

Thomas Boller

# SPRINGT AB, FREUNDE, WIR WURDEN GETROFFEN ...

Die weltweite Recherche zu einem  
Flugzeugabsturz 1944 über Düsseldorf



DROSTE



**Thomas Boller**

„Springt ab, Freunde, wir wurden getroffen ...“



Thomas Boller

# SPRINGT AB, FREUNDE, WIR WURDEN GETROFFEN ...

DIE WELTWEITE RECHERCHE ZU EINEM  
FLUGZEUGABSTURZ 1944 ÜBER DÜSSELDORF

DROSTE VERLAG



## Inhalt //

Vorworte	08
Editorische Hinweise	15
Prolog	17
John Patterson	19
Der Trainingsunfall	28
Briefing in Wickenby	33
Der Weg zum Bomber	49
Kurz vor dem Start	53
Der erste Einsatz	54
Der Luftkrieg – Die Aufrüstungsphase vor dem Zweiten Weltkrieg	55
Endlich an Bord	60
Der Bomber überfliegt den Ärmelkanal	63
Area Bombing Directive – Flächenbombardement	69
Noch immer im Anflug	70
Ein deutscher Nachjäger startet in Biblis	79
Der letzte Kurswechsel vor dem Ziel	81
Über Essen	83
Der Nachtjäger trifft auf den Bomber	85
Kontroverse über die Flächenbombardements	88
66 Jahre später	90
Spurensuche im Wildpark	90
Düstere Nachrichten	94
Ein Fall von Selbstjustiz in Essen	107
Zeitzeugen in Düsseldorf	109
Gräber in Hilden und in Düsseldorf	116
Die Untersuchung der Absturzstelle im Jahr 1946	118
Der Fall „Hilden“	120
Verhalten der Bevölkerung bei Flugzeugabstürzen	123
Die letzten Minuten an Bord	135

## Inhalt //

Was ist Bert Hall widerfahren?	141
Wie es den drei Überlebenden ergeht	143
Bewertung der Zeitzeugenaussagen	145
Noch einmal Thiele	148
Späte Kontakte	156
Und Gustav Mohr?	157
Ein Netzwerk entsteht	158
Der 70. Jahrestag – ein Treffen an der Absturzstelle	165
Ein später Kontakt	169
Eine Gedenktafel	171
Nachworte	173
Danksagung	176
Anhang	182

***„Der Krieg ist kein Abenteuer.  
Der Krieg ist eine Krankheit. Wie der Typhus.“***

Antoine de Saint-Exupéry



Wer heute den idyllischen Wildpark im Grafenberger Wald besucht, kann sich das schreckliche Ereignis, welches sich im Kriegsjahr 1944 dort abspielte, kaum vorstellen.

Als am 12. Dezember 1944 der britische Lancaster-Bomber im Verbund mit 539 weiteren Flugzeugen zu seinem Angriffsflug auf die Krupp-Werke in Essen startete, ging es den Alliierten darum, Deutschland in dieser späten Phase des Krieges einen weiteren vernichtenden Schlag zuzufügen. Sieben Männer aus fünf Ländern waren an Bord des Bombers – Männer aus Neuseeland, Wales, Schottland, Kanada, England.

463 Menschen fanden den Chroniken zufolge bei dem Angriff am Boden den Tod. Die Maschine wurde abgeschossen und ihre Trümmer wurden Jahre später im Wildpark Grafenberg von Archäologen gefunden und geborgen. Drei Besatzungsmitglieder überlebten den Absturz, vier Mitglieder starben. Sie sind heute auf dem britischen Ehrenfriedhof in Kleve begraben. Einige ihrer Angehörigen durfte ich bei einer Gedenkfeier anlässlich des 70. Jahrestages des Flugzeugabsturzes kennenlernen und in Düsseldorf willkommen heißen.

Diese Gedenkveranstaltung war ein Moment der Freundschaft und Versöhnung. Fast siebzig Jahre nach Ende des 2. Weltkrieges erinnerten wir uns gemeinsam seiner Opfer und stellten dankbar fest, dass aus den Feinden von damals heute Freunde geworden sind. Freunde, die gemeinsam in Europa und in Übersee für Frieden, Freiheit und Demokratie eintreten – für Werte, die in der schrecklichen Zeit des Nationalsozialismus in Deutschland mit Füßen getreten wurden, als Angst, Hass und Feindschaft die Welt regierten.

Im April 2017 wurde am Ort des Absturzes eine Gedenktafel aufgestellt. Sie macht die Geschichte des Luftangriffs und des Flugzeugabsturzes der Öffentlichkeit zugänglich und bewusst, wie wertvoll Frieden und Freiheit sind. Heute leben Menschen aus rund 190 Nationen in Düsseldorf friedlich zusammen. Es gibt Kontakte zu vielen Städten und Ländern der Welt, und wir dürfen seit über 30 Jahren die britische Stadt Reading unsere Partnerstadt nennen. Das

alles ist ein großes Glück für Düsseldorf und ich bin allen dankbar, die daran mitwirken, diese Freundschaften zu gestalten.

Danken möchte ich auch der Bezirksvertretung für Gerresheim und Grafenberg, dem städtischen Garten-, Friedhofs- und Forstamt der Mahn- und Gedenkstätte sowie den ehrenamtlichen Archäologen des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege, die maßgeblich daran mitwirkten, dieses Kapitel der Düsseldorfer Stadtgeschichte aufzuarbeiten.

Mein besonderer Dank gilt Herrn Thomas Boller, der sich von Anfang an für die Aufarbeitung dieser Geschichte und das Aufstellen einer Gedenktafel einsetzte und nun dieses Buch verfasst hat. Vielen Dank für Ihr großartiges ehrenamtliches Engagement.

Kludia Zepuntke  
Bürgermeisterin der Landeshauptstadt Düsseldorf



Guernica, Warschau, Rotterdam, Coventry – diese Städte waren bereits von deutschen Bomben zerstört, bevor am 7. Dezember 1940 der erste schwerere Luftangriff auf Düsseldorf erfolgte. Diese britische Luftoffensive war eine Antwort auf die vollmundige Ankündigung der Nationalsozialisten, nach dem verheerenden Luftangriff auf das englische Coventry nun alle britischen Städte „coventrieren“ zu wollen. Dass die alliierten Luftwaffen im Bombenkrieg wesentlich effizienter sein würden als die deutsche, hatte

sich die NS-Führung nicht vorstellen können. Hermann Göring hatte als Chef der Luftwaffe noch großspurig betont, Meier heißen zu wollen, käme auch nur ein britisches Flugzeug in deutschen Luftraum.

Düsseldorf als wichtiger Standort von Verwaltung, Industrie und zahlreichen NS-Instanzen sowie das Ruhrgebiet mit seinen kriegswichtigen Betrieben und der Rüstungsindustrie waren für die Westalliierten ein bedeutendes strategisches Angriffsziel – zu einem dementsprechend frühen Zeitpunkt des Krieges kam es hier zu Bombardierungen aus der Luft.

Der Luftkrieg steigerte sich ab Mitte 1942 zusehends. Stadtverwaltung, Feuerwehr und Luftschutz waren kaum noch in der Lage, die verwüsteten Hauptstraßen zu räumen, Brände zu löschen oder die Verkehrsinfrastruktur aufrechtzuerhalten. Ausgangssperren und Verdunkelungen, Alarmsignale und Nächte in Luftschutzräumen und -bunkern prägten den Alltag der Bevölkerung. Hatte man zu Beginn des Luftkrieges noch versucht, Gebäude wieder aufzubauen oder zu restaurieren, versank die Stadt ab 1943 völlig im Chaos: Straßen waren unpassierbar, die Wasser- und Stromversorgung brach oftmals zusammen. Kinder und Jugendliche wurden in die „Kinderlandverschickung“ in sichere Gebiete verbracht, ab Oktober 1944 wurde der Schulbetrieb endgültig eingestellt. Lebensmittel und Heizmaterialien wurden streng rationiert; Schwarzhandel, Plünderungen und Prostitution gehörten zum täglichen Leben in der Stadt.

Das NS-Regime reagierte darauf mit seiner eigenen Logik. Den noch in der Stadt lebenden Juden oder bekannten Regimegegnern wurde der Zutritt zu den überlebenswichtigen Schutzräumen ebenso versagt wie den Zwangsarbeitern aus

der Sowjetunion oder aus Polen – obwohl sie es in den meisten Fällen gewesen waren, die die Bunker gebaut hatten. Sie mussten draußen bleiben und Schutz in offenen Gräben suchen. Wohnungen und Mobiliar der ab 1941 deportierten Juden vergab man an ausgebombte „Volks- und vor allem Parteigenossen“. Hunderte KZ-Häftlinge wurden beim Bergen der Leichen, bei der Schuttbeseitigung und beim Entschärfen von Blindgängern eingesetzt. Hunderte Zwangsarbeiter wurden Opfer der Bombardements oder starben bei den lebensgefährlichen Arbeiten. Patienten in Heil- und Pflegeanstalten oder Altersheimen wurden in Tötungsanstalten deportiert oder durch Nahrungsentzug systematisch ermordet, um Bettenplätze für verwundete „Volksgenossen“ „frei zu machen“.

Gerade weil es immer wieder Stimmen gibt, die fragen, ob wir der Menschen gedenken sollen, die unsere Heimat bombardiert haben, muss an dieser Stelle ganz bewusst gesagt werden: Ja. Der Bombenkrieg war schlimm, und wir, die ihn nicht erlebt haben, werden es kaum nachvollziehen können, wie groß die Angst und der Schrecken in den Bunkern und Kellern war und wie sehr die Menschen traumatisiert wurden. Wie unermesslich das menschliche Leid war – das dürfen wir nicht relativieren. Aber wir müssen auch sehen, dass das NS-System dieses Leid für sich nutzbar gemacht und damit das Leiden der eigenen Bevölkerung verschärft hat.

Wir sollten stattdessen stolz sein auf das, was in den vergangenen 75 Jahren geleistet wurde: Nämlich, dass aus Kriegsgegnern, die sich unerbittlich bekämpft haben, Freunde geworden sind. Und das nicht nur auf offizieller Ebene, wenn Politiker und Funktionäre die Freundschaft zwischen den Völkern beschwören. Die Arbeit, die Thomas Boller geleistet hat, ausgehend von kleinen Flugzeugtrümmern, eine Geschichte zu erzählen, uns die Menschen zu zeigen, die in diesem Flugzeug unterwegs waren, und deren Leben greifbar zu machen – das ist gelebte positive Erinnerungskultur. Erst recht, wenn solche Recherchen zu völkerverbindender Kommunikation führen. Thomas Boller kann stolz darauf sein, dass ein Verwandter dieser Crew im kanadischen Fernsehen seine Arbeit mit dem wunderbaren Satz würdigte: We became friends.

Dr. Peter Henkel, Mahn- und Gedenkstätte Düsseldorf  
(heute Planungsgruppe Haus der Geschichte Nordrhein-Westfalen)



Für mich begann die vorliegende Geschichte vor fast 15 Jahren, ohne dass mir das damals bewusst wurde. Im Rahmen einer Recherche zu einem alten Flugzeugmotor blätterte ich auf dem Düsseldorfer Nordfriedhof in einem Register von 1944. Nebenbei fiel mir ein Eintrag vom 14. Dezember mit dem Hinweis auf einen Flugzeugabsturz im Düsseldorfer Stadtteil Grafenberg auf. Damals schenkte ich dem keine weitere Beachtung. Mit dem Fund eines kleinen verwitterten Metallteils, das Forstmitarbeiter des Düsseldorfer Wildparks in einem Tiergehege im Jahr 2010 entdeckt hatten, änderte sich das. Es stammte offensichtlich von einem Flugzeug. Mir kam der Eintrag des Friedhofsregisters erneut in den Sinn. Ob es hier einen Zusammenhang gab? Gemeinsam mit einer Gruppe ehrenamtlicher Archäologen begann die aufwendige Suche nach weiteren Hinweisen, die auf einen Flugzeugabsturz in dem Wildpark hindeuten könnten. Das Ergebnis war beeindruckend.

Immer neue Fragen kamen auf: Was war das für ein Flugzeug? Woher kam es? Was führte zu dem Absturz? Ob diese Fragen Jahrzehnte nach dem Krieg noch zu beantworten waren? Anfangs überwog die Skepsis – dennoch begann die Suche nach den Antworten. Und mit jedem noch so kleinen Erfolg stieg die Motivation, tiefer in die Recherchen einzutauchen. Später kamen Themen wie das Flächenbombardement und dessen strategische und moralische Einordnung hinzu. Es ging um Opfer und Zerstörung, Leid und Not.

„Aber die haben doch Bomben auf unsere Städte geworfen.“ Immer wieder bin ich mit dieser Aussage konfrontiert worden. Ja, das haben „die“, da gibt es nichts schönzureden. Aber wer waren „die“ eigentlich, die das getan hatten? Eiskalte, emotionslose Kreaturen? Gewalt- oder vergeltungssüchtige Bestien? Dieses Buch zeigt ein anderes Bild auf. Es beleuchtet das private und militärische Leben einer jungen Bomberbesatzung. Es mag angesichts der Tatsache, dass diese jungen Soldaten Leid und Schrecken über die Menschen am Boden gebracht haben, auf den ersten Blick ambivalent erscheinen, dass es zugleich auch feinfühlig, gebildete Menschen waren.

Dieses Buch befasst sich eben auch mit dem Thema, was Überlebenden abgestürzter Bomber im damaligen Deutschland widerfahren konnte. Die Spannweite reicht von einer relativ humanen Behandlung bis hin zu tiefen menschlichen Abgründen, die in Lynchmorden endeten.

Das letzte Kapitel dieses Buches führt in eine andere, hoffnungsvollere Richtung: die Kontaktaufnahme zu den Angehörigen der einstigen Flugzeugbesatzung, die in Neuseeland, Kanada, Großbritannien und Chile leben, sowie zu dem Sohn desjenigen deutschen Piloten, der den britischen Bomber im Jahr 1944 abschoß. Wie haben sie reagiert, als sich jemand nach mehr als 70 Jahren aus Deutschland meldete? Jemand, der sein bisheriges Wissen über den Flugzeugabsturz teilen, aber auch mehr über den Vater, Bruder, Neffen oder Freund erfahren wollte? Womit ich nie gerechnet hätte: Das unscheinbare verwitterte Metallteil hat nach und nach zur Völkerverständigung beigetragen, internationale Freundschaften sind so entstanden. Und dafür hat es sich gelohnt, diese Geschichte zu recherchieren und aufzuschreiben.

Nun möchte ich Sie, liebe Leserin und lieber Leser, mit auf eine Reise nehmen, die vor über 75 Jahren begann und sich bis in die Gegenwart erstreckt. Ich wünsche Ihnen, dass diese Geschichte Sie genauso berührt und in den Bann zieht wie mich – auch (oder gerade?) diejenigen, die anfangs vielleicht dem Thema des Buches skeptisch gegenüberstanden ...

Ihre Meinung, Eindrücke, Kritik oder Verbesserungsvorschläge zu diesem Buch würden mich sehr interessieren. Gerne dürfen Sie mir diese unter [info@lancaster-nd342-memorial.de](mailto:info@lancaster-nd342-memorial.de) zukommen lassen.

Thomas Boller

Düsseldorf, den 5. Januar 2020



## Editorische Hinweise //

Das vorliegende Buch ist eine populär formulierte Publikation, die nicht den Anspruch auf eine streng fachwissenschaftliche Abhandlung erhebt. Das vorrangige Augenmerk liegt auf dem breiten Spektrum des gesellschaftlich, geschichtlich oder technisch interessierten Lesers. Auf einen ausgiebigen Anmerkungsapparat wurde deshalb verzichtet.

Nicht verzichtet wurde auf erläuternde Kommentare des Verfassers, die in eckigen Klammern dargestellt werden; der Zusatz „d. Verf.“ entfällt zugunsten einer besseren Lesbarkeit. Gleiches gilt, soweit möglich, für Fußnoten mit vertiefend beschreibendem Inhalt. Diese finden sich stattdessen als Bestandteil des Textes wieder.

Unterstrichene Textstellen sind bereits im Originaldokument hervorgehoben und entsprechend übernommen worden. In historischen Zitaten wurde die alte Rechtschreibung beibehalten, orthografische oder grammatische Fehler in Briefen wurden stillschweigend korrigiert. Alle englischsprachigen Texte (Briefe, Telegramme, Einsatz- und Untersuchungsberichte etc.) hat der Autor nach bestem Wissen übersetzt. Dass es sich hierbei um Übersetzungen handelt, wird nicht explizit deklariert.



## PROLOG

Hoffentlich ist das alles hier bald vorbei. John Patterson wünscht sich in diesem Moment nichts sehnlicher. Er möchte endlich zurück in seine Heimat, nach Kanada. Er hat das, was ihm in den vergangenen Monaten widerfahren ist, mehr als satt.

Heute ist der 12. Dezember 1944, es ist 16.16 Uhr. John sitzt eingepfercht im Heck eines Lancaster-Bombers, vor ihm vier Maschinengewehre – ein langer Flug ins Ungewisse steht unmittelbar bevor. Das Flugzeug steht auf einem Flugplatz im nordostenglischen Wickenby und wartet auf die Startfreigabe. Alles vibriert, der Lärmpegel hält sich in noch Grenzen. Aber auch das ändert sich in Kürze, sobald der Pilot Vollgas gibt.

Dann, um 16.18 Uhr, wird es laut und die vier 12-Zylinder-„Merlin“-Motoren setzen ihre über fünftausend Pferdestärken frei. Ein Ruck, die Bremsen sind gelöst und es geht los. Nicht etwa nach Kanada, sondern mitten ins heftig verteidigte Feindesland: ins Ruhrgebiet, nach Essen.



## JOHN PATTERSON – VOM LÄSSIGEN LEBEN EINES SCHÜLERS ZUM MITGLIED EINER BOMBERBESATZUNG

Für John beginnt „das alles hier“ zwei Jahre vorher mit der Musterung. Einen Tag vor Heiligabend im Jahr 1942 besiegelt er mit seiner Unterschrift den freiwilligen Beitritt in die Royal Canadian Air Force, die kanadische Luftwaffe. Ob er später Navigator, Funker, Schütze oder gar Pilot wird – das steht zu diesem Zeitpunkt noch in den Sternen. Genauso wenig ist klar, ob er in einem der begehrten Jagdflugzeug-Cockpits oder irgendwo an Bord eines Bombers sitzen wird.



John Patterson – 11. Dezember 1943 –  
Foto: John Patterson

21/12/42  
Good type. Solid athletic  
build. Average mental make-  
up. Good personality. Should  
do well.  
T. Pashby F/L.

Ausschnitt aus den Musterungsunterlagen, in dem John körperliche und mentale Fitness bestätigt wird.

Den Musterunterlagen ist zu entnehmen, dass John kerngesund ist und bis auf Masern und Mumps keine Vorerkrankungen hat. Als Hobby gibt er das Sammeln von Briefmarken und Modellflugzeugen an, seine bevorzugten Sportarten sind Skifahren, Basketball, Hockey und (moderates) Golfspielen. Ein Alkoholproblem hat er nicht, er raucht zwölf Zigaretten am Tag. Dementsprechend stuft ihn der Stabsarzt als „luftwaffentauglich“ ein und fügt hinzu: „Gute Grundform. Solider, athletischer Körperbau. Durchschnittliche mentale Veranlagungen. Sollte gut abschneiden.“

Gutes sportliches Abschneiden ist er als leidenschaftlicher Skifahrer, Basketball- oder Hockeyspieler auch gewohnt. Zuvor, in den frühen 1940er-Jahren, führt John als Teenager ein eher unbekümmertes Leben. Er wohnt noch bei seinen Eltern in Ottawa. Sein zwei Jahre älterer Bruder Doug<sup>1</sup> erinnert sich später: „Wir hatten überhaupt keine Lust zu lernen, lungerten den ganzen Tag rum.“



Vor Shermans Laden - John Patterson, Bill Chandler, Bill Broad, Mac Cuddy, Bud Kidd, Doug Tate (v.l.n.r.) – Foto: John Patterson

Die Schule bereitet ihm keine wirklichen Probleme, hier schlägt er sich wacker. Der Ausblick, demnächst stolz in Uniform seinem Land zu dienen – das klingt verlockend. Wenn das mal nicht die Chance ist, dem tristen Alltag zu entkommen.

John wird sich täuschen. Viel später schreibt er an seinen Bruder: „Glaube nicht, dass das hier glamourös ist, es ist alles andere als das.“ Zu diesem Zeitpunkt hat er bereits einige Einsätze über Deutschland hinter sich gebracht. Aber bis zum Start der Ausbildung bei der Royal Canadian Air Force und der Entscheidung, in welcher Position und Art von Flugzeug er einmal seinen Dienst verrichten wird, dauert es noch ein paar Monate. Schließlich gewährt die kanadische Luftwaffe allen, die noch zum College gehen oder studieren, bis zum entsprechenden Abschluss unbezahlten Urlaub.

Endlich, im Mai 1943 beginnt der Militärdienst. Die erste Ausbildungsstation ist in Mont Joli, einer Stadt in der kanadischen Provinz Québec. Dort befindet sich die No. 9 Bombing and Gunnery School, in der Bomben- und Bordschützen ausgebildet werden. Weshalb John als Bordschütze eingeplant wird – das bleibt unklar. Vielleicht herrscht gerade daran ein Mangel.

In Mont Joli lernt John einen jungen Mann aus Ingersoll kennen: William Reginald Stone, kurz „Bill“. Die beiden werden gute Freunde. Dass die Freundschaft gerade einmal fünf Monate währen wird – das kann zu diesem Zeitpunkt noch niemand



No. 9 Bombing and Gunnery School, Mont Joli, Quebec, 1 Oct 1943 (John steht in der hinteren Reihe, 3. v.r.) – Foto: John Patterson

ahnen. Beim Abschluss seiner Bordschützen-Ausbildung am 15. Oktober 1943 wird John als 52. von insgesamt 126 seiner Klasse gewertet und als sehr intelligent bezeichnet.

Zwei Wochen später, am 30. Oktober 1943, geht John in Halifax an Bord des Schiffes, das ihn nach Europa bringen soll. Er verabschiedet sich bei seiner Freundin Elinor und bei seinen Eltern, dann bringt ihn sein Bruder zum Hafen. „John zog in den Krieg, doch wir taten so, als wäre es nur ein kleiner Ausflug, irgendwohin“, so Doug.

Auch wenn der Krieg bereits seit vier Jahren in Europa, Russland, Nordafrika und im Pazifik tobt und Deutschland ein Land nach dem anderen angreift – in Kanada fallen keine Bomben. Hier geht das Leben seinen nahezu alltäglichen Gang. Vordergründig scheint der Krieg weit entfernt zu sein. Und doch immer häufiger treffen Nachrichten über verwundete oder getötete Soldaten ein. Auch Johns Familie, seinen Freunden und seiner Freundin ist mehr oder minder klar: Er wird demnächst hoch oben am Himmel in einem Bombenflugzeug fliegen – lebensgefährliche Einsätze über feindlichem Gebiet.

Das, was zu diesem Zeitpunkt noch wie ein „Abenteuer“ anmuten mag, beginnt ...

---

## **BRIEF VOM 23. DEZEMBER 1943**

*„Liebste Mama und Papa,*

*endlich habe ich frei und verbringe meine Zeit in London. Bill und ich haben acht Tage Urlaub und wir hoffen, eine lockere Zeit zu haben und dass wir uns die Sehenswürdigkeiten anschauen können. Wahrscheinlich werden wir unser Weihnachtsessen hier zu uns nehmen und ich denke, es gibt Truthahn. Ich hoffe es jedenfalls. Aufgrund der Vorteile, die wir haben, ist es hier gar nicht teuer. Während unserer Urlaube kosten uns die Fahrten mit der Eisenbahn gar nichts. Die Übernachtung mit Frühstück kostet nur etwa 55 Cent. Ich denke, das ist angemessen, oder?*

*Ich komme mit dem Geld, das ich erhalte, sehr gut aus. Inzwischen solltet ihr meine monatliche Überweisung nach Hause erhalten haben. Wenn ich 25 Dollar pro Monat nach Hause schicke, summiert sich der Betrag auf 300 Dollar pro Jahr – das ist doch einiges. Jetzt habe ich seit über zwei Wochen keinen Brief mehr von euch erhalten. Ich hoffe, jede Menge Briefe bei meiner Rückkehr auf der Trainingsstation vorzufinden. Ich erhielt vor*

*ein paar Tagen vier Briefe von Elinor, die sie vor ungefähr einem Monat versendet hat. Auf den Trainingsstationen erhalten wir jede Woche die kanadischen Pressemitteilungen. Hier erfahren wir die wichtigsten Ereignisse aus Kanada und von den Eishockeyspielen. Ich las auch, dass es in Ottawa bereits Minus 20 °F [-29 °C] sind. Das Wetter hier ist sehr mild, allerdings feucht und bis jetzt ohne Aussicht auf Schnee – und das zwei Tage vor Weihnachten. Ich nehme an, dass man bei euch, jetzt wo ich weg bin und es nicht genießen kann, gut Skifahren kann. Ihr könntet Doug bitten, mir irgendein Skimagazin zuzusenden, von dem er meint, dass es mir gefallen könnte. Ich hoffe, Leute, euch zuhause geht es gut und ihr genießt alles. Bleibt gutgelaunt und macht euch keine Sorgen um mich. Mir geht es hervorragend. Bis demnächst, ich schreibe so bald wie möglich. Liebe Grüße John R XXXX<sup>2</sup>“*

Den nächsten Brief an die Eltern schreibt John elf Tage später.

### **BRIEF VOM 3. JANUAR 1944**

*„Ich bin gerade zwei Tage zurück aus dem London-Urlaub. Weihnachten und das Weihnachtsessen habe ich im „Knight of Columbus“ Hotel verbracht. Da ich nicht sonderlich fröhlich war, hatte ich auch keine Lust nach Hause zu schreiben. Es gab Truthahn, aber es war einfaches Restaurantessen. Bill und ich haben das Beste draus gemacht und hatten einen ziemlich guten Urlaub.*

*Bill, ich und unsere Besatzung sind wieder umgezogen. Wir sind in der gleichen O.T.U.<sup>3</sup> [Operational Training Unit, eine Schulungseinheit für Einsätze], allerdings auf einer Außenstelle. Wir warten auf besseres Wetter, damit wir mit dem Fliegen beginnen können. Das Wetter ist immer noch sehr mild, ohne Aussicht auf Schnee, dafür mit 99 Prozent Luftfeuchtigkeit.*



Typische Baracke auf einem Royal-Air-Force-Flugplatz während des Zweiten Weltkriegs – hier im britischen Elvington, in der Nähe von York – Foto: Thomas Boller

*Könntet ihr mir alle Artikel, die mit Ski und Skirennen zu tun haben, zusenden? Ebenso Ski-Magazine? Vor Langeweile werde ich hier ganz müde, in gewisser Hinsicht ist das aber auch mal ganz nett. Solltet ihr mir Lebensmittel zusenden wollen, hier sind ein paar Dinge, die ich mag: Sardinen, Marmelade, Honig, Kakao, Früchtekuchen und Obstkonserven. Ihr habt kürzlich mal erwähnt, dass ihr mir Tee zusenden wolltet. Das ist in Ordnung, aber bitte nicht zu*



Elinor Strike, John R. Patterson, Dorothy „Dot“ Ensor (Doug Pattersons Freundin und zukünftige Frau), Doug Patterson; Ottawa 1943 – Foto: John Patterson

*viel, denn wir bekommen drei Mal am Tag Tee. Schokolade wäre ebenfalls sehr gut, da es hier keine gibt.*

*Wir sind nun zu zwölf in kleineren Baracken untergebracht, das entspricht zwei Besatzungen.*

*Gerade sitze ich auf meiner Bank neben dem Ofen und es ist mollig warm und angenehm. Ansonsten gibt es nicht viel mehr zu berichten. Ich schreibe euch bald wieder.*

*Bis dahin, liebe Grüße und Küsse John R.*

*P. S. Sagt Doug, er soll mal schreiben und grüßt Elinor lieb von mir, wenn ihr sie seht.“*

Die Kanadierin Elinor Strike ist Johns Freundin. Als John diesen Brief schreibt, sind sie bereits seit zwei Jahren ein Paar.

John bittet in den kommenden Briefen immer wieder um Lebensmittel und andere Alltagsgegenstände. Es mag zunächst erstaunlich klingen, dass er im Jahr 1944 in England offenbar keinen Zugang zu Marmelade, Honig oder Schokolade hat. *„Ich übertreibe nicht, wenn ich sage, dass alles aus Kanada wie ein Lottogewinn schmeckt. Ich habe genügend Geld, doch was nutzt es mir, wenn ich dafür nichts Vernünftiges zu Essen kaufen kann? In den Restaurants in der Stadt bekommt man Tee (was sonst), einfachen Toast, Käsesandwich, manchmal Toast mit Bohnen, meistens Brötchen und Kuchen.*



Don Eastman, MacDonald College, 1941 – Foto: John Patterson

*Ob das nicht ausreichend ist? Für Kanadier und Amis ist das sehr gewöhnungsbedürftig, zumal wir üppige Lebensmittel gewohnt sind.“*

Ähnlich wie in Deutschland werden die Lebensmittel auch in England knapp, es wird massiv in die Rüstung investiert. Wohl denen, die einen eigenen Garten haben, der genügend Lebensmittel

abwirft. Einkocht bringen diese die eigene Familie über die Runden – und werden als Tauschware genutzt.

---

## BRIEF VOM 7. JANUAR 1944

*„Ich bekam furchtbar Heimweh als ich las, dass ihr ein paar meiner Freunde getroffen habt. Ich wünschte, daheim zu sein und mit Doug Skifahren zu können oder noch besser mit Don Eastman im Norden.“*

Den Kanadier Don Eastman kennt John vom MacDonald College, das auf Agrarwissenschaften spezialisiert ist.

Von hier aus gehen beide gemeinsam zur kanadischen Luftwaffe, Don wird zum Jagdflieger ausgebildet. *„Wir dürfen monatlich nur vier von diesen (blauen) Luftpostbriefen versenden. Entsprechend werde ich sparsam damit umgehen und euch einmal in der Woche auf Airgraphs und einen normalen Brief schreiben. Ich habe zwar andere, (graue) Luftpostbriefe, bin aber der Meinung, dass diese nicht so gut sind.“*

---

Airgraph ist ein für die damalige Zeit recht modernes System, mit dem Soldaten während des Krieges Nachrichten an ihre Angehörigen senden können. Auf ein spezielles Formblatt wird die Nachricht geschrieben, mit einer Nummer gekennzeichnet und dann auf Mikrofilm fotografiert. Dieser wird in die Heimat geflogen. Das sehr geringe Gewicht und Volumen bei gleichzeitiger hoher Informationsdichte (= eine Vielzahl an Briefen) sind die wesentlichen Vorteile – sie sparen während des Fluges Platz und Sprit.

---

John ist ein eifriger Schreiber. Die mehr als 40 Briefe an seine Eltern und seinen Bruder dürften nur die Spitze des Eisbergs sein. Der erhaltene Schriftverkehr belegt: Zählt man die Briefe an die Verwandten, Freunde und Bekannte hinzu, müssen es deutlich mehr gewesen sein. John schreibt zumeist auf standardisiertem blauem Luftpostpapier. Das ist sehr dünn und somit leicht.

Briefe und Telegramme stellen die günstigste Verbindung in die Heimat dar. Transatlantische Telefonleitungen gibt es 1944 noch nicht, diese gehen erst 1956



Vorderseite eines Luftpostbriefs –  
Foto: John Patterson



Rückseite eines Luftpostbriefs –  
Foto: John Patterson



Entfalteter Luftpostbrief – Montage: Thomas Boller

in Betrieb. Direkte Gespräche sind nur über eine sehr teure Langwellenfunkverbindung möglich – und die ist den Soldaten nicht zugänglich. Bis auf wenige Ausnahmen sind die Briefe knapp gehalten. Das liegt unter anderem am Format des Luftpostbriefs, der aus nur einer Seite besteht. Nach dem Beschreiben wird das Papier speziell gefaltet und mit einer Lasche zugelebt.

John fährt fort: „Ich habe endlich mit dem Fliegen begonnen und genieße das mit meiner Besatzung außerordentlich. Es sind wirklich großartige Kerle und mit denen zusammen sein zu dürfen ist alles, was man sich wünschen kann. Unser Pilot ist 26 Jahre alt und kommt aus Toronto, der Bombenschütze aus Brockville und der Navigator aus Kirkland Lake. Unser Funker ist ein Engländer und ebenfalls ein feiner Kerl. Bill ist selbstverständlich der andere Bordschütze.

Wo auch immer wir hingehen, auf Shows, Spielen oder zum Essen, wir machen es immer gemeinsam. Ich denke, das ist auch gut so, denn das fördert den Teamgeist. Und das ist wichtig.

Außer von der Kirche habe ich bis jetzt überhaupt noch kein Paket erhalten. Bill hat fünf oder sechs mit Lebensmitteln (Schokoladenriegel, Kaugummi, Kuchen, Dosenfisch und -fleisch). Ich weiß, dass es nicht leicht ist, das zu besorgen, aber hier gibt es das gar nicht.

*Ich kann jede Menge Lebensmittel und Zigaretten gebrauchen. Bitte schickt mir kein Feuerzeug, ich habe ein günstiges hier gekauft.*

*Liebe Grüße*

*John R. XX*

*P.S. Schickt mir mal fünf Paar Socken.“*

Nicht dass John hier das erste Mal während seiner Ausbildung fliegt. Zwar hat er bereits einige Trainingsflüge in Mont Joli absolviert, jedoch in einmotorigen Trainingsflugzeugen, gesteuert von unterschiedlichen Piloten. Hier, bei der 28. O.T.U in Castle Donnington, wird mit zweimotorigen Vickers-Wellington-Bombern geflogen. Endlich kann als Team das zuvor theoretisch Erlernete in die Praxis umgesetzt werden – und zwar mit der eigenen, nun feststehenden Besatzung. Dazu gehören:



John steht links in der oberen Reihe, daneben, in der Mitte, Bill Stone. Leider können die beiden anderen nicht mehr zugeordnet werden, Aufnahme vom 11. Dezember 1943 – Foto: John Patterson



Pilot John M. Stephens – Foto: John Patterson