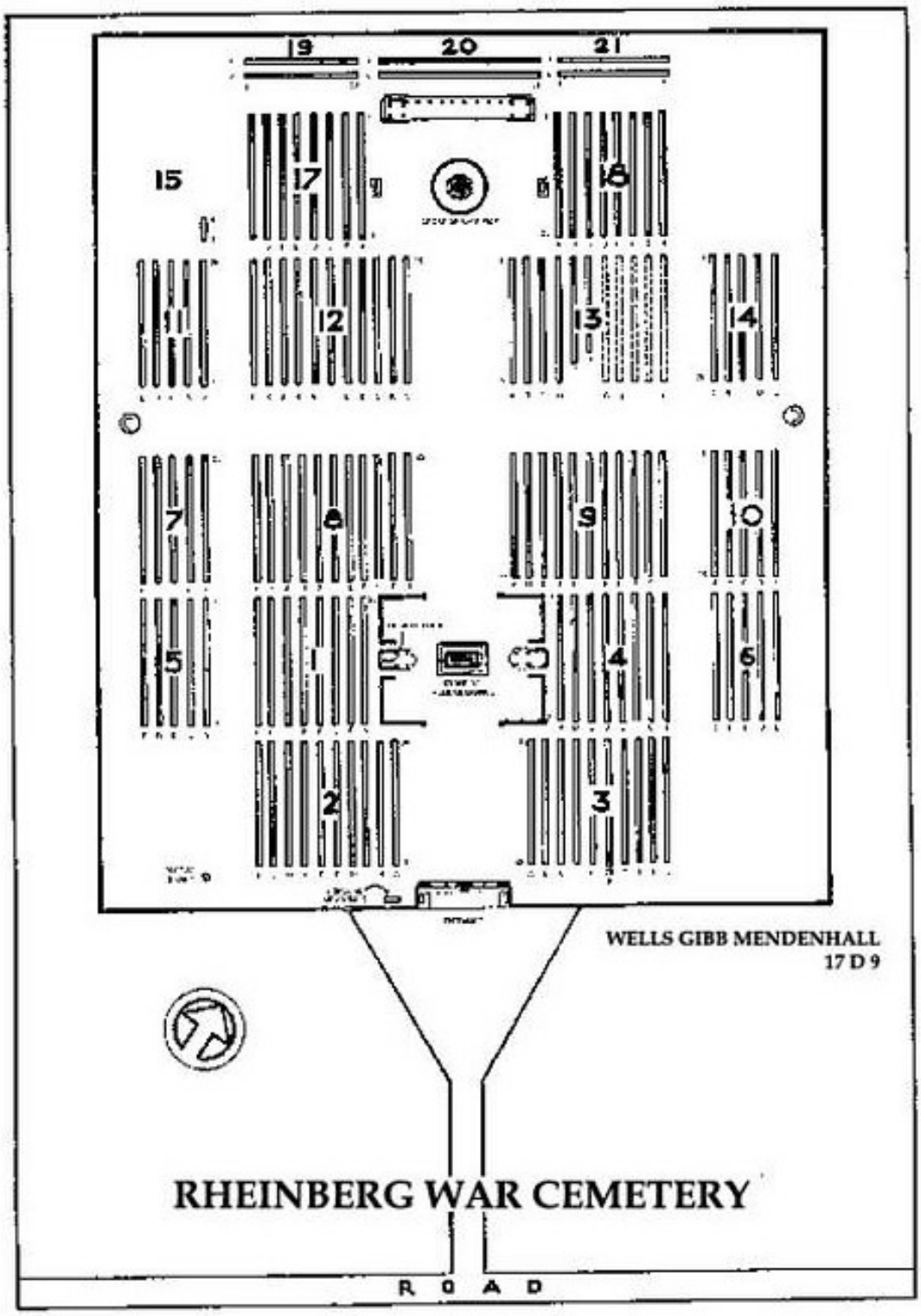


Der Soldatenfriedhof bei Rheinberg,
Lageplan der Grabstellen.
Wells Gibb Mendenhall,
Gräberfeld 17, Reihe D, Grab Nr. 9

Karen Ann Godfrey Knorr und ihre Kinder, Emily, Christopher, Ethan, Megan
Georgia Mendenhall VanOrmans`s (Gibbs Schwester) Enkelkinder
An Gibbs Grab

Gibbs Neffe David Holmes 1987

Ein handgeschriebener Brief, den ich am 17. Januar 2007 von Kay MacIntosh erhaltenen habe.

Thom.
Entschuldige meine schnörkelige Schrift, ich habe ein krankhaftes Zittern in meiner Hand.
Burke weiß nicht, dass ich Dir die Kopie einer Rede sende, die er vor einer Gruppe von jungen Luftwaffenkadetten gehalten hat. Er wollte nicht einmal, daß unsere Kinder davon eine Kopie erhielten. "die Rede ist nicht gut genug!“ Versuche darum nicht , sie in der" New York Times“ zu veröffentlichen.
Für die Kinder habe ich sowieso Kopien gemacht.
Ich dachte, daß sie (Burke & Gibb), mit Ausnahme von Burke`s Zeit im Gefangenenlager, auch dieselben Erfahrungen gehabt haben, da sie ja in dem selben Flugzeug geflogen sind.

Geheim-Agent Kay

Rede von Burke MacIntosh
Gehalten vor 60 Luftwaffenkadetten im Jahre 2004

Liebe (Spezielle) Gäste.

Ich denke, dass es Winston Churchill war, der von “den **Männern** der Armee und der Marine“ und von den „**Herren** der Luftwaffe“ sprach.

In diesem Fall also meine Damen und Herren Kadetten von der Luftwaffe!

Es gibt keinen Zweifel daran, dass die Intelligenz der Armee, Marine und Luftwaffe mit Kampfflugzeugen (Spitfires = Feuerspucker), Artillerie und Kriegsschiffen eine riesige Rolle beim Gewinn des zweiten Weltkrieges spielten. In unserem Bereich, den Bomberverbänden, tat die Luftwaffenführung ihr Bestes, um uns am Leben zu halten. Meine Mutter sagte mir, dass mein Schutzengel sich um mich kümmern würde. Mit der Hilfe von Luftwaffenintelligenz war ein Bomberverband in der Lage, die beste Strecke zu einem vorgegebenen Ziel auszutüfteln und deutsche Abwehr-Kampfflugzeuge mit Ablenkungsangriffen zu verwirren. Mit dem in Zeitintervallen vom Funker ausgeführten Abwurf von sogenannten „WINDOWS“ (das war er einem Bündel Aluminiumstreifen) störte man das deutsche Radar.

Zu einem Luftangriff auf Kiel ordneten sich unsere Bomber über der Nordsee. Sie kreisten in einer Höhe von zweitausend Fuß (610 m), bis alle Flugzeuge in der Luft waren. Dann stiegen sie auf eine Höhe von 10.000 Fuß (3048 m) und steuerten auf die Küste von Norwegen zu. Wie Sie wissen, ist die Erde rund und unsere Führung wusste, dass die deutsche Radargeräte, uns wegen der Krümmung der Erde, bei einer Flughöhe von 2000 Fuß nicht orten konnten.
Als wir auf diesem Flug nach Kiel die Küste von Norwegen erreichten, benachrichtigte unser Bordingenieur den Piloten, das wir keinen Sauerstoffdruck hatten und dass wir nicht über 10.000 Fuß ohne Sauerstoff fliegen könnten.
Der Navigator, der wusste wo wir waren, schlug dann vor, dass wir unsere Bombenlast auf die deutsche U-Boot-Basis bei Heligraland abwerfen sollten.
Unsere Bombenlast bestand aus einer 2000 Pound (907 kg) Bombe (Blockbuster = Knüller) und vier kleineren 500 Pound (227 kg) Bomben. Der Navigator gab dem Piloten die Zielfluganweisungen und als wir über Heligraland flogen, ließ der Bombenschütze die volle Bombenlast auf die deutsche U-Boot-Basis fallen.
Dann brach eine Hölle lose, Flakgranaten zerplatzen in unmittelbarer Nähe unserer Maschine, wodurch die Luft um uns herum ganz orange gefärbt war. Dann erhellten Suchscheinwerfer den Himmel. Ich schrie "Korkenzieher" zum Piloten, der darauf sofort zur Backbordseite wegtauchte. Als wir wieder hoch kamen um den Korkenzieher als Ausweichmanöver fertig zu fliegen, bemerkte er schwere Wolken, in die er dann die Maschine hineinsteuerte.
Bei diesen Wolken handelte es sich um Gewitterwolken die mit stark abgekühlten Wassertröpfchen gefüllt waren. Sofort begann das Flugzeug zu vereisen. Der Pilot flog nach Instrumenten. Mein Kanoniertürmchen war etwa zu 3/4 mit dickem des Eis bedeckt. Es war ein Wunder, daß die Maschine überhaupt in der Luft blieb.

Schließlich steuerte der Pilot die Maschine aus den Wolken heraus auf eine geringere Flughöhe und das Eis fiel ab. Der Bombenschütze bemerkte, dass eine 500 Pound Bombe im Bombenschacht festhing. Er versuchte was er konnte, aber es gelang ihm nicht die Bombe zu lösen und abzuwerfen. Der Pilot funkte die nächste Notfalllandebahn an der Küste an und wir landeten dort mit der immer noch im Bombenschacht eingeklemmten Bombe. Der Kapitän machte wohl die sanfteste Landung die er jemals gemacht hatte, während Ambulanz- und Feuerwehrautos und eine Crew bereitstanden und auf uns warteten um die Bombe auszubauen. Die Abrüstungsmannschaft benutzte eine Hebebühne um die Bombe aus dem Bombenschacht zu entfernen. Wenn sich diese Bombe bei der Landung explodiert wäre, würde es mein Geist sein, der jetzt mit Ihnen redet.
Als wir wieder auf unserem eigenen Basisflugplatz angekommen waren, sagten uns die Instruktionsoffiziere, da wir nicht nach Kiel kamen, würden wir für unsere entsetzliche Reise keine Anerkennung bekommen.
In unserer Instruktionsbesprechung vor dem Einsatz, hatten die Geheimdienstoffiziere uns darüber in Kenntnis gesetzt, was uns erwarten würde, wenn wir den deutschen Besatzern in die Hände fallen sollten.
Uns wurde gesagt, dass, sie als erstes versuchen würden, uns einen Schrecken einzujagen. Dann wurde uns gesagt, dass sie uns in einen Spezialraum „Schwitzkasten“ für Verhöre schicken würden und wenn wir mehr als fünf Tage dort wären, hätten wir zu viel geredet (alles verraten). Danach würden wir von dort in Gefangenenlager gebracht.

In einer Instruktionsbesprechung vor dem Einsatz, hatten die Geheimdienstoffiziere die Heck-Bordkanoniere davor gewarnt, das die deutschen Flakkanoniere das Bombenabwurffenster „WINDOW“ als Ziel anvisieren um damit das die Bomben abwerfende Flugzeug besser treffen zu können. Dies geschah dann auch auf so unserem Tagesangriff auf Essen. Als Heck-Bordkanoniere war ich in der Lage den Käpten entsprechend zu warnen, so dass er Ausweich-Wendemanöver fliegen konnte und damit Flaktreffer vermeiden konnte.
Auf unserem letzten Flug, standen plötzlich die zwei Steuerbordmotoren in Flammen. Das Feuer breitete sich schnell über den Flugzeugrumpf, bis hinunter zu meinem Geschützturm aus. Ich fragte über die Bordsprecheranlage den Kapitän "Soll ich jetzt rausgehen?“ der Pilot antwortete mir: "Ja, Sie gehen besser“. Mit einem inbrünstigen Gebet sprang ich heraus und zog sofort die Reisleine. Weil ich im Heck-Ende der Halifax saß die wir flogen, mußte ich nicht darauf warten, bis das Flugzeug geräumt werden mußte.
Als ich gefangengenommen wurde, wurde ich in die Hände von zwei, mit schwarzen Hemden bekleideten Polizisten übergeben. Dann kam ein wichtig aussehender Kerl der Hackenkreuze an seiner Offiziersmütze und auf den Ärmeln seines langen braunen Mantels trug. Er blieb stehen und sagte etwas in Deutsch zu den beiden Polizisten, die ihm dann sagten wer ich war. Darauf zog er direkt seine Pistole heraus und zielte auf mich. Einer der beiden Polizisten stellte sich aber vor mich (das war die versuchte Einschüchterung, von der die Geheimdienstoffiziere uns vor dem Einsatz erzählt hatten).
Danach brachte mich die Polizei zurück zu den deutschen Wachen, die mich dann verhörten. Eine der Wachen fragte mich in vernünftigem guten Englisch "Wann wird
der Krieg beendet sein?“ Ich antwortete wie meine Frau, die immer für alles eine Erklärung hat, dass ich dächte, dass der Krieg im Juni vorbei wäre. Dies war keine schlechte Annahme, nur einen Monat später war es soweit. Auf dem Weg zum Verhör, begann eine Flugabwehrwaffe zu schießen. Ich sah nach oben und sah ein amerikanisches Thunderbird Kampfflugzeug, das sich durch Ausweichmanöver vor den Flakgeschossen in Sicherheit brachte. Wir waren weniger als 100 Yard von Flakstellung entfernt, als der Kampflieger plötzlich in Richtung der Acht-Acht Kanone (deutsches 8,8 cm Flakgeschütz) anflog und mit feuernden Bordwaffen die Stellung angriff. Die Flugabwehrwaffe war radargesteuert.

Als das Flugzeug im Sturzflug herunterraste, folgte ihm die Flak und hinterließ eine Spur von Rauch in der Luft, als die Thunderbird aus dem Sturzflug herauszog und verschwand. Die zwei deutschen Wachen lagen mit dem Gesicht nach unten im Graben, während ich in der Mitte der Straße stand. Der Herr kümmert sich ja bekanntlich um Narren und naive Leute! Die Wachen kannten die Gefahr, die von Schrapnellgeschossen ausgeht.
Beim Verhör mußte ich meine Taschen entleeren, es waren ein Feuerzeug, Zigaretten, Kaugummi, einige Bilder und einige Rosenkranzperlen. Meine Mutter gab sie mir und sagte, selbst wenn du sie nicht benutzt, trage sie bei dir. Der Vernehmungsbeamte schob die Rosenkranzperlen zurück zu mir und sagte "Die werden sie brauchen“
Die anderen drei Mitglieder unserer Mannschaft, die gerettet wurden, wurden nachdem sie gefangengenommen ware dazu aufgefordert, ihr eigenes Grab auszuheben. Das ist die Art, wie die Deutschen ihnen einen Schrecken einjagten. Von unserer Mannschaft verloren der Pilot, der Ingenieur und der mittlere obere Bordschütze ihr Leben, als das Flugzeug abstürzte.

Im Verhörlager waren die Offiziersquartiere auf der einen Seite des eingezäunten Geländes und auf der anderen Seite befanden sich die Gefangenenzellen („Schwitzkästen“). Als wir durch das Lagertor kamen, schrie ein deutscher Offizier von einer Veranda der Offiziersquartiere zu uns herüber: "Ist irgendjemand von euch aus Vancouver?“ Wir fanden heraus, dass er aus den Reihen der in Britisch Columbia lebenden Deutschen rekrutiert worden war, weil er sowohl Englisch als auch Deutsch fließend sprach und Deutscher war.
Die Gefangenenzellen waren 8 x 4 und mit einer Strohmatratze ausgestattet. Ich hatte einen ärmellosen Woll-Pullover, welchen ich, um in den langen Stunden die Langeweile zu vertreiben, abwechselnd mit Stroh auffüllte und wieder entleerte.
Zu dieser Zeit hatte ich den Rang eines Flugfeldwebels. Die übrige Mannschaft bestand aus Offizieren mit verschiedenen Rängen. Ich erhielt meine Beförderungsurkunde zum Offizier zwei Tage bevor ich abgeschossen wurde. Das war zu spät um mit meinen Crewkameraden zusammen in der gleichen Unterkunft sein zu können.
Wir wurden schließlich in ein Lager bei Nürnberg geschickt wo für etwa einen Monat blieben. Als tägliche Portion zum Überleben erhielten wir ein Stück Brot und eine Schüssel ziemlich wässerige Suppe. Das dunkle Brot war schwer und leicht sauer. Ein Laib war mit 1921 markiert. Einer der Kameraden sagte uns, dass dies das Herstellungsjahr war. Nach einer Weile schmeckte das deutsche Brot wie Puterfleisch. Wir erfuhren dort, was es bedeutet hungrig zu sein.
Nach etwa eineinhalb Monaten erhielten wir Pakete vom Roten Kreuz. Jedes Paket wurde unter vier Gefangenen geteilt, ich könnte hinzufügen, dies geschah sehr sorgfältig. Bald erhielten wir diese Pakete dann häufiger.
Als die Russen nicht mehr weit entfernt waren, wurden wir aus dem Lager Nürnberg nach München, das weiter südlich war, verlegt. Dieser Umzug über etwa 110 Kilometern dauerte ungefähr 10 Tage.
Zu dieser Zeit war Deutschland wie gelähmt, nichts konnte sich ohne aus der Luft angegriffen zu werden, bewegen. Während unserem Umzug nach München besuchte uns jeden Tag ein Mustang (was ein Langstreckenkampfflugzeug war). Er wackelte mit seinen Flügeln und verschwand wieder. Als wir von Nürnberg nach München gingen, begegnete uns während wir beiderseits der Straße eine Rast machten, eine Gruppe schottischer Gefangenen, die in Kilts gekleidet singend vorbeimarschierten. Ihre deutschen Wachen marschierten auch.
Als uns unsere Wachen dazu aufforderten, unseren geruhsamen Spaziergang fortzusetzen, formten wir Viererreihen und marschierten los wobei wir das Lied Lilly Marlene (ein deutsches Lied mit englischen Versen) pfiffen. Dieser Marsch dauerte nicht allzu lange.

Im Lager in München waren Australier, britische, russische, amerikanische, schottische usw. Kriegsgefangene.
Es gibt so viele Geschichten darüber was im Münchener Lager los war, die ich Ihnen erzählen könnte. Eine davon darf ich hier nicht auslassen.
Eines Morgens, etwa um 6:30 Uhr morgens, ging ich das Lager um etwas zu erkundigen. Ich stieß auf jugoslawische Generäle, die Gymnastik machten. Als sie mich mit den Kanada Abzeichen auf meinen Schultern entdeckten, riefen sie: "Kanada Prima“. Wir waren also auch in Jugoslawien bekannt.

Wir wurden schließlich von amerikanischen Soldaten befreit. In DC3 – Maschinen wurden wir nach Frankreich und weiter nach England in Lancasters geflogen.

In Frankreich wurden wir auf dem Rollfeld mit frischen weißen Brötchen, Käse und Milch empfangen, was die meisten Gefangenen seit Jahren nicht gesehen hatten. Was für ein Fest! Als wir befreit wurden, flog unser Freund im Mustang, der uns auf dem Marsch nach München gefolgt war, eine Siegesrolle am Himmel über uns.

Ich habe hier nur einige Höhepunkte angeschnitten. Ich könnte hier stundenlang über die Dinge berichten, die während meiner Dienstzeit geschahen.
Neben dem Schutz durch unsere Schutzengel und der Unterstützung durch die Luftwaffenführung, erhielten wir von der Kanadischen Regierung ein anderes Geschenk. Als wir zurückkehrten, konnten wir zwischen einem Haus oder eine Hochschulbildung wählen. Da ich allein stehend war, war das Geschenk einer Hochschulbildung etwas ganz besonderes für mich, wofür ich immer dankbar gewesen bin.
Die Lektion, die wir in jenen Tagen lernten ist die, dass ein Krieg eine schreckliche Art ist, Weltprobleme um den Preis von Menschenleben, auf beiden Seiten des Streits, zu lösen.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Zeitungsausschnitt:

Flieger aus Sydney
Drei Monate vermißt
Burke Mac Intosh
Es steht fest, er ist in Sicherheit

Kein Lebenszeichen von Ihm, seit er vor drei Monaten über Deutschland abgeschossen wurde. Pilot Officer Burke Mac Intosh, 24, aus Sydney ist nun in England in Sicherheit.

Diese erfreuliche, unerwartete Nachricht erhielten gestern seine Eltern, Herr und Frau Bernhard Mac Intosh, Sherriff Avenue, Wohnort Sydney.
In einem an seine Eltern gerichteten Telegram, schreibt der lange vermisste junge Mann: „ Am Montag sicher in England angekommen, fühle mich großartig“.
Mac Intosh, ein früherer Arbeiter des „Canadian Pacific Telegraphs (Zeitung), ging ein Jahr nach seiner Ernennung zum Feldwebel als ausgebildeter Bordschütze nach Übersee. Zwei Tage bevor sein Flugzeug abgeschossen wurde, war er zum Pilot Officer befördert worden.
Seitdem galt er offiziell als vermißt, aber bis zur gestrigen Nachricht hörte man kein Wort über ihn.
PO. Mac Intosh war ein Crewmitglied der Maschine, die von FO. Eddie Patzer aus Yorkton, Saskatchewan, einem früheren, gut bekannten Hockeyspieler, geflogen wurde.
Der Vater von PO. Mac Intosh ist Professor Bernhard Mac Intosh, Chorleiter der St. Theresa Kirche und einer der hervorragendsden Musiker von Cape Breton.

Wieder in Flanderns Feldern

Wieder kämpfen wir in Flanderns Feldern,
und bluten und sterben für Wahrheit und Recht.
Noch einmal nicken und biegen sich die Mohnblumen,
Und die Winde senden uns ihren Duft
Doch nun treten durch die Tür der Bauern
immer mehr die Not und der Tod.

Jetzt über dem Grab von "Johanna von Orleans"
die Schrapnelle schreien, die Kanonen bellen.
Während unten, in den Wegen der Normandie,
die Sterne und die Streifen und die Freiheit gehn.
Dieser März vom manchem missverstanden,
wird schnell zum Tag der Verbrüderung führen.

Diese, unsere Jungen sind jetzt im Kampf.
Sie sind die Vorhut von besseren Tagen.
Bringen es in die Formen ihrer werten Väter,
sie vertrauen darauf, das dieser wundersame Plan
das Evangelium vom Gottessohn ist

von A.B. Mendenhall

Headlines Gibb never saw

Schlagzeilen, die Gibb nie gesehen hat.

o. li. : Tränen in den Augen…Celia Johnson und Trevor Howard im Film „Kurze Begegnung“

o. re. : Musikel Magie…Gene Kelly und Frank Sinatra im Film „Anker los”

m. li. : VE – Day: Hitlers Niederlage läßt die Nation, in den Straßen jubeln

unten: Wellen der Euphorie geben die in den fünf Jahren der Kriegszeit, der Furcht und der Not eingesperrten Gefühle frei . Straßenfeste dauern Wochen und mit der Kapitulation Japans steigt die Freude noch an. Ve - Tag. Unsere Jungs kommen endlich nach Hause.

Unterhaus von Kanada
Büro Verwalter Historische Dokumente

21. November, 2006

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

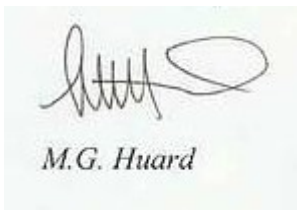
Lieber Herr Calder:

In Abstimmung mit dem Sprecher des Unterhauses, dem ehrenwerten Peter Milliken, freue ich mich eine Kopie der Seite 545 des Buches der Erinnerung zum 2.Weltkrieg, beifügen zu können.

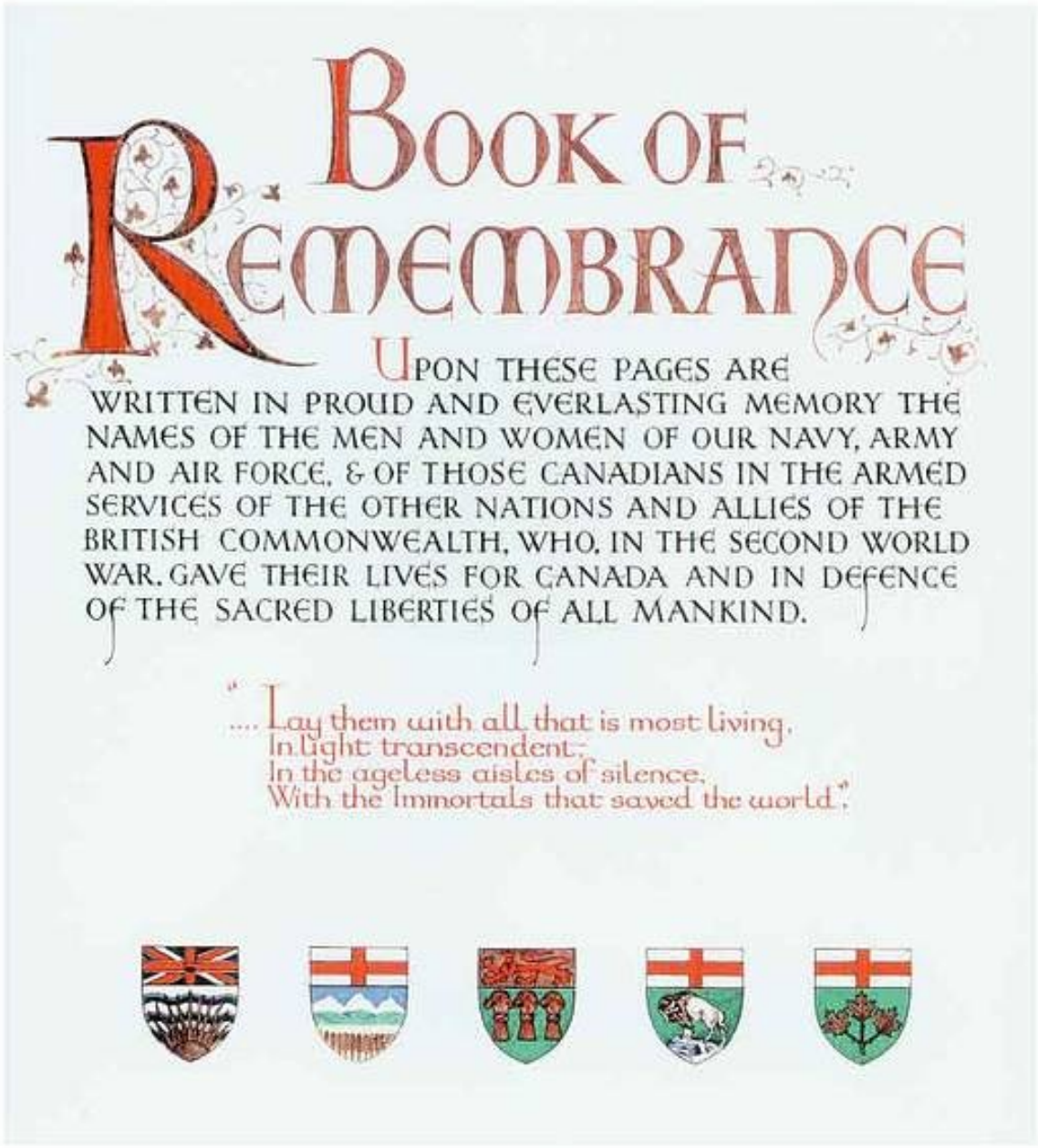
Auf dieser Seite ist der Name des Pilot Officer Wells Gibb Mendenhall, Königlich Canadische Luft Waffe eingetragen. Eine großartige Nation, würdigt jedes Jahr am 16. November sein Opfer, indem diese Seite, im Gedenksaal des Canadischen Parlaments, der Öffentlichkeit zur Betrachtung zugänglich gemacht wird.

Im gleichen Sinne der Dankbarkeit, erhalten Sie diese Seite, verbunden mit der ehrlich gemeinten Hoffnung, das sie für Ihre Familie eine dauerhafte Quelle des Stolzes sein wird.

Hochachtungsvoll, Ihr



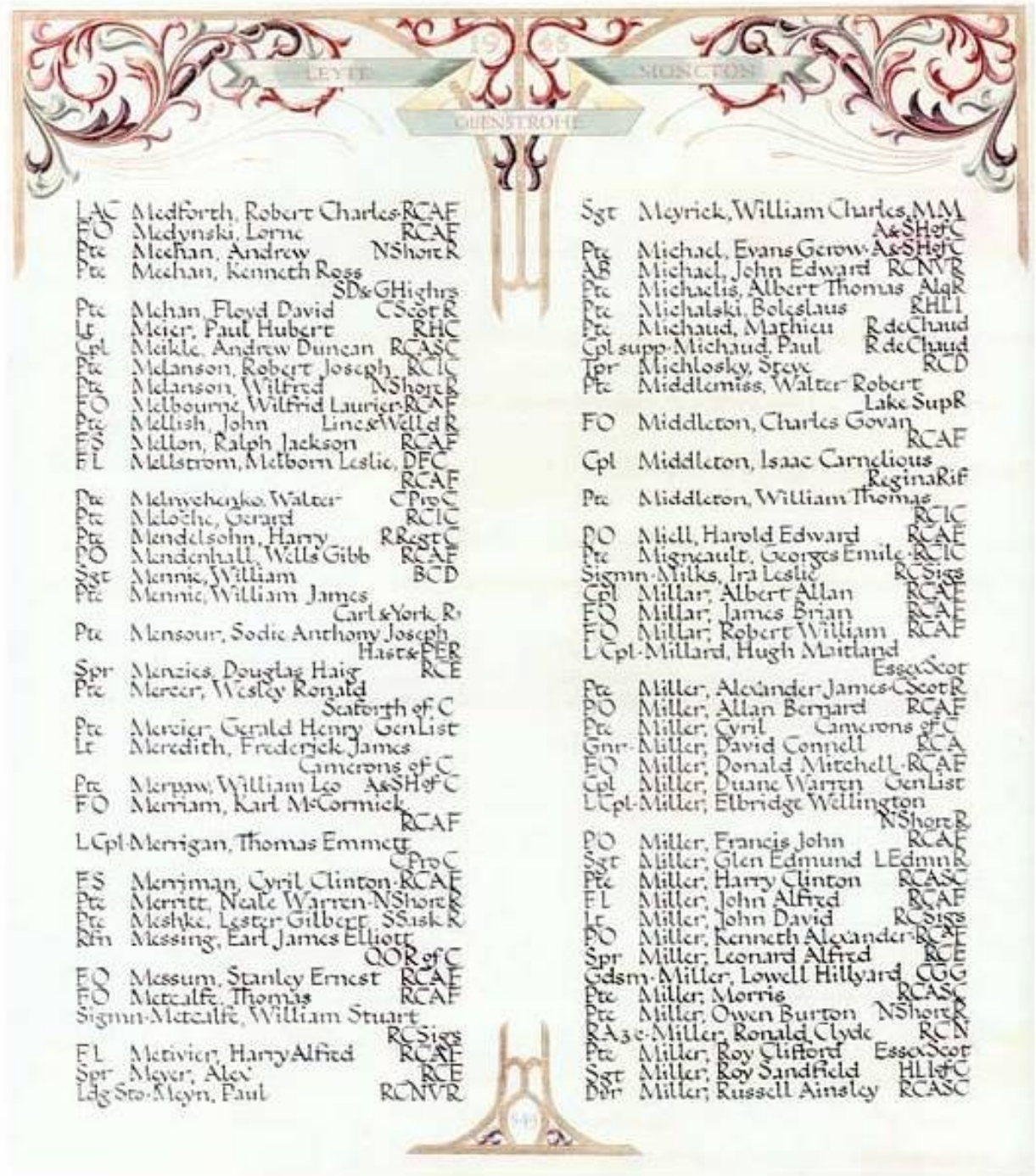
Kevin ist mein Schwiegersohn, er ist mit meiner Tochter Renae verheiratet.



Buch der Erinnerungen

Auf diesen Seiten sind mit Stolz und als immer währende Erinnerung, die Namen der Männer und Frauen unserer Marine, Armee, Luftwaffe und von denen, die im Dienste von anderen Nationen und den Alliierten des British Commonwealth aufgeschrieben, die im zweiten Weltkrieg ihr Leben für Kanada und die Verteidigung der heiligen Freiheit der gesamten Menschheit gegeben haben.

Legt sie mit allem, was der meisten Lebensunterhalt ist, In transzendentes Licht, In die zeitlosen Gängen der Stille zu den Unsterblichen, das rettete die Welt.



LAC Medforth, Robert Charles RCAF
FO Medynski, Lorne RCAF
Pte Meehan, Andrew NShoreR
Pte Meehan, Kenneth Ross SDs&GHighrs
Pte Mehan, Floyd David CScotR
Lt Meier, Paul Hubert RHC
Cpl Meikle, Andrew Duncan RCASC
Pte Melanson, Robert Joseph RCIC
Pte Melanson, Wilfred NShoreR
FO Melbourne, Wilfrid Laurier RCAF
Pte Mellish, John Linc&WellsR
FS Mellon, Ralph Jackson RCAF
FL Mellstrom, Melborn Leslie, DFC RCAF
Pte Melnychenko, Walter CProvC
Pte Meloche, Gerard RCIC
Pte Mendelsohn, Harry RRegtC
PO Mendenhall, Wells Gibb RCAF
Sgt Mennie, William BCD
Pte Mennie, William James Carl&YorkR
Pte Mensour, Sodic Anthony Joseph Hast&PER
Spr Menzies, Douglas Haig RCE
Pte Mercer, Wesley Ronald Seaforth of C
Pte Mercier, Gerald Henry GenList
Lt Meredith, Frederick James Camerons of C
Pte Merpaw, William Leo A&SHofC
FO Merriam, Karl McCormick RCAF
LCpl Merrigan, Thomas Emmett CProvC
FS Merriman, Cyril Clinton RCAF
Pte Merritt, Neale Warren NShoreR
Pte Meshke, Lester Gilbert SSaskR
Rfn Messing, Earl James Elliott QORofC
FO Messum, Stanley Ernest RCAF
FO Metcalfe, Thomas RCAF
Sigmn Metcalfe, William Stuart RCSigs
FL Metivier, Harry Alfred RCAF
Spr Meyer, Alex RCE
Ldg Sto Meyn, Paul RCNVR

Sgt Meyrick, William Charles, MM A&SHofC
Pte Michael, Evans Gerow A&SHofC
AB Michael, John Edward RCNVR
Pte Michaelis, Albert Thomas AlgR
Pte Michalski, Boleslaus RHLI
Pte Michaud, Mathieu R.deChaud
Cpl supp Michaud, Paul R.deChaud
Tpr Michlosky, Steve RCD
Pte Middlemiss, Walter Robert Lake SupR
FO Middleton, Charles Govan RCAF
Cpl Middleton, Isaac Carnelious ReginaRif
Pte Middleton, William Thomas RCIC
PO Miell, Harold Edward RCAF
Pte Mignault, Georges Emile RCIC
Sigmn Milks, Ira Leslie RCSigs
Cpl Millar, Albert Allan RCAF
FO Millar, James Brian RCAF
FO Millar, Robert William RCAF
LCpl Millard, Hugh Maitland Essex Scot
Pte Miller, Alexander James CScotR
PO Miller, Allan Bernard RCAF
Pte Miller, Cyril Camerons of C
Gnr Miller, David Connell RCA
FO Miller, Donald Mitchell RCAF
Cpl Miller, Duane Warren GenList
LCpl Miller, Elbridge Wellington NShoreR
PO Miller, Francis John RCAF
Sgt Miller, Glen Edmund LEdmnR
Pte Miller, Harry Clinton RCASC
FL Miller, John Alfred RCAF
Lt Miller, John David RCSigs
PO Miller, Kenneth Alexander RCAF
Spr Miller, Leonard Alfred RCE
Gdsm Miller, Lowell Hillyard CGG
Pte Miller, Morris RCASC
Pte Miller, Owen Burton NShoreR
RAsE Miller, Ronald Clyde RCN
Pte Miller, Roy Clifford Essex Scot
Sgt Miller, Roy Sandfield HLI of C
Dvr Miller, Russell Ainsley RCASC

Kopie der Seite 545 aus dem Buch der Erinnerungen, des Kanadischen Parlaments,
mit der Eintragung zu PO Wells Gibb Mendenhall
etwa in der Mitte der Spalte links,