

Natten mellem den 3. og 4. marts 1945

Amerikanerne var ikke særligt aktive over Vestfronten i løbet af natten mellem den 3. og 4. marts 1945. First US TAF havde fire Intruder Patrols i luften uden at havde held til at nedskyde tyske fly. Til gengæld vendte de alle fire tilbage fra nattens togt. Ninth Air Force havde kun to fly på natlig rekognoscering og også disse vendte tilbage uden tab.

Heller ikke Luftwaffe var særlig aktiv over Vestfronten denne nat. De afsendte fire He 111 til tre af de indesluttede havnebyer langs den franske atlantehavkyst. To He 111 blev afsendt til La Rochelle, medens Guernsey og St. Nazaire hver måtte nøjes med en enkelt He 111.

Luftwaffekommando West opererede i løbet af natten med 50 fly, som alle vendte tilbage fra nattens operation. 14. Flieger Division, som var en del af Luftwaffekommando West, afsendte to Fw 190 fra NSG 20 på vejrekognoscering til Kleve, hvor de samtidig havde til opgave at bombe byen. Dette skete klokken 00.07 fra en højde af 1.000 m uden, at de to piloter var i stand til at se noget resultat af deres bombing. Elleve Fw 190 fra NSG 20 blev lidt senere sendt mod allierede troppeansamlinger ved Kleve. Ni af flyene bombede i tidsrummet mellem 01.30 og 03.17, medens to Fw 190 vendte om på grund af tekniske vanskeligheder.

15. Flieger Division afsendte 33 Ju 87 fra NSG 2 samt 4 Fw 190 fra NSG 20 mod Neuss, der var blevet erobret af amerikanerne den 2. marts. Tretten fly vendte om på grund af dårligt vejr eller tekniske problemer, medens 22 fly i tidsrummet mellem 02.10 til 03.15 angreb fra 2.000 og ned til 200 m højde. Besætningerne kunne se detonationer og brande efter deres bombekast, som var rettet mod den vestlige, sydvestlige og sydøstlige del af byen.



Ju 87D-5 fra 3./Nachtschlachtgruppe 2 med Uffz. Zillinger og Sudbrack foran flyet. NSGr 2 afsendte natten mellem den 3. og 4. marts 1945 33 Ju 87 mod Neuss, der netop var blevet indtaget af amerikanerne. Den efterfølgende dag besluttede OKL at nedskære brændstofforsyningerne til Luftwaffekommando West og i stedet for opgradere brændstoffølørslen til Østfronten, hvorfor antallet af fløjne missioner faldt drastisk i den følgende tid.

Hvis amerikanerne og tyskerne ikke var særligt aktive over Vestfronten natten mellem den 3. og 4. marts 1945, så var englænderne det til gengæld.

Luftwaffeführungsstab Ic foretog følgende vurdering om Royal Air Forces aktiviteter natten mellem den 3. og 4. marts 1945:

Viermot Kampfverbände

21.00 erste Erfassung eines starken englischen Kampfverbandes - etwa 500 Flugzeuge - der 5., 4. und 6. BG i.R. Brüssel mit NO-Kurs.

21.20 Einflug in das Reichsgebiet i.r. Goch.

Verbände der 5. BG - etwa 250 Flugzeuge - fliegen mit NO-Kurs über Wesel - Dülmen i.d.R. N Münster zum Angriff auf Anlagen des Mittellandkanals bei Ladbergen von 21.55 - 22.10 aus 2800 - 4600 m unter starkem Leuchtmittelinsatz. bumerangführung erkannt.

Rückflüge mit W-Kurs.

Die Verbände der 4. und 6. BG - etwa 250 Flugzeuge - drehen i.R. Dülmen mit S-Kurs aus dem Bomberstrom aus zum Angriff auf Industrie- und Verkehrsziele i.R. Dortmund von 21.58 - 22.12 aus 5000 - 6000 m.

Rückflüge mit W-Kurs. 23.10 letzter Ausflug Reichsgebiet.

Während der Einflüge der Kampfverbände in das Ruhrgebiet lebhaftes Fernnachtjägereitigkeit im Einflugraum.

20.05 - 21.30 Einflug von etwa 50 englischen Kampfflugzeugen der 1. BG über N-Dänemark zur Verminung Kattegat. Rückflüge mit W-Kurs.

Starker Störträgereinsatz der 100. BG im holländisch-belgischen Raum und in der Deutschen Bucht.

Zweimot Kampfverbände

19.30 - 21.20 Einflug von etwa 70 Mosquito über Zuider See - Meppen - Osnabrück - Hannover - Stendal i.d.R. Berlin.

Masse des Verbandes dreht W Berlin auf SO-Kurs i.d.R. Wittenberg - Torgau ab.

Durch einzelne Störflugzeuge Angriff auf Berlin.

Rückflüge in breiter Front mit W-Kurs.

19.45 - 21.10 Einflug von etwa 30 Mosquito über Eupen - Wiesbaden zum Störangriff auf Würzburg von 20.25 - 20.50 aus 8200 - 9100 m mit Bumerangführung. Rückflüge mit W-Kurs.

23.40 - 01.10 Einflug von etwa 15 Mosquito über Zuider See - Lingen - Oldenburg zum Angriff auf Emden.

23.40 - 01.30 Einflug einzelner bumeranggeführter Mosquito mit Störangriffen im Ruhrgebiet.

Fernnachtjägereitigkeit

19.30 - 05.00 Lebhaftes Fernnachtjägereitigkeit über NW-, W- und SW-Deutschland mit Schwerpunkt Münsterland und Ruhrgebiet (60), Deutsche Bucht und NW-Deutschland (50).

Aufklärer

20.30 - 01.50 Etwa 20 Seeaufklärer im Seegebiet W der Dänischen W-Küste. 7 Aufklärer, davon Deutsche Bucht (1), Grossraum Stuttgart (6).

Eigener Einsatz

Gegen viermot Einflug Ruhrgebiet:

3. J.Div.: 25 Flugzeuge Verfolgungsnachtjagd, 8 sicher.
10 Flugzeuge Objektnachtjagd

Gegen Verminung Kattegat:

2. J.D.v: 5 Flugzeuge Verfolgungsnachtjagd, 1 sicher
1 Gebietsnachtjagd

Gegen Mosquitoeinflug Berlin:

1. J.Div.: 1 Me 262 Mosquitojagd
2. J.Div.: 1 Flugzeug Mosquitojagd

Gesamteinsatz: 43 Flugzeuge

Gesamterfolge: 9 sicher

Verluste:

3. J.Div.: p: 0-2-0
m: 0-1-0

Flakeinsatz:

Es schossen in den Angriffsschwerpunkten:

Dortmund - Kamen: 17 schw Batt, 79 Rohre, 311 Schuss. Keine Erfolge.

Ladbergen: 13 schw Batt, 95 rohre, 3975 Schuss. Erfolge: 5 sicher

Wetter

Dortmund: 5/10, Ugr 500 - 1000 m, Ogr 2000 m, gute Sicht.

Ladbergen: 9/10/10, Ugr 1000 m, Ogr 2000 m, gute Sicht.

Berlin: Wolkenlos, gute Sicht.
 Würzburg: 5/10, Ugr 500 - 1000 m, Ogr 2000 m, einzelne Schneeschauer, gute Sicht.
 Emden: 5/10, Ugr 1000 m, Ogr 2000 m, gute Sicht.
 Kattegat: 5-9/10 oberhalb 6000 m, gute Sicht.

Denne vurdering var en totaloversigt over de missioner, som tyskerne mente, at RAF gennemførte over tysk område - det vil sige både Bomber Command, Fighter Command og 2 TAF.



Mosquito VI før levering til No. 418 Squadron, der var en canadisk enhed under 2 TAF. No. 418 Squadron blev dannet på Debden den 15. november 1941 og fløj til at begynde med Boston III, men konverterede i forsommeren 1943 til Mosquito VI, som de fløj indtil eskadrillen blev nedlagt på Volkel den 7. november 1945. No. 418 Squadron blev i november 1944 overflyttet fra Fighter Command til 2 TAF og var i begyndelsen af marts 1945 under kommando af Wing Commander Douglas Bruce Annan. Annan blev født den 5. maj 1917 i Hamilton, Ontario og kom i RCAF i september 1940. Efter endt pilotuddannelse forrettede han først tjeneste i forskellige uddannelsesenheder, før han i 1944 kom til England. Annan overtog No. 418 Squadron i februar 1945 og førte enheden indtil krigens afslutning. Annan fortsatte i RCAF efter krigen og sluttede som Group Captain før han i april 1959 kom til de Havilland of Canada. Annan døde i Oakville, Ontario, den 22. juli 1990. Annan fik tildelt et DFC for han tjeneste ved No. 418 Squadron, hvor han blandt andet beskadigede over 50 fjendtlige motorkøretøjer og 8 tog. (IWM)

2 TAF

2 TAF var gennemførte en række flyvninger, der havde til opgave at forstyrre tysk transportmuligheder i den vestlige del af Tyskland. No. 136 Wing, der bestod af No. 418 og 605 Squadron, havde til opgave at operere over 'patrol lines of communication behind battle area', hvor No. 418 Squadron havde fået tildelt området omkring Münster og Osnabrück, medens No. 605 Squadron havde til opgave at angribe mål omkring Burgsteinfurt (Bezirk Münster) i Nordrhein-Westfalen. No. 605 Squadron bombede hovedsageligt ved hjælp af Gee, da sigtbarheden i målområdet ikke var særlig god. Alle besætninger vendte tilbage fra nattens togt.

No. 418 Squadron

Mosquito VI	'V'	SZ976	F/Lt V R Cherry & F/Lt A D Birdsall	22.27- 00.28
			Bombed wood NRO. Straffed 3 MET NRO.	
Mosquito VI	'F'	RS561	F/Lt R E Naylor & Sgt T C Buttle	18.28 - 23.13
			Bombed and straffed fire on railway. Straffed 8 sets of lights. Strikes on 2.	
Mosquito VI	'L'	RS594	W/O G S Johnson & Sgt D P Kelly	20.26 - 00.42
			Bombed light at Coesfeld, NRO. Straffed 5 MET with lights. Strikes seen among 4.	
Mosquito VI	'C'	PZ394	F/O W N Macleod & Sgt Blackaby	21.59 - 02.01
			Bombed building on fire. Fresh fire started. Straffed 1 MET - destroyed.	

Mosquito VI	'B'	HR148	F/Lt W Drake & FO K Gunning	18.56 - 23.11	Bombed Meppen, NRO. Straffed 12 barges with aid of flare. Strikes on 4. Straffed car, flamer.
Mosquito VI	'U'	SZ962	F/Lt T L Walker & F/O D W Jones	18.48 - 23.01	Bombed road junction north of Coesfeld. Straffed 4 MET. Strikes on 1.
Mosquito VI	'S'	RS613	F/Lt C A Krause & F/O A N Charters	21.32 - 01.35	Bombed bridge NRO. Straffed light NRO.
Mosquito VI	'X'	SZ964	F/O W F Shave & F/O G T Collins	18.57 - 22.41	Bombed train at Bijsteren - NRO. Straffed 2 MET with lights W Appeldorn.
Mosquito VI	'T'	SZ956	F/O A Robson & Sgt O Pemberton	21.05 - 00.48	Bombed De Koov A/D vis NRO. Straffed on believed W/T post. Strikes seen. Straffed 3 red lights - doused.



Mosquitos fra No. 605 Squadron, der var en Auxiliary Squadron, som blev oprettet i 1926. Ved krigens begyndelse fløj eskadrillen Hurricanes og deltog i Slaget om England, før enheden i december 1941 blev sendt til Fjernøsten. No. 605 Squadron blev gendannet med Havoc I på RAF Ford i juni 1942 og konverterede i februar 1943 til Mosquitos. Eskadrillen blev i november 1944 en del af No. 136 Wing under 2 Group efter at den tidligere havde opereret som intruder og anti-diver (mod V-1) enhed under ADGB. No. 605 Squadron opererede fra november 1944 fra Blackbushe, men flyttede den 15. marts 1945 til B.71 Coxyde.. (IWM)

No. 605 Squadron

Mosquito VI	'F'		F/Lt P F Middleton & F/O C H Allen	00.11 - 04.11	Bomb (dropped safe) on train. Flare dropped on railway, fire caused. Straffed believed train NRO.
Mosquito VI	'X'		F/Lt T E Knight & F/O A J Davey	03.01 - 06.35	Bombed Burgsteinfurt on Gee NRO
Mosquito VI	'A'		F/O M B Hickling & F/O D Hutchinson	00.34 - 04.06	Bombed Burgsteinfurt on Gee - NRO. Flare dropped nothing visible.
Mosquito VI	'W'		F/O A T Linn & W/O J Harrison	00.31 - 04.57	Bombed train NRS straffed 2 trains, 4 coaches on, 1 damaged. Strikes round one Met, straffed fire in wood.
Mosquito VI	'E'		W/O W J Osborn & R E Read	01.44 - 04.41	BBB (forkortelse for Brought Bombs Back). 1 flare dropped N Meppen - NRO
Mosquito VI	'U'		F/O H E Archer & Sgt J B Riley	01.43 - 05.09	Bombed Ahaus on Gee NRO. Straffed small fire on railway station. NRO.

Mosquito VI	'J'	W/O C Verbeke & F/Sgt A J Verbist	02.39 - 0555
		Bombed Goor Railway on Gee, NRO. Strikes on Met.	
Mosquito VI	'M'	F/O R Wilson & F/O F Thompson	02.32 - 06.03
		Bombed 1 mile N Pappenburg, NRO. Flare dropping nothing visible.	
Mosquito VI	'H'	F/O A C Baker & F/Lt J Baker	23.35 - 03.32
		Bombed Helburg harbour. Vis NRO. Flare dropped nothing visible.	

No. 138 Wing, der bestod af No. 107, 305 og 613 Squadron, var også aktive. Kun et enkelt fly fra No. 305 Squadron var på vingerne og dette fly blev ikke fløjet af eskadrillens egen besætning, men af chefen for No. 138 Wing, Group Captain L W C Bower.

No. 305 Squadron

Mosquito VI	'X'	233	G/C L W C Bower & F/Lt Cairns	02.40 - 04.35
			Attack on enemy troops on roads between Hamborn & Rees.	
			Bomb load 4 x 500 lbs. Bombed town of Broken (formodentlig en skrivefejl og skulle være Borken) by means of Gee. Weather: Cloud 10/10ths low stratus, visibility poor.	



Group Captain Bower, der natten mellem den 3. og 4. marts 1945 gennemførte et angreb den tyske by Borken ved hjælp af Gee.

Borken var blevet kraftigt bombet den 1. marts 1945, hvorved 544 beboelseshuse blev ødelagt og yderligere 494 beskadiget. Det var gået hårdt und over den indre by samt baneterrænet. To fabrikker udbrændte og yderligere en blev svært beskadiget. Bowers angreb på Borken kan ses som et opfølgingsangreb mod jernbaneterrænet i Borken.

I 2015 blev 1500 beboere evakueret i Borken efter, at man havde fundet en ueksploderet bombe. Det lykkedes at uskadeliggøre bomben uden uheld.

Group Captain Leslie William Clement Bower blev født i juli 1909 i Cork County i Irland og kom i 1928 som kadet til RAF College. I december 1929 var han færdiguddannet som pilot og kom til No. 100 Squadron. I mellemkrigsårene fløj han i forskellige enheder, før han i oktober 1938 blev forflyttet til Mellemøsten, hvor han blev stabsofficer med ansvar for personel ved HQ RAF Mediterranean. Denne post holdt han indtil marts 1941, hvor han overtog ledelsen af No. 217 Squadron, der fløj Beaufort I i Coastal Command. I januar 1942 blev han forsat til Air Staff i hovedkvarteret for No. 16 Wing i Coastal Command. Bower havde flair for stabsarbejde og blev i maj 1942 chef for Operational Training, HQ RCAF.

Bower var dog ikke færdig med at flyve operativt og i december 1943 blev han chef for No. 138 Wing under 2 TAF - en post som han holdt indtil krigens slutning. Som chef for No. 138 Wing fik han i februar 1944 tildelt et øjeblikkeligt DFC for et low level angreb på et hvilehjem for tyske ubådsbesætninger i Frankrig og i juni 1945 et velfortjent DSO. Bowen var ved No. 138 Wing kendt for at lede 'from the front' og var en vellidt chef.

Som linieofficer fortsatte Bowen i RAF efter krigen og var blandt andet SASO, Fighter Command og AOC i No. 19 Group. Hans sidste post i 1962 var som Air Marshall og UK permanent Military Deputy, CENTO. Bowen døde den 17. februar 1991.

No. 107 Squadron

No. 107 Squadron havde til opgave at angribe og forstyrre tyske bevægelser i området mellem Duisburg - langs Rhinen til Köln - Engelskirchen - Gevelsburg. Vejret i dette område var ikke det bedste, hvorfor bombing blev udført ved hjælp af Gee. Hvert fly medførte fire stk 500 lbs sprængbomber uden forsinkelse. Følgende mål blev forsøgt bombet: Kettwig, Wulfrath, Hardenburg og Burscheld. Mosquito 'Z' undlod at bombe og vendte om før tid, fordi flyets Gee blev jammert samt fordi Mosquitoen tabte fart.

Mosquito VI	'L'	HR254	F/Lt E G Smith & F/O R A Pratt	19.44 - 21.31
Mosquito VI	'X'	HR195	F/Lt W E Bouton & F/Sgt T Ryalls	20.15 - 22.07
Mosquito VI	'Z'	NS939	F/Lt W H Bradshaw & Sgt L E Deval	20.53 - 22.30
Mosquito VI	'P'	RS533	F/O W M McMillan & P/O D E Beech	21.59 - 23.52
Mosquito VI	'N'	HR246	F/O E G Batesw & F/Sgt A S Walker	23.00 - 01.12
Mosquito VI	'U'	PZ336	F/O R Bell & F/Sgt C G Davidson	23.54 - 01.40
Mosquito VI	'W'	PZ241	F/O J C Balfour & F/Sgt W M A Mowat	00.54 - 02.48
Mosquito VI	'E'	HR350	W/O W H Mitton & F/Sgt E J Wilby	01.53 - 03.43
Mosquito VI	'S'	HR354	F/Lt T B Colin & F/Sgt A Nisbett	02.56 - 03.42
Mosquito VI	'Q'	NT128	Lt D D Button & F/O L D Mellor	03.22 - 05.08
Mosquito VI	'R'	PZ403	F/O R J O'Sullivan & P/O E T Harris	03.57 - 05.44
Mosquito VI	'A'	RS605	F/Lt L Whiteside & F/O B W Smith	04.22 - 06.14

No. 613 Squadron

No. 613 Squadron var ligesom No. 107 og 305 Squadron stationeret på A.75 Cambrai/Epinoy. Eskadrillen var under ledelse af Wing Commander Percy Belgrave Lucas DSO* og DFC. Lucas havde fået hans DFC i juli 1942, medens han fløj ved No. 249 Squadron på Malta. For natten mellem den 3. og 4. marts 1945 skrev No. 613 Squadron i deres dagbog:

7 night flying tests. 12 night sorties. Bad weather restricted the nights operation directed against rail and road movement in the following area: Rees - Hamborn - Koesfeld - Haltern.
Bombing results were unobserved in the majority of cases. Bomb load: 4 x 500 lb inst.

Følgende besætninger blev afsendt som night intruder:

Mosquito VI	RS535	F/Sgt T G Webb & F/Sgt E L Richardson	03.20 - 05.22
Mosquito VI	PZ237	F/Lt G A Wishart & Sgt R C Hellings	22.55 - 03.43
Mosquito VI	PZ289	F/Lt P D Morris & F/Sgt R A Parfitt	02.49 - 04.52
Mosquito VI	RS600	F/Lt G A W Brandreth & F/O L J Day	19.45 - 21.54
Mosquito VI	RS611	F/Lt F D Capon & F/Sgt R C Nemry	23.47 - 01.46
Mosquito VI	PZ384	S/Ldr W C Duncan & F/O S Barnard	20.44 - 22.38
Mosquito VI	PZ229	W/O L J Matters & F/Sgt R N Blyth	20.07 - 21.49
Mosquito VI	PZ310	F/Lt J D Mault & F/O N J Bulmer	22.38 - 00.38
Mosquito VI	SZ970	F/Lt H A L Simpson & F/O R S Redhead	03.50 - 05.48
Mosquito VI	RS553	S/Ldr F O Barrett & F/Sgt W J Cooney	02.16 - 04.21
Mosquito VI	HJ771	F/O J D Fitzgerald & Sgt E A Emeny	00.46 - 02.45
Mosquito VI	HR199	F/O J D Emondson & P/O J Katsulos	02.25 - 04.24

Også No. 140 Wing fra flyvepladsen Rosieres Santerre, der bestod af No. 21, 464 og 487 Squadron, var på vingerne. No. 21 Squadron havde til opgave at afpatruljere vej- og jernbaneforbindelser øst og vest for Ruhrområdet med 12 Mosquitoes. Opgaven var besværliggjort på grund af lavthængende skyer, men dette forhindrede dog ikke eskadrillen i at bombe jernbaneinstallationer og beskyde køretøjer.

Også No. 464 Squadron opererede med 12 Mosquitoes, der ligesom No. 21 Squadron blev afsendt på forskellige tider i løbet af aftenen og natten, så fjenden over et langt tidsrum ikke kunne vide sig sikker.

No. 487 Squadron havde i løbet af dagen gennemført Night Flying Test med tyve Mosquitoes, men blev ikke indsat i løbet af natten. Eskadrillen fik et hårdt tiltrængt hvil

No. 21 Squadron

Mosquito VI	NS843	F/Sgt J Parsell & F/S R England	19.10 - 23.10
		Bombed railway line. Bombs fell just to side of track.	
Mosquito VI	RS573	F/O J Ayer & F/O D J Moore	19.05 - 22.20
		Bombed MET on road leading into Munster. No results seen.	
Mosquito VI	NS903	F/Lt A Skynner & F/O D A Sherriff	20.10 - 23.35
		Bombed road bridge over railway. Bombs believed close to railway.	
Mosquito VI	LR388	F/O W J Farr & F/O M A K Smith	21.30 - 00.40
		Bombed Paderborn. Strafed 6 lights. Strikes in area.	
Mosquito VI	PZ297	W/O P Bates & F/O R Duffield	20.30 - 22.40
		Bombed cross roads at Gelsdorf. No results seen.	
Mosquito VI	PZ444	F/O G R Nowell & F/Sgt J Haugh	20.45 - 00.45
		Bombed railway junction. No results seen. Strafed 1 light, light went out.	
Mosquito VI	PZ400	F/Lt J A J Potter & P/O W Jordan	19.15 - 22.10
		Bombed railway. No results seen. Strafed 1 met. Strikes. Strafed 2 lights No results seen.	
Mosquito VI	SZ963	F/Lt M D MacKirdy & F/O E Fordham	19.05 - 21.45

Mosquito VI	NT197	Bombed village also light on autobahn. Strafed several lights. P/O F SAyer & F/Sgt C Dobson 19.10 - 22.45 Bombed railway junction. No results seen. Strafed lights in station. Also further lights.
Mosquito VI	PZ316	F/Lt J C J Hooper & F/Sgt A Whincup 20.35 - 00.05 Bombed Marburg. No results seen. Strafed several lights and 2 met. No results seen.
Mosquito VI	HR359	F/Lt D C McNeil & F/O G D Leech 21.50 - 00.55 Bombed and strafed believed trucks on fire. Strafed lights. No results seen.
Mosquito VI	HR348	F/Lt W R C Smith & F/O A H McKee 21.00 - 00.35 Bombed railway line. Direct hit or very close. Strafed met. No results seen.



Mosquito VI PZ306 fra No. 21 Squadron fotografert i marts 1945. Eskadrillen var berømt for at have deltaget i angrebet på fængslet i Amiens den 18. februar 1944 samt gestapohovedkvarteret i Aarhus den 31. oktober, 1944, men No. 21 Squadron skulle opnå endnu mere berømmelse for angrebet på Shell huset i København den 21. marts 1945. Også i angrebet på husmandsskolen ved Odense deltog fly fra No. 21 Squadron.

No. 464 Squadron

No. 464 Squadron noterede følgende i deres dagbog om nattens opgaver:

12 aircraft detailed for attacks against enemy rail communications in various areas behind the various battle fronts. F/Lt Foyston bombed Trxxx (ikke læselig) on Gee. F/Lt Smith bombed and strafed two trains, also strafed six others. F/Lt Palmer bombed rail junction - strafed 8/9 MT. Strikes seen. F/Lt Clark bombed rail junction. NRS. F/Lt Thompson bombed town on Gee. F/Lt Webstor bombed woods. NRS. F/Lt Stark bombed rail junction - strafed 1 light. S/Ldr Kleboe bombed bridge Melsongen - believed hits - bombed Rly junction and strafed 1 MT flamer. W/O Rutter bombed Oppenheim - big explosion seen. Strafed 11 MT - 3 of which blev up, one on fire - strikes seen on others. F/Lt Killingworth bombed Luxxxin - strafed one MT - strikes seen. F/Lt MCCelland bombed Leimburg - strafed light. W/Cdr Iredale bombed town, increased fires, strafed 3 villages. Strikes seen on buildings. Usual tactics. All aircraft returned safely to base.

Mosquito VI	PZ259	W/Cdr D R Rutter & F/Sgt A A Taylor	22.00 - 01.15
Mosquito VI	HR352	F/Lt A C Stark & Sgt S A Ancell	23.40 - 02.45
Mosquito VI	PZ346	F/Lt A J Smith & F/Sgt L Green	00.30 - 05.00
Mosquito VI	RS609	F/Lt W H Clark & F/O W B Searl	00.45 - 04.35
Mosquito VI	HR362	F/Lt J H Palmer & F/O J F Rayner	22.20 - 01.55
Mosquito VI	HR175	F/Lt G B Thompson & Sgt H D Carver	23.00 - 01.50
Mosquito VI	NT236	F/Lt W Killingworth & F/Sgt D F Watson	23.15 - 02.35
Mosquito VI	NR337	F/Lt F Foyston & Sgt P J Martin	23.30 - 02.15
Mosquito VI	SZ958	F/Lt J F Webstor & F/O H J Willoughby	00.30 - 04.50
Mosquito VI	LR353	F/Lt K H M McClelland & Sgt J R Barr	01.35 - 04.40
Mosquito VI	RS617	S/Ldr R A Kleboe & F/O R J W Hall	01.50 - 04.50
Mosquito VI	SZ968	W/Cdr R W Iredale & S/Ldr Sismore	01.50 - 04.50



Mosquito VI fra No. 464 Squadron, der var en australsk enhed, som blev opstillet i september 1942 på RAF Feltwell i Norfolk. Eskadrillen fløj oprindelig Ventura, men konverterede i august 1943 til Mosquitos. No. 464 Squadron deltog i de berømte angreb på gestapohovedkvarterer i Frankrig og Danmark, men hovedopgaven var støtte til 2 TAF, hvorfor den i februar 1945 flyttede fra Thorney Island til B.87 Rosieres en Santerre i Frankrig. Natten mellem den 3. og 4. marts var eskadrillens opgave at bombe jernbaneforbindelserne bag de tyske linier på vestfronten for at vanskeliggøre de tyske troppers forsyningsituation. (IWM)

Også 2 TAF's Mosquito natjagere var aktive i løbet af aftenen og natten. No. 85 Group rådede over to natjagerwings. No. 148 Wing var udrustet med Mosquito XIII og indsatte følgende fly:

No. 264 Squadron

Front Line Patrol - Uneventful.

Mosquito XIII	528	F/O Skinner & F/O Charles	19.20 - 22.05
Mosquito XIII	527	F/Lt Moss & F/O Stedeford	19.30 - 22.00
Mosquito XIII	327	F/Lt Trigg & F/O Ferguson	01.30 - 04.30
Mosquito XIII	455	F/O Lee & F/O Thomas	01.35 - 04.30

No. 409 Squadron

Weather good, visibility excellent. Nine aircraft completed NFT's. Six aircraft started out for patrols and one forced to return with engine trouble. Once more we had a very quiet night.

Mosquito XIII	HK366	F/O E B Harding & F/O E H Knight	19.40 - 22.00
Mosquito XIII	MM569	P/O R F Henke & P/O L A Emmerson	00.10 - 01.05
Mosquito XIII	MM502	F/O R H Long & F/O K S Brenton	00.15 - 03.05
Mosquito XIII	HK430	F/Lt G C Findlay & F/Sgt R S West	00.05 - 03.45
Mosquito XIII	MM509	F/O M G Kent & P/O J Simpson	02.55 - 05.50
Mosquito XIII	MM567	F/O E J Miles & F/Sgt F G Rees	02.50 - 05.15

No. 604 Squadron

Weather during the day was dull and cold, but once again a full programme of patrols was flown in accordance with the new Form 'D' received to-day. In all, two patrols were flown in the Scheldt area and four over the front line, all of which were uneventful apart from a few chases after friendly aircraft.

Mosquito XIII	MM460	W/O A G Walters & F/Sgt P L Gibbs	18.10 - 20.25
Mosquito XIII	MM549	F/Lt R A Hilken & F/Lt R J Gillies	21.40 - 00.25
Mosquito XIII	MM437	F/Lt L J Leppard & F/Lt P J Houghton	21.45 - 23.35
Mosquito XIII	MM577	F/Lt J W Wolford & F/O R H Phillips	21.50 - 00.30
Mosquito XIII	MM555	F/Lt J C Truscott & F/Lt J Howarth	00.15 - 02.35
Mosquito XIII	MM498	F/Lt A S Knowles & F/O E F Page	02.55 - 06.00



Mosquito NF XIII fra No. 604 Squadron. Denne eskadrille havde natten mellem den 3. og 4. marts 1945 til opgave at flyve defensive patruljer over den britiske frontlinie samt området ved Scheldt for at forhindre tyske fly fra bl.a. Nachtschlachtgruppen i at forstyrre de britiske operationer. Mosquito NF XIII var udstyret med centrimetrisk AI Mk. VIII B radar og var i stand til at medføre droptanke under vingerne for at give Mosquitoen længere rækkevidde. (IWM)

No. 149 Wing bestod ligeledes af tre eskadriller, men disse var udrustet med den nyere og bedre Mosquito XXX. No. 219 Squadron opererede i løbet af aftenen med et mindre antal fly uden, at man fik kontakt med fjenden. Eskadrilledagbogen indeholder ingen oplysninger om, hvilke besætninger, der blev afsendt.

No. 410 Squadron afsendte fire Mosquitoes på patruljeflyvning i løbet af aftenen. Ingen af disse besætninger kom i kontakt med tyske fly. Lidt senere på aftenen startede et femte fly, der kun fik en kontakt til et venligtsindet fly.

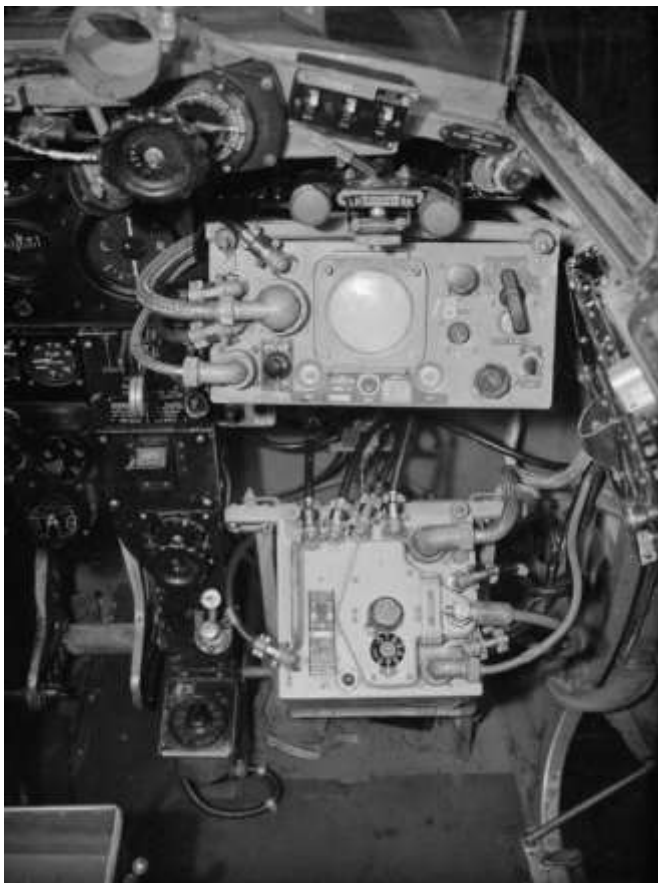
No. 488 Squadron havde i løbet af dagen en rugby match mod et fransk hold, hvor franskmændene vandt. Derudover gennemførte eskadrillen ti night flying tests. I løbet af aftenen blev syv Mosquitoes sendt på patrulje uden, at man fik kontakt med fjendtlige maskiner. Radaroperatøren i Mosquito NT260, W/O William Nathan Addison, var en garvet operatør, der tidligere havde fløjet ved No. 85 Squadron. I maj 1941 fik han tildelt et DFM som Aircraftman 1st Class. Han var på dette tidspunkt AI operatør ombord på en Havoc og gjorde sig særligt bemærket under en nedskydning. I februar 1943 fik han som Warrant Officer tildelt et DFC. Han havde på dette tidspunkt deltaget i tre nedskydninger.

No. 410 Squadron

Mosquito XXX	MV562	S/Ldr H M Currie & F/Lt A H Rose	17.50 - 20.55
		Patrolled the Appeldorn area under Voicebox GCI. Nothing to report.	
Mosquito XXX	MV527	F/Lt R D Schultz & F/O J S Christie	17.45 - 20.50
		Patrolled the Julich area under Rejoice GCI. Nothing to report.	
Mosquito XXX	MM756	F/Lt W D Adlon & F/O J A Davidson	17.45 - 21.00
		Patrolled the Geldern area under Radox GCI. Uneventful.	
Mosquito XXX	MM744	F/O G Graham & F/O H Graham	19.25 - 22.20
		Patrolled the Roermund area under Tailcoat GCI. Uneventful.	
Mosquito XXX	MT485	S/Ldr I E MacTavish & F/O A M Grant	21.50 - 00.40
		From B.77. One contact and visual on a friendly. Patrolled the Geldern area under Radox.	

No. 488 Squadron

Mosquito XXX	NT350	S/Ldr J R Gard'ner & F/O R Perfect	20.15 - 23.40
Mosquito XXX	NT467	F/O J X Muldrer & W/O E G Everton	20.15 - 23.15
Mosquito XXX	NT306	F/O G S Patrick & F/O A C Ray	20.15 - 22.35
Mosquito XXX	NT458	F/O J H Moore & F/O A C Earl	02.30 - 05.10
Mosquito XXX	MM817	P/O T A Maclean & F/O B C Grant	00.55 - 02.35
Mosquito XXX	NT260	F/Lt K R Cook & W/O W N Addison	04.30 - 07.00
Mosquito XXX	NT327	F/Lt K W Stewart & F/O H E Brumby	20.50 - 23.25



AI Mk VIII B radar monteret i en Mosquito XIII. Denne radartype havde en rækkevidde på 120 til 9.140 meter. Det vil sige, at oversigtsrøret ikke kunne vise mål, der var under 120 meter væk, men på denne afstand burde Mosquitobesætningen kunne se målet med det blotte øje. Radaren virkede heller ikke, hvis Mosquitoen fløj lavere end 150 meter. (IWM)

Fighter Command

Også Fighter Command var i luften natten mellem den 3. og 4. marts 1945, hvor man gennemførte en lang række forskellige missioner. Disse strakte sig fra intrudermissioner over tysk område til Anti-Diver operationer over Nordsøen til Anti-Intruder sorties over England.

No. 68 Squadron

No. 68 Squadron, der var stationeret på RAF Coltishall under ledelse af Wing Commander L W Gill, sendte i løbet af aftenen ni Mosquitoes på Anti-Diver Patrols over Nordsøen. Anti-Diver var kodenavnet for patruljer, der havde til opgave at bekæmpe V-1'er på vej til England.

Det var dog ikke V-1'er, som eskadrillen fik kontakt med i løbet af natten, men i stedet for tyske natjagere, der var en del af Unternehmen Gisela. F/Lt Miles og F/O Hobday i Mosquito NT381 samt F/Lt Wills og F/O Goodwin i Mosquito NT368 gjorde hver krav på at have nedskudt en Ju 188.

F/Lt Miles og F/O Hobdays nedskydningsrapport lyder:

Date	4th March, 1945
Unit	68 Squadron Ferro 37
Type of Aircraft	Mosquito XXX AI Mark 10
Time of attack	02.20 hours
Place of attack	G.8299
Weather	7/10ths, hazy. Vis fair
Our casualties Aircraft	Nil
Our casualties Personnel	Nil
Enemy Casualties Aircraft	One Ju 188 destroyed
Pilot	F/Lt Miles
Navigator	F/O Hobday
Control	GCI Orby

We were under Orby Control and warned of bogeys. We vectored 330 degrees and at approx 10 miles ahead obtained contact 6 iles. Visual was obtained 2/3000 feet slightly 6 above at 10 o'clock and identified bogey as Ju 188. During interception reflector light could only be set to 'day brilliance' so switched it off until closing in from astern. We switched on again and pilot was dazzled, at the same time the enemy aircraft dived as though it had seen our aircraft. We called Control for assistance and was informed that enemy aircraft was 12 miles ahead travelling at 280 mph. We then got a further contact low down. Enemy aircraft was weaving badly which was eventually lost trough enemy aircraft peeling off to port. We were then given a vector of 080 degrees on a bogey we closed in and obtained contact at 4 miles, visual obtained at 2/3000 feet and identified bogey as Ju 188 at angles 5. Speed of our aircraft 240 mph. We got into position astern, fired 2 bursts at 900 feet. Strikes were seen with the first burst on starboard wing, second burst produced vivid flash from port engine and fuselage, bits fell off enemy aircraft which then peeld over to port and down passing beneath us crossing to starboard. We turned starboard visual lost, but a minut or so later saw a ball of fire on the sea which died away very quickly. Fix given by Control as G.8299.

Armament Report

HEI	120 rounds
SAPPI	120 rounds
Total	240 Rounds
Stoppages	Nil

F/Lt David Bernhard Wills nedskydning denne nat var hans tredje nedskydning. Han meldte sig som atten årig til RAF i 1940 og blev udnævnt til officer i december 1941 efter flyveuddannelsen i Canada. Han blev herefter uddannet som natjagerpilot og kom i 1942 til No. 456 Squadron, hvor han natten mellem den 18. og 19. maj 1942 nedskød en Ju 88 fra 3.(F)/123. I 1943 blev Wills overflyttet til No. 604 Squadron, hvor han natten mellem den 13. og 14. juni 1943 nedskød en He 177 15 km øst for Flamborough Head. Han blev igen forflyttet - denne gang til No. 68 Squadron, hvor han forblev indtil krigens afslutning. Wills fortsatte i RAF efter krigen og fløj som eskadrillechef ved No. 46 og 23 Squadron Vampires, Meteors, Sabres og Javelins. Han blev pensioneret som Air Commodore i januar 1969. F/Lt Wills og F/O F J Goodwins nedskydningsrapport lyder:

Date	4th March, 1945
Unit	68 Squadron Ferro 17
Type of Aircraft	Mosquito XXX AI Mark 10
Time of attack	01.32 hours
Place of attack	G.8868
Weather	7/10 base 2000 ft, hazy. Visibility fair
Our casualties Aircraft	Nil
Our casualties Personnel	Nil

Enemy Casualties Aircraft	One Ju 188 destroyed
Pilot	F/Lt Wills
Navigator	F/O Goodwin
Control	Hopton

We were under Hopton Control and when flying East vectored 270 degrees on to bogey. Contact obtained 30 degrees starboard 3½ miles slightly below. Our aircraft flying at 1300 feet lost height to 700 feet overtaking slowly. Bogey was then given as hostile which was 5 degrees above and 1½ miles ahead. We closed in on weaving target at 250 mph throttled back at 4000 feet, synchronised speed at 220 mph at 2000 feet range. Visual was obtained at 1500 feet, but difficulty was found in identifying bogey owing to haze. We then closed in to minimum range and identified bogey as Ju 188 by plain view of tapered wings. We then dropped back to 900 feet range and enemy aircraft was then in a starboard turn, a 1 to 2 second burst was given and we saw a violent explosion from starboard engine and wing root. We then broke away to port, and below we saw the Ju 188 burning furiously and crash into the sea. This was witnessed by Hopton Controller, fix given as G.8868.

Armament Report

HEI	100 rounds
SAPPI	100 rounds
Total	200 Rounds
Stoppages	Nil



Mosquito fra No. 68 Squadron, der i begyndelsen af marts 1945 var stationeret på RAF Coltishall, hvortil de forlagde i februar samme år. I februar 1945 konverterede No. 68 Squadron fra Mosquito XVII og XIX til Mosquito NF 30. Eskadrillen havde i den sidste del af 1944 og januar 1945 været aktive under anti-diver operationer, hvor man med nogen held bekæmpede He 111, som transporterede V-1 til den engelske østkyst for (hovedsageligt) at affyre dem mod London. Da denne trussel aftog, konverterede eskadrillen til NF 30 og blev i stedet indsat over kontinentet mod tyske natjagere. Der blev dog stadigvæk fløjet anti-diver missioner. No. 68 Squadron blev nedlagt den 20. april 1945 for at genopstå som en Meteor eskadrille i Tyskland fra 1952 til 1959. (IWM)

Desværre mistede eskadrillen også en besætning, nemlig F/O Arthur John Aust og F/O John Philip Halestrap, der var henholdsvis 27 og 20 år gamle. De styrtede ned på grund af tekniske vanskeligheder under anflyvning af RAF Coltishall. Deres Mosquito NT384 kom i tjeneste ved No. 68 Squadron den 11. januar 1945 og fik ikke lang levetid, før den blev afskrevet som Cat. E. Mosquitoen blev dog senere repareret og kom efter krigen til at flyve for det belgiske flyvevåben.

Eskadrillens rapport for natten lyder:

NFT's (Night Flying Tests) carried out during the day. At night the enemy sent over approx 70 aircraft crossing the Midlands and the East Coast. 8 aircraft were scrambled. Ferro 37 F/Lt Miles and F/O Hobday while under Orby Control was warned of bogeys, they vectored 330 degrees and at approx 10 miles ahead obtained contact 6 miles. Visual was obtained 2/3000 feet slightly above at 10 o'clock and identified bogey as Ju 188. During interception reflector light could only be set to 'day brilliance' so switched it off until closing in from astern. They switched on again and pilot was dazzled, at the time enemy aircraft dived as though it had seen our aircraft. They called Control for assistance and was informed that enemy aircraft was 12 miles ahead travelling at 280 mph and got a further contact low down. Enemy aircraft was weaving badly which was eventually lost through enemy aircraft peeling off to port. They were then given a vector of 080 degrees on a bogey and closed in and obtained contact at 4 miles, visual obtained at 2/3000 feet and identified bogey as Ju 188 at angels 5 speed of our aircraft 240 mph. They got into position astern, fired 2 bursts at 900 feet strikes were seen with the first burst on starboard wing, second burst produced vivid flash from port engine and fuselage, bits fell off enemy aircraft which then peeled over to port and down passing beneath aircraft crossing to starboard. They turned starboard, visual lost, but a minute or so later saw a ball of fire on the Sea which died away very quickly. Fix given by Control as G.8299. Ferro 37 claim 1 Ju 188 as destroyed.

Ferro 17 F/Lt Wills F/O Goodwin under Hopton control and flying East vectored 270 degrees on to bogey. Contact obtained 30 degrees starboard 3½ miles slightly below. Our aircraft flying at 1300 feet lost height to 700 feet overtaking slowly. bogey was then given as hostile which was 5 degrees above and 1½ miles ahead. Ferro 17 closed in on weaving target at 250 mph throttled back at 4000 feet synchronised speed at 220 mph at 200 feet range. Visual was obtained at 1500 feet but difficulty was found in identifying bogey owing to haze. Aircraft then closed in to minimum range and identified bogey as Ju 188 by plan view of tapered wings. Aircraft then dropped back to 900 feet range and enemy aircraft was then in a starboard turn. A 1 to 2 second burst was given and they saw a violent explosion from starboard engine and wing root. Ferro 17 then broke away to port and below they saw the Ju 188 burning furiously and crash into the sea. This was witnessed by Hopton Controller. Fix given as G.8868. F/Lt Wills and F/O Goodwin are claiming 1 Ju 188 as destroyed. Several other contacts were obtained without any joy.

Ferro 39 F/O Aust and F/O Halestrap scrambled at 01.26, when over base at 03.44 one engine cut and the undercarriage would not come down. They made one circuit and on going round crashed. Both pilot and navigator were killed.

Mosquito XXX	NT321	F/Lt J Vopalecky & F/O R Husar	19.00 - 22.30
Mosquito XXX	NT384	F/O J Aust & F/O J P Halestrap	21.35 - 00.20
Mosquito XXX	NT381	F/Lt R B Miles & F/O R H Hobday	21.35 - 00.35
Mosquito XXX	NT375	F/O M Standera & W/O K Bednarik	23.50 - 00.50
Mosquito XXX	NT419	F/Lt J H Haskell & F/O J Bentley	18.55 - 22.20
Mosquito XXX	NT356	F/Lt A E Sloman & F/O C A L Cliffe	19.00 - 22.30
Mosquito XXX	NT365	S/Ldr M J Mansfeld & F/Lt S A Janacek	21.30 - 00.50
Mosquito XXX	NT317	F/O J Adam & W/O F Gemrod	23.50 - 03.05
Mosquito XXX	NT368	F/Lt D B Wills & F/O F J Goodwin	00.20 - 03.20

125 Squadron

No. 125 Squadron var stationeret på RAF Coltishall og var under ledelse af Wing Commander Geoffrey Leonard Howitt, DFC & Bar, der selv fløj Anti-Diver mission denne nat. Howitt var et jageres med seks tilkendte nedskydninger, en mulig nedskydning samt et beskadiget fjendtligt fly. Dertil kom så nedskydning af to V-1.

No. 125 Squadron havde otte Mosquitoes på Anti-Diver patruljer og da Luftwaffe intrudere senere dukkede op over England blev fem Mosquitoes sendt på vingerne for at imødegå disse. Fire af de fem besætninger havde tidligere på aftenen fløjet Anti-Diver patruljer.

Ingen af dem fem besætninger havde held til at få kontakt med de tyske intrudere under anden start, men under de oprindelige Anti-Diver patruljer fik to besætninger kontakt med tyske fly og det lykkedes for W/O Griffiths og F/Sgt LeMarchant at nedskyde en Ju 88G.

Anti-Diver

Mosquito XVII	HK283	F/O R Tilley & F/Lt C E O Jones	18.45 - 21.25
Mosquito XVII	HK325	P/O K D Goodyear & P/O J Burrowes	22.05 - 23.55
Mosquito XVII	HK263	S/Ldr R G White & F/O W H Staines	23.55 - 02.00
Mosquito XVII	HK316	F/Sgt B Bradley & F/Sgt A A Taylor	22.15 - 22.25
Mosquito XXX	NT415	W/O D P Griffiths & F/Sgt M F LeMarchant	18.45 - 21.30
Mosquito XXX	NT389	W/Cdr G L Howitt & F/Lt G N Irving	20.20 - 22.55
Mosquito XXX	NT426	F/Lt E Harding & F/Sgt M J O'Brien	20.25 - 23.10

Mosquito XVII	NT376	F/O J L MacDonald & F/Sgt W T Major	23.00 - 01.20
<u>Scramble Anti-Intruder</u>			
Mosquito XXX	NT415	W/O D P Griffiths & F/Sgt M F LeMarchant	01.40 - 04.00
Mosquito XXX	NT426	F/Lt E Harding & F/Sgt M J O'Brien	02.10 - 03.05
Mosquito XVII	HK283	F/O Tilley & F/Lt C E O Jones	01.45 - 02.05
Mosquito XVII	HK325	P/O K D Goodyear & P/O J Burrowes	02.10 - 04.25
Mosquito XVII	HK316	F/Lt K Kennedy & F/O A T Morgan	03.30 - 05.50



Mosquito NF XXX fra No. 125 Squadron. Denne eskadrille var i marts 1945 stationeret på RAF Coltishall under kommando af Wing Commander Geoffrey Leonard Howitt, DFC, der selv fløj en mission natten mellem den 3. og 4. marts 1945. Howitt nedskød seks fjendtlige fly i løbet af krigen. Dertil kom så en formodet nedskydning samt beskadigelse af en fjendtlig maskine. To V-1 var han også i stand til at nedskyde. No. 125 Squadron forlagde i april 1945 til RAF Church Fenton, hvor eskadrillen blev nedlagt den 20. november samme år. Besætningerne fra No. 125 Squadron nedskød 44 fjendtlige fly, 5 mulige nedskydninger samt beskadigede yderligere 20 fjendtlige maskiner i løbet af krigen.

Eskadrillens dagbog rapporterer:

Four Mosquitoes XVII and four Mosquitoes XXX Mk. X on Anti-Diver Patrols with Two Mosquitoes XXX Mk X and three Mosquitoes XVII Mk X scrambled on Anti-Intruder Patrols.

P/O Goodyear on Anti-Diver Patrol under 'Greyfriars' control at 2225 - 6000' saw Diver, but owing to AI failure, when in pursuit contact was lost.

S/Ldr White under 'Happisburgh' control was put after 4 Bogey's. Two of which were Mosquitoes. 3rd Bogey: No contact obtained. The 4th turned into contact at 0125 - 6½ miles. Height 4000' over Sea. E/A dropped three lots of Window. Visual at 1000 ft when out of cloud, 5 degrees & above to port. Enemy aircraft then went into cloud. At this point constant speed Unit went u/s and chase abandoned. Aircraft returning to base.

W/O D P Griffiths under 'Happisburgh' control on patrol at 4000 ft given Bogey heading NE speed about 220, height 2000'. Vectored after it and obtained contact at 5 miles range. Fighter Height 2500'. Target 2000'. Target took moderate evasive action and we obtained visual at 3000'. Target at 700' height. Closed into 1500' and identified as Ju 188. Pilot gave three bursts from 900' range dead astern, and saw strikes and smoke issueing from both engines. Target peeled off to starboard and seen to go down vertically. We followed round & gave final burst and saw enemy aircraft go into the sea. Position H.8156. Heading back west obtained contact on another at 6000', started to close in when ships opened fire on target with AA. Broke off to avoid AA and after further vectors regained contact at 5 miles range. Target going very slowly so throttled right back as overshoot, regained contact and closed in again. Target opened fire from about 4500 ft range from top and bottom turrets. Overshot again although at 140

ASI. Target still firing and evading violently. Chase abandoned for another aircraft leaving coast. Vectored after it for long distance out to sea but no contact obtained and ran out for R/T range. Chase abandoned and we returned to base.

W/Cdr G L Howitt also sighted Diver, when on patrol under 'Greyfriars', but owing to distance and height unable to attack. While on another patrol line 'B' at 2120 sighted another Diver approaching on course 270 degrees; approx height 1000 ft dived down and fired a short burst but no strikes were seen and the Diver drew away. Again at 2220 while still on Patrol Line 'B' sighted a 3rd on a course of 270 degrees approx height 1500 ft, but no attack was made. Pilot estimated speed of all divers to be in excess of 360 mph. Other patrols were uneventful.

No. 307 Squadron

Eskadrilledagbogen for No. 307 Squadron rapporterer, at seks Mosquitoes blev sendt på High level Intruder over Tyskland, men samtidig angiver den kun fem besætninger. Eskadrilledagbogen nævner i oversigten yderligere en besætning, F/Lt Czeslaw Tarkowski og F/O Kenneth Taylor, som nedskød en Ju 188 i nærheden af Bonn. Tarkowski og Taylor havde natten mellem den 1. og 2. marts 1945 opereret over Tyskland og landede med Mosquito XXX 'J' 267 i Brussels, før de kom tilbage til RAF Castle Camps.

Mosquito XXX			F/Lt C Tarkowski & F/O K Taylor	20.42 - 00.23
			Intruder over Germany. At 22.56 hours shot down Ju 188 15 miles WNW of Bonn	
Mosquito XXX	'L'	560	F/Sgt S Rochminski & W/O R Tulinski	20.30 - 23.35
			Intruder over Germany. High Level.	
Mosquito XXX	'J'	267	S/Ldr M Drzazga & F/O H Luczak	20.35 - 23.50
			Intruder over Germany. High Level.	
Mosquito XXX	'W'	259	F/Lt A Ciupek & F/O E Thomason	20.55 - 00.20
			Bomber Support over Germany	
Mosquito XXX	'Z'	268	W/O J Pawlikowski & W/O J Drewelus	20.40 - 23.55
			Bomber Support over Germany	
Mosquito XXX	'O'	487	W/O S Wiczorek & P/O A Zebrowski	20.40 - 24.00
			Bomber Support over Germany	



Mosquito NF 30 fra No. 307 Squadron på RAF Castle Camps. Eskadrillen havde fra februar til november 1944 fløjet Mosquito XII, hvorefter man konverterede til NF 30. Oprindeligt havde No. 307 Squadron fløjet intruder missioner, men blev i september befalet til at flyve anti-diver missioner. Disse var ikke særligt virkningsfulde og eskadrillen returnerede i december 1944 til at flyve intruder missioner igen samtidig med at man også fløj Bomber Support missioner.

Tarkowski og Taylor tilhørte 'A' Flight og var startet klokken 20.42 fra RAF Castle Camp for at flyve en High Level Patrol til 51.40'N 07.25'E i nærheden af flyvepladsen Werl i Nordrhein-Westfalen for efterfølgende at eskortere Bomber Command tilbage fra Ladbergen og Kamen. Der var 10/10 Strat Cu med toppe i 12.000 fod, men klart ovenover med god sigt og ingen måne. Deres Mosquito var udrustet med radar Mk X samt Monica VIII. De beretter:

We crossed in the enemy coast 2118 hours West Schouven 15.000 ft. On reaching the patrol area at 2150 hours we observed target markers followed by bombing at Ladbergen and shortly afterwards target indicators and bombing at Kamen. We patrolled North and South at 12/16.000 ft east of the two targets.

Many contacts were obtained on the bomber stream. At 2150 hours we saw an aircraft going down in flames through cloud followed by a flash as though the aircraft has exploded on the ground south of Munster. We escorted the bombers on vector 210/220 degrees at 12.000 ft; then followed the searchlight lanes until contact was regained on bomber stream. When south of Bonn we decided to turn on to vector 120 degrees. At 2252 hours contact was obtained at 4½ miles range, crossing starboard to port, 4.000 ft above, heading 30 degrees. We turned hard to port climbing steadily and held the target at 3 miles range until we reached 16.500 ft; the target was then slightly below doing a speed of 200/210 IAS and weaving very gently starboard and port. We closed at 240 IAS and obtained visual at 2.000 ft dead ahead and 5 degrees above; we were unable to identify at this range and as we closed we challenged the target with 'Bogey, Bogey, Waggle your wings' and received no reply. We interrogated with type 'F' and IFF but got no response. We closed to 100 ft dead below target and identified by angular tail fin and pointed wing tips at a Ju 188; the enemy aircraft was burning a small greenish white light in the tail fin approximately one third from the top. Throttled back to 300 ft and as target did a gentle turn to port we opened fire with a 4½ second burst and the enemy aircraft exploded with a vivid white flash and the wreckage of fuselage and wings went down in flames. We flew through thick black smoke narrowly missing pieces of burning debris. The burning aircraft went down through cloud very steeply and a dull red glow was seen for a few moments reflected on the cloud.

We didn't orbit the position to verify the result, but fired the position on Gee at 2257 hours as 15 miles WNW of Bonn. The crash was confirmed by a pilot of 151 Squadron.

We set course for base crossing out 2348 hours over Bologne at 10.000 ft and landed base 0023 hours.

F/Lt Tarkowski anvendte 90 skud 20 mm SAPI samt 90 skud 20 mm HEI. Luftkampen blev optaget med skudfilm for at bekræfte nedskydningen.

Det var Tarkowski's eneste nedskydning i løbet af krigen. Hans modstander var muligvis Hauptmann Johann Krause fra I./NJG 4, som fløj en Ju 88G-6 Werk Nr. 622056 kodet 3C+BC. Den tyske maskine havde tre besætningsmedlemmer, hvoraf Oberfeldwebel Friedrich Specht blev såret, medens Hans Krause og Oberfeldwebel Otto Zinn slap uskadt.



*Hauptmann Johann Krause,
der var Gruppenkommandeur
I./NJG 4, da han blev skudt
ned af Czeslaw Tarkowski.*

Den 25 årige Johann Krause var en erfaren natjagerpilot med mere end 27 nedskydninger. Krause stammede fra Rheinhausen og blev i efteråret 1941 uddannet som natjagerpilot ved NJS 1, hvorefter han kom til I./NJG 3. Her fik han i løbet af 1942-43 tilkendt fem nedskydninger, før han i april 1943 blev udnævnt til Staffelpolitän for 6./NJG 101, der på dette tidspunkt netop var overflyttet til Fliegerhorst Lechfeld. I løbet af

1944 forøgede Krause sine nedskydninger til 27. Han havde fra januar til oktober 1944 held med sine nedskydninger over Ungarn, før han fik en række sejre over Østrig. Hans sidste nedskydning fik han den 22. november 1944. Den 1. august 1944 blev han udnævnt til Hauptmann og fik den 10. september Deutsches Kreuz in Gold. I december 1944 blev Krause udnævnt til Gruppenkommandeur for I./NJG 4 og fik den 7. februar 1945 tildelt Ridderkorset. Hans radaroperatør, Oberfeldwebel Zinn, var ligeledes indehaver af Deutsches Kreuz in Gold.

Johann (af venner kaldt for Hans) Krause overlevede krigen med omkring 150 operative togter og slog sig ned i sin hjemby Reinhausen, hvor han døde den 30. december 2006.

Czeslaw Tarkowski var en interessant person, der stammede fra Lublin i Polen. Ved krigens udbrud studerede han i Deblin og undslap til England via Rumænien. Han blev omskolet under Slaget om England og kom først til No. 85 Squadron på Church Fenton og senere til No. 605 Squadron på Bigging Hill. Den 8. november 1940 blev han skudt ned over Kent af en Bf 109, der blev fløjet af Major Gerhard Schöpfel fra III./JG 26. Tarkowski sprang ud med faldskærm og blev af tililende englændere i første omgang antaget for at være en tysk pilot. Det ændrede sig, da han bandede på engelsk.

58 Operational Training Unit blev oprettet i Skotland (Grangemouth) i december 1940 og Tarkowski gjorde i en periode tjeneste ved denne enhed, der efteruddannede piloter til at flyve Spitfires. Fra december 1941 og frem til september 1943 fløj Tarkowski ved No. 315 (City of Deblin) Squadron, der var en polsk enhed udrustet med Spitfires.



Czeslaw Tarkowski medens han gjorde tjeneste ved No. 315 Squadron, der ligesom No. 307 Squadron var en polsk enhed.

Efter at Tarkowski forlod No. 315 Squadron, blev han omskolet til Beaufighter og Mosquito for at flyve som natjagerpilot, før han i 1944 kom til No. 307 Squadron, der ligeledes var en polsk enhed, som lå på RAF Church Fenton indtil de i januar 1945 flyttede til Castle Camps.

Efter krigen forblev Tarkowski for en tid i Royal Air Force, før han i 1948 sammen med 30 andre polske piloter blev overført til det pakistanske flyvevåben. Her blev han kun et års tid, indtil han blev trafikpilot ved det pakistanske luftfartsselskab Orient Airways. I de næste mange år fløj Tarkowski som civil pilot, indtil han forlod branchen i Libyen i 1981. Han slog sig herefter ned i Hythe ved Folkestone i Kent, hvor han døde i 2001.

No. 406 Squadron

No. 406 Squadron var RCAF's første natjagerenhed og deres motto var meget slående 'We kill by night'. Eskadrillen var stationeret på RAF Manston og var under kommando af jagereset Wing Commander R Bannock, DFC & Bar. I løbet af aftenen og natten gennemførte eskadrillen en række Flower missioner over tysk område, hvor man flere gange fik kontakt med tyske fly, men ikke havde held til nedskydninger. Til gengæld angreb man flere mål på jorden og har helt sikkert været med til at stresser den tyske varslings-tjeneste.

Efter midnat startede to Mosquitoes på Anti-Intruder mission, hvor af det ene fly gik tabt. Eskadrilledagbogen beretter således om nattens hændelser:

Fine weather continues, opening a day of great incident. In the afternoon NFT's were completed and one aircraft took off for France, to carry out a long range night ranger from Toul-Cohey a/d. Briefing was done at 1700 hours for seven intruders in connection with a resumption of Bomber Command activities. Two of these met with success when F/L H G

MacKenzie with W/O I Muir destroyed a Ju 88 and F/L R S Croome with F/O H A Johnston added to their score by damaging an unidentified enemy aircraft.

The night was further marked by a surprise punch from some thirty German intruders who succeeded in destroying a number of our returning bombers. Our two readiness crews were scrambled for defensive patrol in this connection and the Squadron suffered a sad loss when one of these, F/O R W Donovan, pilot, and his NAV/Radar, F/O V G Grant disappeared when some thirty miles out over the North Sea at six thousand feet. No hostile plots were seen in the vicinity at the time and the cause may have been technical failure. This crew had lately returned to the Squadron after leaving us at Winkleight for an OTU period and were keenly carrying out training to commence an Intruder tour.



*F/Lt D A MacFadyen
& F/Lt V G Shail's
Mosquito NF 30 fra
No. 406 Squadron på
RAF Manston.*

- | | | | |
|--------------|-------|---|---------------|
| Mosquito XXX | NT423 | S/Ldr D B Freeman & F/Lt J J Greene | 20.15 - 01.45 |
| | | Flower to Paderborn/Lippstadt, arriving 2210, a/d unlit. Flew south then returned to find a/d lit but made no contacts. Lippstadt was also lit and a fleeting contact made on an aircraft believed just landing but all the light doused and nothing was seen. Flew south again and returned to find the a/d re-lit and another fleeting contact was made. Ten S/L's came on and aircraft went to Paderborn which was lit but no contacts resulted the same resulting in investigating Lippspringe, where S/L's and bright flares came up and one machine gun fired from the ground. On leaving for base a train was attacked 5 miles NW of Paderborn and damaged. Handorf investigated but all quit. 10/10ths cloud patches. | |
| Mosquito XXX | NT447 | F/Lt R S Croome & F/O H A Johnston | 20.30 - 02.45 |
| | | Flower to Handorf/Munster, arriving at 2210 to find it lit. Patrolling at 300 ft a contact was made at six miles range and a long chase resulted due west crossing the Rhine and leading to a fleeting visual at 4000 ft on a single fin a/c, weaving, which was lost in cloud. A second contact was soon after picked up at six miles and followed north taking violent evasive action at four thousand and another fleeting visual was made but visual and plot were again lost in cloud. A Gee fix was then obtained and aircraft returned to Handorf which was lit and firing red tracers. While patrolling on the deck a contact was made at 0025 on a very slow target going in to land and followed in a left hand circuit but aircraft over shot. At 0030 an aircraft was seen taxiing down the runway, burning navigation lights. A long burst of fire was given and many hits were scored but no fire resulted. The a/d doused and flak was fired. Gutersloh was also investigated twice but was not lit. A fire was seen on the ground 4 miles to the south at 0040, thought to be an aircraft. 10/10th cloud 1000 to 4000 ft. | |

Mosquito XXX	MM699	F/Lt H G Mackenzie & W/O I Muir	20.50 - 00.05	Flower to Rheine and Twente, landfall at Egmond. Gee was inaccurate after 03 degrees E and the target area was reached by D/R though a pin point position was unsure due to darkness and cloud. A beacon 'SC' was seen ten miles to the SW of an occulting beacon, which latter was patrolled at 1500 ft for twenty minutes. At 2240 a contact was made at 4 miles head-on crossing to port and above at two miles. Following a hard port turn contact was regained at four miles and followed to a visual at 4000 ft identified as a Ju 88. At 2248 a short burst was given at 400 ft hitting the port engine. The enemy aircraft peeled off steeply to starboard, the fighter following in a hard turn and losing height and contact was lost. However at 2050 the enemy aircraft was seen burning on the ground with petrol and ammunition explosions at approx 5210N 0550E. No a/ds were seen lighted. Very dark, patches of 10/10ths cloud from 1500 up to 4000 ft.
Mosquito XXX	NT418	F/O E A Oswald & P/O K B Hicks	20.05 - 00.35	Flower to Stade, landfall at Egmond at 2055. Patrol was made from 2200 to 2300. Neither Stade nor Nordholz was lit but aircraft was coned twice at Stade. Vechta lit once but doused before aircraft's arrival and flak was fired. No contacts were made. Patchy 10/10th cloud at 4000.
Mosquito XXX	NT312	F/O W L Miller & P/O G Martin	19.55 - 23.20	High level intruder to 5300N 0830E at 13.000. Began patrol at 2130. Markers and bombing were seen at Emden and contacts were made on bombers and window. At 2150 a contact was made headed south at 4½ mile range and far below, followed but lost in turn. Left patrol at 2210, Monica being u/s throughout. Revolving beacon seen north of Egmond and two beacons 'GT' and 'VC' at 5250N 07E. Broken 10/10ths cloud at 5000 and haze.
Mosquito XXX	MM747	F/Lt T W Trewin & F/Lt J B Kennedy	20.45 - 01.10	Flower to Vechta/Quackenbruck, arriving at 2204. Vechta lit up at 2214 and a beacon 'NU' was seen. A head on contact was made but lost in violent evasive action, believed to be the Mosquito previously patrolling. Diepholz was also lit but no contacts were made. On returning to Vechta a/c was coned four times by S/L's. Ahlhorn was lit at 2320 but doused on approach, one S/L coming on. Vechta was then again patrolled for half an hour without result. At 2350 a train was attacked twice south of Vechta and the locomotive is claimed destroyed. On way home Steenwijk was found fully lighted but no contacts were made. One attack was made on red and green lights on the runway hoping they were navigation lights but were apparently not. Patchy cloud, very hazy.
Mosquito XXX	MM738	P/O Anaka & W/O B J Weber	20.40 - 21.45	Flower to Guterloh, abandoned over North Sea at 2115 when air pressure failed, unable to close flaps.
Mosquito XXX	NT325	F/Lt D A MacFadyen & F/Lt V G Shail	01.10 - 06.35	Up from Toul-Ochey a/d at 0110 and flew down the Danube valley to Lintz area seeing no a/ds active. At 4830N 1030E an apparent underground factory was seen, the entrance in the hillside being lighted with spot lights. At 0311 arrived at Ceske Budejovice and saw seven or eight Fw 190's parked at north end of dispersal. These were attacked until ammunition ran out, destroyed one and damaging three.
Mosquito XXX	MM739	F/Lt D A Gillis & F/O H J Watt	00.30 - 01.50	Scrambled against enemy intruders vectored to angels 10 on 040 degrees then to 12000 on 190 degrees. A contact was obtained and followed up in cloud to 14,500 feet taking violent evasive action, held for ten minutes and closed to 1000 ft but lost when aircraft iced up and speed was reduced to 190 mph.
Mosquito XXX	MM742	F/O R W Donovan & F/O V M Grant	01.00 - FTR	Scrambled after enemy intruders, aircraft crew missing after last being heard from at 0126 at 6000 ft thirty miles out in the North Sea under Foreness CHL control.

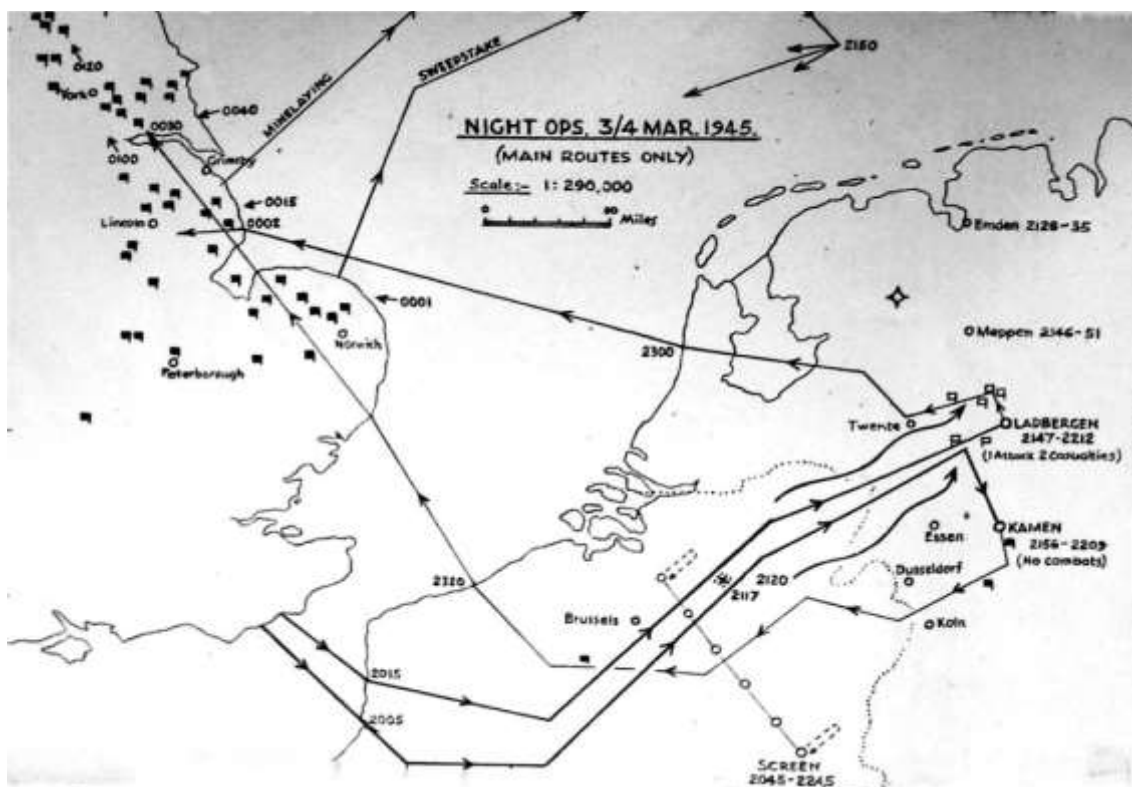
Victor Martin Grant, der var 26 år, samt Ralph William Donovan, der var 24 år, forsvandt i havet og er aldrig fundet. I eskadrilledagbogen er de noteret til at have fløjet Mosquito MM472, men andre steder er de sat til at have fløjet NT444. Den 4. marts klokken 11.35 ledede Mosquito NT418 med F/O Miller og P/O Martin samt Mosquito MM739 med F/O Kilpatrick og F/O Allen som besætningsmedlemmer for at lede efter Verdict 24, hvilket vil sige F/O Donovan og F/O Grant. De fandt intet og det ville alligevel have været en tom gestus, da de formodentlig ikke ville have overlevet så mange timer i havet i marts måned.

Bomber Command

RAF Bomber Command angreb natten mellem den 3. og 4. marts 1945 Kamen i Tyskland med 234 fly og Dortmund-Ems kanalen med 222 fly. Disse angreb blev støttet af et stort antal fly fra No. 100 Group ligesom 64 Mosquitoes fra No. 8 Group angreb Berlin og 32 andre Würzburg.

Nattens togter kan opgøres statistisk således:

Mål	Group	Flytype	Sorties	Primary	Alternate	Abortive over ET	Abortive not o ET	FTR
Kamen	4	Hal III	183	175	1	-	7	-
	4	Hal VI	18	17	-	-	1	-
	8	Lanc I	4	4	-	-	-	-
	8	Lanc III	17	17	-	-	-	-
	8	Mosq IX	2	2	-	-	-	-
	8	Mosq XVI	10	6	-	-	4	-
Berlin	8	Mosq XVI	13	11	1	1	-	-
	8	Mosq XX	9	9	-	-	-	-
	8	Mosq XXV	42	38	-	-	4	-
Würzburg	8	Mosq IX	2	1	-	1	-	-
	8	Mosq XVI	30	30	-	-	-	-
Ladbergen	5	Lanc I	137	130	-	4	3	5
	5	Lanc III	75	72	-	3	-	2
	5	Mosq IV	5	5	-	-	-	-
	5	Mosq XX	2	2	-	-	-	-
	5	Mosq XXV	3	2	-	1	-	-
Minelaying	1	Lanc I	10	10	-	-	-	-
Kattegat	1	Lanc III	5	4	-	-	-	1
Oslofjord	5	Lanc I	9	8	-	-	1	-
	5	Lanc III	7	7	-	-	-	-



RAF North Creake havde til opgave at afsende de fly, som skulle danne nattens Mandrel skærm. Fire Stirlings og fem Halifaxes fra No. 199 Squadron havde sammen med syv Halifaxes fra No. 171 Squadron til opgave at fremstille en vandrende Mandrel skærm. Derudover skulle No. 171 Squadron sende yderligere tre Halifaxes i luften, der til dels skulle fungere som reserve for Mandrel flyene og som også skulle deltage i en Special Window Patrol, hvor de skulle udføre Mandrel jamming.

Mandrell skærmen blev fra klokken 20.45 til 21.30 dannet fra position 1 til 8 over Belgien fra Antwerpen til Aachen i Tyskland. Skærmen blev udført i 15.000 fods højde og dens første opgave var at sløre indflyvningen af angrebsstyrkerne til Kamen og Ladbergen. Klokken 21.38 blev skærmen flyttet og 22.20 var den på plads lidt længere mod øst, hvor den blev holdt indtil klokken 22.45.

Følgende fly blev afsendt fra North Creake:

No. 199 Squadron

Stirling III	'G'	LJ542	F/Lt H Sturrock	18.50	23.45
Stirling III	'L'	LJ568	F/Lt K McNamara	18.50	23.45
Stirling III	'D'	LJ544	F/Lt J A Thurlow	18.55	23.52
Stirling III	'E'	LJ617	F/Lt A Turner	18.48	00.01
Halifax III	'R'	RG375	S/Ldr H Jepson	18.41	00.61
Halifax III	'B'	RG387	F/Lt K J Marshall	18.45	23.55
Halifax III	'Q'	RG381	F/O C T King	18.40	01.53
Halifax III	'V'	NR244	F/O M S Paddon	18.42	23.59
Halifax III	'N'	PN374	P/O P Brown	18.45	23.53

No. 171 Squadron

Halifax IIIA	'A'	NA687	F/O R W Baker	18.36	02.07
Halifax IIIA	'D'	NA695	F/O P J Clifton	18.37	02.14
Halifax IIIA	'F'	NA691	W/O C Dawson	18.23	02.02
Halifax IIIA	'L'	NA112	F/Lt J H Dickinson	18.34	00.04
Halifax IIIA	'T'	NA107	S/Ldr P C Proctor	18.38	Baled out
Halifax IIIA	'P'	NA673	F/Lt W A Short	18.35	01.30
Halifax IIIA	'Z'	NA110	F/Sgt B K Sealey	18.39	02.12
Halifax IIIA	'C'	LK874	F/Lt P S Jennings	18.32	00.03
Halifax IIIA	'N'	NA105	F/Lt C N Cope	18.31	20.21
Halifax IIIA	'S'	NA106	F/Lt B B Reid	19.04	20.11

De tre sidstnævnte fly fra No. 171 Squadron var på Special Operation Window/Mandrel. Ingen af flyene fra No. 199 Squadron havde problemer i løbet af natten, men ikke helt så nemt gik det for No. 171 Squadron. F/Lt Cope i 'N' returnerede før tid på grund af problemer med yderste venstre motor og F/Lt Reid i 'S' vendte om på grund af at ASI og højdemåleren ikke virkede.

Klokken 00.06 blev North Creake advaret om fjendtlige natjagere over basen og de gav deres fly ordre til at fortsætte til Western Zoyland i stedet for at forsøge at lande på North Creake. Advarslen kom dog for sent for Squadron Leader Proctor og hans besætning, der blev skudt ned ved Knettishall.

Nedskydningen af Halifax NA107 fandt sted omkring klokken mellem 00.35 og 01.00. S/Ldr Proctor, der var B Flight Commander, var på den sidste strækning af hjemturen, da han blev angrebet af Hauptmann Kurt Fladrich fra 9./NJG 4. Angrebet fandt sted i 3.000 fods højde og Halifaxen blev stærkt beskadiget. Det lykkedes for hele besætningen at springe ud med faldskærm, da Halifaxen var nede i en højde af 1.000 fod. Flyet styrtede kort før klokken 01 ned ved Walnut Tree Farm, der ligger omkring 8 km vestnordvest for Diss i Norfolk. Fire besætningsmedlemmer, herunder piloten, blev kvæstet ved hændelsen. Rygskytten, W/O Richards, brækkede en ankel ved landingen med faldskærm og agterskytten, F/Sgt Larkin, kom til skade, da han landede med sin faldskærm på en kirkegård.

Det var Kurt Fladrich's 15. eller 16. nedskydning, som også var hans sidste nedskydning. Fladrich blev uddannet til natjager pilot i 1941 og efter et kort besøg ved I./NJG 1 kom han i 1942 til NJG 4, hvor han fløj den resterende del af krigen. Fladrich blev Staffelpolitän for 9./NJG 4 den 15. oktober 1944 og fik Deutsches Kreuz in Gold i 1945. Han overlevede krigen og døde i januar 1995.

S/Ldr Proctor var ikke den eneste pilot fra No. 171 Squadron, der blev angrebet over hjemmeterritoriet af en tysk natjager. Halifax NA673 blev angrebet klokken 00.20, medens F/Lt W A Short kredsede i 1500 fods højde over North Creake og ventede på at få lov til at lande.

Den tyske natjager kom ind fra port beam og blev opdaget af rygskytten, F/Lt K B Fuller, der straks advarede piloten. F/Lt Short gik øjeblikkeligt ind i en proptrækkermanøvre til venstre.

'No strikes on own aircraft throughout attacks. The inaccuracy of enemy aircraft fire was obviously due to the fact that he was firing on AI. 'Z' equipment was on during last attack.

00.20 hours on the night of the 3/3/45. Halifax 'P' on arriving back at base, was fired on by an unseen aircraft at extreme range. The visibility was down to 4000 due to ground mist. Halifax aircraft was lit up by turning aircraft on ground and colors of the day shot off by other aircraft in the vicinity.

Fire commenced at approx 600 feet passing above aircraft between m/u and rear turret, possibly fired with AI aid. Approx 50 rounds of tracer was seen, this was exploding 50 feet beyond own aircraft.

After receiving division orders, a further burst of fire was seen from astern up. There was no closing range. Enemy aircraft remained at approx 60 feet and was not seen again. It seemed possibly that he was using AI on this occasion. Rear gunner fired a short burst in direction of trace. Enemy aircraft immediately ceased firing. Evasive action was a wild corckscrew.

A third attack developed from the starboard beam and was observed by rear gunner, bomb aimer and special wireless operator. Tracer on this occasion passed below aircraft. Evasive action in this case being diving turn to starboard.

All these attacks took place within the space of 15 min. Tracer observed was white. Owing to extreme range and the fact that other friendly aircraft was in close vicinity return fire from own aircraft was restrained'.

Som ovenfor nævnt returnerede to af de afsendte Halifaxes fra No. 171 Squadron, der skulle flyve Special Window Force, før tid. Tilbage blev F/Lt P S Jennings i Halifax LK874. Han fik følgeskab af seks fly fra No. 214 Squadron og to fra No. 223 Squadron. Window styrken skulle forvirre det tyske luftforsvar og blev indsat i retning af Ruhrområdet efter, at den havde gennembrudt Mandrelskærmen. Window styrken blev plottet lidt forvirrende, men den tiltrak sig kun enkelte tyske natjagere.

No. 214 Sqdn

Fortress III	'A'	HB785	F/O P J Anderson	18.35	22.30
Fortress III	'B'	KJ114	F/O R V Kingdon	18.30	02.10
Fortress III	'J'	HB815	F/O H Bennett	18.40	00.01
Fortress III	'L'	HB803	F/Lt J G Wynne	18.40	00.01
Fortress III	'O'	HB802	F/O S A Woods	18.35	02.15
Fortress III	'Q'	HB789	F/Lt M Rix	18.45	23.45
Fortress III	'M'	KH999	W/O F Murray	18.40	23.45

F/Lt Wynne i HB803 og W/O Murray i KH999 gennemførte Window Patrol uden problemer og kastede deres stanniolstrimler som befalet. Også F/Lt Rix i HB789 gennemførte togtet som befalet, men han blev klokken 21.40 i 18.000 fods højde beskudt af tungt luftværnsskyts på position 51.30'N 06.20'E. Skydningen var meget nøjagtig og granaterne detonerede tæt ved Fæstningen, der dog ikke blev ramt og Rix landede igen på RAF Oulton klokken 23.45.



F/Lt J G Wynne og hans besætning foran deres Fortress III på RAF Oulton.

F/O Anderson i Fortress HB785 fra No. 214 Squadron afbrød togtet før tid og nåede kun frem til position 50.19'N 03.50'E, før han klokken 20.34 vendte om, fordi motor nummer to gav problemer og rygskyttens tårn ikke fungerede. Han landede igen på RAF Oulton klokken 22.30.

F/O Kingdon i Fortress KJ114 havde ingen problemer, før han returnerede til luften over hjemmebasen. Hans beretning lyder:

This aircraft completed a Window Patrol. Window being dropped as detailed. Slightly West of Base area 0004 - 0008 hours at 12.000 ft an unidentified aircraft was seen. Gun flashes and

tracer observed. The starboard waist gunner fired at aircraft four times in all but no results seen. At 5254N 0635E at 21.34 hours at 19.000 ft 2 searchlights came on to aircraft. The aircraft was then hit, probably by fighter but nothing seen. Perspex was knocked out of the pilot's compartment. There was a hole in No. 1 petrol tank and controls of No. 1 engine were shot away. Many holes also appeared in the fuselage. The aircraft landed at Woodbridge on return.

Også F/O Woods i HB802 havde et møde med en tysk natjager, som han dog var i stand til at ryste af sig. Besætningens beretning lyder:

This aircraft completed a Window Parol. Window being dropped as detailed. In the Peterborough area at 0039 hours at 6.000 feet an unidentified enemy aircraft fired one short burst at extreme range. Tracer was seen but fell short. Our aircraft changed course and lost contact. It landed at Brawdy.

F/O Bennett i Fortress HB815 havde gennemført sin Window Patrol og var i færd med at lande på RAF Oulton, da det blev angrebet af en tysk natjager. Det var formodentlig Leutnant Arnold Döring fra 10./NJG 3, som angreb flyet. HB815 brød i brand og styrtede klokken 00.51 ned ved Lodge Farm lige udenfor flyvepladsen. Kun to besætningsmedlemmer, skytterne McDermid og Church, overlevede i såret tilstand nedskydningen. F/O Harry Bennet var netop indstillet til et DFC, som han ikke nåede at få tildelt i levende live. Hans bombeskytte, F/Sgt F Hares var for samme togt blevet tildelt et DFM. Deres citation for disse medaljer lyder:

As pilot and air bomber of aircraft respectively, this officer and airman participated in an attack against Ladbergen one night i February 1945. After leaving the target the aircraft was attacked by a Junkers 88 and sustained much damage. The navigator was seriously wounded and Flight Sergeant Hares promptly went to his assistance. After rendering what aid he could he afterwards took over the duties of the wounded navigator and his good work was a great value to his pilot, Flying Officer Bennet who, displaying exceptional skill, succeeded in flying the badly damaged aircraft to an airfield in this country. this officer and airman set an excellent example of coolness and co-operation. That the aircraft was brought safely back reflects great credit on their skill and resolution.



Gravstenen for F/O H Bennett, DFC, og hans forældre på kirtegården i Islington.

F/O Bennets banemand, Arnold Döring, stammede fra Ostpreussen og kom i Luftwaffe i 1938 og gjorde tjeneste som jordpersonel et par år, før han kom på pilotskole. I november 1940 kom han til 9./KG 53 som Gefreiter og fik Ehrenpokal i januar 1942. I juli 1942 blev han overflyttet til 8./KG 55 og fik som Feldwebel i september samme år Deutsches Kreuz in Gold. I vinteren 1942/43 blev Döring en hårdet bombepilot på østfronten, hvor han blandt andet fløj ved Stalingrad. Han nedskød i en He 111 (!) 3 russiske jagere om natten og yderligere 7 om dagen. På jorden fik han blandt andet tilkendt ødelæggelse af 25 fly, 200 lastbiler,

16 kampvogne, omkring 70 tog, 4 ammunitionstog, 1 pansertog, 8 broer, 2 ammunitiondepoter, 1 kanonbåd, 2 tankskibe og 2 fragtskibe på tilsammen 18.000 brt. Han slap ikke helt uskadt fra disse togter og overlevede tolv nedstyrtninger eller nødlandinger.

I foråret 1943 blev han sendt til Luftkriegsschule (LKSS) 4 ved Fürstenfeldbruck for at blive uddannet til officer, hvorefter han bad han om at blive forflyttet til en-motorede natjagere (Wilde Sau) og gjorde fra august 1943 tjeneste ved JG 300. I maj 1944 blev han overflyttet til 7./NJG 2, der i oktober samme år skiftede betegnelse til 10./NJG 3.

Döring var startet fra Fliegerhorst Jever og havde krydset Nordsøen i 50 meters højde, hvorved han slap under englændernes radarskærm. Der var befalet total radiotavshed og hans SN-2 radar var slukket indtil han ankom til hans operationsområde. Umiddelbart før den engelske kyst lidt nord for Flamborough Head steg Döring op til en højde af 1.800 meters højde samtidig med, at besætningen udkastede tysk version af chaff for at forstyrre englændernes radar. På vej ind over land i retning af No. 100 Groups flyvepladser kunne den tyske besætning se luftkampe, der resulterede i nedskydning af bombefly. På et tidspunkt gik Döring ned i 600 meters højde, medens han kunne se flere flyvepladser i operation. To af flyvepladserne slukkede pludseligt for al lys, men tre andre fortsatte med at operere. Döring og hans besætning kunne se mange firemotorede bombefly med tændt navigationslys.

Döring udvalgte sig et bombefly med tændt navigationslys, placerede sig under flyet og åbnede ild med sine Schäge Musik maskinkanoner. Han sigtede mod flyets brændstoftanke og flyet begyndte straks at brænde. Tilsyneladende udløste den britiske besætning deres brandslukkere, men det reddede ikke flyet, der styrtede ned i umiddelbar nærhed af den flyveplads, som de var i færd med at lande på.

Mærkelig nok fortsatte de britiske fly med at flyve med tændte navigationslys og Döring udvalgte sig et andet mål, som han fjernkendte til at være en Lancaster. Han angreb igen med sine Schräge Musik. Lancasteren brød øjeblikkeligt i brand og ramte jorden i et inferno af flammer, hvorefter Döring satte kursen tilbage mod Tyskland og landede på Nordholz.



Arnold Döring fotograferet som krigsfange ved krigens afslutning. Bemærk de manglende gradstegn. Döring overgav sig til englænderne på flyvestation Skrydstrup i maj 1945.

Dörings sidste nedskydning opnåede han natten mellem den 9. og 10. april 1945. Han havde ved krigens slutning i alt 23 luftsejre. Döring havde gennemført 392 operative togter, hvoraf de 348 blev gennemført som bombetogter.

Döring overgav sig på Skrydstrup i maj 1945 og kom efter krigen først til postvæsenet, før han i 1957 genindtrådte i Bundesluftwaffe. I 1962/63 var han kompagnichef for 9./Lw.Ausb.-Rgt. 1.

Döring fik den 17. april 1945 tilkendt Ridderkorset, men på grund af overflytningen til Skrydstrup og den totale forvirring i krigens sidste dage fik han ikke tildelt medaljen eller papirerne herpå. Den tyske historiker Hans Ring opdagede i midten af 1960erne Dörings 'Verleitungsurkunde', og i 1965 fik Döring overrakt sit Ridderkors, hvilket nok er det sidste Ridderkors, som er tildelt for hændelser, der fandt sted under 2. verdenskrig. Döring blev pensioneret som Hauptmann i marts 1972 og døde i Düsseldorf i april 2001 i en alder af 83 år.

RAF Oulton berettede følgende om nattens hændelser i deres logbog:

'Nine aircraft of 214 Sqdn and six of 223 Sqdn operated. Jostle aircraft supported attacks on targets at Kamen and Ladbergen, three machines being detailed for each. The remainder of the force did Window patrols. Intruders were over this countr for the first time for a considerable period, and this aerodrome was the first to be attacked in the area. F/O Anderson

in a Fortress aircraft was attacked by an unidentified enemy aircraft at 2134 hours, resulting in the perspex being knocked off the pilot's compartment, a hole in No. 1 petrol tank, and the controls of No. 1 engine shot away. The pilot made a successful landing on three engines at base. At approximately 2340 hours a Liberator of 223 Sqdn was attacked by a Ju 88 as it was about to land at base. The aircraft was holed in the starboard wing, in the starboard outer prop and the starboard aileron was severed. The pilot proceeded to Woodbridge and made a safe landing. Simultaneously with this incident a Fortress, captain P/O Bennett, was shot down near the Station Hospital by an enemy intruder. The aircraft was set on fire in the air and crashed in flames, eight of the crew being killed whilst two had miraculous escapes. The Fire Section immediately proceeded to the scene of the crash and within four minutes were operating on the many fires, being supported very quickly by the NFS from Aylsham and Norwich. All fires were extinguished by 0100 hours, and when the fire tenders were about to leave, the enemy aircraft, who had been circling whilst fire fighting was in progress, again attacked and inflicted damage to a mobile Dam Unit vehicle.

The enemy aircraft then attacked buildings in the vicinity of the operations block, SHQ and Squadron offices, inflicting a certain amount of damage to property, and slightly wounding one officer and two other ranks in the Signals Office.

This Station's Intruder Plan was placed into action immediately the presence of enemy intruders was known. All aircraft in the circuit took immediately and correct action, and as a result our losses were fortunately no greater. Aircraft proceeded to Brawdy as briefed for such an emergency, and en route several contacts were made with enemy aircraft. All diverted aircraft landed safely.

Hvad flyvestationens dagbog ikke oplyste var, at flyvestationschefen, Group Captain T C Dickens, opholdt sig i flyvestationens kontrollårn, men havde efterladt sin Huber stabsvogn ud for bygningen med lyset tændt. En menig opdagede dette og forsøgte at slukke lyset, men kunne ikke finde afbryderen, hvorfor han i stedet for smadrede lygterne. Denne handling blev ikke vel modtaget af stationschefen, men reddede formodentlig kontrollårnet fra at blive beskudt af de tyske natjagere.

No. 223 Squadron afsendte to Liberators på Window Patrol:

Liberator 'K'	TT343	F/Lt R Hestie	18.30 - 23.45
			Aircraft dropped Window from 2120 - 2216 hours. Carpet jamming 2140 - 2228 hrs (2 frequencies). Piperack on 2120 - 2245 hrs.
Liberator 'B'	TS531	F/O A C Ball	18.30 - 00.45
			Window was dropped 2117 - 2212 hours. Carpet jamming 2120 - 2255 hrs (7 frequencies). Piperack on 2118 - 2255 hrs. This aircraft was attacked by a Ju 88 when about to land at base. Starboard aileron control severed. Hole through blade of starboard outer propeller and in starboard wing. Landed Woodbridge. Crew returned to base on morning of 5th March 1945.

No. 223 Squadron noterede følgende i deres eskadrilledagbog om nattens begivenheder:

A day full of events. The targets were Kamen and Ladbergen whilst Mosquitoes went to Berlin and Duisburg and there was also some minelaying. We put on Jostle patrols in support of the targets and also helped with the Window forces. F/L Morris and F/L Allnutt went to Kamen and S/L Carrington and W/O Stuart to Ladbergen. F/L Hastie (K) and F/O Ball (b) completed the Window Patrol. The job was almost done when enemy night intruders struck. 'B' was in the circuit when air tracer was seen to be fired at it. No strikes were observed but it was obvious that enemy intruders were around and a few minutes later 'J' of 214 was shot down in flames near Sick Quarters. It was later learned that eight of the ten crew were killed. There was then some ground strafing. The Intelligence Section and the Signals Section were both hit and some persons were wounded. The Squadron Commander is a very lucky man, cannon fire missing him by a very few yards as he was leaving the Intelligence Block. Our 'B' also had a miraculous escape since it found to be CAT AC on landing at Woodbridge. It is understood that about 60-70 enemy night fighters came back to this country with the Bomber stream and operated over a wide area in Norfolk and Yorkshire and they certainly had considerable success. 'S' and 'G' were diverted to Brawdy in Wales and returned safely the next day.

To Fortresses fra No. 214 Squadron og fire Liberators fra No. 223 Squadron havde til opgave at følge med Bomber Command til henholdsvis Ladbergen og Kamen for at jamme tyske frekvenser med Jostle, Carpet og Piperack. Alle seks fly vendte tilbage fra deres jammingmission og havde ingen tab.

No. 214 Sqdn

Fortress III 'T'	HB801	F/O F T Scholes	18.35 - 01.10
------------------	-------	-----------------	---------------

This aircraft completed a Jostle Patrol to Kamen, jamming being carried out as detailed.

Fortress III 'K' HB799 S/Ldr B D Davies 18.55 - 00.01

This aircraft completed a Jostle Patrol to Ladbergen, jamming being carried out as detailed.

No. 223 Squadron

- Liberator 'G' TS530 F/Lt A E Morris 18.35 - 01.50
Jostle Patrol to Kamen. VHF Jostle on 2124 - 2300 hrs. Carpet jamming 2126 - 2239 hrs (10 frequencies). Piperack on 2124 - 2300 hours. TOT 2155 - 2204 hrs, 2200 ft.
- Liberator 'S' TS519 F/Lt A Allnutt 19.00 - 02.00
Jostle Patrol to Kamen. VHF Jostle on 2137 - 2305 hours. Carpet jamming 2138 - 2258 hrs (5 frequencies). Piperack on 2137 - 2305 hrs. TOT 2202 - 2206 hrs, 22000 ft.
- Liberator 'C' TS529 W/O A Stuart 18.45 - 23.50
Jostle Patrol Ladbergen. VHF Jostle on 2125 - 2308 hrs. Carpet jamming 2127 - 2308 hrs (23 frequencies). Piperack on 2125 - 2308 hrs. TOT 2152 - 2204 hrs, 12000 ft.
- Liberator 'M' TS533 S/Ldr A Carrington 18.55 - 23.55
Jostle Patrol to Ladbergen. VHF Jostle on 2133 - 2313 hours. Carpet jamming 2134 - 2304 hrs (12 frequencies). Piperack on 2133 - 2313 hrs. TOT 2200 - 2210 hrs, 14000 ft.



F/Lt Allnut og hans besætning foran Liberator TS532 fra No. 223 Squadron. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 fløj de TS519 og havde til opgave at støtte angrebet på Kamen ved at jamme med Jostle, Carpet og Piperack. Stående fra venstre ses Sgt Manners, F/O Leslie, F/Lt Allnut, F/Lt Maunsell medens knælende ses F/Sgt Laraway, F/Sgt Adams, Sgt Tucker, Sgt Townsend og Sgt Trail. F/Lt Alan Allnutt, DFC, gennemførte 38 togter ved No. 223 Squadron, hvor han fløj sin første mission den 23. september 1944 og den sidste natten mellem den 2. og 3. april 1945. (Munro)

Bomber Command var ikke helt færdig med at forsøge at forvirre det tyske luftforsvar. En OTU styrke bestående af 60 fly fløj nord om de Frisiske Øer samtidig med, at 26 amerikanske B-24 fra 492nd BG med ialt 108 stk 500 lbs bomber angreb Emden. Bombningen af Emden blev totalt ignoreret af den tyske varslingsstjeneste.

Seekriegsleitung rapporterede om bombningen af Emden:

'3.3. 21.29-21.44 Uhr Störangriff auf Emden durch 30-40 Maschinen. Abwurf von 20 Sprengbomben, darunter 2 LZZ (vermutlich Minenbomben) und 200 - 300 Brandbomben. A- und B-Betrieb Arsenal Emden, Torpedo-Halle abgebrannt. Starke Schäden in Anlagen der Luftperrabrt. Hauptstützpunkt 10. S-Fl. Barackenlager völlig zerstört. Boote schäden durch Splitter und Luftdruck. Voraussichtlich alle Boote a KB.

In Nacht zum 4.3. 2 Vp-Pos. besetzt, sonst keine Schiffbewegungen wegen Schlechtwetter'.

Selv om det var et skinangreb, så kunne bombningen tilsyneladende forårsage alvorlig skade for den tyske marine. OTU flyene blev plottet i lettere grad, men tiltrak sig ingen tyske natjagere og blev formodentlig erkendt som en skinstyrke.

OTU-flyene (Sweepstake) kom fra No. 7, 91 og 92 Group. Der var stort frafald blandt No. 7 Groups fly, men ingen af de indsatte fly gik tabt i løbet af natten. No. 7 Group afsendte 40 Lancasters og 16 Halifaxes, hvoraf henholdsvis 9 og 14 gennemførte operationen. No 91 Group afsendte 9 Wellington, der alle gennemførte og No. 92 Group afsendte 30 Wellington, hvoraf 25 gennemførte.

Også en 'illuminator styrke' operede i løbet af natten. Den bestod af af to Halifaxes fra No. 192 Squadron, syv Halifaxes fra No. 462 Squadron og to gange tre Mosquitoes fra henholdsvis No. 23 og 515 Squadron. De kastede gule og grønne target indicators og lysbomber ved Meppen i tidsrummet mellem 21.49 og 21.51. Meppen ligger i Niedersachsen og indeholdt ikke nogen vigtige mål. Byen var valgt som skinmål for at tiltrække sig tyske natjagere fra målområderne ved Ladbergen og Kamen. Skinangrebet udløste ikke den store aktivitet hos det tyske luftforsvar.

No. 192 Squadron

Halifax III	PN431	F/O D K Worrad	19.33 - 23.25
Halifax III	NR180	F/Lt B Ford	19.21 - 23.57

De to Halifaxes fulgtes med de øvrige fly i Illuminator Force til området ved Meppen, hvor de udkastede store mængder Window.



Halifax III fra No. 462 Squadron, der havde til opgave at jamme tysk kommunikation. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 havde otte Halifaxes fra eskadrillen også til opgave at kaste målmarkeringsbomber over Meppen som led i et skinangreb.

No. 462 Squadron

Halifax III	NR284	S/Ldr C W Jacksen	19.26 - 23.55
Halifax III	NR239	F/O E Marchant	19.55 - 23.44
Halifax III	ME913	W/O J R Smith	19.43 - 23.39
Halifax III	NA147	F/Lt W R Cooksen	19.35 - 23.46
Halifax III	MZ467	F/Lt D J Robertson	19.36 - 23.59
Halifax III	MZ429	F/Lt E McGindle	19.32 - 23.42
Halifax III	MZ306	W/O B A Simms	19.38 - 23.50
Halifax III	MZ370	P/O G M Langworthy	19.23 - 23.37

F/Lt Robertson medførte seks stk No. 16 250 lb målmarkeringsbomber, som han kastede over Meppen, medens de øvrige medførte 10 stk 75 Flare clusters. Alle syv Halifaxes kastede også Window i området.

No. 23 Squadron

Mosquito VI	PZ356	F/Lt R F Cooke & F/Sgt S Gilbertson	20.26 - 23.12
Mosquito VI	PZ313	W/O I Ritchie & W/O A Church	20.25 - 23.10
Mosquito VI	PZ178	F/Lt J S Rivas & F/Sgt M Spender	20.35 - 20.45
Mosquito VI	PZ288	F/Lt L W Green & F/Sgt F H Hodgson	20.31 - 23.03

Alle fire Mosquitoes havde til opgave at udføre Low Marking Patrol med to 250 lb målmarkeringsbomber til 52.43'N 07.17'E. De tre af flyene gennemførte opgaven, medens F/Lt Rivas returnerede før tid på grund af en defekt CSU, hvilket medførte voldsomme rystelser med 200 omdrejninger i minuttet i venstre motor. Rivas forsøgte i første omgang at løse problemet, medens han kredsede tre gange rundt om Little Snoring, men da problemet ikke forsvandt landede Rivas og Spender igen med deres Mosquito 'N' klokken 20.45. De var deres 10. togt.

F/Sgt Green og Hodgson var på deres femte togt og fløj Mosquito 'W'. Deres rapport lyder:

'Carried out target marking on flares as instructed. Arrived target area 2146 hours. Yellow TIs and flares seen about 6 miles W of target. Mosquito released 2 x 250 lb TI Green on these flares at 2150 hrs from 3.500 ft on heading 180 degs T . Both TIs seen to ignite. No ASH contact.

No. 515 Squadron

Mosquito VI	PZ457	W/O W A Halstead & F/Sgt G A Jones	20.40 - 23.00
Mosquito VI	NS992	Lt E J Van Heerden & F/O J W Robson	20.30 - 23.15
Mosquito VI	PZ352	W/O F R A Matese & F/Sgt T F Coatelowe	20.38 - 23.10

W/O Halstead ankom til Meppen klokken 21.46 og observerede gule målmarkeringsbomber og lysbomber i nordvestlig retning i en afstand af 10 til 15 km. Han kastede klokken 21.50 sin last bestående af to 250 lb grønne målmarkeringsbomber over Meppen fra en højde af 3.500 fod. Halstead og Jones søgte også efter tyske natjagere, men fik ingen ASH kontakt.

Sydafrikaneren Van Heerden ankom klokken 21.47 til position 52.43'N 07.17'E, som var målområdet, hvor han observerede gule målmarkeringsbomber og lysbomber. Klokken 21.50 kastede han sine to grønne 250 lb målmarkeringsbomber fra 3.500 fods højde. Der var ingen ASH kontakt, hvorfor han satte kursen hjemover.

W/O Maltese kastede ligeledes to grønne 250 lb målmarkeringsbomber klokken 21.50 over Meppen fra en højde af 3.300 fods højde. Da de tre Mosquitoes nærmede sig Little Snoring blev de advaret om tyske natjagere i området, men alle tre fly landede uden større problemer.

No. 192 Squadron

No. 192 Squadron afsendte, ud over de ovenfor nævnte fly, seks Halifaxes og tre Mosquitoes for at undersøge tyske transmissioner.

Mosquito IV	DZ617	F/O Reay & F/O Clarkson	18.57 - 22.51
		Carried out a Big Ben patrol along the Dutch Coast.	
Mosquito IV	DZ491	F/Lt A Roach & F/O H Cooper	20.27 - 00.07
		Routed to Kamen recording W/T and R/T signals	
Mosquito IV	DZ410	F/O George & F/O Gomersall	20.12 - 23.25
		Routed to Kamen recording W/T and R/T signals	
Halifax III	PN180	P/O J L Gibby	18.47 - 02.31
		Accompanied Bomber commands Main force to Ladbergen to search for enemy centimetre transmissions. TIs were released over the target area. Landed at Western Zoyland.	
Halifax III	NZ358	F/O K W Payne	18.59 - 01.35
		Accompanied Bomber Command Main force to Ladbergen to search the 120 - 130 Mc/s band for enemy pulse communications. Landed at Western Zoyland. No signals of interest were intercepted.	
Halifax III	NR272	F/Lt P J Helyar	18.56 - 01.44

		Accompanied Main force to Ladbergen to investigate Loran jamming. Landed at Weston Zoyland. Although the navigator did not report very serious interference, a preliminary report indicates that a combination of noise and AMCW jamming was present on 1.9 Mc/s. The signal to jamming ratio varied between 10:1 and 3:1.
Halifax III	NP970 W/Cdr D W Donaldson	18.48 - 01.51
		Accompanied Main force to Ladbergen to search for enemy centimetre AI transmissions. Landed at Weston Zoyland. The signals intercepted were almost certainly friendly transmissions; no signals suggestive of AI were received.
Halifax III	NR187 W/O E D Smith	19.03 - 21.03
		Accompanied Main force to Ladbergen to search for enemy centimetre transmissions. this aircraft returned early owing to the U/C being U/S.
Halifax III	MZ927 F/Lt P F Morley	19.01 - 01.29
		Accompanied Main force to Ladbergen to search the 30 - 33 Mc/s band for possible enemy communication transmissions. Landed at Weston Zoyland. Completed a search for Bernhard signals. None of these was intercepted.
Halifax III	LV255 F/O E D Roberts	20.07 - 00.59
		Carried out a patrol over the North Sea and searched the 38 - 43 Mc/s band for possible Navigational Aids believed to be associated with V bombs. This aircraft was shot down in the vicinity of Base by enemy intruder aircraft, resulting in the death of the Navigator, Wireless Operator, Front Gunner, Rear Gunner and Flight Engineer. The Pilot and Mid Upper Gunner were admitted to Ely Hospital with burns, the Special Operator being uninjured. Detailed to search for AMCW signals from buoy transmitters.



Halifax fra No. 192 Squadron fotografet på flyvestation Karup i sommeren 1945 i forbindelse med Exercise Post Mortem.

Britiske intrudere

Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 afsendte No. 100 Group en række Mosquitoes på High Level Intruder missioner over Tyskland, der kunne opdeles i 6 typer af patruljer:

- Patrol A Seks Mosquito med Mk. X radar havde til opgave at afpatruljere givne positioner. Alle seks fly startede og de fem havde begivenhedsløse flyvninger, medens det sidste fly ikke vendte tilbage fra nattens togt.
- Patrol B Seks Mosquitoes med Perfectoes, der havde til opgave at afpatruljere en række flyvepladser. Alle gennemførte deres sorties uden hændelser.
- Patrol C Otte Mosquitoes med Mk. X, der havde til opgave at afpatruljere en række tyske radiofyre, hvorefter de havde tilladelse til free-lance patruljer. Alle gennemførte uden nedskydninger.
- Patrol D To Mosquitoes med Serrate og to Mosquitoes med Mk X, der skulle afpatruljere befalede positioner i tidsrummet mellem 21.30 og 21.55. Alle fire fly gennemførte deres sorties.
- Patrol E Tre Mosquitoes med Mk XV og en med Perfecto havde til opgave at flyve til udpegede positioner og afpatruljere her i tidsrummet mellem 21.30 og 21.50. Alle gennemførte deres sorties.
- Patrol F Syv Mosquitoes med Mk XV radar skulle kaste Tler for rutemarkeringer. Alle gennemførte deres sorties.

Følgende fem Mosquitoeskadrille havde ordre på at stille fly til gennemførelse af ovennævnte High Level Intruder missioner (No. 85 Squadron stillede et fly mindre):

No. 157 Sqdn - 6 fly
 No. 85 Sqdn - 6 fly
 No. 239 Sqdn - 8 fly
 No. 141 Sqdn - 4 fly
 No. 169 Sqdn - 4 fly

No. 157 Squadron

Mosquito XIX	'K'	NT364	W/O J Srawley & F/Sgt C K Nicoll	20.39 - 01.14
			High Level Intruder Kamen area - Two chases - landed Tangmere. On patrol 2151 hrs off patrol 2250 hrs. 2200 just south east of Kamen 15000 AI contact 6 miles 90 degs crossing contact. Crossing port to starboard. Same height. Chased for 10 mins. Target taking mild evasive action. When at about 4 miles range, target was lost in Window. 2230 hrs 5210N 0830E 12000 ft AI contact head on and 40 degs above 8 miles range. Turned 180 degs climbing. When range was about 2 miles gaining contact at 7000 ft 40 degs above. Mosquito continued climb at slow speed but overshot losing contact, which could not be regained in an orbit chase lasted 5 minutes. No type F seen during either chase. 2300 Twente airfield lit. 5 - 10 miles NE of Twente beacon flashing SK.	
Mosquito XIX	'M'	TA404	F/Sgt J Leight & F/Sgt L R Lucas	19.56 - FTR
			Kamen area. No news of aircraft.	
Mosquito XXX	'T'	NT374	W/O B Woolley & W/O J Barrie	20.23 - 01.15
			Kamen area - Uneventful - landed Tangmere. Contacts and visuals on friendly bombers otherwise uneventful. Scattered fires reflected in cloud in Ladbergen area. Diverted to Tangmere. På deres 37. og 35. togt.	
Mosquito XXX	'Q'	NT379	F/Lt H Kelway & F/Sgt M Bell	20.25 - 01.00
			Kamen area - Uneventful - landed Tangmere. Begge på deres 29. togt.	
Mosquito XIX	'C'	TA393	W/O D Taylor & F/Sgt S Radford	20.21 - 01.10
			Kamen area - Uneventful - landed Tangmere. Begge besætningsmedlemmer på deres 26. togt.	
Mosquito XXX	'T'	NT382	F/O K Bartholomew & F/O N Ward	20.35 - 01.17
			Kamen area - Uneventful - landed Tangmere. Begge på deres 22. togt. Mosquito T var udrustet med AI Mk X samt Monica Mk. VI.	

Mosquito XIX TA404 RS-M forsvandt uden at efterlade sig noget spor. Begge besætningsmedlemmer, F/Sgt John Arthur Leight og F/Sgt Leonard Reginal Lucas, der var på deres henholdsvis 33. og 34. operative togt, har ingen kendt grav. De blev henholdsvis 21 og 23 år.



Tre Mosquito NF XXX fra No. 157 Squadron over England. No. 157 Squadron konverterede fra Mosquito XIX til NF XXX i marts 1945. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 opererede eskadrillen med begge typer Mosquito, da de gennemførte seks intrudermissioner til støtte for Bomber Command.

No. 85 Squadron

Mosquito XXX	'A' 550	Maj T Weisteen & Cap L Lovestad Bomber Support, Ruhr. On patrol 2146 hrs, off patrol 2238 hrs. 2228 hrs 10 miles SE Dortmund, 10.000 AI U/S for remainder of patrol. 2205 Ladbergen area aircraft seen falling in flames. 2258 just west of Koln, aircraft falling in flames, disintegrating, into cloud, followed by explosion below cloud. Several contacts on heavies while AI was working. On return to base this Mosquito carried out anti intruder patrols with no results.	20.45 - 01.10
Mosquito XXX	'A'	Maj T Weisteen & Cap L Lovestad Anti-Intruder Patrol.	01.50 - 02.35
Mosquito XXX	'F' 551	F/Lt P J Jewell & F/O R S Munn Bomber Support, Emden, Intruding Mark V Area. No contacts on either Perfectos or AI. Two very large fires and numerous small fires at Emden. Two violent explosions at 2155 and 2215 hrs. Bombing commenced 6 minutes early. During 5 Group attack on Ladbergen four aircraft seen exploding in the air in the target area. 2310 hrs large fire burning at The Hauge. Begge besætningsmedlemmer på deres 9. togt.	19.55 - 23.55
Mosquito XXX	'H' 523	F/Lt C W Turner & F/Sgt C Honeyman Bomber Support. Emden, intruder, Twente. On patrol at 2128 hrs off patrol 2240 hrs U/E. Contacts on Window and friendly aircraft indentified visually as 2 Halifaxes and 1 Lancaster. Weather in patrol area 5/10 cloud tops 5-8.000 ft. 2205 hrs approx: immediately east of Ladbergen aircraft seen in flames losing height slowly on westerly heading. Begge besætningsmedlemmer på deres 8. togt.	20.30 - 23.59
Mosquito XXX	'C' 555	W/O W Alderton & F/Sgt R Chappell Bomber Support Ladbergen. Ladbergen target pranged over a wide area. 2155 hrs 5 miles SW of Ladbergen, 2204 hrs 10 miles NW of Ladbergen, an aircraft at each of the positions stated seen to be hit by flak and descend in flames. 3 further aircraft seen to crash after leaving target area. Begge besætningsmedlemmer på deres 30. togt.	20.10 - 23.50
Mosquito XXX	'R'	F/Lt Vaughan & F/Sgt Mackinnon Patrol to Quackenbruch and Vechta	20.23 - 01.09
Mosquito XXX	'O' 557	F/Lt Welfare & F/O Checkley Patrol to Lippstadt	20.29 - 00.07

F/Lt Vaughan og F/Sgt Mackinnon var på deres henholdsvis 20. og 25. togt og var startet fra RAF Swannington. De indfandt sig i deres patruljeområde i 6.000 fods højde klokken 21.25 og havde ti minutter tidligere set et fly eksplodere på jorden på position 52.30'N 07.10'E. Klokken 21.40 befandt de sig 30 km sydvest for Quackenbrück, hvor de fik på deres Mk. X radar en kontakt klokken 11 i ca. 5 km afstand. Det fremmede fly krydsede fra styrbord mod bagbord og Vaughan satte efter flyet med fuld boost og for fulde omdrejninger. Afstanden blev reduceret til 1.000 meter, hvorefter det fremmede fly gik ind i et stigende drej til styrbord og trak sig væk fra Mosquitoen uden, at denne kunne følge det fremmede flys fart. Vaughan og Mackinnon afpatuljerede efterfølgende området uden at få nogen ny kontakt. De anvendte deres Perfecto under hele turen og forlod patruljeområdet igen klokken 22.35. De landede igen klokken 01.05 på RAF Tangmere efter, at være blevet omdirigeret på grund af tyske natjagere over Swannington.

F/Lt Welfare i Mosquito 'P' var på sit første intrudertogt, medens hans navigatør, Checkley, var på sit 12. De ankom i 6.000 fods højde til området ved Lippstadt klokken 21.50 og fik to Perfectos kontakter, hvoraf den tætteste var i 22 km afstand, medens den længst væk var i en afstand af 60 km. F/Lt Welfare satte efter kontakterne og fulgte dem i fem minutter uden, at han var i stand til at vinde ind på dem, hvorfor han konkluderede, at kontakterne var falske og afbrød jagten. Under den resterende del af patruljen var der ingen fjendtlig aktivitet i patruljeområdet, som var dækket af 7/10 skydække i 8.000 fod. Også Welfare landede på RAF Tangmere.

Nordmændene Major Tarald Weisteen og Captain L Løvestad var på deres henholdsvis 21. og 23. togt ved No. 85 Squadron. Weisteen fik i januar 1945 tildelt sit første DFC efter 294 sorties på tilsammen 495 timers flyvning. Det næste DFC fik han i oktober samme år, Weisteen var på hans tredje tour ved No. 85 Squadron og havde tidligere gennemført en tour ved No. 331 Squadron. Han nedskød i alt to fjendtlige maskiner, beskadigede tre og havde muligvis yderligere en nedskudt tysk maskine. Dertil kom syv V-1, som han nedskød i juni til august 1944. Weisteen fortsatte i det norske flyvevåben efter krigen og sluttede som oberst. Captain Leif Løvestad var heller ikke nogen nybegynder. Han fik et DFC i august 1944 efter 153 operative togter som navigatør. Løvestad havde tidligere fløjet ved No. 604 Squadron. Under disse togter nedskød hans pilot, Johan Råd, fire fjendtlige fly.



Major Weisteen fra No. 85 Squadron, der i løbet af krigen nedskød to tyske fly og beskadigede tre andre. Dertil kom så nedskydning af syv V-1, som han derved forhindrede i at styrte ned i England.

No. 239 Squadron

AI Mark X Raid Emden. Eight aircraft were detailed to carry out this patrol, which throughout proved uneventful. On approaching the airfield F/O Bridekirk and F/L Glasheen found it lit up, and a contact was made head on below, chase was made in a westerly direction, which contact losing height, and at 2000 ft was lost in ground. This was the only incident throughout the mission, which was completed as planned

Mosquito XXX	'N'	NT331	F/O J H Bridekirk & F/Lt T G Glasheen	19.45 - 01.15
Mosquito XXX	'G'	NT278	F/Lt V Bridges & F/O D G Webb	20.25 - 01.20
Mosquito XXX	'P'	NT330	S/Ldr D L Hughes & F/Lt R H Perks	19.45 - 01.20
Mosquito XXX	'W'	NT385	F/O G E Jameson & F/O L Ambery	20.00 - 23.55
Mosquito XXX	'T'	NT352	F/O C Rhind & F/Lt R G C Follies	20.20 - 01.15
Mosquito XXX	'H'	NT315	F/Lt R V Smith & F/O H F M Cabolet	20.05 - 23.30
Mosquito XXX	'U'	NT329	F/Lt M Stather & F/O E Dales	20.05 - 23.50
Mosquito XXX	'N'	NT361	F/Lt F N E Willey & F/Sgt E Bootheirstone	20.00 - 23.55

F/Lt Willey og F/Sgt Bootheirstone i Mosquito 'N' var på deres 22. henholdsvis 15. togt, som i første omgang gik til Merker, hvor de skulle afpatruljere i tidsrummet mellem klokken 21.20 og 21.50, hvorefter de overgik til Free Lance. Turen ind og ud af tysk okkuperet område foregik over Den Helder i 15.000 fod. De observerede bombningen af Emden og så efter angrebet tre store rødlige eksplosioner, som fandt sted efter at angrebet var afsluttet. Der var et par mindre brande i området. Det kom ikke til kontakt med tyske fly og Mosquitoens Monica udstyr var iøvrigt ude af drift.

F/Lt Bridges og F/O Webb var på deres henholdsvis 41. og 46. operative togt, som forløb uden hændelser. Fire gange fik de type F kontakt med Bomber Command fly, men hver gang blinkede målet klart og tydeligt 'D' og blev identificeret som venligsindet.

F/O Rhind og F/Lt Follis var på deres 26. og 40. togt, som gik til Ladbergen, hvor de klokken 22.00 i 14.000 fods højde så adskillige 'gode brande'. Også deres Mosquito 'T' havde et defekt Monica udstyr.

Heller ikke S/Ldr Hughes (45. togt) og F/Lt Perks (43. togt) havde nogen særlige hændelser i løbet af togtet. Hughes og Perks var en erfaren besætning. Hughes havde tidligere i krigen fløjet Defiant natjager ved No. 141 og 256 Squadron, før han i foråret 1944 kom til No. 239 Squadron. Dennis Lawrence Hughes fik tilkendt fem nedskydninger i løbet af krigen og fik tildelt et DFC. Han fortsatte efter krigen i RAF og sluttede i marts 1978 som Group Captain.

F/Lt Smith og F/O Cabolet (28. og 38. togt) krydsede ligesom de øvrige ind og ud over Den Helder. De havde i løbet af aftenen muligvis kontakt med en tysk natjager, medens de var på vej hjemover. Deres rapport lyder:

'No hostile contacts and patrol carried out uneventfully. After patrol Osnabruck 2220 hrs 16.000 ft, forward Mk X contact i miles 6 degs to stbd. Mosquito turned and closed in to 4½ miles. Contact dead ahead flying slightly west. Chased full and for 35 minutes closing range 11.000 ft by losing height. As soon as Mosquito pulled nose up to regain height, range increased. Contact changed course to west and then NW flying straight and level. Mosquito called up for fix which was given as 20 miles off coast at Southwold. Assumed contact was friendly and chase abandoned. No type F seen. No commentary heard.

Emden 2140 hrs 10/11.000 ft. bombing appeared to be well concentrated. One very large fire seen'.

F/Lt Stather og F/O Dales (4. og 14. togt) havde en begivenhedsløs tur:

'Patrol completed as planned. No hostile contacts. No Green TIs seen in area of 5240N 0718E. Double line of white flares went down in pairs in line NE-SW of Emden several minutes after start of Emden attack. Emden raid appeared early - markers went down at 2125 hrs. Kamen. Good glow of fires seen',

F/O Jameson og Ambery var på deres 37. og henholdsvis 40. togt, som forløb uden kontakt med tyske fly. I 15.000 fods højde så de klokken 21.52 angrebet mod Emden, hvor de observerede en meget stor orangefarvet eksplosion. Klokken 22.00 så de ved Kamen en velkoncentreret bombing med meget store brande.

F/O Bridekirk og F/Lt Glasheen var i forhold til de andre piloter fra No. 239 Squadron forholdsvis nye udi intrudermissioner. De var på deres 7. operative togt. De afpatuljerede det befalede område fra klokken 21.18 til 21.50, hvorefter de fløj som free lance patrulje. I kun 1.700 fods højde så de klokken 21.45 angrebet på Emden starte. De observerede gode brande i målområdet, hvorefter de fortsatte til Ladbergen, hvor de klokken 22.05 i samme højde en velkoncentreret bombing. Klokken 23.45 befandt se sig i 6.000 fods højde over position 52.18'N 07.30'E, hvor de så lysene på en flyveplads under dem blive tændt. De fik samtidig en Mark X radarkontakt, som befandt sig foran og under dem. Afstanden var 10 km og Bridekirk satte efter det fremmede fly samtidig med, at han gik ned i lavere højde. Da man befandt sig i 2.000 fods højde mistede Glasheen radarkontakten, som forsvandt i jordekkoer. De havde en halv time tidligere set den samme flyveplads blinke morsesignalerne for SC.

No. 141 Squadron

Mosquito VI	'C'	NT203	F/Lt O R D S Gregor & F/Sgt F S Baker	20.45 - 01.25
			ASH & AI patrol to Kamen. Crossed in at 21.18 hrs. 30 miles NW Kamen forward ASH contact 2½ miles crossing from port to stbd 20 degs above. 20 min chase, lost in cloud. Crossed out at 23.50 hrs. Weather; St & ST CU 3-6000'.	
Mosquito VI	'E'	HR200	F/Lt W V Wilkin & F/Sgt G Harwood	20.00 - 01.10
			ASH & AI patrol to Kamen. Crossed in at 21.20 hrs. No hostile contacts. No type F. No commentary. Crossed out at 23.37 hrs. Weather: 9/10 AS tops 12000' increasing to 10/10 ST CU over target area. Kamen 2200 hrs. 14.000 ft. Bombing appeared to be well concentrated. Glow of fires seen through cloud.	
			Besætning på deres 34. og 35. togt.	
Mosquito VI	'H'	PZ175	F/Sgt F W Fleming & Sgt C D Campbell	2035 - 01.10
			ASH & AI & Perfectos patrol to Kamen & Ladbergen. Crossed in at 20.46 hrs. No hostile contacts. No type F. No commentary. Crossed out at 23.45 hrs. Weather: 9/10 cloud 5-7000', clear above. Good vis generally but patchy haze. Kamen (5 miles west) 2220 hrs 7.000 ft. White flight flashing dots.	
Mosquito VI	'W'	RS578	F/Lt A C Gallacher & F/O E G White	20.45 - 02.40
			ASH & AI patrol to Kamen. Crossed in at 21.24 hrs. Münster - ASH contact 2½ miles ahead and above weaving. 5 min chase in orbits and finally lost in window. Minute later from same direction aircraft seen to go down in flames and believed S/E E/A seen to peel off in vicinity. Rheine, Hopsten & Twente patrolled. No contacts. White flares seen fired from ground approx 52.10N 06.12E. Flares came up in pairs every 3 mins exploding about 14-15000'. As they exploded they would burn brightly for about ½ min when white flare detached itself from main body and dropped in cascades which died out. Remainder began to glow bright red and then circled in very fast port orbits, losing height, red light dimming and brightening once every second. Each one appeared definitly to head towards Mosquito after orbiting. Each gave reasonable ASH or AI contact at 2000 - 6000'. One went straight past Mosquito & pilot had brief glimpse of cylindrical like object with red flames from rear. Mosquito tailplane was then hit and large hole torn in port side. A parachute object was found embedded in tail unit on landing. Only by radar contact was it possible to distinguish these red lights from jet propelled aircraft. Over UK - anti-intruder patrol from 01.05 to 02.42 hours. Crossed out at 00.40 hrs. Weather: Broken layer of cloud, base 12.000', tops 13500' increasing 9-10/10 over Holland.	

Det har ikke været muligt at finde ud af, hvad det var for noget pyroteknik, som Gallacher og White så blive affyret. Gallacher var en erfaren pilot med 53 togter bag sig og White havde 13 operative missioner. Alexander Cameron Gallacher kom i Royal Air Force i 1940 og kom til No. 141 Squadron i maj 1944, hvor

han dannede par med P/O McLean. I løbet af sommeren og efteråret 1944 nedskød de to tyske maskiner og beskadigede yderligere et. I november 1944 fik de begge tildelt DFC. I slutningen af februar 1945 forlod George McLean eskadrillen med et DFC og Gallacher fløj herefter med F/O White. Gallacher blev den 11. marts beordret på et stabskursus ved School of Air Support i Old Sarum. Han forlod No. 141 Squadron den 26. april 1945 for at forrette tjeneste ved No. 2 PDC Morecambe.

F/O White var heller ikke uerfaren. Han havde tidligere fløjet ved No. 1459 Flight samt No. 538 og 410 Squadron, hvor han havde været navigatør for flere prominente piloter. Efter at han havde mistet Gallacher som sin pilot, teamede White i stedet for op med F/Lt Broughton. White overlevede krigen med 1029 timers flyvning. Han forlod RAF i januar 1946.

F/Lt Wilkin var på sit 34. togt, medens F/Sgt Harwood var på sit 35. De rapporterede om bombningen af Kamen: 'Kamen 2200 hrs. 14.000 ft. Bombing appeared to be well concentrated. Glow of fires seen through cloud'.

F/O Gregor og F/Sgt Baker i Mosquito 'C' var på deres 32. og 31. togt og havde til opgave at afsøge patruljeområde N-November, hvor de indfandt sig klokken 21.50. De havde forinden tændt for deres radar klokken 21.18 på position 52.38'N 04.30'E, medens de befandt sig i 16.000 fods højde. Foruden radar var deres Mosquito udstyret med ASH. Gregor og Bakers rapport for nattens flyvning lyder:

'30 miles NW of Kamen. 2310 hrs. 12.000 ft. Forward ASH contact. 2½ miles range. Crossing from port to stbd. 20 degrees above. Mosquito turned after it. Climbed and range increased rapidly, so Mosquito levelled out and synchronised speed at 280 IAS, range 3½ miles. Contact was taking moderate evasive action by erratic weaves with changes of height averaging a rate of descent of 500 feet per minute over the whole of a 20 minute chase. Mosquito finally closed to minimum range and was just obtaining visual when contact straightened out and commenced a descent through cloud. ASH tube was flooded by cloud and contact lost and not regained.

Kamen 2150 hrs, 14.000 ft. Target well marked and the bombing well concentrated, causing good fires. No type F seen. No commentary heard'.



Mosquito NF XIX MM652 forrettede tjeneste ved No.169 Squadron efter at den havde været anvendt ved No. 157 Squadron som RS-S. de Havilland tilbagekøbte flyet fra Royal Air Force i 1948 og solgte det i oktober samme år videre til det svenske flyvevåben, som anvendte flyet frem til 1953.

No. 169 Squadron

Mosquito XIX	'O'	MM633	S/Ldr L S Lumsdaine & F/O M W Minns	20.10 - 01.05
			High level Mk X patrol to Beacon Phillip. Uneventful patrol. Diverted to Ford.	
Mosquito XIX	'U'	MM642	F/O G R Winter & Sgt M S Adcock	20.10 - 01.00
			High level Mk X patrol to Beacon Phillip. Uneventful patrol, R/T u/s. Landed at Woodbridge.	
Mosquito XIX	'H'	MM640	S/Ldr V J Fenwick & F/O J W Pierce	20.50 - FTR
			This aircraft completed patrol according to time of arrival over this country but crashed on its way to diversion aerodrome.	

Mosquito XIX 'R' MM653 F/O B Inman & W/O F R Melling 20.50 - 01.30
Planned patrol at Beacon Karmen. One contact at 17.000 ft, crossing from port to starboard at 4 miles range, was chased for 10 minutes and lost owing to superior speed and rate of climb of other aircraft. Another contact resulted in a 20 minute chase and Mosquito closed to 15.000 when contact again climbed out of range.

S/Ldr Lumsdaine og F/O Minns var på deres 23. togt, som de gennemførte uden hændelser. Det skulle da lige være, at deres radar satte ud som de afsluttede deres patrulje.

Også F/O Winter og Sgt Adcock i Mosquito 'U' havde tekniske problemer i løbet af deres flyvning, som var deres henholdsvis 23. og 22. operative togt. Både deres radar og intercom satte ud i løbet af flyvningen, der ellers forløb fredeligt.

F/O Inman og F/Sgt Melling var på deres 22. og 25. togt, hvor de mødte et fly, der var hurtigere end deres egen Mosquito XIX. Deres rapport lyder:

'2200 over Karmen 17000 ft picked up forward contact 4 miles starboard to port closed to 3000 ft dead ahead 5 deg up. Contact then climbed to port and was lost owing to superior speed and rate of climb. Chase 10 minutes. 2220 picked up contact 4 miles crossing starboard to port. Closed in to 7000 ft. Contact then did diving turns to port. Continued chase and closed to 1500 ft. Contact was weaving and then climbed out of range. Chase 20 minutes. No more contacts and Mosquito completed patrol and returned to base. R/T u/s'.

S/Ldr Victor Jack Fenwick og F/O John Walton Pierce var på deres 8. togt og var sidste gang i kontakt med RAF Massingham klokken 00.05, hvor de blev hørt klart og tydeligt over radioen fra en position omkring Haisboro. Mosquito MM640 'H' blev givet ordre til at lande på RAF Coltishall på grund af fjendtlig aktivitet over egen plads, hvilket de kvitterede for. På vej tilbage blev de klokken 00.40 mellem Buxton og Lamas (ca. 8 km nord for Norwich) skudt ned af en Ju 88. De var omkring en km fra Coltishall, da de styrtede ned og blev dræbt.

Mosquito MM640 blev muligvis skudt ned af Oberleutnant Franz Brinkhaus fra 6./NJG 2. Det var Brinkhaus 13. nedskydning. Franz Brinkhaus stammede fra Bocholt og fløj i sommeren 1942 ved 4./NJG 1. Natten mellem den 29. og 30. juli 1942 blev han kvæstet under en nødlanding ved Giessen efter, at hans Bf 110D-2 var løbet tør for brændstof. Hans radiooperatør var sprunget ud med faldskærm og kom intet til.

I 1943 kom Brinkhaus til NJG 2 og blev den 8. marts 1944 udnævnt til Staffélkapitän for 6./NJG 2. Denne stilling beholdt han indtil den 15. april 1945, hvor han overtog ledelsen af II./NJG 2 efter, at ridderkorsindehaveren Hptm Hissbach var blevet skudt ned natten mellem den 14. og 15. april under et angreb på en amerikansk lastbilkonvoj ved Gelnhausen. Brinkhaus overlevede krigen med 13 anerkendte nedskydninger.



S/Ldr Woodmans medaljer som bestod af DSO, DFC, 1939-45 Star, Air Crew Europe Star med Frankrig og Tyskland bjælke samt War Medal 1939-45. Woodman fik tildelt hans DFC i juni 1944 og hans DSO i april 1945.

BBSU (Bomber Support Development Unit)

Mosquito XIX MM684 S/Ldr R G Woodman & S/Ldr B P Gledhill 20.20 - 23.30
High level Intruder. Patrol Area Ladbergen - Dortmund. Mk X A.1. Serrate IV, Monica VI. Set course for Beacon Ludwig then turned S towards target area to investigate a Serrate contact which remained constant and was believed to be ground transmission. Patrol was continued E of target area. Owing to proximity of target numerous A1 contacts were being received mostly at much greater heights than our own aircraft. Patrol continued uneventfully until 2228 when course was set for base. Serrate contact was received before crossing enemy coast and position of transmitter appeared to be Cologne area. While in position 51.50N 07.40E height 14.000 feet and time 2220 a distinct Morse code of letter S R F B was transmitted 5 times on

80 m/Cs. At 2205 - 2209 hours four bombers were seen shot down by light flak within 5 miles of target area (Ladbergen).

Mosquito XIX MM684 S/Ldr Woodman & F/Lt T R Carpenter 0210 - 0245
Scramble after Intruders. On Red signal being received took off after enemy intruders. No contacts made.

S/Ldr Ronald George Woodman, DFC, DSO var på sit 52. togt, medens S/Ldr Gledhill kun var på sit 6. Woodsman fik i løbet af krigen tilkendt nedskydning syv fjendtlige maskiner samt beskadigelse af yderligere en. Han fløj først Defiant og senere Beaufighters ved No. 410 Squadron, før han kom til No. 169 Squadron og i februar 1944 opnåede sin første nedskydning. Hovedparten af hans nedskydninger fandt sted hos denne eskadrille, men han fik en enkelt nedskydning ved No. 85 samt BSDU. Woodman fortsatte i RAF indtil 1952, hvor han i stedet for blev ansat ved Shell Aviation.



Ronald George Woodman. DSO, DFC, poserende med en revolver for fotografen.

Hans DFC blev givet med følgende begrundelse: 'This officer and his Observer have shown exceptional ability and determination in the special intruder duties in which they are employed. Flight Lieutenant Woodman has now destroyed four enemy aircraft.'

Begrundelsen for hans DSO var som følger:

'Since the award of the DFC, Squadron Leader Woodman has completed numerous bomber Support operations. He has destroyed three enemy night fighters and damaged another, which has brought his total victories to six enemy aircraft destroyed and one damaged. He has flown on many varied operations, high and low-level sorties with both day and night missions. At all times Squadron Leader Woodman has set a magnificent example of courage, superb tenacity and unflinching devotion to duty'

Diversionsary Sweep

No. 7 Group var hovedafsender til aftenens 'diversionary sweep', der fandt sted mellem Cromer og positon 54.15'N 06.00'E, hvilket er et punkt ude i Den Tyske Bugt nord for Schiermonnikoog. Følgende fly deltog fra No. 7 Group:

	Lancasters	Halifax	Total
Detailed	40	19	59
Took off	40	16	56
Cancellations	-	3	3
Early returns	3	2	5
Completed	9	14	23
Outstanding	28	-	28
Missing	Nil	-	Nil

Vejret var ikke det bedste med 5/10 skydække med toppe i 8.000 fod, der blev lidt mere spredt i kystområdet. Der var masser af turbulens, der gav 'bumpy flying'. Flyene fra No. 7 Group havde til opgave at udkaste Window i store mængder fra klokken 21.19 fra højder mellem 15.000 til 22.000 fod fra 04.00'E og frem til 22.20 efter, at de havde rundet 06.00'E. Besætningerne skulle i alt udkaste 1140 bundter Window type MB, 311 bundter Window type MM og 2270 bundter Window type MD, hvilket var fysisk hårdt arbejde for de besætningsmedlemmer, der havde til opgave at kaste bundterne ned gennem den særlige skakt til udkastning af chaff. Flyene i No. 7 Group rådede ikke over automatiske chaff-dispensere og alt skulle gøres manuelt.

Tre Halifaxes flyvning blev annulleret før take off på grund af tekniske fejl, såsom defekt magnet drop og defekt intercom og problemer med ilttilførslen. Fem fly vendte om før de havde gennemført togtet:

1662 HCU 'U' Exhaust manifold u/s. Airborne 38 minutes
1663 HCU 'C' Unable to climb. Airborne 34 minutes.
1661 HCU 'E' Generator trouble. Airborne 45 minutes.
1654 HCU 'B' CSU u/s. Airborne 2 hours 50 minutes
1664 HCU 'P' W/O sick. Returned from 52.49'N 00.37'E.

Ved hjemkomsten ventede tyske intrudere over flyvepladserne og No. 7 Group rapporterede den efterfølgende morgen, at syv fly var gået tabt:

1651 HCU	'F'	F/Lt Baum	North of Woolfox
1651 HCU	'K'	F/Sgt Howard	One survivor baled out near Cottesmore.
1654 HCU	'M'	F/Sgt Mosby	R/G baled out safely (Aircraft crashlanded High Erccall - crew safe)
1654 HCU	'Q'	F/Sgt Pinkstone	Shot down near Mansfield. 3 of crew in Mansfield hospital - others safe.
1654 HCU	'H'	F/Sgt Lutz	All killed - shot down at Stapleford.
1664 HCU	'S'	P/O Griffey	All Killed - shot down at Boroughbridte.
1664 HCU	'R'		Crashlanded Dishforth after 3 baled out - shot up at 0110 hrs 3000 feet over base.

De 28 fly, der var outstanding (hvilket vil sige at de ikke var landet på hjemmebasen), var følgende:

1654 HCU	'B' 'Q' 'P' 'Z' 'A'	Landed St Davids
1662 HCU	'A' 'W'	Landed St Davids
1654 HCU	'D' 'J'	Landed Fairwood Common
1661 HCU	'H' 'Q'	Landed Fairwood Common
1653 HCU	'M'	Landed Fairwood Common
1662 HCU	'G'	Landed Fairwood Common
1651 HCU	'O'	Landed Brawdy
1662 HCU	'F'	Landed Brawdy
1662 HCU	'T'	Landed base after airborne 11 hrs 32 mins
1666 HCU	'D' 'F' 'G'	Landed base XA but no details available - communication cut (Wombleton)
1666 HCU	'Z'	Landed Leeming

Besætningerne ombord på de syv Lancasters, der blev skudt ned af de tyske natjagere, havde ikke de store chancer. Lancaster III 'Q' PB110 fra No. 1654 HCU deltog i nattens Sweepstake Exercise, hvor man fløj fra RAF Wigsley til Cromer og videre til 54.00'N 02.00'E, 54.40'N 05.00'E, 54.15'N 06.00'E og tilbage til Crover, Yeovil for at skulle lande på Wigsley igen. Ingen af personerne i Lancasteren havde nogen operativ erfaring.

Lancasteren blev angrebet af en intruder og skudt i brand, hvorefter den styrtede ned ved Church Warsop, der ligger omkring 12 km sydsydvest for Worksop i Nottinghamshire. Flyets besætning bestod af:

Pilot	F/Sgt R N Pinkstone
Flyvemekaniker	F/Sgt H Evans
Navigatør	Sgt C C Rouse
Bombeskytte	Sgt J Pringle
Telegrafist	Sgt J F McGregor
Rygskytte	Sgt J Campbell
Agterskytte	Sgt J S Morgan

Den officielle undersøgelsesrapport over hændelsen lyder:

Whilst carrying out bombing detail at Bassingham Range, crew saw an aircraft shot down at approximately 00.40 hours. This incident was reported by R/T to the Bombing Range. Another bombing run was made but bomb was not dropped. At about 00.45 hours at 5.000 ft over the range, Rear Gunner reported a Ju 88 on starboard quarter slightly above, at about 150 yards. Rear gunner requested the Captain to corkscrew starboard, enemy airplane opened fire and tracer passed over port wing. Enemy aircraft followed Lancaster down firing all the time, but broke away without registering any hits and was lost in view. Rear gunner returned fire with one gun operated manually because Palmer firing was unserviceable.

Lancaster then proceeded West, carrying out Scram procedure, although no message were received. About 5 minutes later Mid Upper Gunner reported enemy aircraft again, to port. Lancaster corkscrewed to port, enemy aircraft opened fire but no hits were registered and enemy aircraft was again lost to view. Scram warning received at approx 00.52 hours and Lancaster continued to fly West. At 00.57 hours at 3.000 ft over xxx, aircraft was hit in Starboard Inner engine without warning, and as Lancaster started to corkscrew the aircraft was raked with cannon fire. Lancaster was on fire from xx to stern and out of control. Captain ordered 'Jump, Jump' and all baled out with the exception of the Mid Upper Gunner who was later found to have been shot. All crew landed safely apart from minor abrasions and superficial burns, except the Captain who broke an ankle, and the F/Eng who had splinters in both legs.

There was no cloud at the time and visibility was fair - approximately 10 miles. There was a slight ground haze.

The aircraft flew on after being abandoned and no information on a/c damage was available from the crash, which was a total wreck.

Lancaster III ND387 'K' fra No. 1651 HCU var på en lignende mission med F/Sgt Howard som pilot. Da Lancasteren nærmede sig sin hjemmebase, RAF Woolfox Lodge, blev den angrebet af en Ju 88 og styrtede ned omkring syv kilometer fra sin hjemmebase. Hele besætningen undtagen agterskytten, Sgt J Thompson, blev dræbt ved nedskydningen.

Ascertained from the only survivor Sgt Thompson Rear Gunner aircraft QQ-K was approaching Base burning navigation lights at 4.000 feet, when without any prior warning or observatgion, was attacked by a Ju 188. The enemy aircraft attacked from below and astern from 300 yards, with cannon. The rear gunner did not know what damage had been sustained and as bomber began to lose height (boh port engines on fire, ground observation), opened fire at fighter until it broke away at 100 yards range. Visibility was 3900 yards, with 4/10ths strato cu base 4.000 feet, moon in last quarter, half up SE. Bomber crashed 4-5 miles from base, and was completely burned out.

The rear gunner Sgt Thompson found himself half out of the turret with his foot trapped. He undid his boot and scrambled out from the burning wreckage. No hits were seen registered on the fighter. Fishpond was carried but it is not known if this was serviceable or not.

No. 1651 HCU mistede yderligere en Lancaster på grund af de tyske intrudere. Det drejede sig om Lancaser III JB699 'F', der blev fløjet af F/Lt D J Baum, som var forhændværende instruktør med 2.000 flyvetimer bag sig. Den resterende del af besætningen var heller ikke helt grøn. Navigatøren, F/O D C Davies, var havde fløjet ved Coastal Command og havde 1200 timers flyvning bag sig, medens rygskytten, F/O K R Brook havde to tours bag sig og var forhændværende Gunnery Instructor. Brook var indehaver af et DFC, som han fik tildelt medens han fløj ved No. 578 Squadron i juni 1944. Lancasterens agterskytte var Sgt T Platt, der havde 150 flyvetimer bag sig. Besætningen blev bedømt som værende 'above average', men det hjalp dem ikke, da den tyske natjager angreb dem klokken 01.35. Hele besætningen blev dræbt. Den officielle undersøgelse efter nedskydningen lyder:

The moon was in the last quarter, half up SE 4/10ths strato cu vis 3900 yards. Type of attack carried out by fighter which was a Ju 188, is not known nor any evasive action taken by the bomber. Armament used by fighter appeared to be, from ground information, cannon. It is reported from ground sources that the rear gunner was firing at the fighter until the final crash. No members of the crew baled out. The combat took place over Woolfox Lodge airfield and the bomber was seen to take fire at about 150 feet at 01.35 hours, crashing in a field about 450 yards from the Flying Control Office on Cottesmore airfield, where it completely burned out.



Sen model af Bf 110G natjager. Selv om tyskerne ofte modificerede Bf 110erne, var flytypen forældet i krigens sidste tid. Nogle få tidligere Zerstörer piloter hævdede, at det var Luftwaffes bedste natjager, men fakta er, at den slet ikke kunne hamle op med modstandernes natjagertyper.

Tyske natjagere

I begyndelsen af marts 1945 så den tyske natjagerstyrke således ud:

NJG 1	Bf 110/He 219	Dortmund	Obstlt Hans-Joachim Jabs
I./NJG 1	He 219	Münster-Handorf	Hptm Werner Baake
II./NJG 1	Bf 110	Düsseldorf	Hptm Adolf Breves
III./NJG 1	Bf 110	Störmede	Major Martin Drewes
IV./NJG 1	Bf 110	Dortmund	Hptm German Greiner

NJG 2	Bf 110/Ju 88	Twente	Obstlt Wolfgang Thimming
I./NJG 2	Ju 88	Twente	Hptm Gerhard Rath
II./NJG 2	Ju 88	Vechta	Hptm Heinz-Horst Hissbach
III./NJG 2	Ju 88	Marx/Varel	Hptm Heinz Ferger
NJG 3	Ju 88	Stade	Oberst Günter Radusch
I./NJG 3	Ju 88/Bf 110	Grove	Major Werner Husemann
III./NJG 3	Ju 88	Stade	Major Walter Barthe
IV./NJG 3	Ju 88	Jever	Major Berthold Ney
NJG 4	Ju 88	Gütersloh	MajHeinz-Wolfgang Schnauffer
I./NJG 4	Ju 88	Vechta	Hptm Hans Krause
II./NJG 4	Ju 88	Gütersloh	Hptm Hubert Rauch
III./NJG 4	Ju 88	Paderborn	Hptm Ludwig Meister
NJG 5	Bf 110/Ju 88	Lübeck-Blankensee	Obstlt Walter Borchers
I./NJG 5	Ju 88	Altenburg	Major Werner Hoffmann
II./NJG 5	Bf 110/Ju 88	Altenburg	Hptm Gustav Tham
III./NJG 5	He 219/Bf 110/Ju 88	Lübeck-Blankensee	Hptm Walter Engel
IV./NJG 5	Bf 110/Ju 88	Greifswald	Hptm Horst-Günther Höfele
NJG 6	Bf 110/Ju 88	Kitzingen	Obstlt Herbert Lütje



Den sidste udgave af Ju 88, nemlig Ju 88G-7 kodet 4R+FB fra I./NJG 2 ved Braunschweig ved krigens afslutning. Mange tyske natjagerpiloter mente, at dette var den optimale natjagertype. (Crow via Boiten)

I./NJG 6	Bf 110/Ju 88	Gross Sachsenheim	Major Gerhard Friedrich
II./NJG 6	Ju 88	Schwäbisch-Hall	Hptm Helmuth Schulte
III./NJG 6	Bf 110/Ju 88	Neubiberg	Hptm Flotigraf
IV./NJG 6	Bf 110/Ju 88	Neubiberg	Hptm Martin Becker
I./NJG 11	Bf 109	Echterdingen	Major Friedrich-Karl Müller
II./NJG 11	Bf 109	Jüterbog-Waldlager	Hptm Finkeldey ?
III./NJG 11	Bf 109/Fw 190	Bonn:Hangelar	Hptm Krause
10./NJG 11	Me 262	Burg	Hptm Kurt Welter
I./NJG 100	Ju 88	Vietzkerstrand	Hptm August Fischer
II./NJG 100	Ju 88	Wiener-Seyring	Major Paul Zorner
NJG 101	Ju 88	Ingolstadt-Manching	Major Herbert Sewing
I./NJG 101	Bf 110/Ju 88	Ingolstadt-Manching	Major Rudolf Jung
II./NJG 101	Ju 88/Do 217	Unterschlaubach/Fritzlar	Hptm Friedrich Schwab
NJG 102	Ju 88	Kastrup	Obstlt Karl Theodor Hülshoff

I./NJG 102	Ju 88	Prag-Rusin	Maj Eckart-Wilhelm von Bonin
II./NJG 102	Ju 88	Kastrup	Hptm Wilhelm dorman
NJGr. 10	Bf 110/Ju 88	Werneuchen	Major Rudolf Schoenert
NJS Norwegen	Bf 110/Ju 88	Lister	Hptm Werner Hüschem

35 tyske natjagere blev klokken 20.50 sendt i luften omkring Ruhrområdet, som var det sted tyskerne forventede luftangreb. Fra klokken 21.17 fik det tyske luftforsvar et forholdsvis klart billede af indflyvningerne og natjagerne fik ordre på at koncentrere sig om angrebsstyrken til Ladebergen. Styrken til Kamen kom ikke i videre kontakt med de tyske natjagere.

Den britiske aflytningstjeneste var naturligvis aktiv i løbet af natten og monitorerede tyske frekvenser for både kommunikation mellem tyske jordstationer og fly samt radartransmissioner og navigationsanlæg. Det kan være interessant at kigge nærmere på de oplysninger, som Royal Air Force fik ud af disse aflytninger. Resultatet gav Bomber Command et godt indblik i de tyske operationer og grundlag for f.eks. at planlægge de næste Flower og Intruder missioner. No. 100 Group sammenfattede disse oplysninger i nedenstående rapport:



Ju 88G-6 (W.Nr. 714607 og kodet D5+KT) tilhørende 9./NJG 3 på flyvepladsen Fritzlar i 1945. Denne Staffel var under kommando af Oblt Rudolf Szardenings og hjemmehørende på flyvepladsen Stade ved Hamburg. III./NJG 3 bestod af 7.-9. Staffel, men den 30. marts blev 7. og 8. Staffel officielt nedlagt. Fly fra 9. Staffel er formodentlig blevet anvendt af andre piloter i III./NJG 3 eller af besætninger fra 9. Staffel, der er overført til andre enheder. Flyet er udrustet med sidste version af SN-2 med så lave frekvenser, at antennerne er så lange at de må stråstilles for at kunne monteres på flyet. (Crow via Boiten)

Fighter Movements

(Connected with Allied Bombers over Enemy Territory)

I/NJG 1 (Handorf)

2127-2159 Plots on bombers flying towards target area
 2210-2228 Plots on bombers returning
 2242 hours Landing orders

I/NJG 4 (Vechta)

2150-2202 Plots on bombers flying in
 2202 hours Bombers reported South of Ladbergen
 2214-2259 Plots on returning bombers

III NJG 4 (Paderborn)

2112 hours Ordered on course 282 degrees for 25 minutes to Duisburg
2147 hours Ordered to change course to Gladbeck area
2207 hours Target given as South Ladbergen area
2213-2316 Plots passed on bombers returning plus warnings of Intruders in the Paderborn area.

Unidentified Unit (D/F area N Holland/Hamburg)

2241 hours Aircraft told he was close to Allied aircraft
2243 hours Distance from Allied aircraft given as 950 metres
2244 hours Single aircraft reported on a bearing of 30 degrees and German aircraft told he was in contact
2249 hours Reference to a possible victory claim
2301-2306 Landing orders
(Landing orders were given by above control on another frequency from 2237 hours)



Ju 88G-6 fra NJG 102 med Schrägbewaffnung i form af to maskinkanoner, der skyder stråtopefter. Natjageren angreb det fjendtlige bombefly ved at flyve under bombeflyet og affyre maskinkanonerne på tæt afstand, hvor man sigtede mod de inderste brændstoftanke på bombeflyet.

Night Fighter Landings (In connection with GAF Intruder Activity)

W/T

NJG 2	1 Aircraft operated Wittmundhafen	0226 hours
III NJG 2	1 aircraft operated Wittmundhafen	0230 hours
	1 aircraft operated Wittmundhafen	0242 hours
	landed Jever	0240 hours
	1 aircraft operated Bremen (flying NW)	0305 hours
	sending distress signal - landed Wittmundhafen	
IV NJG 3	1 aircraft operated Wittmundhafen	0300 hours
III NJG 5	2 aircraft operated Wittmundhafen	0238 hours
		0300 hours
u/i	11 aircraft landed Wittmundhafen	0306 hours
	1 aircraft operated Wittmundhafen	0304 hours
	operated Jever	0322 hours
	Ju 88 or Me 110 landed Wittmundhafen	0404 hours
	Ju 88 landed Wittmundhafen	0344 hours
1 NJG 2	1 aircraft operated Twente	0142 hours
	landed Jever	
I NJG 2	1 aircraft operated Twente	0321 hours
	1 aircraft operated Twente	0357 hours
	operated Bremen Flying NW)	0420 hours
	bound for u/i A/F (c/s Kax)	
III NJG 4	1 aircraft operated Twente	0157 hours
	operated Gutersloh	0206 hours
u/i	Ju 188 operated Twente	0232 hours
	operated Vechta	0303 hours
	(sending distress signal)	
III NJG 2	1 aircraft landed Gutersloh	0120 hours

III NJG 4	1 aircraft operated Gutersloh	0205 hours
	operated Paderborn	0236 hours
u/i	1 aircraft landed Gutersloh	0120 hours
	1 aircraft operated Gutersloh	0556 hours
	1 aircraft operated u/i A/F	0159 hours
	operated Gutersloh	0527 hours
u/i	Ju 188 landed Gutersloh	0310 hours
III NJG 2	1 aircraft operated Marx	0303 hours
u/i	Ju 88 operated Marz	0316 hours
III NJG 2	1 aircraft operated Jever	0323 hours
III NJG 5	1 aircraft operated u/i A/F (c/s OKW)	0221 hours
	operated Bremen (flying NW)	0335 hours
	(about to operate Jever)	
IV NJG	1 1 aircraft operated Paderborn	0202 hours
NJG 3	1 aircraft operated Zwischenahn	0149 hours
III NJG 3	1 aircraft operated Zwischenahn	0256 hours
u/i	1 aircraft operated Ahlhorn	0250 hours
	1 aircraft operated Ahlhorn	0215 hours
	Ju 188 operated Vechta	0222 hours
	Ju 88 operated Handorf	0228 hours
III NJG 2	1 aircraft operated Bremen (flying NW)	0240 hours
III NJG 3	1 aircraft operated Bremen (flying NW)	0252 hours
	gave distress signal, flying on one engine landed Leeuwarden	
IV NJG 3	1 aircraft operated Bremen Platz	0349 hours
	operated Bremen (flying NW)	0356 hours
u/i	Ju 88 operated Bremen (flying NW)	0252 hours
II NJG 4	1 aircraft operated Leeuwarden	0519 hours
u/i	Ju 88 operated Leeuwarden	0410 hours
III NJG 3	1 aircraft operated u/i A/F (c/s JHG)	0333 hours
u/i	Ju 88 operated	0211 hours
IV NJG 3	1 aircraft operated u/i A/F (c/s TCX)	0536 hours
u/i	1 aircraft operated u/i A/F (c/s OFN)	0013 hours
	2 aircraft operated u/i A/F (c/s LUD)	0252 and



He 219 natjager på Kastrup ved krigens slutning.

Night Fighter Landings (in connection with defensive operations over Germany)

I NJG 1	1 aircraft operated Werl	2252 hours
III NJG 1	1 aircraft operated Werl	2244 hours
u/i	Ju 88 operated Gutersloh	2241 hours

GAF Intruder Activity

The units which operated were I and III NJG 2, III and IV NJG 3, II and III NJG 4, IV NJG 1, probably II NJG 2 and KG 66.

Airfields used were:

Wittmundhafen, Jever, Gutersloh, Leeuwarden, Twente, paderborn, Marz, Zwischenahn, Ahlhorn, Vechta, Handorf.

The following airfield beacons were active:

Zwischenahn	0145-0200 hours & 0430-0516 hours
Ahlhorn	0040-0513 hours
Twente Enschede	0100-0415 hours
Marx	0109-0220 hours
Lubeck Blankensee	0130-0500 hours
Ardorf Wittmundhafen	0205-0512 hours & 0555-0800 hours
Steenwijk	0245-0410 hours
Paderborn	0455-0535 hours
Werl	0125-0210 hours
Dortmund	0215-0500 hours



Ju 88G på Schleswig ved krigens afslutning

The following W/T Navigational beacons were active:

(High Power)

	<u>Location</u>	<u>GAF Ref</u>	<u>Activity</u>
*	Esbjerg	Herzog	1855-0415
*	Freiburg	Quelle	1715-0110 and 0155-0700

	Middage	Merkur	2205-0500
*	Harlingen	Wega	1700-0015 and 0055-0700
*	Ankum	Ludwig	1700-2355 and 0050-0520
	Paderborn	Phillipp	1700-0630
	Fassberg	Marie	1700-0530
(Low Power (Dutch & NW German area))			
	Hamburg	Hummel	0245-0410
	Juist	Jaguar	0115-0350
	Heligoland	Hummer	0120- -
	Harderwijk	Hase	0120-0520
	Voorne	Biber	0140-0530
	Zandvoort	Zander	0240-0500
	Eppinrod	Elster	0150-0325
	Werne	Rattler	2300-0005 and 0140-0250
	Bremm	Zeisig	0200-0415
	Remscheid	Heidschnucke	0200-0320

* Those passing plots.

Frequencies (Connected with Allied Bomber Activity)

Plotting Systems

MF R/T 328 357 958 181 1207

HF R/T 3825

Gruppen Controls W/T

Freq kc/s	<u>Active</u>			<u>Action Taken</u>	
	Unit	D/F Area	Period	Period	Type
3750	I NJG 1	Gutersloh	2127-2309	Restricted frequency	
4836	II NJG 3	Westerland	2037-2120	2050-2234	Drumstick
4216	I NJG 4	Ankum	2150-2305	2157-2243	Drumstick
				2300-0338	Drumstick
				2205-2214	Jostle
2172	III NJG 4	Hannover	2112-2337	2124-0045	Drumstick
				2125-2243	Jostle

JD Controls W/T

Mc/s

40.5 3 JD - 2115-2236 2117-2307 VHF Jostle



Ju 88G fra 11./NJG 3 på Skrydstrup ved krigens

Unidentified Controls R/T

Kc/s

3610*	u/i	N Zuyder Zee	2241-2314	Nil	
3960	u/i		2224-2249	2246-2325	Corona

Requested 2241 Special Tinsel

* (6 aircraft Benito Controlled)

Mc/s

41.0	u/i		2306	2117-2307	VHF Jostle
------	-----	--	------	-----------	------------

Beacons Passing Plots

Freq	Kc/s	C/S	GAF Ref	Location	Period	Period	Type
318		Love	No. 26	Aalborg	2027-	2042-2315	Fidget
288		Rumpf	Ludwig	Ankum	2138-2259	2141-0003	Fidget
407		Milch	Phillipp	Paderborn	2157	2119-2155	Fidget
						2205-0005	Fidget

Frequencies (Connected with German Intruder Activity)

Gruppen controls W/T

Freq	Kc/s	Unit	D/F Area	Period	Period	Type
1140		II NJG 2	Koblenz	2243-2310	Nil	

JD Controls W/T

3334	3 JD	Koethen	2214-2228	2223-0046	Drumstick
				2233-2300	Jostle
4415	3 JD	Darmstadt	2233-2323	2315-0045	Drumstick
				2240-0045	Drumstick
				2248-0045	Drumstick
				2245-2307	Jostle
958	3 JD	-	2330-2242	2256-2331	Dartboard
40.5 Mc/s	3 JD	-	2115-2236	2117-2313	VHF Jostle
42.4	3 JD	-	2218-2244	2117-2313	VHF Jostle

Unidentified Controls W/T

180	u/i		2226-2239	2242-2333	Dartboard
-----	-----	--	-----------	-----------	-----------

Unidentified controls R/T

40.5	u/i		2228-2245	2118-2313	VHF Jostle
------	-----	--	-----------	-----------	------------

Airfield controls W/T

880	Marx		0215-0226	Nil	
-----	------	--	-----------	-----	--

Beacons Passing Plots

Freq	Kc/s	C/S	GAF Ref	Location	Period	Period	Type
271		Drama	Herzog	Esbjerg	2239-2251	2008-2206	Fidget
288		Rumpf	Ludwig	Ankum	2138-2259	2045-2105	Fidget
567		Pferd	Quelle	Freiburg	2225-	2032-2105	Fidget
						2228-2347	Fidget
275		Kohle	Wega	Harbingen	2230-	2238-2316	Fidget

Beacons Giving Weather Reports

114	Syl		Dusseldorf	0337-0407	0342-0455	Fidget
407	Milch	Phillipp	Paderborn	0424-0433	0430-0605	Fidget