

9./10. Oktober 1944 (Mission 7)

Start um 05:19 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax D. Pilot: Patzer  
179 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433 und 434 sowie 30 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 flogen zusammen einen Angriff auf Bochum. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 20.000 feet (5.200 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 928.000 lbs (421 Tonnen) hochexplosives und 544.000 lbs (247 Tonnen) Brandbomben abwarfen.

Das Ziel war Wolken verhangen, so dass das Angriffsergebnis sehr verstreut war.

P/O L. McGuire vom 432 Schwadron kehrte später zurück. Der äußere Steuerbordmotor seiner Maschine war ausgefallen. Sie landeten sicher mit drei Motoren auf dem Basisflughafen. F/O A. Potter hatte den Ausfall des äußeren Steuerbordmotors seiner Maschine direkt über dem Ziel. Sie warfen aber noch ihre Bomben ab bevor sie sicher mit drei Motoren auf dem



Basisflughafen landeten. F/Sgt N. Franko und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-697, Code-Nr. QO-F. Sie wurden von einem nicht identifizierten einmotorigen Flugzeug angegriffen. Es gab keine Schäden. F/O S. Dean und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-721, Code-Nr. QO-X. Sie wurden von einem nicht identifizierten einmotorigen und einem zweimotorigen Flugzeug angegriffen. Es gab keine Schäden. F/O R. Diamond (POW = Kriegsgefangener)) und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-801, Code-Nr. QO-N. Sie kehrten von diesem Einsatz nicht zurück.

Sgt. K. Hutchinson	RAF --	POW
F/Lt. W. Nicholson	RCAF --	POW
F/O W. Stohlberg	RCAF --	POW
W/O2 G. Sharpe	RCAF --	POW
W/O2 H. Graham	RCAF --	POW
F/Sgt. M. Harrington	RCAF --	POW

Andere Crews haben gesehen, daß sie von fallenden Bomben getroffen wurden. Alle Crewmitglieder wurden POW.

Der Einsatz hatte 6 Stunden und 10 Minuten gedauert



**Edwin Patzer**  
*Pilot*

**George Hensen**  
*Navigator*

**Christopher Grant**  
*Engineer*

**Frank Daley**  
*Wireless Operator*

**Alexander May**  
*Bombardier*

**Burke MacIntosh**  
*Rear Gunner*

**Gibb Mendenhall**  
*Mid Upper Gunner*

12. Oktober 1944 (Mission 8)

Start um 07:37 vormittags. Flugzeugtyp: Halifax S. Pilot: Patzer

Einsatz Ruhr-Wanne Eickel

Landung in Woodbridge etwa mittags.

Einsatzdauer etwa 4 Stunden und 25 Minuten

Neuer Start in Woodbridge um 04:01 nachmittags. Eine Stunde Flug, zurück zum Basisflugplatz.



Ein Paket von zu Hause

15./16. Oktober 1944 (Mission 9)

Start um 05:20 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax F. Pilot: Patzer  
 119 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 432, 433 und 434 sowie 15 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 flogen zusammen einen Angriff auf Wilhelmshaven. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 13.000 und 19.000 feet (4.000 – 5.800 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 920.000 lbs (417 Tonnen) hochexplosives und 224.000 lbs (102 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Dies war der letzte größere Angriff auf diese Marine-Stadt.  
 P/O L. McGuire und seine Crew, vom 432 Schwadron flogen die Halifax VII NP-802, Code-Nr. QO-S. Sie wurden von einer JU 88 angegriffen. Es gab keine Ansprüche und keine Schäden. F/Lt D. Spellar RCAF – (killed) und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-723, Code-Nr. QO-Sie kehrten von diesem Einsatz nicht zurück.

Sgt. C. Moss	RAF --	killed
F/O T. Fisher	RCAF --	killed
F/O G. Gilbert	RCAF --	killed
Sgt. J. Hogg	RCAF --	killed
Sgt. G. Coog	RCAF --	killed
Sgt. K. Odobas	RCAF --	killed



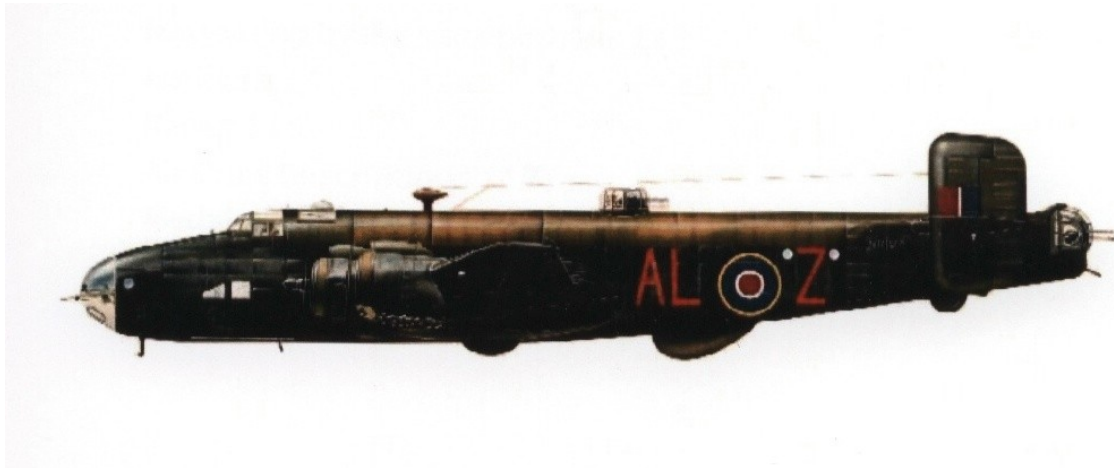
D.

6./7. Oktober 1944 Luftangriff auf Dortmund  
 429 Schwadron –F/Lt Childs und Crew, Foto  
 Greg Kopchuk

Nach einer Einsatzdauer von 4 Stunden und 40 Minuten landete Gibb mit seiner Crew in Buckenham.

17. Oktober 1944

Start um 09:17 vormittags, Rückflug über 1 Stunde und 10 Minuten, von Buckenham zum Basisflughafen.



### 22. Oktober 1944

Start um 03:58 nachmittags zu einem Überlandflugtraining. Flugzeugtyp: Halifax D.  
Pilot: Patzer. Dauer 2 Stunden und 15 Minuten.

### 23. Oktober 1944 (Mission 10)

Start um 04:38 nachmittags. Flugzeugtyp:  
Halifax D. Pilot: Patzer

229 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 432, 433 und 434 sowie 43 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 flogen zusammen einen Angriff auf Essen. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 18.000 und 21.000 feet (5.500 – 6.400 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 2.326.000 lbs (1055 Tonnen) hochexplosives und 239.000 lbs (108 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Über 1000 Bomber nahmen an diesem bis dahin heftigsten Angriff teil und warfen auf Befehl 4.500 tons (4.775 Tonnen) ab.

Eine große Anzahl Crews sagten, dass sie auf dem Hin- und Rückflug eine starke Eisbildung an den Flugzeugen hatten.



Gibb mit Frank Daley

P/O L. McGuire und seine Crew, von der 432. Schwadron kamen wegen starker Eisbildung später zurück. Sie landeten in Woodbridge.

F/O A. Bews kehrte später zurück. Der innere Steuerbordmotor seiner Maschine war ausgefallen. Sie landeten sicher mit drei Motoren auf dem Basisflughafen.

F/O G. Barron und Crew flogen die Halifax VII NP-698, Code-Nr. QO-U. Sie wurden von einer ME-110 angegriffen. Es gab keine Ansprüche und keine Schäden.

F/O C. Hemming RCAF und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-722, Code-Nr. QO-S. An ihrer Maschine war durch die Vereisung ein Bolzen am Seitenruder abgeschert worden. Sgt. 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

Sie hatten dadurch eine Bruchlandung in Manston, die ohne Verletzte endete.  
F/O A. Craig landete auf dem Rückflug in Newmarket.  
F/O A. Potter landete auf dem Rückflug in Tempsford.



23./24. Oktober 1944 Luftangriff auf Essen  
Foto Clyde Marshall

Nach einer Einsatzdauer von 4 Stunden und 40 Minuten landete Gibb mit seiner Crew in Woodbridge.

#### 24. Oktober 1944

Start um 05:25 nachmittags zum Rückflug von Woodbridge zum Basisflughafen.  
Dauer 1 Stunden und 5 Minuten.

#### 25. Oktober 1944 (Mission 11)

Start um 12:59 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax A. Pilot: Patzer  
198 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 432, 433 und 434 flogen einen Angriff auf die Ölbetriebe von Homberg. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.000 und 19.000 feet (4.900 – 6.400 m) ausgeführt, wobei die Crews 1.813.000 lbs (822 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Die Ö raffinerie war während dem Angriff von Wolken verdeckt.

Nach einer Einsatzdauer von 5 Stunden und 40 Minuten landete Gibb mit seiner Crew in Thorpeabbott.



#### 26. Oktober 1944

Sir Arthur Tedder, Eisenhowers Stellvertreter und Leiter des Headquarters (Hauptkommandostelle des Generalstabes) der Alliierten, hatte seine Vorschläge für das

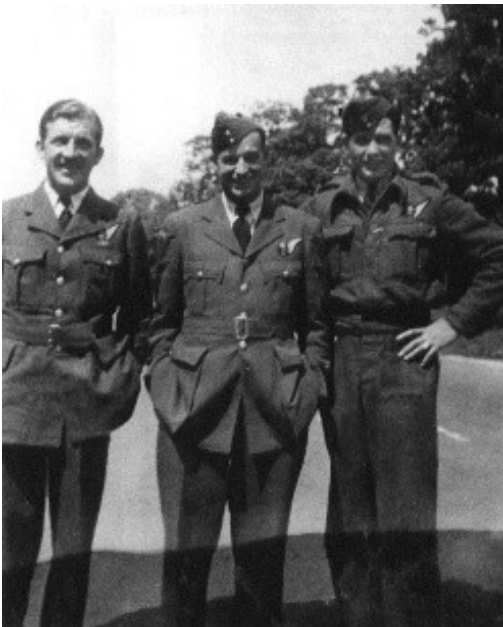
zukünftige Verhalten der Bomber Offensive in Umlauf gesetzt und dabei die Bedeutung des Transport-Plans betont.

### 30./31. Oktober 1944 (Mission 12)

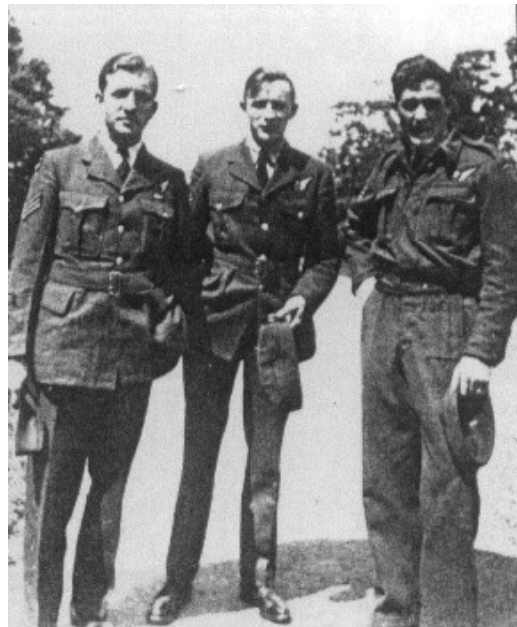
Start um 05:41 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax W. Pilot: Patzer  
40 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419 und 428 und 202 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 432, 433 und 434 flogen gemeinsam einen Angriff auf Köln. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.000 und 21.000 feet (4.900 – 6.400 m) ausgeführt, wobei die Crews 322.000 lbs (146 Tonnen) Brandbomben und 1.939.000 lbs (880 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Der Angriff erfolgte trotz starker Bewölkung.

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. Mills, F/O F. Jeffery, F/O F. Horan, F/O J. Gault, F/O S. Dean, F/O G. Barron, F/Lt. J. Thompson und F/Lt W. Miller vom 432 Schwadron landeten wegen dem am Basisflughafen herrschenden schlechten Wetter in Syerston

Der Einsatz dauerte 5 Stunden und 35 Minuten.



Daley Hensen Mendenhall



### 01. November 1944

Start um 03:16 nachmittags zum Rückflug von Thoreabbott zum Basisflughafen.  
Dauer 1 Stunde.

Ein überarbeiteter Bombardierungs- Befehl ist an Sir Artur Harris und General Spaatz geschickt worden, der einen Stopp der Operation Hurrigan als effektiv bezeichnet hat. Die Zerstörung von Hitlers Transportsystemen, insbesondere im Ruhrgebiet, stand auf dieser Einsatzliste ganz oben. Es war aber klar der Kampagne gegen die Ölindustrie untergeordnet.

Der Krieg in Europa ging dem Ende entgegen. Seit man erwartete, dass es keine großen Luft- oder Panzerschlachten im nächsten Jahr mehr geben würde, brauchte man über eine zukünftige Produktion von Flugzeugen und gepanzerten Kampffahrzeugen nicht mehr besorgt zu sein.