10. Die

432 Squadron

4 Dec 44 - 21 Feb 45
Eastmoor Yorks, England

Abzeichen:	Ein vor einem Vollmond herunterspringender Puma.
Motto:	Grimmig in Richtung des Lichts Das Schwadronabzeichen deutet auf die nächtlichen Bombenangriffe auf den Feind hin. Das Motto verweist auf den heftigen Wunsch der Einheit, für Licht und gegen die Dunkelheit der Unterdrückung zu kämpfen.

Die Kommandeure:

W/CDR H. Kerby	01. Mai 1943 – 29. Juli 1943 (KIA)
W. McKay	30. Juli 1943 – 30. Mai 1944
J. McDonald	31. Mai 1944 – 25. Juli 1944
A. Lowe	26. Juli 1944 – 28. Sept. 1944
J. McDonald	**29. Sept. 1944 – 28. Jan. 1944 (Gibbs)**
S/CDR H. Minhinnick	**29. Jan. 1945 – 27. Feb. 1945 (Gibbs)**
W/CDR K. France	28. Feb. 1945 - 15. Mai 1945

Die Flugfelder von denen sie geflogen sind:

Skipton on Swale	01. Mai 1943 – 18. Sept. 1943
East Moor	19. Sept. 1943 – 15. Mai 1945

Flugzeugtypen mit denen sie ihre Einsätze flogen:

Wellington X
Lancaster II
Halifax III, VII

Der Spitzname der Schwadron: “Leaside” Flugzeug Code: QO

Zusammenfassung:

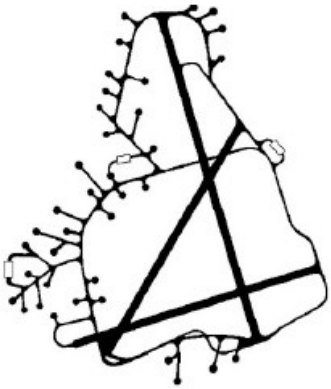
Feindflüge:	3130 inclusiv 53 Seebergungen
Flugstunden mit Kampf-Einsatzstunden:	16.607
Flugstunden ohne Kampf-Einsatz:	6.166
Abgeworfene Bomben:	8980 tons (9125 Tonnen)

Siege:

Flugzeuge: 5 zerstört, 2 wahrscheinlich zerstört, 5 beschädigt.

Verluste:

Beim Kampfeinsatz:	73 Maschinen, 448 Besatzungsmitglieder (30 gefallen, 8 vermißt, 252 wahrscheinlich tot, 123 fielen in Kriegsgefangenschaft (5 sind geflohen), 35 wurden sonstwie gefangengehalten.
Ohne Kampfeinsatz:	42 vom Personal, davon 38 Tote, 3 Verletzte und einer starb eines natürlichen Todes.



Flugfeld Eastmoor York

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

3. Dezember 1944
abgeschickt am 4. Dezember 1944
Angekommen am 16. Dezember 1944

Lieber Vater und alle anderen,
Wie du siehst gibt es eine leichte Änderung meiner Adresse. Seit dem Wechsel hierhin und wegen dem Schlechten Wetter sind wir in letzter Zeit ziemlich müßig gewesen. Wir hatten 12 Einsätze. Aber ich denke, dass wir das hier schnell beenden werden.
Ich erhielt dein Paket am nächsten Tag. Danke dafür. Am selben Tag erhielt ich auch ein Paket von Jack und Lona. Ich setze von al diesem Zeug Fett an.
Johnny Heggie ist auch hier, in der gleichen Station. Er geht mit einem Mormonen-Mädchen aus Sheffield. Ich schätze ich muß mit ihm heruntergehen und zur Kirche gehen.
Die Baracken sind sehr schmutzig hier. Vorher, in der großen Schule hatten wir in eine Zentralheizung. Ich wäre in den ersten par Tagen, die wir hier sind fast erfroren. Ich schrieb Virginia und schickte ihr etwas Geld um eine Uhr für mich zu kaufen. Falls ich ihr nicht genug Geld geschickt habe, so soll sie zu dir kommen. Wenn sie dich um mehr Geld fragt, sag es mir, damit ich es zu dir nach Hause schicke. Vater, falls du nicht genug Geld hast, zögere nicht das Geld zu verwenden, das ich dir geschickt habe. Wenn du Virginia siehst, gib ihr meine neue Adresse.

Hallo Dawn und Lorin. Ich habe eine lange Zeit nichts von euch gehört. Ihr solltet euch hinsetzen und mir zu Weihnachten schreiben.

Ich kann nicht viel mehr sagen. Wir werden weitere Einsätze fliegen. Das Wetter ist wirklich zu schlecht zum Fliegen, aber ich bin mehr darüber besorgt was die Deutschen tun können. Wir wurden wirklich manche Nacht durchgeschüttelt. Manchmal Denke ich, dass wir zu selbstsicher geworden sind, aber wir werden wieder aufwachen. Nun, ich wünsche euch allen ein schönes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr und sage gute Nacht.

Alles Liebe
Gibb

04. Dezember 1944 (Mission 17)

Gibb gehört nun zur 432 Schwadron.
Er dachte, dass er nur noch 12 Einsätze fliegen müßte.
Start um 04:39 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-U. Pilot: Patzer

„Utopia“
Halifax VII RG-478 QO-U flog insgesamt 17 Kampfeinsätze

144 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 sowie 46 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428 und 431 flogen einen gemeinsamen Angriff auf Karlsruhe. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 19.000 feet (5.200 – 5.800 m) ausgeführt, wobei die Crews 854.000 lbs (387 Tonnen) hochexplosives und 678.000 lbs (308 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten bewirkte die Bombardierung eine heftige Zerstörung. Zu den zerstörten Fabriken gehörte die bedeutender Durlacher Maschinenfabrik.
F/O J. Jeffery von der 432 Schwadron wurde von der Flak getroffen, aber nicht schwerwiegend.
F/O J. Hamilton und seine Crew flogen die Halifax VII NP-802, Code-Nr. QO-S. Sie wurden von einem nicht identifizierten zweimotorigen Feind-Flugzeug angegriffen. Es gab keine Schäden und keine Ansprüche.
P/O G. Sherlock, Sie landete auf dem Rückflug in Elvington.
Die Einsatzdauer von Gibb betrug 6 Stunden und 45 Minuten.

Die 432. Schwadron

05./06. Dezember 1944 (Mission 18)

Gibb gehört nun zur 432 Schwadron.
Er dachte, dass er nur noch 12 Einsätze fliegen müßte.
Start um 04:39 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-U. Pilot: Patzer

flogen einen gemeinsamen Angriff auf Osnabrück. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.000 und 21.000 feet (4.900 – 6.400 m) ausgeführt, wobei die Crews 1.310.000 lbs (595 Tonnen) hochexplosives und 193.000 lbs (88 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten war die Bombardierung verstreut, aber die Eisenbahnschienen und eine Munitionsfabrik wurden beschädigt.
F/O J. Jeffery von der 432. Schwadron wurde von der Flak getroffen, es gab Löcher im Flugzeugrumpf, den Heckflügeln und im Heck-Geschützturm.
O E. Patzer landete auf dem Rückflug in Woodbridge.

F/O G. Spiers RCAF (killed) und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-695, Code-Nr. QO-K. Sie kehrten von diesem Einsatz nicht zurück.

Sgt. J. Jonas	RAF	--	POW
W/O2 P. Callaghan	RCAF	--	POW
F/O C. Wilkinson	RCAF	--	POW
P/O W. Soles	RCAF	--	POW
F/Sgt. H. Quinn	RCAF	--	POW
W/O1 J. Chalmers	RCAF	--	killed

Fünf Crewmitglieder kamen in Kriegsgefangenschaft
Zwei fanden den Tod

Die Einsatzdauer von Gibb betrug 6 Stunden und 10 Minuten.

Brief von Ralph Rhea an Thom Evanson:
Ft. Macleod
26. August 1992

Lieber Tom
Bezüglich zu unserem Telefongespräch. Wir fanden den Brief. Ich füge diesem Schreiben eine Kopie davon für deine Arbeit bei.
Den Brief nach all den Jahren wieder zu lesen macht gelinde gesagt ein wenig wehmütig.
Deine Mutter könnte dir wahrscheinlich mehr über die von ihm erwähnten Raymond Jungen (Männer) sagen. Ich kenne ihre Namen und sie auch, aber wegen unserem Altersunterschied und meinem Mangel an Kontakten zu ihnen, sind es für mich nur Namen.
Ich hoffe der Brief wird dir irgendwie behilflich sein deinen Onkel Gibb zu verstehen und besser einzuschätzen.

Grüße
Ralph Rhea

12. Dezember 1944
PT. Rhea R.W 19193891
B-Company, 54st Inhtng. BN
Camp Wolters, Texas
USA

Lieber Ralph

Hallo alter Hahn was macht der Kampf, ich hoffe er ist nicht zu grimmig. Mir selbst geht es außer etwas Lungenentzündung, etwas Rheumatismus, etwas Arthritis usw. nicht zu schlecht. Ich habe das alles in diesem schönen milden Klima, des fröhlichen, alten Englands bekommenen.
Ich wage es nicht in die Nähe einer Waffe zu gehen, aus Furcht die Versuchung könnte zu groß sein, diese zu erproben, um einen leichten Ausweg zu nehmen. Oh Gott, was für ein Klima. Ich sage dir, wenn du das hier überleben kannst, haben auch die Deutschen keine Chance gegen dich.
Es war wirklich gut etwas von dir zu hören Ralph, ich habe mich sehr über deinen Brief gefreut. Daraus entnahm ich, dass du in eine etwas schwierigere militärische Einheit eingetreten bist, als die, in der ich bin. Wir tun nichts aber reinigen gelegentlich die Waffen. Dazwischen haben wir wenige, weite Einsätze. Ich habe bis jetzt 20 Feindeinsätze gehabt. Noch zehn mehr und die Sache hier ist für mich zu Ende. Ich hoffe, dass ich danach direkt nach Hause fahren kann. Ich habe mich für ein Offizierspatent beworben, aber ich habe gerade Spaß daran bis mittags zu schlafen, anstelle einer Krawatte einen Schal um den Hals zu tragen etc. Persönlich macht mir das nichts aus.
Meine Haare sind rundherum lang und müßten geschnitten werden. Hier machen sie einen darauf aufmerksam, wenn der Haarschnitt fällig ist.
Johnny Hicken war in der 408. Ich habe hier Mell Depew, Stuart Robinson und ziemlich viele Leute aus Reymond getroffen. Ich liege ziemlich nahe bei York und Leeds. Es gibt hierherum einige ziemlich gute Frauen. Ich gehe mit einem Mädchen in Leeds, dass gerne mit mir über den Atlantik nach Kanada gehen würde. Manchmal denke ich, dass dies keine schlechte Idee ist.
Gewiß ist es bedauernswert, wenn du das Pech hattest, dass du an diese "Stelle" geschickt worden bist. Ich weiß nun wie das Leben ist, wenn mann zu Hause ist. Manchmal frage ich mich was mit mir los war, wenn ich meinem Vater und deiner Mutter das Leben erschwert habe indem ich mich wie ein Esel verhalten habe. Ich hoffe es auf irgendeine Weise wieder gutzumachen.
Ich hoffe, dass dieser Brief dich rechtzeitig erreicht, um dir und B, ein vergnügtes und glückliches neues Jahr zu wünschen.

Alles Gute
Gibb

R202727
F/S Mendenhall
#432 SOD
RCAF Übersee

Gibb mit Freundin in Leeds England

09. Dezember 1944

3 Stunden und 35 Minuten Training und Übungen.

Hitler setzte alles auf einen seiner letzten großen Würfe mit der Gegenoffensive in den Ardennen. Sie trug den Code-Namen „Wacht am Rhein“. Hinterher von den Alliierten als Battle of the Bulge bezeichnet (Schlacht des Ausbaus). Das Wetter und die Überraschung der Offensive ermöglichten ihm einen kurzzeitigen Erfolgsschwung. Für mehr als eine Woche hielt der bleischwere Nieselhimmel die verbündeten Luftwaffen vom eigentlichen Schlachtfeld weg.

Das Bodenpersonal

Eine Halifax von der 432. Schwadron ist beim Start verunglückt. Der Pilot und 2 Männer der Boden-Crew fanden dabei den Tod. Foto von Ken Brown

<u>18. Dezember 1944 (Mission 19)</u>
Start um 03:15 vormittags.
Flugzeugtyp: Halifax QO-Z. Pilot: Patzer
188 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 433 und 434 sowie 42 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428 und 431 flogen zusammen einen Angriff auf Duisburg. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 21.000 feet (5.200 – 6.400 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 1.636.000 lbs (742 Tonnen) hochexplosives und 258.000 lbs (117 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten bewirkte die Bombardierung heftige Schäden.
F/Lt E. Hayes und seine Crew von der 432. Schwadron, flogen die Halifax VII NP-705, Code-Nr. QO-Y. Sie wurden von einer JU-88 angegriffen. Es gab keine Schäden und keine Ansprüche.
Wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, landeten sie auf dem Rückflug in Skellingthorpe. F/Lt L. Kropf, F/O A. Clarke, F/O J. Mills, F/o L.

F/O L. Loppe, F/O C. Hemming, F/O N. Patterson, F/O A. Bews, F/O G. Barron, F/Lt W. Miller und F7O A. Potter landeten wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, auf dem Rückflug in Skellingthorpe.
F/O J. Hamilton landete wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, auf dem Rückflug in Hurn.
F/O G. Peaker landete wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, auf dem Rückflug in Fulbeck.
F/O F. Baxter landete wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, auf dem Rückflug in Manston.

F/O M. Krakowsky RCAF (POW = Kriegsgefangener) und seine Crew, flogen die Halifax VII NP- 699, Code-Nr. QO-O. Sie hatten bei diesem Einsatz über Belgien, in der Luft eine Kollision mit LV – 810 von der 10. Schwadron.

P/O M. Boylan	RAF
F/O R. Cann	RCAF
F/O G. Wilson	RCAF
P/O A. Blayney	RCAF
P/O S. Zadorozny	RCAF
P/O J. Green	RCAF

Nur der Pilot überlebte

F/O D. McKinnon RCAF und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-701, Code-Nr. QO-G. Sie kehrten von diesem Einsatz nicht zurück.

F/Sgt A. Eccleston	RAF
F/O D. Hitchcock	RCAF
F/O G. March	RCAF
P/O E. Harvey	RCAF
P/O E. Farrell	RCAF
Sgt. J. Harvey	RCAF

Nur der Pilot und der Heck-Bordschütze überlebten.

Gibbs Lufteinsatz dauerte 6 Stunden und 40 Minuten, sie landeten in Bury. St. Edmunds.
Nun hatte er eine Gesamt- Lufteinsatz-Dauer von 21 Stunden und 45 Minuten mit der 432. Schwadron.
Bomberkommandos, zusammen mit der Achten Luftlandetruppe und den alliierten taktischen Luftstreitkräften, taten viel um Rundstedts Angriffsspitzen zu bekämpfen. Der größte Teil seiner Truppen und seiner Ausrüstung lag am Ostufer des Rheins fest. Nur sehr kleine Transporte verschiedener Art konnten am Tag über den Fluß wechseln. Noch vor dem Jahresende wurde die Offensive „Wacht am Rhein“ einfach immer schwächer.
Die meisten Luftangriffe während den Monaten November und Dezember dienten der Zerstörung der feindlichen Synthetik-Ölanlagen, es gab danach noch weniger als ein Viertel davon. Der Anteil der reinen Flächenangriffe betrug etwa 40% (München, Münster, Neuss, Duisburg, Hagen, Essen, Ludwigshafen, Witten und Ulm). Die restlichen Angriffsziele waren überwiegend Transport und Versorgungseinrichtungen. Als größte Erfolge der Bombenangriffe während dieser Zeit sind die Angriffe auf die Ölanlagen im Westen Deutschlands zu sehen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Castrop-Rauxel, Harburg, Dortmund, Homberg, Bottrop, Sterkrade und Osterfeld. Bei Tagesangriffen gab es genau so viele Erfolge wie bei Nachtangriffen. In der Tat, Ende November waren die westlichen Ölanlagen sehr schwer beschädigt.

Die Produktion von fünf Hauptölanlagen fiel von 46.750 tons (47.000 Tonnen) im Januar 1945 auf 11.260 tons (11.440 Tonnen) im März und 730 tons (742 Tonnen) im April.

17. Februar 1945

Hallo Papa, Mutter, Dawn und Lorin,

Wie geht es euch allen? Es ist lange her, dass ich Zeit gefunden habe, um euch einen Brief zu schreiben. Ich habe es meistens vergessen. Nun habe ich aber beschlossen, euch mitzuteilen, daß ich in dem harten Winter, während ich schreibfaul war, nicht gestorben bin. Ich habe gedacht, dass das hier fast zu Ende sei und ich einmal nach Hause kommen könnte. Aber es kamen neue Regeln heraus und wir müssen noch sechs Einsätze mehr fliegen. Ich schätze dass noch nicht genug von unseren Jungs gefallen sind, so dass sie unbedingt etwas dagegen unternehmen müssen. Dieser Job hat mich krank gemacht. Da ich bis jetzt noch niemals so etwas getan habe, kann ich mir nicht vorstellen, daß ich damit fertig werde. Wir sind gerade vom Ausgang zurück. Mac, Al May und ich waren in Aberdeen. Das ist eine schöne Stadt. Das Wetter war dort ein wenig besser als das, das wir hier in Yorkshire haben. Wir besuchten dort Shows, waren tanzen, Schlittschuhlaufen und schwimmen. Wir gaben unser ganzes Geld aus und fuhren zurück nach Yorkshire. Dawn und Lorin, was macht eure Schulausbildung? Geht's gut?

Es gibt sonst nicht vieles worüber ich schreiben kann. Ich denke das liegt daran, das ich hier nicht allzu viel Interessantes mache. Ich schätze, ich werde nun zum Quartier raufgehen, ein Feuer im Herd anzünden und mir etwas Brot toasten, vorausgesetzt das Küchenmädchen gibt mir etwas. Welch ein Leben, aber einige Kameraden lieben es so. So nun sage ich gute Nacht zu euch allen.

Alles Gute,

Gibb

18. Dezember 1944

Start um 03.33 zum Rückflug von Bury St. Edmunds zum Heimatflughafen.

02. Januar 1945 (Mission 20)

Start um 02:56 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-F. Pilot: Patzer

Halifax NP-697 QO-F – Ferdinand II von der 432 Schwadron
Sie flog insgesamt 80 Einsätze

156 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 flogen einen Angriff auf die I. G. Farben-Fabrik in Ludwigshafen. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 20.000 feet (5.200 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 938.000 lbs (742 Tonnen) hochexplosives und 223.000 lbs (117 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten bewirkte die

Bombardierung heftige Schäden an der Fabrikanlage. Andere Industriefirmen im Umfeld sowie ein Eisenbahnreparaturwerk wurden ebenfalls stark beschädigt.

F/O A. Clarke von der 432. Schwadron, hatte bereits auf dem Hinflug einen Schaden an der äußeren Backbordmaschine. Sie warfen auftragsgemäß ihre Bomben auf das Ziel und kehrten mit drei Motoren sicher zum Basisflugplatz zurück.
Gibbs Einsatz dauerte 7 Stunden.

05. Januar 1945 (Mission 21)

Start um 04:39 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-Q. Pilot: Patzer

133 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 sowie 57 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428, 431 und 434 flogen zusammen einen Angriff auf Hannover. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 feet (5.500 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 1.587.000 lbs (720 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Gemäß den Berichten war die Bombardierung auf die ganze Stadt verstreut.

Gesamtfoto von der 432. Schwadron

F/O N. Patterson von der 432. Schwadron, wurde von der Flak getroffen. Es gab Löcher im Flugzeugrumpf auf der Steuerbordseite und am Bombenschacht.
F/Lt J. Thompson und seine Crew, flogen die Halifax VII NP-705, Code-Nr. QO-Y, wurden von einer JU-88 angegriffen. Es gab keine Schäden und keine Ansprüche, obwohl einige Einschläge zu sehen waren.

F/Lt J. Sales RCAF und seine Crew, flogen die Halifax VII NP- 759, Code-Nr. QO-C. Sie kehrten von diesem Einsatz nicht zurück.

Sgt. J. Dalton	RAF -- POW
F/O J. Marcille	RCAF -- POW
F/Sgt. S. Aikens	RCAF -- POW
W/O2 R. Young	RCAF -- POW
P/O C. McInnes	RCAF
F/Sgt. J. Charles	RCAF -- POW

2 Crewmitglieder wurden getötet, die übrigen 5 wurden Kriegsgefangene.

W/Cdr. J. Stephenson, RCAF-- POW und seine Crew, flogen die Halifax VII NP- 817, Code-Nr. QO-D. Sie kehrten von diesem Einsatz nicht zurück.

Sgt. B. Hodges	RAF -- POW
F/O W. Fleming	RCAF -- POW
F/O R. Donaldson	RCAF -- POW
F/O E. Pickthorne	RCAF -- POW
W/O1 W. McMahon	RCAF -- POW
F/O T. Bonds	RCAF -- POW

All Crewmitglieder wurden Kriegsgefangene.

Gibbs Lufteinsatz dauerte 5 Stunden und 40 Minuten,

41 Besatzungen kehrten von ihrem Einsatz nicht zurück, das waren 4,7 % von allen eingesetzten Crews. Zehn davon kamen von der 6. Gruppe und drei von der 435. Schwadron.
Sergeant E.J. Faulkner, ein Flugingenieur von der 425. Schwadron erinnert sich: „Wir waren kurz vor dem Ziel bei der Vorbereitung auf den Bombenabwurf. Plötzlich wurden wir von unten durch Flugzeugkanonen-Geschosse durchlöchert. Mit ihren Fallschirmen sprangen alle Crewmitglieder bei feindlichem Feuer aus ihrer außer Kontrolle geratenen Maschine. Fünf von ihnen wurden gefangen genommen aber zwei von ihnen kamen durch den Beschuß zu Tode.
Der Feind hatte einige Warn- bzw. Abwehrsysteme. Wolken verhinderten oft den geplanten Einsatz in niedriger Flughöhe, das Bodenradar erfasste den anfliegenden Bomberstrom schon früh. Jagdflugzeuge, inklusive eine Anzahl von Düsenflugzeugen, waren dann mit ihrer großen Kampfkraft im Einsatz.

06. Januar 1945 (Mission 22)

Start um 03:47 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-M. Pilot: Patzer

132 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 sowie 57 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428, 431 und 434 flogen zusammen einen Angriff auf Hanau. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 feet (5.500 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 552.000 lbs (250 Tonnen) hochexplosives und 954.000 lbs (433 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Dieser Angriff galt dem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt. Gemäß den Berichten war die Bombardierung exakt und bewirkte ernsthafte Schäden.

Gibbs Lufteinsatz dauerte 6 Stunden und 35 Minuten.

13. Januar 1945 (Mission 23)

Start um 02:30 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-O. Pilot: Patzer

130 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 flogen einen Angriff auf den Rangierbahnhof von Saarbrücken. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 20.000 feet (5.200 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 892.000 lbs (405 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Gemäß den Berichten bewirkte die Bombardierung ernsthafte Schäden.

F/O W. Mennie von der 432. Schwadron wurde von der Flak getroffen. Es gab aber keine ernsthaften Schäden.

Gibbs Lufteinsatz dauerte 7 Stunden.

Angriff auf Saarbrücken, 13./14. Januar 1945,
von der Egger-Crew von der 433. Schwadron.
Foto von Tom Ritchie über R. Butson

14. Januar 1945 (Mission 24)

Start um 03:34 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax Z. Pilot: Patzer

136 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 flogen einen Angriff auf den Rangierbahnhof von Grevenbroich. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 16.000 und 19.000 feet (4.900 – 5.800 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 799.000 lbs (362 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Gemäß den Berichten wurde der Rangierbahnhof gut getroffen.

Angriff auf Grevenbroich am 14./15. Januar 1945
Foto von Clyde Marshall

Gibbs Lufteinsatz dauerte 6 Stunden.

15. Januar 1945

Start um 02:01 nachmittags für 3 Stunden und 20 Minuten Training Bombenangriffe.

16. Januar 1945 (Mission 25)

Start um 06:55 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-H. Pilot: Patzer
127 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429, 432 und 433 flogen einen Angriff auf Magdeburg. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 feet (5.500 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 232.000 lbs (105 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Gemäß den Berichten bewirkte die Bombardierung ernsthafte Schäden.
Gibbs Lufteinsatz dauerte 6 Stunden und 50 Minuten.

28./29. Januar 1945 (Mission 26)

Start um 07:27 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-Q. Pilot: Patzer
124 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 424, 425, 426, 427, 429 und 433 sowie 55 Lancaster-Bomber von den Schwadronen 419, 428,431 und 434 flogen zusammen einen Angriff auf Stuttgart. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 feet (5.500 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 724.000 lbs (328 Tonnen) hochexplosives und 483.000 lbs (219 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten war das Ziel wolkenverdeckt und die Bombardierung war verstreut.

F/O L. Maguire und seine Crew von der 432. Schwadron, flogen die Halifax VII NP-694, Code-Nr. QO-R. Sie wurden von einer JU-88 angegriffen. Es waren viele Treffer zu sehen und es gab Schäden an der Maschine.
Wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, landeten sie auf dem Rückflug in Polebrook.
S/Ldr. S. Minhinnick landete wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, auf dem Rückflug in Tangmere.
F/Lt. L. Kroft landete wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, auf dem Rückflug in Grafton Underwood.
F/O A. Clarke, O/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 wegen dem schlechten Wetter über dem Heimatflugfeld, auf dem Rückflug in Polebrook.

Gibbs Lufteinsatz dauerte 7 Stunden, Landung in Polebrook.

29. Januar 1945

Flug von Polebrook zurück zum Heimatflughafen.

Gibbs Gesamtensatzzeit bei der 432. Schwadron betrug bis dahin 46 Stunden und 15 Minuten.

Hauptsächlich wegen des Wetters, wurden größere, intensive Nachtoperationen in kurze Zeiträumen gebündelt, während der ersten und dritten Januar-Woche durchgeführt.

Halifax VII NP – 736 QO-B von der 432. Schwadron
vor einer Flugzeughalle in East Moor

1. Februar 1945

Start um 04:08 nachmittags. Flugzeugtyp: Halifax QO-J.

86 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429 und 432 flogen einen Angriff auf Mainz. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 18.000 und 20.000 feet (5.500 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews auf Befehl 162.000 lbs (74 Tonnen) hochexplosives und 399.000 lbs (181 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Gemäß den Berichten war das Ziel wolkenverdeckt und die Bombardierung war verstreut.

F/Lt. K. Ellson von der 428. Schwadron war von der Flak getroffen worden wobei aber keine ernsthaften Schäden an der Maschine entstanden waren.

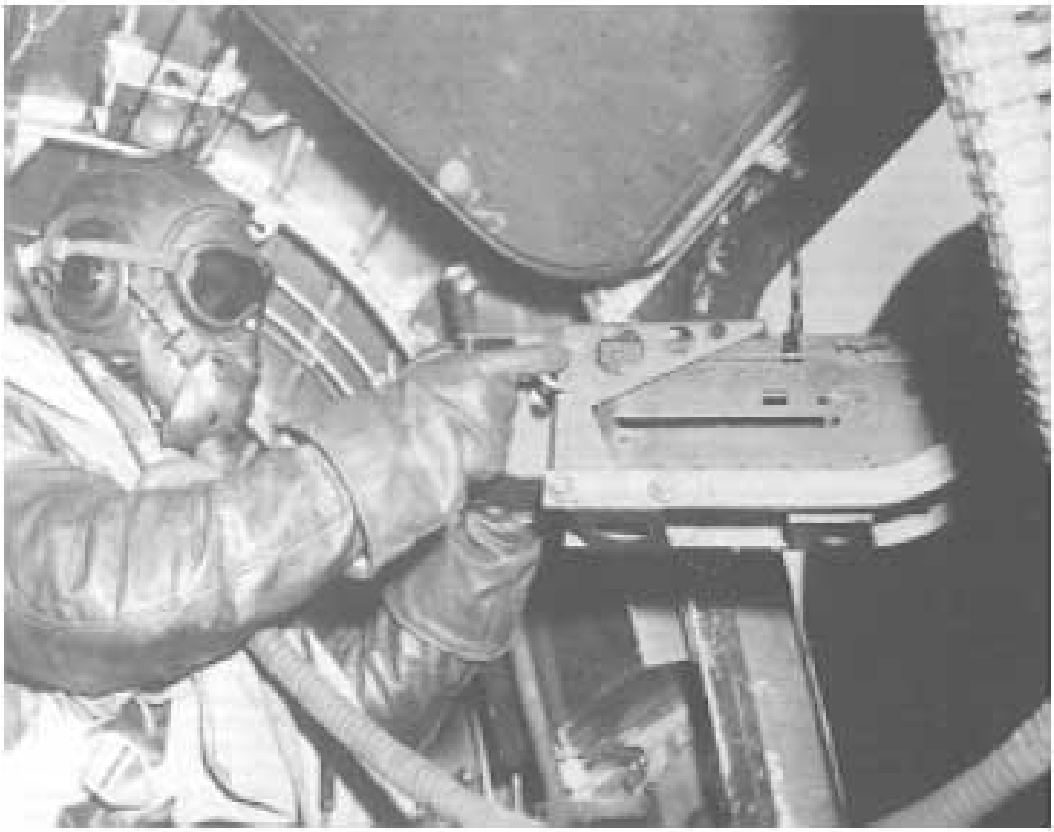
Der Einsatz dauerte 6 Stunden und 50 Minuten.

2. Februar 1945 (Mission 27)

Start um 08:07 abends. Flugzeugtyp: Halifax QO-A. Pilot: Patzer.

Halifax VII NP – 755 QO-A von der 432. Schwadron

109 Halifax-Bomber von den Schwadronen 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429 und 432 flogen einen Angriff auf Wanne-Eickel. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 20.000 feet (5.200 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews 675.000 lbs (74 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Gemäß den Berichten war das Ziel wolkenverdeckt und die Bombardierung verpasste die Öl-Raffinerie. Es gab aber einige Schäden an einem Kohle-Bergwerk.

Der Einsatz dauerte 5 Stunden und 40 Minuten.

Die Wintermonate 1945, mit ihrer langen Nebel- und Regenperiode, verursachten eine Verminderung des hohen Tempos bei den gemeinsamen Operationen der Bomber-Schwadronen. Durch den 1945 aber schon früh einsetzenden Frühling, wurden die Operationen der Bomber-Schwadronen während der totalen Schluss-Offensive wieder schneller ausgeführt. Die Bomber-Ziele wurden schnell knapp, als die alliierten Armeen von Osten und Westen nach Deutschland einrückten. Die feindliche Luftverteidigung mittels Kampfflugzeugen war ausgeschaltet und Tagesangriffe mit Langstrecken-Mustangs und -Spitfires als Begleitschutz, konnten mit geringen, eigenen Verlusten durchgeführt werden.