

11. Letzter Flug

20. Februar 1945 (Auftrag 28)

Start um 10:13 abends. Flugzeugtyp: Halifax VII RG - 455 Code-Nr. QO - X Pilot: Patzer.

Die langen Einsätze in denen Gibb in der „upper gunner position“ (Platz des oberen Bordkanoniers) eingezwängt gesessen hat, müssen angespannt und oft entsetzlich für ihn gewesen sein. In jedem Augenblick bestand die Möglichkeit eines feindlichen Angriffs oder einer Kollision mit einem anderen Bomber und dies insbesondere wenn man sich dem Ziel näherte. Über dem Ziel brachten blendend helle Suchscheinwerfer, explodierende Flakgeschosse, berstende Bomben und vielleicht einkommendes Bordkanonenfeuer von Feindflugzeugen sicherlich keine erfreuliche Szenerie für die Bomberbesatzungen. Wenn ein Bomber vom grell scheinenden Licht der Suchscheinwerfer erfaßt war, brachte nur ein heftiges Ausweichmanöver des Piloten eventuell eine gewisse Sicherheit und die Rettung.

In dieser Nacht hatten 112 Halifaxes von 408, 415, 420, 425, 426, 427, 429 und 432 Geschwader den Befehl, einen Angriff auf die Ölraffinerie bei Monheim zu fliegen. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 14.000 und 16.000 feet (4.270 – 4.900 m) ausgeführt, wobei die Crews 698.000 lbs (317 Tonnen) hochexplosives abwarfen. Nach Berichten war der Bombenangriff genau und es wurde schwerwiegender Schaden verursacht.

F/Lt E. Maguire und seine Mannschaft vom 432 Geschwader, flogen die Halifax VII RG -451 Code-Nr. QO-D. Sie wurden von einem unbekanntem feindlichen Flugzeug, möglicherweise eine Rakete, angegriffen. Ihre Maschine wurde beschädigte.

F/O E. Patzer RCAF und seine Mannschaft flogen die Halifax VII RG - 455 Code-Nr. QO-X. Sie kehrten Sie von dieser Operation nicht zurück.

Sgt C. Grant RCAF

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 Crewmitglieder wurden POW und 3 wurden getötet.

F/O G. Lareau und seine Mannschaft vom 425 Geschwader flogen die Halifax III MZ –845 Code-Nr. KW-J wurden von einer ME-210 angegriffen. Es waren einige Treffer zu sehen und die Maschine wurde beschädigte.

F/O D. Weicker vom 426 Geschwader wurde von einer ME-110 angegriffen. Es wurden keine Schäden beklagt.

F/O J. Mulholland vom 427 Geschwader war von Flakfeuer getroffen worden, aber nicht ernsthaft.

F/Lt W. Walker und Mannschaft flogen die Halifax III NP-941 Code-Nr. ZL-X. Sie wurden von einer ME-110 angegriffen. Es waren viele Treffer zu sehen. Die Steuerbordmotoren fingen Feuer und dann brach der Steuerbordflügel ab, Die Maschine wurde zerstört.

F/Lt J. Murphy RCAF - POW und seine Mannschaft flogen die Halifax III NP-942 Code-Nr. ZL-T. Sie kehrten Sie von dieser Operation nicht zurück.

Sgt G. Tate Raf - POW

F/O G. Mann RCAF - POW

F/O E. Essenburg - RCAF

W/O2 E. Perdue RCAF - POW

F/O A. Breault RCAF - POW

P/O J. Wallace RCAF

5 Crewmitglieder wurden POW und 2 wurden getötet.

F/O R. Jones vom 429. Geschwader kehrte früher zurück, der äußere Steuerbordmotor war ausgefallen. Sie landeten sicher mit 3 Motoren in Manston. F/O L. Morrison und seine Mannschaft flogen die Halifax III PN-367 Code-Nr. AL-J.

F/O L. Morrison und seine Mannschaft flogen die Halifax III PN-367 Code-Nr. AL-J. Sie wurden von einer unbekanntenen einzelnen Maschine der feindlichen Luftwaffe angegriffen, es gab keine nennenswerten Schäden, obwohl einige Treffer zu sehen waren.

F/O W. McSween und seine Mannschaft flogen die Halifax III MZ-318 Code-Nr. AL-F. Sie wurden zweimal von einer Me-109 angegriffen, es gab keinen nennenswerten Schaden.

Während die Halifaxes Monheim angriffen, flogen 82 Lancasters vom 419, 424, 428, 431, 433 und 434 Geschwader einen Angriff auf Dortmund. Der Angriff wurde aus einer Höhe zwischen 17.000 und 20.000 feet (5.180 – 6.100 m) ausgeführt, wobei die Crews 231.000 lbs (105 Tonnen) hochexplosives und 579.000 lbs (263 Tonnen) Brandbomben abwarfen. Nach Berichten war der Bombenangriff genau und es wurden schwerwiegende Schäden verursacht.

F/Lt H. Metivier und seine Mannschaft vom 419. Geschwader, flogen die Lancaster X KB-866 Code-Nr. VR-M. Sie wurden von einer Me-109 angegriffen, es gab keinen erwähnenswerten Schaden.

F/Lt J. Watt und seine Mannschaft flogen die Lancaster X KB -786 Code-Nr. VR-P. Sie wurden von einer Me-410 angegriffen, es gab keinen nennenswerten Schaden.

P/O J. MacNeil und seine Mannschaft flogen die Lancaster X KB -823 Code-Nr. VR-U. Sie wurden von einem JU -88 angegriffen, es gab keinen nennenswerten Schaden.

F/O L. Blaney RCAF und seine Mannschaft flogen die Lancaster X KB -804 Code-Nr. VR-E. Sie kehrten Sie von dieser Operation nicht zurück.

Sgt T. Instone RAF - POW
P/O D. Hanna - RCAF
F/O P. Owen RCAF - POW
P/O A. Kindret RCAF - POW
F/Sgt L. Nozzolillo RCAF - POW
P/O R. Althan RCAF - POW

2 Crewmitglieder wurden getötet, 5 kamen in Kriegsgefangenschaft. Die Maschine war von der Flak abgeschossen worden.

P/O W. Church und seine Mannschaft vom 424. Geschwader flogen die Lancaster I NG -280 Code-Nr. QB-U. Sie wurden von einem unbekanntenen feindlichen Flugzeug angegriffen, es gab keine nennenswerten Schäden.

Sie wurden auch von Flakfeuer getroffen, es gab Löcher im hinteren Steuerbordflügel und im Steuerbord-Seitenruder.

F/Sgt W. Cozens RCAF und seine Mannschaft flogen die Lancaster I ME-456 Code-Nr. QB-K. Sie kehrten Sie von dieser Operation nicht zurück.

P/O J. Kubin RCAF
F/O G. Ree RCAF
F/O H. Rubenstein RCAF
Sgt J. Butler RCAF - POW
Sgt A. Skett RCAF - POW
Sgt E. Rhodos RCAF

1 Besatzungsmitglied wurde getötet, 2 kamen in Kriegsgefangenschaft. Sie wurden bereits auf dem Zielanflug von Flakfeuer getroffen. Auf Rückkehr wurden sie von einem Nachtjäger angegriffen. 5 Besatzungsmitglieder sprangen mit dem Fallschirm ab. 2 davon trieben in feindliches Gebiet zurück. F/Sgt Cozens machte mit der Lancaster eine Bruchlandung in einem Gebiet, daß bereits von den Alliierten besetzt war.

F/Lt R. Hay und seine Mannschaft vom 428. Geschwader flogen die Lancaster X KB -747 Code-Nr. NA-X. Sie wurden von einem unbekanntenen, zweimotorigen Feindflugzeug angegriffen, es gab keine nennenswerten Schäden.

F/O K. Roulston und seine Mannschaft flogen die Lancaster X KB -848 Code-Nr. NA-G. Sie wurden von einer Me-210 angegriffen, es gab keinen nennenswerten Schaden.

F/Lt B. Kaplansky vom 431. Geschwader wurde von einer JU -88 angegriffen. Die JU -88 explodierte in der Luft, nachdem sie von beiden Bordschützen unter Feuer genommen und getroffen wurde. Eine kurze Zeit später wurden sie wieder von einer JU-88 angegriffen. Sie wurde getroffen und ein Teil der Flügel und des Hecks brachen ab. Sie trudelte zum Boden. Beide Ju-88 wurden zerstört.

P/O J. Kopp RCAF und seine Mannschaft flogen die Lancaster X KB -809 Code-Nr. SE-Q. Sie kehrten Sie von dieser Operation nicht zurück.

P/O W. Dickson RCAF

F/O I. MacCugan RCAF - POW
W/O2 F. Lehman RCAF - POW
P/O L. Hoffman RCAF
F/Sgt H. Dailey RCAF - POW
P/O F. Newman RCAF

4 Besatzungsmitglied wurde getötet, 3 kamen in Kriegsgefangenschaft.

F/O J. Farrell und seine Mannschaft vom 433. Geschwader flogen die Lancaster I PB -903 Code-Nr. BM-F. Sie wurden von einem unbekanntem, zweimotorigen Feindflugzeug angegriffen, es gab keine nennenswerten Schäden.

F/Lt R. Bertran und seine Mannschaft flogen die Lancaster I NG -496 Code-Nr. BM-N.

Sie wurden von einer Me-410 angegriffen, es gab keinen nennenswerten Schaden.

F/Lt I. Andres und seine Mannschaft vom 434. Geschwader flogen die Lancaster X KB -880 Code-Nr. WL-N. Sie wurden dreimal von einer JU -88, möglicherweise derselben, angegriffen. Es waren von allen drei JU-Angriffen Treffer an der Maschine zu sehen.

F/O D. Cameron und seine Mannschaft flogen die Lancaster I NG -457 Code-Nr. WL-P. Sie wurden von einer JU -88 angegriffen. Bordsprecheranlage, Heckflügel, Funkanlage und Hydraulik wurden beschädigt. Der Aufzug im Bombenschacht wurde abgeschossen und die drei Steuerbordkraftstofftanks leckten. Der Funkoffizier, P/O H. Davey RCAF, wurde getötet und F/Sgt J. Taggart RCAF, der mittlere, obere Bordschütze wurde ernsthaft verletzt. Sie landeten bei ihrer Rückkehr in Manston, um sich um die verletzte Flugzeugbesatzung zu kümmern.

Die Halifax B RG 455 – QO-X, (7 Crewmitglieder, 5 Einsätze) kehrte von dem Angriff auf Monheim, am 21.2.45 nicht mehr zurück. Sie wurden um 01:55 Uhr, am 21.2.45 in der Nähe von Oberaußem, 18 km westlich von Köln abgeschossen.

McIntosh, Daley, Hay und Hensen kamen in Kriegsgefangenschaft

Untersuchungsbericht vom 8. November 1945:

Zivilpersonen aus Oberaussem bestätigten, das ungefähr 2 Wochen bevor die amerikanischen Truppen im Ort eintrafen, also 14 Tage vor dem 1. März, ein britisches Flugzeug in dem Dorf abstürzt ist.

Das Flugzeug kam aus Richtung Düsseldorf und brannte bereits. Es stürzte etwa 50 Meter vom Friedhof entfernt hinter einer Häuserzeile ab.

Die Dorfbewohner konnten offenbar keine Hilfe leisten, zum Teil wohl aus Furcht vor den örtlichen Vertretern der nationalsozialistischen Partei, zum anderen Teil aus Furcht davor, daß ihnen selbst durch den Luftangriff und das abgestürzte Flugzeug etwas passieren konnte.

Die sterblichen Überreste von zwei Besatzungsmitgliedern wurden von Parteimitgliedern eingesammelt und ohne eine standesgemäße Beerdigung ohne Särge von F. Fuchs begraben.

Der örtliche Priester sagt aus, dass es ihm nicht erlaubt war, der Beerdigung beizuwohnen.

Das Grab wurde als Nummer 8 deklariert. Inzwischen wurde ein entsprechend beschriftetes Kreuz an der betreffenden Grabstelle angebracht.

Wulf Bruygen aus (Name wurde unleserlich gemacht) gab an, das zur gleichen Zeit von Angehörigen der deutschen Armee (Wehrmacht), vermutlich lokale SS-Truppen, zwei Gefangene gemacht wurden. Ein gewisser Webber, offenbar ein ranghohes Parteimitglied, hat vermutlich versucht die Gefangenen zu erschießen, wurde aber von deren Wache daran gehindert. Der Wachmann befindet sich zurzeit in französischer Kriegsgefangenschaft (Sein Name ist unbekannt, aber sein Kamerad war ein Hans Kaiser).

Dieser Webber hat anscheinend alle relevanten Dokumente entfernt und zum Parteibüro nach Bergheim gebracht. (Lage von Bergheim siehe Landkartenzeichen. K 51/2562)

Sowohl der alte als auch der neue Bürgermeister sind nicht in der Lage uns mit nützlichen Informationen zu versorgen, aber es könnte möglich sein das wir den Aufenthaltsort von Webber noch herausfinden, in diesem Fall werden wir einen weiteren Report schreiben. - Sgd. W.T. Dunseath Flying Officer (Oberleutnant).

Schadensreport vom 19. Januar 1946:

Die Halifax A/C „X“ RG 455 (4 Herkules XVI Motoren) von der **432.** Schwadron, R.C.A.F. startete am 20. / 21. Februar 1945 um 21:23 Uhr in Eastmoor, Yorks, um einen Bombenangriff auf Mannheim durchzuführen.

Die Maschine sollte am 21. Februar 1945 um 04:40 zurückkehren.

Sie hatte folgende Besatzungsmitglieder:

F/O E.F. Patzer	Pilot
F/O G.B. Henson	Navigator
F/O A.H. May	Bombenschütze
F/O F.S. Daily	Bordfunker
F/S W. G. Mendenhall	Mittlerer Bordschütze
F/S W.B. McIntosh	Hinterer Bordschütze
Sgt. C.I. Grant	Flugingenieur

Vier Mitglieder der Besatzung, F/O Hensen, F/O Daily, F/O A.H. May und F/S McIntosh kamen in Kriegsgefangenschaft. Nach dem Ende des Krieges kehrten sie ins Vereinte Königreich zurück. Nach ihrer Rückkehr machten sie folgende Aussagen:

F/O Henson: Er gab an, dass die Maschine am 21.2.45 um ca. 01:49 Uhr, ca. 15 Meilen südwestlich von Düsseldorf abgestürzt ist. Des Weiteren sagte er aus, dass der Hintere Bordschütze (F/S W.B. McIntosh) den Ausweis und die Erkennungsmarke des Piloten, F/O Patzer, bei den Deutschen sah und er darüber informiert wurde, dass F/O Patzer tot sei.

F/S McIntosh: Gab an, dass die Maschine im Bereich Ruhrgebiet, in der Nähe von Köln abgestürzt sei. Von den Deutschen hatte er dann gehört, dass F/O Patzer, F/O Daley und F/S Mendenhall mit der Maschine abgestürzt und in den Trümmern verbrannt seien. (Das ist falsch, den Daley kehrte in das Vereinigte Königreich zurück)

P/O Daley: Gab an, dass die Maschine in der Nähe von Dortmund abgestürzt sei. Die Deutschen sagten ihm, dass F/O Patzer dabei ums Leben gekommen sei. (Unsachgemäß, dass Flugzeug stürzte gemäß späterer Information nahe Köln ab).

F/O May: Er sagte das die Maschine etwa 12 Meilen S.W. von Köln ins Trudeln geriet und drehend abgestürzt ist und es wäre unwahrscheinlich, daß F/O Patzer, Sgr. Grant oder F/S Mendenhall aussteigen konnten. Er sah das Flugzeug brennend auf dem Boden. Sie hatten vom Bordfunker und vom Bordschützen gehört, der Pilot wäre tot. Denen war es von den Deutschen gesagt worden.

Der deutsche Bericht zu diesem Fall, den wir von der I.R.G.C. erhalten haben sagt aus, daß der „B.P. (Bomber-Pilot) F/Lt Patzer, vermutlich mit einer Halifax, am 21.2.45 in der Nähe von Oberaussem, 18 Kilometer westlich von Köln, N.21, abgeschossen wurde.“ Lage von Oberaussem, siehe auf der Karte beim Landkartenzeichen K 51/2767. Es gibt keine Angaben zum Begräbnis im deutschen Bericht.

Zwei weitere Zeugen des Abschuss sind Frau Saballa und Unteroffizier Hubert von der Stuck. Alle Informationen über den mutmaßlichen Vorfall sind zur Weiterbearbeitung an die Kommission für Kriegsverbrechen weitergeleitet worden.

Das Geschwader Nr. 2738 kann nicht definitiv bestätigen, dass zwei Leichen beerdigt wurden, aber der Totengräber war sich sicher, dass es die Überreste von 2 Männern waren. Er erwähnte das drei Beine beerdigt wurden.

Die Einheit sagte aus, dass Experten die Wrackteile der Maschine möglicherweise als die Halifax RG. 455 identifizieren könnten.

Die Informationen die F/O Hensen, F/S McIntosh und F/S May zur Absturzstelle gaben, entsprechen dem deutschen Report den wir von der I.R.C.C. erhalten haben.

Gemäß diesen Informationen und denen vom Geschwader Nr. 2738 scheint es ziemlich sicher zu sein, dass die „zwei“ unbekannt Besatzungsmitglieder, die in Oberaussem beerdigt sind, Mitglieder der erwähnten Maschine waren.

Wenn möglich, ist allerdings festzustellen ob tatsächlich zwei und nicht drei Leichen beerdigt wurden. Alternativ muss die Möglichkeit untersucht werden, ob die Überreste nicht vielleicht so stark verbrannt waren das tatsächlich alle drei Besatzungsmitglieder aus dem Wrack geborgen und in Oberaussem beerdigt wurden.

Bericht von H White:

Nach meiner Ankunft in Oberaussem befragte ich Herrn Brüggem, in dessen Garten der Absturz stattgefunden hat. Von ihm erhielt ich die folgenden Informationen: Am 21.2.1945, zwischen 01:00 und 02:00 Uhr, stürzte eine Militärmaschine, die er später als Halifax erkannte, brennend in seinen Garten. Das Flugzeugwrack brannte drei Tage lang.

Das Wrack wurde von seinem Garten aus in ein angrenzendes Feld gebracht. Bei näheren Untersuchungen stellte sich trotz der starken Brandeinwirkung definitiv heraus, daß es sich um einen Halifax-Bomber gehandelt hat.

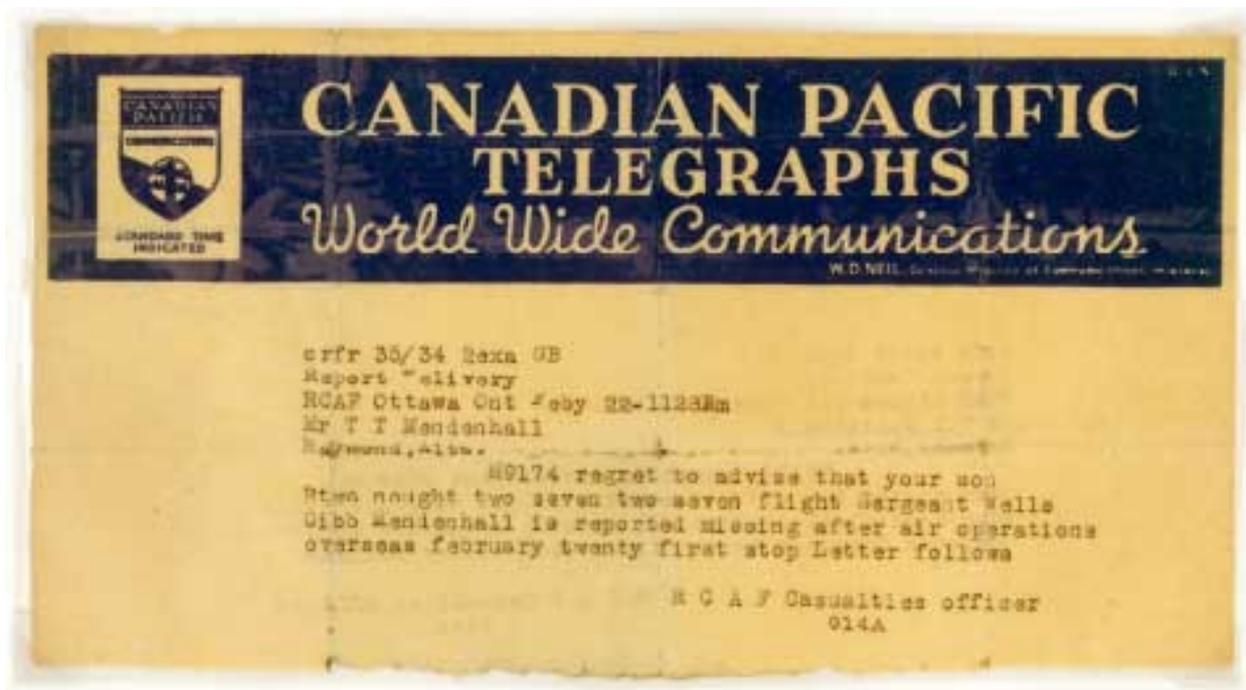
Ein Metallteil, vermutlich ein Teil des Flugzeugrumpfes trug die folgende Nummer: 5730 F2 ISU EEP36292, ein anderes Teil, vermutlich aus einem Triebwerk hatte die Bezeichnungen No. 8 FB 79496 BA und HER 205299. Unter den Wrackteilen waren auch drei Propellerflügel. Herr Brüggem konnte mir die Seriennummern nennen.

Er befragte Herrn Fuchs, den Friedhofswächter, welcher an der genannten Anzahl der von ihm beerdigten Leichen zweifelte.

Er hatte definitiv Teile von zwei Leichen erkannt, konnte aber auch die Möglichkeit nicht ausschließen, dass es vielleicht doch die von dreien gewesen waren.

Herr Brüggem, der Hauptzeuge des Absturzes, informierte mich im Frühjahr (1946) darüber, daß er bei der Wegräumung von Wrackteilen aus seinem Garten, noch Leichteile fand. An einem Finger fand er einen teilweise verkohlten Silberring mit den Initialen G.M., was auf F/S W.G. Mendenhall hinweisen könnte. (Ich war nicht in der Lage diesen Ring zu finden da er von der ehemaligen Polizei mitgenommen wurde).

Die zusätzlich gefundenen Überreste der Toten, wurden in einer hölzernen Kiste im selben Grab wie die Leichen im Jahr zuvor beigesetzt. Dies wurde von dem Friedhofswächter Fuchs bestätigt. Er hat daraus geschlossen, daß zwei Körper direkt im Flugzeugwrack gefunden wurden und der dritte unter den Wracktrümmern in der Erde lag, so daß dieser erst bei den Aufräumarbeiten 1947 von Herrn Brüggem gefunden wurde.



Telegram

Jahre später

In einem Telefongespräch mit Burke, etwa Anfang 2002, sagte der mir folgendes:

"Die zwei Steuerbordmaschinen und das Heck des Flugzeugs fingen Feuer.

Burke fragte über die Bordsprechanlage den Piloten „Soll ich jetzt aussteigen? Er erhielt keine Antwort. Zu diesem Zeitpunkt war der Rauch schon sehr dicht. Wieder die Frage an den Piloten: „Soll ich gehen?“ Dann kam eine Antwort von Patzer „Du gehst besser raus!“ Danach sprang Burke mit dem Fallschirm ab.

Gibb konnte als mittlerer, oberer Bordschütze keinen Fallschirm tragen. Er hätte also erst von seiner Position runterklettern und seinen Fallschirm anziehen müssen, bevor er abspringen konnte.

May war ein großer Kerl und passte mit angelegtem Fallschirm nicht durch die Fluchtluke. Also zog er den Fallschirm aus, sprang ab, hielt seinen Fallschirm über dem Kopf und zog ihn während des Falls in Richtung Erde wieder an.

Als ich am Boden war versteckte ich meinen Fallschirm und holte meinen Kompass raus. Ich ging los. Nach kurzer Strecke entdeckte ich einen deutschen Wachmann. Der Wachmann sah mich und sagte etwas zu mir, dann steckte er sich eine Zigarette an und ging weiter. Wie ich später herausfand hatte er versucht mich zu warnen und mitzuteilen, das ich auf einen Sumpf zulief. Dann fand ich einen sicheren Platz und schlief ein.

Am nächsten morgen wurde ich von einer Frau entdeckt die mich bei einem Kriegsgefangenen-Kommando meldete. Sie nahmen mich fest und brachten mich nach Aukon. Ich verbrachte drei Monate als Kriegsgefangener und wurde zwei- oder dreimal verlegt.

Uns wurde befohlen keinen Fluchtversuch zu unternehmen, da alle spürten das der Krieg fast vorbei war. Ich lebte von 1.200 Kalorien am Tag und erhielt hin und wieder ein Paket vom Roten Kreuz.

Burke hörte beim Verhör im Gefangenenlager von einem Offizier etwas über das Schicksal von Patzer, Grant und Gibb. Soviel er weis, lebt heute, am 22. Februar 2007, von den anderen Überlebenden keiner mehr. Er denkt, Henson war viel älter als die anderen und würde wenn er noch lebte jetzt fast 100 sein.

Frank Daily lebte in New York. Burke hat Weihnachtskarten mit ihm ausgetauscht, aber seit 30 Jahren hat er nichts mehr von ihm gehört. Von May hat er nie etwas gehört.

