

## 14.8 Serien Nummern in der 432. Schwadron eingesetzter Halifaxes

**LK 754 (aka MZ-504) -QO-Z**, bei Fairey gebaute Halifax B III, in Dienst gestellt von Jan - Jun 1944 (104 wurden davon gebaut, LK747 - LK887) - 432 Sqdn. QO-? PILOT: Reid, Earle K F/O RCAF+ CREW: Sgt. J. A. 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. Eine Detail-Anmerkung sagt aus, daß die Maschine LK 754 in Wirklichkeit die LW 687 war, die um 21:58 von East Moor gestartet war, die von einem Nachjäger abgeschossen wurde und auf eine Eisenbahnlinie bei Friedberg, 7 km nördlich von Frankfurt gestürzt ist. Es war der 10. Einsatz der Crew. Drei der beim Absturz ums Leben gekommenen, befinden sich nun auf dem Soldatenfriedhof in Dernbach.

Notiz: Unterlagen zeigen, daß die richtige LK 754 den Krieg überstanden hat und 1947 verschrottet wurde. Die Halifax die wirklich verloren ging, wird nun als LW 687geführt.

**LK 755 -QO-K** Halifax B Mk 3, keine dokumentierten Einsätze bei 432 Sqdn in East Moor. Überführt an 426 Sqdn and später zurück nach East Moor mit der 415 Sqdn, 21 dokumentierte Einsätze mit der 415 Sqdn. "6U-KandD" und später an HCU abgegeben.

**LK 761 -QO-B** Halifax B Mk 3, keine dokumentierten Einsätze von East Moor, währen einem Nachtraining in der Nähe von Stillington um 9:43 Uhr, am 16.12.44 abgestürzt.

**LK 764 -QO-F** bei Fairey gebaute Halifax B Mk 3, in Dienst gestellt von Jan - Jun 1944 (104 wurden davon gebaut, LK747 - LK887) – flog mit 432 bis 1. Juli 1944...dann ging sie bis Sept. 1944 zur 434 Sqdn, darauf wurde sie am 28. Feb. 1947 zur 659 HCU...soc. Bevor sie zur 434 Sqdn wechselte, hatte sie 25 Einsätze.

**LK 765 -QO-H** Halifax B Mk 3, Bei 4 Einsätzen wurde sie als Typ "H" und nach 38 als Typ "B" geführt. Bevor sie zur 415 Sqdn wechselte, hatte sie 20 Einsätze für die 415 Sqdn. "6U-B" und später wurde sie zur HCU versetzt.

**LK 766 -QO-V** Halifax B Mk 3, 2 Einsätze, sie hatte am 29.6.1944 um 00:22, nach einem Einsatz bei Metz eine Landung mit drei Motoren. Nach der Reparatur wurde sie zur 415 Sqdn versetzt. Sie hatte 34 dokumentierte Einsätze für die 415 Sqdn "6U-VandQ" und wurde danach zur 187 Sqdn abgestellt.

**LK 799 -QO-W** Halifax B Mk 3, Sie kam von ihrem 5. Einsatz, der am 23.3.1944 nach Frankfurt ging, nicht mehr zurück.

**LK 803 -QO-Z** Halifax B Mk 3, Sie hatte 6 dokumentierte Einsätze von East Moor bevor sie sie zur 420 Sqdn wechselte.

**LK 807 -QO-J** Halifax B Mk 3, Sie kam von ihrem 13. Einsatz, der am 28.4.1944 nach Montzen ging, nicht mehr zurück.

**LK 811 -QO-N** Halifax B Mk 3, Sie kam von ihrem 14. Einsatz, der am 28.5.1944 nach Bourg Leopold ging, nicht mehr zurück. Sie stürzte bei Beverloo ab.

**LK 868 -QO** Halifax B Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie sie zur 431 Sqdn wechselte.

**LL 432** bei Rootes gebaute Halifax B/A/Met Mk 5 srs 1a, eingesetzt von Jan - Jun 1944 (411 wurden davon gebaut LL167- LL 542) es gab keine Vorgänger von diesem Flugzeugtyp.

**LL 547-QO-X** bei Rootes gebaute Halifax B Mk 3, in Dienst gestellt von Mai - Jun 1944 (60 wurden davon gebaut LL 543-LL 615) Flog vom 6. Juni 1944 bis 25. Juni 1944....Dann Überstellung an 429, 425 and 644....soc 22. Feb1946. Sie hatte 10 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 429 Sqdn wechselte.

**LW412 -QO-P** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte 2 dokumentierte Einsätze von East Moor bevor sie zu einer HCU wechselte.

**LW437 -QO-** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie sie zur 434 Sqdn wechselte.

**LW 552-QO-S** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte 15 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415 Sqn wechselte. Sie hatte 35 dokumentierte Einsätze für die 415 Sqn. "6U-S" verunglückte am 8.8.1944 beim Start in East Moor.

**LW576-QO-L** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie sie zur 431 Sqn wechselte.

**LW582-QO-M** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 25. Einsatz, der am 8.6.1944 nach Aucheres ging, nicht mehr zurück.

**LW583 -QO-L** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 11. Einsatz, der am 9.5.1944 nach Haine St. Pierre ging, nicht mehr zurück.

**LW584-QO-Y** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 14. dokumentierten Einsatz, der am 23.3.1944 nach Frankfurt ging, nicht mehr zurück.

**LW 592-QO-A** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 17. dokumentierten Einsatz, der am 28.4.1944 nach Montzen ging, nicht mehr zurück.

-BURROWS, F/O John Woollatt (J22599), im Gefecht gefallen, ist in Belgien beerdigt

-DRIVER, P/O Paul Edward (J85612), im Gefecht gefallen, ist in Belgien beerdigt

**LW 593-QO-O** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 6. dokumentierten Einsatz, der am 25.3.1944 nach Berlin ging, nicht mehr zurück.

**LW 594-QO-G** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 19. dokumentierten Einsatz, der am 9.5.1944 nach Haine St. Pierre ging, nicht mehr zurück.

**LW 595-QO-Q** bei EE- gebaute Halifax B/A Mk 3, in Dienst gestellt von Mai - Jun 1944 (185 wurden davon gebaut LW459-LW724) –Flog vom 1. März 1944 bis zum 7. Juli wurde dann zur 415 abgegeben. Seit dem Angriff auf Hamburg, am 29. Juli 1944 vermißt. Sie hatte 34 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415 Sqn wechselte. 2 Einsätze für die 415 Sqn, "6U-Q" Sie kam von ihrem Einsatz, der am 29.7.1944 nach Hamburg ging, nicht mehr zurück.

**LW 596-QO-D** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte 31 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 434 Sqn wechselte.

**LW 597-QO-C** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 1. dokumentierten Einsatz, der am 26.2.1944 nach Augsburg ging, nicht mehr zurück.

**LW 598-QO-K** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte keinen dokumentierten Einsatz bevor sie am 9.6.1944 in Newton verunglückte. Der innere Steuerbordmotor war ausgefallen, die Maschine ist ausgebrannt.

**LW614-QO-S** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte 9 dokumentierte Einsätze bevor sie am 12.4.1944, während der Übung im Luftkampf vor Scarborough, in Hackness, durch Motorenausfall verursacht verunglückte.

**LW615-QO-U** Halifax B/A Mk 3, 17 Einsätze bevor sie am 7.5.1944, während einem Übungsflug zum kennenlernen der Maschine, auf dem Flugplatz East Moor über die Landebahn hinaus in die Gebäude raste.

**LW 616-QO-R** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 22. dokumentierten Einsatz, der am 13.6.1944 nach Cambrai ging, nicht mehr zurück.

**LW 617-QO-J** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte 7 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 158 Sqn wechselte. Während

einer Landung in East Moor um 18.27 Uhr, am 4.3.1944, kam sie auf vereister Bahn ins Schleudern, wobei sie einen Zusammenbruch beim U/C erlitt.

**LW 643-QO-E** Halifax B/A Mk 3, Sie kam von ihrem 6. dokumentierten Einsatz, der am 19.4.1944 nach Noisy le Sec ging, nicht mehr zurück.



**LW 682-QO-C** bei EE- gebaute Halifax B/A Mk 3, in Dienst gestellt von Mai - Jun 1944 (185 wurden davon gebaut LW459-LW724) Dieses Flugzeug flog 2 Einsätze und wurde beim Training beschädigt. Es wurde in der Station in Ordnung gebracht und dann an das 426. Geschwader abgegeben. Dort flog es mit der Code-Nr. OW-M. Am 8. Mai 1944 ging die Maschine beim Einsatz auf Louvain in Belgien verloren. Die Besatzung kam dabei ums Leben. Einige Teile der Maschine wurden inzwischen für die Rekonstruktion einer Halifax in Trenton Ontario wiederverwendet. Siehe im Internet: [www3.sympatico.ca/scott.knox/](http://www3.sympatico.ca/scott.knox/) Dort sind einige Photos von der Nachbildung von 3 Besatzungsmitgliedern und Flugzeugteilen sehen. Sie hatte 6 dokumentierte Einsätze als „C“ und darüber hinaus 5 als „W“ bevor sie zur 426 Sqdn wechselte. -Zusammenstellung von Überbleibseln der ums Leben gekommenen Mannschaft von LW 682- Mehr darüber in der Rekonstruktion von LW 682-

**LW 686-QO-H** Halifax B/A Mk 3, Sie hatte 28 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. "6U-H" verunglückte am 8.8.1944 beim Start in East Moor, sie raste über das Ende der Piste, das u/c war ausgefallen.

**LW 687 (aka LW 682) -QO-C** bei EE- gebaute Halifax B/A III, in Dienst gestellt von Mai - Jun 1944 (185 wurden davon gebaut LW459-LW724) -432 Sqdn QO-C, PILOT: Narum, C. R. F/O RCAF+. CREW: 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+.

Eine Detail-Anmerkung sagt aus, daß die Maschine LW 682 in Wirklichkeit die MZ 504 war, die um 22:08 von East Moor gestartet war, die von einem Nachtjäger (Oberleutnant Martin Becker) abgeschossen wurde und bei Grossmeidscheid, 17 km NNE (Nord-Nord-Ost) von Koblenz abgestürzt ist. Es war der 5. Einsatz der Crew. Vier kamen ums Leben, 3 wurden Kriegsgefangene. Seltsamerweise liegen drei der beim Absturz ums Leben gekommenen RCAF-Crewmitglieder auf dem Soldatenfriedhof in Heverlee in Belgien, während Sgt Thomson auf dem Soldatenfriedhof in Rheinberg beerdigt liegt.

Laut Unterlagen von East Moor, kam die Maschine von einem Angriff auf Nürnberg am 31.3.1944 nicht mehr zurück. Es war der 7. dokumentierte Einsatz. Sie wurde von einem Nachtjäger abgeschossen und stürzte bei Friedberg ab.

**MZ 504-QO-Z** bei EE- gebaute Halifax B Mk 3, in Dienst gestellt von März - August 1944 (40 wurden davon gebaut MZ500-MZ539) – Ging am 31.3.0944 über Nürnberg nach unten. Die Anzahl der Einsätze für 432 ist nicht bekannt. Die Maschine kam von einem Angriff auf Nürnberg nicht zurück, man meint, daß es ihr erster Einsatz von East Moor aus war. Sie wurde von einem Nachtjäger abgeschossen und stürzte bei Grossmeidscheid, 17 km NNE (Nord-Nord-Ost) von Koblenz ab. \*unglücklicherweise ist die verfügbare Information, die sich auf MZ504 und MZ588 bezieht, nicht endgültig klar.

**MZ 506-QO-X** Halifax B Mk 3, Sie kam von ihrem 12. Einsatz, der am 23.5.1944 nach Le Mans ging, nicht mehr zurück.

**MZ 536-QO** Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie sie zur 431 Sqdn wechselte.

**MZ 585-QO-O** Halifax B Mk 3, 9 dokumentierte Einsätze als "O" und weitere 3 als "Z" bevor sie zur 415 Sqdn versetzt wurde. 25 Einsätze für die 415 Sqdn. "6U-Z".

**M 586-QO-Y** Halifax B Mk 3, Sie hatte 23 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. 30 Einsätze für die 415 Sqdn, "6U-Yand A". Dann zur 187 Sqdn versetzt.

\***MZ 588-QO-E** Halifax B Mk 3, Die Maschine kam von einem Angriff auf Montzen, am 28.4.1944, nicht zurück, man meint, daß es ihr erster Einsatz war. \* unglücklicherweise ist die verfügbare Information, die sich auf MZ504 und MZ588 bezieht, nicht endgültig klar.

**MZ 590-QO-C** Halifax B Mk 3, Sie hatte 13 dokumentierte Einsätze bevor sie sie zur 415 Sqdn wechselte. 11 Einsätze für die 415 Sqdn, "6U-C", dann abgegeben an HCU.

**MZ 591-QO-K** Halifax B Mk 3, Sie kam von ihrem 14. Einsatz, der am 29.6.1944 nach Metz ging, nicht mehr zurück.

**MZ 601-QO-A** Halifax B Mk 3, Sie kam von ihrem 14. Einsatz, der am 13.6.1944 nach Cambrai ging, nicht mehr zurück.

**MZ 603-QO-E** Halifax B Mk 3, Sie hatte 27 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte.

**MZ 632-QO-W** Halifax B Mk 3, Sie hatte 25 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. 46 Einsätze für die 415 Sqdn, "6U-W", dann abgegeben an HCU.

**MZ 633-QO-O** Halifax B Mk 3, Sie hatte 21 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. 4 Einsätze für die 415 Sqdn, "6U-B", sie kollidierte am 21.8.1944 um 18:12 Uhr in der Nähe von Selby mit der NA 609.

**MZ 653-QO-** Halifax B Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor.

**MZ 654-QO-L** Halifax B Mk 3, Sie hatte 13 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. 30 Einsätze für die 415 Sqdn, "6U-L", dann abgegeben an HCU.

**MZ 656-QO-** Halifax B Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze bevor sie zur 431. Sqdn wechselte.

**MZ 660-QO-J** Halifax B Mk 3, Sie hatte 23 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. 29 Einsätze für die 415 Sqdn, "6U-J", dann abgegeben an HCU.

**MZ 672-QO-G** Halifax B Mk 3, Sie hatte 5 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 429. Sqdn wechselte.

**MZ 674-QO-** Halifax B Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze bevor sie zur 425. Sqdn wechselte.

**MZ 686-QO-U** Halifax B Mk 3, Sie hatte 17 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. "6U-U", die Maschine verunglückte am 28.7.1944, um 22:18 Uhr, beim Start in East Moor.

**NA 500-QO-G** bei Fairey gebaute Halifax B MK 3, in Dienst gestellt von Apr - Jul 1944 (85 wurden davon gebaut, NA 492 – NA 587) –Vermisst über Belogne am 12. Mai 1944. Sie kam vom 1. dokumentierten Einsatz, der am 12.5.1944 nach Belogne sur Mer ging, nicht mehr zurück.

**NA 516-QO-F** Halifax B Mk 3, 2 dokumentierte Einsätze als "F", dann zur 434 Sqdn überstellt, zurück zur 432. Sqdn, weitere 3 dokumentierte Einsätze als "A". Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 17.6.1944 nach Sterkrade-Holten ging, nicht mehr zurück. Es war ihr 5. Einsatz von East Moor aus.

**NA 517-QO-R** Halifax B Mk 3, Sie hatte 9 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte. 7 Einsätze für die 415 Sqdn, "6U-J", Sie raste bei der Landung am 6.8.1944 um 01:06 Uhr, in East Moor über das Ende der Rollbahn hinaus. Sie kam vom Einsatz auf Gaen voll beladen zurück. Danach wurde sie an die 190. Sqdn abgegeben.

**NA 527-QO-N** Halifax B Mk 3, Sie hatte 12 dokumentierte Einsätze bevor sie an HCU abgegeben wurde.

**NA 550-QO-** Halifax B Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 434. Sqdn wechselte.

**NA 552-QO-** Halifax B Mk 3, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 434. Sqdn wechselte.

**NP 687-QO-A** Halifax B Mk 7, Sie hatte 10 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom 1. dokumentierten Einsatz, der am 26.7.1944 nach Stuttgart ging, nicht mehr zurück.

**NP 688-QO-X** Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt von Jun - Jul 1944 (43 wurden davon gebaut, NP 681 – NP 723) –Vermisst über Stuttgart am 26. Juli 1944. 7 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 26.7.1944 nach Stuttgart ging, nicht mehr zurück.

**NP 689-QO-M** Halifax B Mk 7, 85 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 15.3.1945 nach Hagen ging, nicht mehr zurück. -Flight Sergeant T.D. Scott, war Mitglied der 6. RCAF Squadron. Im März 1945 wurde er als Mitglied der Besatzung von der Halifax NP 689 \*M\* geführt. F/S Scott wurde nach seinem Fallschirmsprung während des Angriffes auf Hagen am 15. / 16. März 1945, von der dortigen Orts-Gestapo ermordet.

Dieser Einsatz sollte sein letzter sein, bevor er nach Hause zurückgehen wollte. Seine Leiche wurde im Mai 1945 von Amerikanischen Soldaten in einem Bombenkrater gefunden. Die betreffenden Gestapomänner wurden im September 1946 von einem kanadischen Militärgericht für schuldig befunden. Der Hagener Gestapoleiter wurde im Januar 1947 im Gefängnis von Hameln hingerichtet.

**NP 690-QO-G** Halifax B Mk 7, Sie hatte 20 dokumentierte Einsätze. Am 18.8.1944 verunglückte sie beim Start in East Moor und fing Feuer.

**NP691 -QO-V** Halifax B Mk 7, Sie hatte 62 dokumentierte Einsätze. Nach einer Reparatur wurde sie beim Angriff auf Grevenbroich am 15.1.1945 von einem Nachtjäger beschädigt.

**NP692 -QO-D and K** Halifax B Mk 7, Bruchlandung der brennenden Maschine in Woodbridge, nach Angriff auf Bottrop am 27.9.1944.

**NP693 -QO-Q and K** Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt von Jun - Jul 1944 (43 wurden davon gebaut, NP 681 – NP 723), Sie flog vom 9. Juli 1944 bis zum Ende des Krieges 71 dokumentierte Einsätze.

**NP 694-QO-R** Halifax B Mk 7, Sie hatte 85 dokumentierte Einsätze.

**NP 695-QO-K** Halifax B Mk 7, Sie hatte 39 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 6.12.1944 nach Osnabrück ging, nicht mehr zurück.

**NP 697-QO-F** Halifax B Mk 7, Sie hatte 80 dokumentierte Einsätze.

**NP 698-QO-U and X** Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt Jun - Jul 1944 (43 wurden davon gebaut, NP 681 – NP 723) - Sie flog vom 9. Juli 1944 bis zum Ende des Krieges ...soc 30. Dez. 1949 -71 dokumentierte Einsätze. Am 25. April 1945 um 15:12 Uhr, verließ diese Maschine als letzte den Flugplatz East Moor zu einem mit Wut im Bauch geflogenen Bombereinsatz. Pilot war "Bud" Raymond (es war die Flugzeug-Crew meines Vaters). Dies war der letzte Einsatz des II. Weltkrieges vom Flughafen East Moor aus.

**NP 699-QO-O** Halifax B Mk 7, Sie hatte 42 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 18.12.1944 nach Duisburg ging, nicht mehr zurück. Sie stieß über Belgien mit einem Flugzeug zusammen.

**NP 701-QO-S and G** Halifax B Mk 7, Sie hatte 36 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 18.12.1944 nach Duisburg ging, nicht mehr zurück.

**NP 702-QO-B** Halifax B Mk 7, Sie hatte 8 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 29.7.1944 nach Hamburg ging, nicht mehr zurück.

**NP 703-QO-H** Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt Jun - Jul 1944 (43 wurden davon gebaut, NP 681 – NP 723) - Sie flog vom 11. Juli 1944 bis zum Ende des Krieges ...soc 11. Mai 1949 -58 dokumentierte Einsätze.

**NP 704-QO-L** Halifax B Mk 7, Sie hatte 56 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 3.2.1945 nach Wanne Eickel ging, nicht mehr zurück.

**NP 705-QO-Y** Halifax B Mk 7, Sie hatte 82 Einsätze.

**NP 706-QO-J** Halifax B Mk 7, Sie hatte 3 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 18.7.1944 nach Caen ging, nicht mehr zurück.

**NP 707-QO-W** Halifax B Mk 7, Sie hatte 67 Einsätze, raste am 2.7.1944 um 05:06 Uhr über die Rollbahn von Ford hinaus, sie wurde wieder repariert.

**NP 708-QO-E** Halifax B Mk 7, Sie hatte 73 dokumentierte Einsätze.

**NP 710-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 408. Sqdn wechselte.

**NP 712-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 408. Sqdn wechselte.

**NP 716-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 408. Sqdn wechselte.

**NP 718-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 408. Sqdn wechselte.

**NP 719-QO-N** Halifax B Mk 7, Sie hatte 21 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 16.9.1944 nach Kiel ging, nicht mehr zurück. Sie stieß über dem Ziel mit einem anderen Flugzeug zusammen.

**NP 720-QO-A** Halifax B Mk 7, Sie hatte 9 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 426. Sqdn wechselte.

**NP 721-QO-X** Halifax B Mk 7, Sie hatte 22 Einsätze, raste am 6.8.1944 um 16:31 Uhr über die Rollbahn von East Moor hinaus, sie wurde wieder repariert. Am 5.12.1944 um 18:06 Uhr verunglückte sie beim Start in East Moor und ging in Flammen auf.

**NP 722-QO-S** Halifax B Mk 7, Sie hatte 30 dokumentierte Einsätze. Bruchlandung der Maschine um 21:03 Uhr in Manston, nach vorherigem Angriff auf Essen. Car. B in East Moor am 23.10.1944 um 04:31 Uhr, nach Einsatz auf Kiel.

**NP 723-QO-D** Halifax B Mk 7, Sie hatte 28 Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 15.10.1944 nach Wilhelmshaven ging, nicht mehr zurück.

**NP736 -QO-B** Halifax B Mks 3, 6, 7, in Dienst gestellt Aug - Dez 1944 (57 wurden davon gebaut, NP736 - NP927) - Sie flog vom 5. Aug 1944 bis zum Ende des Krieges ...soc 30. Dez 1949 -59 dokumentierte Einsätze. Am 18.11.1944 um 18:30 Uhr wurde sie von der in Croft landenden NP755 nach einem Einsatz auf Münster beschädigt, sie wurde wieder repariert.

**NP738 -QO-J** Halifax B Mk 7, Sie hatte 21 dokumentierte Einsätze, krachte nach einem Einsatz auf Wanne Eickel, bei der Landung in Woodbridge in Bäume.

**NP755 -QO-A** Halifax B Mk 7, Sie hatte 69 dokumentierte Einsätze, sie hatte einen Unfall mit der NP736 bei der Landung in Croft, sie wurde wieder repariert.

**NP 759-QO-C and O** Halifax B Mk 7, Sie hatte 35 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom dokumentierten Einsatz, der am 5.10.1944 nach Hannover ging, nicht mehr zurück.

**NP 774-QO-Z** Halifax B Mk 7, Sie hatte 38 dokumentierte Einsätze.

**NP 778-QO-** Halifax B Mk 7, Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 426. Sqdn wechselte.

**NP 779-QO-** Halifax B Mk 7, Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 426. Sqdn wechselte.

**NP 797-QO-N and C** Halifax B Mk 7, Sie hatte 21 dokumentierte Einsätze von East Moor bevor sie zur 426. Sqdn wechselte.

**NP 801-QO-N** Halifax B Mk 7, Sie hatte 7 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom Einsatz, der am 9.10.1944 nach Bochum ging, nicht mehr zurück.

**NP 802-QO-S and O** Halifax B Mk 7, Sie hatte 21 dokumentierte Einsätze. Sie hatte am 24.12.1944 um 17:15 Uhr einen Unfall mit einer anderen Maschine während der Landung bei der Landung in Linton on Ouse, nach einem Einsatz auf Düsseldorf, sie wurde wieder repariert.

**NP803 -QO-E** Halifax B Mk 7, Sie hatte 35 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom Einsatz, der am 22.02.1944 nach Worms ging, nicht mehr zurück.

**NP 804-QO-Q** Halifax B Mk 7, Sie hatte 22 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 408. Sqdn wechselte.

**NP 805-QO-J** Halifax B Mk 7, Sie hatte 40 dokumentierte Einsätze. Am 16.04.1945 hatte sie beim Start in East Moor um 12:10 Uhr einen Unfall.

**NP 807-QO-P** Halifax B Mk 7, Sie hatte 27 dokumentierte Einsätze. Bei einem Start drehte sie sich von der Startbahn, versackte und blieb stecken, danach wurde sie zur 408. Sqdn abgestellt.

**NP 808-QO-N** Halifax B Mk 7, Sie hatte 1 dokumentierten Einsatz bevor sie zur 426. Sqdn wechselte.

**NP 812-QO-T** Halifax B Mk 7, Sie hatte 21 dokumentierte Einsätze.

**NP 813-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 426. Sqdn wechselte.

**NP 815-QO-H** Halifax B Mk 7, Sie hatte 8 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom Einsatz, der am 06.11.1944 nach Gelsenkirchen ging, nicht mehr zurück.

**NP 817-QO-D** Halifax B Mk 7, Sie hatte 20 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom Einsatz, der am 05.01.1945 nach Hannover ging, nicht mehr zurück.

**NP 961-QO-D** Halifax B Mk 7, Sie hatte 7 dokumentierten Einsatz bevor sie zur 415. Sqdn wechselte.

**NP 968-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 466. Sqdn wechselte.

**NP 971-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 466. Sqdn wechselte.

**PN 208-QO-G** Halifax B Mk 7, Sie hatte 27 dokumentierte Einsätze.

**PN 224-QO-O** bei Fairey gebaute Halifax B/A Mk 7, in Dienst gestellt von Feb - Mär 1945 (46 wurden davon gebaut, PN208 - PN267) - Sie flog vom 27. Feb 1944 bis zum Ende des Krieges ...soc 01. Juni 1945 -18 dokumentierte Einsätze.

**PN 229-QO-C** Halifax B Mk 7, Sie hatte 20 dokumentierte Einsätze.

**PN 233-QO-D** Halifax B Mk 7, Sie hatte 18 dokumentierte Einsätze.

**PN 235-QO-S** Halifax B Mk 7, Sie hatte 13 dokumentierte Einsätze. Am 16.04.1945 hatte sie beim Start in East Moor einen Unfall.

**PN 236-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze von East Moor bevor sie zur 415. Sqdn wechselte.

**PN 237-QO-** Halifax B Mk 7, Sie hatte keine dokumentierten Einsätze, bevor sie am 16.04.1945 um 14:59 Uhr in East Moor von der Startbahn rutschte. Sie wurde repariert und zur 415. Sqdn abgestellt.

**PN 241-QO-I** bei Fairey gebaute Halifax B/A Mk 7, in Dienst gestellt von Feb - Mär 1945 (46 wurden davon gebaut, PN208 - PN267) - Sie flog vom 15. März 1945 bis zum Ende des Krieges ....ging zur 1665 HCU.....soc 01. Juni 1945 -10 dokumentierte Einsätze bevor sie zu HCU versetzt wurde.

**RG 448-QO-V** Halifax B Mk 7, Sie hatte 26 dokumentierte Einsätze.

**RG 449-QO-S** Halifax B Mk 7, Sie hatte 5 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom Einsatz, der am 15.02.1945 nach Chemnitz ging, nicht mehr zurück.

**RG 450-QO-Q** Halifax B Mk 7, Sie hatte 8 dokumentierte Einsätze.

**RG 451-QO-D** bei EE gebaute Halifax B Mk 7, in Dienst gestellt von Jan - Mär 1945 (20 wurden davon gebaut, RG447 - RG479) –Vermisst über Worms, Deutschland, 22. Feb 1945.

**RG 454-QO-P** Halifax B Mk 7, Sie hatte 22 dokumentierte Einsätze.

**RG455-QO-X** Halifax B Mk 7, Sie hatte 5 dokumentierte Einsätze. Sie kam vom Einsatz, der am 21.02.1945 nach Monheim ging, nicht mehr zurück.

**RG 475-QO-L** Halifax B Mk 7, Sie hatte 8 dokumentierte Einsätze. Sie wurde am 6.3.1945 nach dem Angriff auf Chemnitz, von eigenen Truppen abgeschossen.

**RG 476-QO-T** Halifax B Mk 7, Sie hatte 1 dokumentierten Einsatz. Sie kam vom Einsatz, der am 22.02.1945 nach Worms ging, nicht mehr zurück.

**RG 478-QO-U** Halifax B Mk 7, Sie hatte 18 dokumentierte Einsätze.

**RG 479-QO-N** Halifax B Mk 7, Sie hatte 16 dokumentierte Einsätze.

**NR 145-QO-C** Halifax B Mk 7, Sie hatte 3 dokumentierte Einsätze bevor sie zur 415. Sqdn wechselte.



## 14.9 Angriff auf Berlin

8. März 1944 , von Art Livingston

Notiz des Herausgebers: Das Folgende ist einem Brief entnommen, der von Art Livingston geschrieben und an den Bruder von Alva Hood gesandt wurde, der mit seiner kompletten Mannschaft während dieses Auftrags ums Leben kam.

Hood und seine Mannschaft teilten sich eine Baracke mit dem Autor. Der Brief beginnt mit einer sehr kurzen Einführung; wir gehen zum Tag des Auftrags über. Gibb hätte wohl ähnliche Erfahrungen gemacht.

Nun zum Tag des Absturzes, 8. März 1944. Wir wurden etwa um 3 Uhr morgens geweckt und jeder von uns war zum Waschraum gegangen um sich zu rasieren. Schnurrbärte waren nicht erlaubt, damit die Sauerstoffmaske richtig passte. Dann kamen alle zurück zur Baracke um sich für den Einsatz anzuziehen. Die meisten von uns trugen unseren „Long – Jon“ (lange Unterwäsche), Wollhemd und Hose Gabardinefluganzug und Fliegerjacke und zwei oder drei Paare Socken. Dann gingen wir um etwa 4 Uhr zur Kantine um zu frühstücken. Wir erhielten immer ein gutes Frühstück, echte Eier, immer auf die Art gekocht, wie man es haben wollte, Getreideflocken und Fleisch, alles nach freier Auswahl. Es gab immer eine Orange die genommen wurde um sie nach dem Auftrag zu essen oder in die Stadt mit zu nehmen, um sie einem britischen Kind zu geben, dass noch niemals zuvor eine Orange gesehen hatte. Nach dem verlassen der Kantine musste man mit der Crew oder mit anderen Leuten zum Instruktionszimmer gehen.

Es gab Wachen, die darauf achteten, dass kein Fremder dort hereinkam, um etwas über den Auftrag zu erfahren und diese Informationen an den Feind weitergeben konnte. Der Instruktionsraum war innen wie ein großes Theater mit einer Bühne, in dem wir auf hölzernen Bänken saßen. Auf der Bühne stand eine große Staffelei etwa 12 X 8 Fuß. Sie war abgedeckt, so dass man nicht sehen konnte, was darunter war. Nachdem der Raum voll besetzt war, rief jemand „Achtung“ und wir erhoben uns alle als der kommandierende Offizier zum Podium ging.

Dann wurde die Abdeckung entfernt und man sah eine Karte von Europa. Es gab ein rotes Farbband, das von England aus zum angestrebten Ziel gespannt war. Wenn das Band lang war, ging von jedem Mann im Zimmer ein großes Stöhnen hinauf zum Pult. Bei einem kurzen Band hörte man Seufzer der Entlastung. An diesem Tag war das Band lang und führte bis nach Berlin.

Dies war erst das zweite Mal, daß die 8. AF Berlin bombardierte. Wir wurden darüber informiert, dass die Strecke dort verlief, wo wir die geringste Konzentration von Flak und deutscher Luftwaffe erwarten könnten und wer unsere Schutz-Eskorte sein würde. Dann informierte uns ein Offizier über die Wetterbedingungen und die Wolken. Wir erfuhren ob wir nach Sicht oder anhand eines von einer Pfadfindermaschine abgesetzten Leuchtfleuers bombardieren könnten. Diese Maschine war mit einem Radarmeßsystem ausgestattet, das durch die Wolken ein Ziel erfassen konnte. Dann würden die Navigatoren über die zu nehmenden Flughöhen und die geplanten Zeiten bis zur Zielankunft instruiert. Dann wurden den Bombenschützen Photos vom Ziel gezeigt, wie sie auf dem Bildschirm erscheinen würden, und wie man die besten Ergebnisse erreichen kann. Nun gingen wir zum Umkleidebereich, wo wir uns für den Einsatz anzogen. Ich ziehe den hellblauen „elektrischen Schutzanzug“ an, der wie ein großes Paar lange Unterwäsche geschnitten war. Er war aus Wolle und enthielt Hunderte von Leitungen, die darin eingearbeitet waren, wie bei einer elektrischen Heizdecke. Bei den Handgelenken und den Knöcheln ragten Leitungen heraus, so dass man die elektrischen Schutzhandschuhe und Schutzstiefel anschließen konnte. Dann zog ich die A2 Jacke an, darüber kam noch die mit Schafsfell gefütterte Leder-Jacke und -Hose. Abschließend noch die mit Flies ausgefüllten Fliegerstiefel und wir waren fertig zum Flug. Am Ausgang des Umkleideraums gab es einen Tisch, wo alles aus der Briefftasche und alles Sonstige hinterlegt wurde, was dem

Feind helfen würde, falls man abgeschossen würde. Zu diesem Zeitpunkt erhielt man auch seine Fluchtausrüstung. Es war eine etwa 10 x 10 Zoll große Plastiktüte.

Sie war ziemlich flach, so dass man sie unter die Kleidung stecken konnte. Darin waren auf Seide gedruckte Landkarten von jedem Land, worüber Sie flogen, als auch Geld für diese Länder, so dass Sie sich Ihre Freiheit und Ausreise ev. durch Bestechung erkaufen konnten. Die Tüte enthielt auch ein eigenes Photo, unrasiert und in schäbiger Kleidung. Dies sollte ev. für einen falschen Reisepass verwendet werden. Später stellte sich heraus, dass dies ein Witz war, da die Deutschen bemerkten, dass jeder Flieger in demselben alten Anzug fotografiert war und sie sogar sagen konnten von welcher Einheit er kam. In der Tüte war außerdem, ein kleiner Kompass in der Größe eines Bleistifts, ein Radiergummi, Tabletten zur Reinigung von Wasser und Aufputzspillen um nach der Erreichung des Bodens schnell fliehen zu können und den Fallschirm zu verstecken. Es gab einige Stücke britische Schokolade, die so fürchterlich war, daß wir sie nicht einmal stahlen. Und es gab einige erste Hilfesachen.

Das Letzte, das wir erhielten, war unsere Fallschirmtasche, die den Schirm und das Geschirr enthielt. Wir packten auch unsere Schuhe in die Tasche für den Fall, daß wir ohne etwas abspringen mussten, den unsere Fliegerstiefel taugten nicht zum Laufen. Wir gingen zum Gebäude hinaus, an den Ort wo die Lastwagen geparkt waren. Als wir dorthin kamen, war es wahrscheinlich etwa 6 Uhr morgens, ruhig und dunkel, aber das Bodenpersonal hatte die ganze Nacht an der Maschine gearbeitet. Man lud Bomben, tankte Benzin und fuhr die Motorenhoch, um sich zu vergewissern, dass sie perfekt arbeiteten. Sie hatten verschiedene Lampen um das Flugzeug herum aufgestellt, so dass wir etwas sehen konnten. Jedes Mannschaftsmitglied ging daran seinen eigenen Zuständigkeitsbereich zu überprüfen. Die Piloten und der Ingenieur überprüften die Maschinen, Ruder, Steuerung und Instrumente. Der Funker überprüfte seine Funkgeräte und setzte den Kristall ein, der an diesem Tag gebraucht würde. Der Navigator legte an seinem Platz, in der Nähe Bombenschützen, seine Karten und Aufzeichnungen aus. Der Bombenschütze hakte sein geheimes „Norden Bombardierungssichtgerät“ fest, das aus Sicherheitsgründen, nach jedem Auftrag aus der Maschine entfernt und in einem Gewölbe sicher aufbewahrt wurde.

Meine Aufgabe als Bordschütze war es, die Einladung der Bomben zu kontrollieren, um zu sehen, ob dies richtig getan wurde. Diese Kontrollen fanden immer statt, denn wir mussten sicher sein. Jede Bombe hatte zwei Zünder, um sicher zu sein, dass sie beim Aufschlag explodierte. Einer befand sich in der Nase und einer im Schwanz der Bombe. Aus Sicherheitsgründen mussten die Bomben am Boden gesichert sein. Erst wenn wir in der Luft waren, wurden sie entschert. Die Sicherung erfolgte mittels einer kleinen Aluminiumstütze, die den Zünder unscharf machte wenn es in Richtung des Bodens ging. Um die Stütze festzuhalten, damit der Zünder nicht aus Versehen entschert wurde, gab es an den Alustützen Sicherungsstifte. Nachdem wir in der Luft waren, hatte ich die Aufgabe, in den Bombenraum zu steigen und die Sicherungsstifte zu entfernen. Um mich zu vergewissern, dass ich dies korrekt getan hatte, musste ich entweder dem Piloten oder dem Bombenschützen darüber Bericht erstatten. Sie mußten die von mir entfernten Sicherungsstifte nachzählen, es mußten für jede geladene Bombe zwei Stück sein. Die schlechteste Sache für einen Bomber war, wenn man es bis hin zum Ziel versäumt hatte, die Bomben zu entschern, damit sie nach dem Aufschlag auch explodieren. Ich musste auch die Bordschützenplätze überprüfen, wenn sie mit Munition wieder aufgefüllt worden war und mich vergewissern, dass die Verteidigungsgeschütze kampfbereit waren.

Inzwischen ist es nahe sieben, was normalerweise die Zeit für den Start war. Der Pilot gab an alle den Befehl ihre Einsatz-Positionen einzunehmen. Die Flugzeuge bildeten alle zusammen am Ende der Startbahn eine Reihe und warteten auf das Startsignal vom Kontrollturm. Das erste Flugzeug bekam das Leuchtsignal und startete auf der Startbahn. Ihm folgten die restlichen Maschinen in einem Zeitintervall von 30 Sekunden. Es gab strenge Anordnungen darüber, wie eine Maschine sich verhalten mußte, wenn sie in der Luft war, um zu vermeiden, dass sie mit einem anderen Flugzeug zusammenstieß. Jede Gruppe hatte eine Kriegsbeschriftung, zur Formationskennzeichnung war B-24 in verschobenen Farben aufgemalt. Unsere Maschine war gelb und schwarz gekennzeichnet und trug den Namen „Fearless Freddie“ ("furchtloser Freddie") genannt. Es dauerte etwa eine Stunde, um die Gruppe zu bilden. Dann, wurde aus den Einzelgruppen eine Hauptgruppe gebildet, die uns alle zu einem großen Bomberstrom führte, der ungefähr einem Dutzend Hauptgruppen mit je 48 Bombern bestand. Die Hauptgruppe führte dann alle Maschinen zum Ziel. Sie warfen ihre Bomben als erste ab und alle nachfolgenden Maschinen ließen ihre Bomben fallen, als sie über das Ziel hinwegflogen.

Es war klar an diesem Tag, und man konnte auf der ganzen Strecke bis zum Ziel hin und auf dem Rückflug den Boden sehen. Wir waren über Berlin, die Stadt sah unversehrt aus, da die vorherigen Bombardierungsschäden offensichtlich aus einer Höhe von ungefähr 28.000 Fuß (ca. 8.500 m) nicht sichtbar waren. Ich sah das Stadion, wo die 1936 Olympischen Spiele abgehalten wurden und Hitler der Welt seine Übermenschen vorgeführt hatte. Wir näherten uns unserem Ziel und gingen auf Bombardierungskurs. Dies ist dann der Fall, wenn der Bombenschütze dem Bomberpilot Steueranweisungen für den exakten Anflug der Bombenziele gibt. Er öffnet die Türen der Bombenschächte und dann fällt eine Salve von Bomben auf das Ziel. Das Flugzeug macht quasi einen Satz nach oben wenn das Gewicht der Bombenlast weg ist. Ich beobachtete die Bomben bis ganz nach unten und sah wie sie das Ziel trafen. Wir trafen es an diesen Tag gut. Dann drehten wir zum Heimflug ab.

Auf dem Hin- und auch auf dem Rückflug wurden wir von verschiedenen Kampfflugzeugen zu unterschiedlichen Zeitpunkten attackiert. Sie kamen einer nach dem andern alle aus unterschiedlichen Winkeln und normalerweise gab es aus jeder Schussposition eine Chance einen zu treffen. Während diesem Flug versuchten unsere eigenen Begleitflugzeuge die Angreifer von uns fernzuhalten. Die dabei ausgetragenen „Dog Fights“ (Hundekämpfe – Zweikämpfe“) waren sehr interessant. Wir jubelten, wenn einer von den Feinden getroffen hinunterstürzte und wir grämten uns, wenn es einer von unseren war. Unsere Jagdflieger behielten meistens die Oberhand, da wir mehr und etwas besser Flugzeuge hatten. Ich sah fünf B-24 Bomber hinuntergehen. Dies war nicht gleichzeitig sondern auf die gesamte Dauer des Einsatzes verteilt. Wenn man sah, dass ein Bomber herunterging, mußte man den Navigator darüber informieren, so dass dieser genau protokollieren konnte wo die Maschine abgestürzt war und ob es einige Fallschirme gab, die das zum Absturz verurteilte Flugzeug verlassen hatten. Auf diese Weise konnte das Hauptquartier den Absturz überprüfen und die Familien darüber benachrichtigen, ob es KIA oder MIA (Crew gefallen oder abgesprungen) war. Ich wußte, dass 2 der abgestürzten Bomber zu unserer Gruppe gehörten, aber ich wußte nicht, bis wir zurück in der Basis waren, wer es war.

In der Basis wurden wir von einem Interviewer zu allen Phasen des Auftrags befragt. Normalerweise fand heimlich eine Flasche Brantwein den Weg zum Tisch, um die Zungen zu lockern. Bei der Befragung sagte jede Person das, was er gesehen hatte und nannte die Anzahl der abgeschossenen Flugzeuge, den Typ und wenn vorhanden, die Anzahl der gesehenen Fallschirme. Wenn man gesehen hatte, wie die Bomben im Ziel gelandet und explodiert waren, mußte man auch etwas über die dadurch verursachten Schäden berichten. In der Befragung erfuhr ich auch, dass eines der fehlenden Flugzeuge, die Maschine ihres Bruders war. Wir alle waren nach dieser Nachricht wie gelähmt. Nach dem Verhör gingen wir zur Baracke zurück.

Wir alle waren etwas erschüttert und es war unheimlich in diese Baracke zu gehen und zu deren anderen Ende hinunter zu sehen, mit dem Wissen das sie leer wäre. Die Besitztümer der ganzen Mannschaft befanden sich noch genau an den Orten, wo sie diese am Morgen zurück ließen. All die Uniformen, die in einer Reihe hingen, Bilder ihrer Familien, die Schuhe, die unter ihren Kojen aufgereiht standen, und all die Sachen, an denen sie sich erfreut hatten.

Die Mitglieder meiner Crew fiel direkt auf ihre Kojen und jeder hatte den einen Gedanken: „warum sie und nicht wir?“ Wir waren sehr ruhig. Inzwischen war es etwa 4 Uhr am Nachmittag. Die Tür zu unserer Baracke ging auf, und 3 Männer, die wir nicht kannten traten ein und fragten uns, wo die Helfers Mannschaft schlief. Wir zeigten ihnen die Plätze und sie begannen die Habe der Männer jeweils in 2 Stapel zu legen. Auf einen Stapel kamen die dienstlichen Ausrüstungsgegenstände, die zur Wiederverwendung recycelt wurden und auf den anderen Stapel kamen die privaten, persönliche Habe der Männer, die den Familien nach Hause geschickt wurden. Alle Teile wurden registriert und in verschiedene Taschen eingepackt. Als alle Sachen eingepackt waren, nahmen sie die Decken und die Bettwäsche von jeder Koje ab, stellten die Matratzen hoch und verließen mit all den gepackten Taschen unsere Unterkunft. Das war das Ende dieser Geschichte.

Etwa einen Tag später erschien eine Ersatzmannschaft. Sie übernahmen die Kojen und hingen ihre Kleidung und ihre Bilder auf und es begann alles von neuem. Es wurde gesagt man sollte nicht zu viele Freunde in der Armee haben. Dann würden man sie nicht so stark vermissen, wenn sie getötet würden.