) Enkel an Gibbs Grab



Gibbs Neffe
David Holmes
1987

Handschriftlicher Brief von Kay MacIntosh. 17. Januar 2007

Thom

Ich habe einen schlechten Stift in der Hand, also entschuldigen Sie die Schnörkel. Burke weiß nicht, dass ich diese Rede, die er vor einer Gruppe junger Luftkadetten gehalten hat, sende. Er war nicht einmal dafür, unseren Kindern Kopien bekommen. "Es ist nicht gut genug"! Versuchen Sie also nicht in der "New York Times".

Ich habe trotzdem Kopien für die Kinder gemacht. Ich dachte, da sie (Burke & Gibb) in der im selben Flugzeug waren, hätten sie die gleichen Erfahrungen im Gefangenenlager gemacht. Geheimagent – Kay

REDE
von Burke Macintosh
Vorgetragen vor 60 AirCadets
2004

Besondere Gäste

Ich glaube, es war Winston Churchill, der sagte: Männer der Armee und der Marine und Herren der Luftwaffe. In diesem Fall sind es die Damen und Herren der Luftwaffenkadetten.

Es besteht kein Zweifel, dass der Geheimdienst von Heer, Marine und Luftwaffe eine Rolle spielte, eine große Rolle beim Sieg im Zweiten Weltkrieg, zusammen mit einigen Spitfires, Artillerie und Kriegsschiffen. In unserer Ecke des Bomber Command tat der Geheimdienst der Luftwaffe sein Bestes, um uns am Leben zu halten. Meine Mutter sagte mir, mein Schutzengel würde sich um dich kümmern. Mit Hilfe des Geheimdienstes der Luftwaffe war das Bomber Command in der Lage, die beste Route zu einem bestimmten Ziel zu planen und in der Lage waren, deutsche Jagdflugzeuge zu verwirren mit Ablenkungsüberfällen, indem er das "Fenster" (so nannte er ein Bündel von Aluminiumstreifen, die vom Funker in zeitlich festgelegten Abständen abgeworfen werden) Deutsches Radar verwirren.

Bei einem Angriff marschierten unsere Bomber in zweitausend Fuß Höhe über die Nordsee und kreisten, bis alle Flugzeuge in der Luft waren, bevor sie auf die Küste Norwegens zusteuerten, auf 10.000 Fuß stiegen und dann weiter nach Keil. Wie Sie wissen, ist die Erde rund, und die Geheimdienste wussten, dass das deutsche Radar uns in einer Höhe von 2000 Fuß wegen der Erdkrümmung nicht erfassen konnte.

Wir waren auf dieser Reise nach Keil, als wir die Küste Norwegens erreichten, teilte der Ingenieur dem Piloten mit, dass es keinen Sauerstoffdruck gab, so dass wir ohne Sauerstoff nicht über 10.000 Fuß fliegen könnten. Der Navigator, der wusste, wo wir waren, schlug vor, unsere Nutzlast über dem deutschen U-Boot-Stützpunkt auf Helgoland abzuwerfen.

Unsere Nutzlast bestand aus einem 2000 Pfund schweren Bomben und 500 kleineren Bomben. Der Navigator gab uns Anweisungen und als wir über Helgoland flogen. Der Bombenwerfer warf die volle Ladung auf den deutschen U-Boot-Stützpunkt ab.

Dann brach die Hölle los, der Flack war so nah, dass er orange war, dann erleuchteten Suchscheinwerfer den Himmel, ich rief dem Piloten Korkenzieher zu, der sofort auf die Backbordseite abtauchte, und als er hochkam, um den Korkenzieher fertigzustellen, bemerkte er schwere Wolken und flog in sie hinein. Diese Wolken waren Gewitterwolken und mit unterkühltem Wasser beladen Tröpfchen. Sofort fing das Flugzeug an zu vereisen. Der Pilot flog auf Instrumenten. Mein Turm hatte etwa 3/4 Dicke Eis. Es war ein Wunder, dass das Flugzeug überhaupt in der Luft blieb. Schließlich stiegen wir durch die Wolken hinab und das Eis fiel ab.

Der Bombenschütze bemerkte, dass eine 500-Pfund-Bombe im Bombenschacht aufgehängt war, und so sehr er sich auch bemühte, sie nicht zu entfernen lies. Der Pilot funkte zur nächsten Notlandebahn an der Küste und wir landeten, die Bombe noch in der Hand. Der Skipper machten die reibungsloseste Landung aller Zeiten und mit Krankenwagen und Feuerwehrautos, die auf uns warteten, Die Entschärfungsmannschaft holte die Bombe mit einem hydraulischen Aufzug aus dem Bombenschacht. Wenn sich die Bombe bei der Landung gelöst hätte, wäre mein Geist hier und würde mit dir sprechen.

Als wir an unserer eigenen Basis ankamen, sagten uns die Briefing-Offiziere, dass wir keine Anerkennung für unsere erschütterndste Reise bekommen würden, da wir nicht in Kiel ankamen.

Bei unserer Besprechung vor dem Überfall hatten uns die Geheimdienstoffiziere genau gesagt, was uns zu erwarten wäre, wenn wir in deutscher Gefangenschaft kommen sollten.

Uns wurde gesagt, dass sie bei der ersten Gefangennahme versuchen würden, uns einzuschüchtern.

Dann wurde uns gesagt, dass sie uns zum Verhör in eine Schwitzkiste schicken würden, und wenn wir länger als fünf Tage wären, hätten wir zu viel geredet. Von dort aus wurden wir in Gefangenenlager kommen.

In einer Besprechung vor der Razzia Geheimdienstoffiziere warnten die Heckschützen, dass die deutschen Flak-Schützen den "Fenster"-Abwürfen folgen würden, und ihr Ziel so zu verschieben, dass sie sich dem Flugzeug nähern, das das Fenster abwarf.

Dies geschah bei Tageslicht Flug über Essen. Als Heckschütze konnte ich den Kapitän warnen, der seinerseits auswich und einem Treffer entging.

Auf unserem letzten Flug gingen plötzlich die zwei Backbordmotoren in Flammen auf und schnell breitete sich das Feuer über den Rumpf auf meinen Turm aus. Ich ging an die Gegensprechanlage und fragte den Skipper: "Soll ich jetzt gehen?" Vom Pilot kam zurück "Ja, du solltest besser gehen" Also sprang ich mit einem inbrünstigen Gebet heraus und zog sofort die Reißleine, denn ich war am Heck der Halifax, die wir flogen, also musste ich nicht warten, um das Flugzeug zu räumen.

Als ich gefangen genommen wurde, wurde ich in die Hände von zwei Polizisten in schwarzen Hemden gelegt. Da kam dieser wichtig aussehende Kerl mit einem Hakenkreuz auf seiner Offiziersmütze und dem Arm seines langen braunen Mantels. Er blieb stehen und sagte etwas auf Deutsch zu dem Polizisten, der hat ihm gesagt, wer ich bin. Er zog sofort seine Waffe und zielte auf mich, aber der Polizist stand vor mir (das war der Schrecken, von dem uns der Geheimdienst erzählte).

Als die Polizei mich zurück zu den deutschen Wachen brachte, machten wir uns auf den Weg zum Verhör. Einer der Wärter fragte mich in einigermaßen gutem Englisch: "Wann wird der Krieg vorbei sein?" Ich, wie meine Frau, die immer auf alles eine Antwort hat, antwortete: Ich dachte, der Krieg würde im Juni vorbei sein. Keine schlechte Vermutung, nur einen Monat raus. Auf dem Weg zum Verhör begann ein Flakgeschütz zu schießen. Ich schaute nach oben und da war ein amerikanisches Thunderbird-Kampfflugzeug, das auswich. Wir waren weniger



als 100 Meter vom Geschütz entfernt, als der Jäger plötzlich mit lodernden Geschützen auf das Geschütz zustürzte. Die Flugabwehrkanone war radargesteuert und als das Flugzeug hinunterraste, folgte ihm der Flack und hinterließ ein V Rauch in der Luft, als der Thunderbird aus dem Sturzflug ausstieg und abflog. Die beiden deutschen Wachen lagen mit dem Gesicht nach unten im Graben, während ich mitten auf der Straße stand. Der Herr kümmert sich um Narren und naive Menschen. Die Wachen wussten um die Gefahr, die von den Granatsplittern ausging.

Beim Verhör leerte ich meine Taschen, das Feuerzeug, Zigaretten, Zuckerkaugummi und ein paar Bilder und Rosenkranzperlen. Meine Mutter gab ihnen einen Folianten und sagte, auch wenn du sie nicht benutzt, trage sie bei dir. Der Vernehmungsbeamte schob die Rosenkranzperlen zurück zu mir und sagte: "Du wirst diese brauchen."

Die anderen drei Mitglieder unserer Besatzung, die gerettet wurden, wurden angewiesen, ihr Grab zu schaufeln, als sie gefangen genommen wurden. So haben die Deutschen ihnen Angst gemacht. Von unserer Besatzung verloren der Pilot, der Ingenieur und der mittlere obere Schütze ihr Leben, als das Flugzeug abstürzte.

Im Verhörlager befanden sich auf der einen Seite des Geländes die Offiziersquartiere und auf der anderen Seite die Schwitzkästen. Als wir durch die vor den Toren eines deutschen Offiziers auf der Veranda des Offiziersquartiers schrien sie: "Ist jemand aus Vancouver da?" Wir fanden heraus, dass er von den Deutschen aus British Columbia rekrutiert worden war, weil er sowohl Englisch als auch Deutsch fließend sprach.

Die Schwitzboxen waren 8 x 4 mit einer Strohmattze. Ich hatte einen ärmellosen Wollpullover, den ich in das Stroh rollte und dann aus dem Stroh herausnahm und dann wieder zurückrollte und wieder herausholte, um die langen Stunden zu überbrücken.

Da ich zu der Zeit ein Flight Sergeant war und der Rest der Besatzung Offiziere waren, waren wir in verschiedenen Räumlichkeiten. Ich erhielt meinen Auftrag zwei Tage bevor ich abgeschossen wurde. Zu spät, um bei meiner Crew zu sein.

Wir wurden schließlich ins Lager Nürnberg gebracht, wo wir etwa einen Monat lang überlebten auf eine tägliche Portion eines Stücks Brot und eine Schüssel mit hübscher wässriger Suppe. Das Brot, braun, war schwer und leicht sauer. Ein Laib war mit der Jahreszahl 1921 gekennzeichnet. Einer der Jungen bemerkte, dass es das Jahr war, in dem es gemacht wurde. Nach einer Weile schmeckte das deutsche Brot wie Türkei. Wir haben auf jeden Fall gelernt, wie es ist, sehr hungrig zu sein.

Nach etwa anderthalb Monaten erhielten wir Pakete des Roten Kreuzes. Jedes Paket wurde unter vier Gefangenen aufgeteilt. Ich möchte hinzufügen, dass die Aufteilung sehr sorgfältig war. Die Pakete kamen bald häufiger.

Da die Russen nicht mehr weit entfernt waren, wurden wir aus dem Lager in Nürnberg nach München verlegt, das weiter südlich lag. Diese Wanderung von etwa 110 Kilometern dauerte etwa 10 Tage.

Zu diesem Zeitpunkt war Deutschland bereits gelähmt und nichts konnte sich bewegen, ohne aus der Luft angegriffen zu werden. Jeden Tag auf unserem Umzug nach München besuchte uns ein Mustang (das war ein Langstreckenjäger). Er wedelte mit den Flügeln. Als wir von Nürnberg nach München gingen und wir uns am Straßenrand ausruhten, marschierte eine Gruppe schottischer Gefangener in Kilts singend und ihre deutschen Wachen marschierten mit ihnen.

Als unsere Wachen uns aufforderten, unseren gemächlichen Spaziergang fortzusetzen, formierten wir uns zu viert und marschierten und pffiffen Lilly Marlain (ein deutsches Lied mit englischen Versen). Der Marsch dauerte nicht allzu lange.

Das Lager in München bestand aus Australiern, Briten, Russen, Amerikanern, Schotten und weiteren Häftlinge.

Es gibt so viele Geschichten, die ich euch erzählen könnte, was im Münchner Camp passiert ist. Eine, die ich nicht auslassen darf. Eines Morgens gegen 6:30 Uhr erkundete ich das Lager und traf auf jugoslawische Generäle, die Gymnastik machten. Als sie mich mit meinen Kanada-Abzeichen auf der Schulter sahen, riefen sie aus. "Canada Prima", also waren wir in Jugoslawien sehr bekannt.

Wir wurden schließlich von amerikanischen Soldaten befreit.

Wir wurden mit DC3 nach Frankreich und mit Lancaster weiter nach England geflogen.

In Frankreich wurden wir auf dem Rollfeld mit frischen weißen Brötchen, Käse und Milch empfangen, die die meisten Gefangenen seit Jahren nicht mehr gesehen hatten. Was für ein Fest! Als wir befreit waren, machte unser Freund im Mustang, der uns gefolgt war, eine Siegesrolle von der Spitze in den Himmel über uns.

Ich habe nur ein paar Highlights angerissen. Ich könnte euch stundenlang hier halten und einige der Dinge erzählen, die während der Tour passiert sind.

Neben dem Schutzengel und dem Geheimdienst der Luftwaffe hat uns die kanadische Regierung noch ein weiteres Geschenk gemacht. Als wir zurückkehrten, hatten wir die Wahl zwischen einem Haus oder eine College-Ausbildung. Da ich Single war, war das Geschenk einer College-Ausbildung ein ganz besonderes Geschenk, für das ich immer dankbar war.

Die Lektion, die wir in jenen Tagen gelernt haben, ist, dass Krieg ein schrecklicher Weg ist, um Weltprobleme zu lösen, weil er auf beiden Seiten des Streits Menschenleben kostet.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Sydney-Flieger

Drei Monate vermisst

Burke MacIntosh

Wird als sicher gemeldet



Seit seinem Abschuss über Deutschland vor drei Monaten ist der 24-jährige Pilot Officer Burke Macintosh aus Sydney in England in Sicherheit.

Dieser Jubel und Unerwartete Nachricht wurde gestern von seinen Eltern, Mr. und Mrs. Bernard Macintosh, Sherniff Avenue, weithin bekannte Einwohner Sydneys, entgegengenommen.

In einem Telegramm an seine Eltern schrieb der lang vermisste Jüngling: "Bin sicher am Montag in England angekommen, großartig."

Macintosh, ein ehemaliger Mitarbeiter von die Canadian Pacific Telegraphs, ging vor weniger als einem Jahr nach Übersee, nachdem er seinen Abschluss als Sergeant Air Gunner gemacht hatte. Er war Unteroffizier zwei Tage bevor sein Flugzeug abgeschossen wurde.

ALS VERMISST GEMELDET

Seitdem war er offiziell als vermisst gemeldet bis zur gestrigen Nachricht.

PO. Macintosh war Mitglied der Flugzeugbesatzung unter dem Kapitän von FO. Eddie Patzer aus Yorkton, einem ehemaligen bekannten Hockeyspieler.

Vater von PO. MacIntosh ist Professor Bernard Macintosh, Chorleiter der St. Theresa's Church und einer der herausragenden Musiker von Cape Breton.

in Flanders Field - noch einmal

Auf den Feldern Flanderns kämpfen wir wieder
Und blutet und stirbt, für Wahrheit und Recht.
Wieder nicken die Mohnblumen und biegen sich,
Und keiner der Winde sendeten ihren Duft
Und doch immer noch in der Haustür der Bauern
Muss wollen und der Tod verfolgen immer mehr.

Nun über dem Grab von "Jeanne d'Arc"
Die Granatsplitter kreischen, die Kanonen bellen.
Während Sie durch die Gassen der Normandie fahren,
Geht die Sterne und Streifen und Liberty.
Dieser Marsch wurde von einigen missverstanden,
Wird den Tag der Brüderlichkeit beeilen.

Diese unsere Jungen, die jetzt im Kampf sind,
Sind Avantgardisten eines besseren Tages.
Geschnitten in der Form würdiger Vererber,
Den Glauben, den sie tragen; diesen wundersamen Plan,
Ist das Evangelium des Menschensohnes.

-A.B. Mendenhal

1945



Not a dry eye... Celia Johnson and Trevor Howard in 'Brief Encounter'



Musical magic... Gene Kelly and Frank Sinatra in 'Anchors Aweigh'



VE-Day: Hitler's defeat has the nation rejoicing in the streets



WAVES OF EUPHORIA RELEASE THE PENT-UP FEELINGS OF FIVE YEARS OF WARTIME FEAR AND HARDSHIP. STREET PARTIES GO ON FOR WEEKS. AND THERE'S MORE JOY WITH THE SURRENDER OF JAPAN - V-J-DAY. OUR BOYS ARE COMING HOME AT LAST

Schlagzeilen, die Gibb nie gesehen hat



HOUSE OF COMMONS
CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Office of the Sergeant-at-Arms
Le bureau du Sergent d'armes

November 21st, 2006

*Mr Kevin Calder
2620 Melfa Lane
Vancouver, BC, V6T 2C6*

Dear Mr Calder:

On behalf of the Speaker of the House of Commons, the Honourable Peter Milliken, I am pleased to enclose a copy of page 545 from the Book of Remembrance of the Second World War.

Inscribed on this page is the name of Pilot Officer Wells Gibb Mendenhall, Royal Canadian Air Force. A grateful nation recognizes his sacrifice every year on November 16th, when this page is displayed for public viewing in the Memorial Chamber of the Parliament of Canada.

In the same sense of gratitude, this page is sent to you with the sincere hope it will remain a source of pride for your family.

Yours sincerely,

M.G. Huard

Kevin ist mein Schwiegersohn, der meine Tochter Renae geheiratet hat

21. November 2006

Herr Kevin Calder
2620 Melfa Lane
Vancouver, BC, V6T 2C6

Dear Mr Calder:

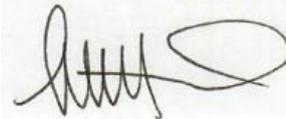
Im Namen des Sprechers des Unterhauses, Peter Milliken, freue ich mich, Ihnen ein Exemplar von Seite 545 aus dem Buch der Erinnerung an den Zweiten Weltkrieg beizufügen.

Auf dieser Seite ist der Name von Pilot Officer Wells Gibb Mendenhall, Royal Canadian Air Force, eingetragen. Eine dankbare Nation würdigt sein Opfer jedes Jahr am 16. November wenn diese Seite in der Gedenkkammer des Parlament von Kanada.

Im gleichen Gefühl der Dankbarkeit senden wir Ihnen diese Seite mit der aufrichtigen Hoffnung, dass sie eine Quelle des Stolzes für Ihre Familie bleiben wird.

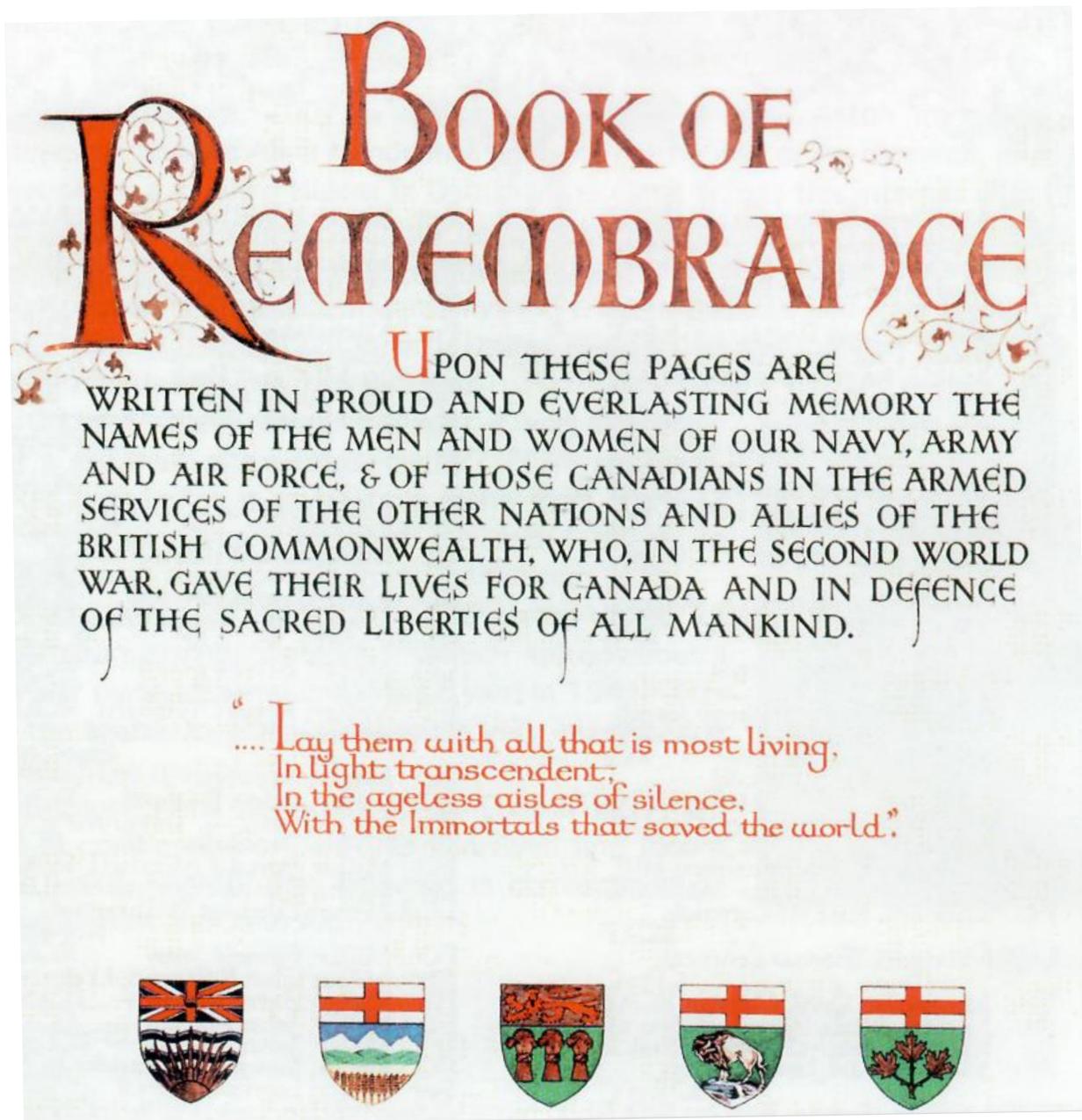
Mit freundlichen Grüßen

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M.G. Huard', written in a cursive style.

M.G. Huard

Kevin ist mein Schwiegersohn, der meine Tochter Renae geheiratet hat



Buch der Erinnerung

Auf diesen Seiten sind in Stolz und ewigem Gedenken die Namen der Männer und Frauen unserer Marine, Armee und Luftwaffe sowie jener Kanadier in den Streitkräften der anderen Nationalmannschaften und Verbündeten des Britischen Commonwealth geschrieben. Die im Zweiten Weltkrieg ihr Leben für Kanada und für die Verteidigung der heiligen Freiheiten der ganzen Menschheit gaben.

"Lege sie mit allem, was am lebendigsten ist im hellen Licht
In den zeitlosen Gängen des Schweigens mit den Unsterblichen, die die
Welt gerettet haben."

| LEYTE | | 1945 | | NONCTON | |
|-----------|-----------------------------|---------------|--|-----------|-----------------------------|
| OENSTROHE | | | | | |
| LAC | Medforth, Robert Charles | RCAF | | Sgt | Meyrick, William Charles |
| FFO | Medynski, Lorne | RCAF | | | A&SHofC |
| Pte | Meehan, Andrew | NShoreR | | Pte | Michael, Evans Gerow |
| Pte | Meehan, Kenneth Ross | SD&GH Highrs | | AB | Michael, John Edward |
| | | CS&OR | | Pte | Michaelis, Albert Thomas |
| Pte | Mehan, Floyd David | RHC | | Pte | Michalski, Boleslaus |
| Lt | Meier, Paul Hubert | RASC | | Pte | Michaud, Mathieu |
| Cpl | Meikle, Andrew Duncan | RCLC | | Cpl supp. | Michaud, Paul |
| Pte | McLanson, Robert Joseph | NShoreR | | Trp | Michlosky, Steve |
| Pte | McLanson, Wilfred | RCAF | | Pte | Middlemiss, Walter Robert |
| FFO | Melbourne, Wilfrid Laurier | Line&WellR | | | Lake SupR |
| Pte | Mellish, John | RCAF | | FO | Middleton, Charles Govan |
| FFO | Mellon, Ralph Jackson | DEF | | | RCAF |
| FL | Mellstrom, Melborn Leslie | RCAF | | Cpl | Middleton, Isaac Carnelious |
| | | CProC | | | ReginaRif |
| Pte | Melnychenko, Walter | RCLC | | Pte | Middleton, William Thomas |
| Pte | Meloche, Gerard | RCAF | | | RCLC |
| Pte | Mendelsohn, Harry | RCAF | | PO | Miell, Harold Edward |
| PO | Mendenhall, Wells Gibb | RCAF | | Pte | Mignault, Georges Emile |
| | | BCD | | Sigmn. | Milks, Ira Leslie |
| Sgt | Mennie, William | Carl&York R | | Cpl | Millar, Albert Allan |
| Pte | Mennie, William James | Hast&FER | | FO | Millar, James Brian |
| | | RCE | | FO | Millar, Robert William |
| Spr | Menzies, Douglas Haig | Seaforth of C | | L Cpl. | Millard, Hugh Maitland |
| Pte | Mercer, Wesley Ronald | GenList | | | Essex&Scot |
| | | Cameron of C | | Pte | Miller, Alexander James |
| Pte | Mercier, Gerald Henry | RCAF | | PO | Miller, Allan Bernard |
| Lt | Meredith, Frederick James | RCAF | | Pte | Miller, Cyril |
| | | Cameron of C | | Gnr. | Miller, David Connell |
| Pte | Merpaw, William Leo | A&SHofC | | FO | Miller, Donald Mitchell |
| FO | Merriam, Karl McCormick | RCAF | | Cpl | Miller, Duane Warren |
| | | CProC | | L Cpl. | Miller, Elbridge Wellington |
| L Cpl. | Merrigan, Thomas Emmett | NShoreR | | | RCAF |
| | | LEDmnR | | PO | Miller, Francis John |
| FS | Merriman, Cyril Clinton | RCAF | | Sgt | Miller, Glen Edmund |
| Pte | Merritt, Neale Warren | RCAF | | Pte | Miller, Harry Clinton |
| Pte | Meshke, Lester Gilbert | SSask R | | FL | Miller, John Alfred |
| Rfn | Messing, Earl James Elliott | QOR of C | | Lt | Miller, John David |
| | | RCAF | | PO | Miller, Kenneth Alexander |
| FO | Messum, Stanley Ernest | RCAF | | Spr | Miller, Leonard Alfred |
| FO | Metcalf, Thomas | RCAF | | Gdsn. | Miller, Lowell Hillyard |
| Sigmn. | Metcalf, William Stuart | RCSigs | | Pte | Miller, Morris |
| | | RCAF | | Pte | Miller, Owen Burton |
| FL | Metivier, Harry Alfred | RCAF | | RA3c | Miller, Ronald Clyde |
| Spr | Meyer, Alex | RCE | | Pte | Miller, Roy Clifford |
| Lsg | Sto-Meyn, Paul | RCNVR | | Sgt | Miller, Roy Sandfield |
| | | | | Dpr | Miller, Russell Ainsley |
| | | | | | RCASC |

Der Rest der Geschichte

Am 9. Februar 2007 rief ein Mann namens John Anton aus Saskatoon, Saskatchewan, Alma Mendenhall an und erzählte ihr, dass er Nachforschungen anstellte, nach Informationen über eine abgestürzte Halifax in Deutschland suchte. Er stieß auf diese Internetseite:

<http://www.stadtteilforum-oberaussem.de/de/projekte/forlaufende-projekte/oberaussem-frueher/2-weltkrieg/absturz-eines-halifaxbombers/>

Er erzählte Alma, dass es eine Gruppe von Leuten in Oberaußem gab, die diese Seite erstellt hatten und versuchten, fehlende Informationen über ein Halifax RG455 zusammenzustellen, welche vor 62 Jahren im Hinterhof von Frau Elizabeth Brügggen abgestürzt war.

Ursprünglich dachten diese Leute, dass es sich um die Absturzstelle eines anderen Flugzeugs der 427 RCAF-Staffel handelte, fanden aber später heraus, dass es sich um Gibbs Flugzeug der 432 handelte RCAF-Staffel. Alma nahm Kontakt zu mir auf und ich begann, mit diesen Leuten aus Oberaußem zu korrespondieren.

Hans Griese stieß in den vergangenen Jahren auf ein Tagebuch der inzwischen verstorbenen Elisabeth Brügggen, in dem es um den Absturz eines Halifax Kriegsflugzeugs in ihrem Hinterhof im Jahr 1945 ging. Damit begann die Suche durch Hans. Er war sehr daran interessiert, den Rest der Geschichte zu entdecken.

Da Hans nicht gut Englisch spricht, stehe ich hauptsächlich in Kontakt mit seinem Sohn Sven und Bjoern, die Englisch sprechen. Es folgt die Korrespondenz mit ihnen und John Anton.



Hans Griese

29. Januar 2007
Hallo John

Ich freue mich, dass ich sie auf unserer Internetseite besucht habe und hier die Informationen über die abgestürzte Halifax bekommen habe. Seit einigen Tagen wissen wir, was für einen Bomber abgestürzt ist und kennen die Namen der Besatzungsmitglieder. Danach wurde die Halifax VII RG 455 mit dem Code QO-X Fell Squadron 432 aus dem Yorkshire East Moorland in Bergheim Oberaußem, Kirchstraße 47 abgeschossen. F/O E. Patzer, getötet Gt. C. Grant, RAF getötet F/O G. Henson RCAF - POW F oder dergleichen Mai, RCAF POM P/O F. Daly, RCAF - KRIEGSGEFANGENER F/Sgt. J. Mcintosh RCAF - KRIEGSGEFANGENER W.G. Mendenhall RCAF getötet Es tut mir leid, dass ich dir nicht weiter helfen kann. Aber vielleicht können Sie mir helfen. Ich interessiere mich sehr für das Schicksal der Überlebenden. Wo könnte ich darüber etwas erfahren? Da ich nur ganz wenig Englisch spreche, lasse ich die Seite automatisch übersetzen. Ich hoffe, dass du alles gut verstehst. In diesem Sinne alles Gute und herzliche Begrüßung.

Hans Griese

Von: "HansGriese" <hans.griese@stadtteilforum-oberaussem.de>

An: "John Anton" <va5rja@hostmail.com>

Betreff: AW: HALIFAX RG455 - QO-X

Datum: Mon, 5 Feb 2007 14:44:00 +0100

Hallo John,

Fakt ist, dass am 21. Februar 1945 von 02:00 - 03:00 Uhr das in East Moorland/Yorkshire stationierte 432 Halifax VII RG455 QO-X nach einem Luftangriff auf Monheim, in Bergheim Oberaußem, Kirchstraße 47 in den Garten brennend abgestürzt ist. Drei Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Unter anderem FO E F Patzer, RCAF. Ich interessiere mich für alle Fakten, die es gibt in diesem Zusammenhang und diese werden verwendet, um eine umfangreiche Internetpräsentation zu diesem Thema zu gestalten, womit ich schon angefangen habe. Hier ist die Adresse.

Herzliche Grüße

Hans Griese

Von: John Anton [mailto:va5rja@hotmail.com]

Gesendet: Sonntag, 4. Februar 2007 19:11

An: hans.griese@stadtteiforum-oberaussem.de

Betreff: HALIFAX RG455 - QO-X

Lieber Hans,

Ich habe einige Fortschritte zu berichten. Der Pilot Edwin Patzer kam aus der Stadt Yorkton Nicht weit von hier. Ich habe Leute kontaktiert, die von ihm wissen und ich warte weitere Informationen. Vor dem Krieg war er Eishockeyspieler in einer Mannschaft namens "THE YORKTON TERRIERS". Während seiner Zeit bei der Luftwaffe spielte er auch Hockey für das RCAF-Team. Im Norden von Saskatchewan gibt es einen See, der nach ihm benannt wurde: "Patzer Lake". Weitere Informationen werde ich später senden. Möglicherweise habe ich auch Kontakt mit der Familie von J. McIntosh, der ein Kriegsgefangener im Stalag Luft 1, ich hoffe, dass er vielleicht ein Besatzungsmitglied ist? Ich hoffe, ich habe Recht dass das Flugzeug, das Sie entdeckt haben, RG455 ist ??.

Beste Grüße

John Anton

Von: John Anton [mailto:va5rja@hotmail.com]

Gesendet: Mittwoch, 7. Februar 2007 14:57

An: hans.griese@stadtteiforum-oberaussem.de

Betreff: FW: Re: Halifax RG455 codeQO-X

Hans

Es tut mir leid, dir mitteilen zu müssen, dass J. McIntosh in Revelstoke nicht der ist, den wir suchen. Ich habe Informationen über Ihr Projekt an die Royal Canadian Legion hier in Saskatoon weitergegeben und auch an das Magazin, das von der Legion herausgegeben wird. Ich hoffe, dass einige der Kriegsveteranen, die das Magazin erhalten, Ihnen Informationen über die Besatzung schicken können.

Beste Grüße

John

An: <gerimac@telus.net>

Gesendet: Sonntag, 04. Februar 2007 08:10

Betreff: Halifax RG455 CodeQO-X

Herr

Mein Name ist John Anton aus Saskatoon, Sask. und ich versuche, bei der Suche nach der Besatzung oder Familie des oben genannten Flugzeugs zu helfen. Eine Gruppe in Monheim gräbt die Absturzstelle aus und hofft, ein Denkmal für die Besatzung zu errichten. Wenn Sie ein Besatzungsmitglied waren oder Kenntnisse über diese Besatzung haben: Pilot Edwin Patzer of Yorkton, C. Grant, G. Henson, A. May, F.Daley, F/Sgt. J. McIntosh und W. Mendenhall, kontaktieren Sie mich bitte per E-Mail und ich kann Sie mit den Leuten in Kontakt bringen, die das Projekt durchführen. Bitte entschuldigen Sie, wenn Sie nicht der McIntosh sind, den ich suche.

Beste Grüße
John Anton

Hallo Thom,

Ich habe das Glück, über John Anton Kontakt zu Ihnen und somit zu einem Mitglied bekommen zu haben. Die Geschichte kann endlich bis zum Ende geschrieben werden. Ich warte auf eine neue Nachricht von euch.

Mit freundlichen Grüßen
Hans Griese

Von: Thom Evanson [mailto:flying@la.shockware.com]
Gesendet: Samstag, 10. Februar 2007 00:20
An: hans.griese@statteforum-oberaussem.de
Betreff: Hello

Hans Griese

Mein Name ist Thom Evanson. Ich lebe im Süden von Alberta. Ich habe gerade mit John Anton am Telefon gesprochen. Ich kann Ihnen gar nicht sagen, wie aufgeregt ich war, als ich von Ihrem Interesse an der Halifax RG 455 hörte, die am 21. Februar um 02:00 Uhr in Deutschland abstürzte. Mein Onkel Gibb Mendenhall war eines der Besatzungsmitglieder, die bei diesem Absturz ums Leben kamen. Ich habe nun schon seit Jahren über diese Anzahl von Jahren recherchiert und habe Artikel und Fotos. Ich bin sehr sehr interessiert an allem, was Sie dort tun. Ich habe mir Ihre Seite angeschaut, kann aber kein Deutsch lesen, also werde ich einen Übersetzer finden. John hat mir Ihre Korrespondenz an ihn geschickt. Ich bin auch in Korrespondenz mit Burke MacIntosh, der noch lebt und in Nova Scotia lebt. Er war der Heckschütze und sprang raus, bevor das Flugzeug auf dem Boden aufschlug. Meine Mutter ist eine ältere Schwester von Gibb Mendenhall. Gibb war ein mittlerer Oberschütze in RG 455. Ich werde mehr schreiben, sobald ich eine Antwort-E-Mail von Ihnen erhalten habe.

Thom Evanson

Hallo

Thom!

Ich bin Sven, der Sohn von Hans. Er hat mich gebeten, Ihnen zu schreiben, weil sein Englisch nicht wirklich gut ist. Ok, lassen Sie mich Ihnen zuerst über den Grund unserer Forschung erzählen. Mein Vater und einige andere Leute aus seiner Gruppe interessieren sich sehr für die Geschichte unseres Dorfes, vor allem die Dinge, die um den Zweiten Weltkrieg herum passiert sind. So stießen sie auf einen Brief von einer Frau, die 1945 noch ein Kind war. Sie wohnte in dem Hause, wo die Halifax abstürzte. Die Eindrücke dieser Nacht schrieb sie in ihr Tagebuch. Das war also der Grund, warum mein Vater anfing, nach Details zu suchen. Anfangs haben wir

sehr langsam angefangen, weil es nicht viele Menschen aus dieser Zeit gibt und es schwer war, einige Fakten herauszufinden. Da die Frau, die den Brief schrieb, zu dieser Zeit noch ein Kind war, waren wir uns nicht sicher, ob die Fakten, die sie schrieb, wahr waren. Also versuchten wir, den Flugzeugtyp herauszufinden. Es war nicht wirklich einfach...

Wir arbeiten mit einer Gruppe aus Euskirchen zusammen, nicht weit von uns entfernt. Sie sind darauf spezialisiert, abgestürzte Flugzeuge aus dem 2. Weltkrieg auszugraben. Wir fanden einige Teile, die definitiv von einem Halifax Bomber stammten. So wurde der Typ entdeckt. Nun konnten wir das richtige Flugzeug finden. Die Gruppe aus Euskirchen haben gute Kontakte nach England. Sie fragten nach allen Bombern, die an diesem Tag in unserem Bezirk abgestürzt sind. So konnten wir uns über die Crew und einige andere Fakten informieren. Und es ist wie ein Wunder, dass John Anton zu dieser Zeit auf die Website meines Vaters kam. Mit Ihrer Hilfe wird mein Vater in der Lage sein, dieses Projekt zu einem Ende zu bringen. Ok, was er sucht, sind alle Fakten und Hintergründe aus dieser Zeit. Er freut sich darauf, alle Fakten zusammenzutragen und auf seiner Website zu veröffentlichen. So wird jeder in der Lage sein, über die Dinge zu lesen, die in dieser Nacht und in den Jahren danach passiert sind. Es wäre für uns interessant, was mit den Besatzungsmitgliedern passiert ist, die in Kriegsgefangenschaft geraten sind. Glauben Sie mir, ich bin mir sicher, dass über 70% der Menschen, die hier leben, nichts von diesem Flugzeug wussten und all den anderen Dingen, die hier in dieser Zeit passiert sind. Und mit jedem Menschen, der an diesen Tagen stirbt, verlieren wir Fakten und das Wissen über diese Geschichte. Es ist also der Ehrgeiz eines Vaters, nach der Wahrheit zu suchen. Jedes Bild, das Sie haben, oder Artikel wären willkommen! Damit wir alles zusammenfügen können und die Wahrheit niemals sterben wird... Ich hänge einige Bilder an diese E-Mail an. Sie zeigen uns bei der Ausgrabung der Fragmente von RG455. Ich bedanke mich im Voraus für Ihre Bemühungen! Wir freuen uns sehr über diese Partnerschaft! Das ist es, wonach mein Vater lange gesucht hat. Wir warten also auf Ihre Antwort.

Grüßt

Sven Griese



Looking for Halifax 455



Pieces of Aircraft found



Hallo Thom!

Glauben Sie mir, es ist auch für uns eine Freude, mit Ihnen zusammenzuarbeiten! Es ist wirklich interessant, wie sich die Dinge heute zusammenfügen. Vor einigen Jahren waren die Kontakte über so große Entfernungen viel schwieriger. Aber für mich ist es gut, dass die Feinde von damals jetzt als Freunde zusammenarbeiten. Ich bin zu jung und weiß nicht viel aus dieser Zeit, außer den Dingen, über die ich gelesen habe. Aber es ist aufregend für mich, ein kleiner Teil des Wiederaufbaus der Geschichte zu sein. Mein Vater ist so glücklich über diese Partnerschaft, dass man es nicht glauben konnte. Ich habe vor ein paar Minuten mit ihm telefoniert und ihm von Ihrer Antwort erzählt. Glaub mir, er ist wirklich begeistert von der ganzen Situation. Er war sich die ganze Zeit sicher, dass er die Wahrheit über das Flugzeug und die Besatzung herausfinden würde. Sie und Ihre Familie sind herzlich eingeladen zu einem Besuch wo sie auch die Absturzstelle sehen können.

Die Leichen der gefallenen Besatzungsmitglieder wurden an unserem Standort beigesetzt. Zuerst auf dem örtlichen Friedhof, bevor sie zu ihren Gräbern auf dem Rheinberger Friedhof gebracht wurden. Ich bin mir sicher, dass es für Sie und Ihre Neffen interessant und emotional wäre, an all diesen Orten zu sein.

Wie man so schön sagt, sind Sie herzlich willkommen. Mein Vater hat mit dem Besitzer des Grundstücks gesprochen, auf dem RG455 abgestürzt ist, und er ist auch sehr daran interessiert, Sie zu einem Besuch einzuladen. Kontaktieren Sie mich für weitere Informationen zu dieser Veranstaltung. Jetzt warten wir auf Ihre Rückkehr aus den USA und Ihre Antwort. Ich hoffe, ihr hattet eine schöne Zeit.



Grüße
Sven

Übersetzung von Sven Griese. Aus dem Deutschen ins Englische 25. Februar 2007

Viermotoriger Halifax-Bomber abgestürzt

Am 21. Februar 1945 zwischen 02:00 und 03:00 Uhr morgens, stürzte ein Halifax-Bomber brennend über Oberaußem ab. Er stürzte auf das Grundstück von Peter Brüggan an der Friedhofsstraße 14.

Die inzwischen verstorbene Elisabeth Brüggan hat ihre Eindrücke aus dieser Nacht niedergeschrieben in einen Brief zusammen gefasst. Gaby Brüggan hat uns freundlicherweise dieses Dokument übergeben. Vermutlich wurde der Bomber von Königsdorf aus von einem Flakgeschütz getroffen und driftete danach nach Oberaußem. Andere Leute meinten, dass der Bomber von Flak getroffen wurde, die am Schlungweg positioniert war. Von den sieben Besatzungsmitgliedern wurden zwei tot aufgefunden, eine dritte Person wurde gefangen genommen. Er landete auf der Ostkippe, die heute "Abtsbusch" heißt. Am nächsten Tag stellte er sich den deutschen Soldaten in der Flakstellung gegenüber von Asperschlag. Das Schicksal der anderen Besatzungsmitglieder ist nicht bekannt.

Mitte der 50er Jahre wurde das Flugzeugwrack ausgegraben und verschrottet.

Erinnerungen von Elisabeth Brüggan

Oberaußem, 18.03.1945

"In der Nacht vom 19. zum 20. Februar des Jahres 1945 wurden wir von einem schrecklichen Lärm geweckt. Es war zwischen 1 und 2 Uhr in der Nacht. Es blitzte, ein schreckliches Geräusch und es brannte in unserem Hof und auch beim Nachbarn. Feuer war überall, wo ich sehen konnte. Unser Vater hatte Nachtschicht. Gestern Mittag wurden zwei Soldaten in unserem Haus einquartiert. Ich rief sie und wir begannen, das Feuer zu bekämpfen. Wir drei kämpften wie verrückt, bis einer der Soldaten sagte: "Das ist ein abgestürztes Flugzeug". Es stürzte brennend in unseren Garten. Es war wie ein Wunder, dass keiner von uns verletzt wurde. Wir konnten nicht zur Stelle gehen, an der das Flugzeug abgestürzt war, denn es waren noch einige Munition, die die ganze Zeit explodierte. Unser Gartentor wurde auf das Dach geworfen und hat dort oben einige Schäden angerichtet. Dann fiel er vor das Hoftor. Das Flugzeug explodierte und wurde in Tausende von kleinen Stücken



Foto: Peter Brüggan

zerfetzt. Jedes kleine Stück brannte noch. Ich fühlte mich, als würde ich auch brennen. Es war eine Halifax. Zwei Tote wurden entdeckt, einer war aus dem Flugzeug gesprungen und später Kriegsgefangener. Über das Schicksal der anderen ist nichts bekannt. Aber unser Garten wurde zerstört. An diesem Tag waren wir die wichtigsten Personen. Ich hatte noch nie eine solche Wanderung durch Oberaußem gesehen."

Zeitzeuge Heinrich Wintz

Der Augenzeuge von Heinrich Wintz beobachtete in dieser Nacht von seinem Arbeitsplatz aus, wie ein Fallschirm in Richtung Boden flog.

Auszug aus "Erinnerungen aus der Zeit des 2. Weltkriegs in Oberaußem" von Sofie Kamp. Aufgeschrieben von Ulrich Reimann im August 2006

"Für Sofie Kamp ist es ein unvergessliches Erlebnis, für die notleidende Bevölkerung, eine schwierige Zeit ist im Zusammenhang mit dem Absturz eines alliierten Bombers in der Nacht vom 19. auf den 20. Februar 1945. Ein viermotoriger englischer Bomber, wahrscheinlich vom deutschen Luftabwehrkommando abgeschossen, stürzte in dieser Nacht brennend mit einem schrecklichen Lärm in den Garten der Familie Brüggen an der "Friedhofsstraße". Offenbar konnte ein Besatzungsmitglied mit seinem Fallschirm abspringen, bevor das Flugzeug aus Richtung Köln kommend abstürzte. Er landete auf dem Gelände der Ostkippe (das ist heute ein Wald). Heinrich Wintz, der Vater von Sofie Kamp, der in dieser Nacht auf der Ostkippe als Weichenwärter, beobachtete den Sprung und die Landung des Soldaten. Er sah, wo der Soldat seinen Fallschirm und seine Schwimmweste versteckt hatte, bevor er auf Zehenspitzen davonschlich. Nach kurzer Zeit hatte Heinrich Wintz den Mut, in das Versteck zu gehen. Der Soldat war verschwunden. Er legte den Fallschirm und die Rettungsweste in ein neues Versteck. Am Tag holte er die Sachen und brachte sie zu sich nach Hause. In einer Zeit materieller Not wurden so Kleidung aus der Fallschirmseide für die ganze Familie Wintz. Sofie selbst hat eine Bluse bekommen, die sie noch lange nach dem Krieg trug und die einfach unzerstörbar war. Vom Schicksal des auf Kautions entlassenen Soldaten weiß Sofie nur, dass er in der Nähe des "Grundstücks Asperschlag" gefasst wurde. Der Polizist Esser brachte ihn für eine Nacht in seine Zelle im Keller der alten Schule in Oberaußem an der "Bergheimer Straße". Am nächsten Tag holte ihn die Gestapo ab. Wie auch immer, niemand hörte von dem Schicksal dieser Mann."

Am Anfang stand eine Frage

Am Anfang stand eine Frage....

Was geschah in der Nacht, in der ein Bomber abstürzte und in der Gegend brannte, in der die Familie von Peter Brüggen lebte?

Um was für ein Flugzeug handelte es sich?

Woher kam es und was geschah mit der Besatzung?

Ist es auch 60 Jahre nach dem Geschehen noch möglich, diese Fragen zu beantworten?

Ja, es ist möglich, nach 60 Jahren Antworten zu erhalten!

Doch wie ist das möglich?

Elisabeth Brüggen hat ihre Eindrücke von dieser Nacht 3 Wochen später niedergeschrieben.

Wir kennen die Fakten und wissen, dass ein englischer Halifax-Bomber brennend im Garten abgestürzt und in Flammen aufgegangen ist. Zwei Besatzungsmitglieder starben bei diesem Absturz. Ein Besatzungsmitglied konnte sich mit seinem Fallschirm retten. Er wurde von einem Soldaten von der Luftabwehr gegenüber dem Objekt "Asperschlag" am nächsten Tag verhaftet. Obwohl die Trümmer in den frühen 50er Jahren ausgegraben und die Aluminiumteile verschrottet wurden, ist es immer noch möglich, kleine Stücke in der Erde zu finden. Durch diese Teile ist es möglich herauszufinden, ob es sich um einen Halifax-Bomber handelte oder nicht.

In den letzten Jahren hat das englische Militär viele Fakten aus der Zeit des 2. Weltkrieges veröffentlicht. Über einige Websites ist es möglich, diese Informationen zu untersuchen. So ist es möglich, schnell die Anzahl der abgestürzten Flugzeuge für das Datum des 20. Februar 1945 zu ermitteln. In vielen Fällen ist festgestellt, wo diese Flugzeuge abgestürzt sind und was mit

den Besatzungsmitgliedern passiert ist, so dass die Anzahl der in Frage kommenden Flugzeuge auf ein Minimum reduziert wurde. Nach ersten Erkenntnissen könnte das folgende Halifax das sein, nach dem wir suchen. Dafür braucht es aber noch einiges an Forschung.

20./ 21.02.45: Geschwader 427, Halifax III mit dem Code NP942 ZL-T 2147 in Leeming stationiert, Einsatzgebiet am 20.02.1945 Monheim.

FLt J M Murphy RCAF Kriegsgefangener

Sergeant G B Tate Kriegsgefangener

FO G F Mann RCAF Kriegsgefangener

FO E Essenburg RCAF KIA

WO2 E A Perdue RCAF POW

FO A J Breault RCAF Kriegsgefangener

PO J M Wallace RCAF KIA

Am 10. Oktober 2005 fand Peter Brüggem durch eine kleine Ausgrabung in seinem Garten einige kleine Teile des Wracks und legte sie beiseite.

Die Identifizierung

Seit Januar 2007 ist die Identifizierung nun geklärt. Es ist zu 100% sicher, dass es sich bei dem abgestürzten Flugzeug um das Halifax VII RG455 mit dem Code QO-X handelt. Dieser Bomber wurde am 20. Februar 1945 bei einem großen Bombenangriff auf die Rhenania Ossag Oil in Monheim eingesetzt. Der Halifax-Bomber wurde in England gebaut, aber die Besatzungsmitglieder stammten alle aus Kanada.

20-21/02/45 432 Halifax VII RG455 QO-X East Moor FO E F Patzer RCAF 2213

Monheim getötet

20-21/02/45 432 Halifax VII RG455 QO-X East Moor Sgt C I Grant 2213 Monheim Kille

20.-21.02.45 432 Halifax VII RG455 QO-X East Moor FO G B Henson RCAF 2213 Monheim Kriegsgefangener

20.-21.02.45 432 Halifax VII RG455 QO-X East Moor FO A H May RCAF 2213 Monheim Kriegsgefangener

20.-21.02.45 432 Halifax VII RG455 QO-X East Moor PO F S Daley RCAF 2213 Monheim Kriegsgefangener

20.-21.02.45 432 Halifax VII RG455 QO-X East Moor FSgt J W B McIntosh RCAF 2213 Monheim Kriegsgefangener

20.-21.02.45 432 Halifax VII RG455 QO-X East Moor FSgt W G Mendenhall RCAF 2213 Monheim getötet

Ergebnis

Zusammenfassend und auf den Punkt gebracht kann man sagen, dass es in der Nacht des 21. Februar 1945, einen großen Luftangriff auf Deutschland gab, an dem Hunderte von Halifax-Bombern beteiligt waren. Die abgestürzte Halifax VII GR455 QO-X gehörte zur Staffel 432, die in Eastmoor Yorkshire/UK stationiert war. Die sieben Besatzungsmitglieder gehörten der RCAF (Royal Canadian AirForce) an und waren an dem Angriff auf die Ölindustrie in Monheim beteiligt.

Wie kann man das angehen?

Warum sollten wir das Rad neu erfinden? Seit Jahren gibt es Menschen, die abgestürzte Flugzeuge entdecken und erst zufrieden sind, wenn die Identifizierung zu 100 % sicher ist. Seit Anfang 2006 arbeitet das Stadtteiforum mit der Forschungsgruppe "Luftkriegsgeschichte" zusammen. Im März 2006 suchten Hans Günther Ploes und Jürgen Bock die Absturzstelle nach

kleinsten Teilen ab. Sie können mehr über die Forschungsgruppe "Luftkriegsgeschichte" unter : www.aq-luftkriegsgeschichte-kreis-euskirchen.de finden.

27. März 2006

Absuchung mit dem Metalldetektor

Am Sonntag, den 18. März 2006 war es dann soweit. Die Sachverständigen Hans, Günther, Ploes und Jürgen Bock von der Forschungsgruppe "Luftkriegsgeschichte Rhein/Mosel e.V." kamen mit ihren Detektoren. Sie suchten akribisch Zentimeter für Zentimeter den Boden ab, auf dem der Halifax-Bomber 61 Jahre zuvor abgestürzt war, in der Hoffnung, einige kleine Teile zu finden, die bei der Identifizierung helfen könnten. Der Detektor ertönte mit einem feinen "Piepton", dass sich Metall im Boden befand. Der Sondenkopf wurde quer über das Ziel bewegt, um es zu identifizieren. Wenige Sekunden später wurde das Kommando "HIER" gerufen. Mit dem Spaten begann man die Suche nach den Metallteilen. Unter der Schicht des Grases befanden sich oft nur kleine Aluminiumteile, die sich nach mehrmaligem Aufbrechen der Klumpen zeigten. Diese wurden in einer Plastiktüte gesammelt. Wenn die Metallteile tiefer im Boden lagen, musste man tiefer Graben. Die Kleinteile sind sehr wichtig. Oft verwendeten die Alliierten für viele kleine Teile eines Flugzeugs Einheitenummern, was es heute einfacher macht, ein abgestürztes Flugzeug zu identifizieren. Nach der Reinigung der Teile und der Entfernung der Rückstände der Korrosion kann das Auge eines Fachmanns die kleinen Zahlen auf der Einheit erkennen.

Das Ergebnis

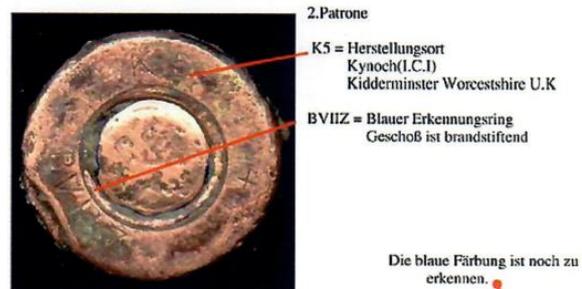
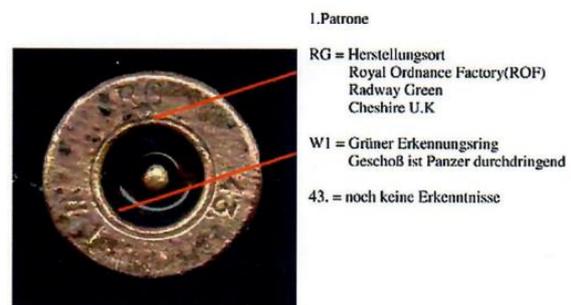
Es war möglich, einige Spuren auf der Rückseite einer Patronenhülse freizulegen, die definitiv von englischer Munition während des Zweiten Weltkriegs, die auf Halifax eingesetzt wurden.

Es war offensichtlich ein Halifax-Bomber, also ging die Forschung weiter. Wir gingen davon aus, dass sich noch mehr Teile im Boden befanden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Beweise zeigten, dass es sich tatsächlich um einen Halifax-Bomber handelte, der hier in Oberaußem abstürzte. Das ist wirklich wichtig, denn jetzt können wir genauer forschen.

Verzögerung

Wegen Bauarbeiten wurde die Forschung für eine Weile eingestellt. Sobald diese Bauarbeiten abgeschlossen sind, wird weiter geforscht. Das Schicksal der Besatzung ist derzeit nicht bekannt. Tatsache ist, dass zwei Besatzungsmitglieder starben und auf dem Friedhof in Oberaußem beigesetzt wurden. Ein anderes Besatzungsmitglied hat sich offensichtlich dem Deutschen Soldaten auf dem Gutshof "Asperschlag" ergeben. Was den Bomber definitiv identifiziert macht Sinn, um das Schicksal der Besatzung zu untersuchen.



Am 25.02.07 um 22:16 Uhr schrieb Thom Evanson:

Hallo Kay

Hoffentlich haben Sie die Übersetzung erhalten, die Sven mir geschickt hat. Ich bat ihn, es ins Englische zu übersetzen, damit ich es verstehen konnte. Ich werde es wieder schicken. Wir fragten uns, ob Burke der Mann war, den Heinrich Wintz im Fallschirm landen sah, und wenn nicht, welches Besatzungsmitglied er glaubte, dass es sich um ein Besatzungsmitglied handeln könnte.

Thom

Am 26-Feb-07, um 9:38 AM schrieb kayMcIntosh:

Wie auch immer, was für eine wirklich großartige Botschaft von Ihnen heute Morgen. Burke ist sich absolut sicher. Ich bin erstaunt und so dankbar, dass ich ihm diese letzte Episode seines letzten Fluges gebracht habe. Ihr habt es geschafft, so viele der kleinsten Details zusammenzutragen. Ich glaube nicht, dass wir diese vorher erhalten haben, zumindest nicht über die Verwendung des Fallschirms. Wir haben von Ihnen eine Einlage bekommen, um die deutschsprachige Geschichte zu bekommen. Wir haben sogar viel gelacht, als der Fallschirm benutzt wurde, um Kleidung für die Familie herzustellen.

Großartig!

Ein paar Änderungen aus Burkes Erinnerung.

Ja, er war derjenige, der gelandet ist, seinen Fallschirm versteckte und mit Grassoden bedeckt hat. Dann ging er in ein Waldgebiet und schlief den Rest der Nacht. Am Morgen wurde er von einer Gruppe polnischer Frauen geweckt, die auf dem Weg waren, Gräben für die Deutschen auszuheben. Einer der letzten von ihnen sah Burke, der ruhig da lag und hoffte, nicht gesehen zu werden, und sagte zu ihm: "Fremder." Sie ging einen Hügel hinunter und erzählte dem Wermach (sp?) zwei deutsche Soldaten, die nicht wussten, ob er tot oder lebendig war, den Hügel hinaufgingen, um ohne ihre Gewehre zu sehen. Als sie ihn fanden, fragten sie, ob er ins Krankenhaus gehen wolle. Als Burke verneinte und es ihm gut gehe, nahmen sie ihn am Arm und den Hügel hinunter um ihre Waffen zu holen.

Dann brachten sie ihn in eine kleine Stadt in der Nähe und übergaben ihn zwei Polizisten in schwarzen Hemden. Ein Beamter fuhr auf einem Fahrrad zu ihnen. Er trug einen langen braunen Mantel mit Hakenkreuz auf dem Arm und einen Hut. Er zielte mit seiner Waffe, um zu schießen, aber der deutsche Soldat stellte sich zwischen sie, um ihn daran zu hindern, Burke zu erschießen. Den Fliegern war gesagt worden, dass sie sie zuerst erschrecken und dann Fragen stellen würden.

Dann übergaben sie ihn den Verhörbeamten.

Wie ihr sehen könnt, fällt dies mit ihrem Gedenken zusammen, mit ein paar kleinen Änderungen.

Nochmals tausend Dank, Thom.

Kay



Oberaußem, Deutschland. Pfeil zeigt an, wo sich die Absturzstelle befindet.

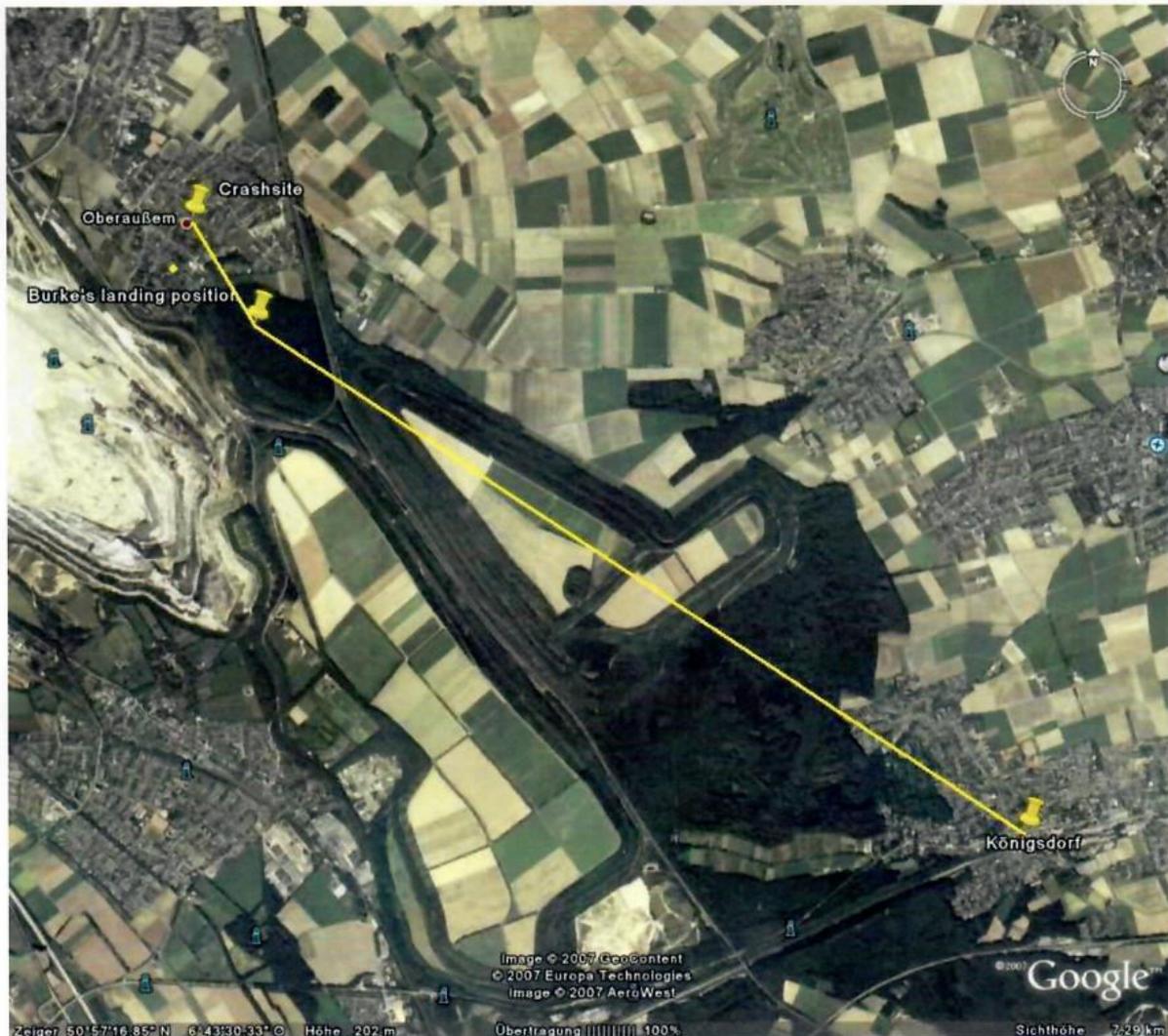
9. März 2007

Hallo Thom!

Ich habe schon lange eine Frage im Kopf. Kennen Sie den wahren Grund für den Absturz des Flugzeugs? Die Geschichten, die hier in unserem Dorf erzählt werden, besagen, dass das RG455 in unserem Dorf von einem Flakgeschütz getroffen wurde, aber andere erzählen, dass es von einem anderen Flakgeschütz aus Richtung Köln getroffen wurde, das in "Königsdorf" stationiert war. Ich denke, das ist eine wichtige Frage für die ganze Geschichte, denn Burke McIntosh hat ihn noch einmal gefragt, ob er es weiß. Es ist bestätigt, dass das Flugzeug aus Richtung Köln nach Oberaußem kam. Wie wir jetzt wissen, wegen des Ortes an dem Burke gerettet wurde, und der Absturzstelle. Wenn Sie eine Linie über diese Punkte ziehen, können beide Geschichten wahr sein. Ich schicke Ihnen ein Foto, das ich mit Google Earth gemacht habe, damit Sie sich einen Überblick verschaffen können. Köln liegt ca. 5 Kilometer östlich von Königsdorf. Das Flakgeschütz in unserem Dorf befand sich westlich von Burks Landeplatz, aber immer noch innerhalb des Dorfes. Ich habe einen kleinen gelben Punkt auf der Position des Flakgewehrs gemacht. Vielen Dank für Ihre Bemühungen im Voraus, mein Freund.

Grüße

Sven



10. März 2007

Thom

Ich weiß nicht, ob wir Svens Frage beantworten können. Ich sende dies an Sie und Sie entscheiden, was an Sven gehen soll.

Das Flugzeug verließ Manheim und befand sich fast in befreundetem Gebiet

Burke sagte, er habe nicht gesehen, woher die Granate kam. Wie man auf dem Bild erkennen kann, hatte er von allen Seiten eine hervorragende Aussicht. Er wunderte sich, dass er es nicht hatte kommen sehen. Die beiden Backbordmotoren standen in Flammen, als er es bemerkte. Der Rumpf füllte sich mit starkem Rauch, der auf seinen Turm zukam. Das war der Zeitpunkt, an dem er darum bat, springen zu dürfen. Die beiden Steuerbordmotoren funktionierten und hätten das Flugzeug vielleicht aus der Richtung zurück nach Deutschland gebracht.

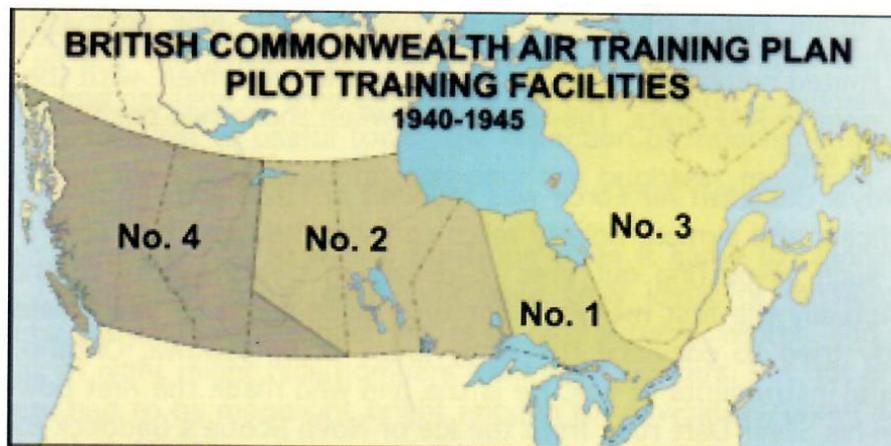
Kay

Anhang

Die Geschichte der RCAF

Winston Churchill beschrieb einmal den britischen Commonwealth Airtraining Plan (BCATP) als "einer der Hauptfaktoren und möglicherweise der entscheidende Faktor im Krieg". Es ist jedoch schwierig, den Einfluss des BCATP auf die Ereignisse des Zweiten Weltkriegs abzuschätzen, und schließlich zum Sieg der Alliierten. Fast die Hälfte aller Besatzungen des Commonwealth verbrachte einen Teil ihrer Ausbildung im BCATP; im Rahmen des Plans wurden insgesamt 131.553 Besatzungsmitglieder im Laufe des Krieges ausgebildet. Ein Drittel der Einsätze des Bomber Command der Royal Air Force, die dazu beitrugen, Hitlers Griff auf Europa zu lockern, wurden von Personen durchgeführt, die über das BCATP ausgebildet worden waren. Andere Absolventen schützten die Lebensader über dem Atlantik, die Großbritannien während des Krieges stützte. Der Plan trug zweifellos in vielerlei Hinsicht zu den Kriegsanstrengungen bei. Viele starben dafür; allein über 17.000 Besatzungsmitglieder der Royal Canadian Air Force (RCAF) wurden getötet und fast 900 Rekruten starben während der Ausbildung.

Obwohl viele der Übungsplätze schnell aufgegeben und vergessen wurden oder anderen, nicht-militärischen Zwecken zugeführt wurden, hatte das BCATP dennoch einen dauerhaften Einfluss in Kanada. Der Plan diente dazu, Kanadas Status als souveräne Nation zu stärken. Es war eine Verantwortung von beispiellosem Ausmaß, die eine große organisatorische und logistische Kapazität erforderte und über 2,2 Milliarden Dollar kostete, wobei der Anteil Kanadas 72 Prozent der Kosten ausmachte. Sie ermöglichte die Entwicklung einer stärkeren, dauerhaften, nationalen Kanadischen Luftwaffe.



Die Ausbildungsschulen waren über das ganze Land verteilt und in vier Ausbildungskommandos unterteilt. Das Ausbildungskommando Nr. 1 umfasste den größten Teil von Ontario (mit Ausnahme einer Schule in West-Ontario, die in Nr. 2 fiel), mit einem Hauptquartier in Toronto. Nr. 2 umfasste Manitoba und etwa die Hälfte der Schulen in Saskatchewan, und hatte seinen Hauptsitz in Winnipeg. Die Schulen in Quebec und den drei Seeprovinzen fielen in das Ausbildungskommando Nr. 3 mit Sitz in Montreal. Nr. 4 schließlich umfasste den Rest der Schulen in Saskatchewan sowie die Schulen in Alberta und British Columbia. Das Hauptquartier des Ausbildungskommandos Nr. 4 befand sich ursprünglich in Regina, wurde aber nach Calgary verlegt.

Die meisten Luftwaffenstützpunkte wurden in der Prärie gebaut, da sie reichlich flache, offene Flächen, gutes Wetter und eine geringe Bevölkerungsdichte aufwiesen. Insgesamt wurden 120 Einheiten benötigt, von denen zwei Drittel von Grund auf neu gebaut werden mussten. Neu eingestellte Zimmerleute und Arbeiter bauten mehr als 700 Hangars. Sie bauten auch Messen, Kantinen, Büros, Werkstätten, Säle, Klassenzimmer, Speisesäle und Kasernen, insgesamt über 7.000 Gebäude. Die Kosten für diese Gebäude lagen bei 80.000.000 Dollar.

Die wirtschaftlichen Vorteile setzten sich während des gesamten Krieges fort und trugen dazu bei, dass die kanadischen Gemeinschaften aus der Großen Depression der 1930er Jahre herausgeholt wurde. Mit jedem neuen Bahnhof kam Personal hinzu, und mit dem Zustrom neuer Leute verbesserten sich die Geschäfte in den örtlichen Einrichtungen gebührend. Die Industrie, insbesondere die Flugzeug- und Munitionsherstellung sowie der Bergbau, der die notwendigen Rohstoffe Kupfer, Nickel und Eisen lieferte.

Der erste Pilotenkurs schloss ihre Klasse am 30. September 1939 ab, bestehend aus 39 Studenten. Die Zahl stieg Ende 1942 auf 3.113 pro Monat und erreichte im Oktober 1943 mit 5.157 Absolventen ihren Höhepunkt. Im Juni 1944 gab es einen Überschuss an Piloten, und es fing an, sich zu entspannen. Die Rekrutierung kam zum Stillstand, und im Oktober begannen die Schulen zu schließen. Die letzten Klassen machten am 29. März 1945 ihren Abschluss; Zwei Tage später lief der Plan aus.

Hintergrund



Im Ersten Weltkrieg wurde das Personal der kanadischen Luftwaffe in Einheiten der Royal Air Force (RAF) integriert. Ein Teil des britischen Commonwealth Air Training Plan (BCATP) unterzeichnetes Abkommen von 1939 erlaubte die Existenz von Einheiten der Royal Canadian Air Force (RCAF) in Übersee.

Die Bedingungen des Abkommens waren vage und ließen eine weite Auslegung sowohl seitens der britischen als auch der kanadischen Regierung zu. Die Kanadier verstanden es so, dass schließlich alle kanadischen Absolventen des BCATP in RCAF-Einheiten in Übersee dienen würden. Die Briten verstanden dies so, dass eine begrenzte Anzahl von RCAF-Staffeln gebildet werden sollte, während der Rest der Absolventen, die in RAF-Einheiten dienen. Die Spannungen zwischen diesen beiden Positionen würden bestehen bleiben während des gesamten Krieges

Die Royal Canadian Air Force wurde 1924 gegründet und das junge Unternehmen hatte nur 324 Offiziere und Flieger, klapprige Relikte zum Fliegen und Aufgaben, die weit vom Militär entfernt waren, wie das Löschen von Bränden oder das Liefern von Vertragsgeldern an die Indianer vor 61 Jahren. Tatsächlich fand der erste Militärflug etwa 15 Jahre zuvor statt, als John McCurdy versuchte, die Armeeführung in Pettawawa, Ontario, davon zu überzeugen, dass Flugzeuge nützliche Kriegsinstrumente sein könnten. Er ist derjenige, der den ersten Motorflug in Kanada absolvierte, als sein Silver Dart aus dem Eis der Baddeck Bay in Nova Scotia aufstieg. Die Armee zeigte kein Interesse, aber fünf Jahre später begann der Erste Weltkrieg und die kanadische Luftfahrt das Korps wurde gebildet - drei Personen und ein 5000 Dollar-Flugzeug

Ein Jahr später hörte es jedoch auf zu existieren, so dass die Kanadier sich beeilten, dem britischen Royal Flying Corps beizutreten, das 1918 zur Royal Air Force wurde. Außerdem hatten die Briten ihre eigenen Ausbildungseinrichtungen in Kanada eröffnet und bis zum Kriegsende 3135 Piloten in Kanada hervorgebracht. Interessant war auch, dass am Ende des

Krieges eine Studie zeigte, dass damals mehr als 13000 Kanadier in der RAF dienten, so dass die Bundesregierung beschloss, eine eigene Organisation zu gründen.

In England wurde die Canadian Air Force mit Billy Bishop als erstem Kommandanten geboren, löste sich aber ein Jahr später auf, um 1924 als Royal Canadian Air Force neu zu beginnen. Die Entwicklung verlief langsam, aber sicher.

In den späten dreißiger Jahren begann die RCAF nach der Depression ihr Budget aufzurüsten. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs hatten fast 250.000 und 93.000 im Ausland gedient hatte. Die RCAF war mit Abstand der gefährlichste der drei Dienste. Obwohl die RCAF nur 23 % der Rekruten ausmachte, waren 41 % der Kriegstoten des Landes Flieger und Fliegerinnen. Die meisten der 17.000 und manche sagen 18.000 Toten wurden bei Bombenangriffen über Deutschland getötet, aber es gab auch viele, die an den Folgen von Trainingsunfällen starben.

Nach dem Krieg entwickelte sich die RCAF zur viertgrößten Luftwaffe mit 48 Staffeln, die in Europa und im Fernen Osten flogen und 37 im Inland. Sie hatte auch die Entwicklung des British Air Commonwealth Training Plan beaufsichtigt, aus dem in fünf Jahren 131 000 Piloten und Besatzungen hervorgingen, von denen 73 000 Kanadier waren - eine sehr beeindruckende Bilanz, auf die wir stolz sein können.

Vielleicht nach den Sternen navigieren

Wenn ihre Ziele außerhalb der begrenzten Reichweite lagen, mussten sich die Beobachter auf eine Technologie verlassen, die erstmals im frühen 18. Jahrhundert entwickelt wurde – Sternsichtungen mit dem Sextanten. Aber der Sextant war bei bewölktem Wetter unbrauchbar, und selbst wenn eine Sternensichtung möglich war. Zu dem Zeitpunkt, an dem die erforderlichen Berechnungen abgeschlossen waren, befand sich das Flugzeug schon Meilen weiter in seinem Flug. So mussten sich die Beobachter oft auf Koppelnavigation verlassen und die Sichtung von Sehenswürdigkeiten, keine leichte Sache auf einem Kontinent, der oft mit Wolken und Industriedunst bedeckt war.

Die Koppelnavigation war kaum mehr als eine fundierte Vermutung über den Aufenthaltsort eines Flugzeugs zu einem bestimmten Zeitpunkt, basierend auf der Fluggeschwindigkeit, der geschätzten Drift durch Gegenwinde und dem durch Chronometer bestimmten Zeitablauf. Landmarken standen ganz unten auf der Liste der nützlichen Werkzeuge des Navigators: Die Reflexion des Mondlichts auf den Meereswellen konnte mit funkelnden Lichtern verwechselt werden, und nur das hellste Mondlicht konnte Details auf dem Boden enthüllen.

Das Bomber Command musste eine Gratwanderung vollziehen, als es darum ging, die Termine für die Missionen zu planen. Nur wenige Nächte im Jahr waren wirklich ideal für Missionen zu weit entfernten deutschen Zielen: Es waren die längeren Nächte im Spätherbst, Winter und frühem Frühling wenn der Mantel der Nacht Bomber vor Nachtjägern verbergen könnte. Aber nicht in irgendeiner dunklen Nacht würde reichen: Es musste Mondlicht hell genug sein, damit Navigatoren/Bombenabwerfer den Boden und ihre Ziele sehen konnten.

Halifax



Die Spannweite eines Halifax MV Rolls Royce Merlin Engines beträgt 99 Fuß. Dies ist fast identisch mit einer Lancaster, aber das Flugzeug bildet ein "H", während eine Lancaster ein "L" bildet

Obwohl sie von der Avro Lancaster in den Schatten gestellt wurde, spielte die Halifax eine wichtige Rolle bei den Operationen des Bomber Command. Im Gegensatz zur Lancaster wurde die Halifax in einer Vielzahl von Funktionen eingesetzt, darunter Segelflugzeugschleppen, Seepatrouillen und die Evakuierung von Verwundeten. Das Halifax-Design entstand aus der gleichen Anfrage des Ministeriums, die die Avro Manchester. Beide Bomber wurden entwickelt, um die Wellington, Hampden und Whitley in der Rolle des mittleren Bombers. Als kein zweimotoriges Layout in der Lage war, die benötigte Leistung zu erzeugen, schlug Handley-Page den Einbau von vier Rolls Royce Merlin-Triebwerken vor, was dazu führte, dass das Flugzeug in die Rolle des schweren Bombers versetzt wurde.

Insgesamt wurden 6176 Halifaxe für die RAF gebaut, in vielen Versionen. Spätere Bomber hatten leistungsstärkere Motoren, darunter die Bristol Hercules Radial von 1615 bis 1800 auf den Marks III, VI und VII. Das Design wurde verbessert, mit einer stromlinienförmigen Nase anstelle eines Turms, um ihre Leistung zu verbessern und so die Verluste zu reduzieren. Einige Halifax-Bomber operierten von Ägypten aus gegen das Afrikakorps; andere flogen als Special Duty Squadron, Agenten und Waffen per Fallschirm abwarfen, um der Widerstandsbewegung in Europa zu helfen. In anderen Formen dienten die Halifaxs mit Auszeichnung beim Coastal Command und als Fallschirmjäger Transporte und Segelschlepper.

Namen, die an die Seiten der RCAF Halifax-Bomber gemalt waren, wie "Willy the Wolf", "The Champ", "Big Chief Wa-Hoo" und "Vicky the Vicious Virgin", spiegelten die Zuneigung wider, die die kanadischen Kriegsbesatzungen für den Typ der großen viermotorigen Bomber empfanden. Es könnte absorbieren ungeheure Strafe und trotzdem nach Hause fliegen. Ein Flugzeug der Halifax mit dem Namen "Friday the Thirteenth" überlebte 128 Einsätze. Die Halifax stand vielleicht im Schatten ihres größeren Cousins im Bomber Command, der Avro Lancaster, aber viele kanadische Besatzungen waren mit dem Flugzeugtyp mehr als zufrieden, und der Typ war vielleicht Kanadas wichtigster Bomber im Zweiten Weltkrieg.

Bezeichnung: Mk I, II, III, IV, V, VI, VII

Modell: HP 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63

Aufgaben: Bomber, ASW, Transport- und Segelschlepper

Anzahl Einsätze: 84 MK I, 1.977 MK II, 2.091 Mk III, 904 MK V, 467 MK VI, 35 MK VII

Dienst: RCAF / RAF

Stark geworden: 1940

Abgeschlagen Stärke: 1945

Abzeichen und Ränge

Während des British Commonwealth Air Training Plan (BCATP) erhielt man bei seinem Eintritt in die Royal Canadian Air Force (RCAF) in der Regel den Rang eines Aircraftman 2nd Class (AC2) und einen Standard (S) Trade Group. Ein Mitglied oder ehemaliges Mitglied der Royal Canadian Air Cadets, das drei Jahre ununterbrochen in einer Kadettenstaffel gedient und zwei Sommertrainingslager oder ein Sommertrainingslager besucht und den Senior Leader's Course, den Drill Instructor's Course oder das Flying Scholarship absolviert hatte, erhielt die Klassifizierung Aircraftman 1st Class (AC1) bei der Immatrikulation.

Nachdem man sechs Monate lang zufriedenstellenden Dienst geleistet hatte, wurden die Flieger als AC1 eingestuft. Dann, nach dem folgenden Jahr zufriedenstellender Dienste, Flieger wurden in Leading Aircraftman (LAC) umklassifiziert.

Personen, die zuvor in einem RCAF-Beruf ausgebildet waren, erhielten in der Regel eine Berufsgruppe, die ihrer Erfahrung bei der Einschreibung entsprach.



Flieger, 2. Klasse - AC2, Flieger, 1. Klasse - AC1, Führender Flugzeugführer – LAC



Unteroffizier- Cpl



Unteroffizier-Feldwebel



Flugfeldwebel - Flt Sgt



Unteroffizier, Klasse II- WO II



Unteroffizier, Klasse I- WO I



Pilot Offizier - P/O



Flugoffizier - F/O



Flugleutnant - F/L, Staffelführer - S/L



Geschwaderkommandant - W/C, Gruppenkapitän - G/C

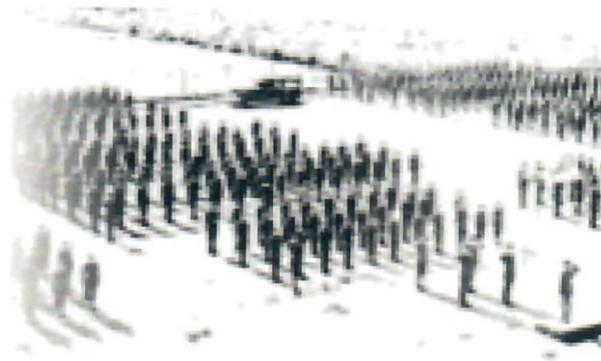


Air Commodore- A/C, Air Vice Marshal. A/V/M



Air Marshal - A/M, Air Chief Marshal - A/C/M

Beschreibungen der Flugbesatzungen



Der britische Commonwealth Air Training Plan zielte darauf ab, eine Truppe von Männern auszubilden, die den Luftkampf während des Zweiten Weltkriegs kontrollieren konnten. Es gab nur eine Handvoll Klassifizierungen für die Besatzung, und jede war für die Erfüllung bestimmter Aufgaben im Betrieb unersetzbar.

In diesem Abschnitt werden die Klassifikationen und ihre Auswirkungen veranschaulicht. Die Klassifizierungen der Besatzung, für die man sich verpflichten konnte, waren:

Pilot



Die Mehrheit der Männer, die sich während des Zweiten Weltkriegs für die Einberufung in die Royal Canadian Air Force (RCAF) meldeten, hatte große Hoffnungen, Pilot zu werden. Während viele Männer erfolgreich waren, wurden mehr in anderen Aufgaben ausgebildet. Die meisten Männer empfanden einen Pilotenauftrag im Vergleich zu anderen als glamourös, aber die Piloten selbst waren die ersten, die sagten, dass sie sich bei Operationen auf andere Besatzungsmitglieder verlassen hatten.

Nach der Initial Training School (ITS) besuchte er die Elementary Flying Training School (ETFS), die Service Flying Training School (SFTS), wurde dann in eine Operational Training Unit oder eine General Reconnaissance School versetzt und schließlich nach Übersee geschickt oder in Kanada behalten, um die Heimatfront zu verteidigen oder andere Piloten auszubilden.

Nach EFTS wurden Piloten, die als Kampfpiloten ausgebildet werden sollten, zu einem SFTS, wo sie ausgebildet wurden, in der Regel auf Harvard-Flugzeugen, vergleichbar mit dem, was sie im Kampf einsetzen würden. Männer, die als Bomber-, Küsten- oder Transportflugzeuge ausgewählt wurden, wurden in ein SFTS versetzt, wo sie auf größeren, zweimotorigen Flugzeugen wie Avro Anson, Cessna Cranes und Airspeed Oxfords ausgebildet werden konnten.

Zusätzlich zu ihrer fliegerischen Ausbildung, da sie als Flugzeugkommandant im Einsatz waren, wurden die Piloten auch in Navigation, Motoren, Flugzeugzelle, Meteorologie, Funk und Fotografie ausgebildet. Sie wurden so ausgebildet, dass sie zu jeder Tageszeit und unter allen Bedingungen fliegen können. An der SFTS spezialisierten sich Piloten auf fortgeschrittene Flugtechniken wie Nacht- und Instrumentenflug.

In den Anfangsjahren des BCATP dauerte die Pilotenausbildung etwa 25 Wochen. Bis 1944 hatte sich die Zeit, die Piloten zur Ausbildung einsenden mussten, fast verdoppelt. Bei der

Umsetzung des Plans in die Praxis lernte das Luftfahrtministerium bald, wie es Verbesserungen vornehmen konnte, und nahm sich mehr Zeit, um sicherzustellen, dass alle Flugzeugbesatzungen fachmännisch geschult wurden.

Navigator

Navigatoren konnten zu geradlinigen Navigatoren werden oder sich auf die Navigation von Bombern oder Kampfflugzeugen spezialisieren. Nichtsdestotrotz war ein geschickter Navigator für den Erfolg eines Flugzeugs im Einsatz unerlässlich. Hinter dem Piloten mit Vorhängen versteckt, um die Lichter zu verbergen, die er für die Berechnung und Protokollierung des Flugkurses benötigte, dirigierte der Navigator die Piloten zu ihrem Ziel und dann wieder nach Hause. Wenn ein Navigator nicht unglaublich präzise war, verfehlte der Bombenzieler seine Ziele.

Diese Männer mussten intensiv in Navigationsregeln, Berechnungen und Messungen geschult werden, so dass sie die Position der Schiffe genau bestimmen konnten. Flugzeuge während des Fluges ohne externe Hilfe, auch bekannt als Koppelnavigation. Der Krieg schreitet voran und damit auch die Navigationstechnik. Funkgeräte und Astralbeobachtung wurden verwendet, um den Navigator bei seinen Aufgaben zu unterstützen. Da die Sterne nicht immer sichtbar waren, wurden elektronische Geräte, wie Koppelnavigation nie ersetzt.

Luftbomber



Luftbomber waren für das Be- und Abladen der Bomben verantwortlich. Sie mussten in der Lage sein, den genauen Zeitpunkt, an dem die Bombenladung abgeworfen werden soll zu ermitteln und drücken dann den Knopf um die Bomben abzuwerfen. Er musste auch lernen, Fotos von den Bomben, nachdem sie abgeworfen worden waren, um die Zerstörung von Bomben und die Platzierung feindlicher Truppen zu erfassen.

Luftbeobachter

Im Jahr 1942 überarbeitete das kanadische Luftfahrtministerium die Bomberbesatzungen. Anstatt dass die Besatzung aus zwei Piloten, einem Luftbeobachter und zwei Funkern/Luftgewehrschützen bestehen sollte, wurde beschlossen, dass für mittlere bis schwere Bomber nur ein Pilot erforderlich war und dass die Position des Luftbeobachters, der bis zu diesem Zeitpunkt sowohl für die Navigation als auch für den Bombenabwurf verantwortlich war, in zwei Positionen aufgeteilt werden sollte: Bomber und Navigator. So bestand eine Bomberbesatzung ab 1942 in der Regel aus einem Piloten, einem Navigator, einem Luftbomber, einem Funker/Luftgewehrschütze und ein oder zwei Luftgewehrschützen. In einem Lancaster-Bomber wurde die Besatzung um einen Flugingenieur erweitert.

Flugschütze (Gibb war ein mittlerer bis oberer Schütze)



Sowohl in einem Lancaster-Bomber als auch in der Hamilton bestand die Besatzung aus sieben Mitgliedern. Es gab zwei Luftgewehrschützen, einer befindet sich im mittleren oberen Teil des Flugzeugs und ein weiterer an der Rückseite. Zu wissen, wie man auf den Feind zielt und auf Flugzeuge schießt, waren seine Aufgaben. Der Luftgewehrschütze war dafür verantwortlich, den Nachthimmel abzusuchen, um feindliche Jäger zu erkennen und den Piloten zum Ausweichen zu leiten.

Funker

Dem Funker wurde für den Umgang mit der Funkausrüstung an Bord eines Flugzeugs geschult. Es war die Aufgabe dieser Person, die Kommunikation mit der Welt außerhalb des Flugzeugs aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus wurde ein Funker in der Bedienung von Navigationsgeräten geschult und war das Mitglied der Besatzung, das bei Bedarf Erste Hilfe leistete.

Flugingenieur



Ein Flugingenieur war das siebte und letzte Mitglied einer schweren Bomberbesatzung. Im Wesentlichen handelte es sich bei dem Flugingenieur um einen Triebwerkstechniker. Er saß neben dem Piloten, half bei Starts und Landungen und überwachte Öl-, Treibstoff- und Manometer. Es war auch die Pflicht dieses Mannes, das Flugzeug zu übernehmen, falls dem Piloten etwas zustoßen sollte.

Medaillen

Empfangen von Gibb



Der Stern von 1939-45

Eingesetzt für den Einsatz im Zweiten Weltkrieg. Um sich für diese Auszeichnung zu qualifizieren, war eine Betriebszugehörigkeit von mindestens sechs Monaten erforderlich.



Kanadische Medaille für den Freiwilligendienst

Diese Medaille wurde an jede Person beliebigen Ranges oder an jede Person der Royal Canadian Air Force verliehen, die freiwillig Dienstleistungen geleistet haben.



Der Stern aus Frankreich und Deutschland

Diese Medaille wurde 1945 für den Dienst in Frankreich, Belgien, Holland oder Deutschland zwischen dem 6. Juni 1944 (D-Day) und dem 8. Mai 1945 (VE-Tag) verliehen.



Uniformen



Die RCAF-Uniformen während des Zweiten Weltkriegs bestanden aus einer Jacke mit vier Knöpfe, einen Gürtel in der Taille, ein Hemd mit Kragen und eine schwarze Krawatte, eine passende Hose, schwarze Stiefel und eine Mütze. Alle Briten die Auszubildenden des Commonwealth Air Training Plan trugen ein sogenanntes Schiffchen. Alle Flugbesatzungsauszubildenden trugen einen weißen Stoffblitz auf ihren Mützen, der darauf hindeutete, dass der Träger eine Ausbildung absolvierte. Bei so vielen Fliegern auf jedem Stützpunkt war es wichtig, diejenigen, die eine Ausbildung für die Besatzung absolvierten, von denen zu trennen, die dies nicht taten.



Uniformen waren erforderlich, um dem rauen kanadischen Klima standzuhalten und daher war die Kleidung des Fliegers je nach Jahreszeit und Anlass unterschiedlich. Zum Beispiel würde ein Flieger im Dienst etwas anderes tragen als sonst, so wie ein Flieger, der im Sommer Dienst hat, eine andere Kleidung trägt als im Winter. Sommeruniformen hatten den gleichen Stil, aber aus einem leichteren und farbigeren Stoff.



Erst als kanadische Flieger im Zweiten Weltkrieg in Übersee dienten, wurde offiziell ein Schulterabzeichen getragen. Auf dem Abzeichen stand "Canada" und wurde getragen, um die Nationalität zu zeigen. Jede Komponente der Uniform musste den Vorschriften entsprechen, und dieses Abzeichen war da keine Ausnahme. Das Oberteil sollte 3/4 Zoll unterhalb der Schulternaht getragen werden. Flieger und Fliegerinnen waren verpflichtet, diese auf beiden Schultern aller Jacken zu tragen, mit Ausnahme von Mänteln, Offiziersjacken und Anzügen. Bei der Aufnahme

in den British Commonwealth Air Training Plan (BCATP) erhielt jeder Flieger und jede Fliegerin die Klassifizierung als Führender Flugzeugführer (LAC) und Führende

Flugzeugführerin (LAW). Dies zeigte sich auf ihrer Uniform durch das Propellerabzeichen, das auf beiden Schultern getragen wurde. Nach der Ausbildung in einer spezialisierten Funktion erhielt jeder Auszubildende eine neue Klassifizierung und ein neues Abzeichen, um dies anzuzeigen. Die Flieger erhielten ihre Flügel bei Abschlussfeiern und eilten oft zurück in die Kaserne, um das Abzeichen auf die Uniform zu nähen. Flügelabzeichen wurden an den Jacken auf der linken Seite über der Brust getragen.

Seriennummern

von Halifaxen, von denen bekannt ist, dass sie in der 432. Staffel waren:

LK754 (aka MZ-504) - QO-Z Fairey gebaute Halifax B III, in Dienst gestellt Jan.-Jun 1944 (104 gebaute LK747-LK887) -432 Sqdn QO:?? PILOT Reid, Earle K F/O RCAF+. CREW Sgt JA May+, F/O J T Smith RCAF Pow, WO2 V C MacDonald RCAF Pow, F/S G G Maguire RCAF Pow, Sgt R L Clarkson RCAF+, Sgt J J Barr RCAF Pow. DETAILS HINWEIS Sie glauben, dass das Flugzeug LK754 wirklich LW687 sein müsste. TO 2158 East Moor. Auf dem Land, von einem Nachtjäger abgeschossen und auf einer Bahnstrecke SSE von Freidburg, 7 km nördlich von Frankfurt, abgestürzt. Besatzung bei der 10. Operation; 3 Tote befinden sich derzeit auf dem Soldatenfriedhof Dürnbach. HINWEIS: Es gibt Hinweise darauf, dass LK754 den Krieg überlebte und 1947 verschrottet wurde. Die Halifax, die tatsächlich verloren ging, scheint LW687 gewesen zu sein.

LK755 - QO-K Halifax B Mk 3, keine Operationen mit 432 in East Moor registriert, auf 426 Sqd übertragen und später mit 415 Sqd. nach East Moor zurückgebracht, 21 Operationen mit 415 Sqd. "6U-KandD" aufgenommen und später an HCU übertragen.

LK761 - QO-B Halifax B Mk 3, keine Operationen in East Moor aufgezeichnet, stürzte während einer Nachtübung in der Nähe von Stillington um 9:43 Uhr ab. 16/12/44.

LK764 - QO-F Fairey gebaute Halifax B Mk 3, in Dienst gestellt Jan.-Jun 1944 (104 gebaute LK747-LK887) - Flog mit 432 bis zum 1. Juli 1944...ging dann bis September 1944 zur 434 Staffel, wurde dann zur 659 HCU versetzt... soc 28/Feb/1947. 25 Operationen vor der Verlegung auf 434 Sqd.

LK765 - QO-H Halifax B Mk 3, 4 Operationen als "H" und weitere 38 als "B" aufgezeichnet, bevor sie auf 415 Sqd. übertragen wurden, 20 Operationen mit 415 Sqd. "6U-B" und später auf HCU übertragen.

LK766 - QO-V Halifax B Mk 3, 2 Operationen, geschwungen auf einer 3-motorigen Landung ex Metz, 00.22 Uhr, 29.6.44, repariert und auf 415 Sqd. überführt. 34 Ops mit 415 Sqd., "6U-VandQ" und übertragen auf 187 Sqd.

LK799 - QO-W Halifax B Mk 3, Fehler bei der Rückkehr aus Frankfurt bei der 5. aufgezeichneten Operation, 23.3.44

LK803 - QO-Z Halifax B Mk 3, 6 Operationen wurden in East Moor aufgezeichnet, bevor sie auf 420 Sqd übertragen wurden.

LK807 - QO-J Halifax B Mk 3, konnte bei seiner 13. aufgezeichneten Operation nicht von Montzen zurückkehren, 28.4.44

LK811 - QO-N Halifax B Mk 3, Rückkehr von Bourg Leopold fehlgeschlagen, 14. Operation, Absturz Beverloo, 28.5.44

LK868 - QO Halifax B Mk 3, Keine Operationen in East Moor registriert, übertragen auf 431 Sqd.

LL432 - Rootes gebaut Halifax B/A/Met Mk 5 srs 1a, in Dienst gestellt Jan.-Jun 1944 (411 gebaut LL167-LL542) keine Historie auf diesem Flugzeug.

LL547 - QO-X Rootes gebaut Halifax B Mk 3, in Dienst gestellt Mai-Jun 1944 (60 gebaute LL543-LL615) -Flog vom 6. Juni 1944 bis 25. Juni 1944....Dann ab zu 429, 425 und 644....soc 22/Feb/1046 -10 Operationen aufgezeichnet vor der Verlegung auf 429 Sqd.

LW412 - QO-P Halifax B/A Mk 3, 2 Operationen aufgezeichnet in East Moor vor der Verlegung in eine HCU.

LW437 - QO Halifax B/A Mk 3, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung auf 434 Sqd.

LW552 - QO-S Halifax B/A Mk 3, 15 Operationen aufgezeichnet vor der Verlegung auf 415 Sqd., 35 Operationen aufgezeichnet mit 415 Sqd., "6U-S" stürzte beim Start in East Moor ab, 8/8/44

LW576 - QO-L Halifax B/A Mk 3, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung auf 431 Sqd.

LW582 - QO-M Halifax B/A Mk 3, Absturz bei der Rückkehr aus Aucheres bei der 25. Operation, 06.08.44

LW583 - QO-L Halifax B/A Mk 3, Absturz bei der Rückkehr von Haine St.Pierre bei der 11. Operation, 05.09.44

LW584 - QO-Y Halifax B/A Mk 3, Absturz bei der Rückkehr aus Frankfurt bei der 14. aufgezeichneten Operation, 23.3.44

LW592 - QO-A Halifax B/A Mk 3, Konnte bei seiner 17. aufgezeichneten Operation nicht von Montzen zurückkehren 28/4/44 - BURROWS, F/O John Woollatt (J22599), Im Kampf gefallen, begraben in Belgien - DRIVER, P/O Paul Edward (J85612), Im Kampf gefallen, begraben in Belgien.

LW593 - QO-O Halifax B/A Mk 3, konnte bei seiner 6. aufgezeichneten Operation nicht aus Berlin zurückkehren, 25.3.44

LW594 - QO-G Halifax B/A Mk 3, konnte bei seiner 19. aufgezeichneten Operation nicht von Haine St. Pierre zurückkehren, 05.09.44

LW595 - QO-Q EE-gebaut Halifax B/A Mk 3, in Dienst gestellt Mai-Jun 1944 (185 gebaut LW459-LW724) - Flog vom 1. März 1944 bis 7. Juli 1944, dann an Geschwader 415 geschickt vermisst über Hamburg 29. Juli 1944 -34 Operationen vor der Verlegung auf 415 Sqd., 2 Operationen mit 415 Sqd., "6U-Q" kehrte nicht von Hamburg zurück, 29.7.44

LW596- QO-D Halifax B/A Mk 3, 31 Operationen vor der Verlegung auf 434 Sqd.

LW597 - QO-C Halifax B/A Mk 3, Absturz bei der Rückkehr aus Augsburg bei der 1. aufgezeichneten Operation. 26/2/44

LW598 - QO-K Halifax B/A Mk 3, 0 Operationen, die vor dem Absturz in Newton aufgenommen wurden, weil der Steuerbord-Innenmotor ausgefallen war, das Flugzeug brannte aus. 9/6/44

LW614- QO-S Halifax B/A Mk 3, 9 Operationen aufgezeichnet vor dem Absturz in Hackness aufgrund eines Motorschadens während einer Luft-Luft-Schießübung vor Scarborough, 4.12.44

LW615 QO-U Halifax B/A Mk 3, 17 Operationen, bevor er nach dem Überschießen im East Moor während des Trainings in Gebäude krachte und Eingewöhnungsflug. 7/5/44

LW616 - QO-R Halifax B/A Mk 3. Absturz bei der Rückkehr von Cambrai bei der 22. aufgezeichneten Operation, 13/6/44

LW617 - QO-J Halifax B/A Mk 3,7 Operationen vor der Übertragung aufgezeichnet bis 158 Einheit. Hatte eine U/C erlitten Unfall nach Schleudern auf Eis bei einer Landung im East Moor bei 18.27 Uhr, 03.04.44

LW643 - QO-E Halifax B/A Mk 3, Fehler bei der Rückkehr von Noisy le Sec bei der 6. aufgezeichneten Operation, 19.4.44

LW682 - QO-C EE-gebaut Halifax B/A Mk 3, in Dienst gestellt Mai-Jun 1944 (185 gebaut LW459-LW724) -Dieses Flugzeug flog 2 Operationen und wurde beim Training beschädigt. Es wurde außerhalb der Station befestigt und dann der 426. Staffel übergeben. Dort wurde es mit OW-M kodiert. Er verschwand am 13. Mai 1944 nach Louvain, Belgien. Die Besatzung kam ums Leben. Einige der Teile werden für den Wiederaufbau der Halifax in Trenton, Ontario, verwendet. Besuchen Sie www3.sympatico.ca/scott.knox/ um einige Bilder von der Bergung von 3 Besatzungsmitgliedern und Flugzeugteilen zu sehen. -6 Operationen wurden als "C" und weitere 5 als "W" aufgezeichnet, bevor sie nach 426 Sqd. verlegt wurden. - Bergung der sterblichen Überreste der vermissten Besatzung von LW682- Mehr über die Bergung von LW682 LW686 - QO-H Halifax B/A Mk 3, 28 Operationen vor der Verlegung nach 415 Sqd. aufgezeichnet, "6U-H" über dem Ziel East Moor u/c kollabierte, 8.8.44.

LW687 (aka LW682) - QO-C EE-gebaut Halifax B/A III, in Dienst gestellt Mai-Juni 1944 (185 gebaute LW459-LW724) -432 Sqdn QO:C PILOT Narum, C R F/O RCAF+. BESATZUNG Sgt R Thomson+, F/S R P Goeson RCAF Pow, Sgt L E Pigeon RCAF Pow, F/S A H Marini RCAF Pow, Sgt W R Rathwell RCAF+, Sgt S Saprunoff RCAF+. DETAILS HINWEIS Sie glauben, dass das Flugzeug LW682 wirklich MZ504 sein müsste. TO 2208 East Moor. Auf dem Lande, abgeschossen von einem Nachtjäger (Oblt Martin Becker) und abgestürzt bei Großmaidscheid, 17 km nordöstlich von Koblenz. Besatzung bei 5. Operation; 4 getötet 3 Kriegsgefangene. Seltsamerweise wurden die drei gefallenen RCAF-Besatzungsmitglieder nach Belgien gebracht, um auf dem Heverlee War Cemetery beigesetzt zu werden, während Sgt. Thomson auf dem Rheinburg War Cemetery liegt. -kehrte bei seiner 7. aufgezeichneten Operation nicht aus Nürnberg zurück, wurde von einem Nachtjäger abgeschossen und stürzte am 31.3.44 in Friedburg ab (Ref. "The East MoorExperience").

MZ504 - QO-Z EE-gebaut Halifax B Mk 3, in Dienst gestellt März August 1944 (40 gebaut MZ500-MZ539) - Absturz über Nürnberg am 31. März 1944, Dienst mit 432 unbekannt - Fehlgeschlagene Rückkehr aus Nürnberg bei dem, was vermutlich der 1. Einsatz von East Moor war, wurde von einem Nachtjäger abgeschossen und stürzte bei Großmaische, Koblenz, ab. *Leider sind die verfügbaren Informationen zu MZ504 und MZ588 nicht schlüssig.

MZ506 - QO-X Halifax B Mk 3, konnte bei seinem 12. Einsatz nicht aus Le Mans zurückkehren, 23.5.44

MZ536 - QO - Keine Operationen in East Moor vor der Übergabe an 431 Sqd aufgezeichnet.



MZ585 - QO-O Halifax B Mk 3, 9 Operationen als "O" und weitere 3 als "Z" aufgezeichnet vor der Übergabe an 415 Sqd., 25 Operationen mit 415 Sqd. "6U-Z",

MZ586 - QO-Y Halifax B Mk 3, 23 Operationen aufgezeichnet vor der Übertragung auf 415 Sqd., 30 Operationen mit 415 Sqd.. "6U-YandA" übertragen auf 187 Sqd.

*MZ588 - QO-E Halifax B Mk 3, Fehler bei der vermutlich 1. Operation von Montzen, 28.4.44

*Leider sind die verfügbaren Informationen in Bezug auf MZ504 und MZ588 ist nicht abschließend.

MZ590 - QO-C Halifax B Mk 3, 13 Operationen vor der Übergabe an 415 Sqd., 11 Operationen mit 415 Sqd., "6U-C", an HCU übertragen.

MZ591 - QO-K Halifax B Mk 3, Fehler bei der Rückkehr aus Metz bei 14 aufgezeichneten Operationen, 29.6.44

MZ601 - QO-A Halifax B Mk 3, Fehler bei der Rückkehr aus Cambrai bei der 11. Aufgezeichneten Operation, 13.6.44

MZ603 - QO-E Halifax B Mk 3, 27 Operationen aufgezeichnet vor der Übertragung auf 415 Sqd.

MZ632 - QO-W Halifax Mk 3, 25 Operationen vor der Übergabe an 415 Sqd., 46 Operationen mit 415 Sqd., "6U-W" an HCU übertragen.

MZ633 - QO-0 Halifax B Mk 3, 21 Operationen aufgezeichnet vor der Verlegung auf 415 Sqd., 4 Operationen mit 415 Sqd., "6U-B", kollidierte mit NA609 in der Nähe von Selby um 18.12 Uhr, 21.8.44

MZ653 - OQ- Halifax B Mk 3, Keine Operationen in East Moor aufgezeichnet

MZ654 - QO-L Halifax B Mk 3, 13 Operationen aufgezeichnet vor der Übertragung auf 415 Sqd., 30 Operationen mit 415 Sqd., "6U-L" wurde auf HCU übertragen.

MZ656- QO- Halifax B Mk 3, Keine Operationen vor der Übergabe an 431 Sqd.

MZ660 - QO-J Halifax B Mk 3, 23 Operationen vor der Übertragung auf 415 Sqd., 29 Operationen mit 415 Sqd., "6U-J" auf HC übertragen.

MZ672 - QO-G Halifax B Mk 3, 5 Operationen vor der Übertragung auf 429 Sqd.

MZ674- QO- Halifax B Mk 3, Keine Operationen vor der Übergabe an 425 Sqd. aufgezeichnet.

MZ686 - QO-U Halifax B Mk 3, 17 Operationen aufgezeichnet vor der Übergabe an 415 Sqd., "6U-U" stürzte beim Start in East Moor ab, 22.18 Uhr, 28.7.44

NA500 - QO-G Fairey gebaute Halifax B MK 3, in Dienst gestellt Apr-Jul 1944 (85 gebaut NA492-NA587) - Vermisst über Bologne, 12. Mai 1944 - Nichrückkehr von Bologne sur Mer bei seinem 1. aufgezeichneten Einsatz, 12/5/44

NA516 - QO-F Halifax B Mk 3, 2 Operationen als "F", überführt auf 434 Sqd., umgebaut auf 432 Sqd., wo weitere 3 Operationen als "A" verzeichnet sind, bevor sie bei ihrer 5. East Moor-Operation nicht von Sterkrade-Holten zurückkehrten, 17.6.44

NA517 - QO-R Halifax B Mk 3, 9 Operationen vor der Verlegung auf 415 Sqd., 7 Operationen mit 415 Sqd., "6U-R" über der Landebahn bei East Moor, nach der Operation nach Gaen voll beladen, 01.06 Uhr, 6.8.44, auf 190 Sqd.

NA527 - QO-N Halifax B Mk 3, 12 Operationen aufgezeichnet vor der Verlegung in eine HCU.

NA550 - QO- Halifax B Mk 3, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung nach 434 Sqd.

NA552 - QO- Halifax B Mk 3, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung nach 434 Sqd.

NP687 - QO-A Halifax B Mk 7, 10 Operationen aufgezeichnet, nicht zurück aus Stuttgart, 26.7.44

NP688 - QO-X Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt Jun-Jul 1944 (43 gebaute NP681- N723) - Vermisst Stuttgart, 26. Juli 1944 - 7 Operationen aufgezeichnet, nicht zurückgekehrt von Stuttgart, 26.7.44.

NP689 - QO-M Halifax B Mk 7, 85 Operationen aufgezeichnet, nicht zurück aus Hagen, 15.3.45 - Flight Sergeant T.D. Scott, der Mitglied der 6.RCAF Staffel war. Im März 1945 wurde er in die Besatzung der Halifax NP 689 *M* aufgenommen. F/S Scott wurde ermordet von der örtlichen Gestapo-Dienststelle Hagen, nachdem er sich am 15./16. März 1945 bei der Operation gegen Hagen geprügelt hatte. Diese Razzia sollte seine letzte Operation sein und er wollte nach Hause zurückkehren. Seine Leiche wurde im Mai 1945 von der US-Armee in einem Bombenkrater gefunden. Das Gestapo-Team wurde im September 1946 von einem kanadischen Militärgericht für schuldig befunden, der Hagener Gestapo-Chef wurde im Januar 1947 im Gefängnis Hamel hingerichtet.

NP690 - QO-G Halifax B Mk 7, 20 Operationen aufgezeichnet, beim Start abgestürzt, East Moor und verbrannt, 18.08.44.

NP691 - QO-V Halifax B Mk 7, 62 Einsätze aufgezeichnet, durch Nachtjäger irreparabel beschädigt, ex Grevenbroich, 15.01.44.

NP692 - QO-D und K Halifax B Mk 7, Bruchlandung Woodbridge, verbrannt, ex Brttrop, 27/9/44.

NP693 - QO-Q und K Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt Juni-Juli 1944 (43 gebaute NP681-NP723) - Flog vom 9. Juli 1944 bis Kriegsende - 71 Einsätze aufgezeichnet.

NP694 - QO-R Halifax B Mk 7, 85 Operationen aufgezeichnet.

NP695 - QO-K Halifax B Mk 7, 39 Operationen, nicht zurückgekehrt aus Osnabrück, 12.06.44

NP697 - QO-F Halifax B Mk 7, 80 Operationen aufgezeichnet.

NP698 - QO-U und X Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt Jun-Jul 1944 (43 gebaut NP681-NP723) -Flog vom 4. Juli 1944 bis Kriegsende.... soc 30 Dec 1949 -61Einsätze aufgezeichnet - um 15.12 Uhr am 25. April 1945, gesteuert von "Bud" Raymond (der Flugbesatzung meines Vaters) war dieses Flugzeug das letzte Flugzeug, das East Moor im Zorn verließ. Dies war die letzte Operation von WW2 von East Moor.

NP699 - QO-0 Halifax B Mk 7, 42 Operationen aufgezeichnet, nicht zurück von Duisburg, kollidierte mit Flugzeug über Belgien, 18.12.44

NP701 - QO-Sand G Halifax B Mk 7, 36 Operationen aufgezeichnet, konnte nicht zurückkehren Duisburg, 18.12.44

NP702 - QO-B Halifax B Mk 7,8 Einsätze, nicht zurückgekehrt aus Hamburg, 29.7.44

NP703 - QO-H Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt Juni-Jul 1944 (43 gebaute NP681-NP723) - Flog vom 11. Juli 1944 bis Kriegsende....soc 11. Mai 1945 -58 Operationen aufgezeichnet.

NP704 - QO-L Halifax B Mk 7, 56 Operationen aufgezeichnet, nicht zurück von Wanne Eickel, 02.03.45

NP705 - QO-Y Halifax B Mk 7, 82 Operationen aufgezeichnet.

NP706 - QO-J Halifax B Mk 7,3 Operationen aufgezeichnet, kam von Caen nicht zurück, 18.7.44.

NP707 - QO-W Halifax B Mk 7, 67 Operationen aufgezeichnet, überlastet Ford, 05.06, 07.02.44, repariert.

NP708 - QO-E Halifax B Mk 7, 73 Operationen aufgezeichnet.

NP710 - QO- Halifax B Mk 7, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung nach 408 Einheit.

NP712 - QO Halifax B Mk 7, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung nach 408 Sqd.

NP716 - QO Halifax B Mk 7, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung nach 408 Sqd.

NP718 - QO Halifax B Mk 7, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung nach 408 Sqd.

NP719 - QO-N Halifax B Mk 7, 21 Operationen aufgezeichnet, keine Rückkehr von Kiel, Kollision mit Flugzeug über dem Ziel, 16.9.44

NP720- QO-A Halifax B Mk 7,9 Operationen aufgezeichnet, übertragen auf 426 Sqd.

NP721 - QO-X Halifax B Mk 7, 22 Operationen aufgezeichnet, East Moor überflogen, 16.31 Uhr 6.8.44, repariert, abgestürzt und verbrannt beim Start in East Moor, 18.06, 5/1 2/44

NP722 - QO-S Halifa xB Mk 7, 30 Operationen aufgezeichnet, Bruchlandung in Manston um 21.03 Uhr, zuvor ex Essen, Auto. B im Ostmoor 04.31 Uhr ab Kiel, 23.10.44

NP723 - QO-D Halifax B Mk 7, 28 Operationen aufgezeichnet, Rückkehr aus Wilhelmshaven fehlgeschlagen, 15.10.44

NP736 - QO-B Halifax B Mks 3,6,7, in Dienst gestellt Aug.-Dez. 1944 (157 gebaute NP736-NP927) -Flog vom 5. Aug. 1944 bis Kriegsende.... soc 30 Dec 1949 -59 Operationen aufgezeichnet, beschädigt durch NP755, die in Croft landete, ex Munster 18.30 Uhr, 18.11.44, repariert.

NP738 - QO-J Halifax B Mk 7, 21 Einsätze aufgezeichnet, gegen Bäume geprallt, Woodbridge, ex Wanne Eicke.

NP755 - QO-A Halifax B Mk 7, 69 Operationen aufgezeichnet, Landungsunfall mit NP736 in Croft, repariert.

NP759 - QO-CandO Halifax Mk 7, 35 Operationen aufgezeichnet, Rückkehr aus Hannover fehlgeschlagen, 10.05.45

NP774- QO-Z Halifax B Mk 7, 38 Operationen aufgezeichnet.

NP778 - QO - Halifax B Mk 7, Halifax B Mk 7, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung nach 426 Einheit aufgezeichnet.

NP779 - QO- Halifax B Mk 7, HalifaxB Mk 7, Keine Operationen in East Moor vor der Verlegung auf 426 Sqd.

NP797 - QO-NandC Halifax B Mk 7, 21 Operationen vor der Übertragung auf 426 Sqd aufgezeichnet.

NP801 - QO-N Halifax B Mk 7, 7 Operationen aufgezeichnet, Rückkehr aus Bochum fehlgeschlagen, 10.9.44

NP802 - QO-SandO Halifax B Mk 7, 21 Operationen aufgezeichnet, kollidierte mit Flugzeug bei der Landung in Linton on Ouse 17.15 Uhr, 24.12.44 ex Düsseldorf, repariert.

NP803 - QO-E Halifax B Mk 7, 35 Operationen aufgezeichnet, konnte nicht von Worms zurückkehren, 22.2.45

NP804 - QO-Q Halifax B Mk 7, 22 Operationen aufgezeichnet, auf 408 Sqd übertragen.

NP805 - QO-J Halifax B Mk 7, 40 Operationen aufgezeichnet, beim Start abgestürzt, East Moor, 1 2.10 Uhr, 16.04.45

NP807 - QO-P Halifax B Mk 7, 27 Operationen aufgezeichnet, schwang sich zum Fakeoff, blieb stecken, 16.1.45, versetzt zum 408. Sqd.

NP808 - QO-N Halifa B Mk 7, 1 Operation aufgezeichnet, übertragen auf 426 Sqd.

NP81Z - QO-T Halifax B Mk 7, 21 Operationen aufgezeichnet.

NP813 - QO- Halifax B Mk 7, keine Operationen in East Moor registriert, auf 426 Sqd übertragen.

NP815 - QO-H Halifax B Mk 7, 8 Operationen, nicht zurück aus Gelsenkirchen, 11.06.44

NP817 - QO-D Halifax B Mk 7, 20 Operationen aufgezeichnet, Rückkehr aus Hannover fehlgeschlagen, 01.05.45

NP961 - QO-D Halifax B Mk 7, 7 Operationen aufgezeichnet, übertragen auf 415 Sqd.

NP968 - QO - Halifax B Mk 7, keine Operationen in East Moor aufgezeichnet, vor der Verlegung nach 466 Sqd.

NP971 - QO - Halifax B Mk 7, keine Operationen in East Moor aufgezeichnet, vor der Verlegung auf 466 Sqd.

PNZ08 -QO-G Halifax B Mk 7, 27 Operationen aufgezeichnet.

PN224 -QO-O Fairey gebaut Halifax B/A Mk 7, in Dienst gestellt Feb-März 1945 (46 gebaute PN208- N267) -Flog vom 27. Februar 1945 bis Kriegsende.... socl Juni 1945 -18 Operationen aufgezeichnet.

PN229 -QO-C Halifax B Mk 7, 20 Operationen aufgezeichnet.

PN233 -QO-D Halifax B Mk 7, 18 Operationen aufgezeichnet.

PN235 -QO-S Halifax B Mk 7, 13 Operationen aufgezeichnet, beim Start abgestürzt, East Moor, 16.4.45

PN236-QO- Halifax B Mk 7, Vor der Übergabe an 415 Sqd wurden keine Operationen aufgezeichnet.

PN237 -QO- Halifax B Mk 7, keine Operationen aufgezeichnet, bevor es am 16.4.45 um 14.59 Uhr nach East Moor kam, repariert und nach 415 Sqd überführt wurde.

PN241 -QO-I Fairey gebaut Halifax B/A Mk 7, in Dienst gestellt Feb-März 1945 (46 gebaute PN208-PN267) -Flog vom 15. März 1945 bis Kriegsende.... ging dort: 1665 HCU.... socl Juni 1945 -10 Operationen vor der Verlegung an die HCU aufgezeichnet.

RG448 - Q0-V Halifax B Mk 7, 26 Operationen aufgezeichnet.

RG449 -QO-S Halifax B Mk 7,5 Operationen aufgezeichnet, Rückkehr fehlgeschlagen Chemnitz, 15.2.45

RG450 – Q0-Q Halifax B Mk 7, 8 Operationen aufgezeichnet.

RG451 - Q0-D EE gebaut Halifax B Mk 7, Indienststellung Jan.-März 1945 (20 gebaut RG447-RG479) -Vermisst über Worms Deutschland, 22. Februar 1945.

RG454 - Q0-P Halifax B Mk 7, 22 Operationen aufgezeichnet.

RG455 - Q0-X Halifax B Mk 7, 5 Operationen aufgezeichnet, konnte nicht zurückkehren Monheim 21.2.45

RG475 - Q0-L Halifax B Mk 7, 8 Operationen aufgezeichnet, abgeschossen durch Freunde bei Chemnitz, 03.06.45

RG478 - Q0-U Halifax B Mk 7, 1 OP aufgezeichnet, Rückkehr aus Worms fehlgeschlagen, 22.2.45

RG479 - Q0-U Halifax B Mk 7, 16 Operationen aufgezeichnet.

NR145 - Q0-C Halifax B Mk 7, 3 Operationen vor der Verlegung auf 415 Sqd.



Mission in Berlin

8. März 1944

Von Art Livingston

Anmerkung des Herausgebers: Das Folgende stammt aus einem Brief von Art Livingston an Alva Hood, ihr Bruder, der bei dieser Mission zusammen mit seiner gesamten Besatzung ums Leben kam. Hood und seine Crew teilten sich eine Hütte mit dem Autor. Der Brief beginnt mit einer sehr kurzen Einleitung; Wir springen zum Tag der Mission. Gibb hätte ähnliche Erfahrungen gemacht.

Nun zum Tag des Absturzes, dem 8. März 1944. Wir wurden gegen 3 Uhr morgens geweckt und jeder von uns wäre zur Latrine gegangen, um sich zu rasieren, da die Barthaare die Sauerstoffmaske nicht enganliegend zu schließen war. Dann zurück zur Hütte und anziehen für die Mission. Die meisten von uns hätten ihre langen Unterhosen, ihr Wollhemd und ihre Hosen, ihren Gabardine-Fliegeranzug und ihre Fliegerjacke angezogen. Zwei oder drei Paar Socken. Dann wären wir gegen 4 Uhr morgens zum Frühstück in die Messe gegangen. Wir bekamen immer ein gutes Frühstück mit echten Eiern, die so gekocht wurden, wie Sie sie mochten, Müsli und Fleisch Ihrer Wahl. Immer eine Orange, die man nach der Mission mitnahm oder um sie in die Stadt mitzunehmen, um sie einem britischen Kind zu geben, von dem einige noch nie zuvor eine Orange gesehen hatten. Wenn Sie die Messe verließen, gingen Sie mit Ihrer Crew oder anderen zum Briefing-Raum.

Es gab Wachen, die darauf achteten, dass keine Außenstehenden eindringen und die Mission herausfinden und den Feind verraten konnten. Als man reinkam, war es wie ein großes Theater mit einer Bühne und wir saßen auf Holzbänken. Auf der Bühne stand eine große Staffelei von etwa 12 x 8 Fuß. Er war abgedeckt, so dass man nicht sehen konnte, was sich darunter befand. Nachdem der Raum voll war, rief jemand "Tenshun" (Eigentümer) und wir standen alle auf, als der kommandierende Offizier auf die Bühne kam. Dann wurde der Einband entfernt und man sah eine Karte von Europa. Es würde ein rotes Band geben die sich von England bis zum beabsichtigten Ziel erstrecken. Wenn das Band lang war, ertönte ein lautes Stöhnen von jedem Mann im Raum. Wenn kurz, ein Seufzer der Erleichterung. An diesem Tag war das Band lang und ging bis nach Berlin.

Dies war erst das zweite Mal, dass die 8. Luftwaffe Berlin bombardierte. Wir wurden über die Route eingewiesen Das würde uns durch die leichtesten Flakkonzentrationen führen, wo wir erwarten könnten, von der GAF gesprungen und was unsere Eskorte sein würde. Dann würde der Wetteroffizier über die Wolkenverhältnisse Bescheid geben und ob wir visuell bombardieren oder auf eine Fackel abwerfen könnten, die von einem Pathfinder-Schiff, das über ein Radar verfügte, das die Wolken durchdringen konnte. Dann würden die Seefahrer Sie informieren über den Kurs, den wir einschlagen sollten, und über die Zeit, die es dauern sollte, um das Ziel zu erreichen. Dann wurden den Bombenlegern Fotos des Ziels gezeigt, die auf dem Bildschirm aufleuchteten, und wie sie ihr Norden-Bombenvisier so einstellen konnten, dass sie die besten Ergebnisse erzielten. Nun gingen wir in den Umkleidebereich, wo wir uns für den Einsatz anzogen.

Ich zog den hellblauen Elektroanzug an, der wie eine große lange Unterhose geschnitten war. Es war aus Wolle und hatte Hunderte von Drähten, die wie eine Heizdecke durchgingen. An den Handgelenken und Knöcheln ragten Drähte hervor, so dass man die elektrischen Handschuhe und Stiefel befestigen konnte. Dann ziehe ich die A2-Jacke an und über die

Lammfelllederjacke und -hose. Dann die mit Fleece gefütterten Fliegerstiefel und schon konnte es losgehen. Auf dem Weg aus der Umkleidekabine gab es einen Tisch, an dem man seine Brieftasche und alles, was dem Feind helfen würde, abgegeben hatte, falls man abgeschossen wurde. Zu dieser Zeit erhielten Sie auch Ihr Fluchtset. Es war eine Plastiktüte von etwa 10 x 10 Zoll und ziemlich flach, so dass man sie unter die Kleidung stecken konnte. Darin befanden sich Seidenkarten von jedem Land, das man überflog, sowie Währungen für diese Länder, damit man sich durch Bestechung aus dem Land befreien konnte. Auch ein Foto von sich in schäbiger Kleidung und mit einer Rasur, die dazu verwendet werden würde, einen falschen Pass zu machen. Dies stellte sich später als Scherz heraus, da die Deutschen bemerkten, dass jeder Mann den gleichen alten Anzug trug und sie sogar sagen konnten, aus welcher Gruppe man stammte. Es gab einen kleinen Kompass in der Größe eines Radiergummis, Wasserreinigungspillen und Aufmunterungspillen, um dir einen fliegenden Start zu ermöglichen, nachdem du auf dem Boden aufgetroffen und deinen Schirm vergraben hast. Es gab ein paar Stücke britische Schokolade, die so schrecklich waren, dass wir sie nicht einmal gestohlen hätten. Und es gab ein paar Erste-Hilfe-Artikel.

Das Letzte, was wir mitnahmen, war unsere Fallschirmtasche, in der sie aufbewahrt wurde, und das Gurtzeug, in dem wir unsere Schuhe verstauten, für den Fall, dass wir nur mit unseren Fliegerstiefeln aussteigen mussten, die nicht gut zum Gehen waren. Wir gingen zu dem Gebäude, in dem die Lastwagen geparkt waren. Als wir dort ankamen, war es wahrscheinlich etwa 6 Uhr morgens und noch dunkel, aber das Bodenpersonal arbeitete die ganze Nacht auf dem Schiff, lud Bomben, Benzin und ließ die Motoren laufen, um sicherzustellen, dass sie perfekt waren. Sie hatten verschiedene Lichter rund um das Schiff an, damit wir sehen konnten. Jede Position der Besatzung überprüfte ihren eigenen Bereich. Die Piloten und der Ingenieur überprüften die Motoren, Steuerungen und Instrumente. Der Funker überprüfte sein Gerät und wechselte den Kristall zu dem, der an diesem Tag verwendet werden würde. Der Navigator legte seine Karten an seiner Position neben dem Bomber aus, der sein geheimes Norden-Bombenvisier anschloss, das nach jedem Einsatz vom Schiff entfernt und aus Sicherheitsgründen in einem Tresor aufbewahrt wurde.

Meine Aufgabe als Waffenschmied/Schütze war es, die Bombenlast zu inspizieren, um zu sehen, ob es richtig gemacht wurde. Das war es schon immer, aber wir mussten uns sicher sein. Jede Bombe hatte 2 Zünder, um sicher zu gehen, dass sie bei Kontakt explodierte, einen in der Nase und einen im Heck. Aus Sicherheitsgründen mussten die Bomben am Boden sicher sein und nur scharf bewaffnet werden, wenn wir in die Luft gingen. Dies geschah durch den Einbau einer kleinen Aluminiumstütze, die sich von der Sicherung abdrehete, wenn sie in Richtung Boden ging. Um die Stütze an Ort und Stelle zu halten, damit sie sich nicht versehentlich abdreht, gab es einen Splint, der sie an Ort und Stelle hielt. Nachdem wir in der Luft waren, war es meine Aufgabe, in den Bombay einzusteigen und die Stifte zu entfernen. Um sicherzustellen, dass dies geschah, musste ich mich entweder beim Piloten oder Bombardier melden, um die Stifte zu zählen, die ich entfernt habe, 2 für jede Bombe. Das Schlimmste für einen Bomber war, den ganzen Weg zu einem Ziel zu fliegen, nur um zu sehen, dass die Bomben nicht explodierten. Ich musste auch jede Turmposition überprüfen, um zu sehen, ob sie mit Munition aufgefüllt worden war, und um sicherzustellen, dass die Türme in Ordnung waren.

Inzwischen ist es fast sieben, was normalerweise die Zeit für den Start war. Der Pilot brachte uns alle in unsere Startpositionen. Die Flugzeuge stellten sich alle am Ende der Landebahn auf und warteten auf das Signal vom Kontrollturm. Das erste Flugzeug bekam die Leuchtrakete und fuhr die Landebahn hinunter, gefolgt von uns anderen im Abstand von dreißig Sekunden.

Es gab ein strenges Verfahren, was für ein Flugzeug musste in der Luft arbeiten, damit sie nicht zusammenstießen. Jede Gruppe hatte eine kriegsmüde B-24, die in ausgefallenen Farben lackiert war und das Formationsschiff war. Unseres war gelb und schwarz und hieß "Fearless Freddie". Es dauerte etwa eine Stunde, bis sich unsere Gruppe bildete wir uns in der Führungsgruppe, die uns zum Bomberstrom führte Diese bestand aus etwa einem Dutzend Gruppen von je 48 Maschinen. Die Führungsgruppe führte uns alle zum Ziel. Sie warfen zuerst ihre Bomben ab und wir alle auf ihre Bomben, sobald wir über das Ziel kamen.

An diesem Tag war es klar und man konnte den Boden bis zum Ziel und zurücksehen. Über Berlin schien die Stadt unverletzt zu sein, da der Bombenschaden aus etwa 28.000 Fuß Höhe nicht erkennbar war. Ich habe das Stadion gesehen, in dem 1936 die Olympischen Spiele stattfanden und Hitler seine Übermänner vorführte. Wir näherten uns unserem Zielgebiet und gerieten in den Bombenlauf. Dies ist der Fall, wenn der Bombenleger das Schiff an der Bombenstelle vorbeisteuert. Er öffnet die Schachttüren und feuert die Bomben ab, wenn er das Ziel trifft. Das Flugzeug springt auf, wenn das Gewicht weg ist. Ich beobachte, wie die Bomben ganz nach unten gehen und das Ziel treffen. An diesem Tag haben wir es gut getroffen und dann kehren wir nach Hause ab.

Während wir zum und vom Ziel flogen, wurden wir von verschiedenen Jägern zu unterschiedlichen Zeiten angegriffen. Sie kamen nacheinander aus allen möglichen Winkeln auf dich zu und normalerweise hatte jede Geschützposition die Chance, einen zu treffen. Währenddessen versuchten unsere befreundeten Kämpfer, sie fernzuhalten. Die Hundekämpfe waren sehr interessant und man jubelte, als einer von ihnen zu Boden ging, und trauerte, wenn es einer von uns war. Unsere hatten in der Regel die Oberhand, da wir mehr und etwas bessere Flugzeuge hatten. Ich habe 5 B-24 gesehen untergehen. Das war nicht alles auf einmal durch die Mission. Als du ein Schiff untergehen sahst man rief den Navigator an, damit er das genaue Gebiet protokollieren konnte und ob es irgendwelche Rutschen gab, die das dem Untergang geweihte Schiff verließen. Auf diese Weise konnte das Hauptquartier den Absturz untersuchen und die Familien benachrichtigen, ob es sich um KIA oder MIA handelte. Ich weiß, dass 2 der abgestürzten Schiffe aus unserer Gruppe waren, wusste aber nicht, welche, bis wir wieder unten waren.

Wir schafften es zurück zur Basis und gingen in ein Verhör, in dem die Interviewer nach allen Phasen der Mission fragten. Normalerweise schlich sich eine Flasche Spirituosen an den Tisch, um die Zunge zu lockern. Zu diesem Zeitpunkt erzählte jeder, was er gesehen hatte, und die Anzahl der abgeschossenen Flugzeuge, den Typ und die Rutschen, falls vorhanden. Auch der Schaden am Ziel, wenn man sehen konnte, wo die Bomben gelandet sind. Hier erfuhr ich, dass eines der verschwundenen Flugzeuge das meines Bruders war. Wir alle waren fassungslos über diese Nachricht. Wir verließen das Verhör und gingen zurück zur Hütte.

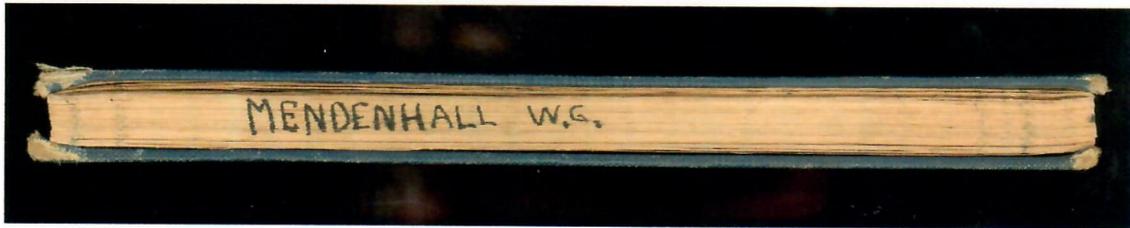
Wir waren alle ein wenig erschüttert und es war unheimlich, in diese Hütte zu gehen und am anderen Ende der Hütte nach unten zu schauen und zu wissen, dass sie leer sein würde. Alle Habseligkeiten der Besatzung waren genau dort, wo sie sie an diesem Morgen gelassen hatten. Alle Uniformen, die in einer Reihe hingen, Bilder ihrer Familien waren ausgestellt, Schuhe waren unter ihren Kojen aufgereiht und all die Dinge, die sie genossen.

Meine Crew fiel einfach auf ihre Kojen und jeder hatte einen Gedanken darüber, warum sie und wir nicht. Wir waren sehr ruhig. Inzwischen war es ca. 4 Uhr nachmittags. Die Tür zu unserer Hütte öffnete sich und 3 Männer, die wir nicht kannten, traten ein und fragten, wo die Helfers-

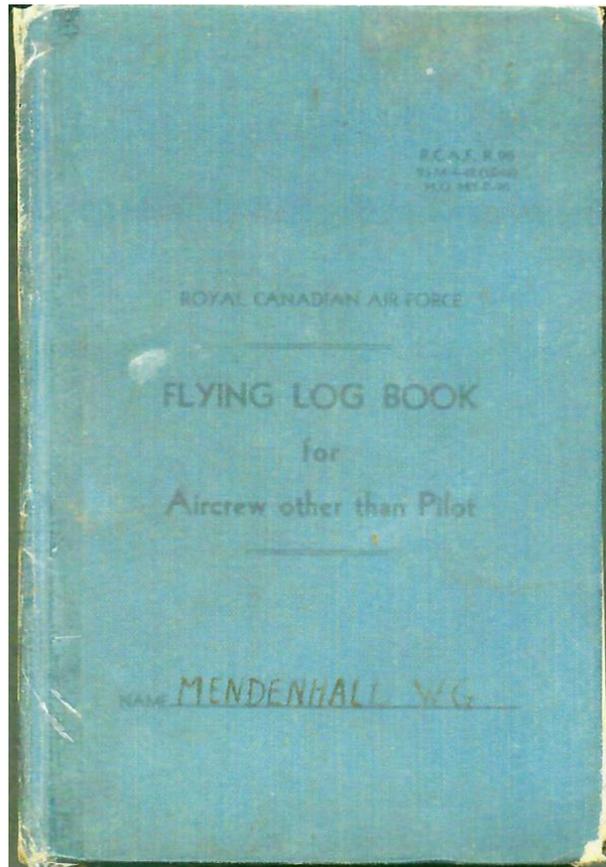
Crew geschlafen habe. Wir zeigten ihnen den Ort und sie begannen, die Habseligkeiten der Männer in 2 Stapeln auszulegen. Einer für die Regierung, der recycelt werden sollte, und der andere Haufen persönlicher Gegenstände der Männer, die an die Familien nach Hause geschickt wurden. Jedes Stück wurde aufgeschrieben und in verschiedenen Beuteln verpackt. Als alle Sachen gepackt waren, zogen sie die Decken und Matratzenbezüge von jeder Koje, die Matratzen zusammengeklappt und gingen mit allen Taschen nach Hause. Das war das Ende der Geschichte.

Nach etwa einem Tag erschien eine Ersatzmannschaft, übernahm die Kojen, hängte ihre Kleider und Bilder auf, und es ging wieder von vorne los. Es hieß, man wolle nicht zu viele Freunde in der Armee finden. Dann würdest du sie nicht so sehr vermissen, wenn sie getötet würden.

Gibb's Flugbuch



Seitenansicht



Umschlag

| TIME CARRIED FORWARD:— | | | | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | | FLYING TIMES | |
|------------------------|------|--------------------------|----------------|---|----------------------|-----------------|-------|
| DATE | HOOR | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | | DAY | NIGHT |
| 6 NOV 43 | 1420 | BATTLE 7370 | W/ J VANSTONE | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | CG I | 1 00 |
| 9 NOV 43 | 0815 | BATTLE 7426 | W/O E ROBINSON | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | CG I | 1 00 |
| 9 NOV 43 | 1025 | BATTLE 1688 | F/S STAY | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | CG II | 1 00 |
| 11 NOV 43 | 0845 | BATTLE 3961 | F/S HUBER | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | CG II | 1 10 |
| 13 NOV 43 | 0935 | BATTLE 7384 | W/O E ROBINSON | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | CG II | 1 05 |
| 13 NOV 43 | 1430 | BATTLE 1708 | W/O J VANSTONE | AIRGUNNER | AIR TO GROUND | G 7 | 45 |
| 15 NOV 43 | 0900 | BATTLE 7370 | F/S BLAIR | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | CG II | 1 05 |
| 15 NOV 43 | 1030 | BATTLE 2028 | S/P CRAWFORD | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | CG II | 1 05 |
| 16 NOV 43 | 1145 | BATTLE 7422 | F/S BLAIR | AIRGUNNER | AIR TO GROUND | G 7 | 0 50 |
| 16 NOV 43 | 1400 | BATTLE 5205 | F/S RICH | AIRGUNNER | AIR TO GROUND | G 7 | 0 45 |
| 16 NOV 43 | 1630 | BATTLE 5205 | F/S RINEHART | AIRGUNNER | AIR TO GROUND | G 7 | 0 35 |
| 22 NOV 43 | 1215 | BATTLE 2025 | F/S WALKER | AIRGUNNER | TRACER DEMONSTRATION | GI | 1 00 |
| 24 NOV 43 | 0905 | BATTLE 1736 | S/P GOSTNELL | AIRGUNNER | BEAM TEST | GI | 0 55 |
| 24 NOV 43 | 1020 | BATTLE 7476 | F/S CORNEAU | AIRGUNNER | BEAM TEST | GI | 0 50 |
| 24 NOV 43 | 1210 | BATTLE 2006 | S/P SCRIMSHAW | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 30 |
| 26 NOV 43 | 0915 | BATTLE 7360 | F/S CLAKE | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 35 |
| 26 NOV 43 | 0930 | BATTLE 1669 | F/S CLAKE | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 50 |
| 26 NOV 43 | 1120 | BATTLE 2024 | P/O DOUGLAS | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 30 |
| 29 NOV 43 | 0915 | BATTLE 149 | F/S LOUELESS | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 50 |
| 29 NOV 43 | 1025 | BATTLE 1724 | F/S SLATER | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 45 |
| 30 NOV 43 | 0845 | BATTLE 7469 | P/O KING | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 35 |
| 30 NOV 43 | 0955 | BATTLE 2024 | S/P RUTHERFORD | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | G 3 | 0 45 |
| | | | | | | TOTAL TIME..... | 18 25 |

| DATE | HOUR | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | FLYING TIMES | |
|-----------------------------------|------|-----------------------|----------------|-----------|---|--------------|-------|
| | | | | | | DAY | NIGHT |
| 30 NOV 43 | 1115 | BATTLE 1683 | S/PLETON | AIRGUNNER | BEAM MOVING TARGET | 63 | 030 |
| 3 DEC 43 | 0920 | BATTLE 5554 | W/O STEVENSON | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 65 | 040 |
| 3 DEC 43 | 1040 | BATTLE 7469 | P/O DOUGLAS | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 65 | 040 |
| 2 DEC 43 | 0930 | BATTLE 5184 | S/P BRERETON | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 65 | 130 |
| 2 DEC 43 | 1120 | BATTLE 5241 | S/P HAYMAN | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 65 | 040 |
| 5 DEC 43 | 1140 | BATTLE 7476 | P/O DOUGLAS | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 65 | 035 |
| 5 DEC 43 | 1325 | BATTLE 2304 | F/S JOHNSON | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 65 | 050 |
| 5 DEC 43 | 1505 | BATTLE 9222 | S/P RUTHERFORD | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 66 | 030 |
| 5 DEC 43 | 1620 | BATTLE 6620 | S/P MCGEE | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 66 | 030 |
| 6 DEC 43 | 1325 | BATTLE 7476 | P/O KING | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 66 | 030 |
| 6 DEC 43 | 1435 | BATTLE 9323 | S/P SWAN | AIRGUNNER | QUARTER GROSS UNDER TEST | 66 | 025 |
| Total Time at #3814 School | | | | | | 2545 | |

CERTIFIED CORRECT

R. H. A. King

1/c 66 AIR GUNNER... COURSE
No. 3 B. & G. SCHOOL

18.25

TOTAL TIME.....

25.45

R.C.A.F. R. 96C
 22M-243 (3072)
 H.Q. 885-R 96C

MENDENHALL W.G.

RESULTS OF AB INITIO GUNNERY COURSE

STATION HELD No. 3 B. & G. School, Macdonald, Man.

PERIOD OF COURSE 1/Nov/43 to 10/Dec/43

| EXERCISE | ROUNDS FIRED | % HITS | TYPE A/C |
|---------------------|--------------|--------|----------|
| Night | 300 | - | |
| Day | 800 | - | |
| 200 YD. RANGE | | | |
| CINE FOOTAGE | 54 | - | Battle 1 |
| AIR TO GROUND | 400 | - | " |
| BEAM TEST | 400 | 1.3 | " |
| BEAM MOVING TARGET | 1400 | 7.4 | " |
| OVER TAIL TEST | - | - | " |
| QUARTER CROSS UNDER | 1400 | 7.4 | " |
| AIR TO AIR TRACER | 300 | | " |

Turret Manip. 15:00 PUPIL FLYING TIME 25:45

EXAMINATION MARKS % 74.4

REMARKS: PASS X

FAIL

J. Brown S/L
 CHIEF INSTRUCTOR

TOTAL TIME....

| DATE | Hour | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | FLYING TIMES | |
|-----------------|-------|--------------------------|--------------|------------|---|--------------|-------|
| | | | | | | DAY | NIGHT |
| | | # 22 | O.T.U. | | R.A.F. GAYDON | | |
| 3 MAY 44 | 11.05 | WELLINGTON LT-B | W/O GAUTHIER | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN DMC | 1.30 | |
| 4 MAY 44 | 10.55 | WELLINGTON LT-D | P/O HASTIE | AIRGUNNER | CINE CAMERA GUN | 2.00 | |
| 5 MAY 44 | | WELLINGTON D-809 | F/O SMITH | AIRGUNNER | CIRCUITS | .85 | |
| 5 MAY 44 | | WELLINGTON R 560 | F/O DESOLLA | AIRGUNNER | TO WELLESBORNE | .25 | |
| 6 MAY 44 | | WELLINGTON R 560 | F/O WAY | AIRGUNNER | TO ASHBORNE AND RETURN | 2.00 | |
| 7 MAY 44 | | WELLINGTON D-809 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 20 | 1.40 | |
| 8 MAY 44 | | WELLINGTON F-640 | F/O McLEISH | AIR GUNNER | EX 3 | 0.55 | |
| 9 MAY 44 | | WELLINGTON A-684 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 4 | 0.10 | |
| 9 MAY 44 | | WELLINGTON A-684 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 5 | 0.20 | |
| 10 MAY 44 | | WELLINGTON C-623 | F/O McHENRIE | AIR GUNNER | EX 6 | 3.55 | |
| 10 MAY 44 | | WELLINGTON G-647 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 2H | 0.10 | |
| 11 MAY 44 | 11.47 | WELLINGTON D-809 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 20 | .40 | |
| 8 MAY 44 | 11.50 | WELLINGTON F-640 | F/O MORAY | AIR GUNNER | EX 3 | 0.55 | |
| 9 MAY 44 | 09.57 | WELLINGTON A-684 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 4 | 0.10 | |
| 9 MAY 44 | 11.35 | WELLINGTON A-684 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 5 | 0.30 | |
| 18 MAY 44 | 09.50 | WELLINGTON C-623 | F/O McHENRIE | AIR GUNNER | EX 6 | 3.55 | |
| 18 MAY 44 | 10.20 | WELLINGTON A-579 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 7 | 4.15 | |
| 19 MAY 44 | 10.30 | WELLINGTON I-577 | F/O SMITH | AIR GUNNER | EX 8 | 4.15 | |
| 18 MAY 44 | 09.44 | WELLINGTON D-741 | F/O SMITH | AIR GUNNER | TO WELLESBORNE | 1.00 | |
| TOTAL TIME..... | | | | | | 67.00 | |

| TIME CARRIED FORWARD:- | | | | FLYING TIMES | | | |
|------------------------|-------|-----------------------|-------------|--------------|---|-------|-------|
| DATE | HOOR | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | DAY | NIGHT |
| | | # 1659 | CON. | | UNIT TOP. | | |
| 12A0644 | 14.35 | HALIFAX FD-A | F/O MCGUADE | AIRGUNNER | CIRCUITS | 3:00 | |
| 12A0644 | 18.00 | HALIFAX FD-A | P/O PATZER | AIRGUNNER | CIRCUITS | :45 | |
| 14A0644 | 11.15 | HALIFAX RU-T | F/O MCGUADE | AIRGUNNER | CIRCUITS | :15 | |
| 14A0644 | 11.30 | HALIFAX RU-T | P/O PATZER | AIRGUNNER | CIRCUITS | :30 | |
| 15A0644 | 15.25 | HALIFAX FD-B | P/O PATZER | AIRGUNNER | CIRCUITS | 4:00 | |
| 16A0644 | 14.10 | HALIFAX FD-S | F/O MCGUADE | AIRGUNNER | CIRCUITS | 1:10 | |
| 16A0644 | 17.30 | HALIFAX FD-S | P/O PATZER | AIRGUNNER | AIR TO AIR BOMBING | 2:55 | |
| 17A0644 | 11:00 | HALIFAX FD-C | F/O MCGUADE | AIRGUNNER | FIGHTER AFFILIATION | 1:10 | |
| 21A0644 | 10:50 | HALIFAX FD-S | P/O PATZER | AIRGUNNER | AIR TO AIR, BOMBING | 4:10 | |
| 24A0644 | 13.05 | HALIFAX RD-F | P/O PATZER | AIRGUNNER | RADAR DEMONSTRATION | 2:25 | |
| 26A0644 | 16:10 | FD-S | P/O PATZER | AIRGUNNER | LINTON TO BASE | :15 | |
| 27A0644 | 12:55 | RD-K | P/O PATZER | AIRGUNNER | X COUNTRY | 2:30 | |
| 29A0644 | 14:50 | FD-M | P/O PATZER | AIRGUNNER | FIGHTER AFFILIATION | :55 | |
| 21A06 | 0300 | RUW | F/O MCGUADE | AIRGUNNER | CIRCUITS DOAL CHECK | | 1:55 |
| 21A06 | 0435 | RUW | P/O PATZER | AIRGUNNER | CIRCUITS | | 1:15 |
| 22 | 2200 | RUZ | F/O MCGUADE | AIRGUNNER | CIRCUITS DOAL CHECK | | :20 |
| 22 | 2250 | RUZ | P/O PATZER | AIRGUNNER | CIRCUITS | | :50 |
| 25 | 2145 | FDS | P/O PATZER | AIRGUNNER | X COUNTRY BDLAS EYE | | 2:25 |
| 28 | 2035 | RU F | P/O PATZER | AIRGUNNER | X COUNTRY | | 5:55 |
| 29 | 2140 | ED P | P/O PATZER | AIRGUNNER | DIVERSION | | 4:55 |
| Total Time.... | | | | | | 24:30 | 17:15 |

| DATE | Hour | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | FIXING TIMES | |
|--|-------|-----------------------|-------------|------------|---|----------------|-----------------|
| | | | | | | DAY | NIGHT |
| NO. 408 SQUADRON LINTON - ON - OUSE YORKS. ENG. | | | | | | | |
| SEPT 4 | 10:33 | K HALIFAX | FACHEKALOCK | M/V GUNNER | DAUL CHECK | | 1:50 |
| SEPT 4 | 14:40 | A HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | LOCAL - AIR TO AIR - BOMBING | | 2:35 |
| SEPT 5 | 14:52 | N HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | BOMBING | | 1:50 |
| SEPT 8 | 15:10 | E HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | XCTY - BOMBING | | 4:25 |
| SEPT 9 | 21:30 | J HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | XCTY | | 4:20 |
| SEPT 10 | 21:00 | K HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | XCTY | | 4:25 |
| SEPT 12 | 18:42 | J HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | WANNEICKEL OPS. | | 4:45 |
| SEPT 14 | 14:30 | J HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | FLAK WOUND | | |
| SEPT 15 | 22:25 | J HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | F/A - BOMBING - LOCAL XCTY. | | 2:45 |
| SEPT 17 | 10:31 | J HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | OPS. KIEL | | 4:00 |
| SEPT 17 | 10:31 | O HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | OPS - BOULOGNE | | 3:40 |
| SEPT 28 | 17:03 | N HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | OPS - CAP GRIS NEZ | | 4:40 |
| SEPT 30 | 10:24 | N HALIFAX | P/O PATZER | M/V GUNNER | OPS - STERKRADE | | 29:00 14:45 |
| Summary for SEPT 19 44 | | | | | | TOTAL OPS. | 5 |
| Total 408 300 | | | | | | TOTAL OP. HOUR | 22:35 |
| Date OCT 1 1944 | | | | | | OC "A" FLT | J. E. Easton sk |
| Signature W.D. Mendenhall | | | | | | | |
| | | | | | | TOTAL TIME... | |

| TIME CARRIED FORWARD:— | | | | | | | |
|-------------------------|------|-----------------------|------------|-------------|--|--------------|-----------------|
| DATE | HOUR | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | FIXING TIMES | |
| | | | | | | Day | Night |
| 32 JAN 45 | 1456 | HALIFAX F | P/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS LUDWIGSHAUSEN | | 7:00 |
| 65 JAN 45 | 1639 | HALIFAX Q | P/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS HANNOVER | | 5:40 |
| 16 JAN 45 | 1547 | HALIFAX M | F/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS HANNOV | | 6:35 |
| 913 JAN 45 | 1430 | HALIFAX O | F/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS SAARBRUCKEN | | 7:00 |
| 14 JAN 45 | 1534 | HALIFAX Z | F/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS GREVENBROICH | | 6:40 |
| 116 JAN 45 | 1855 | HALIFAX H | F/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS MAGDEBURG | | 6:50 |
| 15 JAN 45 | 1920 | HALIFAX K | F/O PATZER | M/JU GUNNER | H2S BOMBING F.F. | 3:20 | |
| 28 JAN 45 | 1927 | HALIFAX Q | F/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS STUTTGART | | 7:00 |
| 29 JAN 45 | | Q | F/O PATZER | M/JU GUNNER | OPS RETUAN | | |
| | | | | | POLE BRIDGE TO BASE | | |
| | | | | | | 3:20 | 46:15 |
| SUMMARY FOR JANUARY, 45 | | | | | TOTAL TRAINING HRS 3:20 | | |
| | | | | | TOTAL OPERATIONAL HRS 46:15 | | |
| | | | | | CERTIFIED CORRECT | | |
| | | | | | <i>Bradley</i> | | |
| | | | | | OPC "B" FLT | | |
| | | | | | | | Total Time..... |

| TIME CARRIED FORWARD: | | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | | FLYING TIMES | | |
|--------------------------------|-------|---|------------|--------------|-----------------|-------|
| DATE | HOUR | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | DAY | NIGHT |
| # | 432 | SQD. | EAST MOOR | | YORKS. ENGLAND. | |
| 14 DEC. 44 | 16:37 | HALIFAX QO-CL | P/O PATZER | MJO GUNNER | | 6:45 |
| 16 DEC. 44 | 16:00 | HALIFAX QO-Z | P/O PATZER | MJO GUNNER | | 6:10 |
| 17 DEC. 44 | 15:25 | HALIFAX QO-Z | P/O PATZER | MJO GUNNER | | 1:15 |
| 18 DEC. 44 | 15:33 | HALIFAX QO-S | P/O PATZER | MJO GUNNER | 2:35 | |
| 19 DEC. 44 | 14:36 | HALIFAX QO-S | P/O PATZER | MJO GUNNER | 1:00 | |
| 17 DEC. 44 | 03:15 | HALIFAX QO-Z | P/O PATZER | MJO GUNNER | | 6:40 |
| 18 DEC. 44 | 15:33 | HALIFAX QO-Z | P/O PATZER | MJO GUNNER | | :55 |
| SUMMARY FOR DEC. 44 | | | | | | 3:35 |
| TOTAL TRAINING HRS - 3:35 | | | | | | 21:45 |
| TOTAL OPERATIONAL HRS. - 21:45 | | | | | | |
| CERTIFIED CORRECT | | | | | | |
| J. M. Thompson Flt. OC. B. Ft. | | | | | | |
| TOTAL TIME..... | | | | | | |

| TIME CARRIED FORWARD:— | | REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.) | | EXITING TIMES | | |
|------------------------|------|---|--------|----------------------------|-----|-------|
| DATE | HOUR | AIRCRAFT TYPE AND No. | PILOT | DUTY | DAY | NIGHT |
| JAN 2-45 | 1456 | HALIFAX QO-F | PATZER | M/G GUNNER | | 7:00 |
| JAN 3-45 | 1639 | HALIFAX QO-G | " | " | | 5:40 |
| JAN 6-45 | 1542 | HALIFAX QO-M | " | " | | 6:35 |
| JAN 13-45 | 1430 | HALIFAX QO-O | " | " | | 7:00 |
| JAN 14-45 | 1534 | HALIFAX QO-Z | " | " | | 6:10 |
| JAN 16-45 | 1845 | HALIFAX QO-H | " | " | | 6:50 |
| JAN 23-45 | 1927 | HALIFAX QO-G | " | " | | 7:00 |
| JAN 28-45 | | HALIFAX QO-G | " | " | | |
| JAN 15-45 | | HALIFAX QO-K | " | " | | |
| | | | | H ₂ Bombing i/A | | 3:20 |
| | | | | TOTAL TRAINING HAS | | 3:20 |
| | | | | TOTAL OPERATIONAL HAS | | 46:15 |
| | | | | CERTIFIED CORRECT | | |
| | | | | % | | B Ct. |
| | | | | Total Time.... | | |