

På vej hjem fra Stettin

Lancaster LM275 BQ-O fra No. 550 Squadron kom klokken 02.52 i luftkamp med en Bf 110. På dette tidspunkt befandt de sig ud for Smygehamn syd for Sverige. Bf 110eren blev opdaget af agterskytten, Sgt. McNamara, der åbnede ild i en afstand af 350 meter og fulgte målet indtil en afstand af 100 meter. McNamara affyrede kun 250 skud, idet han havde funktioneringsvanskeligheder og kun det ene af hans fire maskingeværer fungerede ordenligt. Rygskytten, Sgt. Mills, nåede at affyre 100 skud. Samtidig med beskyddningen foretog Lancasteren en proptrækkermanøvre og Bf 110eren forsvandt til venstre. På dette tidspunkt fløj den tyske natjager meget langsomt og det syntes, som om den var i vanskeligheder, men der blev ikke observeret brand eller skader på flyet. Det tyske fly havde under hele luftkampen et lys brændende i cockpittet.

Sverige blev igen overfløjet af mange maskiner på vej hjem fra Stettin. Besætningen ombord på Lancaster LL947 (BH-W) fra No. 300 Squadron sprang ud med faldskærm over Sverige efter, at deres maskine var blevet beskadiget over Stettin. Det lykkedes piloten, F/O Jones, at holde maskinen i luften indtil de kom over svensk territorium, hvorefter de alle sprang ud og landede i god behold. Hele besætningen var tilbage i England inden årets udgang. Lancasteren styrtede klokken 01.30 ned lidt udenfor Knäred.

Endnu syv mand sprang ud med faldskærm, nemlig besætningen ombord på Lancaster ME800 (UL-W2) fra No. 576 Squadron, der landede ved Hjärnås. Selve flyet styrtede ned ved Gäddebode øst for Agunnaryd. Også her var det lykkedes piloten, F/O Thieme, at holde maskinen i luften indtil man var over svensk område. ME800 var blevet svært beskadiget af luftværnsskyts over Stettin. To besætningsmedlemmer, nemlig skytterne Sgt. Morgan og O'Shea, sprang ud med faldskærm over Tyskland og blev taget til fange af den tyske værnemagt. F/O Thieme kæmpede for at holde Lancasteren i luften på to motorer, men det lykkedes at krydse Østersøen uden hændelser. Så snart man var inde over land sprang besætningen ud med faldskærm. Besætningen landede i nærheden af Hjäsås, men ME800 fortsatte uden besætning i lang tid og styrtede først klokken 02.20 ned ved Gäddeboda, hvor den totalt udbrændte.

Endnu en Lancaster endte sine dage i Sverige. Det var Lancaster PB379 (AR-E2) fra No. 460 Squadron, der et stykke tid kredsede rundt om Kalmar i lav højde. På den svenske militære flyveplads, F12, affyrede man grønne signalblus og tændte flyvepladsens lys. Klokken 04.40 landede Lancasteren på flyvepladsen og en ambulance, der var kørt frem, blev straks benyttet til at køre piloten, P/O Aldred, til infirmeriet i Kalmar.

P/O Aldred havde haft en begivenhedsrig tur. På vej ind over den jyske vestkyst var de blevet beskudt af luftværnsskyts, der ramte flyet flere steder. Lancasteren medførte en 'cookie', der bl.a. blev ramt af granatsplinter uden at detonere. Også den ene af flyets brændstoftanke blev ramt uden, at flyet brød i brand. Problemerne blev ikke mindre af, at PB379 pludselig blev anfløjet af en tysk natjager, der forsøgte at krybe ind under Lancasteren. Agterskytten, F/Sgt Jackson, affyrede et par salver inden natjageren igen forsvandt i mørket. Lidt senere var agterskytten igen ved at åbne ild, da han opdagede, at det fremmede fly var en Lancaster, der nærmede sig.



Vraget af Lancaster III LM479 fra No. 101 Squadron, som styrtede ned ved Dejbjerg efter luftkamp med Oberleutnant Szardenings fra 4./NJG 3.

Da Lancasteren kom ind over Bornholm blev den igen beskudt af luftværnsskyts. Denne gang blev den dog ikke ramt. Flyets navigationsradar, H2S, havde ikke virket siden flyet var blevet beskudt over Jylland, men besætningen var på rette kurs. Da man var et par minutter foran tiden, besluttede Aldred sig til at flyve lidt langsommere for ikke at komme ind over målområdet før tiden. Da han nærmede sig den tyske kyst ud for Stettin, blev han beskudt af 'flakships'.

Oprindelig skulle Aldred angribe i en højde af 18.000 fod, men fik af Masterbombberen at vide, at han skulle gå ned til 12.000 fod. Da PB379 befandt sig i 12.000 fods højde over Stettin opdagede besætningen pludselig, at der var adskillige Lancastere højere oppe, som var begyndt at kaste deres bombelast. PB379 havde netop kastet sin bombelast, da cockpittet blev ramt af en brandbombe. Bomben gik gennem ruden og ramte pilotens rat, hvor den ændrede vinkel og lavede et stort hul i gulvet, før den landede i bombekasterens aflukke. Aldred blev slået bevidstløs og Lancaster PB379 gik ind i et stejlt dyk. Da Aldred kom til sig selv, kunne han ikke anvende højre arm og Sgt Troth hjalp ham med at rette flyet op. På det tidspunkt havde flyet mistet et par tusind fod i højden. Lancasteren blev ialt ramt af 20 brandbomber, der forårsagede alvorlige skader på flyet.

Kompasset virkede ikke, ligesom de hydrauliske system til agterskyttens tårn også var ude af drift. Vinden stod ind i cockpittet og besværliggjorde flyvningen. Aldred var kvæstet. Han kunne ikke føle sine ene ben og hånden var svært beskadiget. Bombekasteren lagde en trykforbinding på Aldred og gav ham en mindre portion morfin. Aldred fortsatte med at flyve Lancasteren.

PB379 var dog ikke ude af farezonen. Maskinen fløj i 9.000 fods højde med fulde flaps ude på grund af skaderne på instrumentpanelet i cockpittet. Hastigheden var kun omkring 150 km/t. Det var ikke den bedste situation at være i, når man befandt sig over Stettin. Det lykkedes dog for besætningen at undgå at blive fanget i lyskasterne og efter et stykke tid slap man ud over Østersøen.

Aldred mistede bevidstheden et par gange. Brændstofmålerne viste, at venstre anden tank og højre første tank var tomme. Det var umuligt at nå tilbage til England. Det blev besluttet, at man ville forsøge at nå Sverige. På vej over Østersøen blev alt hemmeligt udstyr i flyet ødelagt. Det vil sige, at GEE, IFF, H2S og flyets særlige radar (AGLT) til kanontårnene blev ødelagt så godt, som det var muligt.

Da man nærmede sig den svenske kyst, blev navigatørens kort suget ud af cockpittet og man var nu virkelig ude af stand til at finde vej. Da man landede på flyvepladsen F12 klokken 04.35, havde situationen virkelig været desperat med et fly næsten tør for brændstof og svært beskadiget samt en såret pilot, der skiftevis var bevidstløs.

Flyet blev af det svenske flyvevåben fragtet til flyvepladsen F3 ved Linköping, hvor man grundigt undersøgte maskinen, før den i 1946 blev skrottet.



*Oberfeldwebel
Mangelsdorf
(nummer to
fra venstre)
fra NJG 3 og
hans
besætning
foran deres Ju
88G-1 Werk
Nr. 710639.
Mangelsdorf
nedskød en
firemotors
bombemaskine
natten mellem
den 26. og 27.
august 1944.
Han
overlevede
krigen med 10
anerkendte
nedskydninger*

Danmark krydses igen

Et stort antal natjagere havde tidligere landet på Fliegerhorst Grove og Kastrup efter, at de tidligere på aftenen/natten havde været indsat mod den indflyvende styrke. Nu da bombemaskinerne igen var på vej tilbage, var natjagerne igen klar over Jylland, hvor det udviklede sig til en række luftkampe.

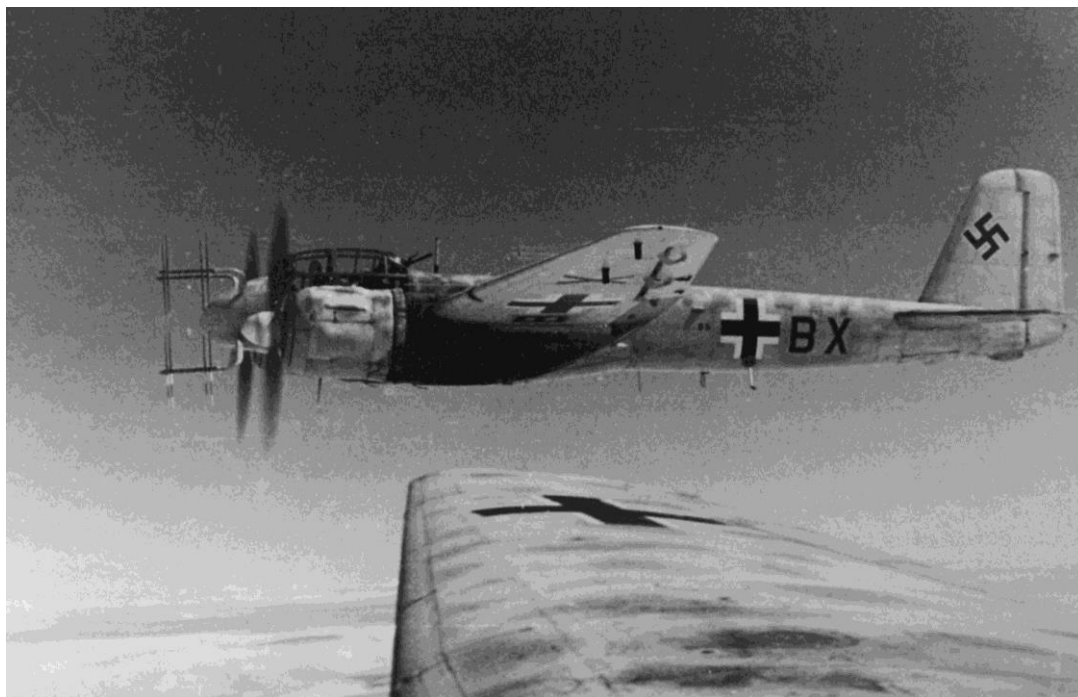
Den engelske aflytningstjeneste foretog følgende sammendrag af aflytningerne af meldingerne til natjagerne:

- Kl. 02.03 - I./NJG 3 (Schleswigland/Nordholz) beordres til Sjælland og gives plot for returflyvningerne fra Stettin. Bombeflyene blev plottet til Stettin.
- Kl. 02.58 - IV./NJG 3 sendes nordøst, muligvis fra Schleswig, mod vores fly som passerer det sydvestlige hjørne af Sverige på vej tilbage fra Stettin.
- Kl. 03.03 - kursen ændes til 350 grader
- Kl. 02.58 - I./NJG 7, på det andet sortie, sendes østsydøst fra Grove mod de hjemvendende fly.
- Kl. 03.04 - Fly returnerende fra Königsberg blev plottet over Sjælland og plottene fulgte dem til vestkysten af Danmark klokken 04.39.
- Kl. 04.26-05.35 - II og IV./NJG 3 blev hørt lande.
- Kl. 05.15 - I./NJG 3 beordres til at lande på Schleswig.
- Kl. 05.29 - II./NJG 3 beordres til at lande på Grove.

Den af de indsatte tyske piloter var Oberleutnant Hermann Leube fra 4./NJG 3, der var startet fra Fliegerhorst Grove klokken 02.36 i Ju 88 kodet D5+KM. Klokken 03.30 angreb han en Lancaster i Quadrat MB (øst for Århus ude over bugten) med kurs mod vest. Det britiske fly blev opdaget af radaroperatøren på SN-2. Olt. Leube affyrede en byge på kun 100 meters afstand mod Lancasteren og rapporterede, at den var styrtet ned i kvadrat MA (Århusområdet). Der er ikke fundet spor fra en nedstyrtet Lancaster ved Århus denne nat og det må formodes, at Lancasteren slap væk. Oberleutnant Leube landede igen på Fliegerhorst Grove klokken 05.00.

Lancaster LM689 UM-N2 fra No. 626 Squadron blev klokken 03.34 angrebet over Hadsten. Agterskytten så tre natjagerlysbomber til højre for Lancasteren og i lyset fra disse observeredes en jager, som blev fjernkendt som værende en Fw 190. Jageren kom ind nedefra i en vinkel til højre. Agterskytten beordrede piloten, F/Lt W J Foote, til at flyve undvigemanøvre mod højre og det lykkedes for besætningen at ryste Fw 190eren af dem. Under manøveren affyrede agterskytten, Sgt. Cohen, 200 skud.

Lancaster ME854 fra No. 576 Squadron blev klokken 0353 angrebet i en højde af 12.000 fod umiddelbart vest for Nissum Fjord. Natjageren nærmede sig fra venstre og Lancasteren udførte en proptrækkermanøvre til venstre uden, at det tyske fly nåede at affyre sine maskinkanoner. Den tyske pilot kastede derefter en lysbombe og gik påny til angreb, medens Lancasteren påny gik ind i en proptrækkermanøvre. Denne gang til højre. Rygskytten, Sgt. Russell, besvarede natjagerens ild, der dog ikke var særlig virkningsfuld. Angrebet blev afbrudt i en afstand af 150 meter. Da lysbomben blev kastet, opdagede besætningen ombord på ME854, at de kun var 100 meter fra en anden Lancaster.



Ju 88G fra Schulstaffel NJG 3 over skyerne i dagslys. Dette var en situation, som de fleste natjagerpiloter ikke brød sig om i midten af 1944. På dette tidspunkt var jagerne gået hen og blevet jaget vildt - om dagen af amerikanske Mustangs og om natten af britiske Mosquitoes.

Kun syv minutter senere blev en anden Lancaster angrebet i samme område. Det var Lancaster Mk. III NE142 'Q' fra No. 460 Squadron, der befandt sig i 8000 fods højde vest for Nissum Fjord. Agterskytten besvarede det tyske flys beskydning med 300 skud, før Lancasteren rystede natjageren af sig med en proptrækkermanøvre.

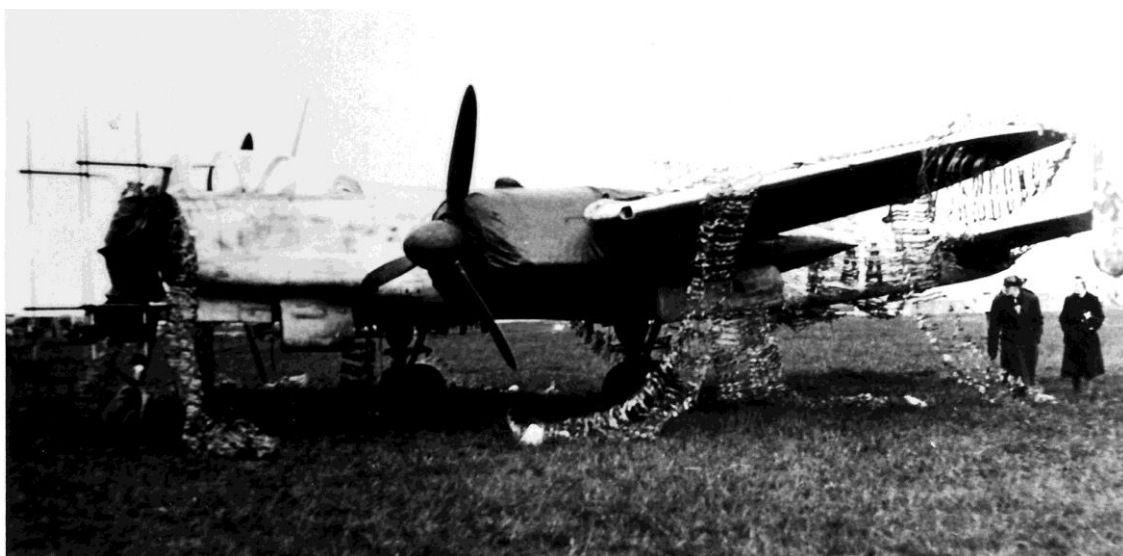
Lancaster Mk. I ME735 UL-P2 fra No. 576 Squadron blev klokken 0405 angrebet af en Ju 88, da den befandt sig ved Vemb i Vestjylland på vej hjem fra Stettin. Første angreb kom fra højre, da Ju 88eren dykkede frem af mørket. Lancasteren gik ind i en proptrækkermanøvre, som den fortsatte med at udføre under hele angrebet. Næste angreb blev foretaget fra højre side og under den britiske bomber. Under dette angreb affyrede agterskytten 150 skud i en afstand af 300 meter og han mente, at han kunne se træffere på natjagerens krop og venstre vinge. Natjageren afbrød angrebet og forsvandt. Lancaster ME735 fortsatte med at udføre undvigemanøvre i endnu nogle minutter for at være helt sikker på, at man havde undsluppet Ju 88eren.

Lancaster X KB769 fra No. 419 Squadron blev klokken 04.05 angrebet af en natjager, da den befandt sig ud for Røjensø Odde øst for Thyborøn. Rygskytten, Sgt. Brown, opdagede en Ju 88, der nærmede sig fra venstre i en afstand af 550 meter. Rygskytten beskød målet og beordrede undvigemanøvre til venstre. Den tyske jager fortsatte anflyvningen og åbnede ild i en afstand af 250 meter. Umiddelbart efter, at den første Ju 88 havde afbrudt angrebet, kom en ny Ju 88 ind fra en anden vinkel og besætningen ombord på Lancasteren mente ikke, at det kunne være den samme natjager p.g.a. den lille tidsforskel og angrebsvinkelen. Den nye natjager angreb fra højre og begge skytter besvarede ilden. Også denne natjager afbrød angrebet uden at ramme Lancasteren, hvorefter sidstnævnte fortsatte kursen mod vest. Kort tid efter blev de påny angrebet af en Ju 88, der kom ind agterfra. Agterskytten, Sgt. Veri, åbnede ild og rygskytten beordrede undvigemanøvre. Heller ikke dette angreb medførte skader på Lancasteren, der var i stand til at vende tilbage til RAF Middleton St. George uden skader.

Den tyske marine ved Esbjerg rapporterede at omkring 60 fjendtlige maskiner krydsede fra øst mod vest i tidsrummet 02.14 til 05.15. Overflyvningen fandt sted i 3800-5800 m højde. Det tunge marineflak beskød de overflyvende maskiner og to gange observerede man nedstyrtende fly ude over havet (klokken 03.59 i 15 graders retning og klokken 04.00 i 167 graders retning). Begge nedstyrtninger fandt sted i ca. 20 km afstand. Ialt affyrede det tunge luftværns:

2./204	149 skud	10,5 cm
3./204	95 skud	10,5 cm
4./204	145 skud	10,5 cm
5./204	40 skud	10,5 cm

Midt under overflyvningen blev der givet 'Küstenalarm' (d.v.s. alarmering på grund af landsætning). Dette skete fordi man forvekslede hvide lyskugler og kendingssignaler med alarm.



He 219A på Kastrup ved krigens slutning. Flyet var kodet G9+AA og tilhørte dermed staben for NJG 1 og var øremærket Geschwaderkommodore Oberstleutnant Jabs.

He 219 i kamp ved Karup

I slutningen af august 1944 var der ikke mange tyske natjagere stationeret i Danmark, men natten mellem den 29. og 30. august førte 2. Jagddivision i Stade natjagere til dansk område fra næsten hele Tyskland. Ved Karup blev således Lancaster B.I LM116 (kodet PM-D) fra No. 103 Squadron skudt ned på vej hjem fra Stettin af en natjager fra 1./NJG 1.

Hele Lancasterens besætning blev dræbt ved nedstyrtningen, og den tyske værnemagt begravede besætningen sammen med resten af flyet. Efter krigen blev ligene af F/Sgt. T Adcock, Sgt. S W Allen, Sgt. T Barton, Sgt. N G McSporran, F/O W Nixon, Sgt. W C Sadler og F/O C B Whitmore fundet og er senere overflyttet til Kiel.



Dejbjerg kirkegård, hvor besætningen fra Lancaster LM479 ligger begravet. Besætningen blev i første omgang begravet på nedstyrtningsstedet af den tyske værnemagt, men sognepræst Hans Pedersen sørgede for, at ligene blev gravet op igen og ført til Dejbjerg kirkegård, hvor besætningen blev begravet den 14. september 1944 under deltagelse af en større folkemængde. Tre danskere, herunder præsten, blev afhentet af den tyske værnemagt og ført til forhør vedrørende begravelsen, men var i stand til at tale sig fri igen. (C. Petersen)

No. 103 Squadron afsendte 17 Lancasters mod Stettin. To fly gik tabt (F/Lt Forbes og F/O Nixon) og et andet (P/O Sutton) blev angrebet af tyske natjagere, men var i stand til at undvige og returnere til England. Derudover afsendte eskadrillen tre Lancaster til minelægning langs den pommerske kyst. Heraf blev et fly (S/Ldr. Gane) angrebet af en tysk natjager, men var i stand til at returnere til England. Nedskydningen af Lancaster LM116 blev foretaget af Staffelfkapitän Hauptmann Modrow (der var født i Lancasterens mål - Stettin). Efter nedskydningen landede Modrow på Fliegerhorst Grove. Det vides ikke helt sikkert, hvilket fly Modrow fløj denne nat, men i denne periode fløj han som regel en He 219A-2, der var tilgået enheden i juni 1944. Ernst-Wilhelm Modrow havde få uger forinden fået tildelt Ridderkorset efter 27 luftsejre.



Der er ikke mange billeder af flyvende Lancasters fra No. 101 Squadron. På dette billed kaster en Lancaster NG128 SR-C fra No. 101 Sqdn 4 lbs brandbomber i større stil. Billedet er taget på et tidspunkt, hvor man endnu ikke anvendte containere til transport af brandbomber, hvorfor nedslagene blev meget spredt. Bemærk de ekstra antennerne ovenpå Lancasteren, som tilhører ABC-udstyret.

Endnu en Lancaster gik tabt over Jylland, nemlig Lancaster Mk. III LM479 (SR-F) fra No. 101 Squadron, der blev skudt ned ved Dejbjerg i Vestjylland. Hele besætningen, som bestod af F/Sgt. A R Chalmers, P/O C Cousin, F/O T Foster, Sgt. G F Gibson, P/O H J Linn, F/O S A Mackenzie, W/O W Owen og Sgt. A Stewart, blev dræbt og ligger begravet på kirkegården i Dejbjerg. Nedskydning af Lancaster LM479 kan

være foretaget af Oberleutnant Szardenings fra II./NJG 3. Han rapporterede, at han klokken 03.50 nedskød en Lancaster vestsydvest for Grove - dog uden at angive hvor langt fra Grove.

Lancasteren eksploderede i luften og resterne blev spredt over et stort stykke. Den tyske værnemagt indfandt sig hurtigt og afspærrede området. Der var ikke meget at finde af F/O Foster og hans besætning og en uge senere frigav tyskerne området igen. Tyskerne havde begravet ligdele i nærheden af nedstyrtningsstedet, men havde ikke været særligt påpasselige med at få alle dele samlet. Lokale danskere rensede området for ligdele og fjernede også de dele som tyskerne havde begravet. Det hele blev begravet i fire kister den 14. september på kirkegården i Dejbjerg. Graven var blevet gravet af den lokale modstandsgruppe.



Oberleutnant Szardenings sammen med hans besætning. Szardenings nedskød Lancaster LM479 fra No. 101 Squadron ved Dejbjerg - han rapporterede, at han klokken 03.50 nedskød en Lancaster vestsydvest for Grove.

Lancaster LM479 var udstyret med ABC, som var et jammingsudstyr, der primært blev anvendt mod natjagernes radiokommunikation med jordstationerne. ABC stod for Airborne Cigar og blev første gang anvendt forsøgsvis i september 1943. Natten mellem den 7. og 8. oktober 1943 anvendte No. 101 Squadron for første gang ABC operativt under et angreb på Stuttgart og udstyret var øjeblikkeligt en succes.

Jeg har talt med en special duty operator, som betjente udstyret. Selv om det var 50 år siden krigen var afsluttet, var han ikke villig til at tale om hans indsats. Han hævdede, at hans arbejde var klassificeret og det tog lidt overtalelse, før han åbnede op. Special duty operatøren, eller blot operatøren, var en tysktalende telegrafist, der var placeret umiddelbart bag hovedbjælken i venstre side i flyet. Det vil sige ovenover bomberummet og umiddelbart foran rygskytten. Operatøren var isoleret fra den resterende besætning og var heller ikke i den opvarmede del af flyet. Det betød, at han skulle betjene radiomateriellet iført tykke handsker for at forhindre forfrysninger i fingrene, når Lancasteren befandt sig i stor højde. Han havde heller ikke noget vindue at kigge ud af og under operationerne var han også afskåret fra at være tilkoblet intercommen. Han havde en rød lampe foran sig, som piloten kunne aktivere, hvis man ønskede at komme i kontakt med operatøren.

Operatøren var i mere end en forstand isoleret fra den resterende besætning. Han måtte ikke tale om sit arbejde og den resterende besætning vidste ikke ret meget om hans opgaver. Hjemme på basen omgik operatørerne mere hinanden end deres besætninger. En stor del af operatørerne var jøder, der mestrede tysk - mange af dem tidligere tyske jøder. En stor del af dem fløj under falsk navn, så man ved en eventuel nedskydning var i stand til at skjule sin baggrund. I forvejen havde operatøren ikke store muligheder for at slippe levende fra en nedskydning, men flere af operatørerne var indstillede på ikke at forlade flyet i tilfælde af en eventuel nedskydning. De ville hellere dø end falde levende i tyskernes hænder.

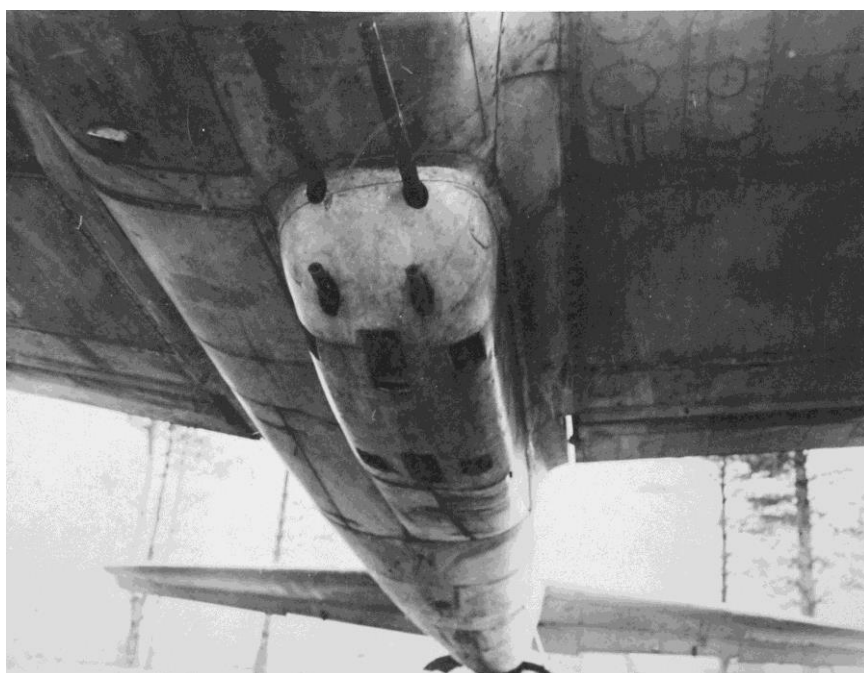
No. 101 Squadron fløj 2477 ABC-missioner mellem oktober 1943 til april 1945. Det skete ikke uden tab. Fra januar 1944 til krigens slutning blev 1094 besætningsmedlemmer dræbt og 178 taget til fange. Det var det højeste tabstal i nogen eskadrille i RAF.

ABC-udstyret i en Lancaster fra No. 101 Squadron bestod af en R1624 modtager, en Type 178 indicator unit, tre T1360A sendere, tre Type 584 power units, to Type 5 kontrolpaneler, to Type U generatorer, en type 226 forbindelsesboks samt en Type 215 switch. De to generatorenheder var installeret i Lancasters inderste motorer. Modtageren afsøgte automatisk frekvensbåndet 38.3 til 42.5 MHz 25 gange i minuttet og et signal viste sig på operatørens oversigtsrør, hvis der var aktivitet på en frekvens. Operatøren lyttede

derefter på frekvenserne og hvis han konstaterede, at der blev talt tysk, startede han en af udstyrets tre sendere, som producerede et jammingssignal. Senderne havde en rækkevidde på ca. 80 km. Efter at operatøren havde igangsat jammingen, kunne han dæmpe denne på oversigtsrøret for at se om der stadigvæk var trafik på frekvensen. Når ABC-jammeren var i aktivitet, var det nødvendigt at slukke for Lancasterens Monica-udstyr, idet jammingen udløste Monica-alarmer.

Følgende piloter fra NJG 3 gjorde krav på at have nedskudt britiske bombefly natten mellem den 29. og 30 august 1944:

Hptm Husemann	I./NJG 3	2 Lancasters	(O Hälsingborg 00.48 og N Ystad 01.19)
Ofw Schadowski	I./NJG 3	2 Lancasters	
Ofw Schneider	I./NJG 3	2 Lancasters	
Fw Rupp	II./NJG 3	1 Lancaster	(klokken 00.01)
Oblt Leube	II./NJG 3	1 Lancaster	(O Århus klokken 03.30)
Oblt Szardernings	II./NJG 3	1 Lancaster	(WSW Grove klokken 03.50)
Hptm Henning	III./NJG 3	2 Lancasters	
Oblt Raum	III./NJG 3	1 Lancaster	



Bevæbningen på Ju 88G-1 var flyttet fra næsen til i en gondol under bugen. Dette blev gjort for at mundingsflammerne ikke skulle blænde besætningen under natlig ildåbning.

Husemann, Schadowski, Schneider, Leube, Szardernings, Henning, og Rupp er omtalt andetsteds i denne bog. Oberleutnant Hans Raum fra III./NJG 3 fik i løbet af krigen tilkendt 17 nedskydninger og var indehaver af Ehrenpokal der Luftwaffe.

Efter at den jyske vestkyst var krydset og bombemaskinerne kom ud over Nordsøen tog natjagernes aktivitet af, men en enkelt maskine kom dog i luftkamp langt ude over Nordsøen. Det var Lancaster PB154 'Y' fra No. 625 Squadron, der blev angrebet af en maskine, som besætningen fjernkendte som en He 177. Det er helt sikkert, at en He 177 ikke var i luften langt ude over Nordsøen under nattens operationer og man kan kun gætte på hvilken flytype, de har beskudt. De havde tidligere under togtet været i luftkamp med en Fw 190 over Sverige, som rygskytten havde beskudt med 400 skud. Efter de havde krydset den jyske vestkyst, blev de klokken 04.36 beskudt af He 177'eren og begge skytter besvarede ilden med 500 skud. Lancaster PB154 blev ramt adskillige steder og ved ankomsten til England talte man omkring 80 huller i den bageste del af kroppen. Derudover blev halehjulet punkteret og haleplan blev ret kraftigt beskadiget.

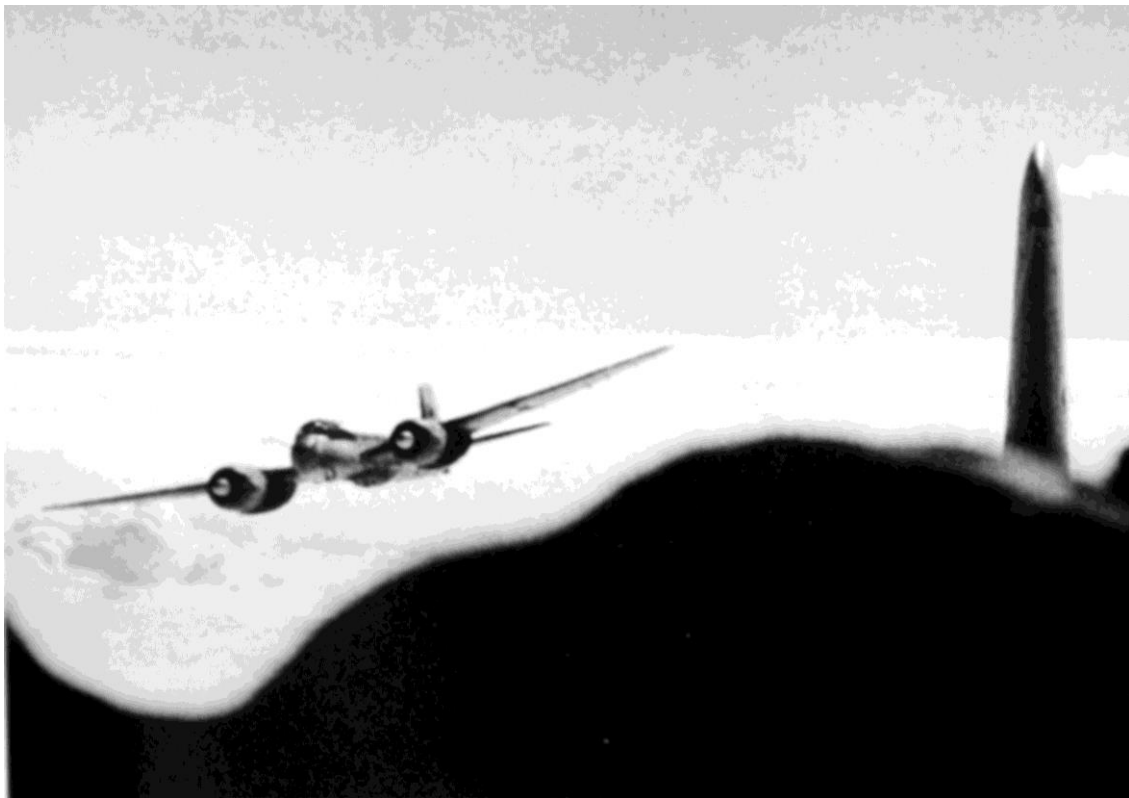
Ialt gik følgende maskiner tabt under nattens angreb på Stettin:

Lancaster Mk. I	PD273	PH-	No. 12 Sqdn	Stettin	5 pow, 2 dræbt
Lancaster Mk. III	LM479	SR-F	No. 101 Sqdn	Dejbjerg	8 dræbt
Lancaster Mk. I	LL757	SR-W	No. 101 Sqdn	Sverige	8 dræbt
Lancaster Mk. I	ME592	SR-D	No. 101 Sqdn	Skälderviken i Sverige	1 int, 7 dræbt
Lancaster Mk. I	LM116	PM-D	No. 103 Sqdn	Karup	7 dræbt
Lancaster Mk. III	PB365	PM-B	No. 103 Sqdn	Stettin/Poznan	8 dræbt
Lancaster Mk. I	PD261	AS-S	No. 166 Sqdn	Stettin/Poznan	7 dræbt
Lancaster Mk. I	ED327	BH-R	No. 300 Sqdn	NØ Anholt	7 dræbt
Lancaster Mk. I	LL947	BH-W	No. 300 Sqdn	Laholm Sverige	7 int
Lancaster Mk. I	PA163	BH-M	No. 300 Sqdn	Aalestrup	6 dræbt, 1 EE
Lancaster Mk. III	NE144	AR-F2	No. 460 Sqdn	Kattegat	7 dræbt
Lancaster Mk. III	PB379	AR-E2	No. 460 Sqdn	Svensköp Sverige	7 int

Lancaster Mk. III	EE193	BQ-C	No. 550 Sqdn	NW Sejro	7 dræbt
Lancaster Mk. I	ME800	UL-W2	No. 576 Sqdn	Gäddebode i Sverige	5 int, 2 pow
Lancaster Mk. I	ME742	UM-B2	No. 626 Sqdn	Båstad i Sverige	7 int
Lancaster Mk. I	HK594	AA-G	No. 75 Sqdn	Svensköp i Sverige	1 int, 6 dræbt
Lancaster Mk. I	LM184	WP-K	No. 90 Sqdn	Aalestrup	7 dræbt
Lancaster Mk. I	ME718	KO-G	No. 115 Sqdn	Ouve	7 dræbt
Lancaster Mk. III	PB131	KO-W	No. 115 Sqdn	Stettin/Poznan	7 dræbt
Lancaster Mk. III	PB143	JI-B	No. 514 Sqdn	Ingerslev	7 dræbt
Lancaster Mk. X	KB709	NA-G	No. 428 Sqdn	SV Anholt	7 dræbt
Lancaster Mk. III	PB202	6O-E	No. 582 Sqdn	Vorupør	7 dræbt
Lancaster Mk. III	NE131	F2-D	No. 635 Sqdn	Forsvundet uden spor	7 dræbt

(pow - krigsfange, int - interneret, EE - undsluppen til Sverige)

På grund af ruten over Sverige overlevede et forholdsvismæssigt stort antal besætningsmedlemmer nedskydning. De 23 fly, som gik tabt over fjendtligt/neutralt område, havde 166 besætningsmedlemmer ombord. 28 overlevede nedstyrtningerne i Sverige, medens det lykkedes for en enkelt at slippe fra Danmark til Sverige. Syv mand blev taget til fange af den tyske værnemagt og hele 129 mand blev dræbt.



Ju 88G fra I/NJG 3 over Jylland i den sidste del af krigen. Flyvningen gennemføres på et tidspunkt, hvor Gruppen udelukkende skulle have været udrustet med Bf 110, men Gruppenkommandeuren, Husemann, og flere af hans eskadrillechefer, blandt andet Schröder og Koch, ville hellere flyve Ju 88 og det lykkedes dem i slutningen af krigen at få sig tiltusket denne type i stedet for. (H. Koch)

Minelægning

Bomber Command udsendte ialt 31 Lancasters for at udlægge miner ud for Swinemünde, Danzig, Gdynia og Pillau samt 12 Halifaxes for at udlægge miner i Kadet-renden. Ialt blev der udlagt 183 miner af forskellige typer i områderne. En del af minerne var iøvrigt langtidsforsinket, så det ville tage flere uger, før minerne blev aktive. Minelægningsflyene mødte Strata Cumulus skyer med toppe i 4-5000 fods højde over Danmark, medens der over minelægningsområderne var et tyndt skylag i 12-17.000 fods højde. Sigtbarheden var udmærket i mineudlægningsområderne og man benyttede sig de fleste steder af visuel kending for stedfæstelse af positionen. Dertil kom, at nogle af flyene var udstyret med navigationsradaren H2S.

De 12 Halifaxes fra No. 10 Squadron (som var en del af No. 4 Group) til Kadetrenden syd for Lolland/Falster (Sweet Pea I and II) anvendte den normale indflyvningsrute til dette område, hvilket vil sige over Sønderjylland eller Schleswig. Disse maskiner havde ingen kontakt med tyske natjagerere og turen blev gennemført uden begivenheder.

Lancasterflyene, der skulle udlægge miner længere mod øst, anvendte samme indflyvningsrute som bombeflyene til Stettin eller Königsberg og her var aktivitetsniveauet højere, selv om tabsprocenten ikke var særlig høj (2.3%). Kun et minelægningsfly, nemlig Lancaster PD266 'U' fra No. 166 Squadron fløjet af F/O Heath, vendte ikke tilbage fra nattens togt. To minelægningsfly blev beskadiget af natjagere, nemlig som ovenfor nævnt LM187 fra No. 50 Squadron, der blev angrebet over Sverige og Lancaster ND707 fra No. 166 Squadron.

Besætningen ombord på Lancaster Mk. III ND707 AS-D fra No. 166 Squadron havde udlagt deres last af fem Mk VI miner ud for Swinemünde klokken 02.19 fra en højde af 14.000 fod og var på vej hjem, da de klokken 04.14 blev angrebet af en Ju 88 ca. 75 km ude over Nordsøen på højde med Ringkøbing. Agterskytten, Sgt. Pike, opdagede Ju 88eren i en afstand af kun 100 meter i færd med at snige sig ind på det britiske fly. Han affyrede øjeblikkelig en 120 skuds salve samtidig med, at han beordrede en proptrækkermanøvre til venstre. På grund af teknisk fejl i det interne kommunikationssystem hørte kun to besætningsmedlemmer ordren. Maskinkanonild fra natjageren sårede agterskytten i benet og navigatøren, F/O Hall, i nakken. Samtidig blev agterskyttens tårn beskadiget. Et nyt opkald bevirkede, at piloten, F/O Miller, hørte agterskytten og udførte proptrækkermanøvren. Inden Lancasteren nåede at undslippe, affyrede Ju 88eren en ny salve, som beskadigede højre vinge og flaps. Rygskytten, Sgt. Scott, kunne ikke komme til at affyre sine maskingeværer, fordi natjageren befandt sig i den døde vinkel. Lancasteren blev ramt af maskinkanonild i krop og højre vinge. Flapsene blev beskadiget og der opstod brand i den bageste del af flykroppen. Det lykkedes for Sgt. Pike at komme ud af sit tårn ved at bruge en brandøkse til at åbne døren. Bombekasteren, F/O Harding, hjalp Pike ud af tårnet efter, at han havde slukket branden med en skumslukker. Det lykkedes for Lancaster ND707 at komme hjem til England, men det krævede flere dages hårdt arbejde at få flyet flyvedygtigt igen. Flyet kom senere til No. 12 Squadron og gik tabt den 5. april 1945 under et togt til Lutzkendorf.

No. 1 Group havde til opgave at udlægge miner ud for Swinemünde (i Young Geraniums og Geranium) og afsendte fem Lancasters fra No. 166 Squadron, 2 fra No. 576 Squadron og 3 Lancasters fra No. 103 Squadron. Minerne skulle udlægges fra stor højde for at undgå beskydning fra det lette luftværnsskyts. I 'Young Geranium' var drophøjden mellem 14.000 og 15.000 fod, medens den i 'Geranium' var mellem 12.000 og 14.000 fod.

No. 103 Squadron afsendte derudover sytten andre fly som en del af hovedstyrkens angreb på Stettin. To Lancasters kom i luftkamp og to andre vendte ikke tilbage fra nattens togt (F/Lt. Forbes og F/O Nixon). Alle tre Lancasters, som skulle udlægge miner, vendte tilbage fra nattens togt, men et af dem, nemlig PD272, kom i luftkamp med en tysk natjager ude over Østersøen.

Lancaster PD272 PM-K fra No. 103 Squadron, der blev fløjet af Squadron Leader V G Gane, startede klokken 21.46 fra RAF Elsham Wolds i dårligt vejr og satte kursen ud over Nordsøen, hvor skyerne hang lavt under det meste af turen. På vej over Danmark klarede det op og over selve målområdet var vejret klart. S/Ldr. Gane havde intet besvær med at finde det korrekte sted for udlægning af Lancasterens fem miner. Lancaster PD272 rådede iøvrigt over H2S, der blev anvendt til navigationen. Der var lidt flak i målområdet, men Lancasteren blev ikke ramt og S/Ldr. Gale satte kursen hjemover. Klokken 02.46 blev de angrebet af en natjager. På dette tidspunkt befandt bombemaskinen sig ude over Østersøen syd for Smygehamn i Sverige. Agterskytten, Sgt. Westcott, så et mærkeligt lys agterude i et par kilometers afstand og lidt efter lidt gik det op for ham, at det var et lys i cockpittet på et fly. Han advarede S/Ldr. Gane og lidt efter begyndte lyset at weave fra side til side. I en afstand af 150 meter blev den fremmede maskine identificeret som en natjager (Me 410, men i virkeligheden sikkert en Ju 88). Sgt. Westcott åbnede øjeblikkeligt ild med en 250 skuds salve samtidig med, at piloten udførte en proptrækkermanøvre til højre. Natjageren tabte fart og holdt sig omkring 1500 meter bag ved bombeflyet i en rum tid (ca. 9 minutter), før den forsvandt igen. Agterskytten var af den opfattelse, at han havde ramt natjageren i højre vinge. Der skete ingen skade på Lancasteren. Ved hjemkomsten til England viste det sig, at RAF Elsham Wolds var lukket på grund af lavt skydække og regn og S/Ldr. Gale blev ligesom de øvrige maskiner omdirigeret til RAF Lossiemouth.

Ofhr. Gerhard Wartenberger fra 4./NJG 3 var en af de natjagere, som deltog i angrebene på de britiske bombefly på vej hjem fra Stettin. Wartenberger fløj Ju 88G-1 Werk Nr. 710525 og blev indsat ude over Østersøen 50 km nordnordvest for Stolpmünde. På et tidspunkt mistede man forbindelsen til maskinen og da de ikke vendte tilbage fra missionen blev Ofhr. Gerhard Wartenberger og hans radaroperatør, Ogfr. Karl Tugend, meldt dræbt den 3. oktober 1944.

Bf 110G-4 Werk. Nr. 140660 fra I./NJG 3 var også i kamp ud for den svenske kyst. Her blev Uffz Willi Köberich dræbt og Uffz. Beyersdörfer såret, medens flyets pilot slap uden en skramme. Uffz. Köberich forblødte i flyet uden, at de andre besætningsmedlemmer kunne hjælpe ham. Det var en af ulemperne ved Bf 110 i modsætning til f.eks. Ju 88, hvor besætningsmedlemmerne kunne komme fysisk i kontakt med hinanden. I en Bf 110G sad besætningen i en række adskilt af instrumenter og sæder. Flyet landede på Kastrup, men på dette tidspunkt var Köberich forblødt.

No. 3 Group afsendte ialt 11 Lancasters for at udlægge miner ud for Danzig og Gotenhafen. Flyene var fordelt på 6 Lancasters fra No. 75 Squadron (Spinach) og de resterende 5 fra No. 90 Squadron (Privet). No. 3 Group havde ordre til at udlægge minerne klokken 01.00 og besætningerne havde under briefing fået at

vide, at minelægningen var planlagt til at 'continue the extensive disorganisation and dislocation of enemy seaborne traffic throughout the Baltic' og derved forhindre militære forsyninger at nå frem til den russiske front.

De seks Lancasters fra No. 75 Squadron til 'Spinach' gennemførte alle missionen og lagde tilsammen 30 miner i tidsrummet mellem 00.55 og 01.14. Udlægningen blev gennemført fra højder mellem 6.600 til 13.000 fod gennem 10/10 skydække.

De seks andre Lancasters fra No. 90 Squadron udlagde i tidsrummet mellem 01.13 til 01.21 ialt 20 miner i 'Privet'. En Lancaster vendte om før målområdet og en blev ikke afsendt. Udlægningen blev gennemført fra højder mellem 12-14.000 fod med 10/10 skydække. Der var lidt luftværnsskydning fra Hela, Gdynia og Danzig. Alle fly vendte tilbage.

Ti Lancasters fra No. 5 Group havde den længste rute til deres minelægningsområde, som var 'Tangerine' ud for Pillau i Ostpreussen. Følgende besætninger blev afsendt fra No. 5 Group for at udlægge miner:

No. 44 Squadron	Lancaster	PB192	F/Lt B J Dobson	20.33	06.38
	Lancaster	ND631	F/O N Stockwell	20.35	06.41
No. 49 Squadron	Lancaster	ND473	F/Lt H J Arnold	20.32	06.11
	Lancaster	ND957	F/Lt A Sullings	20.34	06.48
No. 106 Squadron	Lancaster	PB203	F/O P R J Mavaut	20.45	06.35
	Lancaster	LM211	F/O H Archer	20.40	06.45
No. 630 Squadron	Lancaster I	LL949	F/Sgt G Flood	20.08	07.52
	Lancaster I	LM259	F/Lt H Long	20.19	06.35
	Lancaster I	LL966	F/O E Docherty	20.12	06.51
	Lancaster I	ME845	F/O A Keer	20.14	06.48

Alle No. 5 Groups fly udlagde deres miner på befalet sted ved hjælp af H2S og vendte tilbage til England. Mineudlægningen blev foretaget fra højder mellem 12.900 og 13.750 fod i tidsrummet mellem klokken 01.22 og 01.38. I alt udlagde de 40 miner i 'Tangerine'.



Den indre del af Königsberg efter angrebet den 29./30. august 1944. Det skraverede område markerer de ødelagte områder i byen. Øen midt i billedet rummer blandt andet domkirken.

Königsberg

De operative flyvestationer under No. 5 Group havde i løbet af eftermiddagen den 29. august fået deres befaling for angrebet på Königsberg. De havde ordre til at stille 40 Lancasters fra 52 Base, 65 Lancasters fra

53 Base, 15 plus Marking Force fra Base 54 og 35 Lancasters fra 55 Base. Deres befaling for nattens togt til Königsberg lød således:



Königsberg før angrebet den 29. august. Brandene på billedet, der opstod den 27. august, var slukkede den 29., men oprrydningsarbejdet var ikke tilendebragt. Under det andet angreb lykkedes det for Bomber Command at markere centrum af byen og en efterfølgende fladebrand ødelagde hele den indre by.

- 'G. Blenny
- H. Usual
- J. Normal
- K. Base - 5610N 0630E (A) - 5650N 0814E (B) - 5626N 1235E (C) - 560N 1820E (D) - 5430N 2010E (E) - Target

- L. Target - (C) - (B) - base
- M. H Hour is 0120 hours.
- 1. Marking is to commence at H minus 12.
55 Base to run over target at H minus 12 to give support to Marker Force.
- 2. 52 and 53 Bases and 106 Squadron are to time their aircraft to
 - 1. Petrol - 2154 gallons
 - 2. Bomb load - all bases 1 x 2000 lb MC plus:
55 Base - max 4 lb IB clusters
Remainder - max Type J cluster
- 3. Distributors are to be set to give a stick spacing of 12 yards.
- 4. Window is to be dropped in accordance with 5 GP OI No. 33 of 18 August 1944.
- 5. Photography: All aircraft are to carry F24 night cameras - controls and flash fused point 6 of aircraft height.
Composite film - 50% aircraft 52, 53, 55 and 106 Sqdn.
HSN film - remaining aircraft.
- 6. Bombing heights
55 Base - 11000 to 12 000 on both supporting and bombing runs
52 base plus 106 Squadron - 9500 ft to 10500 ft
53 Base - 8000 ft to 9000 ft
- 7. Marking and aiming points
Marking point - 1100 yards 247 degs true from Blenny 'A'
Aiming points - 53 Base - 1500 yards 040 degs. T from marking point.
52 Base and 106 Sqdn - 2200 yards 067 degs T from marking point
55 Base - 800 yards 102 des T from marking point.
- 8. Marking and plan of attack
 - a. The Marker Force, supported by 55 Base are to arrive at the target at H minus 12, and will illuminate the target with flares.
 - b. After running over the target, 55 Base are to carry out a wide orbit to port so as to carry out their bombing run from H+5 to H+8.
 - c. Visual markers from 54 Base will mark the marking point with red or green TI. These will be assessed, and if accurate, will be backed up with red and green TI, if inaccurate, remarking will be carried out with TIs of the other colour.
 - d. TI yellow will be used to cancel any wide markers.
- 9. Main Force crews are to aim their bombs as follows:
 - a. 53 Base - aim centre bomb of stick at marker point, delaying release for 15 seconds while marking good A track of 040 degrees true.
 - B. 52 Base plus 106 Sqdn - aim centre bomb of stick at marker point delaying release for 22 seconds while have good track of 067 degrees true.
 - C. 55 Base - aim centre bomb of the stick at the marker point delaying release for 8 seconds while making good track of 102 degrees true.
- 10. 4 aircraft of 55 base are to find bombing wind for 10000 ft and pass these to the deputy controller by H minus 15. The deputy controller is to aggregate these winds apply bombsight correction factor and broadcast this final wind to the main force by H minus 5.
- 11. Communications
W/ control - 3680 KC alternative 3385 KC
VHF control - Stud D alternative Stud A.
- 12. All aircraft are to fly below 2000 ft until 6½ degrees east on the outward journey.
- 13. Monica and H2S are not repeat not to be switched on before 7 degrees east on the outward journey.
- 14. 54 Base commander is to detail control and deputies'.

Lancasterstyrken til Königsberg blev ikke generet af tyske natjagere efter, at den havde krydset den svenske østkyst. Turen over Østersøen forløb forholdsvis fredeligt og først da man nærmede sig Ostpreussen og hovedmålet Königsberg gik det igen løs. Luftwaffe havde fremtryllet en natjagerstyrke bestående af både en- og tomotorede natjagere og de gik til angreb samtidig med, at Königsbergstyrken foretog deres anflyvning før bombekast. Ialt gik 15 Lancasters gik tabt under nattens angreb på Königsberg, nemlig:

Lancaster Mk. III	ND982	LE-Y	No. 630 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. III	LM656	PG-M	No. 619 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. I	ED588	VN-G	No. 50 Sqdn	Vittsjø i Sverige	7 dræbt
Lancaster Mk. I	LM222	VN-Y	No. 50 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. I	NF921	VN-Q	No. 50 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. III	PA994	VN-H	No. 50 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. III	PB436	QR-D	No. 61 Sqdn	Gunderupgård	5 POW, 2 EE
Lancaster Mk. III	PB249	OL-C	No. 83 Sqdn	Ukendt	5 POW 3 dræbt
Lancaster Mk. III	JB593	ZN-T	No. 106 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt

Lancaster Mk. III	ND331	ZN-G	No. 106 Sqdn	Ukendt	2 POW
Lancaster Mk. I	PD258	JO-S	No. 463 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. I	LL790	JO-O	No. 463 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. III	LM583	PO-O	No. 467 Sqdn	Forsvundet	7 dræbt
Lancaster Mk. I	LM237	PO-N	No. 467 Sqdn	I havet	6 dræbt 1 POW
Lancaster Mk. I	LM267	PO-J	No. 467 Sqdn	Ukendt	5 POW 2 dræbt

(POW - krigsfange, EE - undsluppen til Sverige)

Det kom til adskillige luftkampe, hvor det lykkedes for bombemaskinerne at undslippe. Lancaster LL777 'S' No. 61 Squadron befandt sig klokken 01.18 cirkende og afventende i 8500 fods højde nordøst for Elbing, da agterskytten, Sgt. J G Miller, pludselig opdagede en Ju 88, som hastigt nærmede sig agterfra i den klassiske angrebsposition. Miller advarede øjeblikkeligt piloten, australieren F/O Albert Keith Hornibrook, der gik ind i en proptrækkermanøvre samtidig med, at Miller affyrede en 150 skuds byge mod natjageren, der afbrød angrebet og forsvandt. Miller åbnede ild, da den tyske jager var inde i en afstand af 800 yards og holdt først op igen, da den afbrød i en afstand af 200 yards.

Hornibrook fortsatte til Königsberg, hvor han bombede en samling af røde og grønne målmarkeringsbomber klokken 01.42. Besætningen så adskillige brande, da de forlod målområdet. Ved hjemkomsten bemærkede de, at målmarkeringen blev udført ret sent.

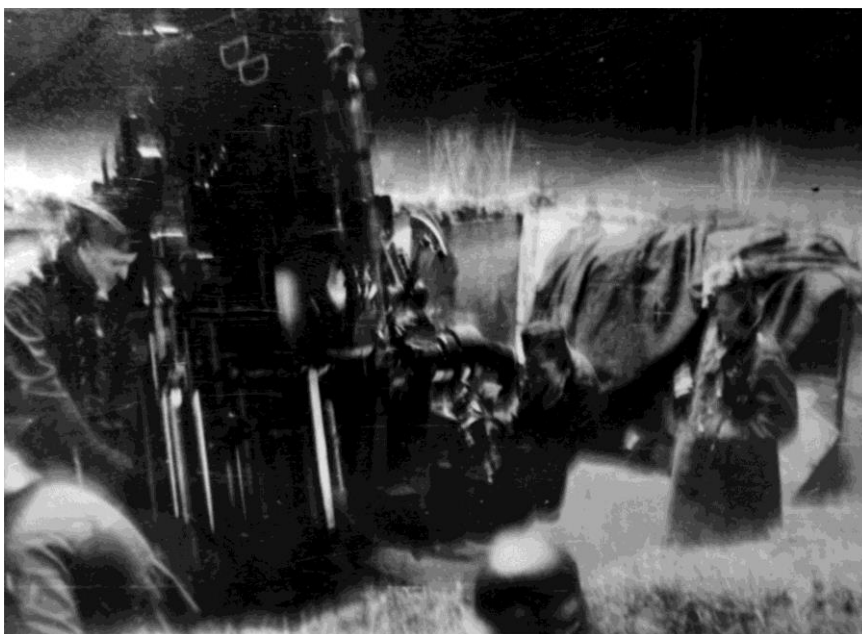


Statuen af Bismarck på Kaiser Wilhelm Platz og det udbrændte slot i Königsberg.

Lancaster LL777 blev beskadiget af jagere over Giessen den 6. december 1944 og nødlandede i Belgien. Besætningen var dog en anden. F/O Hornibrook og hans besætning blev skudt ned under et raid mod Münster den 23. september 1944. Deres Lancaster ED470 styrtede ned ved Zelhen i Holland, hvorved hele besætningen undtagen agterskytten, Miller, blev dræbt. Miller blev taget til fange af tyskerne og tilbragte den resterende del af krigen i fangenskab.

Også canadieren F/O Allan Henry Harrison fra No. 61 Squadron havde et møde med en tysk jager over Ostpreussen. Han var pilot ombord på Lancaster ND896 og blev angrebet af en tysk jager, som besætningen fjernkendte til at være en Me 109. Harrison gik ind i et dyk og fladede først ud i 4.000 fods højde efter at have rystet det fjendtlige fly af sig. Besætningen bombede klokken 01.47 fra 4.000 fods højde og satte kursen hjemover og ladede igen i England klokken 06.50.

Harrison, der stammede fra Lamont i Alberta kom til No. 61 Squadron i juli 1944 og fløj først med denne enhed før han overgik til No. 227 Squadron, der blev oprettet i oktober samme år under No. 5 Group. Harrison fik tildelt et DFC i marts 1945 efter, at han i december 1944 havde fløjet over 30 operative togt. Han og hans besætning overlevede krigen.



Luftværnsskytset i aktion - billederne er slørede fordi de er taget uden brug af blitz.

Ud over naturligvis at nedskyde fjendtlige maskiner, skulle luftværnsskytset tvinge bombemaskinerne til at flyve så højt som muligt samt at forsøge at undvige granaterne, så bombningen blev unøjagtig.

Ved boksskydning skete det ofte, at bombebesætningerne kastede bomberne nogle få sekunder før målpunktet, når de blev kraftigt beskudt af det tunge flak. Herved opstod 'creep back', hvilket vil sige, at man fik en korridor af bombenedslag

umiddelbart før målområdet. Dette udnyttede Bomber Command blandt andet under angrebet på Königsberg, hvor man havde lagt anflyvningsruten således, at 'creep back' ville falde i tæt bebygget område. No. 5 Group beskrev luftværnsskytset ved Königsberg således:

'Expected defences were - 43 HF, 101 LF, 22 S/Ls (though more were reported on the last attack). S/Ls operated in the target area, in a lane to the north and as a belt round the town. The main force had to orbit for some time and this would considerable add to the risk of flak losses, which are estimated at 3 - these a/c being held in S/L cones. 12 a/c were reported damaged. Luftværnsskytsets granater detonerede i højder mellem 6-15.000 fod.

(C. Petersen)

Angrebet på Königsberg blev forsinket 20 minutter på grund af lavthængende skyer og i ventetiden var natjagerne i stand til at finde frem til bombeflyene. Masterbombberen ville ikke smide bomberne over åbent område efter så lang en flyvning. Selv om ventetiden over målet betød et større tab, var det rigtigt skønnet. Ventetiden blev benyttet til nøjagtigt at stedfæste målområdet, hvorefter målmarkeringsbomberne blev kastet. 176 Lancasters ud af 189 afsendte regnes for at have bombet målet. Det er en meget stor procentdel og bomberne forårsagede umådelig stor skade i Königsberg.



Det udbrændte Königsberg. Slottet ses tydeligt nederst i billedet og på pladen lige overfor finder man Postamt med telefon- og telegrafforbindelser, som ligeledes er ødelagt. Enkelte bygninger langs Paradeplatz og Mitteltragheim er undgået ødelæggelserne.

Lancaster III PB356 fra No. 619 Squadron blev over målområdet angrebet af en Bf 109 umiddelbart efter, at man havde kastet bomberne. Bombningen blev gennemført klokken 01.24 fra 9.000 fods højde. Lancasteren blev fløjet af canadieren F/O E Y O'Neill og målområdet var blevet identificeret ved hjælp af røde og grønne målmarkeringsbomber, der blev bombet med en overskydning på 22 sekunder. Første advarsel kom fra telegrafisten, der opdagede den tyske jager på Monica-udstyret og beordrede 'proptrækkermanøvre til venstre'. Den tyske jager åbnede ild og begge skytter besvarede ilden med ialt 800 skud, hvorefter der blev observeret træffere i Bf 109eren, så store stykker faldt af maskinen. Jageren gik ind i et stejlt dyk og blev indfanget af lyskasterne. På vej ned eksploderede den tyske maskine, medens der ikke skete skade på Lancasteren.



Området mellem slottet og Hauptzollamt i Königsberg. Bygningerne langs Hundegat, Fischmarkt og Bollwerksgasse er totalt udbrændte og området er i dag totalt anderledes. Hvad Bomber Command ikke ødelagde, det gik til under russernes storm på byen i vinteren 1945.

Lancaster ED602 'X' fra No. 619 Squadron befandt sig klokken 01.22 over Königsberg i en højde af 10.000 fod, da den blev angrebet af en Ju 88. Lancasteren var netop i færd med at udføre sit 'bombing run', da den tyske natjager åbnede ild i en afstand af 350 meter. Rygskytten, F/Sgt R Prunkle, besvarede ilden med 400 skud og agterskytten, Sgt C A Walls, med 700 skud. Sidstnævnte fik funktioneringsfejl på grund af ammunitionsførselsproblemer i bunden af tårnet forårsaget af G-påvirkningen under proptrækkermanøvre. Lancasteren slap med huller i venstre vinge, medens skytterne hævdede, at de kunne se røg strømme ud fra den fjendtlige natjager. Piloten F/O R W Pettigrew, fortsatte flyvningen og man bombede Königsberg klokken 01.34 fra 6.000 fods højde.

Lancaster OF-A fra No. 97 Squadron blev klokken 01.30 over Königsberg angrebet af en Fw 190, medens den blev fastholdt af tre lyskastere. Lancasterbesætningen havde netop kastet tre lysbomber og ca. 30 sekunder efter, at den blev belyst, blev den angrebet af en Fw 190, der kom ind fra højre. Lancasteren udførte en række proptrækkermanøvrer for at undslippe jageren samtidig med, at agterskytten forsøgte at beskyde den fjendtlige maskine. Dette blev besværliggjort af, at han var blændet af lyskasterne, men på en eller anden måde lykkedes det at undslippe Fw 190eren uden, at der skete skade på Lancasteren.

På samme tidspunkt så besætningen ombord på Lancaster ND746 OF-L en anden Lancaster blive angrebet af en Fw 190, medens den var indfanget i lyset fra mange lyskastere. Lancaster ND746, der befandt sig ca. 20 km fra Königsberg, fungerede som VBU og fløj rundt i målområdet samtidig med at den konstant udførte undvigemanøvrer. Fw 190eren nedskød den anden Lancaster, hvis to skytter besvarede ilden. Da Lancasteren brød i brand og faldt brændende ned, affyrede Fw 190eren en femstjernet rød lyspatron og dykkede ned mod ND746. De to skytter, W/O Green og F/Lt. Polson, DFC, DFM, beskød øjeblikkeligt jageren, der forsvandt i et dyk samtidig med, at ND746 udførte en proptrækkermanøvre. De to skytter havde dog ikke tid til at kigge efter Fw 190eren, der forsvandt ned i mørket, idet flere andre Fw 190ere var blevet observeret. Lancaster ND746 returnerede til England uden skader.

Gerald Harcourt Rawlings Polson havde fået sit DFM i august 1941, medens han gjorde tjeneste ved No. 57 Squadron. Hans DFC fik han i juni 1944 og Bar til DFC blev tildelt ham i december 1944.

Lancaster LM242 fra No. 463 Squadron blev klokken 01.42 angrebet i målområdet af en Ju 88. Angrebet blev i tide opdaget af rygskytten, der affyrede 150 skud, medens agterskytten 'joined in' og affyrede 200 skud. Natjageren forsvandt igen i mørket uden, at der skete skade. Den tyske natjager angreb selv om Lancasteren blev beskudt af luftværnsskyts fra Königsberg.

Luftværnsskytset ved Königsberg var særdeles aktivt og den 16 årige Werner Krömke fra Grosskampfbatterie Goldschmiede beretter:

'Wieder ertönte gegen 00.30 Uhr das Alarmsignal "Feuerbereitschaft". In kurzer Zeit war die Batterie einsatzbereit. Bald darauf kam die Luftlagemeldung durch: Drei schwere feindliche Kampfverbände wurden gemeldet, deren Spitzen das Frische Haff bereits erreicht hatten. Als voraussichtliches Angriffsziel wurde Königsberg genannt.

Ca. 10 Minuten verstrichen, dann wiederholte sich das gleiche apokalyptische Schauspiel wie vor drei Tagen, nur in weit größerem Ausmaß. 7 bis 9 Gruppen gaben wir jeweils bis zur nächsten Feuerpause ab. Eine Lancaster zog mit einer Rauchfahne ab, ein Angreifer zerbarst mit seiner Bombenlast in der Luft, Fallschirme trudelten zur Erde. Düppel groß und klein (Metallstreifen gegen die Strahlen der Funkmessgeräte) schwebten hernieder und fielen auf die Geräte und Ausrüstungen. Dazwischen monotones Motorengebrumm, Bombeneinschläge und über allem eine grelle Leuchtbombenwand. Ruhig und gefasst verrichteten wir unsere Funktionen. Nach und nach erloschen die Zielfeuer und eine unheimliche Stille trat ein.

Der Angriff hatte etwa eine Dreiviertelstunde gedauert. Wir sahen das grelle Flackern der Brände über der Stadt, es war bedrückend und Unheimlich.. Mit dem Flakfernrohr versuchten wir Einzelheiten auszumachen. Doch das war wegen des Ausmaßes der Rauch- und Feuerwand nicht möglich. Die ganze Stadt schien ein einziges Flammenmeer zu sein. Stumm und sorgenvoll blickten wir in diese Feuersbrunst.

Wenige Minuten nach dem Angriff wurde ein russischer Kampfverband gemeldet, der Insterburg zu seinem Angriffsziel gewählt hatte. Wir hatten bei diesem Angriff 132 Gruppen verschossen, vor drei Tagen waren es 80 gewesen'.

Bomber over Königsberg

Set med Royal Air Forces øjne var det forholdsvis billigt 'kun' at miste 15 bombefly mod et mål, som lå så langt væk. Tyskerne mistede til sammenligning en by. Naturligvis blev hele Königsberg ikke udslettet, men en meget stor del af byen blev beskadiget og værdifulde militærforsyninger gik op i flammer, da en række varehuse langs havnen nedbrændte. De britiske fototydere anslog efter angrebet, at 44 varehuse langs Pyrel var udbændte. Disse varehuse indeholdt for en stor del forsyninger til den tyske østfront. Det gik også hårdt ud over gods- og passagerbanegårdene. Den 27. august var banegårdene blevet fotograferet af et britisk opklaringsfly. På billederne kunne man se 30 lokomotiver på banegården i Königsberg, ligesom 9 flakvogne og mindst 50 fladvogne læsset med motorkøretøjer eller kampvogne blev set på godsbaneterrænet.

Selv om jernbaneterrænet blev hårdt ramt under angrebet varede det ikke mange dage, før tyskerne havde reetableret dele af godsbanegården. I midten af september fotograferede et britisk recce-fly mindst 20 lokomotiver på banegården, hvoraf 10 havde dampen oppe. Tolv lette flakvogne blev set på baneterrænet. Den ene flakvogn var sat i enden af en række på 19 tankvogne. Rangerterrænet var fyldt med mindst 60 fladvogne læsset med køretøjer eller kampvogne og yderligere mindst 70 tomme fladvogne blev set. Derudover sås 50 hospitalsvogne oprangeret i tre togstammer.



Godsbanegården i Königsberg. Udbrændte lagerbygninger og huse ses tydeligt i den øverse del af billedet. Skader på sporanlæg er mere eller mindre afhjulpnet og der er livlig trafik på rangerbanegården. Broen over Pregel er uskadt og jernbanetrafikken kan afvikles regelmæssigt.

Bomber Command rapporterede følgende bombelast mod Königsberg:

No. 5 Group

Afsendt: 164 Lancasters, hvoraf 149 bombede. 14 abort. 14 FTR (inkluderet i bombemængden)

Last: 149 stk 2000 HC, 1402 clusters (14 x 30 lb brandbomber) og 391 clusters (106 x 4 lb brandbomber)

Afsendt: 25 Lancasters, hvoraf 24 bombede og 1 abort. 1 FTR (inkluderet i bombemængden)

Last: 1 stk. 2000 HC, 6 stk SP F, 68 stk 250 TI, 10 clusters (14 x 30 lb brandbomber) og 558 lysbomber

No. 5 Groups fjernskriverrapport næste dags eftermiddag til HQ Bomber Command var meget kortfattet:

'Königsberg

Detailed: 150 Lancasters

Took off: 189 Lancasters

Successful 'A': 161 Lancasters droppong 139 x 2000 HC, 1690 x 500 'J'clusters, 126 x 7" flares, 6 TI red, 23 TI green, 4 TI yellow, 4 Red Spot fires and 1 Recce flare.

Last resort: 1 Lancaster dropped 1 x 2000 HC and 12 x 500 'J' clusers on an unidentified ship. No results observed.

Abortive: 12 Lancasters

Missing without trace: 15 Lancasters 619/M, 50/C, H, G and Y, 61/D, 463/O and S, 467/J, N and O, 83/C, 106/G and T and 630/Y.

Weather: 8-10/10ths st cu base 10/11000 feet - slight haze.

Marking was reported as fairly well placed, although a few TIs were wide. There appeared to be some concentration of bombing on the mark B with many scattered sticks. Several large fires were started which caused considerable smoke hindering accurate assessment of results. Intense light flak was encountered co-operating with numerous searchlight cones. Heavy flak was encountered. Fighter activity was experienced at the target area particularly towards the end of the attack and a few fighters were encountered on route across Denmark. Height 6/15000 feet. Time over target 0107-0152'.



Målfoto taget af new zealænderen F/O William Reginald Birdling i Lancaster III JA705 fra No. 83 Squadron. Godsbanegården og jernbanebroen over Pregel ses helt tydeligt på billedet. Hans rapport lyder: '01.32½ hrs, 8.000 feet. 270T, 155 Kts. 6 x TI Green; 2 x TI Red and photoflash. Overshot Green TI's by 600 yards on a E/W heading as instructed by Controller. Controller asked for backing up, called up and told him we were in a good position. Greens on a Westerly heading by 600 yards. No more backing up needed. Caught in searchlight. Returned to base'. Birdling fik tildelt et DFC i marts 1945 efter endt tour.

De tyske myndigheder rapporterede, at angrebet varede fra klokken 01.08-02.10. Der blev kastet talrige spræng- og brandbomber og især havneområdet, Altstadt, centrum og den vestlige del af byen blev ramt. Der skete stor skade på beboelseshuse, nødlazarettet og byens hospital. I alt 48% af bygningerne i Königsberg blev totalt ødelagt eller svært beskadiget under dette angreb og i alt 150.000 personer blev hjemløse. Ca. 5.000 personer blev dræbt under angrebet.

En af grundene til, at angrebet kostede så mange menneskeliv var, at Königsberg ikke var forberedt på luftangreb i lighed med byerne i den vestlige del af Tyskland. Der var ikke gennemført rydning af pultekammere og ilden kunne hurtigt brede sig i tagetagerne fordi den øverste etage var fyldt med brandbart materiale. Der var heller ikke systematisk gennemført murgennembrydninger, så folk kunne flygte gennem kældrene, når en fladebrand var i færd med at indeslutte dem.

Brandvæsenet var heller ikke forberedt. Der manglede både uddannelse og overblik ligesom der heller ikke var det fornødne materiel. Forberedelserne var mere gået til politiske paroler og de ansvarlige personer havde ikke sørget for at opdatere brandslukningsmateriellet. Gauleiter Koch og hans nærmeste stab havde helt bevidst holdt informationer om virkningen af bombangreb tilbage for ikke at forurolige civilbefolkningen. Tilsyneladende var man overbevist om, at afstanden til England var tilstrækkelig beskyttelse mod koncentrerede angreb i lighed med angreb mod andre tyske byer.

Masterbomber for angrebet på Königsberg var en af No. 5 Groups bedste masterbombere. Wing Commander John Woodroffe havde flere gange vist sig at være særdeles koldblodig under angreb på tyske byer. Det beviste han igen denne nat, da han lod bombestyrken kredse i 20 minutter. Det gjorde han fordi målområdet var delvis dækket af lavthængende skyer. Woodroffe var klar over, at hvis han ikke fik bombelasten placeret korrekt i målet, ville man være nødt til at angribe Königsberg igen og en tredje anflyvning til et så fjerntliggende mål kunne kun betyde en katastrofe for den angribende styrke. Selv om det

var at presse brændstofbeholdningen til det ydereste og at man sandsynligvis ville miste nogle fly på grund af brændstofproblemer, så gav Woodroffe først ordre til angrebet, da man var i stand til at markere målet nøjagtigt.



Fra flere tyske kilder er det hævdet, at der var en ildstorm i Königsberg, medens andre hævder, at der opstod en fladebrand. Det sidste er det korrekte, da der ikke opstod det specielle fænomen, som en ildstorm er. Vindhastighederne kom ikke op på stormstyrke, men branden nedbrændte alt med en hastighed af ca 1½ km/t. (C.Petersen)

John Woodroffe blev født i 1914 og blev uddannet på Joh Lynch og Harrow, før han i 1938 blev officer i RAF. I august 1944 var han acting Wing Commander og han fik sit første DFC i september og sit andet i oktober 1944. I februar 1945 fik han sit DSO. Inden udgangen af 1944 havde han fløjet 45 togter hvoraf han ud af de sidste 22 havde været masterbomber 20 gange. I oktober 1944 var han masterbomber under et angreb på Bremen, hvor det lykkedes for tyskerne at indfange ham i lyskasterne og en natjager angreb ham. Han undveg natjageren, men forlod ikke målområdet før arbejdet var overstået. I november var han masterbomber under et angreb på Harburg, hvor hans Lancaster blev ramt af en granat fra svært luftværnsskyts. Han forblev over målområdet indtil angrebet var overstået og nødlandede efterfølgende på en flyveplads tilhørende Coastal Command. Senere i november var han masterbomber under et angreb, hvor det lykkedes at bryde digerne ved Mittelland Kanal, så kanalen blev lukket for en tid. Under dette angreb fløj han i kun 2000 fods højde og hans Lancaster blev ramt af let luftværnsskyts. Efterfølgende blev han udsat for angreb fra en natjager, men som sædvanligt forlod han ikke sin station før arbejdet var gjort.

Efter krigen blev Woodroffe degraderet til Squadron Leader, men blev igen udnævnt til Wing Commander i juli 1947. Det var ganske normalt for officerer at gå en grad ned for at kunne fortsætte i RAF efter krigen. Den 9. oktober 1957 var Woodroffe ombord på en B-47 fra 321st Bomb Wing, da den styrtede ned ved Orlando i USA. Hele besætningen blev dræbt.

Woodroffe markerede målområdet i Königsberg rettidigt og nøjagtigt, men på grund af skydække, problemer med VHF radio og en af backers up's problemer med bombesigtet kom angrebet ikke igang før klokken 01.42.

Markeringen blev blandt andet foretaget af No. 83 Squadron og målmarkeringen var ikke uden problemer for de deltagende besætninger. Der var indvirkning fra vejret, tekniske problemer og det tyske forsvar. F/Lt K A Matheson ombord i Lancaster III 'Q' ND696 havde funktionen som Visual Back Up og medførte en 1000 lb TI Red B.22, en 250 lb TI Yellow No. 16, elleve 250 lb Green TI No. 16 samt en Wanganui Flare. Hans rapport fra angrebet lyder:



Det totalt udbrændte Königsberg langs Schlossteich i efteråret 1944. På øverste billed ses ruinerne af slottet i baggrunden. Bygningerne ligger langs gaden Münzstrasse og hører til det bedre kvarter i Königsberg. Inden bombardementet havde dette område tilhørt det bedre borgerskab. Nederste billed viser Gr. Schlossteich med ødelagte bygninger. Dette område var et af de sidste, der holdt ud under russernes stormløb på byen i april 1945. (C. Petersen)



'No attack - bomb sight toppled. Unable to function as VBU as the bombsight had toppled on run up (owing to danger of collision) when called in as VBU. Called up Controller and told to stand by.

At 01.13 hrs. Controller called by VBU at 01.15 hrs No. 5 VBU and 3rd flare force told to drop flares on RSF at 01.24 hrs.

At 01.25 hrs instruction heard overshoot 400 yards east of A/P.

At 01.26 hrs. Marker told to run over Red TI and overshoot by 300 yards.

At 01.27 hrs. They were told to overshoot by 600 yards east of A/P. VBU finally told to track over Green and Red TI and overshoot by 300 yards.

At 01.34 hrs VBU told to back up Green by 600 yards on westerly heading.

At 01.36 hrs BU told to back up concentration of Reds and Greens.

Completed bombing and return to base given to main force on W/T 01.52 hrs'.

Eskadrillekammeraten, F/Lt L Hatcher, ombord i Lancaster III 'W' PB452 var også en af markeringsflyene og medførte en blandet bombelast bestående af:

8 x 250 lb TI Green No. 16	2 x 250 lb Red TI No. 16
2 x Red Spot Fires	1 x 250 lb TI Yellow No. 16
1 x Wanganui flare	2 x Recco flares

Han foretog flere anflyvninger over Königsberg og hans rapport lyder:

01.12.7 hrs 8.000 feet 330T 155 Kts

01.23 hrs 8.000 feet 080T 155 Kts

01.25 hrs 8.000 feet 080T 155 Kts

2 x RSF Visually

2 x TI Green No. 16 RSF

1 x TI Yellow No. 16 On spoof Red dropped by Me 410

Gave 'Tally Ho' at 01.10 hrs but first dummy. Turned round, gave another 'Tally Ho' at 01.10 hrs and marked target as above. Stood off waiting assessment. Controller ordered backing up.

Deputy 1, S/Ldr Sparkes, did dummy run. So asked for permission to back up ourselves which resulted in overshoot of 600 yards toward town centre. continuing this run saw 2 x TI Reds going down in open country NE of target dropped by Me 410 (identified by Rear Gunner as it passed at same height) asked Controller for permission to scrub. Permission given and yellow dropped to scrub. Spoof TI dull in colour and very short burning'



Den indre del af Königsberg efter bombardementet. Münzplatz i retning af Junkerstrasse. I baggrunden ses Altstädische Kirche. Overlevende indbyggerne er på vej gennem byen med deres personlige ejendele.

Squadron Leader Hatcher, DFC AFM, og hovedparten af hans besætning blev dræbt den 21. december 1944, da han overskød landingsbanen på RAF Methering under en FIDO landing. Hatcher havde deltaget i angreb på Pölitz og kun agterskytten, P/O Ingmire, overlevede uheldet.

Vejret gav også problemer for visse besætninger natten mellem den 29. og 30. august 1944. En af disse var F/Lt R E H Foote, DFC, ombord i Lancaster III 'G' PB249, der havde problemer med overisning over Ostpreussen:

'We started H2S run but owing to severe icing it was impossible to maintain more than 130 kts (indicated), as a result we were late arriving at target and the first flares had gone down 5 minutes before we arrived. On the run up the Controller said that no more flares were required. We then endeavoured to stay at 15.000 feet in case we were needed for blind

marking. Owing to the icing I found it was impossible to stay above cloud and decided to descend below through the cloud to cloud base which the Controller said was 9.000 feet. Descending through the cloud the icing became worse and I had to engage hot air and after a few minutes trouble cured. By this time the marking was completed and a few minutes later the Controller gave us instructions to return to base.

Jettisoned 12 x 7' clusters, 1 x TI Green No. 16, 1 x TI Yellow No. 16 and 1 x Wanganui flare at 5523N 1840E 01.49 hours. 7500 feet'.



Målfoto tilhørende W/O D R Souter i Lancaser ME595 fra No. 61 Squadron. Han befandt sig i den østlige del af byen med sydlig kurs og de to store færdselsårer, Königsstrasse og Sackheim, ses tydeligt på billedet. Det samme gør de gamle fæstningsanlæg i den venstre del af billedet. Hans rapport lyder: 'Bombed red TI at 01.33 hours from 8.700 ft. Reported marking to be very late and scattered. Bombing rather scattered and defences much heavier than expected'. Canadieren F/O Donald Ross Souter fik tildelt et DFC i marts 1945. Souter fortsatte i RCAF efter krigen.

F/Lt J A Kelly fra No. 83 Squadron mente, at målmarkeringen var nøjagtigt udført. Han var pilot ombord på Lancaster III 'D' ND529 og hans beretning lyder:

'01.07 hrs 13.500 feet 080T 155 Kts

12 x 7' clusters (at secs interval and photoflash went with 5th flare)

Controller decided on visual attack as we approached. Flare force I dropped automatically. Aircraft descended below cloud and saw other waves drop their flares. Marking with RSF commenced and FF I aircraft left. WHF off - no Controllers assessment heard. Early bombing appeared accurate.

Aircraft struck by flak splintered over target 01.07 hrs, 13.500 feet. 155 kts. No obvious damage located'.



Slottet i Königsberg efter bombningen. Til venstre ses tårn og bygningen midt i billedet er Albrechtsbau, der var den ældste del af slottet. Der har været mange spekulationer om det Bernsteinzimmer var nedpakket på slottet og nedbrændte sammen med bygningerne eller om det blev reddet, men ligger gravet ned et eller andet sted.

Det var ikke alle besætninger, der var tilfredse med Woodroffes beslutning om at lade hovedstyrken vente indtil han var helt sikker på målmarkeringen. En af disse var F/O W J Davis ombord i Lancaster III ND991 fra No. 50 Squadron:

'Target not attacked. No cloud - good visibility. Although target was identified, Controller would not let us bomb as the red and green TIs were not backed up. After orbiting for about 27 minutes we were attacked by fighter position 5430N 2100E at 01.42 hrs - 20.000'. After being forced down to 2000' to get out of a cone, fighter attacked from dead astern. Three strikes were observed by cannon fire, one in the Mid upper turret which smashed one gun and set turret alight, compartment starting another fire, the other shell grazed side of fuselage. Controllers stubbornness considered to be main reason for high casualties on this raid. Backers up told him markers were OK, but he still kept main force orbiting for half an hour. Monica Mk. III and API carried. Sortie completed'.

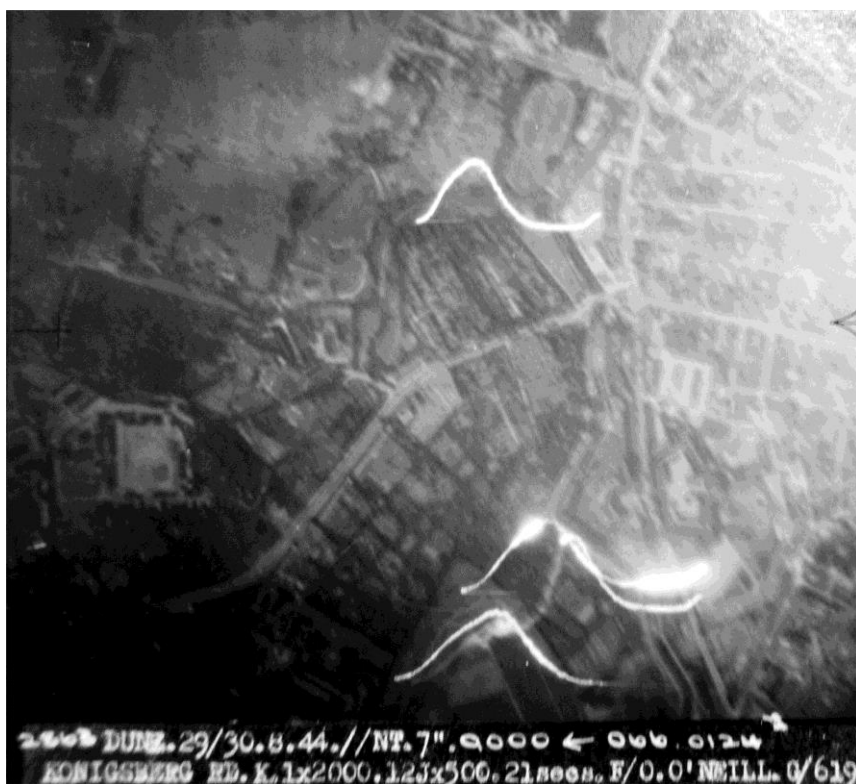
Man kan også fornemme utilfredsheden med den lange ventetid hos australieren F/Sgt Adrian Nisbet, der var pilot ombord på Lancaster I NF915 fra No. 50 Squadron:

'Target identified by red and green TIs. bombed centre of concentration of markers as briefed. Orbited 22 minutes over target while PFF took its time marking. Sighted two aircraft going down in target area at 01.48 hrs, also a number of scarecrows in and around target area. Target well marked and concentrated - target area covered by bombing'.

Desværre var det ikke scarecrows, som Nisbets besætning så. Det var Lancasters, der blev skudt ned over målområdet. Nisbet overlevede krigen og fik som F/Lt tildelt et DFC i juli 1945.

Heller ikke F/O T A Perry ombord i Lancaster LM130 fra No. 463 Squadron var helt tilfreds med den måde, at angrebet blev håndteret på. Hans rapport for nattens angreb lyder:

'No cloud - some haze. Markers (Red & Green T/I's) approx 2 miles to Port. 7.000 ft 0143 hrs. 1 x 2000 HC. 12 x 500 'J' Clusters. Very scattered attack. Few fires seen. Apparent difficulties in marking. Arrived Target 0031 hrs, orbited 4 times under instructions from Controller. We orbited around target until 0143 hrs when we bombed as instructed. On run up S/Ls coned us and another a/c crowded us off target. My A/B said we were off target, but I ordered him to bomb as best he could since all a/c were then running up and fighters had arrived. I considered the safety of my crew and aircraft a paramount factor under these conditions'.



Målfoto tilhørende canadieren F/O Edward Yates O'Neill i Lancaster III PB356 fra No. 619 Squadron. Hans rapport lød: 'The primary target Königsberg was attacked and bombed from 9.000 ft at 0124 hrs. Special equipment H2S, Monica V and N/T filled. Target identified by Red and Green TIs which were bombed with overshoot of 22 seconds'. O'Neill fik tildelt et DFC i februar 1945 for at have deltaget i 'numerous operations against the enemy' under hvilke han havde 'displayed the utmost fortitude, courage and devotion to duty'.

Australieren Thomas Allan Perry landede på RAF Waddington klokken 06.54. Han overlevede krigen og fik tildelt et DFC i april 1945.

F/L W.M.Reid var pilot ombord på Lancaster PB410 fra No. 97 Squadron med W/O Moir som bombekaster. Hans bombelast bestod af 12 x 7" clusters, 1 x TI green No 16, 1 x TI yellow No 16, 2 rec flares. Han beretter:



Området ved Bohlwerksgasse og Lastadiestrasse før og efter bombardementet. Det var i dette område, at Gauleiter Koch meddelte Berlin, at Bomber Command ikke havde ramt sit mål under det første angreb natten mellem den 26. og 27. august. Det må nok siges, at bombestyrken rettede op på denne påstand under det følgende angreb. Området lå umiddelbart syd for det nordvestlige aiming point under det andet angreb, som var et af hovedmarkeringsskudene for angrebet.



'10/10ths cloud, 14,500'. Target identified on H2X. Controller discussed weather conditions with Deputy and decided on visual attack (H-14). We called "Tally Ho" went in and dropped flares and green TIs. Controller said flares were good and told 3rd Flare Wave to stand off.

Called in Marker I but he overshot and Marker III said he was in position and went in and dropped two RSF which were assessed as 300 yards 060 degrees. Backers up called in. Marker III backed up the green, which were assessed as 600 yards east, so Controller ordered VBU from east to west over greens towards reds, and overshoot by 300 yards (H-hour). Flare Force told to go home H+3. Foregoing as heard on the VHF. Nothing actually seen on attack'.

F/L Shorter i Lancaster PA973 var eskadrillekammerat til Reid. Hans beretning fra angrebet lyder: '12 x 7" clusters, 2 x TI red No 16, 1 x TI yellow No 16, 2 rec flares. 10/10ths cloud at 15,000', base 9,500'. Target confirmed by H2X. Dropped 9 cluster flares on Box as briefed. Circled target, descending during protracted marking.

At 01.25 hours approx, Controller ordered spare flares to be dropped over green TI, which we did. Coned by searchlights at 01.30 hours, fired at some from 7,000', which dispersed. Fighter approached but defensive manouevre was successful; mid upper gunner fired but no claim made'.



Det udbombede område ved Bollwerksgasse og Kranstrasse. I øverste venste del af billedet ses den udbrændte børsbygning i Königsberg. Der er intet brugbart tilbage mellem Sattlergasse og Hospitalstrasse.

F/L Shorter var ikke den eneste med problemer over målområdet. F/O Woolnought i Lancaster ND501 hørte også til målmarkeringsstyrken. Hans rapport lyder:

'1 x 1000lb red TI, 1 x 250lb yellow TI, 11 x 250lb green TI, 1 Wanganui flare. Clear, hazy below. Cloud base 9,500 – 10,000'. Identified target visually confirmed by H2S. Flares were sufficiently accurate to light up target area.

Marker III gave "Tally Ho" at 0110.2 hours after receiving okay from Controller, made a dummy run and he went in again and dropped 2 RSF which were assessed as 200 yards at 0113.5 hours. Controller assessed as 300 yards NE of aiming point. Flare Force then called to drop flares visually on these markers.

We were then called in at 0115 hours and told RSF was 300 yards 060 degrees from aiming point. On this we were coned so took evasive action and went out north of target. Marker 4 went in but no observation made. Controller again asked for backing up and 0136 hours

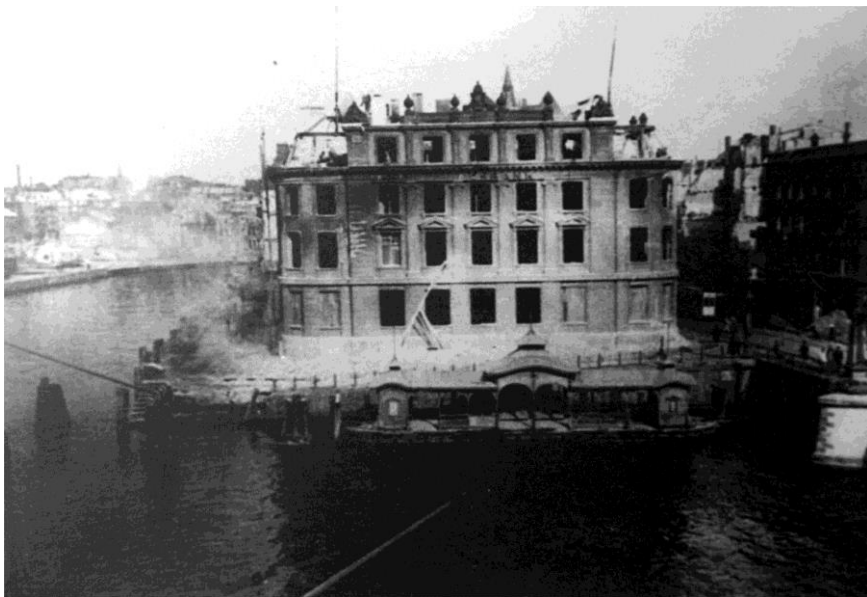
we ran in from south of target and dropped on the red and green TI close together which were about 600 yards west of aiming point, seen by flash of exploding bombs'.

F/O R J Mayes var pilot ombord på Lancaster I LM100. Han rapporterede ved hjemkomsten:

Sortie completed. No attack. Made run-up on red TYI and before they came in bomb-sight they burned out. Was told by controller to 'stand-by'. Were hit by flak on bombing run and afterwards noticed 50 galls less on stbd No. 1 tank. Jettisoned load (1 x 2000 lb HC, 12 x 500 lb 'J' clusters) at 5500N 2020E and set course back for base.

Der var flere besætninger, der ikke bombede Königsberg. En af dem var Lancaster I PD215 fra No. 467 Squadron med F/P D M Hughes som pilot:

'Target not attacked as order to cease bombing received at 01.50½ when on bombing run. Orbited NE of target from 0124 til order to bomb at 0143. Came round to make bombing run on heading ordered but was unable to bomb in time. 1 x 2000 lb Hc, 12 x 500 lb 'J' clusters jettisoned in T/A from 8750 at 09151'.



Pregel med det sted på floden, hvor turistbådene plejede at lægge til. Bygningen er Landesbank, som udbrændte totalt.



Det totalt udbrændte Kaufhaus Kiewe ved Altstädischer Markt. Varehuset var det første højhus i Königsberg.

Heller ikke F/O Raynolds ombord på Lancaster LM677 fra No. 467 Squadron bombede Königsberg selv om besætningen fløj hele turen til målområdet. Deres beretning lyder:

'Cloud over target, base about 12.500 ft. No attack. Arriving over target area about 01.20 were coned as soon as we crossed coast and could not evade them until we had climbed up into cloud. By that time had wandered back on original track into target. At this time, 01.42, not havding heard controller's 'go in to bomb' and seeing a couple of sticks burst on target area, decided to make another run up. When still havding about 4-5 minutes to go to target TIs

(which were then down) heard controller's 'cease bombing' and at same time being coned by S/Ls (also lack of petrol) retreated from target area and jettisoned 1 x 2.000 lb HC, 12 x 500 lb 'J' Clusters in sea at 02.07, 5455N 1915E'.

Hans eskadrillekammerat, F/O Cowan, ombord i Lancaster III LM646 havde også problemer:

'Fairly clear, some cloud south of target, tops 8000 ft. No attack. Orbited target 4 times. On 5th run went through target at 01.34 but heard controller order 'do not bomb'. Following this run own aircraft coned for 5 minutes. Descended to 800 ft. All gunners fired at S/Ls and extinguished 2. Climbed to 4.500 and when out of range of S/Ls, having heard nothing more from controller, dropped bombs near coast line. Own bombs seen to burst. Fires from early bombing seen in southern built up area. Glow visible for ¼ hour on return. 1 x 2.000 lb HC, 12 x 500 lb 'J' Clusters dropped'.

F/O Layton, der var pilot ombord på Lancaster III JA909 fra No. 467 Squadron rapporterede:

'Arrived at target on time. VHF u/s. Orbited 20 mins in target area. Instructed to stand by and not bomb by W/T. Decided 20 mins in conditions at target quite long enough to unit, so headed for ships in Danzig Bay. Located one and bombed same. Bombed green flashes from ships from 12.000 at 01.49 (1 x 2000 lb HC, 12 x 500 lb 'J' Clusters. Ship seen in light from gun flashes'.

F/Lt Skelton fra No. 467 Squadron ombord på Lancaster LM636 havde et godt togt selv om der var problemer. Hans rapport lyder:

'3/10ths cloud, tops 4/500 ft. Upper layer base about 10.000 ft. Bombed MPI of 8 red and 6 green TIs in good concentration, plus 15 secs, from 9.000 at 01.44 (1 x 2000 lb HC, 11 x 500 lb 'J' Clusters). Good fires ahead of markers on track. Plenty of mmode - fires visible up to 100 miles on return. Explosion with red flash approx 01.50. 1 'J' Cluster hung up and jettisoned 5633N 1148E from 9000 at 03.53. Not discovered until 20 miles from Sweden on return, resting on bottom of bomb bay.



Ødelagte bygninger langs Pregelfloden i Königsberg. Store dele af byen nedbrændte totalt. Antallet af dødsopfre var særdeles højt i Königsberg, da myndighederne slet ikke var forberedt på et angreb udført af Bomber Command. Man havde oplevet nogle mindre russiske luftangreb, men ikke et koncentreret strategisk luftangreb. I vinteren 1945 oplevede Königsberg koncentrerede russiske taktiske luftangreb med meget store ødelæggelser.

Bomber Command regnede med, at 149 Lancasters kastede deres bombelast over Königsberg bestående af 149 stk. 2000 lbs HC sprængbomber (133 tons) og 1402 stk. 500 J clusters indeholdende 14 x 30 lbs brandbomber samt 391 stk 500 No. 14 cluster 106 x 4 brandbomber (ialt 336.9 tons). Dertil kom så 24 andre Lancasters, der kastede 1 stk. 2000 lbs HC, 68 stk. 250 lbs TI, 140 stk. 30 lbs brandbomber og 558 lysbomber.

En engelsk efterretningsrapport, der hovedsageligt var baseret på studier af luftfotografier optaget efter angrebet den 30. august, kommer til følgende konklusion:

‘The devastation is for the most part concentrated in the old centre, known as the Inner Town which forms a medieval nucleus of the Hanseatic type. There the porportion of the built up area which has been destroyed is high - in the fully built up zones it amounts to 65% whilst areas of the Outer Town immediately surrounding the core are only slightly less affected. In the more outlying districts such as Devau and Rothenstein to the NE principally, Vorderhufen in the VW, and Rathshof to the West, damage is scattered thinly’.

Mange vigtige mål blev ramt, såsom Waggonfabrik Steinfurt AG, der var en vigtig fremstiller og vedligeholder af rullende jernbanemateriel. Den gamle gods- og passagerbanegård samt Lizent banegård blev hårdt ramt, hvilket udgjorde et problem for værnemagten, idet Königsberg var en vigtig omladestation for østfronten. Hovedbygningen på gods- og passagerbanegården blev beskadiget klasse B, hvilket vil sige at 95-75% af bygningen var jævnet med jorden. Det samme gjalt hovedbygningen på Lizent station, medens den nordlige station sydøst for Vorderheifen kun blev beskadiget i mindre grad. Det var også her at et recce-fly nogle dage senere fotograferede 50 hospitalsvogne holdene på sporene.

På godsbanegården var tre drejeskiver blevet totalt ødelagt, ligesom nogle store lagerhaller, et varehus og en del kontorer også var gået op i flammer. Stationens depotværksted var også hårdt ramt.

Det gik også hårdt ud over forsyningerne i varehuse, som var placeret langs bredden af floden Pregel i den sydlige og sydvestlige del af byen. Her raserede brande varehusene og nedbrændte de vigtige forsyninger. Så at sige hele jernbnekajen med tilhørende varehuset var blevet totalt ødelagt under angrebet. Kun et enkelt varehus i den ene ende og halvdelen af et varehus i den anden ende af kajen stod tilbage næste dags morgen.



Ødelagte bygninger i Königsberg. På billedet ses tydeligt Kiewe samt slotstårnet. Hele området er totalt udbrændt efter en alt fortærende fladebrand, der bevægede sig med ca en kilometer i timen.

Tre fartøjer blev ramt af bomber og sank efterfølgende. Det drejede sig om 'Uranus' (320 BRT), 'Germania' (180 BRT) samt 'Königsberg' (100 BRT).

Heller ikke kaserne gik ram forbi. En stor kaserne i bydelen Devau blev ramt og 59 ud af 106 bygninger udbrændte. En politikaserne nær centrum blev mindre beskadiget.

Også en del civile funktioner i Königsberg blev ramt såsom rådhuset, hovedpostkontoret (med vigtige telefonforbindelser), retsbygningen, universitetet, diverse regeringsbygninger og hospitalet.

Luftværnsskytset i Königsbergområdet blev af Bomber Command opgjort til 43 tunge luftværnskanoner og 101 lette luftværnskanoner samt 22 lyskastere. På grund af ventetiden i målområdet blev en del Lancasters beskadiget af flak. Det tyske luftværnsskyts ved Königsberg hævdede, at de havde nedskudt tre bombefly.

Et af disse fly var Lancaster III PB249 kodet OL-C fra No. 83 Squadron, der blev fløjet af S/Ldr E N M Sparks. Dette fly var deputy master bomber. Lancasteren blev ramt af luftværnsskyts over målområdet og et besætningsmedlem, australieren F/O Wilkinson, DFC, blev dræbt af granatsplinter. To

besætningsmedlemmer blev dræbt ved nedstyrtningen (S/Ldr Schofield og F/Lt Richardson, DFM. Et af besætningsmedlemmerne, canadieren F/O William E Pearson, beretter om hændelsen:

"Hit by Flak knocking out our two port engines. We had been flying low at about 3,500 feet. Our aircraft was going down fast. I was first out of the escape hatch followed by our W/OP L.Daniels and then the Pilot S/Ldr Sparks. I landed heavily on a cobbled road and rolled into a potato garden behind a house, and was immediately surrounded and became a POW.

When I was picked up I was marched to a barn where a dozen or so civilians came to look me over. A short time later I was taken by two guards to an open staff car where S/Ldr Sparks was already seated. The two Luftwaffe officers treated us in accordance with the Geneva Convention. We were taken to a Luftwaffe station nearby and searched. Our possessions were removed (wristwatch etc) and were placed in a manilla envelope and sealed. Believe it or not, I got those things back at the end of the war!

Sparks and I were separated and I, as I had a badly sprained leg was given a short ride later in the morning to the outskirts of Königsberg and had two guards with little regard for my safety marched me through the civilians who were less than hospitable (sticks and stones and spitting etc) that led to having a group try to lynch me. Fortunately a Luftwaffe Officer came to my rescue - berated the crowd of civilians and got additional guards to escort me to a lockup in local jail. I could have kissed that Luftwaffe Officer, he saved my life.

The jail was 10 feet by 5 feet and was crowded with 6 Russians. Two were Airman. On the march to the jail escorted by the four guards who kept prodding me, I was limping because of my swollen leg, we passed a small group of a working party of POWs. In a lovely Cockney voice one of them shouted 'Cheer up Canada - don't let the B-----s grind you down'. I knew then that was my salvation and I knew I would make it through to the end of the war. I often think of that Cockney. I do hope he made it through to the end."

John Wilkinsons DFC blev først tildelt den 19. september, d.v.s. efter hans død. Edwin Richardson havde tidligere fløjet som navigatør i No. 58 Squadron og havde fået tildelt sit DFM i april 1941. Ernest Neville Monkhouse Sparks fik tildelt et DFC den 28. august 1944, men måtte vente indtil januar 1946 med at få det overrakt.



*Det udbombede
Regierungsgebäude
i Königsberg.*

Også F/O D S Lade ombord i Lancaster III PB283 fra No. 44 Squadron havde problemer. Besætningens rapport lyder:

'Königsberg not attacked. Target identified by TIs red and green. 12 x 500 J clusters jettisoned at 5451N 1932E at 0143 hrs from 1200 ft and 1 x 2000 HC jettisoned at 5458N 1920E at 0149 hrs from 5000 ft due emergency following combat and flak damage. Starboard inner engine on fire after cannon shell hit by ME or flak. Exploded flak shell through port outer engine nacelle. Returned Carnaby in emergency. Pilot remarks: On runup on target, given stand by. Commenced orbit left hand and were coned almost immediately. Heavy flak and light flak opposition. Lost height to about 1200 ft attempting to evade searchlights. Starboard inner caught fire and was feathered. Port outer GSU would not give revs. Jettisoned incendiaries at 1200 ft and then climbed to 5000 ft and jettisoned 2000 lb HC'.

Det var en lang tur hjem for F/O Lade og hans besætning. De landede på RAF Carnaby klokken 07.35. Følgende fly fra Königsbergstyrken blev beskadiget af luftværnsskyts:

Lancaster I	LM212	VN-L	No. 50 Squadron
Lancaster I	LM296	VN-T	No. 50 Squadron
Lancaster I	LM274	QR-F	No. 61 Squadron
Lancaster I	ME725	QR-G	No. 61 Squadron
Lancaster I	LM215	ZN-F	No. 106 Squadron
Lancaster I	LL 847	JO-D	No. 463 Squadron
Lancaster I	PD259	JO-G	No. 463 Squadron
Lancaster I	LM233	JO-P	No. 463 Squadron
Lancaster I	LM226	PO-H	No. 467 Squadron
Lancaster III	PB283	KM-Q	No. 44 Squadron
Lancaster III	PB359	EA-Z	No. 49 Squadron
Lancaster III	LM680	VN-E	No. 50 Squadron
Lancaster III	ED860	QR-N	No. 61 Squadron
Lancaster III	PB376	OF-S	No. 97 Squadron
Lancaster III	PB284	ZN-U	No. 106 Squadron
Lancaster III	DV383	EM-O	No. 207 Squadron
Lancaster III	ND932	PG-U	No. 619 Squadron
Lancaster III	ED602	PG-X	No. 619 Squadron
Lancaster III	ND412	LE-H	No. 630 Squadron

Lancaster PB359 fra No. 49 Squadron blev fløjet af F/O Maul, som bombede ved hjælp af H2S klokken 01.50 fra en højde af 9.700 fod. F/O Maul var en del af 3. bølge og besætningen kunne se bombningen tage effekt under dem. Over målområdet blev deres Lancasteer ramt af tungt luftværnsskyts og styrbords olietank blev ramt. Det samme gjorde yderste motor nummer to og tre tanke i højre vinge samt No. 3 brændstoftank i venstre vinge. Skaderne opstod, medens besætningen kredsede inden angrebet. Det lykkedes dog for F/O Maul at bringe flyet tilbage til England, hvor han landede klokken 07.38. F/O Edwin Charles Maul og hele hans besætning blev dræbt natten mellem den 21. og 22. november 1944 under et angreb på Mittelland Canal ved Gravenhorst. Det var en meget ung besætning, hvor Maul var den ældste. Han var kun 22 år gammel, medens hans to skytter kun var 19 år gamle.



Wassergasse i Königsberg med virksomheden Gebrüder Siebert, der var et varehus med manefaktur.

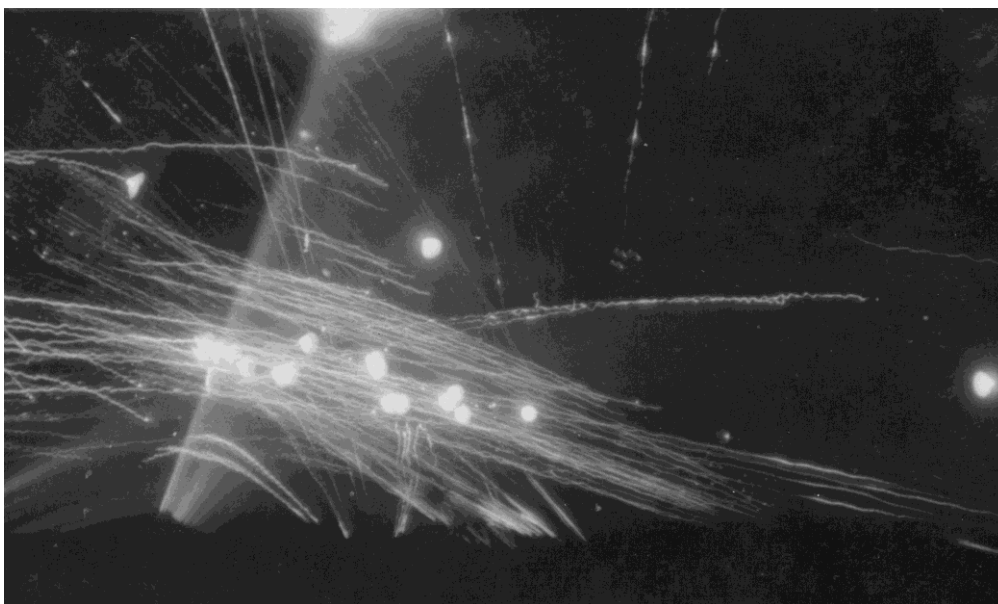
Også F/Lt S Parker fra No. 61 Squadron fik sin Lancaster beskadiget over Königsberg. Han bombede klokken 01.40 fra 9.000 fods højde og hans Lancaster LM274 blev ramt af let luftværnsskyts, der beskadigede rygskyttens tårn, flyets krop og haleplan og som bortskød styrbords ror. Det lykkedes for Parker at bringe flyet tilbage til England, hvor han landede klokken 07.10. Lancaster LM274 var et heldigt fly, der overlevede krigen for at blive skrottet i 1946.

Sidney Parker fik tildelt et DFC i januar 1945 - til dels på grund af at han var i stand til at bringe LM274 tilbage fra Königsberg. Han gennemførte 35 operative togter og forlod RAF i marts 1946. Parker gik tilbage til hans gamle job indenfor sundhedsvæsenet i Newcastle. Han avancerede til områdechef for sundhedsvæsenet på Isle of Wight og blev pensioneret i 1982. Han døde i oktober 2001.

Lancaster LM215, der blev fløjet af new zealænderen F/O A R Kitto, blev ligeledes ramt af luftværnsskytset over Königsberg. Besætningen var på deres bombing run klokken 01.48 i 8.000 fods højde, da de blev ramt

af let luftværnsskyts, der ødelagde ydereste venstre motor. De kastede deres bombelast bestående af en 2000 lb Hc og 12 J clusters og fløj hjem på tre motorer.

Luftværnsskytset ved Königsberg var yderst aktive denne nat og de angribende besætninger mente, at det var blevet forstærket siden sidste angreb. På grund af den lange ventetid, hvor Lancasterbesætningerne kredsede omkring Königsberg, havde luftværnsskytset rig lejlighed til at klargøre sig inden anflyvningen ind over selve byen.



Selv om luftværnsskytset ved Königsberg var yderst aktivt i løbet af natten, så havde de tyske kanonbesætninger ingen chancer for at forhindre angrebet. På grund af kraftig jamming af kanonstillingernes målradar skød luftværnsartilleristerne hovedsageligt forberedt boksskydning, som ikke var nær så effektivt som radarstyret eller optisk styret skydning.

De tunge luftværnsskyts skød overvejende forberedt boksskydning, hvilket kunne tyde på, at jamming af radarapparater af typen Würzburg var effektiv. Lyskasterne samlede deres lys i store lyskegler og forsøgte at blænde de angribende besætninger samtidig med, at de fastholdt målene, så luftværnsartilleristerne kunne skyde sigtet skydning. I betragtning af den lange ventetid ved målet og den lave flyvehøjde, så var

luftværnsskytset ved Königsberg ikke effektivt. Fly blev skudt ned og andre beskadigede, men angriberne blev ikke i nævneværdig grad forhindret i at angribe målet.

Den 16 årige flaksoldat Werner Krömke, der var hjemmehørende i byen, beretter om angrebet på Königsberg:

'Wieder ertönte gegen 00.30 Uhr das Alarmsignal "Feuerbereitschaft". In kurzer Zeit war die Batterie einsatzbereit. Bald darauf kam die Luftlagemeldung durch: Drei schwere feindliche Kampfverbände wurden gemeldet, deren Spitzen das Frische Haff bereits erreicht hatten. Als voraussichtliches Angriffsziel wurde Königsberg genannt.

Ca. 10 Minuten verstrichen, dann wiederholte sich das gleiche apokalyptische Schauspiel wie vor drei Tagen, nur in weit größerem Ausmaß. 7 bis 9 Gruppen gaben wir jeweils bis zur nächsten Feuerpause ab. Eine Lancaster zog mit einer Rauchfahne ab, ein Angreifer zerbarst mit seiner Bombenlast in der Luft, Fallschirme trudelten zur Erde. Düppel groß und klein (Metallstreifen gegen die Strahlen der Funkmessgeräte) schwebten hernieder und fielen auf die Geräte und Ausrüstungen. Dazwischen monotones Motorengebrumm, Bombeneinschläge und über allem eine grelle Leuchtbombenwand.

Ruhig und gefasst verrichteten wir unsere Funktionen. Nach und nach erloschen die Zielfeuer und eine unheimliche Stille trat ein. Der Angriff hatte etwa eine Dreiviertelstunde gedauert. Wir sahen das grelle Flackern der Brände über der Stadt, es war bedrückend und Unheimlich.. Mit dem Flakfernrohr versuchten wir Einzelheiten auszumachen. Doch das war wegen des Ausmaßes der Rauch- und Feuerwand nicht möglich.

Die ganze Stadt schien ein einziges Flammenmeer zu sein. Stumm und sorgenvoll blickten wir in diese Feuersbrunst. Wenige Minuten nach dem Angriff wurde ein russischer Kampfverband gemeldet, der Insterburg zu seinem Angriffsziel gewählt hatte.

Wir hatten bei diesem Angriff 132 Gruppen verschossen, vor drei Tagen waren es 80 gewesen. Etwa 600 Lancasterbomber nahmen an dem Bombardement teil. Unser Batteriechef sprach von mehreren Abschüssen in dieser Nacht'.



Poststrasse med Hauptpostamt. Til venstre ses Altstadtische Kirche. Billedet er taget efter angrebet og på overfladen ser det ud som om området er intakt, men ser man nærmere efter kan man se, at de fleste af bygningerne kun er tomme skaller.

To dage senere fik han tilladelse til at besøge sit fødehjem, der heldigvis ikke havde lidt nævneværdig overlast. Til gengæld var ødelæggelserne i centrum af byen overvældende.

'Die Luft war voll beißenden Qualms und der Brandgeruch war unerträglich. Mir kamen Bewohner mit aufgesetzten Gasmasken entgegen, andere trugen Schutzbrillen oder hatten sich ein feuchtes Tuch vor den Mund gepresst. Ein Weiterkommen über den Steindamm in Richtung Kaiser-Wilhelm-Platz war nicht möglich. So wählte ich den Weg über den

Wallring bis zum Rossgarten, der passierbar war. Mir begegneten Bürger, die auf Handkarren oder Kinderwagen ihre letzte Habe bargen. Überall Ruinen, verkohlte Balken und rauchende Schutthalden. Trümmer, so weit das Auge blicken konnte.

Ich gelangte an die zerstörte alte Universität und den ausgebrannten Dom, verkohlte Leichen lagen vor der Honigbrücke. Mit Horchgeräten wurde in Kellern noch immer nach Verschütteten gesucht. Über die Stadt schien das jüngste Gericht gekommen zu sein. Plötzlich hatte ich das Bild der zerstörten Synagoge in der Lindenstraße vor Augen. Als Junge hatte ich nach der "Reichskristallnacht" bedrückt und fassungslos vor der Ruine gestanden. Diese begegnete mir viele Jahre anklagend auf meinem Schulweg. Dieses unheilvolle Brandschatzen war der Auftakt zum Tode von Königsberg'.

Også de allierede var klar over, at man havde tildelt Königsberg alvorlige skader. En rapport fra september 1944 lyder:

Damage in Königsberg resulting from the recent raids is severe. Fire appears to have been the primary agent and the effects spread roughly in a SW-NE direction across the town. The devastation is for the most part concentrated in the old centre, known as the Inner Town which form a medieval nucleus of the Hanseatic type. There the proportion of the built up area which has been destroyed is high - in the fully built up zones it amounts to 65% whilst areas of the Outer Town immediately surrounding the core are only slightly less affected. In the more outlying districts such as Devau and Rothenstein to the NW principally, Vorderhusen in the NW and Rathshof to the West, damage is scattered thinly. Among the more important targets which have been fairly severely affected, mention can be made of the Waggon fabrik Steinfurt AG (MEW Priority 3) and the old Passenger and Goods Station (also Priority 3),

Many unidentified warehouses and commercial-type buildings, principally situated on the banks of the river Pregel in the South and SW part of the town, have been gutted and burnt out.

Severe damage has been inflicted on a large military barracks in the Outer Town district of Devau, where fifty-nine buildings out of a total of one hundred and six have been gutted. A Police barracks has also been affected, to a considerably lesser degree.

In addition, many functional and public buildings have suffered, and a list of those more severely affected includes the Town Hall, the Head Post Office, the Court House, the Stock Exchange, the Land Registry and District Court, the Observatory, the Main Customs House, the Government Administration Building, the Institute of Medicine, and the University Clinic. The Old Castle, situated in the heart of the Inner Town, has been gutted and the outer roof of the Cathedral has been destroyed'.



Et blik ud over tagene i den ødelagte by. Midt i billedet ses det udbændte tårn til Neurossgärten Kirche.

En mere detaljeret oversigt over ødelæggelserne blev fremstillet i september. Denne rapport opdelte de ødelagte objekter i krigsvigtighed samt ødelæggelsesgrad.

MEW ratings:

1. Vital factories in primary war industries. Major plants in industries of major importance.
2. Minor plants in major industries or major plants in minor industries.
3. Subsidiary factories.

Damage categories:

- A. Entire works devastated, total loss.
- B. Entire works 95% - 75% devastated.
- C. Major damage to important buildings and subsidiary damage elsewhere.
- D. Minor damage to major buildings or major damage to minor buildings.
- E. Minor damage to minor buildings.

Name of Works	Location	Products or Function	Damage Category
<u>Industrial</u>			
Waggonfabrik Steinfurt AG (Priority 3)	Holsteinerdamm	Rolling stock	C
Königsberg Trading Company	Holsteinerdamm		B
Five unidentified and un-rated factories have been damaged as follows: 2A, 1B and 2 C.			
<u>Transportation and railway property</u>			
Old Main Goods and Passenger Station (Priority 3)	Damm	Main buildings	B
Lizent Station	Outer Town SW	Main buildings	B
North Station	SE Vorderheifen	Main building and sheds	D

Nineteen unidentified warehouse-type buildings on the banks of the river pregel and probably connected with transportation. Damaged as follows: 8 A, 8B and 3 C.

Public utilities, public buildings

Main Customs House		B
Commissary Buildings	Outer Town, N	B
government Administration building	Town Centre	C
City Hall	Town Centre	B
Head Post Office	Town Centre	C
Court House	Town Centre	B
Castle (Museum)	Town Centre	B
Land Registry and District Court	Town Centre	C
Institute of Medicine	Town Centre	B
Observatory	Steindammerwall	C
university Clinic	Balk Street	C
Town Hall	Wallring	C
Schlageter House	Wallring	B
Cathedral	Kneiphof	C

Commercial

Stock Exchange	Town Centre	B
Thirty-one unidentified commercial and warehouse-type buildings, damaged as follows: 27A and 4B.		
Military and hutted camps		
Large Military Barracks	Devau	C
Police Barracks	Town Centre	D

Cumulative assessment up to 15.9.44:

Fully Built up Zone

Gross acres destroyed or Seriously damaged	240
Not acres destroyed or seriously damaged	195
Percentage of property affected	65%

50-75% Built up Zone

Gross acres destroyed or Seriously damaged	116
Not acres destroyed or seriously damaged	75
Percentage of property affected	42%
Average percentage of built up areas affected	52%



Ruinerne til Königsberger Börse med den ødelagte domkirke i baggrunden. Hele området omkring Köttelbrücke er ud-brændt.

Der er ikke mange officielle rapporter at finde i de tyske arkiver om bombningen af Königsberg. Oberlandesgerichts-Präsidenten for Ostpreussen kom den 9. september 1944 med følgende udtalelser om bombningen af Königsberg:

'Dem Angriff englischer Flieger auf Königsberg in der Nacht zum 27. August 1944 folgte am 30. August in der Zeit von 1-2 Uhr ein besonders schwerer Terrorangriff. Die Bomben fielen in geschlossenem Teppichabwurf. Der Schwerpunkt des Angriffs lag hauptsächlich auf dem Stadtkerngebiet, das - von geringen Ausnahmen abgesehen - in allen seinen Teilen vernichtet ist. Das zerstörte Gebiet hat einen gleichmässigen Durchmesser von 3 km. Nach amtlicher Schätzung sind etwa 40.000 Flammstrahlbomben - 13 kg - und etwa 500 Sprengbomben mittleren Kalibers abgeworfen. Bisher sind als tot geborgen 840 Personen; wahrscheinlich werden weitere 1000 in den Häusern verschüttet sein; obdachlos wurden 130.000 - 150.000 Menschen, eine Zahl, die gegen die Einwohnerzahl von Königsberg mit 360.000 - einschl. der entfernten Vororte - erheblich ist. Dadurch ist über die Hälfte der Bewohner des eigentlichen Königsbergs ausgebombt.

Verkaufsstellen für Textilwaren, Schuhe, Glas und Porzellan sind über 90% vernichtet; durch Zerstörung zahlreicher Speicher hat Königsberg 60% seines Lagerraums eingebüsst. Von Verwaltungs- und sonstigen öffentlichen Gebäuden sind total beschädigt Oberpräsidium, Regierung, Kreisleitung, Finanzamt, Reichbank, Reichsbahndirektion, Börse (Gauwirtschaftskammer), Haus der Arbeit, Deutsche Bank, Landesbank, Bank der Ostpreussischen Landschaft, Dresdner Bank, Stadtparkasse, neun Kirchen, darunter der Dom mit dem Kantgrab und die Schlosskirche, die Universität, das Schloss mit sämtlichen Museen und dem Oberlandesgericht, Opernhaus und die alte Universität.

Durch Jäger sind 28, durch Flak 10 feindliche Flugzeuge abgeschossen. Bereits während des Angriffs sind durch konzentrierten und massenhaften Einsatz Grossbrände entstanden, die in kurzer Zeit zu Grossflächenbränden zusammenwuchsen. Der grösste Teil der bisher festgestellten Toten ist auf der Flucht in dem Flammenmeer umgekommen'.