

Allieret kortskitse over det syntetiske olieværk ved Bergkamen.

## Bergkamen bombes natten mellem den 3. og 4. marts 1945

Kamen var lig med det syntetiske olieværk Bergkamen og i løbet af angrebet gik det så hårdt ud over værket, at det ophørte med at producere brændstof. Bomber Command opgjorde bombemængden mod Kamen til at være:

Fly bombet	4000	1000	1000	500	500	500	250	250
	HC	MC	USA	MC	GP	USA	CP	TI
181 Halifaxes				1585	58	863	296	
21 Lancasters	8	123	64					24
8 Mosquitoes								32

Angrebet var planlagt til at skulle gennemføres med 27 fly fra No. 8 Group, der havde til opgave at afmærke området, hvorefter selve ødelæggelsen af målet skulle udføres af 200 fly fra No. 4 Group. Angrebet skulle udføres ved hjælp af Musical Parramatta og No. 8 Group havde ordre til at afsendte to gange seks Mosquitoes fra henholdsvis No. 105 og 109 Squadron samt 8 Lancasters fra No. 35 Squadron og 13 Lancasters fra No. 582 Squadron.

Alle flyene skulle holde sig under 10.000 fod frem til 04.00'E, hvorefter de skulle begynde at stige op til bombehøjde, der var mellem 18.000 til 20.000 fod for hovedstyrken. Der var befalet radartavshed indtil 05.00'E for ikke advare Luftwaffe om indflyvningen. Fra 06.00'E skulle man påbegynde jamming med Carpet og Window.

De tolv Mosquitoes fra Pathfinder Force var delt op i seks fly, der skulle markere målet samt seks fly, der blev holdt i reserve, hvis der skulle være en maskine, der faldt ud. Hver Musical Marker medbragte røde målmarkeringsbomber, medens Lancasterne som Visual Centers medførte grønne målmarkeringsbomber. De tolv Mosquitoes medførte hver to stk røde LBTI (langtidsbrændende målmarkeringsbomber), en rød målmarkeringsbombe samt en rød VLBTI (very longburning target indicator). Alle af typen A4.

Musical Markers skulle bombe således:

1 + reserve	CH 11C/105	at H-4
1 + reserve	CH 11B/105	at H-3
1 + reserve	CH 13/105	at H-2
1 + reserve	CH 12/109	at H-1
1 + reserve	CH 11E/109	at H0
1 + reserve	CH 11D/109	at H+1

Visual Centers skulle bombe med grønne målmarkeringsbomber mod centrum af de røde målmarkeringsbomber, som Musical Markes kastede. Hvert fly medførte fire grønne TI (A2), 4 grønne LBTI (A2), en 4000 lb HC samt fire stk 1000 lb sprængbomber.

Visual centers kom fra No. 35 og 582 Squadron og skulle bombe således:

35 Squadron	582 Squadron
H-1	H-1
H0	H+1
H+2	H+3
H+4	H+5

Supporterne, der bestod af fire Lancasters fra No. 35 Squadron og 9 fra No. 582 Squadron medførte hver tolv 1000 lbs sprængbomber og skulle bombe H-1.

Under selve angrebet på Kamen var der 10/10 tyndt skydække med toppe i 6-8.000 fods højde. De angribende Pathfinderfly blev ikke nævneværdigt generet af tysk luftforsvar, der bestod af lidt skydning med tungt luftværnskyts.

Målmarkeringen forløb tilfredsstillende selv om kun otte Mosquitoes nåede frem over Kamen - heraf kun de fire inden H-Hour. De fire Mosquitoes afmærkede målområdet med røde TI og de resterende fire Mosquitos fulgte op med afmærkningen i tidsrummet mellem H+5 til H+9.



*Sønderbombede syntetiske olieanlæg ved Kamen i foråret 1945, der under angrebet natten mellem den 3. og 4. marts hovedsageligt blev bombet med 500 lb sprængbomber.*

#### **No. 105 Squadron**

Mosquito XVI	ML936	F/Lt L J Buckley & S/Ldr J F C Gallaher	20.16 - 23.10
Mosquito IX	LR500	S/Ldr N F Hildyard & F/Lt V K Stuchbery	20.14 - 23.07
Mosquito XVI	RV303	F/Lt D C James F/Lt J C Sampson	20.29 - 23.15
Mosquito XVI	MM191	F/Lt T P Lawrenson & F/Lt D W Allen	20.12 - 23.20
Mosquito XVI	MM134	F/Lt D Tidy & F/Lt G H Barr	20.12 - 23.37
Mosquito XVI	RV304	F/Lt T C Walmsley & F/Lt E Posey	20.07 - 23.11

Alle bombede undtagen F/Lt Tidy og Barr i Mosquito MM134.

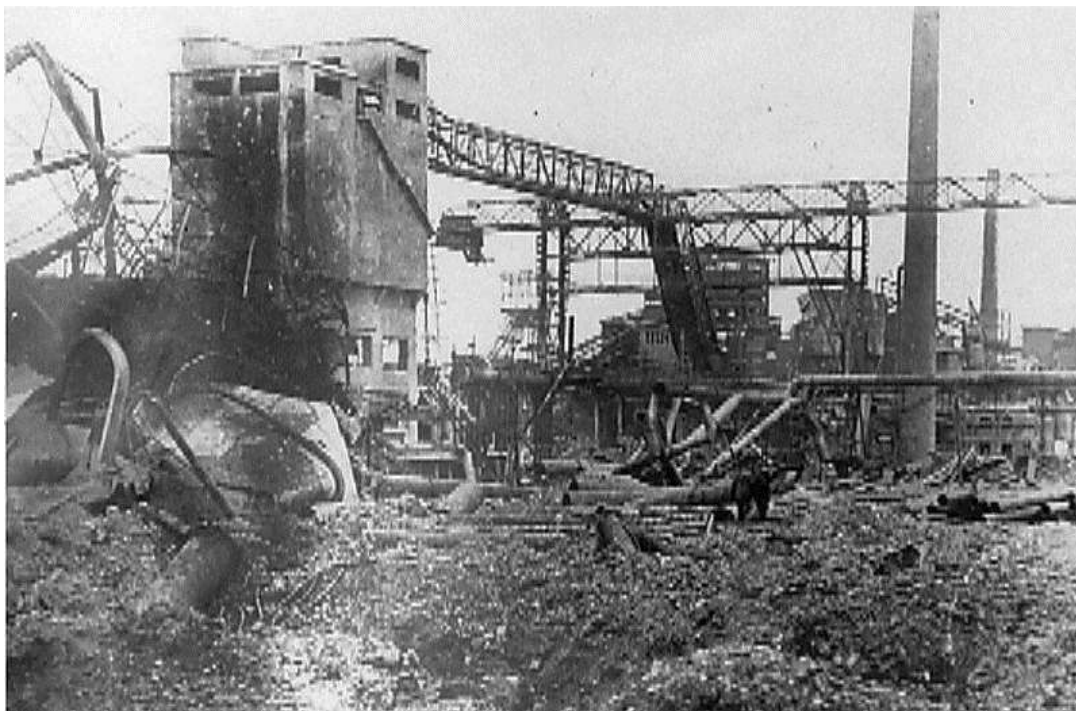
#### **No. 109 Squadron**

Mosquito XVI	MM177	F/Lt R E Skitch & P/O J Pritchard	20.05 - 23.05
Mosquito XVI	RV295	P/O J A Falconer & P/O R W Bradbury	20.10 - 23.40

Mosquito XX	LR504 W/Cdr R C Cobbe & S/Ldr N Bowman	20.00 - 23.20
Mosquito XVI	MM112 F/Lt H F Carnegie & F/Lt A O Bishop	20.05 - 23.25
Mosquito XVI	MM929 F/LT A P Mountain & F/Lt F G Davy	20.05 - 23.25
Mosquito XVI	PF429 F/O B P Dalcom & W/O C J King	20.10 - 23.25

De tre sidstnævnte besætninger bombede fra 28.000 fods højde henholdsvis klokken 22.10, 21.57 og 22.08, De tre første besætninger bombede ikke. F/Lt Skitch i MM177 og P/O Falconer i RV295 fik tekniske vanskeligheder i 35.00 fods højde. Wing Commander Cobbe havde fejl på udstyr og undlod ligeledes at bombe.

Af de otte Visual Centres kastede kun tre deres målmarkeringsbomber, medens størstedelen ikke var i stand til af afmærke på grund af skydækket. Målmarkeringsbomberne kunne dog ses gennem det tynde skydække og de efterfølgende besætninger rapporterede om en god koncentration af TI'er med efterfølgende god bombing, hvor man så flere store eksplosioner i målområdet.



*Den ødelagte cooking plant på olieanlægget i Bergkamen. Ødelæggelserne var så kraftige at Bomber Command indstillede angrebene på anlægget.*

#### **No. 35 Squadron**

Lancaster	PB684	S/Ldr D B Everett	18.51 - 23.49	Visual Centr
Lancaster	ME333	F/Lt J C Blair	18.52 - 00.12	Supporter
Lancaster	NG436	P/O K R Burgess	18.53 - 00.07	Supporter
Lancaster	ME369	F/O B M Stephenson	18.55 - 23.55	Supporter
Lancaster	ME337	F/Lt L G Turner	18.56 - 00.03	Supporter
Lancaster	NG440	F/O R B Bolt	18.57 - 23.57	Visual Centr
Lancaster	SW266	F/O J A Murrell	18.58 - 23.51	Visual Centr
Lancaster	ME331	F/O R Newbiggin	19.08 - 23.13	Visual Centr

Eskadrillens besætninger havde lidt forskellige opfattelser af angrebet alt efter hvornår i fasen, at de angreb. Tyskerne reagerede tilsyneladende ret hurtigt med falske målmarkeringer, men muligvis faldt et par af Visual Centres egne markeringer også langt fra målet. Der blev dog opnået en tilstrækkelig koncentration i selve målområdet. New zealænderen F/O Richard Bruce Bolt i Lancaster NG440 rapporterede ved hjemkomsten:

Identified by red TI's. About 22.01 hours, three red TI's were seen to cascade, quite well concentrated. We saw these burning on the ground, our greens fell on these reds. Greens were seen to fall after bombing, one a long way SE and another some distance to the Sw. Only slight bombing seen. Red glows seen to north, possibly dummies, as they were a long way away. M/F seen round them, some whitish and pinkish glows also seen.

F/O Jack Alfred Murrell i Lancaster SW266 havde følgende opfattelse af angrebet:

Identified by red TI's. Glow of red TI seen three or four minutes before bombing. As we were on our run in, a TI could be seen on the ground through a gap in the cloud. About 22.00 hours,

another set went down slightly NW of first. Dummy reds seen 5-7 miles to west on run in. Some cookies seen bursting near TIs. Glow of our greens seen but cloud prevented pin-pointing their position in relation to reds. Believed buildings seen near TIs.

#### No. 582 Squadron

Lancaster	PB591	F/Lt R B Berney	18.41 - 00.17	Visual Centrør
Lancaster	PB475	F/O J W Quine	18.55 - 23.55	Supporter
Lancaster	PB179	F/Lt J E Brown	19.01 - 00.19	Visual Centrør
Lancaster	SW260	F/Lt R A Butts	18.57 - 23.57	Supporter
Lancaster	PB149	F/Sgt R Robertson	18.58 - 00.04	Supporter
Lancaster	PB267	F/Lt R H McCrossin	18.59 - 00.07	Supporter
Lancaster	PB238	F/O T A Dighton	19.00 - 23.59	Supporter
Lancaster	PB581	F/O A J Kelly	18.56 - 00.14	Supporter
Lancaster	ND849	F/O J Gale	18.56 - 00.20	Supporter
Lancaster	NE140	F/Lt M E Nairn	19.02 - 00.26	Visual Centrør
Lancaster	PB377	F/O O Interiano	18.52 - 00.10	Supporter
Lancaster	PB625	F/O R W Wright		Supporter
Lancaster	ND889	F/Lt F E Bond	19.03 - 00.24	Visual Centrør

Selv om angrebet havde den ønskede effekt, så var målmarkeringen og den efterfølgende bombning ikke uden problemer. F/Lt J E Brown i Lancaster III PB179 var en af pathfinder piloterne fra No. 582 Squadron. Han medbragte en bombelast bestående af en 4.000 lb HC M.II sprængbombe med øjeblikkeligt detonerende brandrør, en 1.000 lb MC M.II med .025 sekunds tidsforsinkelse (så den kunne nå at trænge ned i målet), fire 250 lb Green TI målmarkeringsbomber samt fire 250 lb Green TI LB (long burning). Da han ankom til Kamen var målet dækket af 9/10 stratus skyer med toppe i 8.000 fod. Ovenover skyerne var der god sigt. Hans indtryk af angrebet var følgende:

'Target Kamen, Ident - Red TIs. Attacked 2205.00 hrs - 16000 ft - 139 T - 160 Kts. bombs dropped 1 x 4000 lb HC, 1x 1000 lb MC TD .025. 2195 hrs Red TIs seen burning on ground through gap in cloud but unable to see ground detail. 2205 hrs Green glow seen on clouds, this appeared to be an overshoot of the reds. 2208 hrs more Green TIs seen to cascade. These Green TIs appeared to undershoot the previous Reds by about 4 miles. 2211 hrs Red TIs seen to cascade. These were assessed to be 1 mile to the West of previous Red TIs. 2205 hrs large explosion lit up the clouds in target area for about 2 seconds'

Brown, der var startet fra Little Staughton kokken 19.01 landede igen samme sted klokken 00.19. Som det ses af hans rapport, så var den indledende afmærkning af målet noget spredt og først da der opstod flere eksponeringer i målområdet fik man et centralt punkt at sigte efter.



Angrebene på olieanlægget ved Bergkamen gik også hårdt ud over de omkringliggende civile bebyggelser. Alene den 24. februar 1945 blev 199 personer dræbt i Kamen og yderligere 33 i Bergkamen. Natten mellem den 3. og 4. marts blev 'kun' 21 dræbt og 11 sårede.

Browns eskadrillekammerat, 29 årige F/Lt Richard Bruce Berney, der var ankommet til No. 582 Squadron i februar 1945, medførte samme bombelast som Brown. På grund af lysbomber fra No. 5 Groups angreb ved Ladbergen blev Berneys job som Visual Centrer besværliggjort. Hans rapport lyder:

21.59 hours one load of Red TIs seen going down - two loads seen on ground as bombed, very close together. Vision impeded by widespread illuminating flares used in approach to attack on Dortmund Ems canal. Therefore unable identify sufficiently well to re-centre.

Berney, der var new zealænder, var ingen nybegynder. Han havde i 1941 gennemført en tour ved No. 115 Squadron, hvor han havde fået tildelt et DFM. I 1944 gennemførte han en tour ved No. 75 Squadron. Han havde i mellemtiden også fået et amerikansk DFC samt et AFC. Berney overlevede krigen og sluttede som Squadron Leader ved RNZAF. Han blev, som færgepilot i Mosquito HR375, dræbt ved et flyveuheld over Gulf of Kutch i det Arabiske Hav den 27. august 1947 og forsvandt i havet. Han er opført på Runnymede Memorial i Surrey.

No. 8 Group, der havde ansvaret for Pathfinderflyene, beskrev angrebet på Kamen således:

'12 Mosquitoes and 21 Lancasters took off; 8 Mosquitoes and 21 Lancasters attacked, 4 Mosquitoes were abortive. Eight Oboe Mosquitoes succesfully marked the target by means of precesion device commencing on time at 2156 hours. No ground detail could be discerned and the red TIs were visible only as a glow through the cloud. However they fell in a generally good concentration which was maintained throughout the attack. The marking was reinforced with Green TIs but these appear to have been largely obscured by the cloud. Several explosions are reported, notably at 2205 and 2207 hours, with an exceptionally large one at 2200 hours approx but weather conditions prevented any more definite assessment. Defences: Slight heavy flak with considerable light flak. A few searchlights. Several sightings of enemy fighters in the target area'.

No. 4 Group havde ordre til at stille følgende antal bombefly som hovedstyrke for angrebet på Kamen:

<u>Base</u>	<u>Squadrons</u>	<u>Antal fly</u>
Driffield	446, 158, 640	48 fly
Pocklington	102, 346, 347, 77	62 fly
Holme	76, 78, 10	62 fly
Snaith	51	14 fly
Burn	578	14 fly

Dette antal blev nedbrudt til at angrebsstyrken fra No. 4 Group bestod af følgende:

<u>Flyvestation</u>	<u>Enhed</u>	<u>Antal</u>
Melbourne	No. 10 Sqdn	22 a/c
Snaith	No. 51 Sqdn	15 a/c
Holme	No. 76 Sqdn	20 a/c
Full Sutton	No. 77 Sqdn	15 a/c
Breighton	No. 78 Sqdn	19 a/c
Pocklington	No. 102 Sqdn	18 a/c
Lissett	No. 158 Sqdn	19 a/c
Elvington	No. 346 Sqdn	13 a/c
Elvington	No. 347 Sqdn	13 a/c
Driffield	No. 466 Sqdn	17 a/c
Burn	No. 578 Sqdn	15 a/c
Leconfield	No. 640 Sqdn	15 a/c

Dette gav 201 bombefly, hvoraf de 181 menes at have bombet Kamen med følgende last:

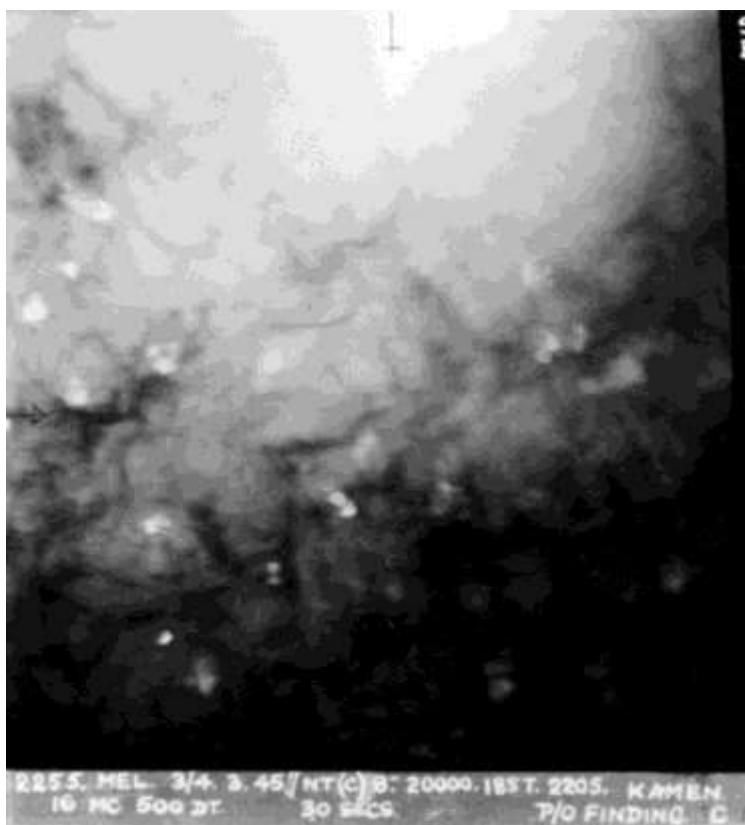
1485 x 500 lb MC	296 x 250 lb GP
819 x ANM 64	44 x ANM 58
58 x 500 lb GP	

Et enkelt fly bombede det alternativt mål på 51.35'N 07.50'E (Pedinghausen lidt øst for Kamen), medens seks fly af forskellige årsager vendte om før målområdet. Under angrebet på Kamen gik ingen bombefly fra No. 4 Group tabt over fjendtligt område, men ved hjemkomsten til England blev 10 fly skudt ned af tyske intrudere.

Vi kan prøve at kigge på hovedstyrkens vurdering af angrebet. New zealænderen P/O G Steel i Halifax III NA228 fra No. 10 Squadron rapporterede:

Bombed Kamen at 2200½ hours from 20.000 ft over 10/10ths thin cloud tops about 8.000 ft, by means of H2S, red TIs at 2159, and green TIs at 2200 hrs. Markers were fairly accurate

by H2S, though greens were undershooting reds. Bombing appeared concentrated on markers. Cloud obscured other results. Photo flash hung up. Some enemy aircraft activity in target area, unidentified aircraft in Dortmund-Munster area. No combats. Intruders present on return.



Målfoto for P/O G Finding, der var pilot ombord på Halifax III LK753 'C' fra No. 10 Squadron. Hans rapport lyder: 'Bombed Kamen at 2205 hrs from 20.000 ft, over 10/10ths thin stratus cloud, fair vis. By GEE, green and red TI's. Bombed centre of three greens and one red TI, and some fires. Slight H flak mostly bursting below A/C height, and E/A observed in T/A. Intruders present on homeward trip; diverted to Leeming, owing to intruders activity over Base. Finding var startet klokken 18.38 og landede igen klokken 11.57.

F/O Brendan Joseph Murray i Halifax III MZ868 fra No. 51 Squadron rapporterede:

This aircraft left to attack the target carrying a bomb load of 15 x 500 lb HE, which was released at 22.02 hrs from a height of 18.500 feet. Nothing visible from aircraft other than glow of two red TIs together and one TI to the SW. Opposition was negligible. Several fighter flares were seen over the target area but no fighters were seen.

Murray overlevede krigen og fik i juli 1945 tildelt et DFC.

No. 76 Squadrons rapporter var normalt ret kortfattede og F/Lt Stuart Thomas Orser i Halifax III MZ405 rapporterede blot:

Attacked primary at 22.06 hours from 18.000 ft. Identified by red and green TI's. bombed reds. One large explosion seen at 22.04 hours.

F/Lt Orser stammede fra Long Branch i Ontario i Canada. Han var oprindelig X-ray technician og meldte sig til RCAF i juli 1941. Han blev udnævnt til officer i 1943 og gennemførte fra juli 1944 en tour på 38 togeter ved No. 76 Squadron. Han overlevede krigen og fortsatte i RCAF, hvor han i maj 1958 nødlandede med en Sabre efter flame-out i dårligt vejr.

New zealænderen F/O Jack McLean Gaddes i Halifax III NR210 'Z' fra No. 77 Squadron havde en lidt mere spændende tur end de fleste - en tur, som han godt kunne være foruden. Besætningen startede fra RAF Full Sutton klokken 18.35 og landede igen samme sted klokken 00.55. Gaddes beretter:

This aircraft made its attack at 20.000 feet, at 2205½ hours. bombing was well concentrated, and an orange flash was seen. When in Base circuit, the aircraft was attacked by an enemy intruder. Attack was made from within 500 yards (Me 210) at 0045 hours. the rear turret was hit, the intercom went out of action. The rear gunner (F/Sgt H Mustoe) himself was slightly wounded. After evasive action the aircraft (Halifax) entered circuit at Home Aerodrome, and though lights were extinguished and Flying control could not be contacted landing was made in view of the rear gunners injuries. These was on the second attempt a successful landing.

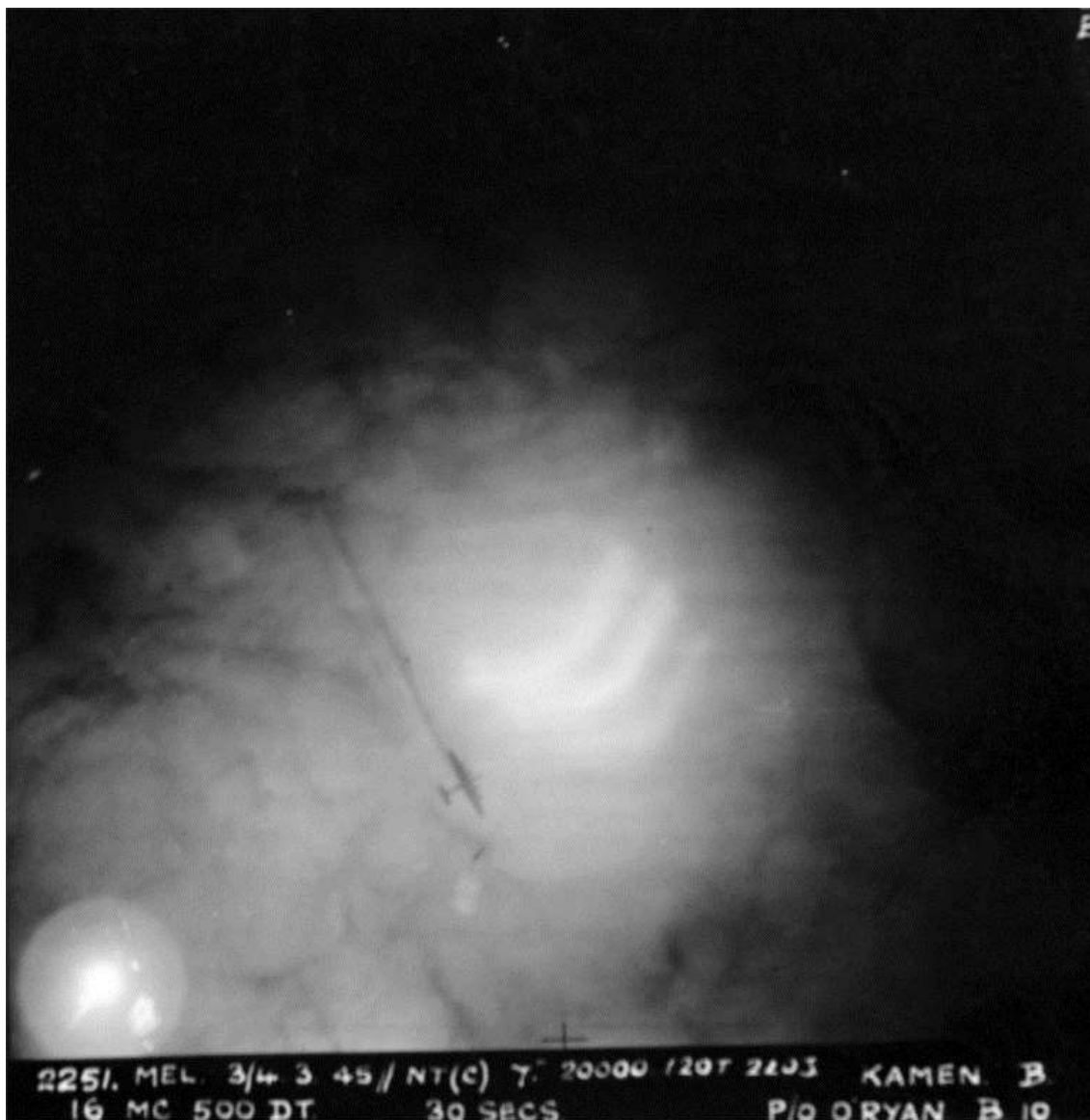
F/O Gaddes overlevede krigen og fik i juli 1945 tildelt et DFC. Han døde som 91 årig i 2010 i Morrinsville i New Zealand. Han havde ved sin død 10 børnebørn og 17 oldebørn.

F/Lt L Ives i Halifax III NP995 fra No. 78 Squadron var startet fra RAF Brighton klokken 18.30 for at bombe Kamen. Hans rapport lyder:

The primary target was attacked and bombed at 2205 hours with a bomb load consisting of 16 x 600 lb bombs from a height of 19.000 feet. The target was identified by TI's red and green

and bombed on these. A terrific sheet of red flame shot up from centre of red TI's at approx 2204 hrs lighting up entire sky and lasting for 15 seconds. No other results seen. Weather over target 8-10/10ths cloud.

Mange besætninger rapporterede om den store eksplosion i målområdet klokken 22.04. En sprængbombe har formodentlig antændt en af af brændstoftankene i målområdet. Alle fly i hovedstyrken medførte kun sprængbomber, idet målet var et industrimål. Der blev ikke kastet brandbomber selv om målet var et syntetisk olieanlæg.



Målfoto for australieren P/O O'Ryan i Halifax III HX286 'B' fra No. 10 Squadron. På billedet ses en bombemaskine i lavere højde med fare for at blive ramt af bomber fra de ovenoverflyvende bombefly. O'Ryans rapport for angrebet lyder: 'Bombed Kamen at 2203 hrs from 20.000 ft over 10/10ths thin cloud, tops 7-8.000 ft, by red TI's at 2200 and green TI's later. Big red explosion below cloud, lighting up whole of T/A, seen dead astern on leaving marked area. E/A sighted in T/A and unidentified A/C in Dortmund area, but no combats. Slight H flak'.

Den britiske aflytningstjeneste opsnappede den efterfølgende dag et signal fra det tyske kriminalpoliti i Kamen til politiet i Dortmund:

Report on air attack

a. 3/3 from 2100 to 2130 hrs.

2. 180 HE bombs.

3. 21 dead, 11 wounded.

4. 30 families, some 90 people without shelter.

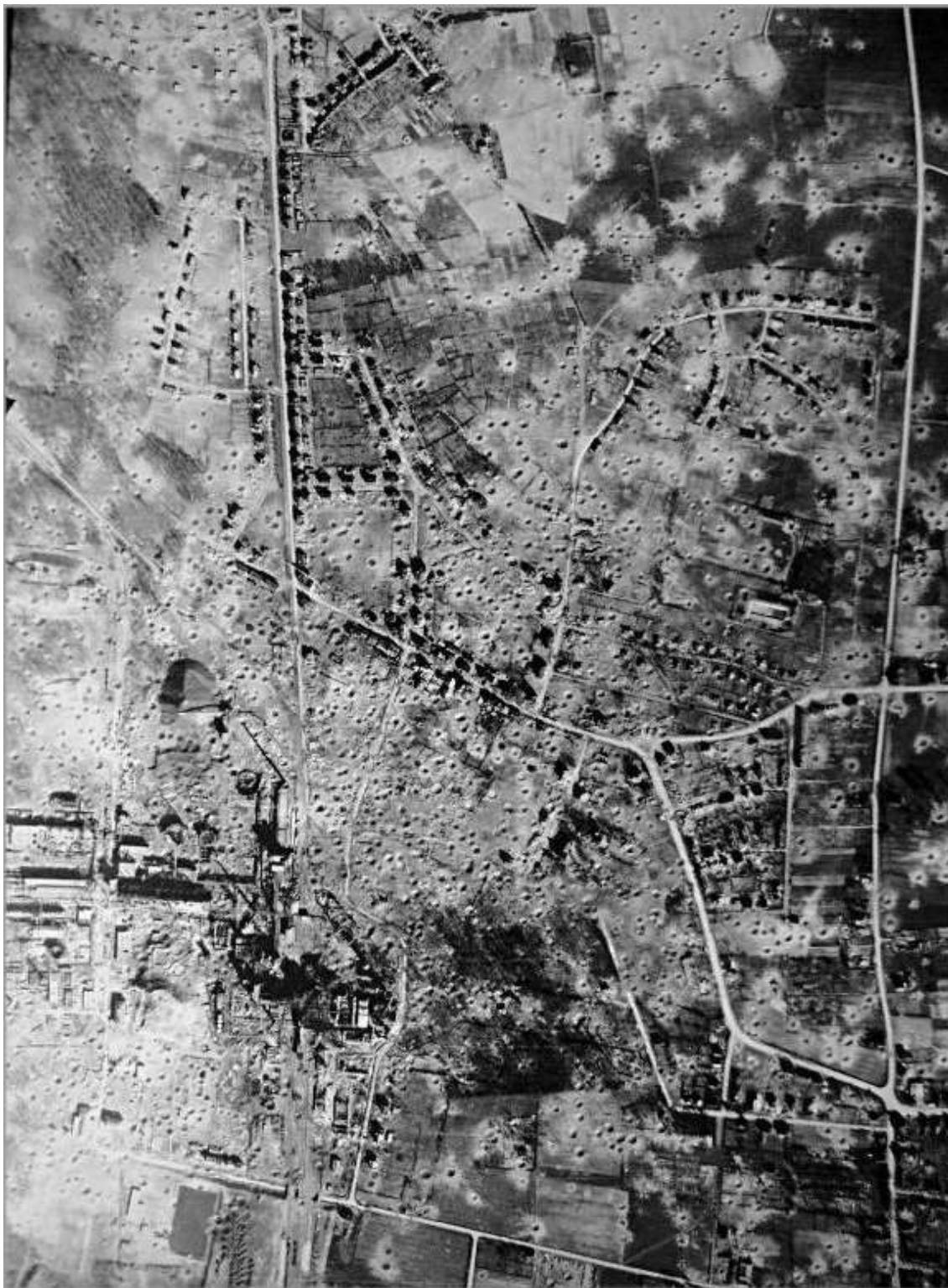
5. 5 completely destroyed, 9 damaged including industrial works.

6. Satisfactory. Somewhat nervous.

7. Nil return.

8. Identification of dead, no cases of looting known.

No. 158 Squadron deltog i angrebet på Kamen med 19 fly, hvoraf de 17 bombede. Besætningerne mente, at bombningen var 'god', men flere af flyene kom i vanskeligheder under togtet. New zealænderen W/O W J Walsh var pilot ombord på Halifax 'T' MZ846, der blev klokken 22.01 ramt af luftværnsskytset over Duisburg, da Halifaxen befandt sig i 19.000 fods højde. Det tunge luftværnsskyts skød forberedt skydning, der højst sandsynligt var radarstyret og udenfor det område, der blev jammert.



*Det syntetiske olieanlæg ved Kamen ses i nederste venstre del af billedet. Bombetæpperne er spredt fordelt over anlægget samt de omkringliggende bebyggelser med svære ødelæggelser til følge.*

Besætningen fortsatte flyvningen og bombede Kamen klokken 22.09 fra 15.000 fods højde. De to motorer på venstre vinge blev ramt og den inderste brød i brand og blev kantstillet. Det lykkedes for Walsh at holde Halifaxen i luften og returnere til England, men ved hjemkomsten blev han omdirigeret til RAF Manston på grund af tyske natjagere.

Halifax PN437 'X' med F/Lt C A Rogers som pilot blev skudt ned ved Sledmore Grange ved Driffield efter, at flyet var blevet omdirigeret på grund af tyske natjagere over RAF Lisset. Hele besætningen blev dræbt ved nedskydningen.

F/O W P Strachan og hans besætning var lidt mere heldige. Strachan var pilot ombord på Halifax 'R' MZ917, der havde bombet Kamen klokken 22.06 fra 19.000 fods højde. Da Halifaxen var under landing på RAF Lisset, blev bombemaskinen angrebet af en tysk natjager, der beskadigede Halifaxen i svær grad og endvidere sårede agterskytten, Sgt A Tait, i brystet. Såret var alvorligt, men Tait overlevede.

Også australieren F/Sgt K M Anderson i Halifax NR240 'N' fra No. 158 Squadron havde et møde med en tysk natjager. Anderson og hans besætning havde bombet Kamen klokken 22.05 fra 19.000 fods højde og mente, at bombestyrken havde leveret et koncentreret angreb mod målet. De var også tilfredse med ruten til og fra målet samt nattens angrebstaktik, men på tilbagevejen blev de angrebet af en tysk natjager over The Wash, da de befandt sig i 6.000 fods højde. Besætningen så pludseligt lysspor fare forbi flyet og Anderson trak øjeblikkeligt flyet ind i en proptrækkermanøvre samtidig med at rygskytten, Sgt C O Tuchy, besvarede ilden. Den tyske jager afbrød angrebet af Halifax NR240 landede på RAF Lisset klokken 01.40



*Halifax III fra franske No. 347 Squadron på RAF Elvington. Denne eskadrille afsendte natten mellem den 3. og 4. marts 1945 tretten Halifaxes mod Kamen. Alle tretten fly bombede målet, men ved hjemkomsten blev to Halifaxes (NA680 og NR235) skudt ned af tyske natjagere, hvorved tre besætningsmedlemmer omkom - herunder begge piloter. Alle tretten Halifaxes bombede Kamen i tidrummet mellem 22.00 og 22.09 fra højder mellem 18-20.000 fod. Cmt Stoltz, der var pilot ombord på Halifax III NA515, var startet fra RAF Elvington klokken 18-06 og landede samme sted igen klokken 00.32. Hans rapport var ret typisk for eskadrillens meldinger denne nat: 'Bombed at 22.00 on red and green target indicators from 20.000 feet. Bombing seemed well concentrated, although no results were seen'. (IWM)*

No. 4 Group rapporterede umiddelbart efter angrebet:

8-10/10 thin cloud with tops 6-8000 ft was encountered at the target. Markers and the glow of markers were clearly seen. Gee checks indicate that the main concentration of markers was accurate and as a result ogod bombing followed. Many large explosions were observed particularly at 2200 2201 2204 and 2206 fires were developing as crews left the target and the glow could be seen for some distance on the homward route. A few fighters were seen at and around the target but no combat with our a/c took place.

Defences at the target consisted of slight to moderate H/F bursting chiefly below aircraft level. considerable enemy intruder activity was experienced as our aircraft reached their bases.

Denne rapport blev senere fulgt op af No. 4 Groups officielle rapport for angrebet, der varierer en smule fra den første:

'The attack was carried out on the glow of markers which could, however, be fairly easily seen through a thin layer of stratus cloud at 8.000 ft. Marking is reported to have been scattered with two main groupings of Tl's about 3 miles apart, and in consequence no very concentrated attack developed. Impressive explosions were seen 2200 hours and 2204 hours, but no other results were observed, apart from the glow on the cloud. Ground defences were slight and there was no strong fighter reaction on the Continent'.

Ved hjemkomsten til England mistede No. 4 Group 10 Halifaxes og en svært beskadiget, som alle blev angrebet af tyske natjagere, der var en del af Unternehmen Gisela:

No. 10 Sqdn	Halifax III	HX332	ZA-V	F/Lt J G L Laffoley Styrtet ned klokken 01.45 ved Staveley SE for Ripton. Fem dræbte og tre sårede.
No. 76 Sqdn	Halifax III	MZ680	MP-R	F/O H Bertenshaw Styrtet ned klokken 01.15 ved Cadney i Linconshire. To sårede.
No. 76 Sqdn	Halifax III	NA584	MP-E	P/O P P Oleynik Nødlandet klokken 01.10 på RAF Carnaby. En dræbt.
No. 77 Sqdn	Halifax III	NR210	KN-Z	F/O J Gaddes Nødlandet på RAF Full Sutton. En såret.
No. 158 Sqdn	Halifax III	PN437	NP-X	F/Lt C A Rogers Styrtet ned ved Sledmere Grane NW for Driffiel klokken 00.30. Syv besætningsmedlemmer dræbt.
No. 346 Sqdn	Halifax III	NR229	H7-D	Cne P Notelle Styrtet ned ved Hurworth i Durham klokken 02.14. Fire besætningsmedlemmer såret.
No. 347 Sqdn	Halifax III	NA680	L8-H	Cne P Laucou Styrtet ned ved RAF Cranwell klokken 0.05. To besætningsmedlemmer dræbt.
No. 347 Sqdn	Halifax III	NR235	L8-O	Ltn J T Gerrien Styrtet ned ved Sutton upon Derwent klokken 01.15. En dræbt (piloten).
No. 466 Sqdn	Halifax III	NR179	HD-C	P/O A P W Shelton Styrtet ned ved Fridaythorpe NNW Great Driffield. Fire dræbt.
No. 466 Sqdn	Halifax III	NR250	HD-N	P/O A E Schrank Styrtet ned i England efter at besætning sprang ud med faldskærm.
No. 640 Sqdn	Halifax III	NP931	C8-J	F/O P B Manton Styrtet ned ved Butley ved Leconfield klokken 00.20. Seks dræbt og en såret.

Vi kan prøve at kigge lidt nærmere på Halifax NR179's nedstyrtning ved Fridaythorpe. Flyet, der tilhørte No. 466 Squadron, var en Halifax III udstyret med H2S samt Fishpond. Brændstoftankene var udstyret med nitrogen fyld, så eksplosionsfaren var mindre ved beskydning. Besætningen var på deres 10. operative togt og bestod af:

Pilot	F/O A P Shelton	F/Engineer	Sgt W E Welsh
Navigator	F/Sgt P Hogan	Bomb Aimer	F/Sgt R R Johnson
W/Operator	F/Sgt G N Dixon	Mid Upper Gunner	F/Sgt G Laing
Rear Gunner	F/Sgt V Bullen		

Den officielle rapport af flystyrtet lyder:

During the sortie prevailing winds had been slightly different from forecast and this had necessitated the use of increased speed and greater fuel consumption. Orfordness was reached at 6.000 ft and navigation lights were switched on. Height was lost down to 3.000 ft at the Wash, and a large amount of enemy fighter activity was seen over Norfolk. All lights, including resin lights, were therefore switched off.

On arrival at base airfield (Driffield), Flying control gave instructions for aircraft lights to be on dim, and for this aircraft to circle at 1.700 ft. Later the aircraft was called down to 1.400 ft and finally given 'prepare to land'. However, when approaching the funnel Flying Control did

not give permission to land and the aircraft had to overshoot. The pilot went round again, was given permission to land, and then, when at 150 ft all airfield lights were switched off and an instruction was given on R/T to proceed on a dog leg.

The pilot climbed to 1.500 ft and flew West towards Pocklington on a Gee lattice line. The Flight Engineer reported only 15 minutes endurance left and the pilot therefore climbed up to 4.000 ft in case the aircraft had to be abandoned. The Bomb Aimer was in the nose and he reported a fighter coming from the port bow down. The Mid Upper Gunner sing his guns in this direction but was unable to get a visual and the next moment the fighter opened fire. Fishpond was not in use.

Events then happended with great rapidity and in the opinion of a witness on the ground ony 30/40 seconds elapsed between the bomber being set on fire and the subsequent crash. The Mid Upper Gunner stated that both port engines were on fire. The H2S modulator received a direct hit and the port side of the fuselage forward of the rear exit was set alight. The Navigator, who was at his table, saw a strike on the fuselage just above his table. The aircraft went fairly quickly into a dive to port and the pilot gave emergency base out instructions.

The Mid Upper Gunner opened the rear exit door without difficulty and taking his helmet off, left head first. He was wearing suede boots and made a heavy landing in a field, slightly springhis ankle.

The Navigator had to return to the rest position to recover his parachute. He passed the Bomb Aimer who, with his parachue on, was making for the front hatch. On reaching the rear exit the Flight Engineer was in front of the Navigator but delayed jumping and the Navigator left first. He left feet first and made aclean exit, although the aircraft by this time was in a dive. He made a good landing although he had left at a very low height.

The Rear Gunner turned his guns to port and had difficulty to keep the port door open as the slip stream blew it back. He was wearing suede boots, size 10 and his right foot caught between the knee guard and the box under his seat. The aircraft was in a steep dive and flames were around the turret when he finally extricated himself by pulling his right foot out of his boot. He pulled the 'D' ring quickly but made a very heavy landing and was knocked out, but sustained no serious injuries.

All the other members of the crew were killed. the Flight Engineer was the only other member of the crew to leave the aircraft but he apparently left at too low an altitude. The Pilot had fitted his chest type parachute on, as soon as the Flight Engineer had warned of petrol shortage.

The Rear Gunner stated that exit from the rear turret should be made easier and suggest the fitting of an saddle type seat which would occupy less space.

Også Halifax III NA680 'H' fra No. 347 Squadron blev skudt ned af en tysk intruder. Halifaxen rådede ikke over Fishpond radar, men havde også nitrogenfyldte brændstoftanke for at forhindre eksplosion ved beskydning. Den franske besætning var på sit første operative togt og under nedskydningen blev to besætningsmedlemmer, piloten og flyvemekanikeren, dræbt. Uheldsundersøgelsen lyder:

This aircraft reached Kamen on time, and just before commenced the bombing run the aircraft was engaged by heavy flak. No damage was observed at the time, but as the fuselage bomb doors failed to open during bombing the crew suspected that the flak had damaged the bomb circuit.

The Wing bomb bay lights worked, but not the fuselage bomb bay lights. 20 minutes later it was found on checking that the whole of the fuselage load had not been released. As the aircraft was over France they waited until reaching a jettisoning area east of the Wash. The Wireless Operator stated that the Flight Engineer had checked the appropriate fuses.

The English coast was crossed at Orfordness at a height of approximately 9.000 ft and navigatin lights were switched on. The Wash was reached at 5.000 ft and a slight diversion was made to the east to jettison the bomb load. This had to be done by hand and took about 20 minutes. About this time (0040 hours) the Wireless Operator received ovr W/T the word 'Bandits' in bomber code. Navigation lights were switched off, but resin lights were burned in accordance with previous instructions.

As fuel endurance was running low, the Pilot decided to make direct for their previously instructed diversion airfield (Long Marston) and set course on a heading 240°. All the cew were at their action stations, including the bomb Aimer who was keeping watch in the nose. Some light flak was seen ahead (this may possibly have been a fighter using upward firing guns) and IFF was therefore switched on.

Two or three minutes later the aircraft was surprised by a fighter, which attacked from below. Although there was good visibility in moonlight conditions none of the crew saw the fighter during the attack. Mid Upper Gunner and the Bomb Aimer saw upward tracer passing in front of the mainplane but opinion varied as to whether or not the bomber was hit. Very minor

damage in the nose of the fuselage appeared to be the maximum damage sustained. The Pilot took continuous evasive action, corkscrewing and losing height for the next two or three minutes.

Course was resumed and about 5 - 10 minutes later with the aircraft at 1.000 ft a further surprise attack occurred, which is described by the survivors in exactly the same way as the previous attack. Again the Pilot corkscrewed, but this time gained height up to 3.000 ft. The bomber once more escaped any serious damage. The resin lights were then extinguished.

A third unseen attack from below, followed a few minutes later, but this time the fighter secured strikes on the bomber. The Mid Upper Gunner stated that he saw tracer coming from underneath, although the fighter was not seen by any member of the crew. The starboard inner engine was hit and set on fire; the flames coming from above and below the mainplane. Further strikes were sustained near the DR compass master unit at the rear of the fuselage and the engine covers were set ablaze. These engine covers were being carried in the fuselage in case of the aircraft landed away from Base.

The Pilot immediately gave the order to abandon the aircraft. There was no attempt made to put out the fuselage fire, and it is not known whether the Pilot attempted to feather the engine or use the Graviner switch. The aircraft was now at 2.500 ft and the Navigator opened the front hatch and folded it back on its hinges, where it gave no further trouble.

The Navigator left feet first, facing forwards, with his helmet off and wearing escape boots. He made a neat exit, but found his parachute above his head when he came to pull the 'D' ring. He made a good landing in a ploughed field.

The bomb Aimer followed, feet first, facing aft, with his helmet off and wearing escape boots. He had no trouble and made a good landing in a ploughed field.

The Wireless Operator was next, feet first, facing aft, with his helmet off and wearing escape boots. He had no difficulties and made a good landing in a ploughed field.

The Mid Upper Gunner left by the rear exit, which he had no difficulty in opening as the fuselage fire gave a good illuminating. He left head first, with his helmet on and wearing escape boots. He had no difficulties and made a good landing in a ploughed field.

It was stated that the Rear Gunner left direct from his turret without difficulty and landed in a tree. The Pilot and Flight Engineer were both killed in the crash. The Pilot was wearing a chest type parachute and had been heard on the intercomm, to ask for Flight Engineer for his parachute. The bomber was still level when the survivors left, and was seen to stay level for about 30 seconds after the Navigator left. The survivors landed near Sleaford and the aircraft crashed at Alnwick near Cranwell.

The crash was examined by an ORS damage Inspector, who has reported that the petrol tanks exploded on impact and that the whole aircraft was extensively burnt. There was however still evidence of 20 mm cannon fire on the port elevator, and through the spars of the port tail plane. A further strike was found on the port side of the fuselage six feet forward of the tailplane. These two latter strikes indicate that the probable direction of one of the attacks at least was level and astern, slightly to port.

This crew were on their first operational sortie and some of the discrepancies in the above report are due to the inexperience of the crew.

Også Halifax III NR250 'N' fra No. 466 Squadron mødte sit endeligt på grund af en tysk intruder. Besætningen var på sit 3. operative togt og Halifaxen var udstyret med Fishpond. Besætningen bestod af:

Pilot	P/O A E Schrank	F/Eng	Sgt J W Hodgson
Navigator	F/Sgt J W Tobin	A/Bomber	F/Sgt J A Todd
Wireless/Op	F/Sgt J A Hadlington	MUG	Sgt P C Stewart
Rear Gunner	F/Sgt J H Kernaghan		

Besætningens beretning i forbindelse med den officielle undersøgelse lød:

The flight was normal and the English coast was crossed at Orfordness at 11.000 ft when navigation lights were switched on. Owing to layer cloud, height was maintained up England, and a descent down to 3.000 ft was made just north of the Wash.

The aircraft arrived over Driffield (its base station) at about 00.40 hours and called up Flying Control on R/T. The aircraft was given runway in use and instructed to fly at 1.700 ft. A few minutes later the aircraft was brought down to 1400 ft; aircraft were landing and the crew had no idea that there was enemy intruder activity.

About this time the Wireless Operator was off the intercomm listening out to GOF at 0040 hours. He received on W/T, in bomber code, a five group message which he did not have time to decypher. (Note this was the word 'Bandits'). Fishpond had been switched off as the aircraft was about to land.

The Navigator was just going back to the rest position, prior to landing, and was under the Flight Engineer's seat when the aircraft was surprised by an enemy fighter. All aircraft lights

were on, and in particular, the tail light completely blinded the Rear Gunner who did not see either the fighter nor the tracer. The Mid Upper Gunner reported that the tracer came from astern, slightly to starboard, and very slightly below. The Pilot and Bomb Aimer, in second pilot's seat, both saw tracer passing them on either side of the fuselage coming from level to slightly below.

Immediately following the attack all lights in the aircraft and on the airfield were extinguished. The Pilot was too low to take evasive action, and, but for the switching off of the airfield lights, would have tried to land. Instead he tried to gain height, and when the fighter approached again from starboard about three minutes later, he was able to evade successfully with a diving turn to starboard, neither side opening fire.

In the first attack the bomber was damaged at the rear of the fuselage, aft of the Mid Upper turret, several holes being blown in the floor and side of the fuselage. The hydraulic system was hit and the undercarriage dropped down (the up locks were not in position as the aircraft was on the circuit).

The Mid Upper Gunner was slightly injured with splinters in the leg, but most serious of all a fire was started, the engine covers being set ablaze. These were always carried in case of aircraft had to land away from base. The Pilot stated that all controls were functioning more or less normally. The DR compass was rendered unserviceable as also was H2S, the copola having been smashed. Both R/T and W/T equipment was put out of action, but the intercomm still worked.

The Flight Engineer was first back to tackle the fire, followed by the Navigator and Rear Gunner. The Flight Engineer then went forward again to assist the Pilot with the petrol and engines. All seven fire extinguishers were used, and the Navigator stated that the two large ones (type No. 3) were quite effective but that they only lasted a short time and only damped down and did not put out the fire. The five small extinguishers (type No. 5) were stated to be almost useless and to have little effect on the fire. These fire extinguishers contained 80% methyl bromide and 20% carbontetrachloride. An unsuccessful attempt was made to open the rear exit, but the heat had apparently buckled the door and it would not open. Finally the Navigator used the axe and pulled the covers towards one of the large holes in the catwalk (made by cannon fire) and jettisoned them. There was a large amount of fluid (probably hydraulic) around the Elsan at the rear of the fuselage but it did not take fire. All the fire extinguishers were now empty but parts of the fuselage were still burning and the outside of the fuselage seemed to be alight. This was reported to the captain.

The Flight Engineer on returning to his instruments reminds that the port No. 1 petrol tank had been holed and he changed from Nos 1 and 3 to Nos 5 and 6 on the port side. At no time did any engines cut. The Pilot decided to gain height and used (full power) 400 revs, and Rated Boost, which enabled him despite the undercarriage, to climb up to 5/6.000 ft, but used a lot of petrol. Petrol was now running short and with 10 minutes fuel remaining and with the fire in the rear of the fuselage again increasing the Pilot ordered the crew to abandon the aircraft.

The Bomb Aimer opened the front hatch and placed it in the nose of the aircraft where it caused no further trouble. All members of the crew left from the front hatch feet first facing aft with their helmets off. They all had chest type parachutes.

1. Bomb Aimer - escape boots - landed in field - no trouble.
2. Navigator - suede boots - blew off as he left aircraft - landed in lake - 5 feet deep - waded ashore.
3. Wireless Op - escape boots - landed in paddock with three bulls - no trouble.
4. Flight Engineer - No trouble
5. Mid Upper gunner - no trouble
6. Rear Gunner - suede boots - landed in grass field - no trouble
7. Pilot - put George in, after heading aircraft out to sea on a course 090° - his parachute was pulled above his head before he pulled the D ring - while descending he identified an Me 109 circling round and shooting up something on the ground - good landing - no trouble.

The crew landed north of Waddington airfield, and the aircraft continued on an easterly course and crashed at Friskney near Skegness, where it demolished a cottage.

The aircraft has been examined by an ORS damage Inspector who reports: The direction of attack was 175° horizontal and there was evidence of 10 strikes from 20 mm cannon underneath the rear fuselage. Several of the holes were about 12 ins in diameter. The floor walk was burnt completely over an area 4½ x 6 feet.

Ikke helt så heldige var besætningen ombord på Halifax III HX332 'V' fra No. 10 Squadron, der hovedparten var på deres 33. operative togt. Besætningen bestod af:

Pilot F/Lt John Gifford Laurence Laffoley

2nd Pilot	P/O K H V Palmer (første togt)
Navigatør	F/Sgt S Hamilton (20. og sidste togt på anden tour)
Bomb Aimer	P/O L A Thorneycroff
W/Operator	F/Sgt P H Field
F/Engineer	Sgt C H Finch
MUG	P/O W Kay
Rear Gunner	F/Sgt E W Bradshaw

Kun to besætningsmedlemmer (Palmer og Hamilton) overlevede nedskydningen og de berettede;

The trip was normal without incidence, and the English coast was crossed on return at Orfordness at a height of 10.000 ft. Height was then lost down to 2.000 ft at the Wash and Navigation lights were then switched on.

The aircraft arrived over Melbourne (its Base station) about 00.30 hours and called up Flying Control giving duration 90 minutes. One circuit was flown at 1500 ft when the order 'prepare to land' was given. The pilot, however, overshot twice, the first time due to error in lining up and the second time due to being baulked by another Halifax in the funnel. He was going round for the third time when 'Bandits' was received on R/T. All aircraft lights were then extinguished.



*Resterne af  
Halifax HX332  
fra No. 10  
Squadron.*

The Pilot flew another circuit and was then told over R/T in plain language 'go on diversion route for 20 minutes'. The Navigator gave a route due west at a height of 3.000 ft, as he thought that this would be away from any fighter activity. On return to Melbourne, twenty minutes later, all lights on the airfield were out and Flying control gave instructions on R/T to proceed to Dishforth.

The Navigator then gave the Pilot a course for Dishforth and a few minutes later they arrived over Dishforth, only to find the airfield lights extinguished. They called up on R/T but received no reply. The Pilot then circled Dishforth for ten minutes at 3.000 ft still calling up on R/T without any success, it is not known if he called on the 'darky' channel and flying control Dishforth state that he was not heard. He then decided to fly west again on a diversion and had just commenced this leg when the aircraft was attacked by an enemy fighter.

Although the Gunners were in their turrets and the visibility was good the fighter was unseen and the first warning of the attack was strikes on the starboard mainplane. No one was in the nose of the aircraft. The Navigator was working at his table and didn't see anything, nor did the second Pilot who was in the rest position. They had, however, spoken to the Mid Upper Gunner in hospital who thought the attacking fighter was definitely underneath, possibly starboard bow down.

The starboard mainplane was hit and set on fire and the Pilot gave instructions to prepare to abandon aircraft. The Pilot was heard on the intercomm to try the Graviner fire extinguisher but he had made no attempt to feather the engines. A few seconds later he gave the instruction to abandon the aircraft which was still flying straight and level at about 2.500 feet.

The Navigator opened the front hatch and placed it in the nose of the aircraft. He then left head first facing forwards and made a clean exit. He retained his helmet and was wearing suede

boots but had no difficulties, making a good landing in a field. Whilst in the air he saw the bomber with the starboard wing well alight, suddenly dive very steeply to starboard and crash. The Mid Upper Gunner was first to reach the rear escape hatch, but he was unable to find the handle and the Second Pilot had to push him out of the way before he opened the door, without further difficulty. He then discarded his helmet and left head first. His suede boots stayed on and he made a good landing in a ploughed field.

The Mid Upper Gunner followed from the rear escape hatch and also landed in a ploughed field, but he made a very heavy landing and injured his spine. He was a large man (about 15 stone) and the other two survivors were of the opinion that he had landed facing up wing and then had fallen heavily backwards. They thought that his parachute had opened in plenty of time.

Although another member of the crew was about to follow the Navigator, all the other five members of the crew remained in the aircraft and were killed in the crash.

The bomber was subsequently examined by an ORS damage Inspector who has reported:

A witness saw the bomber attacked and the starboard mainplane set on fire. The aircraft then turned, lost height rapidly and crashed. Evidence of 20 mm cannon strikes was found near the site of Nos 3 and 4 tanks in the starboarded mainplane. A part of frame 5 of the fuselage also bore evidence of 20 mm cannon. Two pieces of petrol tank cockpit armour (aft of rear spar) were found on the ground 4/800 yards back on the track of the bomber and these bore further evidence of 20 mm cannon.

Rygskytten, P/O Kay, døde ifølge eskadrilledagbogen senere på hospitalet af hans kvæstelser. Dette er ikke rigtigt. Den 28. februar 1950 blev William Noel Kay (samme stamnummer) udnævnt til Flying Officer.

Andenpiloten, P/O Palmer, fløj sit næste togtnatten mellem den 5. og 6. marts, hvor turen gik til Chemnitz. Han så under denne tur adskillige luftkampe og nedskydninger. Turen til Chemnitz blev gennemført i Halifax RG345 med F/O Halstead som pilot. Palmer overlevede krigen.

Navigatoren, Simms Hamilton, var ved nedskydningen indehaver af et DFM, som han fik tildelt i september 1944. Hamilton kom oprindeligt til No. 10 Squadron i august 1943 og gennemførte indtil juni 1944 en tour med denne eskadrille. Hamilton fik især sit DFM for et togtn til Mannheim. Efter hans første tour ved No. 10 Squadron blev han instruktør ved træningsenheder, før han i december 1944 kom tilbage til No. 10 Squadron for at gennemføre sin anden tour. I maj 1945 blev han indstillet til sit næste DFM, som han fik tildelt i oktober samme år. Under hans sidste måneder i No. 10 Squadron tog han tilsyneladende sig primært af uddannelsen af eskadrillens navigatører.

Besætningen ombord på Halifax III MZ680 'R' fra No. 76 Squadron var ualmindelig heldige at overleve en nedskydning, som fandt sted da de ankom til deres hjemmebase Holme on Spalding Moor og afventede tilladelse til at lande. Besætningen var på deres 22. togtn og deres beretning lyder:

Pilot	P/O A Bertenshaw
Navigator	F/Sgt G A Austen
F/Engineer	Sgt H Wood
W/Operator	F/Sgt D Skilton
Bomb Aimer	F/Sgt G F French
Mid Upper Gunner	Sgt M Shearman
Rear Gunner	Sgt H Sporne

The flight to Kamen was normal and the English Coast was crossed on return at Orfordness at a height of 8.000 ft, when Navigation lights were switched on. The aircraft proceeded north and arrived over Holme (base station) at about 0030 hours with a petrol duration of 1 3/4 hours.

Flying Control were called up on R/T and the aircraft was given a height of 2.200 ft to circle the airfield. Landing of aircraft proceeded normally, all aircraft and ground lights being on. The next message received on R/T was 'Bandits' and navigation lights were extinguished, although several other Halifaxes continued to burn them. Landing continued and this aircraft was called down to 1500 ft and then given 'prepare to land' when tracer was seen in the vicinity. The Pilot then put out his resin light. However Flying Control called up all aircraft on R/T and instructed them to extinguish navigation lights, but to burn resin lights, and the Pilot complied with this order.

A normal approach to the funnel was made, but the Pilot was balked by another Halifax just ahead and he had to go round again. He was then instructed on R/T 'aircraft to orbit at 1500 ft', and then 'all aircraft proceed on local dog leg at angels 15'. This was the code for 15.000 ft but the Pilot interpreted it as an instruction to fly a pre-determined local dog leg at a height of 1500 ft. Another bomber at the other side of the circuit was then attacked, tracer being seen as well as red verey cartridges.

The Pilot set course north on the local dog leg but climbed up to 3/4.000 ft in case he had to take evasive action. All the crew were at action stations, resin lights were out and the Pilot

took continuous mild evasive action. combats were seen all around as the aircraft turned south west on the next leg. This course was held until the aircraft reached North Lincolnshire and then the aircraft flew due East about 5 miles south of the Humber. About this time the Pilot heard Base calling up aircraft on R/T and he interpreted this as an indication that Holme airfield was free from intruders. He therefore reduced height to 1500 ft and stopped talking evasive action. He was just turning to port to make for Holme when the bomber was surprised by a fighter attack.

the fighter was starboard beam down and was not seen, the bank of the bomber screening the Mid Upper's view. Tracer was seen ahead by the Pilot and strikes were sustained in the starboard mainplane and starboard outer engine. this engine immediately lost power and the bomber went in a spiral dive to starboard. The Pilot found the aileron control insufficient but by using full trim and with the Bomb Aimer's assistance in throttling back on the engines, he was able to level the bomber out just above the tree tops. The altimeter, previously set at base, registered 300 ft.

The cannon fire had blown two fairly large holes in the starboard mainpalne between the engines; the hole nearer to the fuselage being nearer the trailing edge. the wing was set on fire, flames coming out fromboth holes. The starboard outer engine air intake was sen to be hanging loose.

The Pilot had decided to crash land but decided that it was too dangerous with an aircraft on fire, and therefore he opened up both inner engines to maximum power, and warned the crew to prepare to abandon the aircraft. On reaching 600 ft the order to abandon the aircraft was given.

The Navigator had already opened the front hatch and placed it in the nose of the bomber. He left feet first facing aft, with his helmet on. He had suede boots and swung violently during the descent. He made a very heavy landing in a ploughed field, not having seen the ground, and was knocked out for about five minutes, but sustained no serious injuries.

The Wireless Operator left second, feet first facing aft,with his helmet off. He wore escape boots and made a good landing in a grass field.

The Flight Engineer was next, feet first, facing aft, wih his helmet off. He wore escape boots and made a good landing in a ploughed field.

The bomb Aimer handed the Pilot his parachute and then couldn't find his own. It had been thrown out of the stowage which had no elastic, and he finally found it under the bombsight. The leads of his helmet then caught in the bombsight, but he was able to pull his helmet off. he then let, feet first, facing aft. He wore escape boots and made a heavy landing in a grass field.

The Rear Gunner swung his guns to starboard and opened his doors but found that his left leg was caught. he was wearing suede boots size 9 and thought that the wide top of the boot had somehow caught under his seat. He finally released himself after the aircraft had gone into a dive. He made a very heavy landing and was knocked out but sustained no serious injury.

The Pilot was able to climb the aircraft up to 800 ft at wich height it levelled out. There was then an explosion in the starboard mainplane, the whole top of th wing being ablaze. The bomber again dived to starboard and in trying to corrcet it, the aileron control snapped. The Pilot had put his chest type parachute on top of his Sutton harness and he had some difficulty in pulling the release pin. He broke his oxygen and intercom leads and left by the front hatch feet first, facing aft. His legs delayed his exit. He pulled the 'D' ring quickly and made a very heavy landing on the edge of a ditch. He fell backwards on his back and severely sprained his ankle.

the Mid Upper gunner is in hospital with severe injuries. He is thought to have left by the rear exit, but was picked up where the aircraft crashed. The aircraft continued in a shallow dive and crashed at Cadney near Brigg.

Rygskytten, Sgt M Shearman, tilbragte mange måneder på hospital, før han blev udskrevet. Halifaxen styrtede ned ved Cadney, der ligger omkring fem kilometer sydsydøst for Brigg i Lincolnshire.

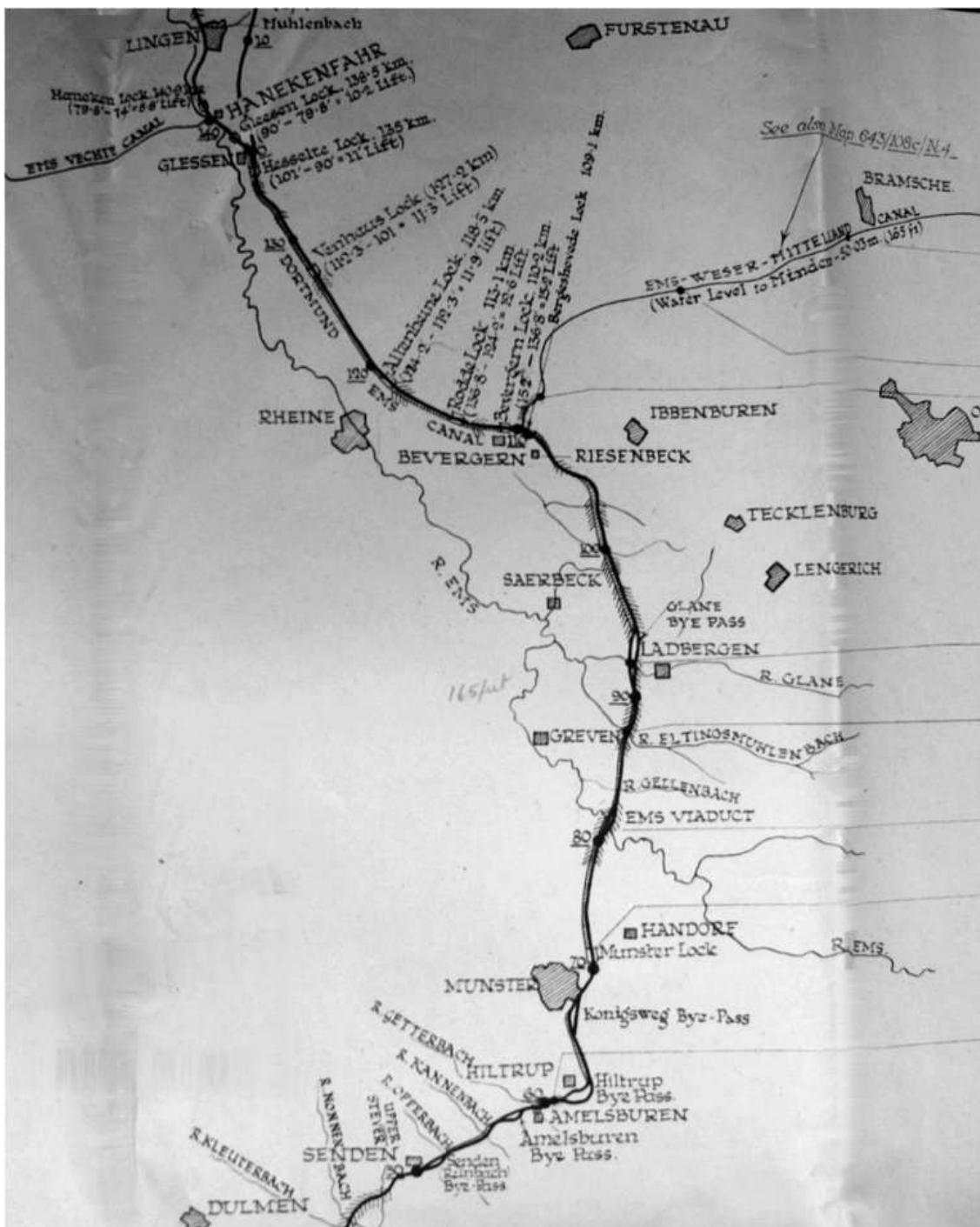
### **Angrebet ved Ladbergen på Dortmund-Ems kanalen**

Ingen af de angribende bombefly mod Kamen styrtede ned over det besatte Europa, men ikke helt så heldige var Lancasterne fra No. 5 Group, der angreb Dortmund-Ems kanalen ved Ladbergen. Syv Lancasters gik tabt, men det lykkedes at ødelægge kanalen ved at gennembryde dæmningerne to steder og totalt standse den vigtige trafik med flodpramme.

Dortmund-Ems kanalen var den vigtigste forsyningslinie med flodpramme mellem kulområderne i Ruhr og Nordsøen. Den næstvigtigste forsyningslinie var Mittelland Kanalen og denne mødte Dortmund-Ems ved Gravenhorst, der ligger nord for Münster.

Medens benzín og diesel var drivstoffet for de tyske væbnede styrker, så var den tyske industri, jernbaner, civilbefolkning samt en del af handelsflåden og marinen afhængig af kul. Det var kul som opvarmede de

tyiske hjem, udgjorde energien på stålvalseværker og som blev anvendt til at producere strøm på kraftværkerne. Uden kul ville den tyske krigsproduktion og det civile samfund gå i stå. Som ovenfor nævnt var Dortmund-Ems kanalen hovedforsyningslinie for kultransporter og i løbet af ganske kort tid kom det blandt andet til at kunne mærkes i produktionen og ved Kriegsmarinen samt den tyske handelsflåde.



Indlandsvandvejene var overordenligt vigtige for tyskerne i løbet af krigen. To af de vigtigste var Dortmund-Ems samt Ems-Weser Mittelland kanalen, hvor stor mængder kul blev fragtet af flodpramme. Modtagerne var blandt de syntetiske olieanlæg samt Kriegsmarinen. Ved at afbryde disse kanalforbindelser kunne de allierede alvorligt hæmme den tyske energiforsyning. Englænderne havde siden krigens start fulgt flodtrafikken og flere gange angrebet kanalsystemet. I vinteren 1945 fuldførte Bomber Command deres angreb og afbrød bl.a. kulforsyningerne til den tyske skibsfart med katastrofale følger for tyskerne. RAF havde analyseret sig frem til at de kritiske punkter på Dortmund-Ems fandtes ved Gravenhorst og Ladbergen.

Kul var Tysklands primære energikilde (ca. 90%) og de tyske jernbaner var strækket til det ydereste for at transportere kul. I 1943/44 transporterede 39% af alle afsendte tyske tog kul, men de tyske jernbaner kunne ikke opretholde denne trafikmængde. I marts 1945 var kultransporterne fra Schlesien på grund af den russiske fremrykning faldet drastisk og i Ruhrområdet var lagrene mere fyldte end i efteråret 1944, men transportkapaciteten manglede. Isoleringen af Ruhrområdet var en vigtig kampagne for de allierede luftstyrker og den var lykkedes næsten over al forventning. De store rangerbanegårde blev systematisk bombet og rullende materiel blev dagligt beskydt fra luften, hvorefter jernbanelinierne blev stoppet af ødelagte jernbanemateriel.



*De tyske jernbaner var under alvorlige angreb i 1945 og de allierede jagtede systematisk alle skinnebårne brændstofforsyninger. En del af efterretningsbilledet for at kunne gennemføre dette kom fra ULTRA, men også fotorekognosceringsfly var en vigtig kilde. Flydende brændstof blev hovedsageligt transporteret ad skinnevejen og denne forsyningslinie blev pludselig meget sårbar, da de allierede fik luftherredømmet over Tyskland. Reichsbahn transporterede også store mængder kul, men kunne slet ikke følge med og da Ruhrområdet blev isoleret jernbanemæssigt i februar 1945, blev flodtrafikken endnu vigtigere. Ved at afbryde kanalforbindelsen ved Ladbergen var Bomber Command i stand til at sætte et næsten fuldstændigt stop for transporter fra Ruhrområdet.*

Det gik hårdt ud over tyskernes rullende jernbanemateriel. I januar 1945 alene var 7-800 lokomotiver blevet ramt af lavtflyvende allierede fly og i februar steg månedens tal til 1.700. Den 1. marts 1945 opgjorde tyskerne antal beskydte lokomotiver til 13.200, hvoraf 3.500 var stærkt ødelagt.

Langs hovedlinierne anbragte de tyske jernbaner ekstra materiel til udbedring af skinnelegemet i tilfælde af bombing og for en tid var man i stand til at udbedre en bombeskade indenfor 12 timer, men på et tidspunkt var skaderne så omfattende, at reparationsholdene ikke længere kunne følge med. Også jernbanernes signalsystemer blev skudt i stykker og selv om man forsøgte at følge med ved reparationer eller simplificere toggangen, så var man ikke i stand til at følge med.

Dette betød, at selv om kulminerne i Ruhrområdet producerede mindre end året før, så var lagrene af kul oppe på 172 % på grund af manglende transportkapacitet.

Mittelland og Dortmund-Ems kanalernes geografiske beliggenhed ved Ladbergen var heller ikke helt tilfældigt valgt. I 1943 passerede ialt lidt under 13.8 millioner tons fragt via flodtrafik dette punkt. 60 % af det fragtede gods var i form af stenkul, der skulle mod nord eller øst, medens 39 % var jernmalm, der skulle til Ruhrområdet. De allierede flyvevåben havde i løbet af de sidste 5 måneder drevet en intens jagt på flodprammene på netop denne strækning og i vinteren 1945 kom kun ca. 50 % af kullasterne frem. Tabene bestod af sænkede fartøjer og beslaglagte last, som forskellige myndigheder standsede for selv at bruge kulforsyningerne. Fra januar 1945 blev situationen rigtig alvorlig, da man gennemførte en række angreb mod Tysklands indlandshavne, så tyskerne mistede store dele af der lækkekapacitet og kajplads. Endelig

rettede man fire alvorlige angreb mod Dortmund-Ems og Mittellandkanalen, der i perioder tørlagde strækninger og derved totalt stoppede for transporterne.

I marts 1945 var en af de vigtigste transportveje for kultransporter til den tyske skibsfart Dortmund-Ems Kanalen og hvis denne transportvej faldt ud ville det se sort ud for energiforsyningen til Kriegs- og Handelsmarinen. En stor del af de tyske skibe var kulfyrede og i februar havde man netop oplagt en række oliefyrede fartøjer og i stedet for indsat kulfyrede skibe for at spare på de sparsomme olieforsyninger. I løbet af de næste par uger skete det modsatte - kulfyrede skibe blev igen erstattet af oliefyrede. Efter angrebet ved Ladbergen faldt kulforsyningen til Kriegsmarinen med cirka en trediedel, hvilket var katastrofalt for forsyningssituationen, idet kulforsyningen i forvejen var stærkt beskåret.

Kulsituationen var allerede alvorlig for den tyske marine. Den 3. marts beskæftige Seekriegsleitung sig med kulsituationen i Danmark, hvor Admiral Skagerak fik ordre til at beslaglægge 10.000 tons kul fra danske lagre samt yderligere 2.400 tons kul, der var læsset på en damper på vej fra Bremen til Danmark. Endnu værre så det ud for styrkerne i Norge, hvor kulsituationen var kritisk. De tyske styrker i Norge havde kun kulforsyninger til udgangen af marts og havde hårdt brug for kulforsyninger sydfra. Den tyske krigsmarine havde ikke kulforsyninger nok til at beskytte den norske vestkyst, hvilket blandt andet kunne gå ud over ubådsoffensiven ligesom troppetransporterne fra Norge til Danmark var truede. De tyske styrker i Norge havde månedlig brug for 97.000 tons kul for at klare mindsteforventningerne.



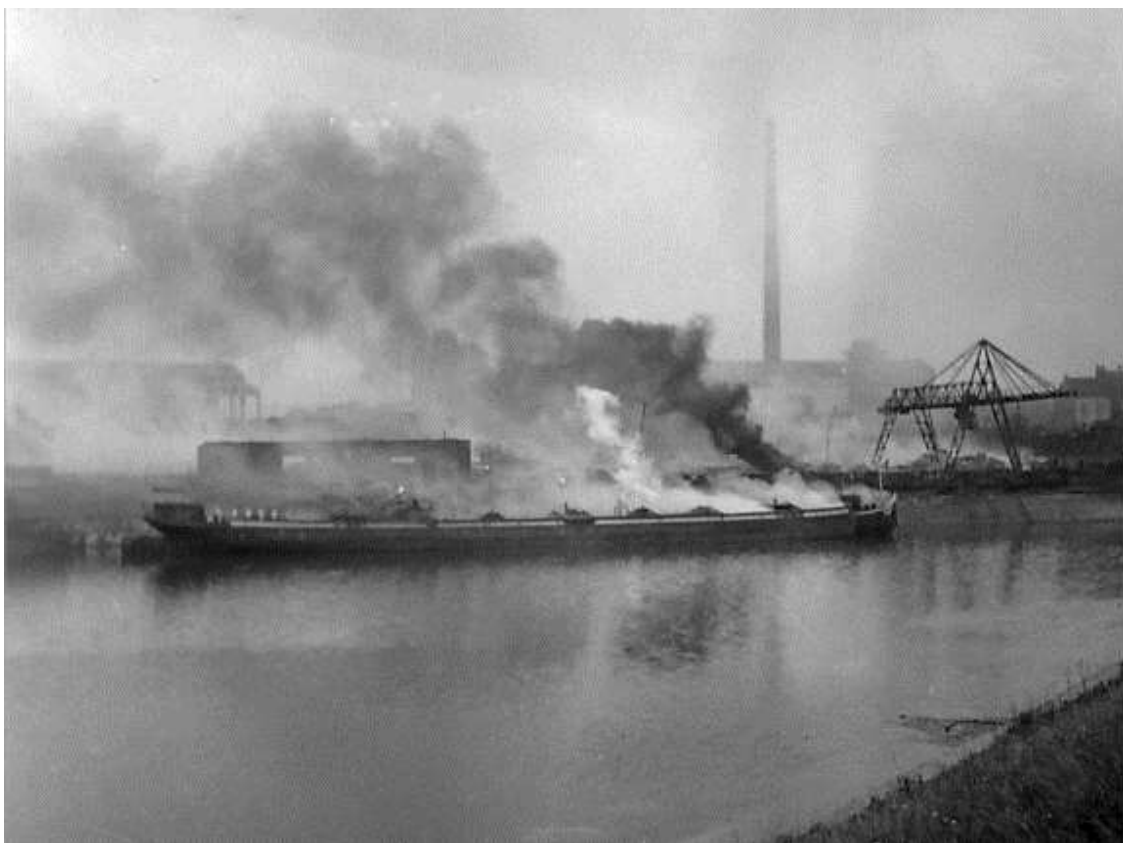
*En motordreven flodpram kunne transportere store mængder gods og var yderest velegnet til at fragte kul eller store maskindele. I 1944 blev der transporteret 42.000.000 tons gods ad de tyske vandveje.*

Det var ikke kun kul, der blev transporteret med flodpramme. Det tyske ubådsprogram var afhængig af, at de kunne transportere råstoffer og komponenter til ubådsbygning (herunder transport af batterier til ubåde, hvor fabrikkerne til fremstilling af disse lå længere nede i Tyskland).

Trafik på kanaler og floder var en vigtig transportåre for tyskerne. I 1938 blev 20% af alt gods i Tyskland flyttet ad indlandsvandvejen med Rhinen, Weser, Elben og Oder med tilhørende kanaler som vigtigste vandvej og Donau og kanaler i Bayern som indre vigtige. Indlands vandvejene var en vigtig arbejdsplads i 1930'erne med 130.000 mand beskæftiget i brancen (95.000 ombord på fartøjerne). I 1944 var 29.582 tyske mænd og 2.850 kvinder samt 13.426 fremmedarbejdere beskæftiget med flodtrafik.

I 1939 transporteredes 80 millioner tons gods af de tyske vandveje og dette steg i 1941 til 112 millioner tons for det efterfølgende år igen at falde til 97 millioner tons. Faldet skyldes ikke allieret indgriben, men fordi 1942 var et tørkeår med lav vandstand, hvor prammene ikke kunne læsses til normal kapacitet. I de første seks måneder af 1944 blev der transporteret 42 millioner tons gods ad de tyske vandveje.

I løbet af krigen begyndte man at sejle om natten og der blev udlagt navigationslys, så man kunne sejle i de mørke timer og på den måde indhente tabt tid på grund af luftalarmer eller tåge.



*Den tyske flodtrafik blev naturligtvis et vigtigt mål for de taktiske flyvevåben i 1945 og de udførte utallige angreb på flodpramme og forsyningspunkter langs kanalerne.*

Flodprammene var enten forsynet med motor eller blev (som oftest) slæbt af en dampdrevne eller dieseldrevne slæbebåd. Bortset fra fjendtlig indvirken, så var mangel på dieselbrændstof det største problem for flodtrafikken i 1945. I krigens første tid havde man månedligt fået tildelt 6.000 tons diesel, men dette var ved årsskiftet 1944/45 faldet til kun 1.000 tons for i marts næsten at ophøre.

Den britiske efterretningstjeneste vurderede, at tyskerne i 1939 havde følgende flåde til rådighed på indlandsvandvejene:

<b>Craft</b>	<b>Number</b>	<b>Deadweight Capacity (in metric tons)</b>
<i>Selfpropelled</i>		
Passenger vessels	772	40.252
Passenger and cargo vessels	318	9.127
Cargo vessels	2.104	513.580
Tankers	93	27.474
Tugs	2.387	90.815
<u>Vessels for special purpose</u>	<u>18</u>	<u>1.532</u>
Total of self-propelled craft	5.692	682.780
Dumb barges	11.898	5.672.092
<u>Dump tankers</u>	<u>167</u>	<u>113.696</u>
Total	17.757	6.468.568

Of the self-propelled craft, 3.413 vessels totalling 334.800 hp were diesel-powered and 1.279 vessels totalling 552.800 hp were steam-powered.

Gennemsnitlig daglig transport af kul og koks via vandveje fra Ruhrområdet fra januar 1944 til januar 1945:

Month	By Canal		By Rhine	
Daily average	Grand total	Eastwards and within the canal system	Upstream	Downstream
	1.000 tons	1.000 tons	1.000 tons	1.000 tons
January-June 44	66.2	22.7	36.5	6.9
July	76.0	25.3	45.3	5.4

August	72.3	25.0	42.7	4.6
September	59.2	17.7	40.1	1.4
October	23.4	4.5	18.2	0.5
November	15.1	5.9	9.1	0.1
December	16.3	4.6	11.3	0.4
January	14.2	2.2	10.4	1.6

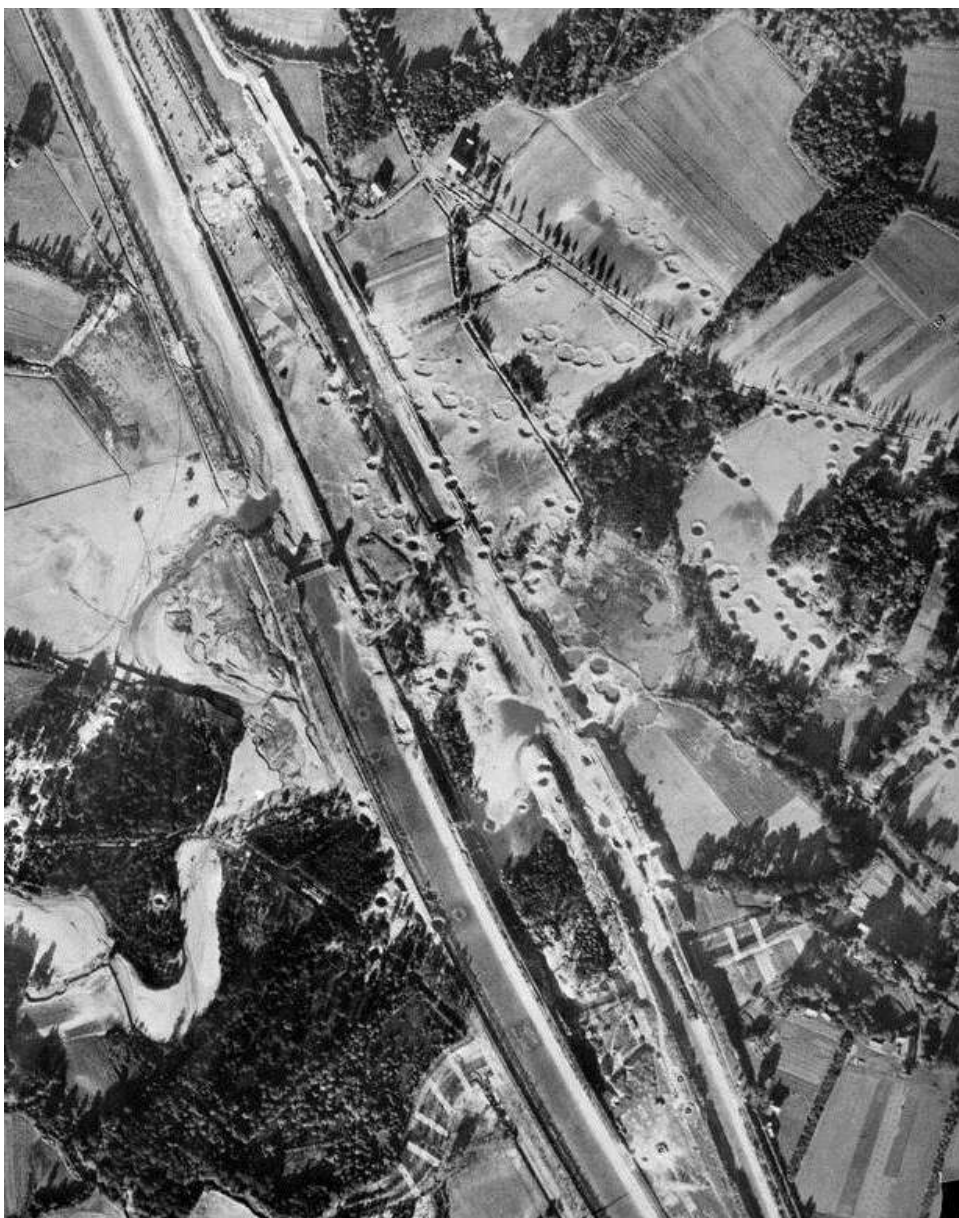


*Især 9th Air Force angreb mange indlands havneanlæg i det vestlige Tyskland med godt resultat. Store mængder forsyninger gik tabt og læsse- og losseanlæg blev ødelagt eller svært beskadiget.*

Tyskernes kulforsyninger via kanalsystemet blev flere gange drøftet på Førerkonferencerne og den 4. marts 1945 var emnet oppe igen, hvor man ud over skader på digerne også kiggede på de allieredes fremstød mod Duisburg:

Durch weitere Fortschritte des Gegners im Raum der Heeresgruppe B ist der Hafen von Duisburg bedroht. Der OB.d.M. weist nochmals auf die Bedeutung dieses Hafens als Umschlagplatz für die binnenschifffahrt hin. Von den abtransportierenden Kohlen wird jedoch nur ein Teil in Duisburg, der grössere im Raum Herne/Dortmund umgeschlagen. Die von der Kriegsmarine ins Leben gerufenen Kohlentransportaktion auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist angelaufen. Die ersten beiden Prähme mit 500 to Kohle sind in Emden eingetroffen; weitere 10 Kähne haben die gefährdete Kanalstrecke nach Norden passiert. Der Chef Lw.-Führungsstab meldet, dass der Dortmund-Ems-Kanal bei Ladbergen durch einen feindlichen Luftangriff erneut beschädigt wurde. Das Ausmass der Beschädigungen ist noch nicht bekannt. Um so wichtiger ist der gepalnte Bau der Feldbahnen zur Umgehung dieser Schadenstellen.

De allieredes efterretningstjenester havde naturligvis ikke overset vigtigheden af tyskernes transporter via kanalsystemerne og havde i løbet af det sidste halve år iværksat en række angreb mod Dortmund-Ems kanalen.



*Dortmund-Ems kanalen med de to arme ved Lad-bergen efter No. 5 Groups angreb natten mellem den 23. og 24. sep-tember 1944.*

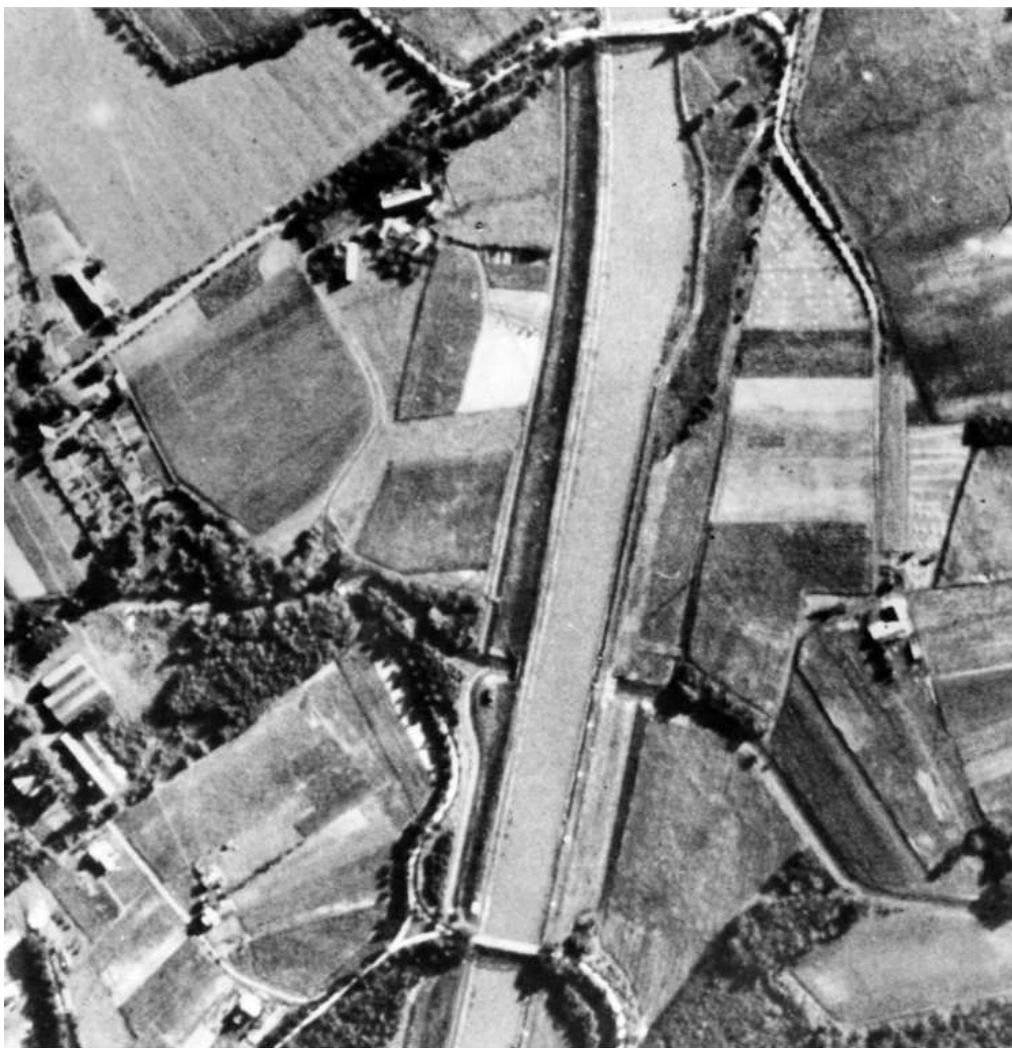
Natten mellem den 23. og 24. september 1944 angreb 136 Lancasters og 5 Mosquitoes fra No. 5 Group de to kanalarmer ved Ladbergen. Dette punkt blev valgt, fordi vandstanden bag digerne var højere end det omkringliggende terræn og et eventuelt digebrud ville tømme kanalerne for vand. Angrebet lykkedes, men det kostede Bomber Command 10 Lancasters, hvilket var mere end 10% af den angribende styrke.

Natten mellem den 4. og 5. november angreb Bomber Command igen digerne ved Ladbergen. Denne gang gik 3 ud af 174 angribende Lancasters tabt. Dette angreb blev fulgt op natten mellem den 21. og 22. november, hvor 123 Lancasters og 5 Mosquitoes fra No. 5 Group igen angreb Ladbergen. Samtidig med dette angreb bombede 138 Lancasters og 6 Mosquitoes fra No. 5 Group Mittelland kanalen ved Gravenhorst. Af den første angrebsstyrke gik ingen fly tabt og ved angrebet ved Gravenhorst gik to Lancasters tabt. Under angrebet ved Gravenhorst flød vandet ud af kanalen på en strækning af 45 km og 59 flodpramme strandede.

Den 1. januar 1945 slog No. 5 Group til igen. Umiddelbart før middag angreb 102 Lancasters og 2 Mosquitoes kanalen ved Ladbergen og først på aftenen angreb 152 Lancasters og 5 Mosquitoes kanalen ved Gravenhorst. Begge steder blev kanalvæggene beskadiget, men angrebene kostede to Lancasters fra angrebet ved Ladbergen.

Tyskerne arbejdede hurtigt med udbedring af skaderne ved Ladbergen og No. 5 Group angreb igen ved Ladbergen natten mellem den 7. og 8. februar 1945. Denne gang bestod angrebet af 177 Lancasters og 11 Mosquitoes, der bombede med tidsforsinkede bomber. Størstedelen af bomberne faldt udenfor målområdet og der opstod ingen alvorlige skader. Tre Lancasters gik tabt.

Besætningerne i No. 5 Group var på dette tidspunkt begyndt at frygte Dortmund-Ems og Mittelland kanalerne. Natten mellem den 21. og 22. februar blev 165 Lancasters og 12 Mosquitoes sendt mod Gravenhorst, hvor vejret over målområdet var skyfrit. Bombningen var vellykket, men 13 Lancasters (7.9% af angrebsstyrken) gik tabt. Til gengæld var kanalvæggene totalt ødelagte og Bomber Command rettede i løbet af den resterende del af krigen ikke flere angreb mod Mittelland kanalen ved Gravenhorst.



*Mittellandkanal ved Gravenhorst før bombningen.*

#### Ladbergen

Angrebsdato	TOT	12.000 lb	1.900 lb	1.000 lb	500 lb	250 lb TI	1.000 lb TI	Flares	Bombe-højde i fod
23/24.09. 1944	21.35-22.16	8	-	1.003	-	6	-	704	6.000-17.000
4/5.11. 1944	19.19-18.49	-	-	2.074	-	1	10	304	1.000-13.000
21/22.11. 1944	20.48-21.12	-	6	1.383	21	1	6	664	2.700-15.000
1.1. 1945	11.12-11.21	-	-	245	37	3	-	-	9.200-12.000
7/8.2. 1945	22.22-22.57	-	-	1.839	16	-	6	1.317	13.000-15.000
3/4.3. 1945	21.47-22.12	18	-	2.123	6	-	8	1.556	7.700-14.000

### Gravenhorst

Angrebsdato	TOT	1.900 lb	1.000 lb	500 lb	250 lb TI	1.000 lb TI	Flares	Bombehøjde i fod
21.22.11.1944	2048-2118	94	1192	-	1	5	433	2.000-16.000
1/2.1.1945	1903-1922	-	1569	2	6	-	1736	9.000-15.000
21/22.2.1945	2031-2045	-	1805	24	8	8	756	8.000-11.000



Som ovenfor nævnt var tyskerne hurtige til at udbedre skaderne efter angreb, men Royal Air Force overvågede de tyske anstrengelser og iværksatte angreb, når reparationsarbejdet var næsten tilendebragt. Nedenstående oversigt (med datoangivelse for fotografering af skaderne) er udarbejdet af Bomber Command, hvor man kan følge anstrengelserne efter de forskellige angreb på Dortmund-Ems kanalen ved Ladbergen:

Date of Attack	Date of Photos	State of Target	
23/24.9.44	2.10.44	100% U/S	
4/5.11.44	6.11.44	100% U/S	
21/22.11.44	26.11.44	100% U/S	
	25.12.44	E Arm U/S	W Arm - Operational
1.1.45	1.1.45	100% U/S	
	23.1.45	100% U/S	Repairs on W Arm in progress. Substantial headway made with main breach. E Arm is evidently abandoned.
	2.3.45	100% U/S	Repairs in advanced stage. Operational in short time.
7/8.2.45	21.2.45	W Arm	Repairs complete. Water level low. No traffic, but group of heavy barges moored north of repaired section suggests depth of water adequate for navigation. E Arm - U/S.
	22.2.45	E Arm U/S	W Arm - Operational



*Mittelland kanalen ved Gravenhorst efter at No. 5 Group havde gæstet den natten mellem den 1. og 2. januar 1945.*

Da Mittelland kanalen ved Gravenhorst nu var mere eller mindre ude af spillet, rettede Bomber Command deres hovedinteresse mod Ladbergen, hvor reetableringsarbejdet var i fuld gang. Den 22. februar 1945 sendte HQBC Advanced følgende signal til HQ Bomber Command:

Conversation Air Commodore Dickens Air Commodore Paynter refers 106G/4421. 1400. 21st February. Illus 6B21/4

Dortmund Ems Canal Gravenhorst. Less than southern third of damaged section covered. Canal dry north of dam at 035049. No repairs to bridge visible. Canal remains unusable. 106G/4428. 1515A. 21st February. Dortmund Ems Canal Ladbergen. Canal only photographed north of and not including north safety lock. both embankments of west branch appear fully repaired and no fresh damage visible. Level of water considerably higher than on third repeat 3rd February, 1945. 16/1735. 1600A. 21st February. Dortmund Ems Canal Ladbergen. Repairs appear complete to western branch channel and no special activity is seen. Water level is, however, still below full level although sufficient to float large numbers of small size barges repeat barges which are now made fast to bank immediately north of repaired section. No traffic seen in spite of no evident reason to prevent passage of barges. Eastern channel remains in state of dis-repair. Canal at aqueduct over Ems river at 962825. Eastern aqueduct only photographed which is still drained and disused. Many barges also

near there tied to bank though one or two are moving probably only to alter or reach .... Water level appears full.

Disse observationer ved Ladbergen var medvirkende til, at Bomber Command besluttede sig til igen at bombe kanalen for at forhindre flodtrafikken. No. 5 Group fik den 3. marts besked på at stille Marker og Flare Force fra 54 Base, 60 bombefly fra 55 Base, 36 fly fra 56 Base og endelig 60 bombefly samt No. 9 Squadron fra 53 Base, der bombede med Tallboy bomber.

H-hour var sat til klokken 22.00 og der var ikke et stort vindue til at angribe i. No. 9 Squadron skulle have afsluttet deres angreb mellem H og H+2, medens hovedstyrken havde fire minutter mere. For ikke at ødelægge sigtbarheden for de andre fly var alle bomber (undtagen målmarkeringsbomberne) tidsforsinkede. Tallboy bomberne havde en halv times forsinkelse, medens de øvrige havde mellem en halv til en hel times forsinkelse. Bombekasterne blev instrueret i at sætte spredningen i en stick til 15 yards. Instruktionerne for målmarkeringen lød:

'At H-12 primary blind markers will drop Green TI on the target point. The target will be illuminated by flares at H-9, 7 and 5.

As soon as possible after H-9, Mosquitoes will mark the target point with TI Red. These will be assessed and if accurate backed up.

The Master Bomber will instruct main force crews to bomb the Red TI direct and crews are to aim the first bomb of the stick at the Red TI.

Should the smoke screen preclude visual marking of the target point, 54 base will mark an alternative target point H0480 V0340 on illus. This target will be illuminated and marked with Red TI as discribed above. This target is approx 2½ miles south of the primary target and is only to be marked if it is impossible to mark the primary target'.

Acting Squadron Leader Dennis Raymond Stubbs var master bomber (af nogle af besætningerne også benævnt Controller) for angrebet på Ladbergen. Han var en af fem brødre, der gjorde tjeneste i Royal Air Force. En bror, Sgt Cecil Stubbs, blev samme med hele hans besætning dræbt natten mellem den 20. og 21. oktober 1940, da deres Hampden P2137 fra No. 44 Squadron blev skudt ned af tysk luftværnsstykker ved Hasenheide i nærheden af Berlin. En anden bror, Sgt Robert E Stubbs, var agterskytte ombord på Halifax III HX320 fra No. 158 Squadron, der natten mellem den 24. og 25. maj 1944 blev skudt ned ved Lieshout 6 km nordsvest for Helmond i Holland. Robert overlevede nedskydningen og blev taget til fange og tilbragte den resterende del af krigen i fangenskab, hvis psykiske påvirkning han aldrig rigtig kom sig over. Nedskydningen blev foretaget af Lt Heinz Rolland fra 12./NJG 1. En tredje bror, Stanley, mistede et øje i løbet af krigen og den sidste bror, Leslie, slap uskadt, men døde i en tidlig alder.

Dennis Stubb meldte sig til Royal Air Force i marts 1939, blev mobiliseret ved krigens begyndelse og sendt på flyveskole. Han blev pilot i juli 1940, men var i samme måned udsat for et uheld, der sendte ham en tur på hospitalet og han blev først udnævnt til Pilot Officer den 6. oktober. Han kom til No. 601 Squadron og senere til No. 238 Squadron, der begge var udrustede med Hurricanes. I slutningen af 1940 blev det besluttet, at Stubbs skulle være instruktør og han blev efter endt instruktøruddannelse ved Cranwell sendt til Sydafrika, hvor han opholdt sig indtil slutningen af 1943. Da han kom tilbage til England blev han omskølet til at flyve Lancaster og blev sendt til No. 9 Squadron, hvor han blev OC A Flight. I juni 1944 blev overflyttet til No. 50 Squadron som OC B Flight.

Stubbs gjorde en god figur og fik i oktober 1944 tildelt et DFC for et angreb på La Pallice i august 1944. Han udmærkede sig ved at være professionel og blev af No. 5 Group udpeget til at skulle fungere som Pathfinder, hvilket han virkede som fra november 1944. I januar 1945 blev han udnævnt til Master Bomber og blev overflyttet til staben for 54 Base. Stubbs angreb en lang række mål såsom Pölitz, Merseburg, Molbis, Rositz, Böhlen, Mittelland Kanal ved Gravenhorst, Dortmund-Ems Kanal ved Ladbergen, München og Trondheim. Selv om han i lang tid havde fungeret som Acting Squadron Leader blev han først den 1. april udnævnt til Squadron Leader.

Dennis Stubbs overlevede krigen og fik tildelt et DSO i oktober 1945 for hans tjeneste som Pathfinder. Han forblev i RAF og gjorde en overgang tjeneste som chefinstruktør ved Aircrew NCO School, før han blev sendt på RAF Staff College. Herfra gik turen til et job i Air Ministry, før han i 1949 blev W/Cdr Flying på Coningsby. Han forrettede herefter tjeneste ved en lang række enheder, før han i 1957 gennemførte USAF Command and Staff College i Alabama. I mellemtiden havde han også fået tildelt et OBE. I 1964 gjorde han tjeneste i SHAPE, før han blev SOA i No. 38 Group, Odiham. Dennis Stubs blev pensioneret som Group Captain i juni 1968. Han døde i februar 1973 i en alder af kun 55 år.

### **No. 83 Squadron**

RAF Coningsby, der afsendte No. 83 og 97 Squadron, var ansvarlig for blindmarkeringen af målet ved Ladbergen samt belysning af målet. Flyvestationens dagbog beretter om angrebet:

Weather at target was 10/10 strata cu, base 3/500, tops 4/5.00, with thin patches at various heights below that. In addition, the smoke screen was in full operation by H-12 and was effective over the Primary.

4 PBS's dropped TI Green blind at 2147-9 and they were assessed by Controller as falling in a rough line from the diagonal road bridge 3.000 yds South of marking point in a NE direction, spaced at 500 - 1000 yds apart.

Flares started at 2151 on Ladbergen, and illumination appears to have been good. 2 or 3 sticks of flares were seen 15-20 miles NW of target at H-13. These are not thought to be our flares.

Marker III Tally-ho'd at H-7½ and dropped 200 yds NNW of marking point. Backing up produced a good concentration with MPI 300 yds NW of marking point. Simultaneously 3 more TI Red thought to be spoofs appeared.

I. 1.000 yds south of marking point

II. 750 yds ENE of marking point

III. Not assessed as it went out quickly.

Controller ordered bombing on Red glow after consulting Check I at H-1 immediately after Check I said he could see several Red glows, so Controller ordered bombing on north westerly Red glow - which was the major concentration and believed to be our genuine TI.

Bombing appeared in danger of disturbing the TI's, so at H+3 Controller ordered overshoot of 3 seconds. H+6 Complete bombing. H+8 Return to base.

Primary Blind Markers (i eskadrillens indberetning benævnt PBM) bestod af F/Lt Pereira og F/O Gamble fra No. 83 Squadron:

Lancaster III	PB438	'U'	F/Lt R N Pereira	18.20 - 23.39
			21.47 hours 14.000 feet, 037 degrees, 155 kts.	
			2 x TI Green B.25 860/1, 1 x 885 2.400 ft and 6 x 1000 MC ½ hour delay	
			We dropped our TI's as briefed. Assessment of Red TIs heard 150 yds T/P approx 21.55 hours. At 21.57 hours Controller warned M/P of spoof TIs. Some flares seen before we released. Flare concentration fairly good. At 21.59 hours, Aim at large Red glow in cloud.	
Lancaster III	PB341	'J'	F/O D G Gamble	28.24 - 23.42
			21.49 hours, 14.000 feet, 034 degrees, 155 kts.	
			2 x TI Green B.25 860/A, 2 885 24.000 ft and 6 x 1000 MC and flash	
			We actually dropped on a bearing and distance run from Munster, as our GPI was unsatisfactory. All Green TIs were in a close concentration.	

Så snart at Primary Blind Markers havde kastet deres grønne målmarkeringsbomber klokken H-12, skulle målet oplyses lysbomber fra H-9. På dette tidspunkt skulle ni Mosquitoes fra No. 627 Squadron kaste røde målmarkeringsbomber, som Master Bomberen ville vurdere om de lå rigtigt, før man fulgte op på markeringen.

Flare Force medførte alle 14 stk CP No. 3 860/C eller B samt photoflash med syv flares. F/O Tutton i ND529 medførte kun 12 flares, men havde også 2 stk 1000 TI Green B.25 med, som der dog ikke blev brugt for. No. 83 Squadrons 'belysere' bestod af:

Flare Force 1

Lancaster III	PB368	'S'	F/O D W R Shand	18.28 - 23.49
			21.50.4 hours 14.000 feet. Green TI good first blind flares about 1½ miles, early. Instructions given first to bomb N/W Red TI at 21.58½ later Main Force told to overshoot by 2 secs, and then 3 secs. Smokescreens seemed to start after Marking had started, Markers heard saying that there were several dummy Reds and a scattered cluster of 2-3 flares were seen bursting above cloud at 8.000 feet 15 miles NW - certainly dummies.	
Lancaster III	PB616	'A'	F/Lt W F Edwards	18.27 - 23.44
			21.51 hours, 14.000 feet. PBM first Green TI right on time at 21.48. First flares were one minute early at 21.50 hours. Red Glow from TI could be seen on return. VHF switched off after dropping.	
Lancaster I	PB470	'E'	F/Lt C McN Norbury	18.26 - 23.55
			21.52.5 hours, 14.000 feet. Green TI fell punctually, assessed as good by Controller. One stick of flares fell at H-31, about 3-4 miles North of Aiming Point, and scattered. Large glow from Reds through cloud. Instruction regarding bombing of reds not heard.	
Lancaster III	PB452	'W'	F/Lt F M Falls	18.25 - 23.51
			21.51.07, 14.000 feet. Arrived, one stick of flares down early and well to the North. Greens down on time, and glow could be seen through the cloud. Heard Markers say that Greens were accurate, and the Reds were OK. Controller told Main Force to bomb the largest Red glow to the north west and then later to do a 3 sec overshoot on same Marker.	

### Flare Force 2

Lancaster III	PB694	'T'	F/Lt W R Williams 21.53½, 12.600 feet. Dropped as briefed. Glow seen through cloud and ground detail seen occasionally.	18.25 - 23.51
Lancaster III	ME417	'Q'	F/O G A Mitchell 21.52½, 12.000 feet. Glow of Green TI could be seen through cloud and flares which were bursting below cloud. At about 21.56 hours a good sized glow of Red TI was visible through cloud. On the way in about 10 miles from target at 21.47 hours about 6 clusters of flares appeared on our port.	18.39 - 23.37
Lancaster III	PB470	'F'	F/O W A McNeil We arrived late (H-2) at target due to Starboard outer and inner engines giving insufficient power. We did not consider our flares necessary as Red TIs were already dropped and assessed. Green TI were seen and thought to be well placed. One Green, however, seen to drop after Reds and to be well away from other markers.	18.33 -23.53

### Flare Force 3

Lancaster III	PB697	'L'	F/O N G Judge 21.56 hours, 14.000 ft. Dropped as briefed. glow from Markers seen through cloud. Also decoy markers pinky and a deeper green round the target on the beam.	18.38 - 00.07
Lancaster III	ME423	'C'	F/O M J Cassidy 21.55½, 14.000 feet. Glow from 2 lots of Markers, saw one behind to be decoy.	18.42 - 00.01
Lancaster III	ND529	'H'	F/O F Tutton 21.56.05 hours, 14.000 feet. Dropped flares as briefed. Glow from Red TIs plainly visible, seemed rather scattered. 2 x 1000 TI Green B.25 brought back, not required.	18.41 - 23.59
Lancaster III	PB368	'B'	F/O E R Brown Gee, Loran u/s after take off. We attempted to pinpoint our way to Position C. At 04.30E we switched on H2S and obtained two fixes, but were unable to ascertain our position until 21.41 hours, when we found we were in the middle of the Ruhr area. We then set course for target skirting the Ruhr, but were unable to arrive on time. We arrived at the target at 22.+02 hours, noticed and heard that the primary target was being attacked successfully. 14 x CP No. 3 and flash brought back, not required.	18.35 - 00.17

### Flare Force 4

Lancaster III	JA705	'M'	F/O D J Astbury 21.58½, 12.000 feet. Blind flares fell on time on South Aiming Point and we dropped ours over them as briefed. Marking and assessing was meanwhile completed on North AP.	18.45 - 00.11
Lancaster III	ND824	'G'	F/O G F Laidley 21.58½ hours, 12.000 feet. TI Red going down on first target, and first flares went down on secondary target, so dropped our flares across the flares already down. From first turning point Markers could be plainly seen. A good concentration with some scattered ones that the Controller said were spoofs.	18.40 - 00.13
Lancaster III	PB135	'R'	F/O A A Anderson 21.58.6 hours, 12.000 feet. Going in and before we turned on to our bombing run. We could see the whole area, and the Canal below the cloud. Heard no ordering, but saw the first Red down before we dropped our flares. First Red seemed very good and on the edge of the water.	18.48 - 00.06

### **No. 97 Squadron**

Oprindeligt var angrebet på Ladbergen planlagt til at finde sted med H-hour klokken 09.45 og No. 97 Squadron skulle have stillet med tre besætninger. Meget tidligt om morgenen den 3. marts blev angrebet udskudt til klokken 17.00 og så igen udskudt med H-hour klokken 22.00. Da angrebet blev omlagt til at være et natangreb blev No. 97 Squadron beordret til at stille 15 besætninger i stedet for 3. Eskadrillens besætninger havde ingen problemer med at finde frem til målet, men over målområdet var der et tyndt lag stratus skyer samt et røgslør. Det var dog muligt at bombe, idet man kunne se de røde målmarkeringsbomber - enten direkte eller det røde slør gennem røgen og skydækket. No. 97 Squadrons besætninger var heldige og returnerede til RAF Coningsby umiddelbart før natjagerne i Unternehmen Gisela ankom over England, hvorfor ingen fly gik tabt. No. 97 Squadron fungerede ligesom No. 83 Squadron som Flare Force (både blind flares og visual flares) ligesom hver af disse 'belysere' bombede med tolv stk 1000 MC bomber med en

halv times forsinkelse i deres brandrør. Et par af eskadrillens Lancastere fungerede som PBM og medførte hver to grønne TI 860/A.

Blandt No. 97 Squadrons besætninger fandt man et par usædvanlige piloter. En af dem var faktisk slet ikke medlem af No. 97 Squadron. Det drejede sig om Group Captain Peter Warren Johnson, som var stationschef og ikke behøvede at flyve bombetogter. Johnson, der var født i november 1908, var søn af en flådeofficer (som blev dræbt i september 1914) og blev i første omgang sendt til Royal Navy for at blive uddannet som officer. Han brød sig ikke om flåden og ernærede sig i nogle år i stedet for som sælger i England og fåreklipper i Australien. I 1930 ansøgte han om optagelse i RAF og blev uddannet som jagerpilot. Da anden verdenskrig startede, mente man, at Johnson var for gammel som jagerpilot og man overflyttede ham til Training Command som chefinstruktør. Det var han ikke helt tilfreds med og det lykkedes ham at komme til Bomber Command, hvor han endte ved No. 5 Group. Her fløj han en lang række operative togter - nogle siger at han var en af de piloter, der i RAF fløj flest operative bombetogter. Johnson fik som Wing Commander tildelt et DFC i september 1943, medens han fløj ved No. 49 Squadron. Han fik et DSO i 1945 og et OBE i 1954.

Efter krigen fik Johnson til opgave at skrive en afhandling om resultatet af Bomber Commands bombning af Tyskland. Resultatet gjorde ham ikke særlig populær i Air Ministry. Rapporten kan i dag læses i National Archives i Kew. Johnson døde som 90 årig i februar 1999.

Squadron Leader Thomas Newton Scholefield, der stammede fra New South Wales i Australien, var pilot ombord på Lancaster III PB408 'O'. Scholefield var indehaver et DFC, som han havde fået tildelt den 16. februar 1945 og fik en bjælke til hans DFC i november samme år. Scholefield var kendt som en koldblodig pilot, der leverede et godt arbejde med at afmærke målområder. Under angrebet på Ladbergen var Scholefield en af eskadrillens to Primary Blind Markers. Scholefield døde som 90 årig af en hjerneblødning i Queensland i Australien i maj 2003.

Den anden BPM var F/Lt Owen Patrick Fewster Taylor, der stammede fra Rangiora på New Zealand. De første par år af krigen havde Taylor gjort tjeneste i hæren, før han blev overført til RNZAF i 1942. Han kom i februar 1944 til No. 44 Squadron og fløj i denne eskadrille 16 togter, før han blev overført til No. 97 Squadron. Han fik sit PFF Badge i november 1944 og et DFC den 16. februar 1945. Han blev skudt ned af flak ved Hamburg natten mellem den 21. og 22. marts, hvorved fire besætningsmedlemmer blev dræbt. Taylor, S/Ldr Burnside og W/O Bushby overlevede i første omgang nedskydningen. Det var samme besætning som Taylor fløj med under angrebet på Ladbergen. Taylor var alvorligt såret og døde den 30. april i Stalag XB af sine kvæstelser. Taylor var på sin 45. og sidste operative flyvning, da han blev skudt ned.



*Lancaster ND746 OF-N fra No. 97 Squadron, der natten mellem den 3. og 4. marts 1945 blev fløjet af F/Sgt A D'Arcy.*

Følgende besætninger fra No. 97 Squadron deltog i angrebet på Ladbergen:

Lancaster III	PB408	'O'	S/Ldr T N Scholefield	18.34 - 23.35	10/10ths cloud. Target identified by H2S. One Green TI fell about half a minute before ours. Another within 10 secs. Controller directed Main Force to bomb NW Red Glow. Later aircraft that remained to bomb were told to overshoot by 3 seconds. Met forecast very inaccurate as regards winds.
Lancaster III	PB156	'R'	F/Lt O P F Taylor	18.29 - 23.32	Target located H2S with GPI check. We had to cut off corners on way out to ensure arrival on time. Large breaks in cloud en route. Wind more Northerly and much stronger than forecast up to 65 knots at 14.000'. It is thought our Greens were slightly N of target point. Three bunches of Greens were observed close together.
Lancaster III	PB706	'D'	G/C P W Johnson	18.28 - 23.48	Target identified by Green TI seen through cloud. Green TI fell punctually; four fell altogether; 3 different Red glows below cloud. Main Force at first directed to bomb the brightest Red glow. Flares seemed satisfactory. OK for timing. We dropped our flares visually, as HF tunig control of our H2S was unserviceable.
Lancaster I	PB905	'K'	F/Lt H Brooker	18.37 - 23.45	Identified target on H2S. Glow of Green TI's seen through cloud. Flares dropped as briefed. Controller found target immediately, and Green TI was assessed as accurate.
Lancaster III	ND746	'N'	F/Sgt A D'Arcy	18.47 - 23.41	Located target on H2S. One TI seen to go down. H2S went u/s after we had lined up for flare run. Actual release close on TI Green.
Lancaster III	PB521	'Q'	F/O G H Coulter	18.42 - 23.34	Target identified by H2S. Glow from Green TI seen through the cloud, but no ground detail at all. We dropped our flares as briefed. We had to make excessive speed to reach target on time, due to winds varying from NW to NE.
Lancaster III	PB700	'H'	F/O J Wallace	18.39 - 23.46	Target identified by flares. Green TI's not visible above cloud. Flares were in good concentration. Marking was carried out promptly and reds were very close to TP.
Lancaster III	PB401	'J'	F/O E R C Harrison	18.36 - 00.02	Located target visually by Green TI. Two sticks of blind flares and one Green Ti when we began our run. VHF switched off after dropping but we heard Marker saying that Green TI was very good.
Lancaster III	PA973	'C'	F/O J D Cottman	18.45 - 23.55	Target located visually on existing flares. Winds were not as briefed which made it difficult to reach target in time. Green TIs were believed S of target while Reds were, according to Controller, very close to T/P. Controller said many spoof flares were laid and warned Main Force, also told them to overshoot by 3 secs. Link 2 sent out by W/T 'undershoot by 3 secs' but it was too late then to contradict this. Time approx H+5.
Lancaster III	ND589	'T'	F/O T W J Noon	18.46 - 00.14	Target identified on H2S. We dropped flares blind on secondary target as briefed and heard Controller tell Main Force to bomb NW of Red glow. Later he told them to overshoot by 3 secs (on VHF Link 2), passed this as 'undershoot'. Many dummy flares seen 15/20 miles NW of target in 3 sticks before Green went down about 15 minutes before H-hour.
Lancaster I	NG482	'A'	F/O C Arnot	18.34 - 00.16	Target identified on H2S. We arrived at target on time and dropped flares as briefed. Other attack seen in progress; we therefore presumed that our target would not be attacked.
Lancaster III	ND495	'U'	F/Lt B B Sexton	18.43 - 23.45	Target identified on H2S. Dropped flares as briefed. Markers could be seen through cloud. Controller said 'Bomb concentration of Reds' and later 'Bomb NW Red glow with overshoot of 3 seconds'.
Lancaster III	PB473	'F'	F/Lt S L Dodwell	18.44 - 00.16	Target identified on Red TI. Arrived target at H-2½. Heard Controller talking to Markers and orbited awaiting orders. On hearing Main Force called in we returned without dropping load, at 22.07.

Lancaster III	PB895	'M'	F/O G A Hamilton	18.49 - 00.04
			Two sticks of flares were dropped over the Southern target before we arrived. We noticed that the Northern target was being attacked successfully and despite no instructions from Controller we presumed, after Markers had been told to go home, that we were not required; we therefore returned to base.	
Lancaster III	PB154	'B'	F/Lt W P Ryan	18.48 - 00.09
			Target located by flares already down. As Main Force were already called in to bomb and the primary target was being attacked, we orbited and returned. Rear turret became unserviceable over England owing to broken pipe line caused by hydraulic trouble.	

### No. 627 Squadron

Markeringen skulle foregå ved hjælp af 1000 lb røde TI'er, som var blevet No. 5 Groups ofte anvendte målmarkeringsbombe, når de indsatte Mosquitoes til at afmærke målområdet. 1000 lb TI'eren indeholdt 200 candles med en affyringsledning. På den måde, som No. 627 Squadron anvendte dem, spredtes markeringen over en diameter på omkring 50-80 meter og gav et klart rødt skær.

BMP'erne var lidt for tidlige, men til gengæld meget nøjagtige. Et tysk røgslør besværliggjorde at finde det rigtige markeringspunkt (MP), hvorfor det var Marker 3, F/Lt J E Whitehead og F/O J Watt, der fortog den første markering, da de opdagede et hul i røgen og kunne se målmarkeringspunktet. Denne markering blev hurtigt fulgt op af Marker 4, hvorefter markeringen blev holdt ved lige af de andre Mosquitoer. Kun en enkelt maskine, Mosquito 'P', var ikke i stand til at markere målet, idet den blev indfanget af lyskasterne og kraftigt beskydt af det lette luftværnsskyts i området.

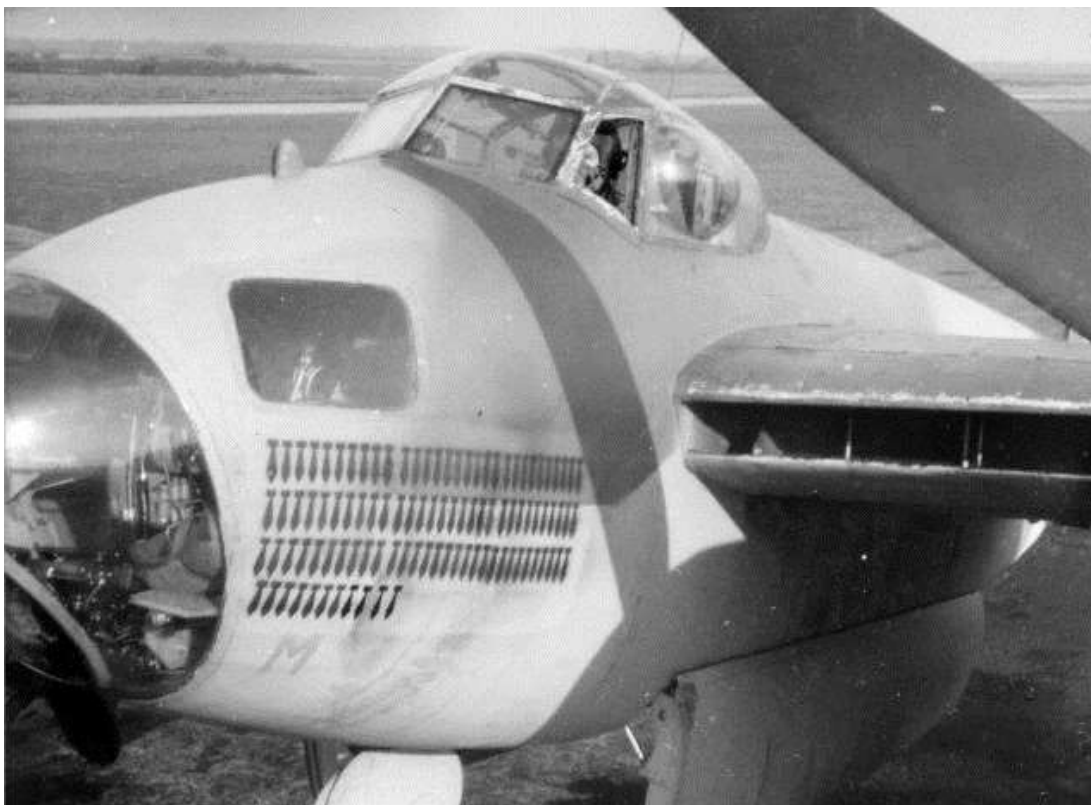
Marker Leader fra No. 627 Squadron var F/Lt Peter Frederick Mallender, som havde lært at flyve i 30'erne ved Cambridge University Air Squadron. Han blev i 1940 uddannet som instruktør på Cranwell og sendt til det sydlige Rhodesien, hvor han fungerede som flyveinstruktør indtil 1943. I 1944 kom han tilbage til England og søgte i No. 8 Group, hvor Bennett afslog at ansætte ham, men i stedet for sendte Mallender til No. 5 Group, hvor Cockrane så muligheder i Mallender. Han havde tidligere fløjet Wellingtons og skulle først omskoles til Mosquitoes, før han i sommeren 1944 kom til No. 627 Squadron. Her udførte han en lang række hårrejsende togter, før han den 3. marts 1945 fungerede som Marker Leader. Han havde på dette tidspunkt også gennemført uddannelsen som Master Bomber. Den 2. januar 1945 havde han fået tildelt et DFC for hans del i angrebet på ubådsbunkeren i Bergen i oktober 1944, som han havde til opgave at afmærke. Peter Mallender overlevede krigen.

Følgende besætninger fra No. 627 Squadron deltog i angrebet på Dortmund-Ems kanalen:

Mosquito IV	DZ599	'F'	F/Lt P F Mallender & F/Lt W S Gaunt	20.15 - 23.21
			Marker Leader - Target Dortmund-Ems Canal, Ladbergen. Load: 1 x 1000 RTI, 1 x 1000 YTI, 1 Wanganui flare. PBM's were approx ½ mile E of M/P and about ½ min early. Flares were 1½ mins early and were accurate. Owing to Gee trouble aircraft arrived S of target. Controller asked if markers could see M/P and pilot replied he was too far S. Markers tally-ho'ed and unknown marker assessed the TI's as accurate. Aircraft backed up, its TI falling 150 yards north of M/P on top of Marker 3's TI. Remaining Mosquitos were called in to back up and this was completed by H-1. the final concentration was centered 150 yards N, stretching some 400 yards along embankment. Decoy RTI's fell ¾ miles SSE of M/P at H-4 and one single decoy red to the SSE at ½ mile.	
Mosquito IV	DZ631	'W'	F/O J Walker & W/O K R Oatley	20.17 - 23.28
			Marker 2 - Load 1 x 1000 RTI, 1 x 1000 YTI and 1 Wanganui Flare. PBM's were ½ min early and quite accurate. Flares were good and on time. Alternative M/P indentified and circled as instructed until called to back up the primary M/P. Aircrafts TI fell close to two already down. Concentration was good. The smoke screen was effective. Two decoy Reds were seen, one to S and one to E of M/P.	
Mosquito IV	DZ641	'U'	F/Lt J E Whitehead & F/O J Watt	20.18 - 23.19
			Marker 3 - Load 2 x 1000 Red TI and 1 Wanganui. Flares accurate and on time. Canal seen to be obscured by smoke screen but M/P appeared through gap in smoke. Aircraft marked and was assessed by another aircraft. Backing up appeared accurate but there were decoys to SW and SE.	
Mosquito IV	DZ611	'G'	F/O E A Saunders & F/Sgt G T Swales	20.21 - 23.24
			Marker 4 - Load 2 x 1000 Red TI's and 1 Wanganui. Aircraft arrived on time PBM's were accurate; alternative M/P was seen and then M/P in spite of screen. There was a TI down and pilot assessed it as accurate. Southern	

Junction was identified also the lock gates. Aircraft were instructed to stand off and mark towards the end, but was unable to assess its TI owing to number then down.

Mosquito IV	DZ606	'H'	P/O J W Herriman & F/Sgt E G Erthur	20.25 - 23.18
			Marker 5 - Load 2 x 1000 Red TI's & 1 Wanganui. Flares were accurate and on time. Existing markers were backed up but own TI could not be identified as it fell amongst concentration.	
Mosquito XXV	KB490	'Q'	W/O T G Hennett & F/Sgt G W Bond	20.24 - 23.44
			Marker 6 - Load 1 x 1000 Red TI & 1 Wanganui. PBM's were close to canal; flares were on good time and accurate. Aircraft was N of the M/P when called in to mark and was last to mark. Could not assess because of smoke screen.	
Mosquito XXV	KH416	'P'	F/O W A Barnett & F/Sgt J A Day	20.19 - 23.30
			Marker 7 - Load 1 x 1000 Red Ti and 1 Wanganui. Aircraft broke cloud in midst of flares and was chased by light flak and then coned by 3 S/L's South of target. It lost one engine due to boost reversal and went down to ground level to throw off S/L's and consequently was too late to back up on the N M/P. The engine picked up enough to give sufficient boost and revs to get home. The secondary M/P was easily picked up and was not affected by the smoke screen.	
Mosquito XX	KB345	'J'	F/O A McLellan & F/O M A Phillips	20.26 - 23.26
			Marker 8 - Load 1 x 1000 Red TI & 1 Wanganui. Aircraft came in to N of arget. PMB's and flares were good, alternate M/P seen and then aircraft called in to mark Primary M/P, its TI falling in the concentration which was good. Two decoys were seen one S and one E. Smoke screen was very effective especially towards end of marking.	
Mosquito XX	KB122	'T'	F/O F J Nash & F/Lt K A Jackson	20.22 - 23.22
			Marker 9 - Load 1 x 1000 Red TI and 1 Wanganui. PMB's were not seen going down. Flares were a little early and to the N. Aircraft backed up original marking as instructed but could not pick up own TI. There was a wide or spoof TI to the S and E.	



John Herriman fra No. 627 Squadron i cockpittet i en Mosquito. Billedet er taget af Eric Arthur, der var Herrimans navigatør. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 afmærkede de målområdet ved Ladbergen i Mosquito IV DZ606 'H'.

## No. 9 Squadron

Alle Lancastererne fra No. 9 Squadron medførte en Tallboy bombe, som havde en tidsforsinkelse på en halv time, så støvskyer ikke skulle forstyrre bombingen for de andre fly. Eskadrillens fly angreb fra en lavere højde end normalt for at få så stor træfsikkerhed som muligt. Dette betød til gengæld også, at man var indenfor rækkevidden af det lette luftværnsstyks. To besætninger bombede ikke, da de ikke mente at forholdene var optimale nok. Størstedelen af besætningerne gjorde opmærksom på, at meldingen om at overskyde målet med tre sekunder først blev modtaget efter, at de havde kastet deres bombe.



*Lancaster fra No. 9 Squadron på RAF Bardney i vinteren 1945. I baggrunden ses en 12.000 lb Tallboy bomber, som kun No. 9 og 617 Squadron anvendte i marts 1945. Eskadrilledagbogen beretter for natten mellem den 3. og 4. marts: Twenty crews were briefed and took off for operations against Ladbergen today. the take-off was at 1830 hours. Cloud over the target was 9/10ths stratus, with tops at 4000 - 5000 ft. Bombs were aimed at the largest cluster of Red TI's, but owing to the clouds, results were not able to be observed. Two aircraft did not bomb, as it was considered that owing to the conditions, accuracy of bombing was not possible. All aircraft returned safely to base between 2338 and 0041. hours'. (IWM)*

Lancaster	NG447	F/Lt W Oldacre	18.38 - 00.24
		NW red TI's 2201 hours, 10.000 feet. Told to bomb largest concentration of red TI's. Received message after bombing by VHF to overshoot 3 secs. Small hole in B/A perspex due to light flak over target.	
Lancaster	LM217	F/O J C Wiley	18.45 - 00.17
		NW cluster of red TI's 2203½ 0.900 ft. Told to bomb largest concentration of red TI's which were NW. Received W/T message to overshoot by 3 secs after own bomb had been released.	
Lancaster	NG278	F/O E I Waters	18.46 - 00.18
		NW red TI's on Controllers instruction. 2201 9.200 ft. Two groups of TI's seen on run up. No results seen. Astro dome shattered. Hole in turret heater. Perspex in M/U turret blown out.	
Lancaster	NG488	F/O J W Buckley	18.41 - 00.02
		Cluster of TI's in NW 2202 9.700 ft. Told by controller to bomb NW red TI's. Received message by R/T and W/T to overshoot by 3 secs after own bomb had been released. No results seen.	

Lancaster	NG206	F/O K C Arndell	18.43 - 00.04	W red TI on Controllers instructions. 2202 8.600 ft. Two groups of red TI's seen on run up about 500 yards apart. Just after bombing, Controller orders Main Force to overshoot by 3 secs. No results seen.
Lancaster	LL843	F/Lt A M Morrison	18.39 - 00.19	NW red TI on Controllers instructions. 2202 9000 ft. Two groups of red TI's seen on run up. No results of bombing seen. After bombing heard Controller order 3 secs overshoot.
Lancaster	NF929	F/Lt G C Camsell	18.32 - 00.08	Red TI's with 3 secs delay. 2206 9.000 ft. Flares and green and red TI's visible but nothing seen of bombing due to cloud.
Lancaster	ME791	F/O E G R Morgan	18.33 - 00.35	NW point of red TI's 2204 9000 ft. Told to bomb NW TI's. No results seen.
Lancaster	NG202	F/O M L T Harper	18.28 - 00.39	NW TI's with 3 secs overshoot on Controllers instructions. 2203½ 9000 ft. No results observed.
Lancaster	LM220	F/O R W Ayrton	18.44 - 23.38	Red TI's 2201½ 8.700 ft. Glow of TI's seen on run up. Just before bombing TI's clearly seen through gap. Ordered by controller to bomb brightest TI's. No results seen.
Lancaster	NG249	F/O D A Coster	18.42 - 00.22	Target not attacked. TI's appeared very scattered. Controller ordered to bomb with 3 secs overshoot on NW red TI's. bombing could not have been accurate so brought bomb back.
Lancaster	ME609	F/O R B Young	18.47 - 00.01	NW cluster of red TI's 2200½ 9.000 ft. Told to bomb NW red TI's. Received message by VHF to overshoot by 3 secs after own bomb was released.
Lancaster	PB696	F/O R C MacDonald	18.40 - 00.18	NW red TI with 3 secs overshoot. 2204 0.500 ft. Red TI seen through break in cloud. bombing not visible.
Lancaster	PA172	F/O C M T Follett	18.34 - 00.16	NW Red TI with 3 secs undershoot. 2207 8.000 ft. Red TI's appeared very scattered. No results observed due to cloud. VHF u/s throughout trip. Bombing instructions received by W/T.
Lancaster	NG499	F/O H Anderson	18.38 - 00.10	Centre of NW Red TI's 2202 8.700 ft. Told by Controller to bomb NW red TI. Received message by VHF for remaining aircraft to overshoot by 3 secs, but own bomb had been released. No results seen.
Lancaster	NG495	F/O A L Keeley	18.36 - 00.05	Target not attacked. TI's seen through cloud covering large area. In opinion of Pilot and A/B accurate bombing would have been impossible, so brought bomb back. Yellow W/F TI not seen, so no wind passed.
Lancaster	NG384	F/O A F Jones	18.30 - 00.23	NW red TI as ordered by Master bomber, but bombed direct before other instructions issued. 2201½ 9.350 ft. Red TI seen through break in cloud, otherwise only glow through cloud seen.
Lancaster	NG220	F/O J E Stowell	18.27 - 00.41	NW group of TI's on Controllers instructions. 2201 8.200 ft. TI's seen through small gap in cloud. No results seen. Unable to find wind as TI only burnt for about 40 seconds.
Lancaster	NG238	F/O S Laws	18.31 - 23.59	Red TI 2202 8000 ft. Flares and two Red TI's seen, otherwise nothing seen due to cloud.
Lancaster	NG442	F/Lt H Taylor	18.37 - 23.57	Northern cluster of Red TI's 2201½, 9.800 ft. Controller said to bomb NW Red TI's. Received message after own bomb had been released to undershoot by three seconds.

### **Tyske natjagere mod styrken til Ladbergen**

Natjagere fra NJG 1 og 4 blev ført ind i bombestrømmen umiddelbart før de britiske bombefly nåede målområdet ved Ladebergen. Følgende tyske piloter gjorde krav på nedskydninger mod styrken til Ladebergen:



Major Heinz-Wolfgang Schnauffer, der var den højest scorende natjagerpilot i verden, gjorde natten mellem den 3. og 4. marts 1945 krav på klokken 22.04 at have nedskudt to Lancasters mellem Osnabrück og Münster i en højde af 2.300 meter. På grund af flere luftkampe i området er det ikke muligt at fastslå, hvilken Lancaster, der drejer sig om, men ME453 eller PB806 fra No. 467 Squadron, NG469 No. 463 Squadron eller PA197 fra No. 189 Squadron er en mulighed. Schnauffer var på dette tidspunkt chef for Nachtjagdgeschwader 4 og var startet fra flyvepladsen Gütersloh klokken 21.30 i en Bf 110G. På billedet ses en yngre Schnauffer før han fik Ridderkorset den 31. december 1943. Inden krigens udgang fik han tildelt yderligere tre højere grader af Ridderkorset, nemlig med egeløv den 24. juni 1944, med sværd den 30. juli 1944 og med brillanter den 16. oktober 1944. Han opnåede sine sidste tre nedskydninger natten mellem den 7. og 8. marts 1945, hvorefter han fik flyveforbud. Schnauffer overlevede krigen med 121 anerkendte nedskydninger under 164 operative togter, men blev dødt efter et trafikuheld den 15. juli 1950.

21.55	Major Schnauffer	Stab NJG 4	Lancaster	Osnabrück-Münster
21.57	Hptm Geiner	Stab IV./NJG 1	Lancaster	Ved Dortmund
21.59	Hptm Kraft	12./NJG 1	Lancaster	Vest for Münster
22.04	Major Schnauffer	Stab NJG 4	Lancaster	Osnabrück-Münster
22.07	Hptm Kraft	12./NJG 1	Lancaster	Vest for Münster
22.08	Hptm Greiner	Stab IV./NJG 1	Lancaster	Ved Dortmund
22.12	Hptm Greiner	Stab IV./NJG 1	Lancaster	Ved Dortmund
22.13	Major Drewes	Stab III./NJG 1	Lancaster	Vest for Münster



Hauptmann Herman Greiner gjorde krav på tre nedskydninger ved Dortmund natten mellem den 3. og 4. marts 1945. Greiner kom til Luftwaffe i oktober 1938 og blev oprindeligt uddannet som zerstörerpilot, men kom i oktober 1941 til II./NJG 1. I de næste par år fløj han i forskellige Staffeln ved NJG 1 og 2 og var fra oktober 1943 Staffelfkapitän. Den 27. juli 1944 fik han tildelt Ridderkorset efter 36 natlige nedskydninger og Ridderkorset med Egeløv blev tildelt den 16. april 1945 efter 51 nedskydninger. Han var i mellemtiden den 1. november 1944 udnævnt til Kommandeur for IV./NJG 1. Greiner nedskød natten mellem den 5. og 6. januar 1945 fire bombefly. Nedskydningerne den 3. marts 1945 var hans sidste. Natten mellem den 7. og 8. marts løb han tør for brændstof og var nødt til at springe ud med faldskærm, hvorved han blev kvæstet og tilbragte krigsafslutningen på et hospital. Efter krigen gjorde Greiner tjeneste i Bundesluftwaffe, hvorfra han blev pensioneret som oberstløjtnant i 1974. Han døde den 26. september 2014.

Alle ovennævnte tyske piloter var natjageresser med mange nedskydninger mellem sig. Schnauer var tyskernes højest scorende natjageres, der sluttede krigen med 121 tilkendte nedskydninger. Greiner havde 51, Kraft 53 og Drewes 48 nedskydninger ved krigens slutning. Luftwaffe rapporterede, at 3. Jagddivision afsendte 25 fly på Verfolgungsnachtjagd og 10 fly på Objektnachtjagd mod allierede fly i Ruhrområdet.

Følgende fly fra styrken til Ladbergen gik i løbet af natten tabt over tysk område:

Flytype	Serial	Enhed	Sted	Bemærkninger
Lancaster I	PA197	No. 189 Sqdn	Bevergen	3 KIA 4 POW
Lancaster I	NG204	No. 207 Sqdn	Target	7 KIA
Lancaster I	NG170	No. 227 Sqdn	Altenberge	4 KIA, 3 POW
Lancaster I	NG469	No. 463 Sqdn	Target	5 KIA, 2 POW
Lancaster I	PB806	No. 467 Sqdn	Target	5 KIA, 2 POW
Lancaster III	LM677	No. 467 Sqdn	VNV Münster	6 KIA, 1 POW
Lancaster III	ME453	No. 467 Sqdn	Target	7 KIA



*Major Martin Drewes, der var chef for III./NJG 1 nedskød klokken 22.13 en Lancaster vest for Münster. Drewes, der stammede fra Lobmachersen, kom i 1937 til hæren ved Pz.Rgt. 6 og det efterfølgende år på officersskole. I september 1939 blev han overflyttet til Luftwaffe og uddannet som Zerstörerpilot, hvorefter han blev forsat til 6./ZG 76. I foråret 1941 fløj han ved Sonderkommando Junck i Iraq og Syrien, hvor han fik sin første nedskydning. Efter hjemkomsten til Tyskland blev han stationeret i Nordtyskland, før han i november 1941 blev omskolet til at være natjagerpilot. I første omgang kom han til III./NJG 3 og gjorde bl.a. tjeneste på Kastrup. I maj 1943 kom han til 11./NJG 1 som Staffelfkapitän. I marts 1944 blev han chef for III./NJG 1 og nedskød i løbet af krigen under 235 operative togter 49 fjendtlige maskiner. Nedskydningen den 3. marts 1945 var hans sidste. Han fik tildelt Ridderkorset den 27. juli 1944 og Ridderkorset med Egeløv den 17. april 1945. Han var i engelsk krigsfangenskab indtil 1947 og udvandrede i 1949 til Brasilien. Han døde den 13. oktober 2013.*

### Hovedstyrken til Ladbergen

No. 49 Squadron afsendte 12 Lancasters, hvoraf de 11 bombede fra højder mellem 8.200 til 10.000 fod. To af eskadrillens Lancaster havde problemer med at kaste alle bomberne. Lancaster 'T' var klokken 23.21 i stand til at kaste en 'hænger' ude over Nordsøen (på position 52.40'N 03.11'E). Lancasteren fløj på dette tidspunkt i 3.000 fods højde.

Lancaster 'G' bragte en 1.000 MC med tilbage til RAF Fullbeck. Besætningen kunne ikke kaste denne bombe, fordi adaptor box plug var tilsluttet adaptor box i stedet for at være tilsluttet strømforsyningen. Et jordbesætningsmedlem har formodentlig været en tur på gulvtæppet efter denne opdagelse.

En 'hænger' i bomberummet kunne være ualmindelig farlig for besætningen. Der kunne være flere årsager til, at en bombe ikke blev kastet, men som oftest var det betjeningsfejl fra jordmandskabet. Ingen flybesætninger brød sig om hængere. Hvis bomben forblev på sin plads, var der en mulighed for, at den ikke var aktiv, men hvis ståltråden til sikkerhedsanordningen var trukket og propellen, der aktiverede brandrøret, var i bund, så var situationen en helt anden. Et stød kunne få bomben til at detonere. Bedre var det ikke natten mellem den 3. og 4. marts, hvor en aktiveret bombe var sat til at detonere med 30 minutters forsinkelse.

Andre gange fald bomben først af sit ophæng efter, at bombelemmene var lukket igen, hvilket ligeledes var en særdeles farlig situation. Af samme grund plejede flyets flyvemekaniker at checke bomberummet hver gang, man havde kastet sin last af bomber.

Alle fly fra No. 49 Squadron vendte tilbage fra nattens togt, men besætningen ombord på Lancaster PB361 'R' havde en tur, som var lidt usædvanlig. Piloten, F/O E L Mersey, besvimed, medens han var i færd med at udføre en undvigemanøvre for at undgå at blive indfanget i lyset fra lyskastere. Dette skete, da Lancasteren krydsede frontlinien ved Wesel på position 51.43'N 06.40'E. Heldigvis var bombeskytten, F/Sgt Stanley Gordon Boyes, hurtigt i stand til at overtage og flyve tilbage til England. Mersey kom til sig selv igen og var i stand til at lande flyet på RAF Tilstock. Lancaster PB361 var den eneste af No. 49 Squadrons fly, der ikke bombede målet.



*Australieren F/O R J Branch fra No. 49 Squadron var pilot ombord på Lancaster NG352. Besætningens rapport for nattens togt lyder:*

*'Bombed from 9,400 feet at 2203½ hours. No bombs seen to burst. RTI's visible on run up but only glow at time of release. No ground details seen. considered successful sortie'.*

*F/O Branch var startet fra RAF Fulbeck klokken 18.23 og landede samme sted igen klokken 00.18. Branch overlevede krigen og døde den 15. maj 1994 i en alder af 69 år. Han ligger begravet i Sprinvale Victoria.*

Episoden medførte, at Boyes fik tildelt et DFM i april 1945, hvis begrundelse lyder:

During the first part of the trip, everything went normally, the aircraft being on track and on time but soon after leaving the French coast, the Navigator informed the captain that they were two minutes behind time. The captain ordered the engines to increase revs and boost. About 15 minutes later, the engineer informed the captain that the starboard inner, port outer and, to a lesser degree, the port inner engines were showing a slight increase of temperature and decrease of oil pressure and the captain ordered a reduction of revs and boost. A gentle climb was initiated and at one of the turning-points a height of 11.000 feet was reached but the Navigator still calculated that this aircraft was still running behind time. Revs and boost were therefore again increased and the aircraft was suddenly engaged by searchlights on the fringe of the Ruhr belt. In addition, a small amount of heavy flak was bursting in the vicinity and the captain started to take defensive manoeuvres. A few minutes later, the aircraft was coned by about six searchlights and the captain dived to port and then climbed to port and then commenced to dive again. According to the captain, at this stage the instrument panel appeared to him to be 'Hazy' and he called the bomb Aimer, who was sitting beside the Navigator. At this time, the captain became unconscious. the bomb Aimer, on hearing the captain's voice and seeing his head sag immediately seized the control column and managed to pull the aircraft out of the dive. By this time, the captain regained consciousness but felt so weak and ill that he was unable to do anything. The bomb Aimer was quick to realise the situation and with the help of the engineer lifted the captain out of his seat and immediately took control of the aircraft while the engineer tried to revive the captain. The Bomb Aimer assumed the duties of captain of the aircraft and decided to abandon the mission. He obtained a course from the Navigator and carefully and steadily flew the aircraft back to the jettison area in the English Channel where he jettisoned his bombs. He then continued back to base but, owing to the presence of flares and some flak over this country, he came to the conclusion that enemy intruders were active and he decided not to turn on his navigation lights. By the time the aircraft had reached base, the captain had recovered sufficiently to attempt a landing assisted by the bomb Aimer but, before he could call on control, he received a signal 'Scram across country' and a few moments later 'Scram, diversion'. He therefore set

course for his diversion airfield and, assisted by the Bomb Aimer, finally landed the aircraft. Throughout the whole flight, the Bomb Aimer, Flight Sergeant Boyes, showed a very great presence of mind coupled with initiative and determination of a high order. He at once assumed control of the situation, displaying high qualities of leadership and although he had never handled a Lancaster aircraft before, contrived to fly it back to base skilfully, at the same time ensuring his crew's safety by taking precautions against enemy intruders which were around his base in strength. There is little doubt that but for this NCO's determination, coolness and quick action the aircraft and probably seven valuable lives would have been lost and I strongly recommend the immediate award of the DFM.

No. 44 Squadron på RAF Spilsby havde ordre til at sende 13 Lancasters til Ladbergen. De tolv af flyene bombede, medens F/Lt H F Richardson i Lancaster I PA256 'C' ikke gennemførte angrebet på grund af navigationsproblemer. Hans rapport, der viser hans problemer med materiellet, lyder:

Bomb Load 13 x 1000 MC. 1 hour delay. Abortive sorties. Brought back 13 x 1000 MC. DR compass u/s (reported to compass adjusters three days ago and compass adjuster reported it as serviceable and signed F.700). IFF u/s at 51.43N 02.35E on return. 6 minutes after Brussels impossible to get a fix. Tried to get RF 27 unit to work and endeavoured to get Ruhr Chain. No joy. Tried Rheims Chain and no joy for a long time, then signals obtained DR position which put aircraft on track. Then obtained two fixes at 21.49 hours, 50.53N 06.26E, 10.000 ft. 21.53 hrs. 50.56N 06.14E. 10.000 ft.

At 21.40 hours discovered DR compass u/s. Pilot decided in view of delay not to make the target and to return. Pilot thought he was South of the Ruhr and decided on a course for home, via Onforness for Base. Within track limit and 7 minutes behind time up to Brussels and compass checks had been obtained beforehand. Sortie not completed.

Ved hjemkomsten til England blev Lancaster III ME442 'KA-V' (fløjet af den 33 årige australier F/O John Joseph Ryan) skudt ned af en tysk natjager og styrtede ned ved Brocklesby Park, Grannington, hvorved hele besætningen blev dræbt.

No. 44 Squadrons Lancastere ventede længe over hjemmebasen, før de fik ordre på at flyve til andre flyvepladser, og flere besætninger gav kritiske bemærkninger om dette i deres rapporter. En af disse var F/O P S Young, som var pilot ombord på Lancaster III ND496 'A'. Han var så absolut ikke imponeret af flyvekontrollen på RAF Spilsby:

Bombed NW Red TI. Small hole in starboard elevator from anti-aircraft fire over England while carrying out Bograt procedure. Arrived on circuit at base at 23.59 hours. did 3 Bograts then at 0055 hours received scram cross country and set course for Uttoxeter. At 0114 hours received scram diversion over W/T and set course for Husbands Bosworth. this long delay in ordering scram was extremely dangerous. Danger from enemy aircraft plus danger from anti-aircraft fire and danger of collision.

No. 50 Squadron afsendte 15 Lancaster for at bombe Dortmund-Ems kanalen - alle bombede og alle vendte hjem igen. Vejret i målområdet var ikke det bedste med 6-8/10 strato cu med toppe i 5-6.000 fods højde. Dertil kom så tysk røgudlægning og intens luftværnsbeskydning i målområdet. Besætningerne rapporterede, at der var flere luftværnsstillinger end under sidste angreb.

F/O Leach i Lancaster I NG342 var af den mening, at tyskerne forventede angrebet og at der var mere flak en tidligere. Det var hans opfattelse, at fly styrtede ned i flammer lige fra angrebets begyndelse. Hans eskadrillekammerat, F/O C W Wood i Lancaster III ME441, observerede også natjagerangreb under angrebet:

'Primary target attacked at 2205 hours from 9.000 ft. 8/10ths patchy cloud. good vis. Target identified by two groups Red TI's. Bombed glow of N. Westerly Red TI's with 3 second delay as instructed. No results seen. Fighter seen attacking aircraft proximately 350 yards to port on bombing run and bombing done in a shallow dive on account of this. 8/10ths cloud over target and results not seen. Loran PB. Sortie completed'.

Den indledende målmarkering var ikke nøjagtig nok og faldt over et større område. En enkelt gruppe af røde målmarkeringsbomber blev skønnet at være placeret omkring 300 meter nordvest for målpunktet og Stubbs beordrede hovedstyrken at bombe i forhold til denne markering.

Røgudlægning og lave skyer besværliggjorde observationen af målmarkeringsbomberne. Hovedparten af bombebesætningerne var nødt til at bombe skæret fra de røde målmarkeringsbomber gennem skydækket. På grund af bombernes tidsforsinkelserne kunne de angribende besætninger ikke se resultatet af angrebet.

No. 57 Squadron på RAF East Kirby afsendte 13 Lancasters. Også besætningerne fra No. 57 Squadron mente, at tyskernes forsvar var forøget siden sidste besøg. Der var intens let luftværnsbeskydning samt moderat skydning fra tungt luftværnsskyts. Besætningerne så adskillige tyske natjagere. Alle besætninger bombede og vendte tilbage til England. Fire landede på hjemmeflyvepladsen, men på grund af tyske intruderes blev syv fly omdirigeret til Bruntinghorpe, en til Bitteswell og den sidste til Lichfield.

RAF East Kirby blev angrebet af tysk intruder, der beskød flyvepladsen under lavangreb. F/O Heeley (Squadron Signals Analysis Officer) blev dræbt af en 20 mm granat og Squadron Gunnery Leader, WAAF CO samt to andre blev sårede. No. 57 Squadrons kontor samt andre bygninger blev beskadiget af skud fra maskinkanoner.

No. 61 Squadron fra RAF Skellingthorpe afsendte 15 Lancasters, som alle bombede fra højder mellem 8.250 og 10.000 fod. Denne eskadrilles besætninger rapporterede kun om 'slight flak and some fighter opposition'. Ingen af No. 61 Squadrons besætninger eller fly kom noget til. Kun to besætninger rapporterede, at de var blevet generet af luftværnsskydning. F/O Cooksey og hans besætning ombord i Lancaster I ME373 rapporterede ved hjemkomsten:

F/O Cooksey identified the Target by Red and Green TI's and overshot MPI of Red TI's by 3 seconds, at 22.04 hours and 9.000 feet. Red TI's appeared to be spread over considerable area. Only one or two bombs exploded on impact. Encountered accurate heavy flak in target area and was forced to make violent manoevre to S/Board up. This may have affected photograph. Fighter activity before target.

Luftværnsskydning behøvede ikke kun komme fra tysk side. Eskadrillekammeraten, australieren F/O John Frederick Swales ombord på Lancaster I RF121, rapporterede:

Identified the Target by Red TI's and bombed N Westerley Red TI of three with 3 seconds delay at 22.03 hours and 8.500 feet. No results were seen. Flak was bursting in the vicinity of a Searchlight Belt on track before 'E'. this seemed to come from our lines.

F/O Swales og hans besætning havde ikke lang tid at leve i. De blev skudt ned natten mellem den 20. og 21. marts under et angreb på det syntetiske olieanlæg ved Böhlen, hvorved de alle blev dræbt. De fløj denne nat Lancaster RA560 og ligger begravet på Dürenbach War Cemetery.

No. 189 Squadron på RAF Bardney afsendte 12 Lancasters for at bombe Ladbergen. Besætningerne rapporterede om 'fair amount of fighter reaction with fighter flares on last leg to target and for some 60 miles from target on howard route'. De blev også mødt af nogle få lyskastere, men disse var ikke særligt effektive. F/O R F Baxter i Lancaster I PA12 vendte om før målområdet, fordi Lancasterens inderste venstre motor kun trak med halv kraft fra umiddelbart efter start klokken 18.41 og satte fuldstændig ud, da flyet var på vej over Nordsøen. Baxter kastede klokken 20.08 flyets last på 14 stk 1.000 lbs MC ude over havet og landede igen klokken 21.31.



*Målfoto over Ladbergen for Lancaster Mk. I 'K' PB840 fra No. 189 Squadron, der blev fløjet af F/O C W Utting. Besætningens beretning for angrebet lyder: 'Ladbergen, 2201½ hours, 9.800 ft, VHF quite clear. Orders well given, marking good. Seemed a fair attack though cloud prevented any ground detail clearly. Flak light, no trouble from S/L's. Considered successful sortie'.*

No. 189 Squadron mistede to fly under nattens togt. Lancaster I PA197 'B', der blev fløjet af F/O T Dykins, styrtede ned ved Bevergen 5 km sydsydøst for Hörstel. Tre besætningsmedlemmer blev dræbt ved nedskydningen, medens de øvrige fire (herunder piloten) blev taget til fange af tyskerne. Lancaster PA197

blev enten skudt ned af Major Schnauffer fra Stab/NJG 4 eller Hauptmann Greiner fra Stab IV./NJG 1. Begge tyske piloter gjorde krav på en nedskydning i dette område og på omtrent samme tidspunkt. Schnauffer klokken 22.04 mellem Osnabrück og Münster og Greiner klokken 22.08 ved Dortmund. Det var Schnaufers 118. nedskydning og Greiners 50. nedskydning.

Ved hjemkomsten til England blev Lancaster NG325 'H' angrebet af en tysk natjager og styrtede ned ved jernbanestationen i East Rudham. F/O Sidney James Reid og hele hans besætning dræbt. Umiddelbart før angrebet fandt sted, fløj Reid i lav højde med tændte navigationslys og under selve angrebet affyrede flyets besætning dagens kendingssignal med deres lypistol. Det kunne se ud som om Lancasterbesætningen troede at de blev angrebet af en britisk natjager, hvorfor de affyrede dagens kendingssignal og ikke slukkede for positionslyset.

Squadron Leader L McCracken i Lancaster NG461 var også nær blevet offer for en tysk natjager. Hans rapport lyder:

Ladbergen, 2204 hours, 8.400 feet. Flak over target on supporting run and afterwards ws moderate to heavy. Lancaster shot down in flames on starboard quarter on run up 700 - 800 yards, enemy fighter broke away under us, climbed and turned in. I corkscrewed to avoid him and also the flaming Lancaster which was converging over us.

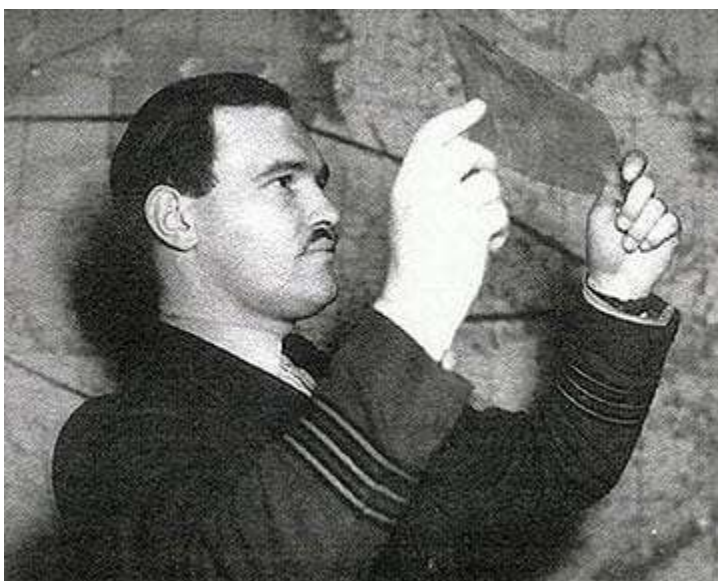
No. 207 Squadron på RAF Spilsby afsendte 13 Lancasters for at bombe Ladbergen. Tretten var tilsyneladende et uheldigt tal og F/O Herbert Victor Miller og hans besætning i Lancaster I NG204 'M' vendte ikke tilbage fra nattens togt. Hele besætningen blev dræbt og ligger begravet på Reichswald Forest War Cemetery. De blev muligvis skudt ned af Hauptmann Josef Kraft fra 12./NJG 1 (hans 51. nedskydning), der rapporterede en nedskydning klokken 22.07 vest for Münster.

F/Lt J W Downing i Lancaster PA196 kastede sin bombelast bestående af 13 stk 1.000 lb MC bomber fra 9.500 fods højde. Han rapporterede ved hjemkomsten, at han så mindst fire Lancasters, som havde tændt deres navigationslys over position 52.51N 02.21N, hvilket vil sige ude over Nordsøen.

Eskadrillechefen for No. 207 Squadron, Wing Commander H R Black, AFC, var pilot ombord på Lancaster LL902 og han havde også problemer med synlighed. Hans rapport lyder:

Bomb load 13 x 1000 1 hr delay. 9/10ths cloud. Target identified by Red & Green Tl's. bombed at 22.07 hrs from 10.000 ft heading 046 degrees IAS 170 mph. N Westerly of group of Red Tl's 3 secs overshoot. Controller's orders were to bomb direct at first and later 3 secs delay. Should be successful attack if markers correctly placed. Impossible to see any results. Exhaust stub on port outer engine blew giving flames and sparks on take-off. Engine throttled back and could be kept running with 0 boost, 2000 revs, but occasionally gave off many sparks, kept to minimum adjustment. Set course over sea in case of necessary to jettison but decided could keep going so returned and set course. Result was we were rather late at target.

Også eskadrillechefen for No. 227 Squadron på RAF Strubby, Wing Commander Ernest Rogers Millington, fløj med på dagens togt. Han va pilot ombord på Lancaster PB805 'M' og bombede målområdet klokken 22.01 fra en højde af 7.500 fod.



*Ernest Rogers Millington*

Millington var ved krigens begyndelse en second lieutenant ved et lyskasterbatteri i England, men blev efter eget ønske overflyttet til Royal Air Forc og uddannet som pilot. Medens han var en F/Lt, deltog han i et møde, hvor han var den eneste under graden Wing Commander. Han var til gengæld den med den største

operative erfaring og talte åbenmundet imod de andre ved mødet. Dette imponerede chefen for No. 5 Group, Air Vice Marshal Sir Ralph Cockrane, så meget, at han på stedet forfremmede Millington til Squadron Leader. I oktober 1944 blev Millington igen forfremmet - denne gang til Wing Commander og blev ved samme lejlighed udnævnt til chef for No. 227 Squadron.

W/Cdr Millington fik tildelt et DFC i april 1945 og i samme måned blev han valgt ind i det britiske parlament som repræsentant for Common Wealth Party i Chelmsford. Han tabte valget i 1950 og blev for en tid dørsælger, før han i 1954 igen kom ind i RAF som Flight Lieutenant. Fire år senere blev han stillet for en krigsret med anklage for økonomisk svindel (25 pund, som han ikke havde afregnet) og smidt ud af RAF.

Millington blev herefter uddannet som lærer og virkede til sin pension indenfor undervisning. Han døde den 9. maj 2009 som 93 årig.

No. 227 Squadron afsendte 12 Lancasters i løbet af aftenen og mistede Lancaster I NG170 'S', der blev fløjet af den 22 årige australierer F/O James Malcolmson Johnston. Lancasteren blev skudt ned af en tysk natjager og styrtede ned ved Altenberge. Johnston og tre andre besætningsmedlemmer blev dræbt ved nedskydningen og de sidste fire blev taget til fange af tyskerne. De øvrige besætninger i No. 227 Squadron bombede alle målet ved Ladbergen.



*Lancaster fra australske No. 467 Squadron. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 var F/Lt W M Kynoch pilot ombord på Lancaster I LM233 og hans rapport lyder: 'Bombing Dortmund-Ems Canal (Ladbergen). Sortie completed. 7/10ths stratus, tops 5/6000 ft. Vis above very good. Bombed NW corner of group of red TIs with 3 secs delay as directed by Controller over VHF from 8500 at 2206½ (14 x 1000 lb MC (Minol) LD534 1 hr). Cloud hampered observation. Control good. Marking clear and directions from Controller easily followed'. (IWM)*

No. 463 og 467 Squadron var begge stationeret på RAF Waddington. No. 463 Squadron afsendte i løbet af aftenen 15 Lancasters mod Ladbergen, hvoraf en ikke vendte tilbage. Det drejede sig om Lancaster I NG469 'D', der blev fløjet af F/O Francis John Howells, DFC. Fem besætningsmedlemmer blev dræbt ved nedskydningen og to blev taget til fange af tyskerne. Howells var indstillet til at blive forfremmet til F/Lt samtidig med at hans DFC var på vej. DFC'et blev tildelt for et angreb på Merseburg i januar 1945, hvor Howell havde bragt en svært beskadiget Lancaster hjem efter et angreb fra en tysk natjager.

Bortset fra Lancaster NG459, der havde motorproblemer, gennemførte alle de øvrige besætninger bombningen af Dortmund-Ems kanalen. F/O Hudson i Lancaster SW268 observerede en Lancaster i målområdet, der fløj med sit underste positionslys tændt i tolv minutter.

Også No. 467 Squadron havde ordre til at afsende 15 Lancasters. Australieren F/Lt Terrance Evared Evans fra Newcastle i New South Wales var en af disse piloter. Han var pilot ombord på Lancaster I PB762, som var startet RAF Waddington i Lincolnshire klokken 18.37. Lancasteren medførte 13 stk 1.000 sprængbomber med langtidsforsinkelse. Hans rapport for angrebet på Dortmund-Ems kanalen lyder:

*'Sortie completed. 7-9/10ths stratus cu, tops 7000 ft. Horizontal vis good. Bombed centre of concentration of red TI as directed by Controller over VHF, from 9250 at 2202 (13 x 1000 lb MC (Minol) LD 53½ hr.). No results seen except a few bombs did explode. We deviated from flight plan flying direct from Posn 'C' to Posn 'E'. The reason for this was that we were behind time due to an incorrect forecast of winds. Defences slightly stronger than on previous attacks - light flak being moderate and accurate for height. One A/C had VHF switched on at approx H -15; it was only on for 3 mins. Evasive action taken after bombs gone to avoid flak - photo may be affected'.*

Evans overlevede krigen og fik den 30. marts 1945 tildelt et DFC for et togt til München natten mellem den 17. og 18. december, 1944, hvor han var pilot ombord på en Lancaster, der blev alvorligt beskadiget under et

sammenstød med en anden Lancaster fra No. 50 Squadron. Det lykkedes for Evans at flyve Lancaster PB215 tilbage over Frankrig, hvor flyet brød i brand og styrtede ned ved Chalons sur Marne. Besætningen sprang ud med faldskærm og overlevede alle hændelsen uden skader.

Ikke helt så heldige var tre besætninger fra No. 467 Squadron natten mellem den 3. og 4. marts 1945. Alle tre Lancasters styrtede ned over tysk område. Dortmund-Ems kanalen var ikke et mål, som besætningerne ved No. 467 Squadron var særligt begejstrede for. I løbet af 1945 mistede eskadrillen elleve Lancasters under operative flyvninger og fem af disse gik tabt under angreb på Dortmund-Ems kanalen.

Lancaster III LM677 'V' blev fløjet af den 20 årige F/O Robert Bruce Eggins. Denne Lancaster blev skudt ned ved Havixbech, der ligger 14 km vestnordvest for Münster. Hele besætningen blev dræbt ved nedskydningen. Eggins og hans besætning havde tidligere været nød til at springe ud med faldskærm under et togt til Royan natten mellem den 4. og 5. januar 1945, da deres Lancaster ND473 stødte sammen med en anden Lancaster fra No. 189 Squadron. I januar slap besætningen fra episoden uden kvæstelser, men i marts slap kun et enkelt besætningsmedlem ud af Lancasteren, nemlig F/Sgt J J B Grady, som blev taget til fange af tyskerne. Den øvrige besætning ligger begravet på Reichswald Forest War Cemetery.

F/O Roland Telford Ward var pilot ombord på Lancaster III ME453 'L', der blev skudt ned i nærheden af målområdet. Hele besætningen blev dræbt og ligger begravet på Reichswald Forest War Cemetery.

Det sidste fly, som gik tabt, var Lancaster I PB806 'W', der blev fløjet af No. 467 Squadrons chef, Squadron Leader Eric Le Page Langlois, DFC. På trods af det franske navn var Langlois født i Clarence Park i South Australia.

Natten mellem den 7. og 8. februar 1945 havde No. 467 Squadron også angrebet Dortmund-Ems kanalen ved Ladbergen og under dette angreb blev eskadrillechefen, den kun 23 årige Wing Commander John Keith Douglas, DFC AFC (Bomber Commands yngste eskadrillechef), skudt ned af Hauptmann Gerhard Raht fra I./NJG 2. Douglas havde været en vellidt chef og tabet kom som et chok for eskadrillen. Det var Douglas 124. operative togt.

Squadron Leader Langlois overtog ledelsen af No. 467 Squadron den efterfølgende dag og førte eskadrillen med succes frem til natten mellem den 3. og 4. marts 1945. Den 31 årige Langlois havde tidligere gennemført en tour ved No. 150 Squadron og var denne nat på sit 18. togt på hans anden tour.

Lancaster PB806 blev angrebet af en tysk natjager i målområdet og der udspandt sig en voldsom luftkamp, der resulterede i, at PB806 brød i brand i bomberummet. Langlois gav besætningen ordre på at springe ud med faldskærm og de slap alle ud af det brændende fly. Kun to besætningsmedlemmer overlevede hændelsen. Den ene var kombekasteren, F/O J H Wilmott, og den anden F/O R E Taylor, der på denne tur fungerede som agterskytte, men som netop var tildelt eskadrillen som Gunnery Leader.

De to besætningsmedlemmer var heldige ikke at blive taget til fange sammen med de øvige fem, der alle samme nat blev henrettet af SS i nærheden af Dortmund. Royal Air Force forsøgte at finde frem til, hvor Langlois, Patten, Reid, Cameron og Scott ligger begravet og hvem der nøjagtigt skød dem, men opgav eftersøgningen i 1946. Taylor blev sendt til Stalag IVA, medens Wilmott røg i Stalag XIII A. Begge overlevede krigen, men en del kilo lettere end da de blev skudt ned.

Den 4. marts indløb Langlois udnævnelse til Wing Commander til RAF Waddington. Dagen før havde F/O Alan Frank Reid fået tildelt et DFC og den 23. marts fik F/O Evans Charles Patten tildelt et DFC - begge fra den myrdede besætning.

Wing Commander Ian Herbert Arthur Hay overtog den efterfølgende dag No. 467 Squadron og førte eskadrillen frem til den 30. september 1945, hvor enheden blev nedlagt.



*Kanalsystemet ved Ladbergen før bombningerne blev påbegyndt.*

Også No. 619 Squadron på RAF Strubby havde ordre på at afsende 15 Lancasters, hvoraf de to skulle udlægge miner i Oslofjorden og de øvrige skulle bombe ved Ladbergen. Alle besætningerne gennemførte deres angreb og returnerede til England, men det var ikke uden dramatik.

Lancaster RA527 'M' (F/O Richard Dickinson) mistede en motor, da luftværnsskyts ramte motorens radiator over Ladbergen. Dickinson fik senere et DFC for blandt andet at bringe RA527 tilbage til RAF Strubby, hvor han landede klokken 00.17.

Eskadrillechefen, Wing Commander S G Birch, var pilot ombord på Lancaster PD441 'B', der gjorde krav på at have nedskudt en V-1 i nærheden af Ladbergen.

No. 630 Squadron på RAF East Kirby afsendte 13 Lancasters mod Ladbergen, som alle på nær en bombede og returnerede til England. Alle Lancasters på nær en medførte 13 stk 1.000 lb MC - sidste fly, F/O J Hoare i Lancaster III ND412, medførte kun 12 bomber. Ti af maskinerne landede ved hjemkomsten på East Kirby og to blev omdirigeret til Seighford. Medens de ventede på at blive omdirigeret, blev new zealænderen Flying Officer J Wallace i Lancaster PD253 anfløjet af en tysk natjager, som han dog var i stand til at ryste af sig.

Lancaster RA520, der blev fløjet af F/Sgt R Grange, vendte om før målet, da besætningen var for forsinket til at kunne nå frem i tide.

Også No. 630 Squadrons eskadrillechef, Wing Commander James Evelyn Grindon, deltog i nattens togt. Han bombede Ladbergen uden besvær og landede som en af de første klokken 23.57 tilbage i England.

Grindon blev født den 30. september 1917 - 26 dage før hans far blev dræbt som menig ved Ypres. Grindon blev færdiguddannet ved RAF Cranwell i 1937 og blev sendt til No. 98 Squadron, der fløj forældede Hawker Hind dobbeltdækkere. Ved krigens start var han tjenestegørende ved No. 150 Squadron, der fløj Fairey Battle som en del af Advanced Air Striking Force i Frankrig. Grindon var så heldig, at han midt under kampene i Frankrig blev beordret hjem for at deltage i et navigationskursus. I mellemtiden blev han enhed mere eller mindre udslettet.

Efter en tur som instruktør i Canada kom Grindon tilbage til Bomber Command og blev flight commander i No. 106 Squadron i juli 1944. Han fløj i de næste uger 13 togter (bl.a. Bomber Commands længste bombetogt til Königsberg i Østpreussen i august 1944), før han i september 1944 overtog ledelsen af No. 630 Squadron.



*Lancaster fra No. 619 Squadron. Denne eskadrille indføjede følgende bemærkninger i deres dagbog for togtet til Ladbergen: 'Thirteen aircraft were detailed to attack the primary target, Ladbergen. Weather conditions: 8/10ths strato cumulus; tops 6.000 ft. Red TIs rather scattered and could not always be seen through clouds. Controller ordered the north-west red TI be bombed (later to overshoot by 3 seconds). No results observed. Aircraft 'B' (W/C Birch in Lancaster I PD441) claimed to have shot down a flying bomb'.*

Den 28. april 1945 overtog Wing Commander Grindon, DSO, kommandoen af No. 617 Squadron, der nok var den bombeeskadrille, som det var mest eftertragtet at have kommandoen over.

Efter krigen blev Grindon chefinstruktør i Long Range Transport Service, indtil han overtog ledelsen af Kings Flight i 1953. I 1954 blev han flyvestationschef for RAF Honington, der var hjemsted for Englands Valiants (som var en del af Englands Nuclear Deterrent Force). I 1959 søgte Grindon sin afsked fra Royal Air Force og beskæftigede sig de næste 10 år med forlagsvirksomhed, før han kom til Metropolitan Police. Grindon fortsatte ved New Scotland Yard indtil 1981, hvor han tog sin pension. Han døde i januar 2002.

No. 5 Group opsummerede angrebet på Ladbergen således:

'Ladbergen. 222 Lancasters were detailed and took off, 2 returned early, 201 were successful, 3 outstanding, 7 failed and 9 are missing.

Casualties. 189 Sqdn - F/O Dykins, F/O Reid. 227 Sqdn - F/O Johnstone. 207 Sqdn - F/O Miller. 44 Sqdn - F/O Ryan. 463 Sqdn - F/O Howells. 467 Sqdn - F/O Eggins, S/Ldr langlois, F/O Ward.

Results. Weather - 8/ 10/10ths st. cu. tops 5-6000 feet with layers of thin stratus down to approx 3500 feet. Marking appeared spread over a fairly wide area, but one group of Red TI were estimated to have fallen approx 300 yards NW of the M/P. Crews bombed these markers on instructions from the Controller. The majority bombed on the glow through cloud, the remainder on the TI clearly visible through gaps in thin cloud. Results were not observed owing to the nature of the fusions of the bombs. Defences were reported as considerably increased since last attack. Intense light flak was encountered and moderate heavy, bursting at 15.000 feet'.



*Begge kanalers vægge blev gennembrudt under angrebet og det var ikke længere muligt at anvende Dortmund-Ems kanalen til sejlads.*

Selv om der var dårligt sigt over målområdet, blev resultatet af bombningen ret godt med mange bombkratere på begge sider af kanalen. Der blev opnået mindst to store dæmningsgennembrud af kanalens vægge - både nord og syd for sikkerhedsslusen. Kanalen var fuldstændig ubrugelig og rekognosceringsfotos, der blev taget 17 dage efter angrebet, viste, at der stadigvæk ikke var vand i kanalen. Tyskerne var i færd med at udbedre skaderne på den vestlige kanal, men den østlige kanal lå urørt hen. På billederne kunne man se, at over 100 meter af kanalernes vægge var gennembrudte og begge aquadukter var ødelagte. Hele landskabet lignede et månelandskab.

Bomber Command opgjorde bombemængden mod Ladbergen til at være:

<u>Fly bombet</u>	<u>12000</u>	<u>1000 MC</u>	<u>500 MC</u>	<u>1000 TI</u>	<u>Flares</u>
203 Lancasters	18	2123	6	8	1556
10 Mosquitoes					10

Den 5. marts klokken 13.15 fik Bomber Command foto af bombningen ved Ladbergen. Rekognosceringen blev gennemført af F/O W T Moody i Spitfire XI PL912 fra No. 16 Squadron fra B.48 Melsbroek. Moody var startet klokken 12.30. Hans rapport for toget lyder:

14" O&S 5". 4.000'. 16/1812. Dortmund - Ems Canal at Ladbergen. Set course Munster by way of Weist and Arnhem. Flew between 3.000' & 7.000' according to cloud base. With Munster in sight aircraft Northwards for target. I found a convenient cloud over target at 4.200', entered it and headed for canal, emerged from the cloud and took pictures with S.5". Observed many barges South of the safety gates towards Munster. A smoke screen started as I was leaving the target. Set course Emmerich in cloud and landed base 14.00 hours. No incidents.



Billederne var ikke af de bedste, men alligevel var man ikke i tvivl om, at man havde ramt målet hårdt, hvilket nedenstående rapport viser:

**Provisional Statement of Damage**

A length of the operative wet channel of the canal extending from just South of the road bridge to South of the Glane aquaduct approximately 1250 yards, is now obliterated and drained with the canal banks mutilated by concentrations of large craters. Canal temporarily 100% unserviceable.

The safety gate has been structurally damaged by numerous near misses. One crater has undermined the eastern support and it is probably impossible to raise the gate in the present condition.

Near the Southern extremity of the destruction, the Glane aquaduct has been holed at least twice and possibly more times, and the eastern channel has been further destroyed by numerous craters. The highway bridge north of the damaged area has received a hit on the western side, probably damaging it structurally; however it is impossible to be certain due to lack of stereo cover at this point.

Royal Air Force var godt klar over, at de havde beskadiget Dortmund-Ems kanalen, men det var først den 9. marts klokken 11.15, at det lykkedes for Bomber Command at få en fuldstændig fotodækning af Dortmund-Ems kanalen ved Ladbergen:

Damage

The attack has caused very extensive new damage to the canal and it is entirely unserviceable. The walls of the operative West Channel of the canal are largely destroyed over a considerable area, both the aquaduct over the River Glade and the safety gate have been damaged, and much new damage has also been caused to the Eastern branch, now disused.

West (New) Branch

The structure of the west branch, previously repaired, has been almost obliterated on either side of the safety gate over a distance of half a mile, and scattered craters have damaged the walls over the whole area of the by-pass. At least 3 craters have cut the aqueduct over the River Glane and water has flooded out over the surrounding country. This sortie confirms the K report that the Eastern tower of the safety gate has been undermined by a very near miss. Many other craters are seen nearby and it is probably impossible to raise the gate at present.

East (Old) Branch

Further extensive damage has been caused to the abandoned East branch.

Road Bridge

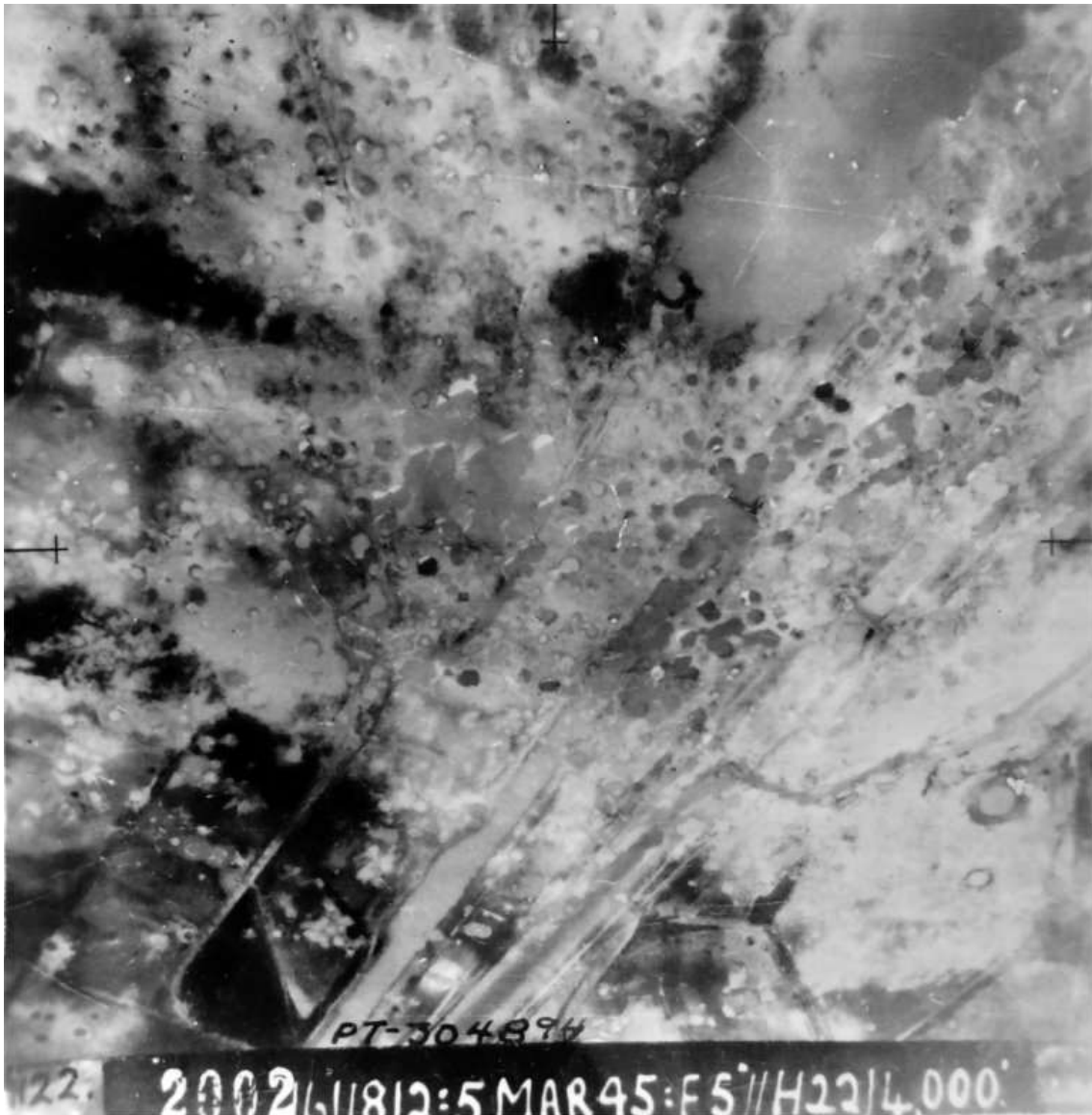
Reference was made in the K report to probably structural damage to the road bridge spanning the north end of the by-pass. Haze on the present picture precludes a definite statement but the bridge appears serviceable.

Activity

The level of the canal in the vicinity is very low and several stranded barges are seen through cloud.



Den 20. marts 1945 blev målområdet ved Ladbergen igen fotograferet. Denne gang af F/Lt R H Smithe i Spitfire XIX RM644 fra No. 541 Squadron. Fototyperne udarbejdede herefter nedenstående rapport:



**Dortmund-Ems Canal Embankment Ladbergen (Nr. Munster)  
Clearance and Reconstruction (Up to 20 MAR 1945)**

**Cover and Quality:**

the embanked section of the Dortmund-Ems Canal at Ladbergen is fully covered on prints of good quality.

**Statement of Reconstruction**

This section of the canal is still 100% unserviceable, but on photographs taken seventeen days after the last attack repairs to all damaged sections of the Western canal are seen to be well in hand. The Eastern canal remains 100% unserviceable and no attempt at repairs are visible. While repairs to the Western canal cannot yet be said to be in an advanced stage, they are progressing rapidly, and if continued at the present rate this section of the canal should not be out of action for any great length of time.

**Western Canal**

West Embankment North of the Safety Lock: Repairs are approximately 1/3 completed to the large break just North of the safety lock, and are just being started to the damage to the foundation of the highway bridge.

East Embankment North of the Safety Lock: Repairs to this section are well in hand.

West Embankment between Aqueduct and Safety Lock: Reinforcement has been replaced in all except one of the breaches in this section, but replacement of the earth does not appear to have begun.

East Embankment between Aqueduct and Safety Lock: Reinforcement has been restored along this entire length and the dirt embankment has been largely replaced to approximately the north 1/3.

Safety Lock: The craters at the east end of the safety lock have been filled and any damage to the safety lock caused by these hits has probably been repaired.

Aqueduct: The craters on the embankment adjoining the East end of the aqueduct have been repaired and the aqueduct itself appears to be serviceable. A breach has been cut through the embankment at the West end of the aqueduct apparently to facilitate access for repairs.

West Embankment South of Aqueduct: Repairs to the two breaches are well in hand.

East Embankment South of Aqueduct: this section was not severely damaged and essential repairs appear to have been completed.

Nates supplied by 'F' Section, ACIU:

West canal still 100% out of action, but repairs were underway at time of photography. East canal 100% unserviceable, and no attempts at repair are seen.

Tyskernes indsats for at reparere dæmningerne langs kanalen viser tydeligt, hvor vigtig søvejen var for den tyske krigsmaskine. Enorme store mængder arbejdskraft blev udkommanderet til at foretage reparationerne og hvis de allierede ikke få dage senere havde sat over Rhinen og rykket ind i området, ville man forholdsvis hurtigt have været i stand til at genoptage trafikken med pramme igen.



Under Führerlage den 10. marts noterer Oberkommando der Kriegsmarine følgende om transportsituationen efter bombningen af Dortmund-Ems kanalen:

Der Vertreter der Luftwaffe, Major Büchs, trägt vor, dass der Lippe-Kanal in der Nähe der Kreuzung mit dem Dortmund-Emd-Kanal bei Datteln auf 80 m Länge aufgerissen und dort ausgelaufen ist. Der OB.d.M. äussert zur Frage der Beseitigung solcher Verkehrsschäden, dass hierzu Volksaufgebot in grossem Stil eingesetzt werden muss, genau wie es seit Jahrhunderten bei jedem Deichbruch an der Küste auch in Friedenszeiten schon geschieht. Der Führer stimmt dieser Auffassung durchaus zu und erklärt, dass er für die Beseitigung der Schäden an den Eisenbahnstrecken bereits entsprechende Massnahmen angeordnet hat (Bereitstellung von etwa 800.000 Arbeitskräften).

Denne notits viser ganske tydeligt betydningen af skaderne ved Ladbergen, men også hvilken fatasiverden at Hitler og hans nærmeste stab befandt sig i på dette tidspunkt af krigen.

Major Büchs, der fremlage situationen ved Ladbergen, var tidligere marineflyver, der i maj 1939 kom til II./KG 77 og fem måneder senere blev forfremmet til Oberleutnant. Efter at have fungeret som navigationsofficer ved Stab/KG 7 samt gennemførelse af generalstabsuddannelse ved Luftkrigsskole Berlin-Gatow, blev han i april 1942 forfremmet til Hauptmann og fungerede som forbindelsesofficer og operationsofficer ved 1./I. Fliegerkorps inden han i juli 1943 blev udnævnt til major og forflyttet til Generalstab der Luftwaffe. Her var han kun et kort stykke tid før han i november samme år blev generalstabsofficer ved Chef Wehrmachts-Führungsstab/OKW. Herbert Büchs overlevede krigen.

Resultatet af bombningerne ved Ladbergen kan tydeligt aflæses i mængden af trafik, der passerede gennem sluserne på Dortmund-Emskanalen ved Münster:

Måned	Trafik mod nord og øst		Trafik fra nord og øst	
	1.000 tons		1.000 tons	
September 1944	844	100 %	585	100 %
Oktober 1944	180	21.4 %	174	29.7 %
November 1944	42	5.0 %	75	12.8 %
December 1944	241	28.6 %	25	4.3 %
Januar 1945	14	1.6 %	11	1.8 %
Februar 1945	33	15.8 %	33	5.7 %
Marts 1945	25	3.0 %	-	-

Ikke alle bomber var landet i det planlagte målområde. Det tyske ordenspoliti (BdO Münster) indberettede følgende skader forårsaget i løbet af natten mellem den 3. og 4. marts 1945:

Saarbeck (Kreis Münster)

21.55 Uhr: 600 - 700 Sprengbomben auf Bauerschaft West-Ladbergenund Kanalgebiet. Dortmund-ems-Kanal angegriffen. 1 Bauernhaus schwer. Erhebliche Flurschäden.

Greven (Kreis Münster)

21.55 Uhr: 100 Sprengbomben in Schmedehausenund Kanalgebiet. 1 Haus total, 2 Häuser scher. Ausserdem erhebliche Flurschäden und Viehverluste.

Tecklenburg

21.40 bis 22.10 Uhr: Etwa 1.700 Sprengbomben, grösstenteils in Ladbergen sowie in Bauerschaften Wester und Overbeck.

Dortmund-Ems-Kanal angegriffen. 5 Bauernhäuser total, 10 leicht und 1 Bauernhaus schwer.

Ferner 2 Provinzialstrassen getroffen. 1 Gefallener, 2 tote und 1 Verletzter.

Recklinghausen

01.56 Uhr: Marl-Hüls: 3 Sprngbombenblindg. Geringe Gebäudeschäden.

Lünen (Kreis Arnsberg)

21.45 Uhr: 42 Minen- und 26 Sprengbomben. 1 Haus total, 1 Haus mittel und 13 Häuser leicht. 10 Verwundete, 3 Verschütete.

Unna

22.00 bis 22.15 Uhr: 15 Sprengbomben in Nähe Reichsbahngelände. 2 Häuser schwer, 11 mittel und 13 Häuser leicht. Landmaschinenwerk Hildebrant und 1 Reichsbahnanlage getroffen; 2 Scheunen, 1 Speicher und 1 Stall total. Ferner Flurschäden.

Bochum

22.30 Uhr: Witten: 9 Sprengbomben in Waldgelände. 5 Häuser leicht. Forstschäden.

## Unternehmen Gisela

Samme nat, som Bomber Command bombede Ladbergen og Bergkamen, gennemførte Luftwaffe 'Unternehmen Gisela', hvor man afsendte 142 natjagere mod England. Luftwaffe havde siden 1942 haft forbud mod at sende natjagere over England (selv om det forekom nogle få gange). Forbuddet var givet af Hitler selv og blev i det store hele opretholdt. Det betød, at de allierede bombestyrker i fred og ro kunne afvikle deres operationer over hjemmebaserne. I lang tid havde dette været en torn i øjet på de tyske natjagerbesætninger og General der Nachtjagd, General Schmid, ønskede allerede i slutningen af 1943 at få ophævet forbuddet, men både Hitler og Göring fastholdt det. I oktober 1944 havde forholdene i luften ændret sig en hel del og Schmidt fik tilladelse til at gennemføre en planlægning af angreb på de britiske flyvestationer, når bombestyrken ville befinde sig over deres hjemmebaser for at lande. Planlægningen var gennemført i december 1944, men Ardenneroffensiven kom i vejen og først i februar blev situationen igen taget op.

I løbet af vinteren 1945 havde Luftwaffe mistet det natlige luftherredømme over Tyskland. En gang imellem var de tyske natjagere i stand at nedskyde et større antal britiske bombefly, men Bomber Commands tabstal kom aldrig på tallene fra 1943 eller 1944.

Luftwaffe beregnede, at de vestallierede (hovedsagelig Bomber Command) om natten i januar 1945 fløj ind over Tyskland med 5.700 tunge bombefly og 2.800 Mosquitoes. I februar var dette tal steget til 9.000 tunge bombefly og 6.000 Mosquitoes. Luftwaffe opgjorde natjagernes resultater for januar og februar således:

### Verfolgungsnachtjagd

Monat	Einges.	Abschüsse		Flgz-verluste	
		sicher	wahrsch	total	vermist
Januar	919	96	13	35	8
Februar	633	164	8	44	1

### Gebietsnachtjagd

Monat	Einges.	Abschüsse		Flgz-verluste	
		sicher	wahrsch	total	vermist
Januar	64	3	-	4	-
Februar	53	3	-	2	-

### Objektnachtjagd

Monat	Einges.	Abschüsse		Flgz-verluste	
		sicher	wahrsch	total	vermist
Januar	75	1	-	-	-
Februar	56	6	-	-	-



*Feldwebel Heinrich Conze fra 7./NJG 5 og hele hans besætning (Uffz Rudolf Scherer, Obgf Werner Nollau og Uffz Alfred Altenkirch) blev dræbt den 4. marts klokken 01.45, da de styrtede ned ved Welton i Lincolnshire. Fw Conze var startet fra Lübeck/Blankensee i Ju 88G-6 Werk Nr 620397 C9+RR for at deltage i Unternehmen Gisela Først angreb han Lancaster I NG502 (F/O W B Warren), der havde været på en træningsflyvning. Lancasteren blev skudt i brand, men da Conze efterfølgende ville beskyde en bil på vejen mellem Welton og Hackthorn gik det galt. Conze angreb i lav højde og åbnede ild mod bilen, men ramte en telefonpæl og styrtede ned på vejen, hvorved flyet blev fuldstændig knust. Conzes Ju 88 ramte bilen og chafføren, J P KELway, der var medlem af Observer Corps blev dræbt. Det var det eneste medlem af Observer Corps, som blev dræbt under tjeneste under hele krigen. Conze og hans tre besætningsmedlemmer blev begravet på kirkegården i Scampton.*

I januar 1945 indsatte Luftwaffe 1058 natjagere, hvoraf de mistede 47. Dette giver en tabsprocent på 4.5%. Luftwaffe mente at natjagerne havde nedskudt 113 fjendtlige maskiner i løbet af januar måned.

I løbet af februar 1945 havde natjagerne held til at nedskyde 181 fjendtlige maskiner. Til gengæld mistede man 47 ud af 772 indsatte maskiner, hvilket giver en tabsprocent på 7%.

Omregnet i resultat, så havde natjagerne følgende success:

		Januar	Februar
Verfolgungsnachtjagd	für 1 Abschuss	8 Flgz eingesetzt	4 Flgz eingesetzt
Gebietsnachtjagd	für 1 Abschuss	21 Flgz eingesetzt	17 Flgz eingesetzt
Objektnachtjagd	für 1 Abschuss	75 Flgz eingesetzt	9 Flgz eingesetzt.

(Luftwaffe betegnede Objektnachtjagd i januar 1945 som værende udført af enmotorede jagere medens der i februar blev anvendt et større antal Me 262)

Den 13. februar 1945 fik natjagerne af Oberkommando der Luftwaffe afslag på at gennemføre Unternehmen Gisela. Afslaget blev givet på grund af brændstofsituationen, men den 16. februar blev der pludselig givet grønt lys for gennemførelse af operationen. Det blev besluttet, at man udelukkende ville anvende Ju 88 natjager over England og natten mellem den 3. og 4. marts var man klar.

Af de 142 afsendte tyske natjagere krydsede omkring 80 til 90 natjagere den engelske kyst. Operationen overraskede Bomber Command og de tyske natjagere nedskød 20 bombefly over England. Til gengæld mistede Luftwaffe selv 23 natjagere og fik 7 andre beskadiget.

Da bombestyrken kom tilbage til England blev de for første gang i meget lang tid angrebet af tyske natjagere over eget territorium, hvorved følgende fly gik tabt:

Fortress III	HB815	No. 214 Sqdn	F/O Bennett	Lodge Farm	6 KIA
Lancaster III	PB476	No. 12 Sqdn	P/O Ansdell	Alford	7 KIA
Lancaster III	ME323	No. 12 Sqdn	F/O Thomas	Stockwith	7 KIA
Lancaster III	ME442	No. 44 Sqdn	F/O J J F Ryan	Grannington Park	7 KIA
Lancaster I	NG325	No. 189 Sqdn	F/O S J Reid	East Rudham	7 KIA
Halifax III	HX322	No. 10 Sqdn	F/Lt Laffoley	Spellow Hill	5 KIA, 3 inj
Halifax III	MZ860	No. 76 Sqdn	P/O Bertenshaw	Cadney Brigg	2 inj
Halifax III	PM437	No. 158 Sqdn	F/Lt Rodgers	N Driffield	7 KIA
Halifax III	NA107	No. 171 Sqdn	S/Ldr Proctor	South Lopham	4 inj
Halifax III	LV255	No. 192 Sqdn	F/O Robers	Fulmodestone	5 KIA 2 inj
Halifax III	NR229	No. 346 Sqdn	Capt Notelle	Hurworth/Croft	4 inj
Halifax III	NR235	No. 347 Sqdn	S/Ldr Terrien	Sutton upon Derwent	1 KIA
Halifax III	NR250	No. 466 Sqdn	P/O Schrank	Waddington/Friskney	1 inj
Halifax III	NR179	No. 466 Sqdn	F/O Shelton	Great Driffield	4 KIA
Halifax III	NP931	No. 640 Sqdn	P/O Manton	Woodbridge	5 KIA, 2 inj
Mosquito XIX	MM640	No. 169 Sqdn	S/Ldr Fenwick	Buxton	2 KIA

Lancaster I NG502 (F/O W B Warren) havde været på en træningsflyvning, da den omkring klokken 01.30 blev angrebet af Feldwebel Heinrich Conze fra 7./NJG 5 og skudt i brand. Lancasteren styrtede ned på en mark ved Barfield House omkring 10 km nordøst for Lincoln. To besætningsmedlemmer blev dræbt ved nedskydningen.

Dertil kom så Fortress III HB802 fra No. 214 Squadron, der blev angrebet over Peterborough. Den tyske natjagerpilot åbnede ild på for lang afstand og skuddene traf ikke HB802. F/O S A Woods landede efterfølgende på RAF Brawdy.

Som tidligere nævnt blev Fortress III KJ114 fra samme eskadille klokken 21.34 angrebet af en tysk natjaer, der smadrede et vindue i cockpittet samt gennemheller flyets krop flere steder. Da man kom hjem til basen, blev de igen angrebet af en natjager, men det lykkedes for F/Sgt R V Kingdon at undslippe og lande på RAF Woodbridge uden, at nogen i besætningen kom noget til.

Som tidligere nævnt blev Halifax III NR240 fra No. 77 Squadron blev angrebet af en Ju 88, men det lykkedes for piloten, F/O J M Gaddes, at lande det beskadige fly ved Full Sutton.

Halifax III MZ917 fra No. 158 Squadron blev angrebet af en natjager over England, hvorved flyet blev svært beskadiget og agterskytten, Sgt A Tait, blev alvorligt såret i brystet. Det lykkedes for piloten, australieren F/O W P Strachan, at lande Halifaxen på RAF Lissett klokken 00.51.

F/O Regan var pilot ombord på Hudson 'M' fra No. 161 Squadron, som ligeledes blev angrebet af en natjager. F/O Regan var på vej tilbage fra en vellykket nedkastningsmission til 'Walnut' da han nær Cambridge blev angrebet af en Ju 88. Hudson'en blev lettere beskadiget, men det lykkedes for Regan og hans tre mand store besætning at undslippe og lande på RAF Feltwell. Angrebet blev sandsynligvis udført af Oberleutnant Fanz Brinkhaus fra 9./NJG 2.

Fem fly fra Heavy Conversion Units blev ligeledes skudt ned over England af de tyske intrudere:

Lancaster III	JB699	1651 HCU	F/Lt D J Baum	Cottesmore a/f	7 KIA
Lancaster III	ND387	1651 HCU	F/Sgt A Howard	Near Woolfax Lodge	6 KIA, 1 inj
Lancaster III	LM748	1654 HCU	P/O A E Lutz	Stapleford	7 KIA
Lancaster III	PB118	1654 HCU	F/Sgt R H Pinkstone	Church Warsop	1 KIA, 5 inj
Halifax III	NA612	1664 HCU	P/O K W Griffey	Brafferton	7 KIA

De tyske natjagerpiloter overclaimede ikke i løbet af nattens luftkampe over England. Nærmest tvært imod. Følgende piloter indgav claims:

Enhed	Pilot	Claim
I./NJG 2	Hptm Roth	To 4-mot
7./NJG 2	Oblt Walter Briegleb	Lancaster kl. 0036 syd for Waddington og Lancaster kl. 00.56 vest for Lincoln
10./NJG 3	Lt Arnold Döring	Fortress kl. 01.05 ved Dishforth og Lancaster kl. 01.15 ved Dishforth
II./NJG 2	Hptm Heinz-Horst Hissbach	En 4-mot
II./NJG 2	Oblt Josef Förster	To 4-mot
IV./NJG 3	Fw Heinz Misch	En 4-mot
III./NJG 2	Fw Heinz Koppe	En Lancaster
III./NJG 5	Lt Günther Wolf	Lancaster kl. 01.08 over Humber Estuary
IV./NJG 3	Fw Günther Schmidt	Lancaster kl 02.14 S Darlington
9./NJG 4	Hptm Kurt Fladrich	Lancaster Kl. 00.33 NO for Cambridge
1./NJG 3	Hptm Franz Brinkhaus	Hudson nord for Cambridge
I./NJG 2	Hptm Gerhard Raht	4-mot kl 01.04 og 4-mot kl 01.26

Nattens indsats blev ikke den store sejr for de tyske natjagerpiloter, som de havde håbet på. Der blev kun indsat 142 natjagere, hvoraf en del vendte om før England. De gamle natjagerpiloter var drevne rotter, der var i stand til at navigere, men de nyere besætninger havde besværigheder.

Havde Luftwaffe iværksat Unternehmen Gisela et år tidligere, havde der været dobbelt så mange natjagere at indsætte og havde man kombineret det med bombefly, der bombede de oplyste flyvepladser, ville resultatet have været i Luftwaffes favør. I stedet for mistede Luftwaffe en lang række fly og besætninger over England eller under returflyvningen. Tabslisterne for marts 1945 er ikke fuldstændige, men man regner med at følgende fly gik tabt:



*Hauptmann Johann Dreher stammede fra München og fik den 5. april 1944 tildelt Ridderkorset efter 400 operative togter. Han fløj på dette tidspunkt som bombepilot ved Kampfgeschwader 53, men skiftede herefter over til natjagerne, hvor han efter endt omskoling kom til 6./NJG 3. Han nedskød i den resterende del af 1944 fem fjendtlige maskiner og blev i januar 1945 udnævnt til Staffelpilote for 12./NJG 3 på Jever. Under Unternehmen Gisela ramte han et træ under angreb på RAF Pocklington og styrtede ned, hvorved hele besætningen blev dræbt (Fw Gustav Schmitz, Ofw Hugo Böker og Fw Martin Bechter. Hele besætningen blev begravet på kirkegården i Fulford. Hptm Dreher fløj denne nat Ju 88G-6 Werk Nr 621586, som var kodet D5+AX.. På billedet ses Dreher, medens han endnu var tjenestegørende ved KG 53.*

<u>Enhed</u>	<u>Type</u>	<u>Werk Nr.</u>	<u>Pilot</u>	<u>Hændelse</u>
I./NJG 2	Ju 88G-6	620192	Fw Wyleciol	Styrtet ned 8 km øst for Lubbecke. Hele besætning dræbt.
I./NJG 2	Ju 88G-6	622154		Fly ødelagt, besætning uskadt
3./NJG 2	Ju 88G-6	620588 4R+JL	Fhr K Vogel	Vendte ikke tilbage. Fire MIA.
3./NJG 2	Ju 88G-6	620654 4R+CL	Uffz Schlichter	Styrtet ned pga brændstofmangel og tekniske problemer under hjemtur. Schlichter og Kautz dræbt. Kolbe og Theimer sprang ud med faldskærm, Theimer såret.
9./NJG 2	Ju 88G-6	622140 4R-LT	Fw Schenk	Efter luftkamp styrtet ned 800 m nord for fyrtårnet ved Kampener. Hele besætning dræbt.
III./NJG 3	Ju 88G-6	621821	Lt Flach	Ramt af luftværnsbeskydning og styrtet ned ved Beilen i Holland. Besætning såret under udspring med faldskærm..
10./NJG 3	Ju 88G-6	620785	Uffz Kowalski.	Styrtet ned ved Schortens ved Wilhelmshaven under met-flight. To dræbt, en såret.
12./NJG 3	Ju 88G-6	620018	Ofw John	Styrtet ned under returflyvning over Nordsøen. Besætning MIA.
10./NJG 3	Ju 88G-6	621293	Uffz Lohse	Styrtet ned under returflyvning over Nordsøen. Besætning MIA.



*Berthold Ney stammede fra Schwerin og var oprindelig opklaringspilot ved Aufkl.Gr.122. Den 15. april 1941 blev han udnævnt til Staffelpilot for 5./122 og holdt denne stilling indtil januar det følgende år. I februar 1942 blev han udnævnt til Hauptmann og forrettede tjeneste ved Frontausbildungskommand FAGr. 122 indtil han blev omskølet til natjagerne. I juli 1942 blev han chef for 2./NJG 2 og i september 1943 for 6./NJG 2. Den 1. januar 1944 blev han Kommandeur for III./NJG 2. I oktober skiftede denne enhed betegnelse til IV./NJG 3. Ney opnåede officielt otte nedskydninger, men nitten nævnes ofte som det virkelige tal. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 sprang han i lav højde ud med faldskærm ved Knesebeck, hvor han ramte et træ og brækkede ryggen. Han var lammet indtil sin død den 20. februar 1996.*

IV./NJG 3	Ju 88G-6	620745	Major Ney	Løb tør for brændstof, besætning sprang ud med faldskærm. To såret. Fly styrtet ned ved Wesendorf.
12./NJG 3	Ju 88G-6	620028 D6+AX	Hptm Dreher	Ramte træ under lavangreb og styrtet ned ved Sutton i Yorkshire. Besætning dræbt.
I./NJG 4	Ju 88G-6	622959		Løb tør for brændstof. Besætning sprang ud med faldskærm. Fly styrtet ned ved Wunstorf.
2./NJG 4	Ju 88G-6	622829 3C+EK	Lt Rinker	Løb tør for brændstof. Besætning sprang ud med faldskærm ved Vechta.
3./NJG 4	Ju 88G-6	621305 3C+FL	Lt Emsinger.	Styrtet ned ved Hardenberg i Holland. Pilot dræbt, to sprang ud med faldskærm.
I./NJG 4	Ju 88G-6	622132	Ofw Gäbler	Styrtet ned pga brændstofmangel. Besætning sprang ud med faldskærm, pilot såret.
5./NJG 4	Ju 88G-6	621805 3C+KN	Ofw Zimmermann	Ramte jorden ved Metfield. Besætning dræbt.
III./NJG 4	Ju 88G-1	712203		Styrtet ned ved Giessen. Ogefr Hangs dræbt. Besætning sprang ud med faldskærm.
8./NJG 4	Ju 88G-6	621792 3C+DS	Oblt Paulus	Styrtede i Nordsøen, 3 MIA, 1 KIA
III./NJG 5	Ju 88G-6	622832		Styrtet ned ved Buxterhude pga brændstofmangel, besætning uskadt.
III./NJG 5	Ju 88G-6	620816		Styrtet ned ved Vechta på grund af brændstofmangel, besætning uskadt.
7./NJG 5	Ju 88G-6	620397 C9+RR	Fw Conze	Ramte jorden ved Welton. Besætning dræbt.
9./NJG 5	Ju 88G-6	620651 C9+CS	Hptm Bobsien	Vendte ikke tilbage, styrtet i Nordsøen. 4 MIA

Følgende tyske natjagere blev beskadiget i løbet af Unternehmen Gisela:

Enhed	Type	Werk Nr.	Pilot	Hændelse
I./NJG 2	Ju 88G-6	710580		25% beskadiget på grund af pilotfejl under landing på Fl.H. Vechta, besætning uskadt.
I./NJG 2	Ju 88G-6	622474		25% beskadiget under taxien på Fl.H. Diepholz, besætning uskadt
I./NJG 2	Ju 88G-6	621426		60% beskadiget under mavelanding på Neubiberg efter tekniske problemer. Besætning uskadt.

II./NJG 3	Ju 88G-6			35% beskadiget under nødlanding, besætning uskadt
III./NJG 3	Ju 88G-6	622822		35% beskadiget under nødlanding pga motorproblemer på Fl.H. Oldenburg, Ogefr Röder såret, resterende besætning uskadt.
I./NJG 4	Ju 88G-6	622056	3C+BC	Hptm Krause 30% beskadiget under luftkamp. Ofw Specht såret.
II./NJG 4	Ju 88G-6	620976		25% beskadiget under sammenstød under landing på Leeuwarden. Besætning uskadt.
II./NJG 4	Ju 88G-6	621072		15% beskadiget under sammenstød under landing på Leeuwarden. Besætning uskadt.
II./NJG 4	Ju 88G-6	710839		25% beskadiget under nødlanding på Steenwijk i Holland. Besætning uskadt.
III./NJG 4	Ju 88G-7	710438		Beskadiget 75% under mavelanding. Besætning uskadt.
III./NJG 4	Ju 88G-7	712405		10% beskadiget under landing på Vechta. Besætning uskadt.
III./NJG 5	Ju 88G-1	620512		20% beskadiget under sammenstød i luften. Besætning uskadt.
III./NJG 5	Ju 88G-1	621611		50% beskadiget under nødlanding efter tekniske problemer, Uffz Berger såret, resterende besætning uskadt.



*Hauptmann Heinz-Horst Hissbach gjorde krav på at have nedskudt en firemotors bombemaskine over England natten mellem den 3. og 4. marts 1945. Han var oprindeligt bombepilot ved I./KG 28, men kom i forsommeren 1941 til I./NJG 2 som natjagerpilot. Ved denne enhed fløj han en række togter over England og Nordafrika, før han i august 1942 kom til 15./KG 40. I november samme år kom han tilbage til NJG 2, hvor han den 10. februar 1943 blev Staffeltkapitän for 5. Staffel. I løbet af 1943/44 forøgede han støt sit nedskydningstal og opnåede i alt at få tilkendt 29 nedskydninger. Den 1. november 1944 blev han chef for II./NJG 2 og fik den 1. januar 1945 tildelt Deutsches Kreuz in Gold. Hissbachs sidste nedskydning fandt sted natten mellem den 3. og 4. marts 1945. Natten mellem den 14. og 15. april angreb han en amerikansk lastbilkolonne ved Gelnhausen, hvorved 8 køretøjer blev rapporteret ødelagt. Under lavangrebet blev Hissbachs fly ramt af ild fra jorden og han styrtede ned. Hele besætningen blev dræbt. Hissbach fik samme dag tilkendt Ridderkorset*

Der har været skrevet meget om de tyske natjageres angreb på Royal Air Force flyvepladser i England, men også amerikanske baser blev bombet og beskydt. Nedenstående rapport er udfærdiget som en midlertidig melding til hovedkvarteret for Bomber Command angående tysk intruderangreb på amerikanske flyvepladser:

**1st Air Division**

AAF 141 - At about 0105 hours, statin was alerted for 2 T/E E/A. A T/E E/S came in, dropped one bomb which landed approx one mile NE of control tower. Then an

E/A (possibly the same) came in at 100 - 200 feet, made 4 - 5 passes up and down, and strafed on last 2 passes. Size of bomb unknown. One bomb fragment went through roof of a niessen hut and injured oneman - not believed serious. Damage from strafing not determined at present.



*Hauptmann Johan Krause under en inspektion. Han blev uddannet som natjagerpilot ved Nachtjagschule 1 i efteråret 1941 og kom i første omgang til I./NJG 3. I april 1943 blev han Staffelpilote for 6./NJG 101. I sommeren 1944 var han en overgang ved NJGr. 10 før han den 1. august blev udnævnt til Hauptmann og chef for 11./NJG 101. Krause fik tildelt Deutsches Kreuz in Gold i september 1944 og den 11. december 1944 blev han udnævnt til Kommandeur for IV./NJG 4 Den 7. februar 1945 fik han tildelt Ridderkorset. En uge senere blev han chef for I./NJG 4 og førte denne enhed indtil krigens afslutning. Krause fløj mere end 150 operative togter under hvilke han nedskød 28 fjendtlige maskiner. Han døde den 30. december 2006 hans fødeby Rheinhausen.*

### **2nd Air Division**

- AAF 124 - At 0120 hours, one U/I A/C fired approx 30 rounds of .30 cal ammo, strafing from approx 500 feet. Slight haze in area. No casualties. No evident damage. Attacked from SW to NE.
- AAF 118 - Between 0100 and 0130 hours a truck returning to base was strafed by an U/I hostile A/C about 2 - 3 miles from base. Driver was killed on first pass, truck careened off road. Aircraft used MG fire and evidently truck was damaged.
- AAF 115 - At 0100 hours, one U/I A/C strafed the airfield. No reported damage or casualties.

### **3rd Air Division**

About 38 to 40 hostile A/C were plotted by flying control between 0005 and 0150 hours, 4 March 1945. these E/A apparently crossed the coast NE of Norwich on penetration and were operating in 3rd Air Division area during that time.

- AAF 468 - At 0040 hrs and for 1 hour thereafter, unspecified number of E/A were in vicinity of field. 1 E/A made two passes at the field from W to E at altitude from 1.000 to 200 ft firing 20 mm tracer ammo. No damage or casualties reported.
- AAF 152 - About 0030 hours and for 1 hour thereafter an unspecified number of E/A were in vicinity of field, out of total of 39 E/A plotted by base flying control. 1 U/I E/A strafed 2 civilian taxis entering gate no. 3, which had lights on, using 20 mm ammo. E/A overshot targets but inflicted minor damage to two barracks on field. No personnel casualties reported.
- AAF 138 - About 0005 hrs 1 U/I E/ made strafing attack on base from altitude of 300 to 800 ft causing 1 hole in mess hall and 1 or two holes in nearby niessen hut. No personnel casualties reported.
- AAF 156 - About 10 - 15 U/I E/A were reported voer field between 0015 and 0145 hrs. At 0045 hrs 1 U/I E/A made single pass from N to S at altitude of about 200 feet, firing approx 50 rounds of 20 mm ammo. E/A was apparently attempting to attack hangars or A/C parked around perimeter track. No damage and no personnel casualties reported.
- AAF 136 - Although U/I E/A were operating in vicinity of field, no direct attacks were made on the field. 1 RAF Halifax, identified as 6YT, was attacked in the vicinity of the field by E/A. Crew bailed out and all were picked up safely in vicinity of base. Injured crew personnel now in base dispensary. RAF immediately

informed by base compliment of incident and condition of crew. Halifax conceredned crashed near base.

AAF 174 - 1 E/A tentatively identified as T/E, was reported at 0050 hours to have strafed field. No damage or casualties reported.

## Würzburg

Byen Würzburg i Bayern havde i februar 1945 omkring 107.000 indbyggere. Byen havde en hel del mindre og mellemstor industri, hvortil man blandt andet havde importeret 6-9.000 udenlandske arbejdere. Dertil kom så arbejdskraften fra 13 krigsfangelejre for franske, belgiske og russiske fanger, som også indgik i krigsproduktionen. Würzburg var et vigtigt knudepunkt for jernbanetrafikken og hovedårsagen til luftangrebene mod byen i 1945 var dets jernbanemæssige betydning.

Første bombeangreb mod Würzburg fandt sted den 21. februar 1942, hvor en Hampden bomber kastede fire bomber ved den sydlige banegård. Den 21. juli 1944 kastede otte B-17 som 'last resort' deres bomber over Würzburg i stedet for Schweinfurt. Herefter var der ingen luftangreb før foråret 1945.

- 4. februar To Mosquitoes fra No. 128 Sqdn bomber Würzburg klokken 19.45 og forårsager 29 dræbte og mindre skader i byen.
- 5. februar Fire Mosquitoes kaster fire cookies over Würzburg. Træffer i Häfengasse/Bronnbachergasse, Standerbühlstrasse, Katzenberg samt på åben mark ved havneanlægget i retning Zell.
- 12. februar Fire Mosquitoes bomber Würzburg. Bombenedslag ved Greinberg, Zeller Verladebahnhof og de ydre området ved Unterdürnbach. Kun ringe skader.
- 19. februar Seks Mosquito kaster fire minebomber ved Juliuspromenade, Kürschnerhof, Eichhornstrasse og Rotkreuzstrasse, hvorved 112 personer bliver dræbt.
- 23. februar 37 amerikanske B-17 fra 1st Air Division bomber jernbaneknudepunktet i Würzburg. 178 personer bliver dræbt under angrebet og 84 personer bliver såret medens 80 bliver begravet under murbrokker.



*Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 angreb Mosquitoes fra No. 8 Group Würzburg i et forsøg på at afbryde jernbaneforbindelserne gennem byen, der var et vigtigt trafikknudepunkt. På billedet ses en del af rangerbanegården i Würzburg ved krigens afslutning.*



*Centrum af Würzburg før byen blev ødelagt. I 1944 havde Würzburg 107.515 indbyggere. Byen var under ledelse af den fanatiske nazist Oberbürgermeister Theo Memmel, der tidligere havde været gymnasielærer i byen. I alt 2.068 jøder blev deporteret fra byen, hvoraf kun 60 overlevede krigen. Theo Memmel berettede stolt i sommeren 1943, at man havde fulgt retningslinjerne og at byen nu var jødefri. Würzburg blev bombet flere gange i løbet af krigen. Værst gik det ud over byen natten mellem den 16. og 17. marts 1945, hvor No. 5 Group afsendte 225 Lancasters og 11 Mosquitoes mod Würzburg. 89% af den indre by blev ødelagt og mellem 4-5.000 indbyggere blev dræbt.*

No. 8 Group afsendte i løbet af aftenen den 3. marts 32 Mosquitoes mod Würzburg og nattens rapport fra dette angreb lød:

'32 Mosquitoes took off; 31 attacked the primary target and 1 was abortive. Six Oboe Mosquitoes succeeded in marking the target by means of precision device. The TI's were bursting below the cloud tops, but on the run in many aircraft were able to obtain an oblique view of the markers lying beneath the cloud. Identification of the river in the light of the TI's showed that a very good concentration had been achieved in the built up area on the East bank and in the immediate vicinity of the aiming point. Over the target this concentration showed as a well confined glow, and as a result the bombing aircraft had no difficulty in achieving a

concentrated attack. Many bomb flashes were seen amid the TIs, an explosion occurred at 2031 hours approx whilst a large fire left burning was visible up to 50 miles on the return journey. A successful attack. Defences: Nil'.

Würzburg havde kodebetegnelsen 'Bleak' og H-hour for dette mål var sat til klokken 20.10. Målområdet skulle afmærkes af Musical Markers med røde TI'er, der cascadede fra 5.000 fods højde. Herefter havde de øvrige Mosquitoes ordre til at bombe centrum af de røde målmarkering og hvis dette ikke var muligt, at bombe målet ved hjælp af Loran eller GEE samt visuelt.

De første fire målmarkeringsfly kom fra henholdsvis No. 105 og 109 Squadron og medførte hver to stk LBTI Red og 2 almindelige TI Red. LBTI havde en brændtid på 7 minutter og der fandtes en version, der endog havde en brændtid på 12 minutter.

Herefter fulgte igen fire fly fra henholdsvis No. 105 og 109 Squadron og disse fly medbragte hver en LBTI Red og tre stk 500 lbs sprængbomber.

#### **No. 105 Squadron**

Mosquito IX	MM241	F/Lt J C H Delisle & F/O J F O C Delori	18.15 - 23.35
Mosquito IX	ML930	F/O J G Hicken & F/O A McK Wood	18.32 - 22.54
Mosquito XVI	PF442	F/Lt W H B Pritchard & F/Sgt J E Spicer	18.34 - 22.22
Mosquito XVI	PF452	F/Lt N E Litchfield & Sgt R Brown	18.35 - 22.33

Det første fly angreb last resort, medens ML930 ikke bombede. De to sidstnævnte fly bombede Würzburg som planlagt.

#### **No. 109 Squadron**

Mosquito XVI	PF408	F/O N E Roseman & F/O F B Hanley	18.35 - 22.35
Mosquito XVI	MM222	F/Lt L GH Barnes & F/Lt K M Neville	18.30 - 22.30
Mosquito XVI	MM123	W/O H M Smith & F/Sgt W Wade	18.35 - 22.35
Mosquito XVI	MM193	F/O K W Parish & F/O S R Kirkham	18.40 - 22.40

Alle fire fly bombede, men Mosquito MM193 havde en hænger over Würzburg, der blev bombet fra en højde af 28.000 fod.



*Gasværket i Würzburg blev ødelagt under bombardementerne og byens borgere var uden mulighed for at lave varm mad ligesom en række industrivirksomheder blev påvirket af den manglende gaslevering.*

De efterfølgende maskiner (otte fly fra No. 128 Squadron, otte fra No. 571 Squadron samt otte fly fra No. 692 Squadron) medførte alle en 4.000 lbs HC sprængbombe.

**No. 128 Squadron**

Mosquito XVI	PF449	F/Lt Stapylton & F/O Leckenby	18.37 - 22.19
Mosquito XVI	PF432	P/O Prior & F/O Morris	18.38 - 22.38
Mosquito XVI	MM223	F/Lt Dunn & F/O A R Smith	18.38 - 22.25
Mosquito XVI	RV306	F/Lt Wright & F/O Belfitt	18.35 - 22.31
Mosquito XVI	MM204	F/O Speirs & F/Sgt A Kerr	18.36 - 22.52
Mosquito XVI	PF406	F/Lt Read & F/O Flowers	18.43 - 22.45
Mosquito XVI	PF440	F/O Swain & P/O Bayon	18.39 - 22.12
Mosquito XVI	RV297	F/O Byatt & F/Sgt O'Mally	18.40 - 22.21

**No. 571 Squadron**

Mosquito XVI	MM148	F/O G D Hudson & F/O M G Grant	18.47 - 23.00
Mosquito XVI	MM179	F/O R C Carter & F/Sgt A C Blakney	18.38 - 22.28
Mosquito XVI	MM185	W/O A B Clarke & Sgt A C Beaton	18.42 - 22.34
Mosquito XVI	ML963	F/Lt A G Green & P/O E C Taylor	18.38 - 22.46
Mosquito XVI	PF438	W/O F H Roberts & Sgt E Trewartha	18.32 - 22.23
Mosquito XVI	PF381	F/Lt J Dearlove & Sgt N Jackson	18.33 - 22.42
Mosquito XVI	RV307	F/Lt V A Vanbergen & F/Sgt C F Hendry	18.39 - 22.29
Mosquito XVI	PF433	F/O S J Nicolle & Sgt W Brown	18.36 - 23.15



*Mosquito XVI MM183 fra No. 692 Squadron. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 afsendte eskadrillen otte Mosquitoes mod Würzburg samt yderligere fire til Berlin. Alle fly returnerede fra nattens togt. (IWM)*

**No. 692 Squadron**

Mosquito XVI	RV318	S/Ldr J M Barnes & F/Lt A H H Jenkins	18.36 - 22.29
Mosquito XVI	MM176	F/O W B Smith & F/Sgt L A Williams	18.37 - 22.23
Mosquito XVI	PF456	F/O P J Crawford & Sgt J Brumhead	18.42 - 22.32
Mosquito XVI	PF400	F/Lt R H Hawken & F/O S I Finkelstein	18.38 - 22.35
Mosquito XVI	RV310	F/Lt E S Vale & F/O F J Manning	18.37 - 22.37
Mosquito XVI	MM189	F/Lt R A H Girvan & F/O J C Massie	18.40 - 22.19
Mosquito XVI	PF430	F/Lt L J J Judson & Sgt T Grievesn	18.39 - 22.57
Mosquito XVI	MM172	F/Sgt W Campey & F/Sgt J Rabiner	18.41 - 22.44

Alle mosquitoerne fra de tre eskadriller angreb Würzburg og returnerede til England. No. 692 Squadrons beretning om bombningen af Würzburg lyder:

A further eight aircraft made the Squadron's first attack on the rail centre of Würzburg. There was a layer of 8/10 St Cu from 4500/10.000 feet. TI's burst above cloud and disappeared into int, leaving a glow on which four aircraft bombed. Two crews saw the TI's through gaps in the cloud and bombed on them. The bombing height for these aircraft was 12000 feet but F/Lt Judson went below cloud and bombed on red TIs from 4500. The river and built up area could be clearly seen and although the station could not be identified, TIs were judged to be slightly south of the railway. A very good concentration of bombs was seen around the TIs and several crews report a large explosion at 2230. Bombing times were between 2028 and 2036. Defences were nil.



*Würzburg ved krigens slutning i 1945. I baggrunden ses ruinerne fra kirken Stift Haug, der blev ramt af bomber den 16. marts 1945.*

Leon Joseph John Judson var ikke en helt normal pilot. Han fik i september 1941 tildelt et DFM, medens han var tjenstegørende ved No. 9 Squadron som radiotelegrafist. Han havde på dette tidspunkt 47 operative togter bag sig. Han fungerede en overgang som instruktør ved No. 311 (Czech) Squadron og fik i denne periode tiltusket sig fire operative togter. I april 1943 var han i mellemtiden blevet uddannet som pilot og fik tildelt et DFC for hans tjeneste ved No. 161 Squadron, der var en Special Ops enhed, der nedkastede eller hentede agenter fra tysk besat område.

Skaderne i Würzburg var forholdsvis omfattende efter de 32 Mosquitoes angreb (86 personer blev dræbt i Würzburg), men det var intet i forhold til det angreb, der fandt sted nogle uger senere. Natten mellem den 16. og 17. marts bombede 223 Lancasters og 11 Mosquitoes fra No. 5 Group byen, hvorved 89 % af den indre by blev ødelagt og et sted mellem 4-5.000 personer blev dræbt.

For skaderne i Würzburg natten mellem den 3. og 4. marts 1945 indrapporterede BdO Nürnberg følgende:

#### **Würzburg**

12 Minen- og 18 Sprengbomben. 16 Wohnhäuser total, 27 schwer, 60 mittel.

Ferner Franziskaner-Kloster mit Kirche total, desgl. Universitäts-Druckerei Stürtz und Fa. Kräuter-Setz, ferner Würzburger Mälzerei und Städt. Umspannwerk schwer. Pol.-Präsidium mittel. Weiterhin Volltreffer auf Notgefängnis. Stromausfall für gesamtes Stadtgebiet. 1 UKW-Gerät mit Opel 1.5 total.

4 Gross- und 4 Mittelbrände. 10 Gefallene, 49 Verwundete und 71 Verschüttete. 2 Pferde getötet.



*Ødelagt beboelsejendom i Berlin. Selv om et Mosquito-angreb ikke kunne sammenlignes med et hovedangreb udført af Bomber Command, så var man alligevel nødt til at tage angrebene alvorlige. En træffer af en 500 lb sprængbombe kunne sagtens ødelægge et hus og en 4000 lb HC bombe var i stand til at racere en hel beboelsesblok. Det betød, at berlinerne tilbragte nat efter nat i kældrene og ikke fik tilstrækkeligt med hvile. Det betød også at en stor del af produktion blev indstillet medens Mosquitoerne befandt sig over målområdet.*

## Berlin

H-hour for Berlin natten mellem den 3. og 4. marts var sat til klokken 20.30 og målmarkeringen af Berlin blev gennemført af seks fly fra No. 139 Squadron og to Y-maskiner fra No. 162 Squadron, der hver medførte en TI Floater Red, en TI Floater Green, en LBTI Green samt en LBTI Red. Der blev i alt afsendt 64 Mosquitoes mod Berlin, hvoraf de 58 bombede Berlin. Royal Air Force registrerede at deres Light Night Striking Force kastede 11 stk 4000 HC M2, 154 stk 500 lb MC samt 22 stk 500 lb GP med langtidsforsinkelse over Berlin. Dertil kom så 12 stk 250 lb målmarkeringsbomber.

No. 8 Group var i gang med en Mosquito offensiv mod Berlin, hvor man hver eneste aften eller nat bombede byen. Berlin var så stort et mål, at man næsten hver gang ramte et eller andet. Berlin havde oplevet mange angreb og man regnede med at Berlin havde 225.000 bygninger ved krigens begyndelse. Af disse var omkring 30.000 (ca. 13.5%) totalt ødelagte ved krigens slutning. Yderligere 27.000 (12%) var svært beskadigede og omkring 20.000 (9%) var mellemsvært beskadigede. De resterende bygninger var næsten alle beskadiget i en eller anden mindre grad. Berlin havde ved krigen start 1.562.000 lejligheder (Wohnungen), hvoraf kun de 380.000 kunne betragtes som ubeskadigede og beboelige ved krigens slutning (hvilket ikke er det samme som beboelige set med nutidens øjne).

De mange ødelæggelser i Berlin satte dog en begrænsning for angrebenes effekt. En del af bomberne landede i allerede udbombede bygninger, men Mosquitoerne havde den effekt, at livet i Berlin gik i stå hver gang Mosquitoerne nærmede sig. Sporvogne og tog stoppede, folk forlod deres lejligheder for at søge i beskyttelsesrum, de fleste industrier indstillede arbejdet og den tyske del af personalet søgte tilflugt i dertil udpegede beskyttelsesrum. I de første uger af marts 1945 angreb No. 8 Group jævnt tyskerne Berlin på følgende tidspunkter:

Dato	Tidspunkt	Tyngde	Dræbte	Sårede	Udbombede eller evakuerede	Savnede	Bemærkninger
1.3	19.52-22.08	Centrum og vestlig Berlin					50 Mosq
2.3.	20.11-20.50	Centrum og vestlig del af Berlin	-	-	280		22 Mosq

3.3	20.01-20.51	Wilmerdorf og Tiergarten					58 Mosq
5.3.	03.08-03.58	Spandau					Mosq
5.3	20.03-22.05	Centrum og omkringliggende bydele	3	10	212		30 Mosq
6.3	20.04-21.06	Steglitz, Tempelhof, Neukölln, Treptow og Spandau	4	4	69		Mosq
7.3	21.11-22.24	Zehlendorf, Steglitz og centrum					71 Mosq
8.3.	20.03-21.32	Centrum og omkringliggende bydele	1	1	335		38 Mosq
9.3	20.14-21.14	Lichtenberg, Mahlsdorf, Kreuzberg og Tempelhof					66 Mosq
10.3	20.15-21.13	Mitte, Wedding, Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Kreuzberg og Tempelhof	15	45	3811		38 Mosq
11.3.	20.17-21.21	Indre by	21	41	6836	17	88 Mosq
12.3.	20.26-21.43	Pankow samt nordlig og nordøstlig del af Berlin	24	28	5465	50	58 Mosq
13.3	20.24-21.35	Mitte, Tiergarten, Wedding, Kreuzberg, Treptow, Köberick og Lichtenberg	-	3	1154		90 Mosq
14.3	20.39-22.00	Centrum og omkringliggende bydele	17	12	3420	24	80 Mosq
15.3	20.52-21.46	Over hele byområdet	7	17	1666	6	48 Mosq



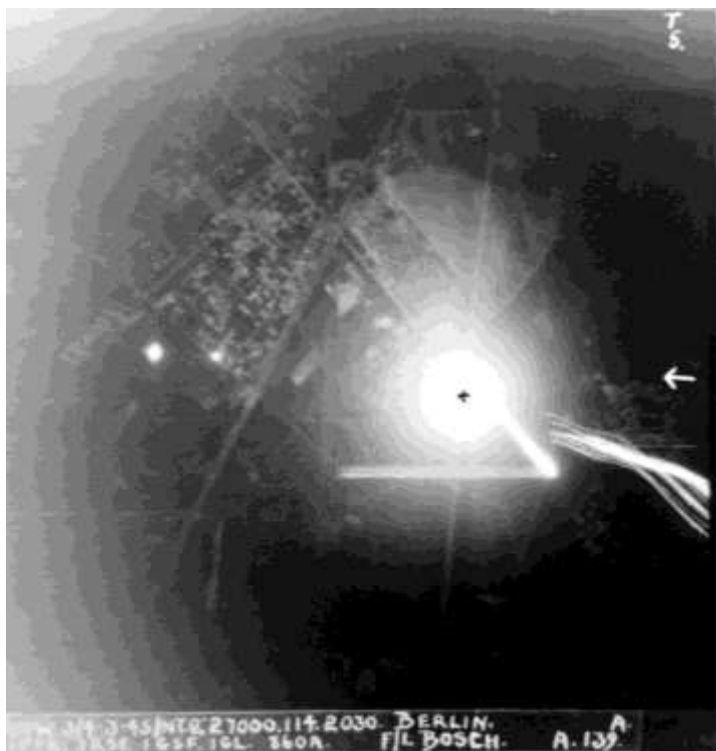
*Målfoto for Mosquito XX KB349 'F' fra No. 139 Squadron, der blev fløjet af F/O V H New, DFM og F/Sgt H R Chilvers. Victor Henry New havde fået tildelt sit DFM den 19. maj 1943 som en øjeblikkelig tildeling. New fløj på dette tidspunkt ved No. 166 Squadron og havde gennemført 28½ togt.*

### **No. 139 Squadron**

No. 139 Squadron afsendte seks Mosquitoes mod Berlin denne nat, hvoraf tre af flyene (Mosquito KB204, KB349 og KB217) klokken 2027½, 2030 og 2031 kastede deres målmarkeringsbomber over Berlin.

Målmarkeringen dannede en linie, der løb fra nordøst til sydvest med god sigt. Den efterfølgende bombing var koncentreret mod denne markering selv om den falske 'dummy site' ved Hanen ydede en god indsats med at efterligne røde og grønne målmarkinger. To af eskadrillens Mosquitoes kastede kun deres sprængbomber og ikke målmarkering, fordi skærmen på deres navigationsudstyr var påvirket af fugt. Det sidste fly havde et fuldstændig ubrugelig udstyr og bombede de andres målmarkering. De seks fly rapporterede om utallige lyskastere, som var i stand til at samle deres lyskegler mod flere fly, men luftværnsskytset var kun sparsomt og Mosquitobesætningerne fra No. 139 Squadron så ingen tyske natjagere.

Mosquito XXV	KB390	F/Lt R O Day & F/Lt T Treby	18.18 - 22.45
Mosquito XX	KB204	F/Lt J W T Bosch & F/Sgt J H Van Houten	18.19 - 22.22
Mosquito XX	KB349	F/O V H New & F/Sgt H R Chilvers	18.20 - 22.31
Mosquito XXV	KB399	S/Ldr J D Robins & F/Sgt J D Crawford	18.20 - 22.39
Mosquito XX	KB217	F/Lt L H Wakeford & F/Sgt R E SMith	18.23 - 22.36
Mosquito XVI	MM200	Lt A A J Van Amsterdam & S/Ldr H A Forbes	18.34 - 22.34



*Målfoto for Mosquito XX KB204 'A', der blev fløjet af F/Lt J W T Bosch og F/Sgt J H van Houten fra No. 139 Squadron. De bombede Berlin klokken 20.30 fra en højde af 27.000 fod.*

### No. 162 Squadron

Mosquito KB191 og KB214 skulle have afmærket målområdet ved hjælp af deres H2S og medførte hver to grønne og to røde 250 lb målmarkeringsbomber, men begge flys H2S fik tekniske fejl og begge besætninger vendte om uden at bombe.

Mosquito 25	KB191	'L'	F/Lt D W Skillman & F/O K Tempest	18.00 - 22.57
Mosquito 25	KB214	'M'	F/Lt G G Abraham & F/Lt A G Cannon	18.10 - 22.46
Mosquito 25	KB493	'X'	P/O W L McGown & F/O Fisher	18.13 - 22.49
Mosquito 25	KB477	'A'	F/Lt H A Haden & F/Sgt D T Nichols	18.12 - 22.35
Mosquito 25	KB464	'H'	W/Cdr W J Henley & P/O R F Clark	18.15 - 23.35
Mosquito 25	KB462	'B'	F/Lt W E Lucas & F/O I Barnicoat	18.16 - 22.44
Mosquito 25	KB465	'F'	F/Lt C C Stewart & F/Sgt H Walker	18.17 - 22.30
Mosquito 25	KB454	'T'	F/Lt J Richards & F/O D MacGregor	18.15 - 22.26
Mosquito 25	KB492	'X'	F/Lt R Waller & Sgt W K Grigg	18.14 - 22.29
Mosquito 25	KB439	'Y'	F/O B D Jones & F/O A Hagues	18.12 - 22.38
Mosquito 25	KB453	'G'	F/O T Finlay & F/O D Allsop	18.16 - 22.34
Mosquito 25	KB458	'U'	P/O J Watt & P/O R F Clark	18.16 - 22.52

De øvrige Mosquitoes fra No. 162 Squadron medførte alle tre 500 lb MC og en 500 lb GP sprængbombe, som de kastede fra højder mellem 23.000 til 26.000 fod. Alle No. 162 Squadrons Mosquitoes returnerede uden skader.

### No. 128 Squadron

No. 128 Squadron deltog i angrebet på Berlin med fire Mosquitoes, der alle returnerede til RAF Wyton uden skader. S/Ldr Gallanders og P/O Dempsey rapporterede efter angrebet:

Ran in from Loran fix. Heard TI's called and TI's coincided with DR. Bombed centre TI. Opposition nil at first but moderate later. S/Ls concentrated round E by TI. Hannover cone a nuisance. Flighter flares.

F/Lt Smith og Sgt Hill i Mosquito PF413 var ikke helt tilfredse med målmarkeringen. De så tyskerne affyre falske målmarkeringer fra jorden, men var ikke i tvivl om hvilke, der var de originale og hvilke, der var falske tyske markeringer. De beskrev luftværns skydningen med tungt flak som moderat til intens for spærreilden i den sydlige del af Berlin.

Mosquito XVI	PF409	'Z'	F/Lt Humphrey & F/O Butcher	18.18 - 22.26
Mosquito XVI	PF405	'J'	F/O Batchelor & P/O Gould	18.20 - 22.36
Mosquito XVI	PF415	'B'	S/Ldr Gallanderes & P/O Dempsey	18.19 - 22.21
Mosquito XVI	PF413	'Y'	F/Lt J W Smith & Sgt C C Hill	18.18 - 22.33



*Beboelsesejendom i Berlin, derkun har fået mindre skader. Alligevel var forholdene alvorlige nok for beboerne i ejendommen, da vinduer var ødelagte og det ikke længere var muligt at skaffe nye ruder. Bygningen havde også fået trykskader for slet ikke at tale om de alvorlige psykiske skader efter, at man havde siddet hjælpeløs i en kælder og ventet på at blive bomberamt. En undersøgelse efter krigen viste, at det at miste sine ejendele samt føle sig totalt hjælpeløs var værre psykisk end at miste venner eller fjernere familie. (C. Petersen)*

#### **No. 142 Squadron**

No. 142 Squadron på RAF Gransden Lodge afsendte tolv Mosquitoes til Berlin. Alle besætninger bombede og returnerede til England.

Mosquito XXV	KB466	'U'	F/Lt D F Bateson & F/O R A Kemp	18.13 - 22.36
Mosquito XXV	KB457	'R'	F/Lt L L Barry & F/O W I Bolender	18.12 - 22.41
Mosquito XXV	KB439	'G'	W/O D Courage & F/O A S Logan	18.18 - 22.43
Mosquito XXV	KB448	'N'	F/O T Dixon & F/Sgt R D Johnston	18.14 - 22.46
Mosquito XXV	KB423	'S'	F/O J M Ellison & F/O H J Farquier	18.11 - 22.32
Mosquito XXV	KB519	'K'	F/O H E Fryer & F/Sgt L A Harris	18.15 - 22.28
Mosquito XXV	KB473	'D'	F/Lt M D Nimmo & F/Sgt J L Craddock	18.16 - 22.27
Mosquito XXV	KB486	'T'	F/O K Pudsey & F/O J R D Morgan	18.13 - 22.30
Mosquito XXV	KB468	'B'	F/O W C Reed & F/O P F Schimdt	18.20 - 22.48
Mosquito XXV	KB435	'C'	F/O H L Smith & Sgt J Gibbins	18.17 - 22.38
Mosquito XXV	KB436	'A'	F/Lt R M Williams & F/Sgt J C McLane	18.18 - 22.44
Mosquito XXV	KB432	'M'	S/Ldr F C Young & S/Ldr T M Jones	18.10 - 22.34

Efter hjemkomsten blev eskadrillens angreb på Berlin sammenfattet således:

12 Mosquitoes of 142 Squadron attacked Berlin in clear weather at 20.30 hours. The marking was by TI Red and Green cascading 10.000 ft and 5.000 ft, dropped by 'Y' aircraft of 139 Squadron and 162 Squadron. The H-hour was not cahnged en route. Two Green dummy TIs with occasional Red drips were seen at 2025.30 hrs to NNW of the target while the aircraft were orbiting awaiting the markers, the first of which fell at 20.29 hours. Other markers fell at 20.30 hours, seven miles NE and one seven miles to west at 20.34 hrs. The bombing seemed divided between two sets of markers about five miles apart, and in genral the marking was scattered over a large area estimated up to twenty-five miles. Three aircraft saw lakes to NW and W and SW of the town. No results were seen. There weas not flak until the TIs fell, then slight to modeate H/F with a cone of 100 S/L to east of target and intense H/F to south of town.

Noget kunne tyde på, at tyskerne var meget hurtige til at få deres falske målmarkinger aktiveret. Brændende decoy sites og falsk målmarkering blev centralt styret i Berlin med direkte telefonlinier til de respektive tændsteder. På selve tændstederne var som regel kun nogle få ældre soldater, der havde til opgave at antænde anlægget og vedligeholde det efterfølgende.

### No. 163 Squadron

No. 163 Squadron på RAF Wyton afsendte 10 Mosquitoes til Berlin, der alle bombede og returnerede til England uden skader. Eskadrillens indberetninger var et kortfattede og F/Lt Benjamin Sephen Besnard Johnston og F/O Louis Cedric Howell i Mosquito 'V' rapporterede således om deres bombing af Berlin:

First TI H-1, dummies before, further TI's H+3 (20 miles away) bombed H-1 TI, bombing fair. Heavy explosion 2037. Flak and Searchlights.

Både Johnston og Howell overlevede krigen og fik begge i sommeren 1945 tildelt et DFC for deres tjenese ved No. 163 Squadron.

Følgende fly blev afsendt fra No. 163 Squadron:

Mosquito XXV	KB502	'U'	F/O Houghton & F/Sgt Stegman	18.14 - 22.50
Mosquito XXV	KB488	'D'	F/Lt Holmes & F/O Walters	18.12 - 22.23
Mosquito XXV	KB511	'E'	F/Lt Bowen & F/O D'arcy	18.13 - 22.29
Mosquito XXV	KB526	'F'	F/Lt Colby & Sgt richard	18.15 - 22.40
Mosquito XXV	KB538	'H'	F/O Fotheringham & F/Sgt Foley	18.13 - 22.49
Mosquito XXV	KB555	'R'	F/Lt Watson & S/Ldr George	18.14 - 22.59
Mosquito XXV	KB510	'B'	F/Lt Robertson & F/O Lee	18.12 - 22.56
Mosquito XXV	KB568	'V'	F/Lt Johnston & F/O Howell	18.16 - 23.01
Mosquito XXV	KB512	'X'	F/O Martin & Sgt Lilley	18.16 - 22.44
Mosquito XXV	KB403	'Z'	F/O Bolter & Sgt Hart	18.18 - 22.27



*Livet går videre i Berlin selv om byen blev ramt af bomber. Bemærk pelsene og uldfrakkerne, som blev sværere og sværere at vedligeholde eller anskaffe sig i løbet af krigen. Billedet er formodentlig fra den første del af krigen. (C. Petersen)*

RAF Wyton, hvor flyene var hjemmehørende, sammenfattede nattens bombing således:

10 a/c of 163 Squadron and 4 a/c of 128 Squadron successfully attack on Berlin in clear weather with good visibility. All aircraft bombed on TI's except one which bombed on estimated position of where TI's burnt out. Marking was late and TI's were scattered from N to S over 10 miles in three groups each of which received a share of the bombing. Defences were slight to moderate H/F predicted and barrage with many searchlights mainly to the ENE.

#### No. 571 Squadron

No. 571 Squadron på RAF Oakington sendte fire Mosquitoes mod Berlin denne nat. Tre af dem bombede i Berlinområdet, medens den sidste, Mosquito PF383, bombede Bremen ved hjælp af Gee, da piloten, new zealænderen F/Lt John Hetrick Higgins, blev syg. Han var dog ikke mere syg end at han fløj sit næste tog den 7. marts, som gik til Dessau. Både Higgins og Green overlevede krigen og fik tildelt et DFC for deres indsats ved No. 571 Squadron.

Alle fire fly medførte en 4.000 lb Cookie.

Mosquito XVI	RV315	F/Lt M J Cane & F/Sgt R J Mirow	18.26 - 22.23
Mosquito XVI	RV323	F/Lt A W Mair & F/Sgt W F Withers	18.28 - 22.31
Mosquito XVI	RV305	F/Lt J Shaw & Sgt A Markland	18.28 - 22.32
Mosquito XVI	PF383	F/Lt J H Higgins & F/O W L Green	18.27 - 21.08



*Mosquito XVI fra No. 692 Squadron på RAF Graveley. For nattens operationer indførte RAF Graveley følgende i deres dagbog: 'Attack on Berlin. In accordance with instructions contained in Form 'B' No 541, 4 Mosq took off as detailed total effort 64 a/c. The weather was nil cloud with moderate to good visibility. Markers fell in 3 clusters & appear to form a line approx NE/SW across the target area. The greater part of the bombing seemed confined to the 2 most Southerly clusters which were closer together. S/L activity hampered observations of results, but a large explosion was reported at 2037 hrs. Defences - Slight to moderate H/F, numerous, decoy markers & S/L's. All 4 a/c attacked primary'. For angrebet på Würzburg beretter dagbogen: 'Attack on Würzburg. In accordance with the same instructions 8 a/c took off as detailed. total effort 32 a/c. the weather was 8/10ths, str. cu. tops 8/10000 ft. Identification of the river in the light of the TI's indicated that a good concentration had been achieved in immediate vicinity of the A/P and a concentrated attack developed. Many bomb flashes were seen and a large explosion reported. Fires were visible up to 50 miles on the return journey. there were no defences and all a/c attacked Primary'. Form B' No. 541 blev modtaget på RAF Graveley klokken 13.19 og det blev besluttet at sende de fire bedste besætninger fra No. 692 Squadron til Berlin og de øvrige otte til Würzburg.*

### No. 608 Squadron

No. 608 Squadron på RAF Downham Market afsendte 12 Mosquitoes mod Berlin, der alle bombede fra højder mellem 23.000 og 25.000 fod og som alle vendte tilbage til England. S/Ldr Eric Stanley Few. AFC, i Mosquito KB411 afgav efter togtet en rapport, som var ret gennemsnitlig for enheden:

Successful 'A' Berlin. Bombed centre of red and green TTs at 2032 from 25.000' on 034 T at 175 kts. Heard broadcast giving no change in H hour. 1st red green were seen at 2006 followed by two other sets. Very poor concentration. Cookie bursts S of TT's. clear, slight haze. Landed at Manston.

Squadron Leader Few og hans navigatør, P/O Samuel Stevenson Campbell, blev dræbt under et angreb på Kiel natten mellem den 21. og 22. april 1945. S/Ldr. Few fløj denne nat Mosquito XVI RV359. Han blev 25 år gammel. Han var netop blevet tildelt et DFC dagen før sin død, men fik det aldrig at vide.

Følgende besætninger fra No. 608 Squadron deltog i angrebet på Berlin natten mellem den 3. og 4. marts 1945:

Mosquito XX	KB411	'M'	S/L Few & P/O Campbell	18.19 - 23.13
Mosquito XX	KB491	'P'	F/Lt Morton & F/Sgt Beavis	18.17 - 22.39
Mosquito XX	KB413	'V'	F/O Clegg & F/Sgt Simpson	18.20 - 22.50
Mosquito XX	KB441	'Q'	F/Lt Titcum & F/O Watkins	18.24 - 22.57
Mosquito XX	KB346	'R'	F/O Barson & F/Lt Miles	18.18 - 22.47
Mosquito XX	KB189	'Z'	F/Lt Lockyer & F/O Sherry	18.22 - 22.33
Mosquito XX	KB424	'C'	F/Lt Bell & F/Lt Redmond	18.18 - 22.27
Mosquito XX	KB347	'H'	F/O Dunn & F/O Bancroft	18.22 - 22.43
Mosquito XX	KB438	'F'	F/Lt Dobbs & F/O McCartney	18.23 - 22.31
Mosquito XX	KB197	'A'	F/Lt McLean & Sgt Todd	18.23 - 22.38
Mosquito XX	KB355	'G'	F/O Sheppardson & Sgt Bell	18.25 - 22.21
Mosquito XX	KB358	'J'	F/L Cook & P/O Millership	18.25 - 22.35

Eskadrillens beretning for natten lyder:

One aircraft landed at Manston with port engine u/s. The rest attacked primary dropping 33 x 500 MC + 500 GP LD between 2031:30 and 2035 hours from 23/25.000'. Weather clear, vis hazy. Red and Green TT's were seen at minute intervals from 2028 to 2034 hrs. Marking was scattered and formed a line at least 10 miles long running from W to E. Most bombing appeared to be slightly West of the centre of the line of TT's. Spoof red and green TT's and flares G/R stars were seen West of the target and spoof cookie bursts were reported to the SW. There was alight H/F and approx 30 S/L's attempting to cone.

### No. 692 Squadron

No. 692 Squadron på RAF Graveley sendte fire Mosquitoes til Berlin, der alle bombede og returnerede til England. H-Hour var klokken 20.30 og bombningen blev gennemført til tiden. Et af flyene blev fastholdt i lyskastere over Berlin i fem minutter, før det lykkedes besætningen at slippe ud af lyskeglerne.

Mosquito XVI	PF441	F/Lt F Hill & F/O J Simkin	18.19 - 22.51
Mosquito XVI	PF450	F/Lt L W Harker & F/O F E Melbourne	18.20 - 22.27
Mosquito XVI	MM133	F/Lt B Bootright & F/Sgt C R Clark	18.21 - 22.39
Mosquito XVI	ML970	F/OW E Evand & F/Sgt S F Stockwell	18.22 - 22.42

No. 8 Group udfærdigede følgende beretning om angrebet på Berlin:

'64 Mosquitoes took off; 58 attacked the primary target and 6 were abortive. The target was marked by 3 H2S Mosquitoes with Red and Green TT's dropped by special equipment. The three clusters fell within a short period and appeared to form a line approx NE/SW across the target. The nonmarking aircraft were able to identify and bomb these markers and each group was attacked with the greater part of the bombing being around the two more southerly clusters, which were closer together. The considerable searchlight activity greatly hampered observations of bombing results, but a large explosion is reported at 2037 hours. There was considerable decoy activity, with dummy red and green markers plentiful to the NW of the target. Defences: Searchlights were operating in strength, especially to the East and NW with one exceptionally large cone directed against the more easterly group of markers. heavy flak was slight to moderate'.

De tyske myndigheder i Berlin rapporterede ikke om de store skader. Det var byens 318. Fliegeralarm og man registrerede kun bombenedslag i områderne Wilmersdorf, Tiergarten samt Spandau, der ikke forårsagede alvorlige skader. I Spandau var man en overgang nødt til at evakuere omkring 300 personer på grund af en ueksploderet bombe. Ingen personer i Berlin kom noget til under aftenens bombardement, der varede 50 minutter fra alarmerne gik og indtil den igen blev afblæst.

Heller ikke Luftwaffes indsats mod de hurtige Mosquitoes var særligt imponerende. Mod de 64 Mosquitoes til Berlin og 32 til Würzburg afsendte 1. Jagddivision en Me 262 på Mosquitojagt, medens 2. Jagddivision afsendte et enkelt fly. Begge uden succes. Sidstnævnte pilot var Feldwebel Schneider i Ta 154 D5+GD, der

var startet fra Fliegerhorst Stade klokken 19.30. Han landede igen klokken 20.52 og igen var hans radar ikke funktionsduelig.



*Tyske ubåde i Lillebælt ved krigens afslutning. Royal Air Force havde et godt øje til de tyske ubåde, der forsøgte at slippe fra havnene i Østersøen til Norge for at komme i operativ drift. Coastal Command jagtede ubådede både om dagen og om natten, medens Bomber Command bombede deres baser i Norge og Nordtyskland samt udlagde miner i de danske farvande for at ødelægge eller forsinke ubådenes transport gennem Bælterne samt Kattegat og Skagerrak. Minelægningen var ret så effektiv og det tog dagevis at tilbagelægge ruten mellem Kiel og Norge med et stort opbud af minestrygere og eskortefartøjer. (Flemming Hansen)*

## **Minelægning natten mellem den 3. og 4. marts 1945**

Bomber Command gennemførte også en mindre minelægning natten mellem den 3. og 4. marts for at forstyrre skibstrafikken mellem Norge og Danmark. 16 Lancasters fra No. 5 Group havde til opgave at udlægge miner i 'Onions', hvilket var Oslo Fjord. Et fly havde problemer og vendte om før målområdet. Tre andre vendte om over målområdet af forskellige årsager og 11 fly gennemførte togtet og udlagde ialt 66 miner (30 stk 1500lbs og 36 stk 1850 lbs). Vejret var klart med udmærket sigt. Minelægningen blev udført ved hjælp af H2S og minelasten bestod af en blanding af Mk. IV og VI miner.

### **No. 44 Squadron**

Tre af flyene tilhørte No. 44 Squadron og de udlagde alle deres miner selv om der var problemer. F/O Walter Dudley Barlow ombord på Lancaster PB380 fik problemer lige efter starten. Han medbragte 6 stk Mark VI (4 x G.006, 1 x C.308 og 1 x G.718). Umiddelbart efter starten klokken 17.31 fra RAF Spilsby faldt en mine af ophænget og lå løs på bombelemmene. Barlow fløj ud over Nordsøen til et udpeget område for afkast af miner pga tekniske vanskeligheder. Her blev minen klokken 17.58 kastet i sikker tilstand og besætningen fortsatte til Oslofjorden, og udlagde de resterende fem miner klokken 20.58.38 på position 5929N 1030E fra en højde af 10.000 fod. Han landede igen klokken 00.05. F/O Barlow overlevede krigen og fik i september 1945 tildelt et DFC.

Hans eskadrillekammerat, F/O Divers i Lancaster PB417, udlagde sin last bestående af seks miner klokken 20.53 fra 10.000 fods højde efter, at besætningen havde kontrolleret positionen ved hjælp af H2S. Minerne, som han medførte, var 2 x B.230, 2 x D.406, 1 x G.726 samt 1 x G.716.

Den tredje maskine (Lancaster III LM654) blev fløjet af F/Lt Wood og han udlagde også sin last bestående af seks Mark IV miner. De blev kastet i minelægningsområde Onion klokken 21.04 efter, at positionen var blevet checket flere gange for at være helt sikker på, at minerne blev udlagt det helt rigtige sted. Positionen var 6 miles i retning 262 grader fra en ø på position 59.29½N 10.20½E. Han medførte seks stk Mark IV

miner (2 x B.230, 1 x G.726, 1 x G.716 samt 2 x D.406). Wood blev omdirigeret til Bittleswell ved ankomsten til England.

Lancaster III	LM654	'L'	F/Lt M L W Wood	17.34 - 0.150
Lancaster III	PB380	'S'	F/O W D Barlow	17.31 - 00.05
Lancaster III	PB417	'R'	F/O W K Dives	17.22 - 00.12

#### No. 57 Squadron

Lancaster I	NG225		F/Lt K Hughes	17.30 - 00.21
Lancaster I	PF124		F/Lt L Mersh	17.21 - 00.16

Begge fly medførte 6 stk Mk II miner, som de udlagde på befalet sted. F/Lt Hughes landede på grund af tyske intrudere på Bitteswell. Eskadrilledagbogen nævner følgende om tyske intrudere over flyvepladsen:

The reason for the diversion was the presence of intruder aircraft which attacked the airfield. As a result, casualties were suffered by Squadron and Station personnel. Flying Officer Heeley, Squadron Signals Analysis Officer, died of injuries caused by cannon shell. F/Lieut D H Fifield, Squadron Gunnery Leader, the WAAF CO and two others were wounded and removed to Hospital. Squadron Offices and Buildings were damaged by Cannon shells.



*Lancasters fra No. 57 Squadron. Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 afsendte eskadrillen to Lancasters på minelægning i Kattegat. Begge fly vendte tilbage fra togtet efter at have udlagt tolv miner, der gav tyskerne svære problemer. I marts 1945 var den tyske marine hårdt spændt for med minelægning og der var stridigheder mellem de forskellige tyske myndigheder om de tiloversblevne minestrygere. Fra Østersøen havde man f.eks. midlertidigt udlånt nogle minestrygere til Oslofjorden. De tyske myndigheder i Østersøen ville have disse fartøjer tilbage, da man havde hårdt brug for dem til at holde forsyningsruterne åbne til de østlige havne, men den tyske krigsmarine i Norge ville ikke aflevere de lånte fartøjer. Andre stridigheder gik på tildeling af brændstof og kul, hvor man beskyldte krigsmarinen i Norge i at hamstre. Sidstnævnte påstand var rigtig nok og medførte en bitter strid mellem forskellige afdelinger i den tyske marine. (IWM)*

#### No. 106 Squadron

No. 106 Squadron på RAF Metheringham afsendte seks Lancasters for at udlægge miner i Onions.

Lancaster	PB754		F/Lt K R Simpson	17.10 - 19.10
				Returned early owing to failure of constant speed unit of starboard engine. Two mines jettisoned safe at 54.24'N 02.58'E at 3000 feet, and 4 mines brought back to Base.
Lancaster	PB618		S/Ldr D B Bretherton	17.12 - 01.40
				No cloud, visibility very good. Area located by H2S. Made mining run at 10000 feet, time 21.22 hours. Mines dropped at 5912½'N 1038½'E. No failure indicated. Mines dropped: 6.

Lancaster	NG414	Cpt C P C pechy	17.10 - 01.40
		Clear, no low cloud visibility good. Area located by H2S. Made mining run at 10000 feet, time 20.58 hours. Mines released at 5918½N 1036E. No failure indicated. Mines dropped: 6.	
Lancaster	PA232	F/O W Norton	17.10 - 01.35
		No cloud or haze, visibility 20 miles. Area located by H2S. Made mining run at 10200 feet, time 21.00 hours. Mines released at 5919½N 1038E. No failure indicated. Mines dropped: 6.	
Lancaster	SW248	F/O W E Hamilton	17.10 - 02.10
		No low cloud, visibility very good. Area located by H2S. Made mining run at 10500 feet, time 21.01 hours. Mines released at 5930½N 1041E. No failure indicated. Mines dropped: 6.	
Lancaster	LM211	F/O W P W Newenham	17.10 - 01.45
		Clear, visibility very good. Area located by H2S. Made mining run at 10500 feet, time 21.26 hours. Mines released at 5912½N 1040½E. No failure indicated. Mines dropped: 6.	

Eskadrillens dagbog lyder:

Six Squadron aircraft were detailed for Mining in the Oslo Fiord area. One aircraft returned early. The remaining five successfully completed their mission.

On return a number of enemy intruders were circling the airfield and our aircraft were diverted. Although a considerable amount of enemy cannon and machine gun fire was expended, there was no damage.



*Britisk mine på en mark i Danmark. Det var yderst farligt for Royal Air Force, hvis deres miner faldt på land, idet tyskerne så i ro og mag kunne studere tændmekanismerne og tage deres modforholdsregler. I foråret 1945 var tændmekanismerne en blanding af magnet- og aukustisk tænding med flere sikkerhedsforanstaltninger mod fjendtlig åbning af disse. (C. Petersen)*

**No. 207 Squadron**

No. 207 Squadron på RAF Spilsby afsendte en enkelt Lancaster på minelægning, der udlagde sin minelast uden problemer og returnerede til Spilsby.

Lancaster I	PD217	F/Lt T W Rowell	17.25 - 00.11
		Gardening - Onions. 6 Veg Mark VI Asays 4 x G.706, 1 x C.308, 1 x G.718 59.27N 10.25E. H2S 59.29N 10.29E. Onions planted 20.56.37 hours from 10.000 ft heading 357 degrees T 200 TAS 358 degrees track 221 degrees 5 miles 59.26½N 10.25E. No cloud. Visibility good. PPI 20.56-40 hrs (3 secs after first release. (a) Yes (b) No (c) Yes. No sign of defect.	

Luftwaffe i Norge indsatte fem Ju 88 og en enkelt Bf 110 mod minelæggerne i Oslofjorden uden, at det kom til kontakt med minelæggerne. Ingen af parterne så noget til hinanden og alle Lancasters fra No. 207

Squadron med 'Onions' som mål vendte tilbage. Over målområdet blev minelægningsflyene mødt med lidt tungt luftværnsskydning, der dog ikke gjorde de store skader.

Ikke helt så heldigt gik det alle 15 Lancasters fra No. 1 Group, der havde til opgave at udlægge miner i 'Silverthorn' i Kattegat. De 15 Lancasters kom med fem maskiner fra henholdsvis No. 460, 626 og 153 Squadron og alle fly var udstyret med H2S, som der var forbud mod at tænde før man nåede 07E ligesom der var befaleet radiotavshed indtil denne position. I modsætning til tidligere i krigen, så anså man ikke længere minelægningsoperationer som 'a piece of cake' og minelægningen blev planlagt med stor nøjagtighed.

Minelægningsflyene fra No. 1 Group medførte alle 24 bundter Window af ordinær type, som man kunne udkaste, hvis man blev udsat for beskydning af radarstyret tungt luftværnsskyts.

Efter starten fra deres hjemmebaser skulle minelægningsflyene flyve i 2-3.000 fods højde og langsomt stige indtil de ville befinde sig i 8-9.000 fods højde, når de krydsede 04.00'E ude over Nordsøen. Når de krydsede den danske kyst skulle det ske i 10-11.00 fods højde og de fly, der skulle til Silverthorn 15 Young havde ordre til at stige til 14-15.000 fods højde.

Minelægningsflyene havde ordre til at befinde sig på position 57.00'N 07.00'E klokken 20.30 dansk tid og herfra sprede sig ud til de allokerede minelægningssteder i løbet af de næste fem minutter. Positionen skulle stedfæstes ved hjælp af H2S eller visuel landkending. På vejen hjem skulle flyene langsomt gå længere ned, men den engelske kyst måtte ikke krydses i lavere højde end 8.000 fod.

Over Nordsøen var der et 10/10 skydække med toppe i 3-5.000 fod, men det klarede op over Jylland og sigtbarheden var fortræffelig i minelægningsområderne.

Et fly gennemførte ikke operationen, men de resterende fly udlagde 47 stk 1500 lbs og 36 stk 1850 lbs miner (en mine var en hænger og blev bragt med tilbage til England).



*Tysk minestryger ud for Aarhus havn. Bortset fra at disse fartøjer strøg minerne fungerede de også som flak-skibe. Som modforholdsregel mod dette udviklede Bomber Command teknik og taktik, så det var muligt at kaste minerne fra stor højde ved hjælp af radar. (C. Petersen)*

### **No. 153 Squadron**

Hver af de fem Lancaster fra No. 153 Squadron medførte seks miner. F/O Crane i PB783 havde en mine, som ikke kunne kastes, hvorfor han bragte den med tilbage til RAF Scampton.

Lancaster	RA526	F/Lt L H Taylor	16.40 - 23.00
Lancaster	PB783	F/O N J Crane	16.35 - 23.10
Lancaster	NG201	F/O F B Bolton	16.40 - 23.05
Lancaster	NG218	F/Lt G B Bishop	16.35 - 23.10
Lancaster	LM750	F/O L J R Gregoire	16.45 - FTR

Eskadilledagbogen beskriver følgende om nattens minelægningsoperation:

5 aircraft were detailed to lay mines in enemy waters between Denmark and Sweden. All aircraft took off successfully at 16.35 hours in conditions of good visibility but crews encountered a weak front at 7°E but after flying through this, cloud dispersed and the Garden Area was clear. The route home was similar and aircraft landed at base in good weather conditions. 4 aircraft laid their mines successfully, but one aircraft 'R' flown by F/O Gregoire is missing from this operation. Crews reported seeing an aircraft being shot down into the sea in the Garden area, and as there was only one aircraft lost on this operation, it is presumed that 'R' was the aircraft seen to go down. Defences consisted of light flak as the aircraft crossed Denmark, and occasional flak ships in the sea. Fighters were active but none of our aircraft were damaged.

### No. 460 Squadron

No. 460 Squadron på RAF Binbrook sendte fem Lancasters for at udlægge miner i Silverthorn. Alle fly kastede deres miner og returnerede til England. I alt blev der udlagt 30 miner.

Lancaster	PB873	F/Lt D A Coudir	16.57 - 23.03
		Mines laid at 2022 hours from 10.000 ft. H2S u/s and mines laid visually with timed run. Assessed accurate.	
Lancaster	PB875	F/O L C Lohrs	16.52 - 23.13
		Mines laid at 2025 hours from 10.000 ft. 2 mile overshoot.	
Lancaster	PB226	F/Lt A Dowling	16.50 - 23.15
		Mines laid at 2026 hours from 11.000 ft. Assessed accurate.	
Lancaster	ND959	F/Lt R K Stringer	16.55 - 23.04
		Mines laid at 2028 hours from 14.600 ft. Assessed accurate.	
Lancaster	ND791	F/O G L Hando	16.54 - 23.12
		Mines laid at 2029 hours from 15.000 ft.	



*Der var en livlig skibstrafik mellem Danmark og Norge. På billedet ses 'Donau' i Aalborg tidligere i krigen. Dette skib blev den 17. januar 1945 sprængt i Oslofjorden ud for Drøbak af den norske sabotør Max Manus, der havde anbragt en magnetmine på skibet medens det lå i havn. Det lykkedes for tyskerne at sætte 'Donau' på grund. I maj 1945 tilfaldt vraget den norske stat. Man ville forsøge at sætte skibet i stand, men opgav og det blev i stedet for hugget op i Bremerhafnen i 1952.*

### No. 626 Squadron

Alle fem Lancasters fra No. 626 Squadron var udstyret med H2S Mk. II og medførte seks stk Mk. VI miner. Eskadrillen konkluderede:

Mining Silverthorn - Area identified by run from position on coast and checked by bearing and distance from Hesselo Island. The instruments were clear and accurate and since there was no opposition from defences the mines were satisfactorily laid in clear weather. the weather en route consisted of layered cloud as predicted by MET.

Besætningen ombord på Lancaster I ND864 åbnede ild mod et tomotors fly i minelægningsområdet og mente, at de havde nedskudt en Ju 88. Træfningen fandt sted klokken 20.25, medens Lancasteren var på vej hjemover i 11.000 fods højde på positin 5620N 1105E, hvilket vil sige lidt sydøst for Grenå. Der var udmærket sigt i området. Lancasteren var udstyret med Fishpond radar, som man anvendte til at opdage tyske natjagere og som blev betjent af flyets radiooperatør, W/O C W Minard. Operatøren opdagede et ukendt mål på skærmen og beordrede piloten til at gå ind i en undvigemanøvre næsten samtidig med at besætningen så en fighter flare (lysbombe anvendt af tyske natjagere), som oplyste foran til venstre for Lancasteren. I en afstand af 400 yards mellem lysbomben og Lancasteren opdagede besætningen pludselig en Ju 88. Piloten, F/O Fisk kastede Lancasteren ind i en proptrækkermanøvre til venstre samtidig med, at frontskytten, P/O Pollock, åbnede ild med sine maskingeværer og beskød det fjendtlige fly med 800 skud.

On the night of the 3rd March 1945, Lancaster 'M2' of No. 626 Squadron was detailed for gardening in the Kattegat.

Whilst flying at a height of 11.000 feet on a heading of 300° T, position 5620N 1105E at 20.25 hours, the Wireless Operator detected on his Fishpond screen an aircraft approaching on the fine port quarter at a range of approximately 1.000 yards. All gunners were notified of the position and the pilot was instructed to corkscrew port. The evasive action was taken not too violently and the W/Op was still able to trace the blip on the Fishpond screen and to report that the unidentified aircraft was overtaking on the port and was moving up towards the port bow.

Almost immediately the Front Gunner observed a fighter flare dropped on the fine port bow and saw a twin engined unidentified enemy aircraft silhouetted against and slightly above the glow of the flare at a range of 400 yards. He immediately opened fire and gave the fighter two good bursts after which the aircraft was seen to catch on fire and disappear from view below, still burning.

Resume course was then given by the gunner, and the W/Op reported that the Fishpond screen was clear. Other members of the crew confirm that the aircraft was set on fire and was last seen dropping vertically well alight.

No attack was made by the fighter and fire was not returned. The Front Gunner claims the aircraft as definitely destroyed and the crew are to be congratulated on very good co-operation between the special equipment and the gunners, resulting in a successful interception of the enemy aircraft.

Besætningen rapporterede, at det fremmede fly brød i brand efter den første maskingeværtsalve og faldt ned omhyllet af flammer, hvorefter signalet forsvandt på Fishpond skærmen. Der er ingen tysk melding om tab af en Ju 88 over dansk område denne nat.

Både skytten, James Pollock, og piloten, James Carlyle Fisk, fik tildelt et DFC sommeren 1945.

Lancaster I	RA543	'A2'	F/Lt R G Stanley	17.00 - 23.11
				2026 hours, 11.000 ft, 061 deg T, 200 mph. No cloud. Vis good, All in position - no failure indicated. No opposition encountered.
Lancaster I	PD295	'B2'	F/Lt K H Rames	17.15 - 23.20
				2020½ hours. 10.200 ft, 065 deg T, 200 mph. Vis excellent. Nil cloud. Quiet trip with mines satisfactorily laid.
Lancaster III	ND864	'M2'	F/O J C Fisk	16.57 - 23.13
				2023 hours, 11.000 ft, 095 deg T, 2000 mph. No cloud. Vis good. All in position - no failure indicated. F/G opened fire on T/E A/C (believed Ju 88) without reply. E/A claimed destroyed.
Lancaster I	PA190	'G2'	F/Lt L G Hardy	17.05 - 23.15
				2020½ hours, 11.000 ft, 085 deg T, 200 mph. Vis moderate. Nil cloud. Satisfactory trouble free operation.
Lancaster I	PD404	'Q2'	F/O K G Hall	17.03 - 23.02
				2020 hours, 11.000 ft, 330 deg T, 200 mph. Vis exceptional. No cloud above or below. All in order. A satisfactory trip with no trouble from defences.

De 15 Lancasters havde ordre til at udlægge minerne i tidrummet mellem klokken 20.19 og 20.29, men radiofyret 'Herzog' ved Esbjerg udsendte allerede i tidsrummet mellem klokken 19.55 og 20.13 nøjagtige positionsangivelser for alle indflyvende maskiner.

Natjagere fra I./NJG 3 på Fliegerhorst Grove blev scramblert og det svære radiofyret ved Aalborg begyndte klokken 20.27 at udsende positionsangivelser, men det blev øjeblikkeligt jammet af RAF. Mod minelægningstyrken afsendte 2. Jagddivision et fly på Gebietsnachtjagd og fem andre på Verfolgungsnachtjagd. Flyene blev kontrolleret af Gyges i Grove.

Klokken 20.14 den 3. marts 1945 kom Hptm. Schröder i kamp med en firemotors maskine over Kattegat. Han havde dog ikke held til at nedskyde det britiske fly. Schröder har formodentlig været i luftkamp med F/O Fisk i Lancaster III ND864.

Kommandeuren for I./NJG 3, Major Husemann, opererede også denne nat og havde i Ju 88G-6 D5+ZB klokken 20.29 held til at nedskyde Lancaster B.III LM750 (PA-G) fra No. 153 Squadron vest for Griben i Sejrøbugten.

Hele Lancasterens besætning (F/O L J R Gregoire DFC, Sgt. W L James, W/O J L D McCoy, W/O D S M McGregor DFM, W/O M M Sandomirsky, F/Sgt. J E Sabine og F/Sgt. W Webber) forsvandt i havet. Major Husemann var startet fra Fliegerhorst Grove klokken 19.25, nedskød Lancasteren klokken 20.29 og landede igen på Grove klokken 21.03. Det var radaroperatøren, Schierholz, 56. nedskydning.

Lancasterens besætning var ikke helt grøn og uerfaren. Piloten, canadieren Leo Joseph Robert Gregoire, fik tilkendt sit DFC den 13. april 1945, hvilket vil sige efter sin død. Gregoire stammede fra Alberta, men boede i 1942 i Vancouver, hvor han var VVS assistent, da han meldte sig til flyvevåbnet. Han blev udnævnt til

officer i juni 1944 og fløj hans første operation til Le Havre den 5. september samme år og havde ved sin død gennemført 26 operative togt.

Douglas Scott McGregor havde tidligere fløjet ved No. 61 Squadron og havde fået sit DFM den 26. juni 1942 efter at have gennemført 30 togt. Canadieren McCoy havde tidligere snydt døden. Han var den 22. maj 1944 den eneste overlevende fra Lancaster ND964 tilhørende No. 626 Squadron, som styrtede ned i Belgien. McCoy undveg tyskerne og kom tilbage til operativ flyvning, da Belgien blev befriet og der ikke var mulighed for, at tyskerne skulle hævne sig på de personer, der havde assisteret McCoy under hans flugt.

Admiral Skagerrak rapporterede følgende om aftenen og nattens aktiviteter:

'Nach B-Dienst 4. 0442 Uhr Angriffsmeldung engl. Flugzeuges AO 4428 (S Oslofjord) (RAF Coastal Command).

Wegen Sturmgefahr Bewachung westjüttischer Küste nicht besetzt.

Minenräumdinst: 26 Boote.

- 1 Raumerfolg AO 7166 (Samsøe Belt)
- 2 Raumerfolg AO 7161 (SO Aarhus)
- 3 Raumerfolg AO 7218 (N Seelandsrev)

3. VS 1542 Hafen Thyboroen bei starken seegang leckgeschlagen und gesunken. Weiteres folgt.

3. abends mehrere Feindflugzeuge Verminung Kattegat-Samsøe Belt. 2 Abstürze beobachtet. Z30 Oslo, Ihn, Beitzen, Reidel, T13, T16, F4 Oslo-YM fjord, Galster, K1, T17, T20, F7, F10, MS Linz Frederikshavn, T19 bei Geleitdurchführung nach Süden, Nürnberg, Ostmark, Lothringen Kopenhagen.

Geleite:

Nach Süden: 1 Transporter, 3 Tanker, 2 Dampfer.

Nach Norden: 1 Transporter, 2 Dampfer, 3 Tanker, 1 Charterschiff.

Wegen Wetterlage 1 Sperrbrecher mit Schlepper Korsoer liegendeblieben'.



*Det tyske skib 'Isar' i Aalborg tidligt i krigen. 'Isar' sejlede i løbet af krigen mange transportere mellem Norge og Danmark. Om 'Isar' i marts 1945 berettet meget mere i afsnittet om Coastal Command No. 18 Group).*