

Efter at Finland havde sluttet fred med Rusland, skulle alle tyske styrker være ude af Finland inden den 15. september 1944. Den tyske 20. Gebirgsarmee trak sig i løbet af de næste par måneder under følgelse med fjenden tilbage til en linie ved Lyngen i Norge. Vejnettet var ikke særlig godt udbygget i området, hvorfor det var vanskeligt at få transporteret 220.000 mand og omkring 20.000 samt 60.000 heste med tilbage. De operationen fandt sted nord for Polarcirklen og det var sidst på året gjorde vejret heller ikke situationen bedre. Tilbagetrækningen gik faktisk ret godt, men ikke tilstrækkeligt hurtigt ifølge Hitler, der ønskede at anvende en del af styrkerne fra 20. Gebirgsarmee til hans offensiv i Ardenerne samt Ungarn.

## Coastal Command 18 Group

I slutningen af august 1944 var Finland dybt involveret i fredsforhandlinger med Sovjetunionen, Den russiske sommeroffensiv havde rystet finnerne og der var ingen anden udvej end at søge at opnå en fredsftale med russerne. I den nordlige del af Finland og Norge lå den tyske 20. Gebirgs Armee og disse tyske styrker havde ingen planer om at overgive sig.

20. Gebirgs Armee blev opstillet i januar 1942 som Armee Oberkommando Lappland (General-oberst Dietl). I juni samme år blev AOK Lappland omdøbt til 20. Gebirgs Armee. Enhederne kæmpede i Lappland og på 'Eismeerfronten', men var ikke i stand til at bryde igennem de russiske linier. Da finnerne indgik fredsftalen med russerne i september 1944 var tyskerne involveret i kampe på Liza-fronten og kom pludselig også op mod finnerne på Rovaniemi-fronten.

III. finske armeekorps havde kæmpet sammen med tyskerne og nu var man pludselig på hver sin side. Russerne havde som betingelse for fredsaftalen forlangt, at alle tyske styrker skulle være ude af Finland inden den 15. september. Nogle enkelte steder kom det til kampe mellem finske og tyske styrker, men i det store og hele lykkedes det for tyskerne at trække deres styrker ud af Finland og ind i Nordnorge. Det var ikke muligt at få de store tyske styrker ned gennem Finland til Østersøen for at transportere dem via skib til Tyskland og svenskerne havde i september lukket alle deres havne for tyske skibe. Også jernbanetransporterne, som tidligere havde været muligt gennem Sverige, var nu lukkede.

20. Gebirgs Armee befandt sig i en næsten umulig situation. I september er vejret allerede koldt i Finnmarken og den daværende chef, Generaloberst Rendulic (fra 21. januar 1945 General der Gebirgstruppe Franz Böhme), havde til opgave at frigøre sin Armee og trække den ned gennem Nordnorge samtidig med, at han skulle fastholde fronten.



*Under tyskernes tilbagetrækning i Finnmarken udfører de 'den brændte jords taktik', hvor de ødelagde al infrastruktur og afbrændte al bebyggelse for at den ikke kunne anvendes af de fremrykkende russiske styrker. Der blev samtidig gennemført tvangs-evakuering af den norske befolkning.*

Den 6. oktober 1944 påbegyndte tyskerne deres 'Unternehmen Nordlicht', som var kodenavnet for deres tilbagetrækning fra deres Eismeerfront i det nordlige Finland og videre ned gennem Nordnorge til Lyngen. Den efterfølgende dag gik den 14. russiske Armé til angreb og pressede de tyske styrker under deres tilbagetrækning fra Kola-fronten. Den 18. oktober blev den norske grænse krydset, den 25. blev Kirkeness befriet og den 28. oktober nåede de russiske styrker frem til Tana elven, hvor der stoppede deres fremrykning.

Russernes standsning ved Tana Bru gav tyskerne et kærkomment pusterum, så de kunne reorganisere og styrke deres frontlinie ved Lyngen Linie i Troms. De benyttede blandt andet pusterummet til at ødelægge alt brugbart i Finnmarken og tvangs-evakuere befolkningen, så de russiske styrker ikke ville have mulighed for at udnytte infrastrukturen i Nordnorge under deres videre fremrykning.

Da frontlinien var stabiliseret ved Lyngen, påbegyndte Generaloberst Rendulic tilbagetrækning af store dele af hans styrker. De tyske tropper marcherede sydpå ad hovedvej 5 indtil de nåede Mosjøen eller Trondheim, hvorfra de blev sendt videre med jernbanen.



*Russisk infanteri under fremrykning ad en af de selvsamme veje som tyskerne havde anvendt til deres tilbagetrækning.*



*Tysk tilbagetrækning gennem Finmarken af utilstrækkelige veje. Den norske hovedvej ned gennem Nordnorge var ikke asfalteret og fuldstændig utilstrækkelig til at transportere så store mængder materiel og personel. Først meget langt nede i Norge var der adgang til jernbaneforbindelse sydpå. Tidligere i krigen havde tyskerne været i stand til at transportere styrker af jernbanen gennem Sverige til Narvik, men denne mulighed var nu lukket. Det var muligt at transportere materiel og personel ad søvejen langs den norske kyst, men fjendtlige ubåde og flyangreb udgjorde en alvorlig risiko for disse transporter, hvorfor en stor del af det tyske personel var nødsaget til at fodmarchere tilbage.*

20. Gebirgs Armee var ikke ligefrem en lille enhed. Det var en krigsstærk enhed, der sammen med støtteenheder og Luftwaffe/Kriegsmarine enheder var på ca. 220.000 mand, 20.000 køretøjer og omkring 60.000 heste. Det drejede sig ikke om forsprængte enheder, men om fuldt udrustede enheder, der sagtens kunne gøre nytte andre steder i det tyske rige. 20. Gebirgs Armee rådede ikke over kampvognsstyrker, men styrken bestod af andre typer enheder, der var stærk mangel på. F.eks. kunne bjergjægerne indsættes i Alperne, Italien eller i Kapaterne. Artilleriet var hovedsageligt trukket artilleri, men det var velegnet til indsættelse i Ardennerne eller langs hvilken som helst frontafsnit. Hvis der var noget, som 20. Gebirgsarmee havde kendskab til, så var det at føre vinterkrig og vinteren stod for døren i Europa. Hitler var i slutningen af 1944 i gang med planlægningen af Ardenneroffensiven og han manglede desperat tropper til denne aktion. Tropperne nåede dog aldrig at deltage i Ardenneroffensiven.

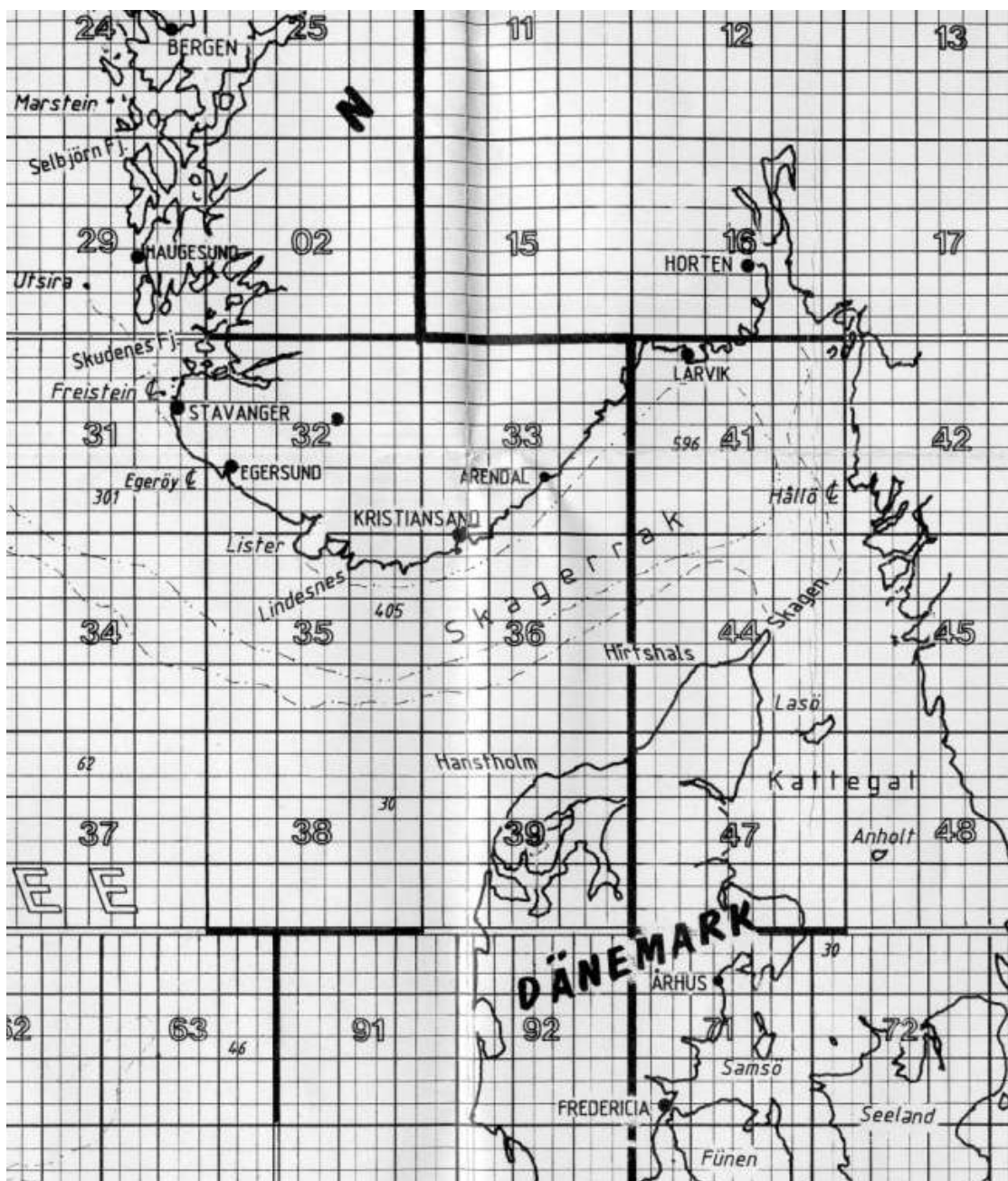


*Transport af tyske tropper og materiel fra Nordjylland til Norge tidligere i krigen. Nu skulle styrkerne hovedsageligt den anden vej, men situationen havde ændret sig drastisk i de mellemliggende år. Bomber Command udlagde miner i sejlruerne og Strike Wings angreb skibstrafikken om dagen, medens Halifaxes og Beaufighters angreb skibene om natten.*

Overførslen af tropper fra Sydnorge til Danmark begyndte i oktober 1944. Til at begynde med gik transporterne over Skagerrak og Kattegat planmæssigt, men så begyndte problemerne for tyskerne. Et af problemerne var mangel på skibe. Et andet problem var mangel på brændstof (olie eller kul) og endelig begyndte de allierede at blande sig i overførslerne. Bomber Command udlagde miner i sejlruterne, Coastal Command angreb selve skibstransporterne og modstandsbevægelsen i Norge og Danmark begyndte at intensivere sprængningerne af jernbanelinierne samt installationer i havne og direkte sabotager mod tyske skibe.

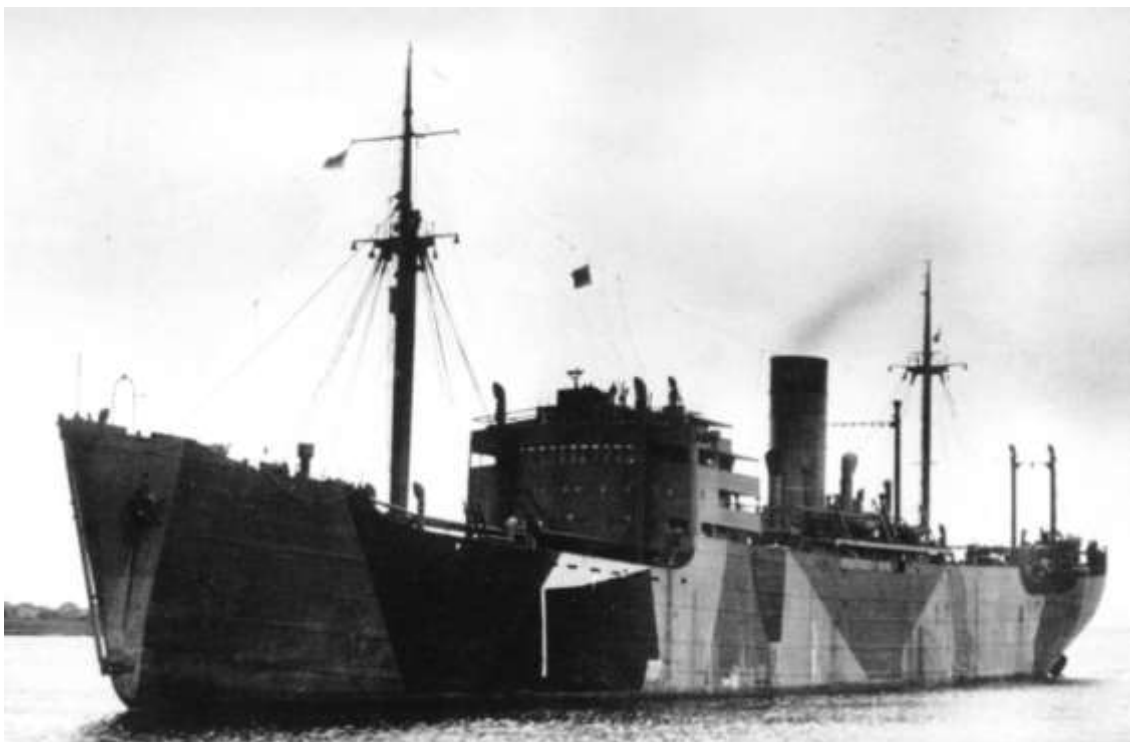
Det lykkedes ikke for tyskerne at føre 20. Gebirgsarmee lige så hurtigt ned gennem Norge, som Hitler ønskede det. Vejnettet i Nordnorge kunne ikke tage de store tropestyrker og fjendtlige fly og ubåde gjorde det farligt at transportere styrkerne ad vandvejen ned langs Norges kyst. Tilbage blev, at man transporterede tropperne ned gennem Norge ad landvejen, medens materiel (køretøjer, heste, kanoner, ammunition etc) blev transporteret ad vandvejen.

Transportskibene ned langs den norske vestkyst blev om dagen angrebet af Strike Wings fra Coastal Command (Beaufighters og Mosquitoes fra Dallacy og Banff) og om natten blev skibene opsøgt af Halifax fra RAF Stornoway.



Kvadratsystem for Kriegsmarinen

Den tyske marines arkivmateriale fra efter januar/februar 1945 er ret sporadisk, men der eksisterer en tysk oversigt over transporter mellem Norge og Aarhus for december 1944. Oversigten findes kun for Aarhus og indeholder ingen oplysninger om transporter mellem f.eks. Frederikshavn og Norge. I løbet af december 1944 blev der transporteret 29.995 personer, 5.183 heste og 6.339 køretøjer fra Norge til Aarhus. Dertil kom så 4.409 tons W-gods og 1.015 tons Tr-gods. Transporterne fandt sted på følgende dage:



*Moltkefels (7.863 BRT) fotograferet i Aalborg. Moltkefels løb af stablen i Bremen-Vegesack i december 1939 og blev straks overtaget af Kriegsmarinen. Først ville man have anvendt skibet som Handelsstörkreuzer, men Moltkefels kom i stedet for til at sejle som Kriegsmarine-Transporter. Skibet deltog Unternehmen Weserübung (angrebet på Danmark og Norge) og var også udset til at deltage i invasionen af England, som aldrig blev til noget. I stedet for kom Moltkefels hovedsagelig til at sejle langs Norge samt Østersøen. I efteråret 1944 og vinteren 1945 var Moltkefels indsat på overfarten mellem Norge og Danmark, men blev derefter overflyttet til Østersøen for at deltage i evakueringen fra Østpreussen. Den 11. april 1945 blev Moltkefels ramt af bomber medens den lå ud for Hela i færd med at indskibe soldater og flygtninge. Moltkefels blev sat på grund og udbændte fuldstændigt. Omkring 500 soldater og flygtninge omkom under angrebet.*

Fartøj og indladehavn	Indløbsdato	Mann	Frauen	Pferde	W-Gutts	Tr-Gutts	Fahrzeuge
'Isar' Arendal	1.12.44	1.258	-	150	-	80	153 Fzg, 36 Kr 337 Fhr
'Donau' Porsgrunn	1.12.44	1.116	-	24	-	12	190 Fzg 2 Kr
'Rolandseck' Arendal	2.12.44	446	-		-	50	49 Fzg, 8 Kr 46 Fhr
'Süderau' Porsgrunn	2.12.44	342	-	208	-	46	52 Fzg, 4 Kr 9 Fhr
'Jupiter' Moss	2.12.44	481	41	-	-	-	-
'Moltkenfels' Herön/Porsgrunn	4.12.44	1.012	-	321	-	48	235 Fzg, 12 Kr 170 Fhr
'Isar' Arendal	6.12.44	1.223	-	283	-	-	-
'Donau' Herön/Porsgrunn	6.12.44	1.055	-	58 + 7 Hunde	-	-	232 Fzg, 7 Kr

'Birkenau' Oslo	6.12.44	-	-		4.409	-	-
'Süderau' Arendal	7.12.44	338	-	221	-	12	34 Fzg, 1 Kr 31 Fhr
'Isar' Arendal	10.12.44	1.240	-	163	-	30	214 Fzg, 5 Kr 71 Fhr
'Donau' Herön/Porsgrunn	10.12.44	1.179	-	125 + 3 Hunde	-	70	275 Fzg, 13 Kr
'Rolandseck' Moss	11.12.44	2438	-	-	-	-	63 Fzg
'W.v.Kniprode' Oslo	11.12.44	1439	12	-	-	50	18 Fzg
'Moltkefels' Moss	11.12.44	1035	-	6	-	6	157 Fzg, 4 Kr
'Süderau' Arendal	11.12.44	339	-	221	-	18	31 Fzg, 1 Kr 40 Fhr
'Isar' Arendal	15.12.44	1019	-	190	-	35	196 Fzg, 6 kr 29 Fhr
'Donau' Herön/Porsgrunn	15.12.44	1204	-	43	-	45	224 Fzg, 12 kr 8 Fhr
'Süderau' Arendal	16.12.44	326	-	45	-	4	51 Fzg 29 Fhr
'Moltkefels' Moss	17.12.44	1021	-	450	-	15	267 Fzg, 10 Kr 4 Fhr
'Rolandseck' Moss	17.12.44	220	-	-	-	40	53 Fzg, 4 Kr
'Moltkefels' Moss	21.12.44	968	-	106	-	3	182 Fzg, 4 Kr
'Neidenfels' Moss	21.12.44	522	5	-	-	96	121 Fzg, 7 Kr
'Donau' Herön	22.12.44	1139	-	296	-	20	303 Fzg, 8 Kr 14 Fhr
'Isar' Oslo	22.12.44	1189	-	259	-	3.5	226 Fzg, 3 Kr 32 Fhr
'Süderau' Porsgrunn	25.12.44	324	-	191	-	15	104 Fzg
'Darss' Oslo	25.12.44	1398	10	337	-	55	261 Fzg, 5 Kr 6 Fhr
'Ulanga' Arendal	25.12.44	1004	14	116	-	180	182 Fzg, 10 Kr 40 Fhr
'Hansa I' Oslo	27.12.44	287	-	-	-	-	54 Fzg
'Moltkefels' Oslo	27.12.44	944	-	328	-	1	277 Fzg, 2 Kr 15 Fhr
'Donau' Herön	27.12.44	1110	1	311	-	-	269 Fzg, 2 Kr
'Neidenfels' Moss	27.12.44	1025	1	403	-	-	234 Fzg
'Isar' Moss	27.12.44	1270	-	308	-	50	292 Fzg, 6 Kr

I samme periode transporterede returtransporterne fra Aarhus til Norge et mindre antal personer samt kritisk materiel - herunder miniubåde. Disse transporter fandt sted på følgende dage:

Fartøj og anløbshavn	Dato	Mann	Frauen	W-Gut ts	Tr-Gut ts	Fzg
'Isar' Arendal	2.12.44	914	-	-	26	
'Donau' Herö/Porsgrunn	2.12.44	7	16	-	2	3
'Rolandseck' Moss	5.12.44	-	-	7 Waggons Nachr.Ger.	-	-

'Moltkefels Moss	6.12.44	335	-	-	46 und 60 Linsen	4 Lkw 1 Pkw
'Donau' Herön/Porsgrunn	6.12.44	71	-	-	20	-
'Süderau' Arendal	8.12.44	230	-	-	-	-
'Rolandseck' Oslo	12.12.44	4	-	1 Waggon = 10 ts U-Bootsnachschiebung	-	-
'Moltkefels' Moss	12.12.44	420	-	-	15	2
'Isar' Oslo	17.12.44	239	-	-	70 und 60 Linsen	2 Kfz
'Donau' Porsgrunn	17.12.44	7	-	75 (darunter 4 nichtbefahrbare Aggregate)	-	-
'Moltkefels' Moss	18.12.44	275	-	-	-	-
'Rolandseck' Oslo	19.12.44	17	-	-	1 und 3 Funkmessgeräte	-
'W.v.Kniprode' Oslo	22.12.44	8	-	4 Wgg 'Hering' = 70 ts Funkmessger = 4.5 ts, Techn. Nachr. Ger = 1.5 ts und 2 Kisten = 280 kg für Horten	-	-
'Moltkefels' Dröbak	22.12.44	239	-	4 Wgg 'Hering' = 80 ts, 2 Wgg Christbaumschmuck = 20 ts	-	-
'Isar' Oslo	23.12.44	114	-	5 Wgg 'Heering' = 56 ts, 1 Wgg Batterien = 10 ts	4 ts Gerät	-
'Neidenfels' Oslo	23.12.44	158	-	-	45 ts Gerät und 33 Biber	10 Kfz
'Ulanga' Herön/Porsgrunn	26.12.44	237	-	-	15	-
'Birkenau' Oslo	27.12.44	-	-	2.045	-	-
'Hansa I' Oslo	28.12.44	-	-	7 Wgg 'Hering', 4 Wgg Seilbahngerät = 120 ts	-	-
'Neidenfels' Moss	28.12.44	585	-	-	-	-
'Isar' Oslo	28.12.44	16	5	2 ts Gepäck, 6 Kisten, 3 Bd Paddel = 1 ts	-	-
'Darss' Oslo	30.12.44	-	-	4 Wgg 'Hering' = 75 5 ts, 5 Wgg Seilbahngerät = 100 ts	-	-
'Rolandseck' Oslo	30.12.44	122	-	-	-	2 Lkw, 4 Pkw, 2 Kr

I slutningen af februar og begyndelsen af marts 1945 var turen kommet til at overføre 169. Infanterie Division fra Norge til Danmark. Transporterne foregik oprindeligt om dagen, men tyskerne skiftede hurtigt til sejlads om natten med efter datidens forhold hurtige transportere. Transporterne udgik hovedsageligt fra Oslofjorden og modtagehavnene i Danmark var Frederikshavn og Aarhus.

I efteråret 1944 udarbejdede MEW (Ministry of Economic Warfare) en rapport om transporterne fra Norge til Danmark og i løbet af vinteren 1945 arbejdede Coastal Command videre på analysen. I september 1944 blev der stadigvæk transporteret store mængder råmaterialer fra Norge til Tyskland, men dette var næsten totalt ophørt i foråret 1945. Til gengæld var militærtransporterne fra Norge til Danmark særdeles vigtige og transportere for at forsyne de tyske støttepunkter (især ubådsbaserne) var ikke mindre vigtige.



*Rolandseck på 1.845 BRT fotograferet i Norge under transport af tropper. Rolandseck blev bygget af Stettiner Oderwerke AG og blev oprindelig indsat af DDG 'Hansa' på sejlruten til og fra Spanien og Portugal. I 1940 blev skibet indkaldt til Kriegsmarinen og indsat som Transporter. Rolandseck blev sænket af RAF den 12. marts 1945, medens skibet var på vej fra Norge til Aarhus med en last bestående af 417 soldater og 116 heste. Kun 10 personer omkom ved sænkningen.*

Coastal Commands sammenfatning lyder i uddrag:

#### **'Shipping Density**

At the present time it is estimated that between 20 and 30 merchant ships pass any fixed point of the West coast in the course of twenty-four hours bound to and from German. These ships are laden mostly with raw materials, though some 15% of the total cargo consist of military stores destined for the Norwegian garrison and the U-Boat bases.

Priority traffic bound to and from the North (and probably consisting of two or three ships a day) does not move along this coast at all, but is conveyed by the railway which runs from Oslo to Trondheim. It enters Norway by sea at Oslo. The focal area is therefore the Kattegat.

#### **Shipping routes**

Approximately 400 miles of the Norwegian Coast lie within range of our Beaufigher aircraft based in Scotland. this is the stretch between Kristiansund North (63 degrees North) and Kristiansand South (60N 08N). Geographically it is best considered in two parts. In the north the Leads stretch southwards as far as Stavanger. Here shipping need seldom leave the protection of the islands, but the channels are difficult and very little night movement is possible. The southern section stretches eastward for 100 miles from Stavanger to Kristiansand South. Here there is no natural protection to seaward, but deep water close inshore allows convoys to be routed near to the land. There are a number of fiords which afford hide-outs in which shipping can lie up during the day. Further east again lies the Kattegat which is beyond the range of the Beaufighers.

#### **Weather**

According to an analysis by the Chief Meteorological Officer, weather fit for strikes is likely to occur on about 60% of the days and 55% of the nights during the six winter months.

#### **Enemy Reaction to our Past Operations**

In spite of these difficulties our operations against Norway have not been without their effect. Already the enemy sails south of Stavanger by night only, lying up in narrow fiords like Farsund and Egersund most of the day. However, because it is difficult for him to get

in and out of these places in the darkness, it has been his habit to sail before night fall and to wait until after dawn before entering these anchorages.

North of Stavanger the position is reversed. The channels through the Leads are so narrow that night sailings are avoided and shipping is found moving in small convoys of usually not more than three or four merchant ships with three or four escort vessels. Here the enemy has a good warning system and it is his practice, as soon as the presence of our aircraft is detected, to move into the nearest anchorage where the steepness of the coast or the land defences make attacks unprofitable. Because of this large strikes, preceded by reconnaissance aircraft, in this area have been largely unsuccessful.

East of Kristiansand South, in the waters between Norway, Sweden and Denmark, enemy shipping moves along three open sea routes. One is from Kristiansand to Oslo; here movement is mostly by night excepting in Oslo Fiord.

Secondly, from Oslo to the German Baltic ports; this is an important route as it carries the priority military traffic bound for northern Norway via the Solo - Trondheim railway. Troop transports are ordinarily sailed by night, convoys and independent vessels sail both by day and by night and are routed 10' to 15' from the Swedish coast.

The third route is from Kristiansand South to the Skaw; this carries the direct traffic between Germany and Norwegian Atlantic ports. Traffic moved by night.



*Tysk konvoj sikret af ministrygere, forpostbåde samt beskyttet af spærreballoner mod lavangreb under sejlads i Kattegat. En konvoj af denne type var overordenlig farlig for Strike Wings fra Coastal Command at angribe, da skibene rådede over store mængder luftværnsskyts og samarbejdede med forud beordrede skudfelter. Dertil kom så, at RAF forventede indgriben af tyske jagere fra norske og danske flyvepladser.*

### **The Tactical Problem**

Tactically it is as well to divide the coast into three sections.

Firstly, the Leads (Kristiansund North to Stavanger). here operations are only practicable or necessary by day. The water generally speaking is too confined to allow the use of torpedoes, and cloud, which so often covers the hills, makes it unwise to use the large strike formations which have proved successful on the Dutch Coast; nor should these be necessary because, as noted above, the navigational difficulties in the Leads have forced the enemy to limit the size of his convoys so that a strike of 15 to 18 aircraft with RP as the main weapon will normally be sufficient. this part of the route is more than 300 miles long and

frequent patrols here by these relatively small formations should have a very considerable delaying effect. The area is of course tactically difficult and operations should only be planned after a very careful study based on practical experience, but one point seems certain - the use of reconnaissance aircraft preceding the strike by two or three hours must be avoided, each strike should provide its own reconnaissance by means of 'outrider' in the manner which has been a success in the 16 Group area.

Secondly, the route from Stavanger to Kristiansund. Here the enemy moves by night in larger convoys which in daylight are only at sea just after dawn and at dusk. We should get the best results here with Beaufighter Wing strikes forming up in the dark at some predetermined point marked with a 'Drem' system of flares. The strike should be a large one. Although the target leave their anchorages shortly before dark, the difficulty of landing damaged aircraft after the attack makes this a less practicable operation than the dawn attack. By night this area can be covered by Beaufighter rovers during the moon period and continuously by Halifaxes or Wellingtons.

Where troop ships or other priority targets are known to be in the anchorages by day they can be attacked there by large wing strikes.

Thirdly, the Kattegat. The enemy moves here both by night and by day. Halifaxes and Wellingtons are the only Coastal Command anti-shipping aircraft which have the necessary range. Halifaxes can and do carry out night rovers in this area.

Fighter opposition may be expected but according to our latest Intelligence there are at present not many squadrons operating here'.



*Mosquito FB Mk VI fra Banff Strike Wing bevæbnet med otte 25 lb raketter samt fire maskinkanoner og maskingeværer.*

I løbet af efteråret 1944 blev Banff Strike Wing dannet med Mosquitoes, der var i stand til at angribe mål langs den norske kyst. I begyndelsen af marts 1945 blev disse fly udstyret med 100 gallon droptanke, så de også kunne angribe mål i Kattegat.

Wellingtons kom ikke til at operere i Kattegat og Skagerrak, men de to Halifax-enheder, No. 58 og 502 Squadron, blev flyttet fra ubådspatroljer til anti-shipping og var i foråret 1945 meget, meget effektive med angreb på skibe i Skagerrak og Kattegat hver eneste nat.

Heller ikke ubåde i disse farvande gik ram forbi. Fra februar 1945 begynde Liberators fra Skotland at operere over Skagerrak og Kattegat og man fløj i februar 1945 endda de første anti-ubådspatroljer til Østersøen omkring Bornholm (Operation Chilli, om hvilken der kommer mere i efterfølgende kapitler).

Den første marts 1945 så 'order of battle' for Coastal Commands enheder, der opererede over de områder som denne beretning behandler, således ud:

<u>Flyveplads</u>	<u>Enhed</u>	<u>Flytype</u>	<u>UE</u>	<u>Styrke</u>	<u>Indsatsklar</u>
<b><u>No. 15 Group</u></b>					
Ballykelly	No. 59 Sqdn	VLR Liberator V	15	16	11
	No. 120 Sqdn	LL Liberator VIII	15	15	10
Benbecula	No. 304 Sqdn	Detach L/L Wellington XVI	9	9	6
Castle Archdale	No. 201 Sqdn	Sunderland III	12	11	4
	No. 423 Sqdn	Sunderland III	12	12	4
Limavady	No. 202 Sqdn	L/L Cat IVA	16	15	4
	No. 172 Sqdn	L/L Wellington XVI	15	15	6
Mullaghmore	No. 303 Sqdn	Detch L/L Wellington XVI	6	6	3
	No. 815 FAA	Barracuda	2	12	5
<b><u>No. 16 Group</u></b>					
Thorney Island (under No. 19 Group control)					
	No. 810 FAA	Barracuda	12	14	10
	No. 822 FAA	Barracuda	12	12	9
Langham	No. 612 Sqdn	Wellington XIV	15	12	8
	No. 524 Sqdn	Wellington XIV	16	16	5
North Coates	No. 236 Sqdn	Beaufighter X RP	20	18	10
	No. 254 Sqdn	Beaufighter X Torp	20	24	15
Bircham Newton	No. 819 FAA	Swordfish	9	9	9
Knocke	No. 119 Sqdn	Swordfish	15	16	13



*Torpedobevæbnet Beaufighter TFX med en MAT torpedo, der havde en gyrostabiliseret halefinne, der holdt torpedoen stabil efter kast. Dette gjorde det muligt at kaste torpedoen fra højder mellem 60 og 1.000 fod. Det normale var at kaste torpedoen fra en højde af omkring 250 fod med en hastighed af 250 knob.*

<b><u>No. 18 Group</u></b>					
Banff	No. 143 Sqdn	Mosquito VI RP	20	20	16
	No. 235 Sqdn	Mosquito VI PR	20	20	14
	No. 248 Sqdn	Mosquito IV RP	18	18	19
		Mosquito XVIII Tsetse 6 pdr	6	6	-
Dallachy	No. 333 Flight	Mosquito VI RP	10	9	4
	No. 144 Sqdn	Beaufighter X RP	20	14	7
	No. 404 Sqdn	Beaufighter X RP	20	20	10

	No. 455 Sqdn	Beaufighter X RP	20	14	7
	No. 489 Sqdn	Beaufighter X Torp	20	22	5
	No. 524 Sqdn	Wellington XIV	4	5	4
Leuchars	No. 206 Sqdn	L/L Liberator VI and VIII	15	22	5
	No. 547 Sqdn	L/L Liberator VI	15	16	9
Milltown	No. 224 Sqdn	L/L Liberator VIII	15	14	5
Stornoway	No. 58 Sqdn	Halifax II	15	10	6
	No. 502 Sqdn	Halifax II	15	15	7
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	L/L Catalina IVA	12	12	5
	No. 330 Sqdn	Sunderland III	9	9	4
Tain	No. 86 Sqdn	L/L Liberator VIII	15	15	5
	No. 311 Sqdn	L/L Liberator V and VI	15	18	2
Woodhaven	No. 333 Flight	Catalina IVA	3	2	1
Sumburgh	No. 1693 Flight	Anson	6	8	6



*Halifax GR II fra No. 58 Squadron på RAF Stornoway. Denne eskadrille opererede sammen med No. 502 Squadron næsten hver nat over Skagerrak og Kattegat i marts 1945. De to eskadriller havde næsten under hver flyvning kontakt med tyske skibe. (Swain)*

#### **No. 19 Group**

Chivenor	No. 14 Sqdn	L/L Wellington XIV	15	16	7
	No. 36 Sqdn	L/L Wellington XIV	15	16	8
	No. 407 Sqdn	L/L Wellington XIV	15	16	12
Dunkeswell	No. 103 USN	Liberator PB4Y	15	20	11
	No. 105 USN	Liberator PB4Y	15	15	13
	No. 110 USN	Liberator PB4Y	15	16	13

Mont Batten	No. 10 RAAF	Sunderland III	12	11	9
Pembroke Dock	No. 228 Sqdn	Sunderland III	12	10	4
	No. 422 Sqdn	Sunderland III	12	9	7
	No. 461 Sqdn	Sunderland III	12	9	7
	No. 179 Sqdn	L/L Warwick V	15	12	2
St. Eval	No. 107 USN	Liberator PB4Y	15	11	5
Upottery	No. 112 USN	Liberator PB4Y	15	15	13
	No. 63 USN	Detachment Catelina	4	4	3
	<b>Island</b>				
Reykjavik	No. 53 Sqdn	L/L Liberator VI + VIII	15	21	8
	No. 162 RCAF	Cansos	15	14	7



*Operationsrummet i Coastal Commands hovedkvarter i Northwood, hvor man på en 20 x 30 fod stor tavle holdt øje med alle underlagte enheders operationer. På kortet er indtegnet faste patruljeområder og fjendens havne.*

No. 18 Group (med hovedkvarter i Pitreavie Castle i Rosyth) havde ansvaret for angreb på tysk skibsfart langs Sydnorges kyster, men i februar 1945 kom det ikke til mange angreb i dette område. Der var mangel på tyske transportere, der bevægede sig i dagslys og samtidig var vejret meget dårligt, så de blev kun udført 497 togter. Under 12 rover missioner var de 9 uden nogen form for kontakt og ved de sidste tre observerede man kun mindre skibe opankret mellem klippesider i norske fjorde.

Strike Wings fra No. 18 Group gennemførte tre angreb i løbet af februar måned. Den 9. februar 1945 afsendte Dallachy Strike Wing 31 Beaufighters på en shipping strike mission til Førde Fjord i Norge for at angribe opankrede tyske skibe. Beaufighterne var eskorteret af 10 Mustangs. Skibene bestod blandt andet af en destroyer (Z33), to minestrygere og en Sperrbrecher samt flere handelsskibe. Det blev

besluttet at angribe flådefartøjerne, som besvarede angrebet med en voldsom spærreild og samtidig blev Strike Wing'en intercepted af 12 Fw 190 fra III. og IV./JG 5. Syv Beaufighters blev skudt ned af luftværnsstyks og de tyske jagere nedskød yderligere to samt en af de eskorterende Mustangs. To tyske gik også tabt.

YEAR		AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUPIL OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
MONTH	DATE	Type	No.			
1945						TOTALS BROUGHT FORWARD
Feb	2	Beaufighter	K	Selof	F/S Anstey	Formation practice
"	7	"	Y	"	F/S Bowler	"
"	9	"	Z	"	F/S Anstey	STRIKE NO 1 FORD FIORD. 1 DESTROYER 6 M CLASS MINESWEEPERS SEEN I ATTACKED 1 M CLASS MINESWEEPER OPENED FIRE 2000 YDS + CLOSED TO 600 YDS. INTENSIVE FLAK AND ENEMY FIGHTERS. 9 BEAUS LOST. VERY ENJOYABLE



Øverst: F/O Robert Fields logbog for den 9. februar 1945, hvor han deltog i 'The Black Friday'. F/O Field var en del af No. 144 Squadron og fløj i alt 18 operative togter med denne enhed. (Field)  
Til venstre: F/O Field til venstre med hans navigatør F/Sgt Anstey. Bemærk fløjterne, som er fastgjort på kraven. Disse skulle bruges til at give signal, hvis man blev skudt ned og kom væk fra hinanden. (Field)



Dallachy Strike Wing's angreb på tyske skibe i Førde Fjord, som udviklede sig katastrofalt for de angribende Beaufighters. Ni Beaufighters og en Mustang gik tabt under dagens mission, der senere hen blev benævnt som 'the Black Friday'. På det øverste billede ses de tyske skibe på to forskellige positioner i fjorden og på det nederste billede ses selve angrebet på de tyske fartøjer.





*Angrebet på et af de tyske fartøjer set med den angribende Beaufighterbesætnings øjne. Skibet, der er kraftigt bevæbnet, er netop blevet beskudt med 20 mm maskinkanoner, der har ramt broen og agterpartiet, medens flyets raketter netop har overskudt skibets forstævn og rammer havet tæt ved fartøjet uden at gøre skade.*

Flere tyske skibe blev beskadiget, men det lykkedes ikke for Dallacy Strike Wing at sænke nogen af dem. Luftkampen var den største, der blev udkæmpet over norsk territorium i løbet af krigen og den 9. februar 1945 blev senere benævnt 'The Black Friday'. Dette skete, da det var det største tab som Coastal Command havde lidt under et enkelt togt. Togtet medførte set backs for Coastal Commands operationer langs den norske kyst og man forsøgte at få tilgang af Mustang jagereskadriller til at støtte Strike Wing operationerne - især hvis operationerne skulle forlænges til Skagerrak og Kattegat.

I løbet af februar måned forsøgte først No. 18 Group og senere i marts ledelsen i Coastal Command at få tilført yderligere jagerstyrker til beskyttelse af de to Strike Wing fra Banff og Dallachy. De to Mustangeskadriller på RAF Peterhead, No. 19 og 65 Squadron, var hårdt pressede og overbebyrdede. Fighter Command var ikke uvillig til at afgive en ekstra Mustangeskadrille til at eskortere de to strike wings, men man var oppe mod hårde odds. Bomber Command gjorde krav på al den støtte, som de kunne få, da de i større stil var begyndt at gennemføre bombetogter om dagen over Tyskland. Først den 24. april kunne Fighter Command meddele Coastal Command, at man ville frigive to Mustangeskadriller, så Bomber Command kun havde støtte af 12 eskadriller udstyret med Mustang. For Coastal Command kom kun Mustangeskadriller på tale, idet det var den eneste jager, som havde den tilstrækkelige rækkevidde. Visse chefer under Coastal Command gik så vidt, at de af uofficielle kanaler forsøgte at få det amerikanske 8th Air Force til at hjælpe dem, men amerikanerne ville ikke fast binde sig til eskorteflyvning for Coastal Command.



*Mustangs fra No. 65 Squadron i færd med at flyve eskorte for Banff Strike Wing. Coastal Command havde ikke tilstrækkeligt med eskortejagere til rådighed og Banff forsøgte på alle mulige måder at skaffe adgang til yderligere eskortestøtte. På grund af Bomber Commands dagtogter over Tyskland fik Banff Strike Wing aldrig den eskorte, som de kunne ønske sig.*

'The Black Friday' var også årsag til, at man ændrede prioritetsrækkefølgen for skibsmål og den kom herefter til at bestå af følgende:

- a. U-både på overfladen
- b. Slagskibe, krydsere og større minelæggere
- c. Tankskibe
- d. Troppetransportskibe
- e. Handelsskibe
- f. Eskortefartøjer, destroyere og mindre
- g. Andre mindre flådefartøjer

Den 16. februar gennemførtes en strike mod tyske skibe i Norangfjorden syd for Aalesund. Også denne gang blandede tyske jagere sig i operationen, da Bf 109'ere fra 10./JG 5 pludselig dukkede op. Jagereskorten kunne holde de tyske jagere fra Strike flyene, men angrebet medførte ingen skibssænkninger.

Den 21. februar var der igen Strike Wings over Norge. Denne gang fra Banff, der havde held til at sænke den norske fragter 'Austri' (490 BRT) og sætte de to norske fragterne 'Ibis' (1.367 BRT) og 'Gula' (564 BRT) i brand. Omkring 30 personer blev dræbt under angrebet - hovedsageligt nordmænd. To polske kvindelige fanger og fem tyskere blev ligeledes dræbt under beskydningen. 76 personer blev såret. Angrebet fandt sted i Bømlafjorden og de britiske fly havde ingen tab.

Dagbogen for Banff giver følgende oplysninger om angrebet:

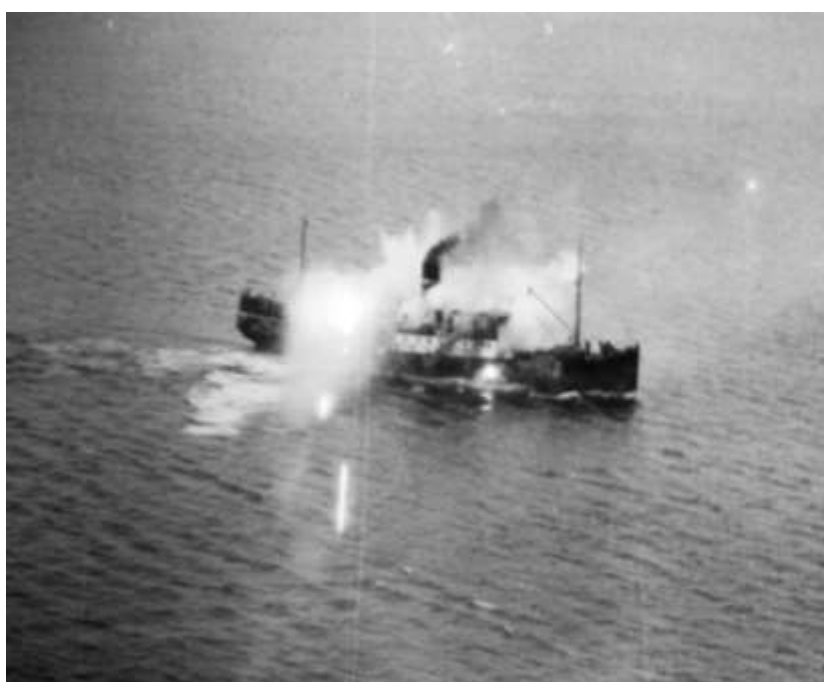
'15 Mosquitos of the Banff Strike Wing comprising 14 A/C of 235 Sqdn, A Q N ZGR Y SC J M R F T, armed with 8 x 25 lb RP, Cannon and MG, and one A/C of 235 Sqdn, 'O' armed with Cannon and MG were airborne between 0801 - 0804 hours on A/S Patrol from position 5943N 0506E through leads to Helliso Lighthouse.

W/Cdr Simmons, DFC, led the Force in A/235. The Force3 made R/V over Peterhead with 12 Mustangs and S/C. In position 5944N 0530E Force sighted (A) MV of 5/600 tons speed 6 kts. Co 045T. This vessel was thought to be the Austri. Two sections were detailed to attack. Later another MV (B) was sighted of 2000 to 2500 tons with probable lighter (C) alongside both stationary in position 5945N 0530E heading 010 degs true alongside quay. Remaining sections attacked. Visibility at this point 5 to 10 miles, Cloud 8/10ths. SC base 500 ft.

3 A/C attacked MV (A) C H Z with 19 RP scoring 6 wet and 6 dry hits. The A/C 'C' was forced out of position owing to firing in pairs. A/C 'H' had one RP hang up. These A/C also

attacked with Cannon all scoring strikes. Results not observed. This vessel (A) was left burning fiercely with a list to starboard.

9 A/C A Q S J M G N T Z also attacked MV (A) with cannon all scoring strikes. A lifeboat was being lowered as the last A/C attacked. During this attack the falls were cut and the lifeboat fell in the sea. Possible light flak was experienced from this ship and meagre and heavy and light from Hauge. 11 A/C A Q R Y S J M G F N T attacked MV (B) with RP scoring 21 wet, 8 possible wet and 23 dry hits. A/C 'S' had one RP hang up. All these A/C and 'O' attacked with cannon all scoring strikes. This vessel was left on fire. Possible meagre light flak was experienced from the ship and meagre light flak from Eldoerne Island. The Force landed at Banff 1113 to 1134 hours'.



*Beskydning af 'Austri' med raketter og maskinkanoner. Det norske fartøj havde ikke en chance for at undvige beskydningen og tabstallet ombord på 'Austri' var særdeles højt - 30 dræbte og 76 sårede. Hovedparten af tabene var civile nordmænd, hvilket afstedkom stærke protester fra den norske regering i England. Hvis Banff Strike Wing denne dag havde haft norske outriders med fra No.333 Squadron, var angrebet sikkert aldrig sket.*

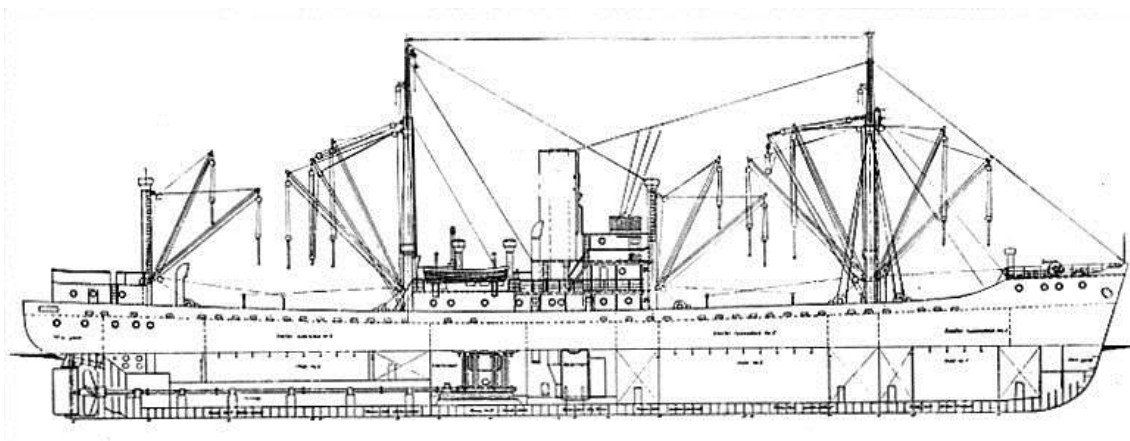
Mosquitoerne blev ikke beskydt fra de norske skibe, idet de alle var ubevæbnede. Angrebene på de tre skibe og især 'Austri' udløste stærke reaktioner i Norge, hvor kystbefolkningen ikke forstod, hvorfor britiske fly angreb ubevæbnede civile norske fartøjer. Også den norske eksilregering i England udbad sig oplysninger om, hvorfor Banff Strike Wing havde gennemført angrebet på de tre fartøjer. Air Ministry fremkom med en længere forklaring om, at flybesætningerne havde misforstået situationen.

Når tyskerne ikke ville sejle i dagslys, så måtte Coastal Command jage skibene om natten. De to Halifax eskadriller (No. 58 og 502 Squadron) på RAF Stornoway fløj 61 togter i løbet af februar 1945, hvoraf de 35 resulterede i angreb. Et tysk skib blev sænket og et andet beskadiget. To Halifaxes gik tabt.

Halifaxes var dog ikke de eneste fly, der opererede om natten. No. 16 Group havde tidligere haft succes med at anvende en kombination af Wellingtons fra No. 524 Squadron, der var udstyret med radar samt Beaufighters, der nu indgik i Dallachy Strike Wing. Det var meningen, at Wellington flyene skulle finde målet og kaste en række Drem lysbomber, der skulle muliggøre det for Beaufighterne at angribe tyske overfladeskibe. Fire missioner blev fløjet i løbet af februar 1945, men de resulterede ikke i nogen sænkninger.

I stedet for besluttede man at sende Beaufighters på 'roving sweep' om natten mod den norske kyst. Disse Beaufighters skulle enkeltvis flyve fastlagte patruljeruter og angribe tysk skibsfart med henholdsvis raketter eller torpedoer. Den 26. februar gennemførte Beaufighters med stort held et natligt togt langs den sydnorske kyst, hvor man fandt en tysk konvoj, der blev angrebet af otte Beaufighters. Angrebet fandt sted syd for Kristiansand og klokken 21.02 havde Beaufighterne held til at sænke et af konvojens skibe og beskadige et andet ('Rügen', der var det tidligere norske fartøj D/S 'Rogn' på 835 BRT, som sejlede for den tyske krigsmarine). Det sænkede skib var det 1.923 BRT store skib 'Arsterturm', som var på vej fra Swinemünde til Tromsø med en last på 600 miner.

'Arsterturm' var et nyt skib, der var bygget i Hamburg i 1944 og kom i tjeneste den 31. oktober samme år. 'Arsterturm' blev både angrebet med torpedoer samt raketter og skibet eksploderede i en række detonationer. Skibet havde en fast besætning på 25 mand og 8 til 10 flaksoldater. Under sejlturen nordpå havde 'Arsterturm' tilsyneladende flere personer ombord. 31 ombordværende blev dræbt og 20 blev reddet. En Beaufighter blev skudt ned af konvojens luftværnsstyks.



'Arsterturm' (1.923 BRT), som blev sænket den 26. februar 1945.

Dallachy's dagbog for den 26. februar 1945 lyder således:

'Moonlight sweeps carried out by 6 individual aircraft, armed with RPs, were flown from The Naze eastward into the Skagerak, followed by 2 Torpedo armed aircraft. The sorties were satisfactorily successful. The first aircraft attacked a minesweeper and claimed possible wet hits with rockets.

The second aircraft, off Mandal, found a convoy and attacked a 2/3000 ton M/V, scoring possible wet hits and certain dry hits which were followed by a terrific explosion.

Two aircraft attacked a 6.000 ton M/V at 5800N 0720E scoring several RP hits.

A Torpedo attack on another 4/5000 tonner succeeded magnificiently, a column of flame and smoke being followed by a reddish glow and a big explosion. Another torpedo attack with no observed results was made on a tanker.

A strange mishap marred a hightly profitable night. L/455 attacked a convoy, saw hits on one vessel and immediately after the attack had his port engine fail. The aircraft set course for Peterhead on one engine and made landfall south of Peterhead. The pilot gave the navigator, F/S Hurst, instructions to bale out and, as the navigator left the aircraft, he saw the pilot, F/O Brock, standing on his seat ready to jump.

F/Sgt Hurst reached the ground near Peterhead aerodrome, unhurt, but nothing was ever seen of the pilot again. Wreckage of the aircraft was found and it was obvious that the pilot had jumped before it crashed. There is some very slight possibility drifted him out to sea. Search by aircraft and ASR launches the following day failed to locate F/O Brock'.



*Bf 110G-4 Werk Nr. 110087 fra Nachtjagdstaffel Norwegen. Denne enhed blev den 1. marts 1945 omdøbt til 4./NJG 3 og da dette fly bærer eskadrillekoden for denne enhed, må billedet være taget efter dette tidspunkt. I vinteren og foråret 1945 var Nachtjagdstaffel Norwegens hovedopgaver at bekæmpe allierede forsyningsflyvninger til den norske modstandsbevægelse, britiske minelægningsfly ud for Sydnorges kyst samt kurerflyvninger mellem Skotland og Sverige. Dertil kom så Halifax fly fra No. 58 og 502 Squadron, der opererede mod den tyske skibsfart i Skagerrak og Kattegat. Nachtjagdstaffel Norwegen havde bl.a. på grund af brændstofmangel ikke den store succes.*

## Flytrafik over Kattegat og Skagerrak

Tyske natjagere fra Sydnorge og Jylland opererede i marts 1945 mod britiske fly over Skagerrak og Kattegat. I Norge var det Nachtjagdstaffel Norwegen, der lå på flyvepladsen Lista med udstationeringer på Kjevik og Gardermoen, medens det fra Jylland var I./NJG 3 med udstationering på Tirstrup og af og til Kastrup eller Værløse.

I begyndelsen af marts var Nachtjagdstaffel Norwegen under kommando af Hauptmann Hüschens og var udrustet med en blanding af Ju 88G samt Bf 110G plus en enkelt He 219A.

På Fliegerhorst Grove var I./NJG 3 stationeret med Ju 88G under ledelse af den 26 årige Major Friedrich Werner Husemann. Enheden var i slutningen af 1944 hovedsageligt udrustet med Bf 110G-4, medens ledende personligheder i I./NJG 3 fløj Ju 88G-1 og G-4, men i løbet af vinteren var man blevet udrustet med tilstrækkeligt med Ju 88G-6, så den operative del af I./NJG 3 udelukkende fløj Ju 88. Flere af enhedens piloter har berettet, at man blot fløj ned til Tyskland og udvalgte sig en Ju 88G og efterlod sin gamle Bf 110. Hovedproblemet var ikke fly, men brændstofmangel.

I./NJG 3s Staffelpolitane var:

1. Staffel - Oblt Herbert Koch
2. Staffel - Oberleutnant Wolfgang Jank
3. Staffel - Hptm Eduard Schröder

Major Friedrich Werner Husemann blev ret sent var blevet overflyttet til natjagerne. Han blev født den 10. november 1919 i Schötmar og var søn af en købmand. Husemann blev i april 1938 indkaldt til Arbeitsdienst, hvor hans direkte foresatte gav ham et godt skudsmål, medens en psykolog gav ham dårlige udtalelser. Psykologen mente ikke, at Husemann havde de rette nationalistiske lederegenskaber. Alligevel blev Husemann i november samme år udnævnt til Fahnenjunker ved 3./Fl.Ers.Abt. 72 i Detmold. I marts 1939 kom han til Luftkriegsschule Fürstfeldbruch (i januar 1940 ombenævnt til LKS 4 og forlagt til Königsberg i Ostpreussen) og blev den 1. april 1940 udnævnt til Leutnant.

Den 7. august 1940 kom han til Wettererkundungsstaffel Ob.d.L., som var stationeret i Brest. Her blev han Offz.z.b.V. og fløj adskillige togter.

I marts 1942 blev det besluttet, at Husemann skulle uddannes som natjagerpilot. Den 1. maj 1942 meldte han sig til tjeneste ved Erg./NJG 1, hvor han kom til at fungere som adjutant, indtil han den 1. oktober blev Offz.z.b.V ved NJG 1. Husemann var i april 1942 blevet udnævnt til Oberleutnant.

Oberleutnant Husemann fik meget hurtigt sin første luftsejr, nemlig natten mellem den 17./18. december 1942. Inden udgangen af 1943 var han oppe på 17 sejre, og han havde i mellemtiden overtaget ledelsen af 7./NJG 1. I oktober 1943 blev han udmærket med Deutsches Kreuz, og i november 1943 fik han tildelt Luftwaffe Ehrenpokal.



Major Husemann sammen med hans besætning på Fliegerhorst Grove i maj 1945. Fra venstre ses jordmekanikeren (1. Wart) Meisolle, radaroperatøren (Bordfunker) Hans-Georg Schierholz, Major Werner Husemann, flyvemekaniker (Bordmechaniker) Willi Möller samt radiotelegrafisten (2. Bordfunker) Hein Fehmann. (Schierholz)

Den 15. oktober 1943 blev Husemann udnævnt til Staffelfkapitän for 7./NJG 1. Husemann var nu en erfaren natjagerpilot, der med en fortid som vejrobservationsflyver var vant til at flyve i al slags vejr. Natten mellem den 2. og 3. januar 1944 angreb Bomber Command Berlin med 383 fly. Husemann var en af natjagerpiloterne, der denne nat blev indsat mod de indtrængende britiske bombefly. Det lykkedes for Husemann at komme på skudhold af en Lancaster, men agterskytten skød først og beskadigede Husemanns maskine, Bf 110G-4 Werk Nr. 740063 G9+AR, så meget, at Husemann og hans besætning, Ofw Seufert og Gefr Löffner, blev nødt til at springe ud med faldskærm i nærheden af Fürstenwalde. Alle tre besætningsmedlemmer overlevede faldskærmsspringet, men Husemann blev lettere såret. Kvæstelserne var dog ikke større, end at han den 5. januar kunne overtage kommandoen over I./NJG 3. Husemann var kun Oberleutnant og det var ret usædvanligt, at en officer af så lav en grad overtog ledelsen af en hel Gruppe natjagere. I./NJG 3 bestod af tre flyvende eskadriller, et vedligeholdelseskompagni og en signalenhed, der svarede til kompagnistyrke. Alt i alt svarede enheden til en lille bataljon med i alt ca. 40 flyvemaskiner. Forfremmelsen lod dog ikke længe vente på sig. Den 1. marts 1944 blev Husemann udnævnt til Hauptmann og allerede fire måneder senere blev han udnævnt til Major.

Husemann var en populær chef og han ledede I./NJG 3 indtil krigens slutning. Den 30. september 1944 modtog Major Husemann Ridderkorset efter 30 nedskydninger. De første 20 nedskydninger blev udført i samarbejde med radaroperatøren Oberfeldwebel Seufert, men da den meget dygtige radaroperatør Oberfeldwebel Schierholz blev 'ledig' efter, at hans pilot, Rudolf Frank blev dræbt natten mellem den 26. og 27. april 1944, dannede Husemann og Schierholz par.

Oberfeldwebel Seufert var ikke dårlig som radaroperatør, men Husemann mente, at Schierholz var en tand bedre. Oberfeldwebel Schierholz havde en femte sans for at skelne mellem 'window' og fjendtlige fly.

Hans-Georg Schierholz blev født den 16. august 1921 i Lipper Bergland. Han tilhørte I./NJG 3 siden slutningen af 1940 og gennemførte i løbet af krigen over 250 operative togter. Han måtte fire gange springe ud med faldskærm og deltog i 54 nedskydninger. Oberfeldwebel Schierholz fik tildelt Deutsches Kreuz in Gold og Ehrenpokal der Luftwaffe samme dag, nemlig den 20. marts 1944. Den 29. oktober 1944 fik Schierholz overrakt Ridderkorset.

Oberfeldwebel Seufert blev overflyttet til Oberleutnant Kochs besætning og var medvirkende til, at Koch opnåede adskillige nedskydninger over dansk område i vinteren og foråret 1945. Oblt. Koch anså det ikke for noget problem at nedskyde et britisk bombefly. Problemet bestod i at finde det fjendtlige fly. Når man

først fik visuel kontakt med det fjendtlige fly, var det forholdsvis nemt at nedskyde det. Oberleutnant Koch havde ligesom Major Husemann på dette tidspunkt opnået status som 'Experte' og kunne flyve i al slags vejr.



Indehaver af Ridderkorset, Oberfeldwebel Hans-Georg Schierholz overlevede krigen med omkring 250 operative togter bag sig, der havde resulteret i 57 natlige nedskydninger. Schierholz blev efter krigen uddannet som Bauingenieur og sluttede af som Landesbauoberamtsrat i Lippstadt i Nordrhein-Westfalen. Han døde den 12. februar 1996. (Schierholz)

Schierholz første nedskydning over Danmark fandt iøvrigt sted kun få dage før Oberfeldwebel Franks død, nemlig natten mellem den 23. og 24. april 1944, hvor Schierholz klokken 22.25 var startet fra flyvepladsen Vecta sammen med Oberfeldwebel Frank i en Bf 110G-4 kodet D5+CL. Klokken 23.47 nedskød de Halifax B.II LW270 fra No. 77 Squadron ved Lolland. De landede igen på Vecta klokken 00.42.

Oberfeldwebel Hans-Georg Schierholz fik tildelt Ridderkorset i oktober 1944 og havde ved krigens slutning deltaget i 57 nedskydninger, medens Husemann fik tilkendt 34 natlige nedskydninger. Begge gennemførte ca. 250 operative togter som natjagere.

Major Husemann og Oberfeldwebel Schierholz's makkerpar blev kun afbrudt i en kort periode, da Schierholz lå på hospitalet efter, at de var styrtet ned ved Herning efter en luftkamp den 26. november 1944. Husemann var startet fra Fliegerhorst Grove i Ju 88G-6 Werk Nr. 620675 kodet D5+XB. Schierholz var radaroperatør og de to sidste besætningsmedlemmer var Feldwebel Hein Fehmann og Willi Möller. Lidt før klokken 23 opdagede de en Stirling Mk. IV i 300 fods højde i nærheden af Ringkøbing og nærmede sig det britiske fly bagfra. Stirlingen var LK312 fra No. 161 Squadron, der var på vej til nedkastningsstedet Table Jam 123 på Fyn for at forsyne den danske modstandsbevægelse. Stirlingen, der var forholdsvis ny i eskadrillen (leveret den 25. oktober 1944), var startet fra RAF Tempsford klokken 20.30.

Stirlingens agterskytte, F/Sgt. Beddows, åbnede ild først, og træfsikkerheden fejlede intet. Adskillige projektiler ramte Ju 88erens ene motor, og Oberfeldwebel Schierholz blev lettere såret. Major Husemann havde vanskeligheder med at holde maskinen i luften og satte øjeblikkelig kursen mod Fliegerhorst Grove, idet det ikke var muligt at springe ud på grund af den lave højde, og det var heller ikke muligt at få Ju 88eren til at stige. Klokken 23.10 gennemførte Husemann en vellykket nødlanding ved Tyremose nordøst for Herning. Den tyske natjager blev beskadiget 45%, men ingen kom noget til. Umiddelbart efter nødlanding ankom de første danskere til uhedsstedet, og Major Husemann var bange for, at de ville overfalde den tyske besætning og trak derfor sin pistol. De tililende danskere syntes at Husemann overreagerede, men Husemann havde formodentlig hørt mange skrækhistorier om nødlandede tyske besætninger i besat område. Danskerne hjalp Schierholz ud af vraget og transporterede ham ned til en landevej, hvor han blev hentet af en ambulance og indlagt på Feldlazarett Silkeborg.

Samme nat blev Stirling Mk. IV LK151 (NF-E) fra No. 138 Squadron skudt ned over Lillebælt mellem Assens og Als. Maskinen, der var på vej til Table Jam 69 på en SOE-mission, blev skudt ned af Hptm. Schröder fra 3./NJG 3. Stirling LK151 var på sin 10. mission. Hele besætningen forsvandt i havet og er aldrig fundet.

Stirling LK312, der havde været i kamp med Husemann, landede klokken 02.40 på flyvepladsen Kinloss. F/O Prowse gennemførte togtet og nedkastede 23 containere og 1 package over Table Jam 123. Det var dog ikke det sidste, som flyet havde at gøre med Danmark. Den 5. marts 1945 styrtede LK312 af ukendte årsager ned i Limfjorden ved Livø under en nedkastningsmission til Tablejam 209 i Vendsyssel. Hele besætningen blev dræbt.

Husemann fløj over 250 operative togter og overlevede krigen med 31 anerkendte nedskydninger, hvoraf de fire blev opnået medens I./NJG 3 lå stationeret på Grove. Husemann blev efter krigen dansk gift. Han døde den 2. februar 2014.

I foråret 1945 havde de tyske natjagere det ikke nemt. De havde fly, der var de allierede underlegne (undtagen meget få eksemplarer af He 219), deres flybårne radarudstyr var ikke på højde med det engelske og amerikanske udstyr, deres træningstilstand var gået tilbage undtagen for esserne, brændstofsituationen var kaotisk, de allierede havde luftherredømmet og endvidere var de fleste klar over at krigen var tabt.



Flight line samt belægningsområde på Fliegerhorst Grove, som I./NJG 3 anvendte i foråret 1945. De flyvende besætninger var indkvarteret i rækken af barakker langs det åbne område midt i billedet. Fly var gemt i hangarer eller spredt ud i felthangarer rundt omkring på flyvepladsen for at formindske skaderne ved et eventuelt bombeangreb. Sidst på dagen blev de fly, der skulle anvendes i løbet af natten, trukket frem og klargjort. (C. Petersen)

Vi kan prøve at kigge lidt på den almindelige rutine på Fliegerhorst Grove. Der er mange som tror, at den såkaldte Jagerbane på Grove er bygget til jetfly. Det er ikke tilfældet. Den er bygget til natjagerne, så de var i stand til at operere udenfor det sårbare område med hangarer, værksteder og lignende. Banen er en lang øst/vest start- og landingsbane med tre standpladser for fly i den østlige del af banen. Standpladserne havde direkte udkørsel til selve banen og var forsynet med jordvolde, så de var beskyttet mod beskydning.

Længere nede af banen fandtes yderligere seks standpladser med jordvolde. De seks standpladser havde ikke direkte forbindelse til jagerbanen, men var forbundet med denne med en kort rullebane. Udenfor Jagerbanen var der placeret en stor rullebane med ialt 24 standpladser med jordvolde, og hvis krigen havde været lidt længere, ville endnu en rullebane med 21 standpladser være blevet bygget. I./NJG 3 lå indkvarteret i et barakområde kaldet 'Potsdam'. Belægningsområdet eksisterer ikke længere, men det var oprindeligt flyvepladsens vigtigste belægningsområde. Flybesætningerne havde bygningerne 374-379 til rådighed, og lige udenfor deres vinduer fandtes en stor sportsplads. Bag ved bygningerne lå et af pladsens hospitaler, og sågar en sanitetsbunker var der til rådighed.



Belægningsområdet for I./NJG 3 på Grove. De flyvende besætninger var indkvarteret i barakkerne 374 til 377. Medens næsten alle havde adgang til bunkers eller beskyttelsesrum på Grove, så havde de flyvende besætninger ingen beskyttelsesrum i tilfælde af et fjendtligt angreb. Den eneste beskyttelse var jordfyldte kasser rundt omkring den nederste del af deres belægningsbygninger. (C. Petersen)

Flybesætningerne spiste i Küche 2, og af denne mægtige bygning kan man i dag kun se en bunker, som var placeret ude i kostforplejningens gård. I dag ligger denne bunker lige op til vejen på højre hånd, når man kører ud til den civile lufthavnsbygning fra Kølvrå. Selve barakken er flyttet til Langå, hvor DSB i mange år anvendte den til betonproduktion.

Natjagerbesætningerne havde det forholdsvis frit i løbet af dagen, men om aftenen blev der gjort klar til natjageroperationer. F.eks. blev der den 20. februar 1945 meldt 'Nachtjagdbeginn' klokken 18.10 på

Fliegerhorst Grove. Det betød, at tjenestegørende personel skulle være klar i eskadrilleområdet på dette tidspunkt, og natjagerbesætningerne skulle opholde sig ved deres maskiner.

Klokken 18.45 startede en Ju 88 tilhørende Aufklärungsgruppe 122 og kodet F6+DL med flyvepladsen Quakenbrück som mål. Den havde ordre på at holde sig i en højde af 200 meter indtil den kom et stykke væk fra pladsen.

Klokken 21.10 startede en Ju 88 fra Grove med kurs mod Skagen, hvor den havde ordre til at melde sig ved radarstationen 'Schakal', når den kom frem.

Et par timer senere, nemlig mellem klokken 23.50 og 01.50, kom 'pladshunden' flyvende. 'Pladshunden' var de tyske besætnings øgenavn for Mosquito-fly på patrulje over natjagerflyvepladser, og i dette tilfælde var det Mosquito NT283 fra No. 406 Squadron. Besætningen bestod af F/Lt. Etienne og W/O Boak, og de havde til opgave at afpatruljere Aalborg og Grove.

Mosquitoen blev beskudt af luftværnsskyts ved Grove, men led ingen overlast. Den landede i god behold i England klokken 03.55 efter en flyvetur på 6 timer og 20 minutter.

F/Lt. Etienne og W/O Boak var på en såkaldt Flower-mission, hvilket var en patrulje til en bestemt tysk flyveplads for natjagere. Disse missioner blev altid udført for at støtte Bomber Command. De første Flower-missioner blev gennemført allerede i december 1943, og en Flower blev normalt gennemført i to tempi. Første del bestod af Mosquitoes med bombelast, som bombede natjagerpladser for at holde de tyske jagere på jorden. Dernæst kom natjager-Mosquitos med radar, som afpatruljerede flyvepladserne for at opfange startende eller landende tyske natjagere.



*Da I./NJG 3 ankom til Grove i november 1944 rådede enheden over 7 Ju 88G-1 og 40 Bf 110G-4. Den efterfølgende måned havde man stadigvæk det samme antal Bf 110, men 3 nye Ju 88G-6 og kun 4 Ju 88G-1. Hverken Husemann eller hans to Staffelf kapitänere, Schröder og Koch, brød sig om Bf 110eren. Koch har fortalt, at han selv sørgede for at skaffe sig en Ju 88G-6. Dette skete ved at han fløj til Tyskland og hentede en fabriksnyt fly. Det eneste krav var, at han selv skulle sørge for brændstof, hvilket hans flyvemekaniker var i stand til. Den på billedet viste Bf 110G-4/R3 fra 2./NJG 3 blev beslaglagt af RAF på Grove ved krigens slutning. Flyet er forsynet med både FuG 220 samt den ældre Lichtenstein FuG 212. FuG 220 havde en større rækkevidde, men målopløsningen var ikke særlig god, hvorfor man flere gange indbyggede en FuG 212, der havde mindre rækkevidde, men som kunne følge målet tættere på. De to radarudstyr gav større vægt, større luftmodstand og flere oversigtsrør at holde styr på. Bf 110eren har formodentlig været udstyret med begge typer radar for bedre at kunne intercepte lavtflyvende Halifaxer over Kattegat og Skagerrak. (RDAF)*

De tyske natjagerbesætninger plejede at sove til omkring middag. Om eftermiddagen checkede de deres fly og parkerede dem på standpladserne ved flyvefeltet eller Jagerbanen.

Ved tusmørke gik besætningerne til briefing, hvor der blev givet vejrudsigt, frekvenser, sidste efterretningsrapporter, gæt om nattens mål o.s.v. Tyskerne kørte med to former for beredskab. Hvis en

besætning var i 30 minutters beredskab, havde de tilladelse til at opholde sig ved deres fly. Det vil sige, at de tilbragte tiden i en lille barak ved siden af standpladsen, men hvis de havde 15 minutters beredskab, havde de ordre på at sidde afventende i flyet.

Oprindeligt havde man fra flyvekontrollen affyret en lyspistol for at tilkendegive, at de havde startsignal, men af bitter erfaring havde man lært, at dette tiltrak engelske Mosquitos. Derfor var man i stedet gået over til at anvende en grøn signallampe fra kontrollårnet.

De engelske Mosquitos var generende for natjagerne, men som ovenfor vist forhindrede de ikke de tyske fly i at operere. Hvis Intrudere havde bombet flyvepladsen, blev en personbil med slukkede lygter sendt ned ad startbanen for at undersøge om der var huller i banen. Hvis der ikke konstateredes huller, blev der givet starttilladelse. Det var ikke et særligt eftertragtet job at køre ned ad startbanen, da man ikke altid kunne se hullerne, og endvidere var der altid en chance for, at bilen blev beskudt fra luften af en lurende Mosquito.

De mest rutinerede natjagerpiloter startede uden lys på banen, og til andre tider havde de kun en glimtlampe midt nede på banen, samt en lyskaster opstillet et par km i forlængelse af banen. Denne lyskaster lyste lodret op i vejret.

Landingen var normalt det farligste øjeblik for en tysk natjager. De allierede natjagere lå blot og ventede på dem. Normalt fik en natjager ordre på at vente en halv snes kilometer fra flyvepladsen i et bestemt venterum. Hver besætning havde deres foretrukne venterum. Når de så fik landingstilladelse (og denne fik de kun, hvis Intruderen var dårligt placeret for interception), kunne de anflyve pladsen fra hvilket som helt verdenshjørne. Landingslysene blev normalt tændt i så kort tid som overhovedet muligt og på Jagerbanen på Grove havde man landingslys, som man kun kunne se, hvis man kom ind fra den rigtige retning og i under 50 meters højde.



*Herbert Kochs Ju 88G-6 med skrånede radarantenner og forsynet med logo'et 'Komm Zurück'. Dette var titlen på en populær sang, men også en hentydning til, at Koch og hans besætning ønskede at overleve krigen. (Koch)*

På Fliegerhorst Grove udkommanderede Major Husemann en lastbil til de første lamper i indflyvningslysene. Lastbilen havde påmonteret fire stk. 20 mm maskinkanoner på ladet. Når den tyske natjager i mørket passerede de første indflyvningslys, blev disse slukket og alle fly, som kom efter det første, blev betragtet som fjendtlige og beskudt af lastbilens maskinkanoner.

De patruljerende Mosquitos gjorde de tyske natjagerpiloter nervøse, og en tidligere tysk pilot har fortalt, at han skød på alle tomotorers maskiner om natten uden at afvente en sikker identifikation. Det var en klar overtrædelse af reglerne, men han forsvarede sig med, at han foretrak at overleve.

Fleere af de tyske natjagerbesætninger var heller ikke begejstrede for at vente i nærheden af radio- eller lysfyre. De forlagde ofte deres venteområde til et andet sted end det, de havde fået ordre på. Det blev ikke nemmere for jagerkontrolstationerne, at natjagerbesætningerne slukkede for deres IFF, fordi de havde en formodning om, at englænderne pejlede IFF'en. En formodning som iøvrigt var ganske korrekt.

De fleste tyske natjagerpiloter fløj ustandseligt undvigemanøvrer, fordi de forventede Mosquitos indsat mod dem under hele deres mission. De følte sig faktisk mest sikre, når de var midt mellem de engelske natbombere.



*Ved krigens slutning fandt man nogle få He 219 på Fliegerhorst Grove med I./NJG 3's afmærkning. He 219 blev testet af Husemann og nogle få andre piloter, men der blev ifølge flere af enhedens medlemmer aldrig fløjet operativt med He 219. Husemann brød sig ikke om flytypen og man holdt sig til de velprøvede Ju 88G-6, hvor man havde en fire mands besætning.*

1. Staffel fra NJG 3 var i hele perioden under enhedens ophold i Danmark 1944/45 under kommando af Oberleutnant Herbert Koch, der ligesom Hptm. Schröder var indehaver af Deutsches Kreuz in Gold. Koch opnåede ialt at få tilkendt 23 sejre, men det faktiske antal ligger formodentlig lidt højere.

Koch havde tidligere været stationeret i Danmark, nemlig i 1942-43, da han tilhørte IV./NJG 3. Da han havde afsluttet sin uddannelse som natjagerpilot blev han spurgt, hvortil han ville forflyttes. Der var flere muligheder, men alle natjagerpiloter ville helst forflyttes til NJG 1 i Holland, fordi man her havde de største muligheder for at opnå nedskydninger. Koch og en kollega syntes, at Grove lød meget hollandsk og bad om at blive forflyttet hertil. Stor var bestyrrelsen, da de konstaterede, at Grove lå midt på den jyske hede og at mulighederne for at opnå nedskydninger var meget lille. De forsøgte at få omstødt ordren, men bordet fangede og de blev beordret til Danmark. Senere skulle det vise sig at være meget heldigt - overlevelseschancerne var større og maden bedre. Koch var vildt imponeret af de mange illegale kantiner på Fliegerhorst Grove første gang han ankom. Han kunne slet ikke fatte, at det var muligt at få alle disse lækkerier midt under krigen - og så endda uden rationeringsmærker - blot betalingen stemmede. I 1943 blev Koch sendt på officeresskole og kom tilbage til Grove, men forlod flyvepladsen i januar 1944, da IV./NJG blev forflyttet til Westerland og Schleswig. Senere på året blev han overflyttet til I./NJG 3 og fik kommandoen over 1./NJG 3.

Da Oberleutnant Koch ankom til Danmark i 1944, fløj han en Bf 110 kodet D5+IH. Hans første stationering gik til Tirstrup, hvor han ankom den 11. november 1944. I løbet af de næste to uger gennemførte han 6 øvelsesflyvninger mellem Tirstrup og Grove. Det var ikke ligefrem, fordi Koch manglede flyveerfaring. På det tidspunkt havde han 628 flyvninger bag sig, men det var praktisk at kende jagerkontrolofficerernes arbejdsmåder samt området inden en skarp mission.

Det var dog ikke alle natjagerbesætninger i 1./NJG 3, der havde Kochs erfaring. Feldwebel Georg Helbig var ikke særlig erfaren, og Oblt. Koch ville den 23. november give ham lidt træning, da de startede fra Tirstrup for at flyve til Aalborg. Koch startede klokken 08.07 og satte kursen nordpå, hvor han forventede, at Helbig skulle fange ham på radaren og indlede forfølgelsen. Helbig forvildede sig ind i et tæt skydække og styrtede ned i Store Vildmose, hvorved hele besætningen blev dræbt. Besætningen bestod af Feldwebel Georg Helbig (pilot), Unteroffizier Willi Beyersdörfer (telegrafist) og Unteroffizier Otto Henselmann (telegrafist). Maskinen, en Bf 110G-4 Werk Nr. 730368 kodet D5+QK, blev totalt knust.

Oberleutnant Koch observerede en kraftig brand på jorden og gik lavt ned for at kigge nærmere. Her så han den totalt knuste maskine og satte derefter kursen mod Aalborg, hvor han landede klokken 09.18.

Oberleutnant Koch fortsatte med at anvende Bf 110 fra Tirstrup frem til 1. januar 1945, hvor hans Staffeln blev forflyttet til Kastrup. Her fløj han endnu en måned med Bf 110, før han endelig i begyndelsen af februar fik tildelt en Ju 88G-6 med eskadrillekoden D5+AH. Koch fik tildelt en Ju 88 samtidig med, at de to andre Staffeln formelt blev opløst.

Ved krigens slutning havde Koch problemer. Det eneste, som han kunne, var at flyve natjagere, hvilket der ikke var særlig stor efterspørgsel efter for en tysker i efterkrigsårene. Han overlevede i ordets bogstaveligste forstand ved hjælp af hans besætningsmedlemmer, før han blev handelsrejsende i dameundertøj. Koch har med et smil fortalt, at han var bedre til at pille undertøjet af damerne end at sælge det til dem. I 1956 kom han i det nye Luftwaffe og blev tilknyttet transportflyverne, hvor han gjorde tjeneste i alle transporteskadriller før han blev pensioneret. Koch døde den 17. marts 2000.



Fra venstre: Oberleutnant Herbert Koch, chef for 1./NJG 3, Hauptmann Velmeden, der var 1./NJG 3's Einsatz-Offizier, samt Hauptmann Eduard Schröder, der var chef for 3./NJG 3. (Koch)

2. Staffeln var under kommando af Oberleutnant Jank, der havde 13 sejre som natjagerpilot. Wolfgang Jank kom i 1941 til natjagerne efter, at han havde gjort tjeneste ved Ergänzungszerstörergruppe på Aalborg, Værløse og Esbjerg. Den 26. juni 1942 blev han under en luftkamp med en Wellington ud for Rømø/Sylt såret i højre overarm. Det lykkedes dog Jank at bringe sin Bf 110 (Werk Nr. 3637) tilbage til Schleswig (hvor hans enhed, 5./NJG 3, var stationeret) og foretage en vellykket landing. Den 4. august 1942 styrtede Jank ned på Schleswig, da hans Do 217J fik motorstop på venstre motor under start. Jank slap med livet, men tilbragte måneder på hospital på grund af svære forbrændinger. Jank fløj i 1943 ved 1./NJG 200 på østfronten, hvor han opnåede flere nedskydninger.

Oblt. Jank havde ingen nedskydninger over Danmark, men ude over Skagerrak havde han i vinteren 1945 en luftkamp med en Lancaster, som skød hans venstre motor i stykker. Det lykkedes dog for Jank at nå tilbage til Fliegerhorst Grove. En anden gang (natten mellem den 5. og 6. marts 1945) anskød han en Stirling over Jylland, og selv om han mener, at det britiske fly brød i brand, fik han ikke Stirlingen anerkendt som nedskudt. Oblt. Janks radaroperatør var Fritz Stoldt.

3. Staffeln var under kommando af Hauptmann Eduard Schröder, der var en erfaren natjagerpilot, der tidligere havde gjort tjeneste ved IV./NJG 3 på Grove. Efter Major Simons død i oktober 1943 havde han for nogle få dage ledet IV. Gruppe indtil en afløser indfandt sig. Hptm. Schröder var ikke en populær chef. Han var for stiv og fulgte reglementet fuldt ud.

Hauptmann Schröder sluttede krigen med med 277 operative flyvninger (plus 660 andre flyvninger) samt Deutsches Kreuz in Gold, der var en medalje, som placeringsmæssigt lå mellem Jernkorset af første klasse og Ridderkorset. I modsætning til Ridderkorset, så skulle man have Jernkorset af første klasse for at kunne få tildelt Deutsches Kreuz in Gold. Normalt fik en tysk natjagerbesætning tildelt jernkorset af

første klasse efter deres første nedskydning og piloten fik Ehrenpokal efter fire nedskydninger. Deutsches Kreuz in Gold blev som regel givet efter 10 nedskydninger og for at få Ridderkorset skulle man over 20-25 nedskydninger.

Hptm. Schröder fik ialt tilkendt 29 nedskydninger, hvoraf 1 var en fransk Curtis H-75A over Saarland, 1 Spitfire over Sydengland, 3 jagere over Rusland, 1 Mosquito over Frankrig og 23 firemotorede maskiner om natten. Oprindeligt havde Schröder været tjenestegørende ved Jagdgeschwader 53, inden han blev overflyttet til natjagerne, hvor han blev uddannet på flyvepladsen Gilze Rijen i Holland. Efter uddannelsen til natjagerpilot blev Schröder overflyttet til IV./NJG 3 på Grove. Natten mellem den 9. og 10. april 1944 nedskød han en firemotoret maskine over Danmark, og den 21. maj 1944 nedskød han Lancaster B.I LL950 (LE-Y), der var på en minelægningsoperation over Danmark. Lancasteren styrtede ned ved Vesterlund sydvest for Nørre Snede, hvorved hele besætningen blev dræbt. Schröder var startet fra Schleswig og blev dirigeret mod målet af radarstationen 'Fledermaus' ved Fitting. Han landede efter luftkampen på Grove.

Medens I./NJG 3 fra november 1944 og frem til krigens slutning lå i Danmark gjorde Schröder krav på 14 nedskydninger. Med sine 29 tilkendte nedskydninger var Schröder ved krigens slutning meget tæt på at få tildelt et Ridderkors. Schröders besætning på Fliegerhorst Grove bestod af Feldwebel Theo Hessenmüller og Unteroffizier Werner Zeinert (radaroperatør og telegrafist) og Unteroffizier Erich Brunsendorf (flyvemekaniker). Schröder blev efter krigen tandlæge og døde den 28. august 1991.



*Personel fra I./NJG 3 forsamlet foran messen på Fliegerhorst Grove umiddelbart før kapitulationen. Nederste række fra venstre: ukendt, Hptm. Steinwald, Major Husemann, Hptm. Schröder, Hptm. Velmeden. Næste række fra venstre: Lt. Götze, Wd.Ass. Philipowich, St.A. Dr. Hundhausen, Oblt. Koch, Lt. Gömel. Øverste række: Lt. Meissner, ukendt Zahlmeister, Oblt. Jank, Lt. Viereg, Lt. Patrold. (H. Koch)*

Af andre officerer i I./NJG 3 på Grove kan nævnes piloterne Oblt. v. Gonthard, Lt. Götze, Lt. Gömel og Lt. Meissner. Gruppens læge var i krigens sidste måneder Stabsarzt Dr. Hundhausen, medens meteorologen var Wd.Ass. Philipowich. To andre vigtige officerer var Lt. Patrold, der var Nachrichten-Offizier, og Hptm. Velmeden, der var Einsatz-Offizier. Teknisk officer var Hauptmann Steinwald. Både I./NJG 3's chef og de tre Staffélkapitåne overlevede krigen, men ikke alle staffel-medlemmer var så heldige. De heldigste forblev på Fliegerhorst Grove, men mange af dem blev overført til infanteriet og forflyttet til østfronten, der altid manglede kanonføde, hvilket natjagerbesætningerne samt jordpersonellet var efter kun få timers infanteriuddannelse.

I./NJG 3 deltog i bekæmpelse af indflyvende bombestyrker over Jylland og Nordtyskland, men en stor del af tiden var hovedmålene for både Nachtjagdstaffel Norwegen og I./NJG 3 indflyvende Halifaxes fra No. 58 og 502 Squadron, Coastal Command, over Skagerrak og Kattegat, Halifaxes og Lancasters fra Bomber Command på minelægning i danske og norske farvande, Stirlings og Halifaxes samt Liberators på våbenkastning til både Sydnorge og Jylland samt kurerflyvninger mellem Skotland og Sverige. Selv om brændstofforsyningerne til natjagerne var knappe, så blev kurerflyvningerne prioriteret ret højt i foråret 1945. Det kunne umiddelbart virke ulogisk, når man kigger på de store indflyvninger af tunge bombefly over dansk og nordtysk område, men mængden af kurerfly var usædvanligt højt i forhold til blot et par år tidligere. Tilsyneladende tillagde den tyske ledelse større vigtighed i at bekæmpe kurerflyene end hvad der virkelig var rentabelt. De tyske natjagere havde ikke større held med at afbryde kurerflyvningerne mellem Sverige og Skotland.



*Dakota fra BOAC, der var indsat på kurerruten fra Skotland til Sverige. I forgrunden ses halepartiet af en Lodestar, der ligeledes blev afvendt af BOAC. (IWM)*

I marts 1945 fandt følgende kurerflyvninger sted:

- 01.03.45 1 Lodestar left for Stockholm  
4 Lodestars and 1 Dakota arrived from Stockholm
- 02.03.45 1 Lodestar left for Stockholm
- 03.03.45 4 Dakotas and 2 Lodestars left for Stockholm  
2 Lodestars arrived from Stockholm
- 04.03.45 3 Dakotas and 1 Lodestar arrived from Stockholm.  
2 Lodestars arrived from Stockholm.
- 05.03.45 2 Dakotas and 2 Lodestars left for Stockholm.  
4 Dakotas arrived from Stockholm
- 06.03.45 2 Dakotas and 1 Lodestar left for Stockholm.  
1 Dakota and 3 Lodestars arrived from Stockholm
- 07.03.45 2 Dakotas and 3 Lodestars left for Stockholm.  
3 Dakotas arrived from Stockholm
- 08.03.45 3 Dakotas left for Stockholm.  
2 Dakotas and 3 Lodestars arrived from Stockholm
- 09.03.45 2 Dakotas left for Stockholm  
2 Dakotas arrived from Stockholm
- 10.03.45 2 Dakotas and 2 Lodestars left for Stockhol. 1 Dakota returned with engine trouble.

- 3 Dakotas and 1 Lodestar arrived from Stockholm.
- 11.03.45 3 Dakotas and 1 Lodestar left for Stockholm.
- 1 Dakota and 1 Lodestar arrived from Stockholm.
- 12.03.45 1 Dakota and 2 Lodestars left for Stockholm.
- 1 Dakota arrived from Stockholm.
- 13.03.45 3 Dakotas and 1 Lodestar left for Stockholm.
- 3 Dakotas and 1 Lodestar arrived.
- 14.03.45 1 Dakota and 2 Lodestars left for Stockholm.
- 1 Dakota and 4 Lodestars arrived from Stockholm.
- 15.03.45 2 Dakotas and 1 Lodestar left for Stockholm.
- 2 Dakotas arrived from Stockholm
- 16.03.45 1 Dakota and 1 Lodestar left for Stockholm.
- 1 Dakota and 2 Lodestars arrived from Stockholm
- 17.03.45 4 Dakotas and 2 Lodestars left for Stockholm
- 2 Dakotas and 1 Lodestar arrived from Leuchars. 1 Dakota returned - engine trouble.
- 18.03.45 1 Dakota and 2 Lodestars left for Stockholm.
- 1 Dakota and 1 Lodestar arrived from Stockholm.
- 19.03.45 3 Dakotas and 2 Lodestars arrived from Stockholm.
- 20.03.45 4 Dakotas and 2 Lodestars left for Stockholm.
- 1 Dakota arrived from Stockholm.
- 21.03.45 2 Lodestars left for Stockholm.
- 2 Lodestars arrived from Stockholm.
- 22.03.45 4 Dakotas and 3 Lodestars left for Stockholm.
- 3 Dakotas and 2 Lodestars arrived from Stockholm. 1 Lodestar returned.
- 23.03.45 1 Dakota and 2 Lodestars arrived from Stockholm.
- 24.03.45 3 Lodestars left for Stockholm.
- 2 Lodestars arrived from Stockholm
- 25.03.45 Ingen BOAC mellem Leuchars og Stockholm
- 26.03.45 2 Lodestars left for Stockholm
- 3 Lodestars arrived from Stockholm
- 27.03.45 2 Lodestars left for Stockholm
- 28.03.45 1 Dakota left for Stockholm.
- 2 Lodestars arrived from Stockholm
- 30.03.45 2 Lodestars left for Stockholm. 4 Dakotas arrived from Stockholm.
- 31.03.45 3 Dakotas and 1 Lodestar left for Stockholm.
- 2 Lodestars arrived from Stockholm.

## Den tyske marines sikringsstyrker i Norge

Den tyske marines sikringsstyrker i Norge var i 1945 organiseret i 1. til 6. Küstensicherungsverband. Dertil kom så en række Hafenschutz-enheder, der var under lokal ledelse, men som alle samarbejdede.

Der skete hele tiden ændringer i sammensætningen af enheder og tildeling af fartøjer, hvorfor nedenstående liste gældende for den 1. marts 1945 formentlig ikke er 100% nøjagtig. Den er udarbejdet på grundlag af tyske indberetninger ved krigens slutning samt norske fartøjslister.

Oprindeligt lå 1. Küstensicherungsverband i Kirkenes med ansvar for Polarkysten, men da russerne rykkede ned gennem Nordnorge blev denne enhed forlagt til Oslo-området efter, at have afgivet en lang række fartøjer til andre enheder. I foråret 1945 var det i stedet for 2. Küstensicherungsverband i Lödingen (Tromsø), der havde ansvaret for det nordligste farvand. 2. Küstensicherungsverband havde ingen kontakt med Coastal Commands strike wings fra Skotland, men havde flere gange sammenstød med fly fra allierede hangarskibe.

3. Küstensicherungsverband var hjemmehørende i Rørvig og havde heller ikke kontakt med Coastal Commands Strike Wings. Det havde til gengæld de sydlige sikringsstyrker, der bestod af 4. Küstensicherungsverband i Aalesund, 5. Küstensicherungsverband i Bergen og 6. Küstensicherungsverband placeret i Kristiansand Süd.

Det var en enorm kyststrækning, som de tyske fartøjer skulle sikre og hvis man spørger tyskerne, så var der alt for få skibe til denne opgave. Hvis man til gengæld spørger tidligere Coastal Command besætninger, så var de tyske konvojer godt beskyttet og man kunne træffe på mindre fartøjer næsten overalt.

Forpostbåde og mindre ministrygere blev af Coastal Commands flybesætninger ofte opfattet som 'small flakships' og var frygtede, fordi de kunne efter flybesætningernes opfattelse ligge lurende overalt og pludselig åbne ild. Selv om de ikke i første omgang nedskød en maskine, men blot beskadigede den, så var returflyvningen over Nordsøen om vinteren ingen nem sag med en beskadiget maskine og alternativet,

hvis man var nødt til at nødlande på havet, havde ikke særlig lyse udsigter. Af samme grund viste man heller ikke de små fartøjer megen nåde, hvis man traf dem.

### **1. Küstensicherungsverband Horten**

1. Küstensicherungsverband var under ledelse af Korvettenkapitän August Kramer med Kapitänleutnant Alfred Schäfer som 1. Admiralstabsoffizier.

### **18. Vorpostenflottilla**

Siden januar 1945 under kommando af Korvettenkapitän Karl-Wolf Albrand og stationeret i Melsomvik syd for Tønsberg for blandt andet at løse opgaver i den sydlige del af Oslofjorden.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
V 1803	Le Havre de Grâce	Steam Trawler	2/35
V 1804	Exellent	Steam Trawler	2/35
V 1806	Surmulet	Steam Trawler	
V 1809	Henry P. Newman	Steam Trawler	2/35
V 1811	Sylt	Steam Trawler	2/35
V 1812	Halle	Steam Trawler	2/35
V 1813	Thorn	Steam Trawler	2/35
V 1816	Baltrum	Steam Trawler	2/35
V 1817	Eglantine	Steam Trawler	2/35

### **4. Räumbootsflottilla**

Stationeret i Arendal under kommando af Kapitänleutnant Wilhelm Anhalt. Alle fartøjerne var bevæbnet med en 37 mm samt tre 2 cm maskinkanoner. Dertil kom så seks dybvandsbomber.

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
R 47	Räumboot	2/30
R 48	Räumboot	1/30
R 83	Räumboot	0/30
R 115	Räumboot	0/30
R 143	Räumboot	1/30
R 240	Räumboot	1/30
R 244	Räumboot	0/35
R 183	Räumboot	0/25



*Räumboot R-47 var den del af 4. Räumbootsflottille. Fartøjet, der var bygget Abeking & Rasmussen i Lemwerder i 1940, havde en besætning på 32 mand. R-47 havde i krigens sidste tid fået opgraderet sin bevæbning og var så absolut i stand til at bide fra sig. R-47 overlevede krigen og blev indtil 1947 anvendt af GMSA til minestrygning, hvorefter den blev udleveret til englenderne og hugget op.*

### Hafenschützflottilla Oslofjord (A-Gruppe)

Hele Hafenschützflottilla Oslofjord var under kommando af Kapitänleutnant Gottfried Müller, der overtog kommandoen i marts 1945 efter Korvettenkapitän Thormöhlen. Alle underafdelinger var hjemmehørende i Horten. Bevæbningen var vekslende alt efter fartøjernes type og størrelse, men de var alle udrustede med maskinkanoner og var en trussel mod lavtflyvende britiske maskiner.

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
NO 02	Daressalam	Walboot	NO 03	Lome	Walboot
NO 04	Gnom 2	Fischkutter	NO 06	Gnom 5	Fischkutter
NO 08	Kobold 2	Fischkutter	NO 09	Gnom 1	Fischkutter
NO 10	Hummel	Steam Trawler	NO 11	Fatme	Steam Trawler
NO 12	Eisbär	Fischkutter	NO 90	Nord 104	Motorboat

### Hafenschützflottilla Oslofjord (B-Gruppe)

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
NO 22	Eidechse	Tidl. norsk torpedobåd	NO 23	Krokodil	Tidl. norsk torpedobåd
NO 24	Schildkröte	Tidl. norsk torpedobåd	NO 25	Seestern	Tidl. norsk torpedobåd
NO 26	Quelle	Tidl. norsk torpedobåd	NO 27	Seepferd	Tidl. norsk torpedobåd



*Tidligere norsk torpedobåd overtaget af den tyske krigsmarine og anvendt i Norge. Typen var stærkt foreldet og kunne kun anvendes til lettere sikringsopgaver i områder, hvor det ikke var sandsynligt, at man kom i kontakt med fjendtlige overfladestyrker.*

### Hafenschützflottilla Oslofjord (C-Gruppe)

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
NO 30	Armin	Coastal steamer	NO 32	Claus	Fjordboot
NO 33	Dieter	Fjordboot	NO 34	Egmont	Fjordboot
NO 35	Folker	Ferry	NO 36	Gert	Motorboat

### Hafenschützflottilla Oslofjord (D-Gruppe)

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
NO 01	Kamerun	Minesweeper	NO 40	KFK 108	Kriegsfischkutter
NO 42	KFK 137	Kriegsfischkutter	NO 43	KFK 106	Kriegsfischkutter
NO 44	KFK 305	Kriegsfischkutter	NO 46	KFK 626	Kriegsfischkutter
NO 47	KFK 338	Kriegsfischkutter	NO 48	KFK 339	Kriegsfischkutter
NO 55	KFK 467	Kriegsfischkutter	NO 70	V 238/KFK 343	Kriegsfischkutter
NO 71	V 239/KFK 344	Kriegsfischkutter	NO 72	V 240/KFK 345	Kriegsfischkutter
NO 73	V 242/KFK 347	Kriegsfischkutter	NO 74	V 243/KFK 348	Kriegsfischkutter

### Hafenschützflottilla Oslofjord (R-Gruppe)

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>	<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
R 21	Räumboot				
R 26	Räumboot				
R 32	Räumboot				
R 121	Räumboot				
R 168	Räumboot				

### Hafenschützflottilla Oslofjord

Dertil kom så fartøjer, som var overflyttet fra andre enheder

V 6716	KFK 117	Kriegsfischkutter
VS	Volker	Fischdampfer
F 400		Marinefahrpram



*Overiset tysk  
forpostbåd i  
norsk farvand.*

## 2. Küstensicherungsverband, Lödigen

Under kommando af Korvettenkapitän Hans Joachim Tapolski, der førte enheden fra juni 1944 og frem til kapitulationen. 1. Admiralstabsoffier var Oberleutnant z See Ernst Vorkamp.

### 61. Vorpostenflottille

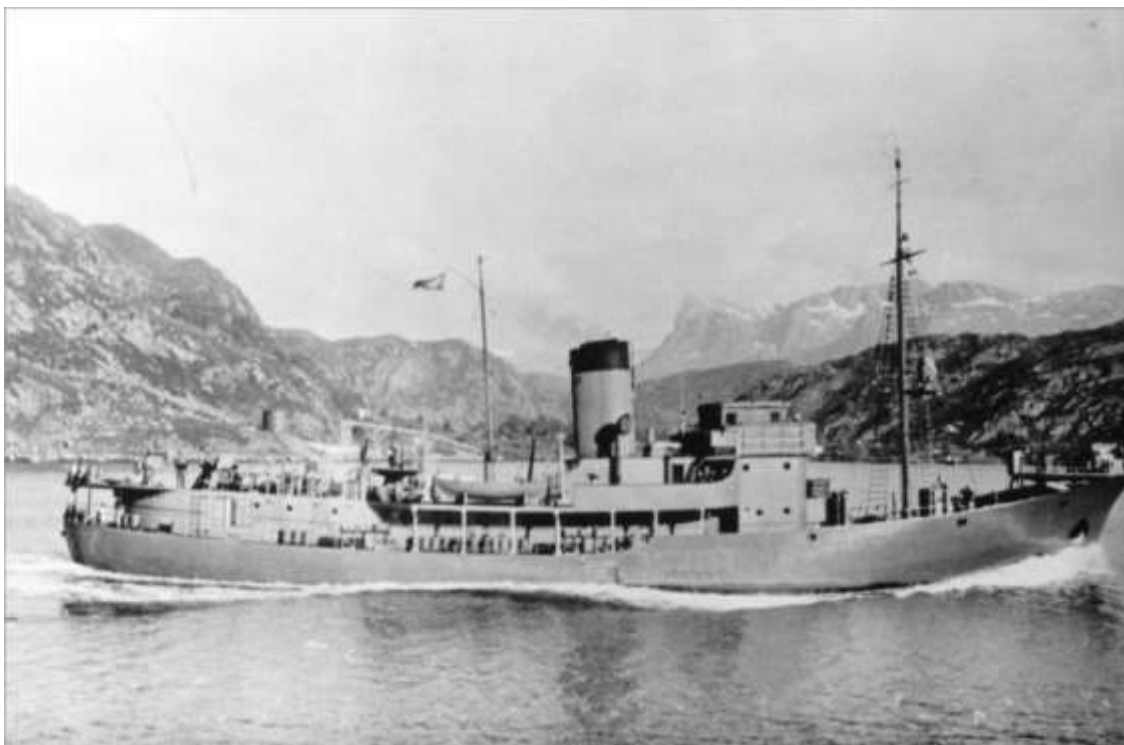
61. Vorpostenflottille var hjemmehørende i Lödigen og var under kommando af Korvettenkapitän Viktor Arretz. Enhedens fartøjer var bevæbnede med en 8,8 cm kanon, en 37 mm og tre 20 mm luftværnskanoner samt to tunge 15 mm maskingeværer.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
V 6101	Wal 10	Hilfsflugsicherungsschiff	3/45
V 6102	Wal 11	Hilfsflugsicherungsschiff	3/45
V 6103	Nordlicht	Walboot	2/40
V 6104	Wien	Fischdampfer	3/45
V 6105	Holstein	Fischdampfer	3/45
V 6106	Kiautschou	Fischdampfer	3/45
V 6107	Franke	Fischdampfer	3/45
V 6108	Polarmeer	Walboot	2/40
V 6110	Nordkyn	Walboot	2/40
V 6111	Masuren	Fischdampfer	3/45
V 6114	Eismeer	Dampfer	1/25
V 6115	Helgoland	Walboot	2/40
V 6116	Doggerbank	Walboot	2/40
V 6118	Gallipoli	Walboot	2/40
V 6119	Alk	Walboot	2/40

### **67. Vorpostenflotille**

67. Vorpostenflotille var stationeret i Skotmarknes og var under kommando af Kapitanleutnant Erwin Leesten, der netop havde overtaget ledelsen i marts 1945. Hvalbådene var bevæbnede med en 8,8 cm kanon, en 37 mm og tre 20 mm luftværnskanoner samt to tunge 15 mm maskingeværer (plus seks dybvandsbomber). Kriegsfischkutterne var bevæbnede med en 37 og en dobbelt 20 mm maskinkanon. Dertil kom 6 dybvandsbomber. Ud over de personer, der nævnt under besætningerne, havde 67. Vorpostenflotille yderligere seks officerer, der fungerede som Gruppenführer.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
V 6701	Vindhuk	Walboot	2/40
V 6702	Rotges	Walboot	2/40
V 6703	KFK 208	Kriegsfischkutter	0/16
V 6705	KFK 210	Kriegsfischkutter	0/16
V 6707	KFK 376	Kriegsfischkutter	0/16
V 6708	KFK 466	Kriegsfischkutter	0/16
V 6711	KFK 103	Kriegsfischkutter	0/16
V 6712	KFK 134	Kriegsfischkutter	0/16
V 6713	KFK 105	Kriegsfischkutter	0/16
V 6714	KFK 112	Kriegsfischkutter	0/16
V 6715	KFK 113	Kriegsfischkutter	0/16
V 6717	KFK 504	Kriegsfischkutter	0/16
V 6718	KFK 505	Kriegsfischkutter	0/16
V 6721	KFK 223	Kriegsfischkutter	0/16
V 6722	KFK 224	Kriegsfischkutter	0/16
V 6723	KFK 350	Kriegsfischkutter	0/16
V 6724	KFK 351	Kriegsfischkutter	0/16
V 6725	KFK 514	Kriegsfischkutter	0/16
V 6726	KFK 539	Kriegsfischkutter	0/16
V 6728	Kormoran	Fischtransportdampfer	0/16
V 6729	Kranich	Fischtransportdampfer	0/16
V 6730	Polarfuchs	Fischereikutter	0/16
V 6734	Stier	Fischdampfer	0/16
V 6735	Löwe	Fischereischutzboot	0/16

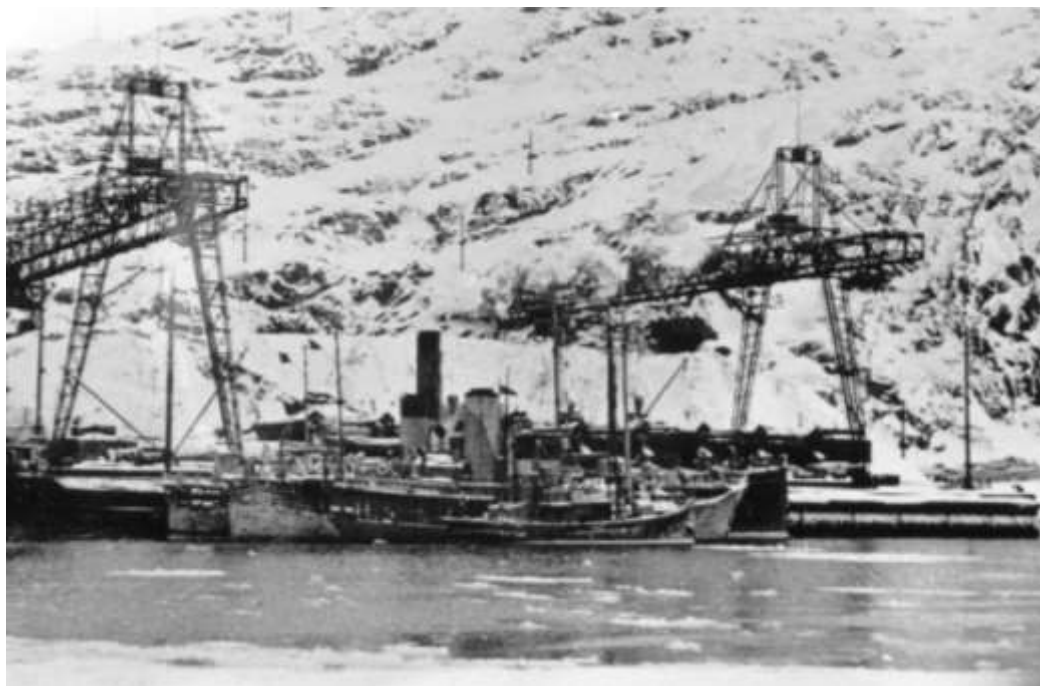


*Større tysk forpostbåd i Norge. Tyskerne anvendte i stor stil fiskedampere og hvalfangerbåde som forpostbåde i de nordlige farvande, da disse fartøjer var meget sødygtige. Efterhånden som faren for flyangreb blev mere og mere truende, bevæbnede tyskerne også deres fartøjer mere og mere, hvilket gav dårligere sødygtighed på grund af vægt og høj placering.*

### 65. Vorpostenflotille

65. Vorpostenflotille var stationeret i Undereidet ved Tromsø og var under kommando af Korvettenkapitän Willy Jacobs. Enheden blev oprettet i maj 1944 under anvendelse af bl.a. Hafenschutzflotille Hammerfest. I krigens sidste måneder hersker der lidt tvivl om antallet af fartøjer i flotillen. En kilde angiver, at enheden i maj 1945 bestod af 8 hvalfangere og fiskedampere samt 9 Kriegsfischkuttere. Sidstnævnte var bevæbnet med en 37 mm og en 20 mm maskinkanon samt seks dybvandsbomber. Hvalbådene var bevæbnede med en 8,8 cm kanon, en 37 mm og tre 20 mm luftværnskanoner samt to tunge 15 mm maskingeværer (plus seks dybvandsbomber).

Nummer	Navn	Type	Besætning
V 6501	Samoa	Walboot	3/45 Stbs.Ob.Strm. Reuter
V 6502	Kiautschou	Walboot	2/40Ob.Strm. Misfeld
V 6503	Star XX	Walboot	2/40 Lt.z.S. Schulte
V 6504	Claus Ebeling	Fischdampfer	3/45 Oblt.z.S. Bendixen
V 6505	Rau IX	Walboot	2/40 Oblt.z.S. Schaflech
V 6506	Torlyn	Walboot	2/40 Oblt.z.S.
V 6507	Othmarschen	Fischdampfer	0/16 Strm.
V 6508	Jane	Fischdampfer	0/16 Ob.Strm.
V 6509	Habicht	Fischdampfer	0/16
V 6510	Celle	Fischdampfer	0/16
V 6511	Salier	Fischdampfer	0/16
V 6512	Togo	Minenleger	0/16
V 6513	Elster	Fischdampfer	0/16
V 6514	Krähe	Fischdampfer	3/45



*Tyske forpostbåde i havn i Nordnorge.*

V 6515	Hast I	Küstenmotorschiff	3/45
V 6521	KFK 211	Kriegsfischkutter	0/16
V 6522	KFK 212	Kriegsfischkutter	0/16
V 6523	KFK 225	Kriegsfischkutter	0/16
V 6524	KFK 226	Kriegsfischkutter	0/16
V 6525	KFK 385	Kriegsfischkutter	0/16
V 6526	KFK 386	Kriegsfischkutter	0/16
V 6527	KFK 465	Kriegsfischkutter	0/16
V 6528	KFK 383	Kriegsfischkutter	0/16
V 6529	KFK 384	Kriegsfischkutter	0/16
V 6530	KFK 123	Kriegsfischkutter	0/16
V 6531	KFK 120	Kriegsfischkutter	0/16
V 6532	KFK 100	Kriegsfischkutter	0/16

V 6533	KFK 114	Kriegsfischkutter	0/16
V 6534	KFK 126	Kriegsfischkutter	0/16
V 6535	KFK 135	Kriegsfischkutter	0/16
V 6541	Lillean	Fischkutter	0/16

### **9. Minensuchflottille**

9. Minensuchflottille var stationeret i Harstad under ledelse af Korvettenkapitän Emil Harder. Enhedens Minensuchboot Type 40 var alle bevæbnet med en 10.5 cm kanon, en 37 mm kanon, en 20 mm Vierling, en 20 mm dobbelt samt en 20 mm maskinkanon samt to tunge 15 mm maskingeværer. Dertil kom 36 dybvandsbomber med fire affyringsaggregater.

Nummer	Type	Besætning
M 272	Minensuchboot 40	3/90
M 306	Minensuchboot 40	3/90
M 326	Minensuchboot 40	3/90
M 364	Minensuchboot 40	3/90
M 365	Minensuchboot 40	3/90
M348	Minensuchboot 40	3/90



*Räumbootbegleitschiff i hård sø. Tjenesten ombord på minde sikringsfartøjer var ikke altid lige populær blandt besætningsmedlemmerne. Tjenesten var hård med mange timers arbejde og det var fugtigt ombord på fartøjerne. Bølger slog ofte ind over rælingen, men ikke nok med det, så var der oftest kondensproblemer ombord og al beklædning var lettere fugtig. Om vinteren var der is på indersiden i kahytter og soverum. Tønnen som udkigsmand eller luftværnsartillerist var kold og opslidende, men man kunne på grund af Coastal Commands tilstedeværelse ikke slappe af et enkelt sekund.*

### **7. Räumbootsflottille**

7. Räumbootsflottille var stationeret i Tromsø og under ledelse af Kapitänleutnant Rolf Heuser.. Minenräumschiff 25 (3.800 BRT) vor en tidligere norsk damper, 'Rio', der kom i Kriegsmarinertjeneste i marts 1943. Begleitschiff 'Weser' på 483 BRT var et tidligere tysk fiskeriinspektinsskib og havde en besætning på 67 mand. Dets bevæbning bestod af en 8,8 cm L/45 kanon med 200 skud samt en enkelt 20 mm maskinkanon. Räumbootene var bevæbnet med en 37 mm og tre dobbelte 20 mm maskinkanoner samt seks dybvandsbomber.

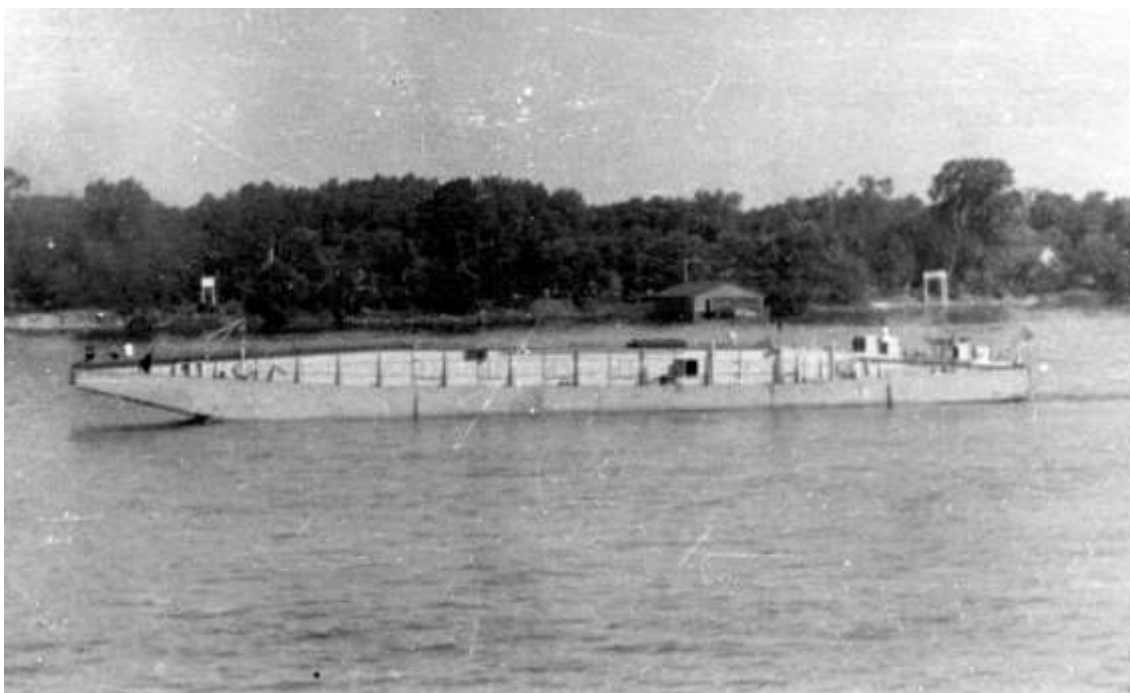
Navn	Type	Besætning	Kommandant
R 152	Räumboot	2/25	Lnt.z.S. Schilfarth
R 153	Räumboot	0/25	Ob.Str. Stierle
R 154	Räumboot	0/25	Lnt.z.S. Schneider
R 155	Räumboot	1/25	Oblt.z.S. Freyenhagen
R 156	Räumboot	1/25	Ob.Strm. Heinschn
R 157	Räumboot	1/25	Stb.Ob.Strm. Seeger

R 159	Räumboot	2/25	Lnt.z.S. Rickmers
R 160	Räumboot	1/25	Lnt.z.S. Demnick
R 173	Räumboot	0/25	Oblt.z.S. Hock
R 262	Räumboot	1/25	
MRS 25	Minenräumschiff		
Weser	Begleitschiff	67	

### **Hafenschützgruppe Harstad**

Denne enhed bestod af seks mindre fartøjer, som var underlagt Seekommandant Harstad, der i 1945 var Kapitän z. See Holtorf. Bevæbning er ukendt, men den har formodentlig bestået af en enkelt 20 mm maskinkanon.

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>
NH 05	Minenleger
NH 21	Kutter
NH 22	Kutter
NH 23	Kutter
NH 24	Kutter
NH 25	Kutter



*Marinefährrahm F-103 fotograferet i Swinemünde tidligere i krigen. Fartøjet kom i tjeneste i august 1941 og sejlede først i Østersøen, før det kom til Norge. F-103 havde gjort tjeneste ved 17. Landungsflotille i 1942 og 6. Landungsflotille tidligere i 1945. Efter krigen blev F-103 overdraget til russerne, der anvendte fartøjet indtil 1960, hvor det blev hugget op. Marinefährrahm var uvurderlige for tyskerne i Norge og blev anvendt til alle former for transporter. Fartøjerne kunne anløbe småhavne og ombordtage f.eks. to til tre kampvogne og omkring 200 passagerer, hvilket gjorde dem velegnede til at transportere troppstyrker over fjorde for at afkorte landevejstrafikken. Sejlhastigheden var kun på syv til ti knob med en rækkevidde på mellem 640 og 1340 sømil.*

### **8. Landungsflotille, Tromsdalen (Tromsø) (Sekommandant Tromsö)**

Stationeret i Tromsø under kommando af Kapitänleutnant Werner Breitenstein. Enheden var indtil marts 1945 under operativ ledelse af L-Einsatzstab Polarküste. Artilleriefährpråhmen var bevæbnet med to stk 88 mm kanoner, en 37 mm og to dobbelte 20 mm maskinkanoner, medens Marinefährråhmen var bevæbnet med en 75 mm kanon og en enkelt 20 mm maskinkanon.

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
Jordan	Küstenmotorschiff	2/30
AF 20	Artilleriefährprahm	1/55
AF 25	Artilleriefährprahm	1/55
AF 40	Artilleriefährprahm	1/55

F 171	Werkstattprahm	0/15
F 100	Marinefährprahm	0/15
F 103	Marinefährprahm	0/15
F 202	Marinefährprahm	0/15
F 233	Marinefährprahm	0/15
F 261	Marinefährprahm	0/15
F 276	Marinefährprahm	0/15
F 279	Marinefährprahm	0/15
F 282	Marinefährprahm	0/15
F 293	Marinefährprahm	0/15
F 297	Marinefährprahm	0/15
F 320	Marinefährprahm	0/15
F 452	Marinefährprahm	0/15
F 455	Marinefährprahm	0/15
A 292	Prahm mot.	0/15
B 293	Prahm mot.	0/15
C 88	Prahm mot.	0/15



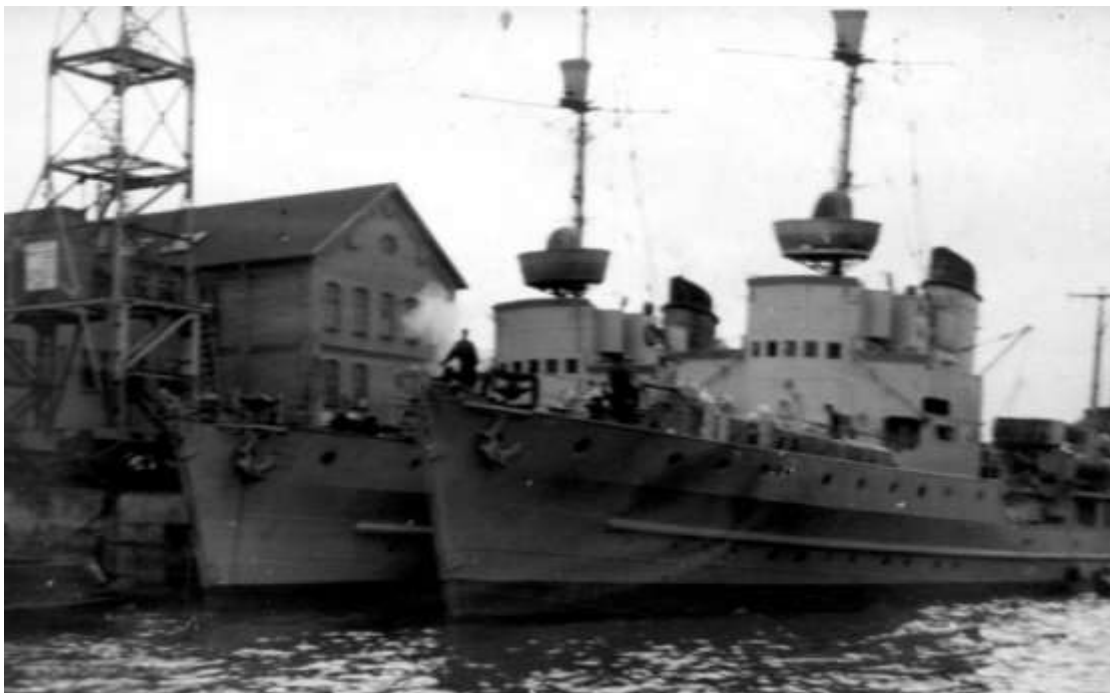
*Konvoj bestående af tungt læssede Marinefährprähme med eskorte af forpostbåde langs den norske kyst. En Marinefährprahm var ret fladbundet og stak kun 0.97 meter i tom tilstand og 1.45 m fuldt lastet, hvilket gjorde den velegnet til at anløbe intermistiske havne. De kunne laste op til 85 tons, var 6.5 meter brede og 47 meter lange.*

### **9. Landungsflotille, Narvik (Seekommandant Narvik)**

Stationeret i Narvik under kommando af Korvettenkapitän Martin Rasemann. Også 9. Landungsflotille var fra juni 1944 og frem til marts 1945 operativt styret af L-Einsatzstab Polarküste og herefter 2. Küstensicherungsverband. Artilleriefährprähmene var bevæbnet med to stk 88 mm kanoner, en 37 mm og to dobbelte 20 mm maskinkanoner, medens Marinefährprähmene var bevæbnet med en 75 mm kanon og en enkelt 20 mm maskinkanon.

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
Guschi II	Motorschiff	1/30
AF 24	Artilleriefährprahm	1/55
AF 28	Artilleriefährprahm	1/55
AF 36	Artilleriefährprahm	1/55
AF 39	Artilleriefährprahm	1/55
F 118W	Werkstattprahm	0/21
F 175W	Werkstattprahm	0/21
F 106	Marinefährprahm	0/15

F 223	Marinefährprahm	0/15
F 224	Marinefährprahm	0/15
F 241	Marinefährprahm	0/15
F 228	Marinefährprahm	0/15
F 238	Marinefährprahm	0/15
F 275	Marinefährprahm	0/15
F 319	Marinefährprahm	0/15
F 321	Marinefährprahm	0/15
F 383	Marinefährprahm	0/15
F 403	Marinefährprahm	0/15
F 408	Marinefährprahm	0/15
F 291	Prahm mot.	0/15
B 55	Prahm mot.	0/15
C 92	Prahm mot.	0/15



*Ministrygerne M-302 og M-322. M-302 kom i tjeneste ved 22. Minensuchflottille den 18. april 1942 og gjorde under hele krigen tjeneste i norske farvande. Efter krigen afslutning kom M-302 til GMSA for i 1947 at blive overdraget til den norske marine. M-322 kom den 6. december 1941 i tjeneste ved 22. Minensuchflottille. Om eftermiddagen den 10. januar 1945 grundstødte M-322 ved Lepsoey og blev beskadiget af brand. Fartøjet overlevede krigen og fortsatte efter krigen med at stryge miner for GMSA. I november 1947 blev M-322 overdraget til Norge og hugget op i Danmark i 1953. (Baasch)*

### **3. Küstensicherungsverband, Rørvik**

Under kommando af Korvettenkapitän Dr. Karl Wilhelm Müssen i marts 1945. Han blev i april afløst af Korvettenkapitän Hans von Quednow. 1. Admiralstabsoffizier var Kapitänleutnant Heinz Barleben.

#### **22. Minensuchflottille**

I Trondhjem under ledelse af Korvettenkapitän Hermann Pfleger. Hvert fartøj medførte 36 dybvandsbomber og fire kastere. Dertil kom så en kanonbevæbning, der bestod af en 10.5 cm kanon samt en 3.7 cm kanon. En 2 cm Vierling, en dobbeltløbet 2 cm, en 2 cm Einzel samt to stk 15 mm maskingeværer var også en del af bevæbningen.

Nummer	Type	Besætning
M 302	Minensuchboot 35	3/90
M 321	Minensuchboot 35	3/90
M 322	Minensuchboot 35	3/90
M 361	Minensuchboot 35	3/90
M 436	Minensuchboot 35	3/90



*M-361 tjenestegørende ved 22. Minensuchflottille i Trondheim. Skibet af en Minensuchboot type 35 og var bygget på Schichau værftet i elbing, Ostpreussen. M-361 kom i tjeneste i juli 1942 overlevede krigen for at blive overgivet til englænderne i 1945. M-361 kom fra 1945 i tjeneste ved GMSA, før fartøjet blev hugget op af Arendal Skipsopphug i 1950.*

### **63. Vorpostenflottille**

Stationeret i Namsos under ledelse af Korvettenkapitän Wilhelm Olf. Hvalbådene var bevæbnet med en 8.8 eller 7.5 cm kanon samt en 37 mm og tre 20 mm. Dertil kom så 2 stk 15 mm maskingeværer.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning Kommandant</u>
V 6301	Krebs	Walboot	3/45 Oblt.z.S.
V 6304	Waage	Walboot	2/40
V 6306	Orion	Walboot	2/40 Lt.z.S. Erler
V 6308	Saturn	Fischdampfer	3/45
V 6310	Nordkapp	Fischdampfer	2/40 Ob.Strm. Riech.
V 6311	Polarstern	Fischdampfer	2/40 Lt.n.z.S. Wustrau
V 6312	Polarkreis	Fischdampfer	2/40
V 6313	Polarmeer	Fischdampfer	2/40 Ob.Str. Korn
V 6314	Westwind	Walboot	2/40 Oblt.z.S. Zander

### **64. Vorpostenflottille**

Stationeret i Trondhjemfjorden under kommando af Fregattenkapitän Karl Vaihinger. Hvalbådene var bevæbnet med en 8.8 eller 7.5 cm kanon samt en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner. Dertil kom så 2 stk 15 mm maskingeværer. Kriegsfischkutterne var udstyret med en 3.7 mm samt en 2 cm dobbelt maskinkanon. Motorfischkutterne var kun udrustet med to 2 cm kanoner.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
V 6401	Hagen	Walboot	3/40
V 6402	Hersing	Walboot	2/40
V 6403	Hildebrand	Walboot	2/40
V 6406	Hundius	Walboot	2/40
V 6407	Falke	Fischdampfer	3/45
V 6409	Cimber	Walboot	2/40
V 6411	Thor	Fischdampfer	3/45
V 6412	Frigga	Motorschiff	0/25
V 6414	Seeschwalbe	Verkehrsdampfer	1/40
V 6415	Kondor	Fischdampfer	3/45
V 6421	KFK 130	Kriegsfischkutter	0/16
V 6422	KFK 116	Kriegsfischkutter	0/16
V 6423	KFK 98	Kriegsfischkutter	0/16
V 6424	KFK 111	Kriegsfischkutter	0/16
V 6425	KFK 132	Kriegsfischkutter	0/16
V 6426	KFK 361	Kriegsfischkutter	0/16

V 6427    KFK 118    Kriegsfischkutter    0/16  
 V 6428    KFK 122    Kriegsfischkutter    0/16  
 'Bali'            Minenräumschiff

Minenräumschiff 03 'Bali' blev bygget i 1928 og sejlede før krigen for Olsen i Oslo. Skibet kom i tjeneste ved Kriegsmarinen i marts 1941 og havde en besætning på 145 mand. Oberleutnant z See Heinz Eckel var chef.

### **66. Vorpostenflottille**

Stationeret i Rørvik under kommando af Kapitänleutnant Gustav-Adolf Bursch. Walbootene var udrustet med en 8.8 cm kanon samt en 37 og tre 20 mm kanoner samt to tunge maskingeværer af kaliber 15 mm. Kriegsfischkutterne var udstyret med en 37 og en dobbelt 2 cm kanon, medens Marinefährpramen var udstyret med en 75 mm kanon samt en enkelt 2 cm maskinkanon.

Nummer	Navn	Type	Besætning
V 6601	Friedrich Wilhelm zu Pferde	Motorschiff	2/40
V 6602	Rother Adler	Walboot	2/40
V 6603	Güldener Löwe	Dampfer	3/45
V 6604	Churprinz	Fischdampfer	3/45
V 6605	Markgraf von Brandenburg	Fischdampfer	3/45
V 6606	Wappen von Hamburg	Walboot	1/30
V 6607	Charlotte Sophie	Dampfer	0/20
V 6608	Steiermark	Walboot	2/40
V 6609	Kärnten	Walboot	2/40
V 6610	Sudetenland	Walboot	2/40
V 6611	KFK 205	Kriegsfischkutter	1/16
V 6612	KFK 206	Kriegsfischkutter	0/16
V 6613	KFK 221	Kriegsfischkutter	0/16
V 6614	KFK 222	Kriegsfischkutter	0/16
V 6615	KFK 349	Kriegsfischkutter	0/16
NSa 22	Dorothea	Dampfer	0/14
NSa 25	Rommelpott	Motorschiff	0/14
F 271		Marinefährprahm	0/15



*V5902 Polarfront blev i 1941 bygget efter tegninger for en norsk hvalfanger. Polarfront blev bygget på Fredrikstad Mekaniske Verksted for den tyske krigsmarine med henblik på at lade fartøjet indgå som forpostbåd. V5902 blev taget i brug den 15. december 1941 og gjorde under hele krigen tjeneste ved 59. Vorpostenflottille. I 1945 kom fartøjet under GMSA og ryddede miner i norsk farvand. I 1947 blev Polarfront overdraget til Sovietunionen.*

#### **59. Vorpostenflotille, Sandnessjøen**

Stationeret i Sandnessjøen under kommando af Korvettenkapitän Dr.Jur. Georg-Albrecht Bickelhaupt. Hvalfangerbådene var udrustet med en 8.8 cm kanon samt en 37 og tre 20 mm maskinkanoner samt to tunge maskingeværer af kaliber 15 mm. Værkstedsprammen var kun udstyret med en enkelt 20 mm maskinkanon. Prammene var udstyret med en 7.5 cm kanon og en 20 mm maskinkanon, medens Artilleriefährprahmen rådede over to stk 88 mm kanoner, en enkelt 37 og to 20 mm maskinkanoner.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
V 5902	Polarsonne	Walboot	2/40
V 5903	Polarfront	Walboot	2/40
V 5904	Polarnacht	Walboot	2/40
V 5905	Varanger	Walboot	2/40
V 5906	Nordpol	Walboot	2/40
V 5908	Penang	Walboot	2/40
V 5909	Jan Mayen	Walboot	2/40
V 5915	Heinz Baumgarten	Fischdampfer	2/45
V 5916	Yorck	Fischdampfer	2/45
D 152		Werkstattprahm	0/20
AF 27		Artilleriemarinefährprahm	1/53
F 263		Marinefährprahm	0/15
C 316		Prahm mot.	0/15
B 48		Prahm mot.	0/15

#### **4. Küstensicherungsverband, Ålesund**

Under kommando af Fregattenkapitän Paul Morgenstern med Korettenkapitän Richard Gotermann som 1. Admiralstabsoffizier.



*Kriegsmarinens sikringsfartøjer var 'Mädchen für alles' og uden dem kunne tyskerne ikke gennemføre nogen former for maritime operationer. I dette tilfælde er det fiskefartøjer og coastere, der er konverteret til hjælpeminstreger. I horisonten skimtes to store overfladeskibe, som de formodentlig udfører minestrygningen for. Heller ikke ubåde kunne forlade deres udløbshavne uden at sejlruten først blev minestryget samt at forpostbåde fungerede som 'flakships' (engelsk udtryk der generelt blev anvendt om alle mindre tyske marinefartøjer, der var kraftigt beskyttet med luftværnsstyts).*

### **57. Vorpostenflottille**

Hjemmehørende i Aalesund med Oberleutnant zur See Dr. Alfred Kunert som chef. Forpostbådene var udrustet med en 88 mm kanon samt en 37 og tre 20 mm maskinkanoner. Dertil kom så seks dybvandsbomber.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>	<u>Kommandant</u>
V 5701	Thüringen	Fischdampfer	2/45	Oblt.z.S. Lichterbeck
V 5702	Grane	Küstenfahrzeug	2/45	Oblt.z.S. Schawohl
V 5703	Lothringen	Walboot	2/40	Ob.Strm. Magnusen
V 5704	Warthegau	Walboot	2/40	Ob.Strm. Schröder
V 5706	Eupen	Walboot	2/40	Lt.z.S. Tannhauser
V 5713	Tirol	Walboot	2/40	
V 5716	Flandern	Walboot	2/45	Oblt.z.S. Kröger
V 5719	Markomanne	Fischdampfer	2/40	
V 5720	Normanne	Fischdampfer	2/40	
V 5721	Turinge	Fischdampfer	2/40	
V 5722	Hornack	Fischdampfer	2/40	Lt.z.S. Bretschneider
V 5723	Möwe	Walboot	2/40	Ob.Strm. Ofschanka



*Tyske marinesoldater poserer for fotografen ombord på et sikringsfartøj. I baggrunden ses et bevæbnet handelsskib.*

### **68. Vorpostenflottille, Molde**

Enheden var stationeret i Molde under ledelse af Korvettenkapitän Fritz Eisenberger. Flottillens Kriegsfischkutter var alle bevæbnede med en 37 mm og en dobbelt 20 mm kanon. Hvalbådene var lidt kraftigere bevæbnede med en 88 mm kanon samt en 37 mm og tre 20 mm kanoner og et par 15 mm maskingeværer. Artilleriefährprahmen var udrustet med to 88 mm, en 37 mm og to 20 mm kanoner, medens Marinefährprahmene var forsynet med en 75 mm og en 20 mm kanon.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
V 6801	Viking	Walboot	3/45
V 6802	Flame	Walboot	2/40
V 6804	Sachse	Fischdampfer	3/45
V 6805	Geuse	Walboot	2/40
V 6806	Alemanne	Walboot	2/40

V 6807	Teutone	Fischdampfer	3/45
V 6808	Rugier	Fischdampfer	3/45
V 6811	KFK 334	Kriegsfischkutter	1/16
V 6812	KFK 335	Kriegsfischkutter	0/16
V 6813	KFK 336	Kriegsfischkutter	0/16
V 6814	KFK 337	Kriegsfischkutter	0/16
V 6815	KFK 542	Kriegsfischkutter	0/16
V 6816	KFK	Kriegsfischkutter	0/16
V 6817	KFK 668	Kriegsfischkutter	0/16
NM 18	Svein	Wachboot	0/20
NM 30	Ute	Fischkutter	0/20
NM 31	Brunhild	Fischkutter	0/20
NM 32	Freya	Fischkutter	0/14
NM 33	Urd	Fischkutter	0/14
NM 34	Edda	Fischkutter	0/14
NM 35	Frigg	Fischkutter	0/14
NM 36	Gudrun	Fischkutter	0/14
AF 16		Artilleriefährprahm	1/53
F 230		Marinefährprahm	0/15
F 269		Marinefährprahm	0/15

### **56. Minensuchflottille**

56. Minensuchflottille var stationeret i Kristiansund Nord og var fra februar 1941 og frem til marts 1945 under kommando af Kapitanleutnant Heinz Barleben, hvorefter Oberleutnant Paul Rübesamen overtog ledelsen indtil krigens slutning. Kriegsfischkutterne var udstyret med en 37 mm samt en 20 mm dobbelt eller en enkelt 20 mm kanon. Fiskekutterne rådede over to 20 mm maskinkanoner og Loggerne var udrustet med en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
M 5604	Zeisig	Heringslogger	1/28
M 5606	Auerhahn	Heringslogger	1/28
M 5607	Zaunkönig	Heringslogger	1/28
M 5609	KFK 127	Kriegsfischkutter	1/17
M 5611	Anne II	Küstenfrachter	0/15
M 5614	Dora	Fischkutter	0/15
M 5615	Erni	Küstenfrachter	0/15
M 5616	Fiete	Küstenfrachter	0/15
M 5619	Ilse	Küstenfrachter	0/15
M 5620	Jutta	Fischkutter	0/15
M 5621	Tonny	Drifter	1/28
M 5632	KFK 304	Kriegsfischkutter	1/17

### **5. Räumbootsflottille, Ålesund**

5. Räumbootsflottille var stationeret i Aalesund og var under ledelse af Kapitanleutnant Hans Alexy. Begleitschiff Elbe var udrustet med en 88 mm L/45 kanon samt en 20 mm luftværnskanon. Skibet havde en besætning på 67 mand og var moderskib for 5. Räumbootsflottille. Räumbootene var udrustet med en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner.

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
R 53	Räumboot	1/25
R 58	Räumboot	1/25
R 63	Räumboot	1/25
R 90	Räumboot	0/25
R 113	Räumboot	1/25
R 121	Räumboot	0/25
R 122	Räumboot	1/25
R 124	Räumboot	1/25
R 238	Räumboot	2/35
R 265	Räumboot	0/35
R 269	Räumboot	1/35
Elbe	Begleitschiff	67

### **Hafenschützgruppe Drontheim**

Hafenschützgruppe Drontheim bestod af 20 mindre fartøjer, hvis bevæbning er ukendt. Bevæbningen har formodentlig bestået af en 20 mm maskinkanon og et eller flere tunge maskingeværer.

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
ND 04	Loki	Fischdampfer	ND 13	Albatross	Dampfer
ND 18	Wachboot 6	Wachboot	ND 20	Wachboot 8	Wachboot
ND 21	Aal	Fischkutter	ND 22	Butt	Fischkutter
ND 23	Stint	Fischkutter	ND 24	Hecht	Fischkutter
ND 25	Hai	Fischkutter	ND 26	Spree	Fischdampfer
ND 27	Weichsel	Fischkutter	ND 29	Brahe	Fischkutter
ND 30	San	Fischkutter	ND 32	Neisse	Fischkutter
ND 41	Warthe	Fischkutter	ND 43	Elbe	Fischkutter
ND 44	Saale	Fischkutter	ND 45	Havel	Fischkutter
ND 46	Alster	Fischkutter	ND 47	Bataver	Fischkutter

#### **Netzsperrflottille Nord, Drontheim**

Under kommando af Fregattenkapitän Adolph Becker. Bevæbning ukendt, men formodentlig kun bestående af lettere luftværnsskyts.

X		Netzleger Kohlendampfer
VI	Genua	Netzleger Leichter
XIII	Deime	Netzleger Frachtdampfer
II	Hermann Sauber	Netzleger
Rau 7		Netztender Walboot
Rau 8		Netztender Walboot
NT 10	Ponto	Netztender Frachtschiff
NT 12	Polarbris	Netztender Schlepper
NT 21	Fairplay XVIII	Netztender Schlepper
NT 46	Rabaul	Netztender Schlepper
NT 51	Elsfleth	Netztender Schlepper
NT 52	Titan	Netztender Schlepper

#### **5. Küstensicherungsverband, Bergen**

Under kommando af Kapitän zur See Dr. Rer.Pol. Karl Diederichs med Oberleutnant z See Gerriet Onken som 1. Admiralsstabsoffizier.



*S-10, der var tjenestegørende ved 51. Vorpostenflottille i Bergen/Åstveitvåben, var udstyret med tre stk Daimler-Benz MB 502 dieselmotorer med 1320 hk, der gav båden en topfart på 36 knob. S-10 var i 1945 forældet som motortorpedobåd, men blev indsat som hurtig ubådsjæger samt mod fjendtlige motortorpedobåde, der opererede i norsk farvand. S-10 blev ved krigens slutning overdraget til nordmændene, der anvendte den som reservedele. Ophugget i 1950.*

## 51. Vorpostenflottille

51. Vorpostenflottille var stationeret i Bergen og var under kommando af Kapitänleutnant Otto Lucht.

Fischloggerne var udrustet med en 37 mm og to 20 mm maskinkanoner. Hvalbåden havde en 7.5 cm og tre 20 mm kanoner, medens Fischtransportdamperne havde en 8.8 cm kanon samt tre 20 mm luftværnskanoner og et par 15 mm maskingeværer.

Schnellbådene var af ældre type og var forsynet med en 20 mm luftværnskanon og to torpedorør. De kunne også medføre fire dybvandsbomber eller miner. Bådene i 1945 forældede og kunne ikke indsættes ud for den hollandske eller engelske kyst. S-Bootsgruppe blev ikke anvendt som motortorpedobåde i 51. Vorpostenflottille, men mere som hurtige ubådsjagere. Schnellbootene havde en topfart på 35-40 knob. S-Bootsgruppe var stationeret i Åstveitvågen og kunne også indsættes mod norske og britiske motorpedobåde, der opererede langs den norske vestkyst.

RA 201-204 var lokalt byggede Räumboote, der blev bygget udenom Kriegsmarinen. Projektet blev igangsat af Korvettenkapitän Bartels i Bergen. Fartøjerne var udrustet med to stk 20 mm luftværnskanoner og 10 dybvandsbomber. UJ Dahme havde tilhørt U-Boot Abwehrschule i Bergen og hed tidligere 'Carsten Rehder'.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
V 5101	Blitz	Fischtransportdampfer	1/30
V 5102	Orkan	Fischtransportdampfer	1/30
V 5103	Riese	Fischdampfer	1/30
V 5104	Wirbel	Fischtransportdampfer	1/30
V 5105	Tornado	Fischtransportdampfer	1/30
V 5106	Sinbad	Motorfrachter	1/30
V 5108	Kiebitz	Fischtransportdampfer	1/30
V 5109	Eber	Fischdampfer	1/30
V 5110	Elch II	Fischdampfer	1/30
V 5111	Odin	Fischlogger	0/25
V 5112	Tiu	Fischlogger	0/25
V 5113	Donar	Fischlogger	0/25
V 5114	Baldur	Fischlogger	0/25
V 5115	Frija	Fischlogger	0/25
V 5116	Unitas I	Walboot	1/40
UJ Dahme	Dahme	Fischdampfer	
RA 201		Hilfsräumboot	0/25
RA 202		Hilfsräumboot	0/25
RA 203		Hilfsräumboot	0/25
RA 204		Hilfsräumboot	0/25
<u>S-Bootsgruppe</u>			
S 10		Schnellboot	1/15
S 11		Schnellboot	1/15
S 13		Schnellboot	1/15
S 15		Schnellboot	1/15
S 16		Schnellboot	1/15



*S-11 blev efter krigen overdraget til Sovietunionen og fik betegnelsen TK 1002.*

### **53. Vorpostenflottille**

Stationeret i Måløy under kommando af Korvettenkapitän Dr Alfred Zintgraff. Flotteningenieur var Oblt. Sperling. Forpostbådene var udrustet med en 88 mm kanon samt en 37 og tre 20 mm maskinkanoner. Dertil kom så seks dybvandsbomber.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>	<u>Kommandant</u>
V 5301	Seeteufel	Walboot	2/40	Oblt.z.S. Ossowski
V 5302	Seelöwe	Walboot	2/40	Oblt.z.S. Daedrich
V 5303	Seebär	Walboot	2/40	Oblt.z.S. Dräger
V 5305	Jäger	Walboot	2/40	Lt.z.S. Otto
V 5306	Schütze	Walboot	2/40	Lt.z.S. Ullrich
V 5308	O. B. Rogge	Walboot	2/40	Lt.z.S. Bolm
V 5309	Seerobbe	Walboot	2/40	Lt.z.W. Lezius
V 5310	Seewolf	Walboot	2/40	Oblt.z.S. Mayer-Wundt
V 5311	Seeotter	Walboot	2/40	Oblt.z.S. Hegewisch
V 5312	Brachvogel	Walboot	2/40	Lt.z.S. Samsche
V 5313	Star XXIII	Walboot	2/40	Oblt.z.S. Woldt

### **55. Vorpostenflottille**

Stationeret i Bergen og i marts 1945 under kommando af Korvettenkapitän Ludwig Ballerstedt. I april overtog Kapitänleutnant Gerhard Bredekamp føringen af flottillen. Hvalbådene var udrustet med en 88 mm kanon samt en 37 og tre 20 mm maskinkanoner plus seks dybvandsbomber. Kriegsfischkutterne havde en 37 og en 20 m dobbelt kanon. Dertil kom så seks dybvandsbomber.

<u>Nummer</u>	<u>Navn</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>	<u>Kommandant</u>
V 5501	Ratte	Walboot	2/40	Lt.z.S Siebert
V 5502	Hexe	Kriegsfischkutter	0/14	Strm.d.R. Schulz
V 5503	Otter	Verkehrsdampfer	1/30	Lt.z.S Vecke
V 5504	Marder	Verkehrsdampfer	1/30	Ob.Strm.d.R. Andresen
V 5506	Trygg	Verkehrsdampfer	1/30	Ob.Strm. Kuckis
V 5505	Wiesel	Verkehrsdampfer	1/30	Oblt.z.S. Müller
V 5507	Bisam	Verkehrsdampfer	1/30	Lt.z.S. Galle
V 5508	Frettchen	Robbenschläger	1/30	Ob.Strm. Bruns
V 5509	Murmel	Verkehrsdampfer	1/30	Ob.Strm Topfern
V 5510	Marabu	Fischtransportdampfer	1/25	Ob.Strm. Fessfeld
V 5511	Moskito	Fischtransportdampfer	1/25	Oblt.z.S. Grube
V 5512	Grenadier	Deutsche FM-Boot	2/40	Ob.Fähn.r.z.S. Beckmann
V 5513	Libelle	Fischdampfer	0/25	Stbs.Ob.Strm. Heindel
V 5514	Muck	Fischdampfer	0/25	Strm.d.R. Elbershausen
V 5515	Ulan	Küstendampfer	0/25	Stbs.Ob.Strm. Pfefferkorn
V 5516	Flamingo	Fischtransportdampfer	0/25	Lt.z.S. Biederbeck
V 5517	Natter	Walboot	0/25	Ob.Strm.d.R. Kowski
V 5518	Reiher	Fischtransportdampfer	0/25	Lt.z.S.d.R. Ziehte
V 5519	Tarantel	Torpedoboot	1/15	Ob.Strm. Albert
V 5520	Adler	Fischtransportdampfer	1/25	Ob.Strm. Schütt
V 5521	KFK 144	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Lt.z.S. Franke
V 5522	KFK 145	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Strm Kinau
V 5523	KFK 146	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Strm. Berg
V 5524	KFK 147	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Strm.d.R. Berghauser
V 5525	KFK 235	Kriegsfischkutter	0/14	Ob.Strm.d.R. Thiele
V 5526	KFK 119	Kriegsfischkutter	0/14	
V 5528	KFK 219	Kriegsfischkutter	0/14	Ob.Strm. Friese
V 5530	KFK 189	Kriegsfischkutter	0/14	Ob.Strm. Petrow
V 5533	KFK 627	Kriegsfischkutter	0/14	
V 5534	KFK 628	Kriegsfischkutter	0/14	
V 5535	KFK 629	Kriegsfischkutter	0/14	
V 5536	KFK 630	Kriegsfischkutter	0/14	
V 5537	KFK 631	Kriegsfischkutter	0/14	
V 5538	KFK 234	Kriegsfischkutter	0/14	
V 5539	KFK 281	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Strm Amschauer
V 5540	KFK 282	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Strm. Ide
V 5541	KFK 283	Kriegsfischkutter	0/16	
V 5542	KFK 284	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Strm.d.R. Lüttermann
V 5543	KFK 285	Kriegsfischkutter	0/16	Strm.d.R. Faunen
V 5544	KFK 286	Kriegsfischkutter	0/16	Ob.Strm.d.R. Fischer

### **21. Räumbootsflottille, Bergen**

Stationeret i Bergen og under ledelse af Kapitänleutnant Ruprecht Rössger. Flottilleningenieur var Oberleutnant Schmidt. De 8 Geleiträumboote var bevæbnet med to 37 mm og tre 20 mm dobbelt maskinkanoner samt et torpedorør. Hver båd kunne medføre 8 miner og 6 dybvandsbomber. Flottillens Räumboote havde mindre søfærdighed på grund af de indbyggede torpedorør og havde blandt andet problemer med svær søgang. Deres Begleitschiff var 'Hille', der oprindeligt var bygget som minesøger M60 under første verdenskrig. 'Hille' var bevæbnet med to stk 10.5 cm kanoner L/45 og kunne desforuden medføre op til 30 miner.

Nummer	Type	Besætning	Kommandant
R 302	Räumboot	1/40	Ob.Lt.z.S.Preuschoft
R 303	Räumboot	1/40	Ob.Lt.z.S. Neugebauer
R 305	Räumboot	1/40	Ob.Strm. Just
R 307	Räumboot	1/40	Ob.Lt.z.S. Meesenburg
R 308	Räumboot	1/40	Ob.Lt.z.S. Brams
R 309	Räumboot	1/40	Ob.Lt.z.S. Oeser
R 310	Räumboot	1/40	Ob.Lt.z.S. Tappe
R 311	Räumboot	1/40	Ob.Lt.z.S. Lass
R 312	Räumboot	1/40	Lt.z.Z. Kersten
Hille	Räumbootsbegleitschiff	1/40	Ob.Lt.z.S. Ehlers

### **6. Küstensicherungsverband, Stavanger**

Korvettenkapitän Hans-Otto Phillipp overtog føringen af denne enhed i februar 1945 og ledede enheden indtil krigens slutning. Hans 1. Admiralstabsoffizier var Kapitänleutnant Walter Cordes.

### **15. Vorpostenflottille**

Stationeret i Kristiansand Süd og under kommando af Kapitänleutnant Harald Günther. Ubådsjægerne var bevæbnet med en 10.5 cm kanon, en 37 mm, en 20 mm Vierling samt tre 2 cm maskinkanoner. Derudover medførte de 36 dybvandsbomber og fire affyringsaggregater. Kriegsfischkutteren var bevæbnet med to dobbelte 20 mm kanoner og kunne medføre seks dybvandsbomber.

Nummer	Navn	Type	Besætning
UJ 1430	KUJ 2 Ente	Kriegs U-Jäger	3/55
UJ 1431	KUJ 3 Aldebaran	Kriegs U-Jäger	3/55
UJ 1432	KUJ 4	Kriegs U-Jäger	3/55
UJ 1434	Lofoten	Fischdampfer	3/50
UJ 1435	Malangen	Fischdampfer	3/50
V 716	Alfred II	Fischdampfer	1/20
V 1512	Unitas 8	Walboot 0/0	
V 1538	KFK289	Kriegsfischkutter	0/16

### **17. U-Jagdflottille**

Stationeret i Stavanger og i marts 1945 under kommando af Kapitänleutnant Wiese. I april overtog Kapitänleutnant Gerhard Frits kommandoen over enheden. Enheden var opdelt i en J-Jagdgruppe og en Vp-Gruppe. Fischdampferne var bevæbnet med en 10.5 cm kanon samt en 37 mm, en 20 mm Vierling samt to til tre 20 mm maskinkanoner. Hvert fartøj kunne medføre 36 dybvandsbomber og havde 4 affyringsaggregater. Kriegsfischkutterne havde en 37 og en dobbelt 20 mm kanon som beskyttelse. De kunne medføre 16 dybvandsbomber. UJ Brahe (ex. Lofoten) tilhørte oprindeligt U-Boot Abwehrschule Bergen, men blev overført til 17. U-Jagdflottille i krigens sidste tid.

Nummer	Navn	Type	Besætning
UJ 1701	Posen	Fischdampfer	3/60
UJ 1702	KUJ 16 Orion	Kriegs U-Jäger	0/0
UJ 1707	Nordmeer	Fischdampfer	3/60
UJ 1708	KUJ 5	Kriegs U-Jäger	0/0
UJ 1709	Westpreussen	Fischdampfer	3/60
UJ 1710	POL X	Fischdampfer	3/60
UJ 1712	FD65	Fischdampfer	3/60
UJ 1716	Ostmark	Fischdampfer	3/60
UJ 1717	Este	Fischdampfer	0/0
UJ Brahe	Brahe	Fischdampfer	3/60
UJ 1751	Elfe	Heringsdampfer	2/40
UJ 1752	Maja	Küstendampfer	1/30
UJ 1753	Hirsch	Küstendampfer	1/35

UJ 1754	Gnu	Fischdampfer	2/40
UJ 1755	Büffel	Fischdampfer	2/40
UJ 1756	Bison	Trawler	0/30
UJ 1757	Wisent	Fischdampfer	2/40
UJ 1760	KFK 338	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1761	KFK 339	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1762	KFK 216	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1763	KFK 217	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1765	KFK 192	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1766	KFK 133	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1767	KFK 124	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1768	KFK 352	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1769	KFK 213	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1770	KFK 214	Kriegsfischkutter	1/16
UJ 1771	KFK 215	Kriegsfischkutter	1/16

### **5. Minensuchflottille**

Stationeret i Kristiansand Süd og under kommando af Korvettenkapitän Erich Klünder. Minestrygerne var bevæbnet med to 10.5 cm kanoner, en 37 mm, en 20 mm Vierling samt tre 20 mm maskinkanoner. Dertil kom to tunge 15 mm maskingeværer. Minestrygerne kunne medføre 36 dybvandsbomber og ræde ove fire affyringsaggregater.

Nummer	Type	Besætning
M 35	Minensuchboot 35	3/90
M 81	Minensuchboot 35	3/90
M 154	Minensuchboot 35	3/90
M 202	Minensuchboot 35	3/90
M 205	Minensuchboot 35	3/90
M 251	Minensuchboot 35	3/90
M 252	Minensuchboot 35	3/90
M 253	Minensuchboot 35	3/90



*M-35 kom i tjeneste i Königsberg i Ostpreussen den 6. september 1941 og sejlede i første omgang ved 5. MS-Flottille i den østlige del af Østersøen. M-35 deltog i dette farvand i flere kampe, før skibet i 1942 kom til Norge. Fra 1944 gjorde M 35 tjeneste som Geleitboot langs den norske kyst. I juni 1944 kom M 35 i kamp med russiske fly og krigsskibe i farvandet mellem Kirkenes og Petsamo. Efter krigen blev M 3 overdraget til USA og sejlede et par år for GMSA før den i oktober 1947 kom til Frankrig, hvor den blev døbt 'Bapaume'. M-35 blev hugget op i juli 1952.*

### **30. Minensuchflottille**

Stationeret i Kristiansand Süd under kommando af Kapitänleutnant Alfred Muser (februar Korvettenkapitän Köhler). Ministrygerne var bevæbnet med en 10.5 cm kanon, en 37 mm, en 20 mm Vierling, en 20 mm dobbelt og en 20 mm enkelt maskinkanon samt to tunge 15 mm maskingeværer. De kunne også medføre 36 dybvandsbomber og 4 affyringsaggregater.

Kanonbådene fungerede som eskortefartøjer langs den norske kyst samt Skagerrak og var bevæbnet med to dobbelte 12.7 cm kanoner, to 37 mm, en 20 mm Vierling samt fire 20 mm maskinkanoner.

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>
M 407	Minensuchboot 40	3/90
M 437	Minensuchboot 40	3/90
M 456	Minensuchboot 40	3/90
M 496	Minensuchboot 40	3/90
M 291	Minensuchboot 40	3/90
K 1	Kanonboot	4/120
K 2	Kanonboot	4/120
K 3	Kanonboot	4/120



*M 496 som russisk marinefartøj. M 496 kom i tjenste i juni 1943 og blev tildelt 30. Minensuchflottille hjemmehørende i Kristiansand, hvor den primært sejlede Geleitdienst. M 496 blev i 1945 overdraget til Sovietunionen og gjode tjeneste i Østersøen. I første omgang som T.-730, en fra 1955 som DG-2. Det efterfølgende år blev M 496 omklassificeret som værende et redningsfartøj og sejlede som Bunar, før den i 1960 blev omdannet til et beboelseskib under navnet PKZ-28. Fartøjet blev ophugget i 1970.*

### **16. Räumbootflottille, Haugesund**

Stationeret i Haugesund og under kommando af Kapitänleutnant Oswald Duch. Fartøjerne var bevæbnet med en 37 mm L/83 SK C/30 og seks 20 mm L/65. Derudover var Räumbootene bevæbnet med to 86 mm raketaffyringsramper til raketter med stålwire.

<u>Nummer</u>	<u>Type</u>	<u>Besætning</u>	<u>Kommandant</u>
R 253	Räumboot	1/35	Oblt.z.S. Pallasch
R 264	Räumboot	1/35	Lt.z.W. Ganschow
R 266	Räumboot	1/35	Oblt.z.S.d.R. Röbbber
R 267	Räumboot	0/35	Lt.z.S.d.R. Schaad
R 401	Räumboot	1/35	Oblt.z.S. Hüfner
R 403	Räumboot	1/35	Lt.z.S. Huintjes

R 404	Räumboot	1/35	Lt.z.S. Sextroh
R 405	Räumboot	1/35	Oblt.z.S. Wieting
R 406	Räumboot	1/35	Oblt.z.S. von Viebahn
R 407	Räumboot	1/35	Lt.z.S. Geerk
R 408	Räumboot	0/35	Lt.z.S. Amelung

### 1. S-Boot Schulflottille

Stationeret i Stavanger og under kommando af Kapitänleutnant Friedrich Wilhelm Wilcke. Begleitschiff Adolf Lüderitz (3600 BRT) havde en besætning på 225 mand og var kraftigt bestykt: fire 10.5 cm kanoner, en 40 mm Bofors Flak, seks 37 mm Flak samt otte 20 mm Flak. Motortorpedobådene var lidt forskelligt udrustet. S-62 til S-133 var udstyret med to stk 20 mm maskinkanoner og et maskingevær samt to torpedoer. Enkelte havde den ene 20 mm maskinkanon udskiftet med en 40 mm luftværnskanon. De nyere havde stadigvæk to torpedoer (samt to reserve), medens luftværnsskytset var opgraderet til tre stk dobbelte 30 mm maskinkanoner.

Nummer	Type	Besætning	Nummer	Type	Besætning
Adolf Lüderitz	Begleitschiff	225	S 62	Schnellboot	25
S 79	Schnellboot	25	S 86	Schnellboot	25
S 89	Schnellboot	25	S 133	Schnellboot	21
S 302	Schnellboot	23	S 303	Schnellboot	23
S 195	Schnellboot	21	S 709	Schnellboot	23



*S.195 gjorde tjeneste ved 1. Schulflottille i Stavanger og blev i 1945 overdraget til USA. I 1947 kom S 195 til Norge som E-3, men blev i 1951 dansk og fik navnet P 567 'Lommen'. Billedet er taget i København i 1962. 'Lommen' blev i 1956 foldt til Baron v Waynaghy og hugget op i 1972. 'Lommen' medvirkede i den danske spillefilm 'Sømand i knibe' fra 1960.*

### Unterseebootsabwehrschule, Bergen

Flyttet fra Gotenhafen til Bergen i 1943 og i 1945 under kommando af Kapitän z See Günther von Selchow. I foråret 1945 havde skolen kun fire fartøjer tilbage - de resterende var overflyttet til andre enheder.

UJ	Nogat	Fischdampfer
UJ	Pregel	Fischdampfer
UJ	Warthe	Fischdampfer
UJ	Spree	Fischdampfer

### Hafenschutzflottille Bergen

Enheden var i marts 1945 under kommando af Oerleutnant zur See Peter Knepe, hvorefter Kapitänleutnant Karl Wiese overtog den i april og førte kommandoen indtil krigens slutning.

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
NB 01	Zwergkönig	Fischtransportdampfer	NB 02	Tyr	Minenleger

NB 03	Gnom 4	Fischtransportdampfer	NB 04	Gnom 8	Fischtransportdampfer
NB 06	Hamster	Fischdampfer	NB 15	Viper	Verkehrsdampfer
NB 21	Knirps I	Fischkutter	NB 22	Knirps 2	Fischkutter
NB 23	Knirps 3	Fischkutter	NB 24	Knirps 4	Fischkutter
NB 25	Knirps 5	Fischkutter	NB 26	Knirps 6	Fischkutter
NB 27	Wachboot 1	Wachboot	NB 28	Wachboot 2	Wachboot
NB 41	Blauwal	Frachtdampfer	NB 42	Stör	Bereisungsfahrzeug
NB 62	KFK 96	Kriegsfischkutter	NB 65	KFK 101	Kriegsfischkutter
NB 67	KFK 513	Kriegsfischkutter	NB 72	KFK 510	Kriegsfischkutter
NB 73	KFK 511	Kriegsfischkutter	NB 75	KFK 544	Kriegsfischkutter
NB 76	KFK 545	Kriegsfischkutter			

### Hafenschutzgruppe Stavanger

Hafenschutzflottille Stavanger blev i maj 1944 opdelt, hvor en del af deres fartøjer blev overført til 55. Vorpostenflottille, medens den resterende del blev tildelt Hafenschutzgruppe Stavanger, der hørte under Seekommandant Stavanger, der i krigens sidste tid var Kapitänleutnant Alfred V Burgs.

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
NS 01	KFK 119	Fischfahrzeug	NS 02	KFK 220	Kriegsfischkutter
NS 03	KFK 235	Fischdampfer	NS 07	Aladin	Fischdampfer
NS 08	Prinz	Fischdampfer	NS 10	Utsira	Fischdampfer
NS 12	Drache II	Motorboot	NS 13	Drache III	Zollkutter
NS 38	KFK 508	Kriegsfischkutter	NS 39	KFK 509	Kriegsfischkutter

### Hafenschutzgruppe Kristiansand-Süd

Hafenschutzflottille Kristiansand Süd blev opløst i juli 1944, men dele af den fortsatte som Hafenschutzgruppe Kristiansand Süd og hørte under Seekommandant Kristiansand Süd, der i 1945 var Kapitän z. See Heinz Kiderlen

Nummer	Navn	Type	Nummer	Navn	Type
NK 03	Kvik	Norw. Torpedoboot	NK 04	Delphin	Norw. Torpedoboot
NK 05	Blink	Norw. Torpedoboot	NK 08	Norholmen	Fischtransportdampfer
NK 10	Sørkap	Walboot	NK 15	KFK 387	Kriegsfischkutter
NK 16	KFK 388	Kriegsfischkutter	NK 17	KFK 377	Kriegsfischkutter
NK 18	KFK 378	Kriegsfischkutter	NK 31	Vidar	Minenleger

### Ubåde i Norge

Tyskerne havde andet end sikringsstyrker i Norge. En alvorlig trussel mod den allierede skibsfart bestod af tre Ubådsflotiller, som var placeret i henholdsvis Bergen, Trondheim og Narvik. De to førstnævnte lokaliteter rådede over store ubådsbunkere, medens Kriegsmarinen i Narvik måtte forlade sig på afstanden til Bomber Commands baser i England som beskyttelse mod luftangreb.

11. U-Bootflottille i Bergen, der var langt den største af de tre flotiller, blev oprettet den 15. maj 1942 og var dermed også den ældste. 13. U-Bootflottille i Trondheim var den næststørste og blev oprettet i juni 1943, mens 14. U-Bootflottille i Narvik først blev dannet den 15. december 1944.

11. U-Bootflottille i Bergen havde Fregattenkapitän Heinrich Lehmann-Willenbrock som chef. Han havde overtaget flotillen efter Cohausz i december 1944 og førte enheden indtil krigens slutning. Hans Cohausz kom til Torpedoschule Mürwik som chef.



*11. U-Bootsflottille i Bergen havde Fregattenkapitän Heinrich Lehmann-Willenbrock som chef, der var forbilledet for kaptajnsfiguren i filmen 'Das Boot'. Ved krigens slutning kom Lehmann-Willenbrock i britisk fangenskab, hvorfra han blev løsladt den 7. maj 1946.*

Lehmann-Willenbrock blev født i december 1911 i Bremen og kom i 1931 til den tyske marine. Ved krigens start var han som Kapitänleutnant chef ombord på U-8. I december 1939 overtog han U-5, som han gennemførte et enkelt togt med, før han i september 1940 blev chef for U-96. Med denne ubåd gennemførte han otte patruljer. Medens han var chef for denne ubåd fik han i februar 1941 tildelt ridderkorset og i december samme år fik han ridderkorset med egeløv. Lehmann-Willenbrock var model for kaptajnfiguren i filmen 'Das Boot'. Bogens forfatter, Lothar-Günther Buchheim, gennemførte et enkelt togt med U-92 som krigskorrespondent og byggede rollerne op over U-96's besætning. Lehmann-Willenbrock sænkede 24 skibe på tilsammen 170.237 brt samt beskadigede yderligere to skibe på tilsammen 15.864 brt. Han undslap Brest i september 1944 som chef for U-256 og blev i december 1944 chef for 11. U-Flotille. Lehmann-Willenbrock fortsatte i det maritime efter krigen og var blandt andet i en periode på mere end 10 år kaptajn ombord på det tyske atomdrevne skib 'Otto Hahn'. Han døde i Bremen den 18. april 1986.



*Tysk ubåd, som har overgivet sig i maj 1945. Kriegsmarinen havde et forholdsvis stort antal ubåde på operativt togt i krigens sidste måneder. Arbejdsbetingelserne for ubådsbesætningerne var dog ikke de samme som et par år tidligere og de var nu jaget vildt af Coastal Command og den britiske og amerikanske marine.*

11. U-Bootflotille bestod i begyndelsen af marts 1945 af følgende ubåde:

U-båd	Type	Chef	Skæbne
U-218	VIID	Kptlt Rupprecht Stock	Overgivet i Bergen 12. maj
U-244	VIIC	Oblt Hans-Peter Mackeprang	Overgivet Loch Eriboll 14. maj
U-246	VIIC	Kptlt Ernst Raabe	Sænket af Royal Navy den 17. marts i det Irske Hav. Hele besætning blev dræbt.
U-275	VIIC	Oblt Helmuth Wehrkamp	Sænket i den Engelske Kanal (minesprængt). Hele besætningen blev dræbt.
U-285	VIIC	Kptlt Konrad Bornhaupt	Sænket 15. april sydvest for Irland af Royal Navy. Hele besætningen blev dræbt.
U-286	VIIC	Oblt Willi Dietrich	Sænket 29. april i Barentshavet ud for Kola halvøen af Royal Navy. Hele besætningen dræbt.
U-296	VIIC/41	Oblt Karl-Heinz Rasch	Minesprængt 12. marts på position 55.30'N 07.00'W. Hele besætningen blev dræbt.

U-321	VIIC/41	Oblt Fritz Berends	Sænket sydvest for Irland af Wellington fra No. 304 Sqdn den 2. april. Hele besætningen blev dræbt.
U-325	VIIC/41	Oblt Erwin Dohrn	Minesprængt i den Engelske Kanal den 30. april. Hele besætningen blev dræbt.
U-326	VIIC/41	Kptlt Peter Matthes	Den 30. april sænket vest for Brest af amerikansk Catalina fra VP-63. Hele besætningen blev dræbt.
U-396	VIIC	Kptlt Hilmar Siemon	Savnet siden 11. april. Gået tabt syd for Island, hvorved hele besætningen blev dræbt.
U-399	VIIC	Oblt Heinz Buhse	Sænket af Royal Navy den 26. marts i nærheden af Lands End. Et besætningsmedlem overlevede.
U-483	VIIC	Kptlt Hans-Joachim von Morstein	Overgivet i Trondheim den 9. maj.
U-485	VIIC	Kptlt Friedrich Lutz	Overgivet i Gibraltar den 12. maj
U-486	VIIC	Oblt Gerhard Meyer	Sænket af britisk ubåd den 12. april nordvest for Bergen. Hele besætningen blev dræbt.
U-680	VIIC	Oblt Max Ulber	Overgivet ved Fredericia den 5. maj
U-681	VIIC	Oblt Werner Gebauer	Sænket af Liberator fra VPB-130 (USN) den 11. marts vest for Bishop Rock. 11 dræbt og 38 overlevende.
U-722	VIIC	Oblt Hans Reimers	Sænket af Royal Navy ud for Hebriderne den 27. marts. Hele besætningen blev dræbt.
U-764	VIIC	Oblt Hans Kurt von Bremen	Overgivet 12. marts i Loch Eriboll
U-773	VIIC	Oblt Hugo Baldus	Overgivet den 9. maj i Lofjord i Norge
U-774	VIIC	Kptlt Werner Sausmikat	Sænket af Royal Navy sydvest for Irland den 8. april. Hele besætningen blev dræbt.
U-775	VIIC	Oblt Erich Taschenmacher	Overgivet den 9. april i Trondheim.
U-778	VIIC	Kptlt Ralf Jürs	Overgivet i Bergen den 9. maj
U-825	VIIC	Oblt Gerhard Stoelker	Overgivet den 13. maj i Loch Eriboll
U-826	VIIC	Kptlt Olaf Lübcke	Overgivet den 11. maj i Loch Eriboll
U-827	VIIC/41	Kptlt Kurt Baberg	Selvsænket i Flensburg Fjord den 5. maj
U-905	VIIC	Oblt Bernhard Schwarting	Sænket af Royal Navy den 27. marts nord for Skotland. Hele besætningen blev dræbt.
U-907	VIIC	Oblt Servais Cabolet	Overgivet i Bergen den 9. maj
U-963	VIIC	Oblt Rolf-Werner Wentz	Selvsænket ud for Portugal den 20. maj.
U-978	VIIC	Kptlt Günther Pulst	Overgivet den 9. maj i Lofjord i Norge
U-979	VIIC	Kptlt Johannes Meermeier	Selvsænket ved Amrum den 24. maj.
U-991	VIIC	Kptlt Dietheim Balke	Overgivet i Bergen den 9. maj
U-1002	VIIC/41	Oblt Hans-Heinz Boos	Overgivet i Bergen den 9. maj
U-1003	VIIC/41	Oblt Werner Strübing	Selvsænket den 23. marts i Northern Channel efter at være blevet vædret af HMCS New Glasgow. 17 dræbt og 31 overlevende.
U-1004	VIIC/41	Oblt Rudolf Hinz	Overgivet i Bergen den 9. maj
U-1005	VIIC/41	Oblt Hermann Lauth	Overgivet i Bergen den 14. maj
U-1009	VIIC/41	Oblt Dietrich Zehle	Overgivet i Loch Eriboll den 10. maj
U-1017	VIIC/41	Oblt Werner Riecken	Sænket den 29. april nordvest for Irland af Liberator fra No. 120 Sqdn. Hele besætningen blev dræbt.
U-1019	VIIC/41	Oblt Hans Rinck	Overgivet i Trondheim den 9. maj
U-1021	VIIC/41	Oblt William Holpert	Minesprængt i Celtic Sea den 14. marts, hvorved hele besætningen blev dræbt.
U-1022	VIIC/41	Kptlt Hans-Joachim Ernst	Overgivet i Bergen den 9. maj
U-1023	VIIC/41	Kptlt Heinrich Schroeteler	Overgivet i Weymouth den 10. maj
U-1024	VIIC/41	Kptlt Hans Joachim Gutteck	Erobret af Royal Navy i det Irske Hav den 12. april. 9 dræbte og 37 overlevende.
U-1055	VIIC	Oblt Rudolf Meyer	Savnet siden den 23. april. Hele besætningen gik tabt.
U-1058	VIIC	Oblt Hermann Bruder	Overgivet i Loch Eriboll den 10. maj
U-1063	VIIC/41	Kptlt Karl-Heinz Stephan	Sænket af Royal Navy i den Engelske Kanal

			den 15. april. 29 dræbt og 27 overlevende.
U-1064	VIIC/41	KKpt Karl-Hermann Schneidewind	Overgivet i Trondheim den 9. maj
U-1104	VIIC/41	Oblt Rüdiger Perleberg	Overgivet i Trondheim den 9. maj
U-1107	VIIC/41	Kptlt Fritz Parduhn	Den 30. april sænket vest for Brest af Liberator fra VP-103. Hele besætningen blev dræbt.
U-1109	VIIC/41	Oblt Friedrich von Riesen	Overgivet i Loch Eriboll den 12. maj
U-1165	VIIC/41	Oblt Hans Homann	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-1169	VIIC/41	Oblt Heinz Goldbeck	Sænket af Royal Navy den 29. marts i den Engelske Kanal. Hele besætningen blev dræbt.
U-1171	VIIC/41	Oblt Hermann Koopmann	Overgivet i Stavanger den 9. maj
U-1195	VIIC	Kptlt Ernst Cordes	Sænket af Royal Navy i den Engelske Kanal den 6. april. 32 dræbt og 18 overlevende.
U-1202	VIIC	Kptlt Rolf Thomsen	Overgivet i Bergen den 9. maj
U-1203	VIIC	Oblt Sigurd Seeger	Overgivet den 9. maj i Lofjord i Norge
U-1206	VIIC	Kptlt Karl-Adolf Schlitt	Selvsænket i Nordsøen ud for peterhead den 14. april. 4 dræbt og 46 overlevende.
U-1272	VIIC/41	Oblt Hans Schatteburg	Overgivet i Bergen den 10. maj
U-1277	VIIC/41	Kptlt Ehrenreich-Peter Stever	Selvsænket ud for Portugal den 3. juni. Ingen tab blandt besætningen.
U-1302	VIIC/41	Kptlt Wolfgang Herwartz	Sænket af tre canadiske frigatter den 7. marts i St George's Channel. Hele besætningen blev dræbt.
U-2321	XXIII	Oblt Hans-Heinrich Barschkis	Overgivet i Kristiansand-Süd den 9. maj
U-2322	XXIII	Oblt Fridtjof Heckel	Overgivet i Stavanger den 9. maj.
U-2324	XXIII	Kptlt Konstantin von Rappard	Overgivet i Stavanger den 9. maj
U-2325	XXIII	Oblt Wolf-Harald Schüller	Overgivet i Kristiansand-Süd den 9. maj
U-2326	XXIII	Oblt Karl Jobst	Overgivet i Dundee den 14. maj
U-2502	XXI	Kptlt Rudolf Heinz Franke	Overgivet den 9. maj i Horten

13. U-Bootflotille i Trondheim havde Fregattenkapitän Rolf Rüggenberg som chef. Rüggenberg havde ført flotillen fra dens oprettelse i juni 1943 og fortsatte med dette indtil krigens slutning. Rüggenberg, der var født i Barcelona, var de første år af krigen tjenestegørende i Spanien (først som instruktør og senere om assisterende marineattaché), før han i 1941 kom til ubådene. Fra januar 1942 og frem til maj 1943 var han chef for U-513 og gennemførte tre patruljer med denne ubåd. Rüggenberg kom efter krigen i Bundesmarine og var en overgang marineattaché i London. Han døde som 72 årig i december 1979.



*Tyske ubåde foran ubådsbunker i Trondheim.*



*Tyske ubåde i Trondheim i maj 1945*

13. U-Bootflotille bestod den 1. marts 1945 af følgende ubåde:

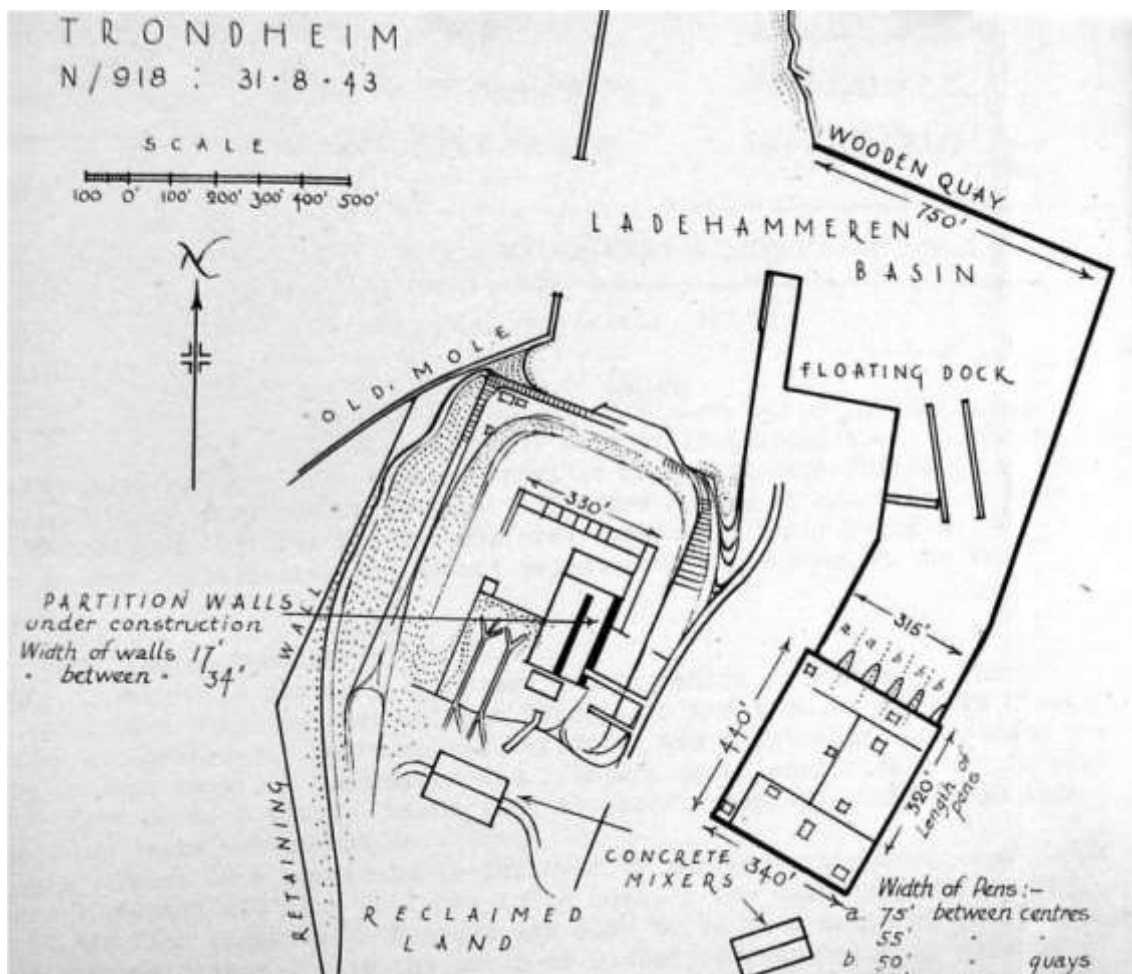
Ubåd	Type	Chef	Skæbne
U-255	VIIC	Oblt Helmuth Heinrich	Overgivet i Loch Eriboll den 17. maj
U-278	VIIC	Kptlt Joachim Franze	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-293	VIIC/41	Oblt Erich Steinbrink	Overgivet i Loch Eriboll den 11. maj
U-295	VIIC/41	Kptlt Günter Wieboldt	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-307	VIIC	Oblt Erich Krüger	Sænket ud for Kola (69.24'N 33.44'E af HMS Loch Insh den 29. april 1945. 37 dræbt og 14 reddet.
U-310	VIIC	Oblt Wolfgang Ley	Overgivet i Trondheim den 9. maj
U-312	VIIC	Oblt Jürgen von Gaza	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-313	VIIC	Kptlt Friedheim Schweiger	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-315	VIIC	Oblt Herbert Zoller	Overgivet i Trondheim den 9. maj
U-363	VIIC	Kptlt Werner Nees	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-636	VIIC	Oblt Eberhard Schendel	Den 21. april sænket af tre britiske fregatter nordvest for Irland (55.50'N 10.31'W). Hele besætning dræbt.
U-668	VIIC	Kptlt Wolfgang Eickstedt	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-711	VIIC	Kptlt Hans-Günter Lange	Den 4. maj sænket af Avengers fra tre britiske hangarskibe, da ubåden befandt sig ved Kilbotn ved Harstad i Norge. 40 dræbt og 12 overlevende.
U-716	VIIC	Oblt Jürgen Thimme	Overgivet i Narvik den 9. maj

U-739	VIIC	Oblt Fritz Kosnick	Overgivet i Emden den 13. maj
U-956	VIIC	Kptlt Hans-Dieter Mohs	Overgivet i Loch Eriboll den 13. maj
U-965	VIIC	Oblt Günter Unverzagt	Den 30. marts sænket af to britiske fregatter på position 58.19'N 05.31'W (North Minch). Hele besætningen blev dræbt.
U-968	VIIC	Oblt Otto Westphalen	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-992	VIIC	Oblt Hans Falke	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-994	VIIC	Oblt Volker Melzer	Overgivet i Trondheim den 9. maj
U-1163	VIIC/41	Oblt Ernst-Ludwig Balduhn	Overgivet i Kristiansand den 9. maj

14. U-Bootflotille i Narvik blev opstillet i december 1944 og fik ridderkorsindehaveren Korvettenkapitän Helmut Möhlmann som chef. Möhlmann, der stammede fra Kiel, var indehaver af ridderkorset, som han fik tildelt i april 1943 efter otte offensive patruljer på tilsammen 344 dage i U-571. Han kom herefter til BdU, hvor han forrettede tjeneste indtil han i december 1944 blev udnævnt til chef for 14. U-Flotille i Narvik. Möhlmann overlevede krigen og kom senere i Bundesmarine, hvor han blev pensioneret som Fregattenkapitän. Han døde den 12. april 1977.

14. U-Flotille var ikke en særlig stor flotille, der kun bestod af seks ubåde i marts 1945:

Ubåd	Type	Chef	Skæbne
U-294	VIIC/41	Oblt Heinz Schütt	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-299	VIIC/41	Oblt Bernhard Emde	Overgivet i Kristiansand den 9. maj
U-318	VIIC/41	Oblt Josef Will	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-427	VIIC	Oblt Carl-Gabriel Graf von Gudenus	Overgivet i Narvik den 9. maj
U-995	VIIC	Oblt Hans-Georg Hess	Overgivet i Trondheim den 9. maj
U-997	VIIC/41	Oblt Hans Lehmann	Overgivet i Trondheim den 9. maj

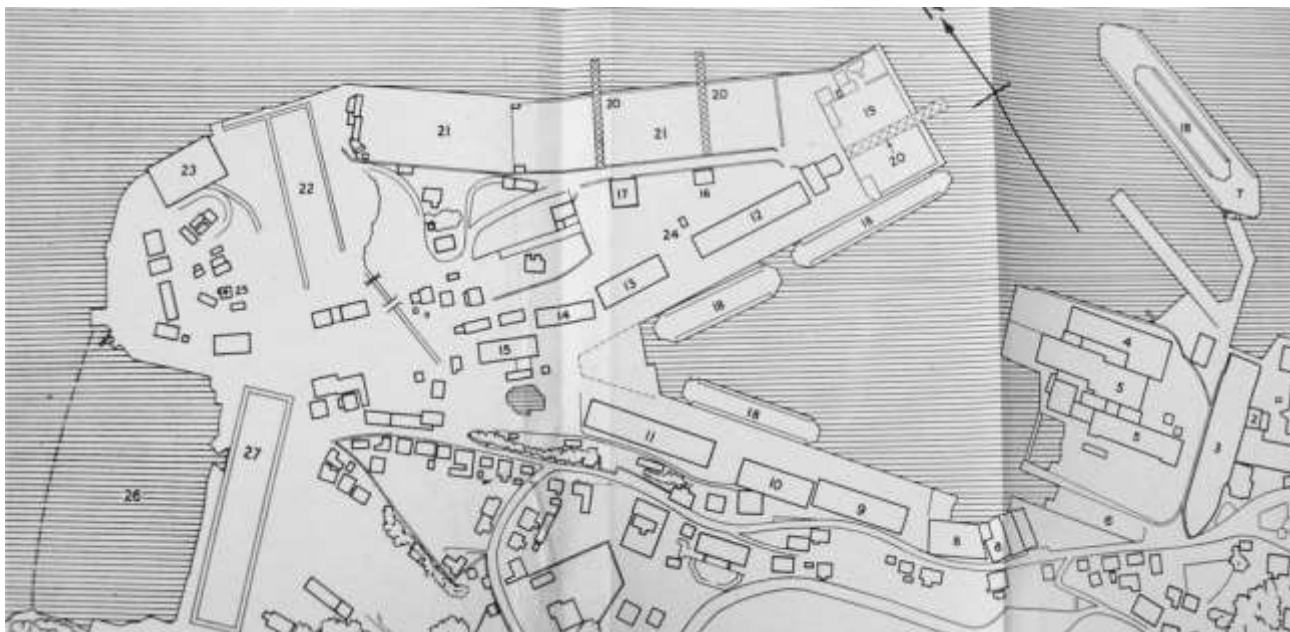


Tyskerne byggede to ubådsbunkere i Trondheim og en i Bergen. I Trondheim blev Dora I og II påbegyndt, men sidstnævnte bunker blev aldrig færdiggjort på grund af tekniske problemer med jordbunden. Dora I blev taget i brug i juli 1943. Begge bunkers havde en tagtykkelse på 3.5 meter, hvilket hurtigt var utilstrækkeligt, da englænderne begyndte at anvende supertunge bomber af typen Tallboy.

Navn	Størrelse	Antal dokke	Kapacitet
Dora I	153 x 105 m	3 tørre & 2 våde	7 ubåde
Dora II	167 x 102 m	2 tørre & 2 våde	6 ubåde

Ubådsbunkeren Dora i Bergen blev påbegyndt i november 1941 og overdraget til Krigsmarinen i juli 1944. Bunkerens tag var forstærket til 6 meters tykkelse.

Navn	Størrelse	Antal dokke	Kapacitet
Bruno	131 x 143 m	3 tørre & 3 våde	9 ubåde



*Briterne holdt et godt øje med ubådsbasen og skibsværftet i Bergen og i 1943 fremstillede de denne tegning med følgende undertekster:*

- |   |  |
|---|--|
| 1. Smithy                                 | 16. New building - electrical power station  |
| 2. Brass workshop                         | 17. Central heating apparatus  |
| 3. Dry dock                               | 18. Floating docks   |
| 4. Main engineering shop                  | 19. Coal dump 'Kullkompagniet'   |
| 5. Boiler shop                            | 20. Large crane  |
| 6. repair slips for ships up to 2500 tons | 21. Coal dump BDS  |
| 7. Floating dock                          | 22. Dumps of materials for building U-Boat shelters  |
| 8. Office building and carpenters shop    | 23. Insulation board factory, owned by P C Rieber  |
| 9. Machine shop                           | 24. condenser pit, about 5 meters square   |
| 10. Machine shop                          | 25. AA machine gun, probably 40 mm   |
| 11. Machine shop                          | 26. U-boat shelters under construction. Walls and roof reported to be made of ferro-concrete 4 metres thick. |
| 12. Machine shop                          | 27. Workshops of U-Boat shelters   |
| 13. Machine shop                          |  |
| 14. Old machine shop                      |  |
| 15. Plate cutting shed                    |  |

Bruno rådede egentlig over endnu en dok, men denne blev ikke anvendt til at huse ubåde. I stedet for var den indrettet som depot for torpedoer, brændstofforsyning samt som værksted for reparationstiltag på de i de andre dokke liggende ubåde.

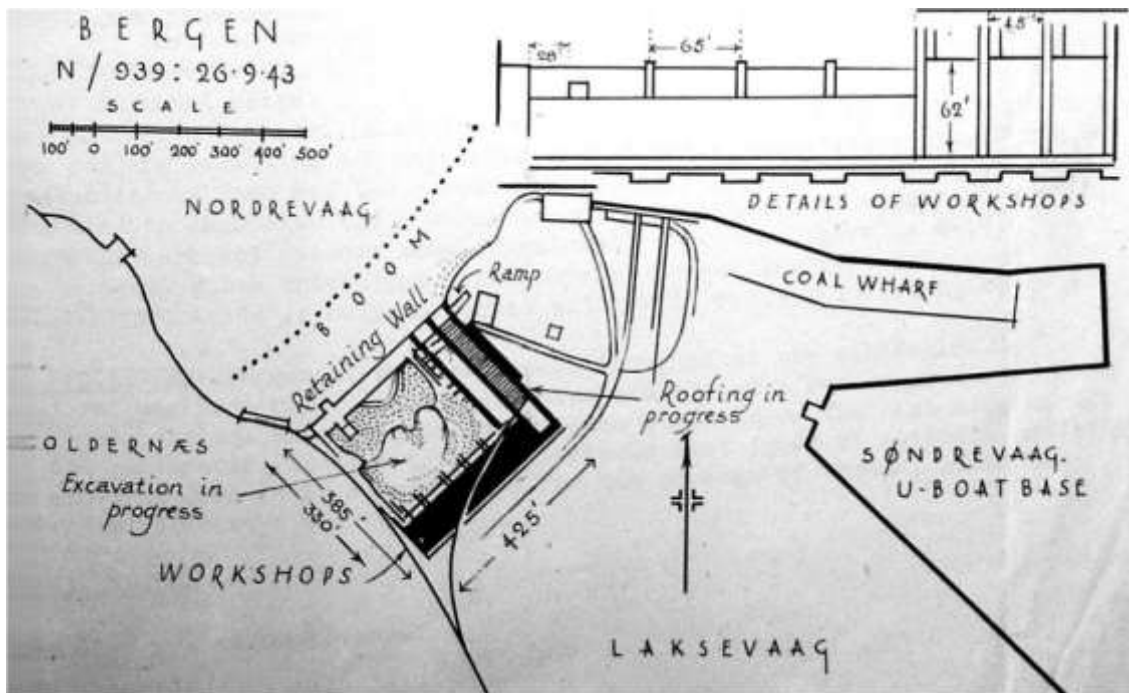
De allierede holdt godt øje med ubådsbunkerne i Norge og den 24. juli 1943 angreb 8th Air Force ubådsbunkeren Dora i Trondheim. Angrebet blev udført af 41 B-17 fra 4th Bomb Wing, der fra en højde af 7.500 meter kastede 324 bomber over målet. Tyskerne havde aktiveret deres røgmaskiner ved Trondheim og de angribende besætninger havde besvær med at se målet. De kastede sprængbomber var for små til at trænge igennem ubådsbunkerens tag og ingen ubåde inde i bunker blev beskadiget. Til gengæld opstod der en hel del skader i området omkring bunkeren. Syv nordmænd og 28 tyskere omkom under angrebet. Det lykkedes for amerikanerne at sætte et olieanlæg i brand samt beskadige flere fartøjer -

herunder U-622, som sank ved Sandvei. Ubåden blev hævet den 20. april 1944, men blev aldrig færdigrepareret og blev fundet som vrage i maj 1945. Ved samme lejlighed blev destroyeren Z28 beskadiget i en sådan grad, at det var nødvendigt at forlægge destroyeren til Tyskland for at komme på værft i Wesermünde.



*Øverst: Indsejlinen til ubådsbunkerens Dora i Trondheim  
Nederst: Det indre af ubådsbunkerens tørdok*





I oktober 1944 var det så Bruno's tur til at blive angrebet. Den 4. oktober sendte Bomber Command i dagslys 93 Halifaxes og 47 Lancasters fra No. 6 og 8 Group mod Bergen, hvor man angreb ubådsbunkereren samt skibsværftet på Laksevåg. Bruno blev ramt af syv bomber, men heller ikke her var det muligt at trænge gennem bunkerens tykke loft, hvorfor der ikke opstod nogen skader inde i bunkereren. Det betød dog ikke, at Krigsmarinen i Bergen slap uskadt fra angrebet. Tre ubåde på Laksevaag skibsværft fik en hård medfart. U-437 blev så svært beskadiget i en flydedok, at den blev taget ud af tjeneste og U-228 og U.993 blev sænket. U-228 blev hævet i november 1944, hvorefter vraget blev kannibaliseret for at skaffe reservedele til andre ubåde af typen VIIC. U-993 sank i en sænket flydedok og blev herefter taget ud af tjeneste. Bomber Command sænkede også fartøjerne 'Sten' (1.464 brt) og 'Elisabeth Bornhofen' (2.289 brt), medens trosskibet 'Schwabenland' på 8.188 brt blev så svært beskadiget, at det måtte sættes på grund.



Det gik ud over den norske befolkning i Laksevaag, hvor 194 nordmænd blev dræbt og over 100 sårede. 60 bygninger blev ødelagt. Tyskerne angav deres tab til 12 soldater.

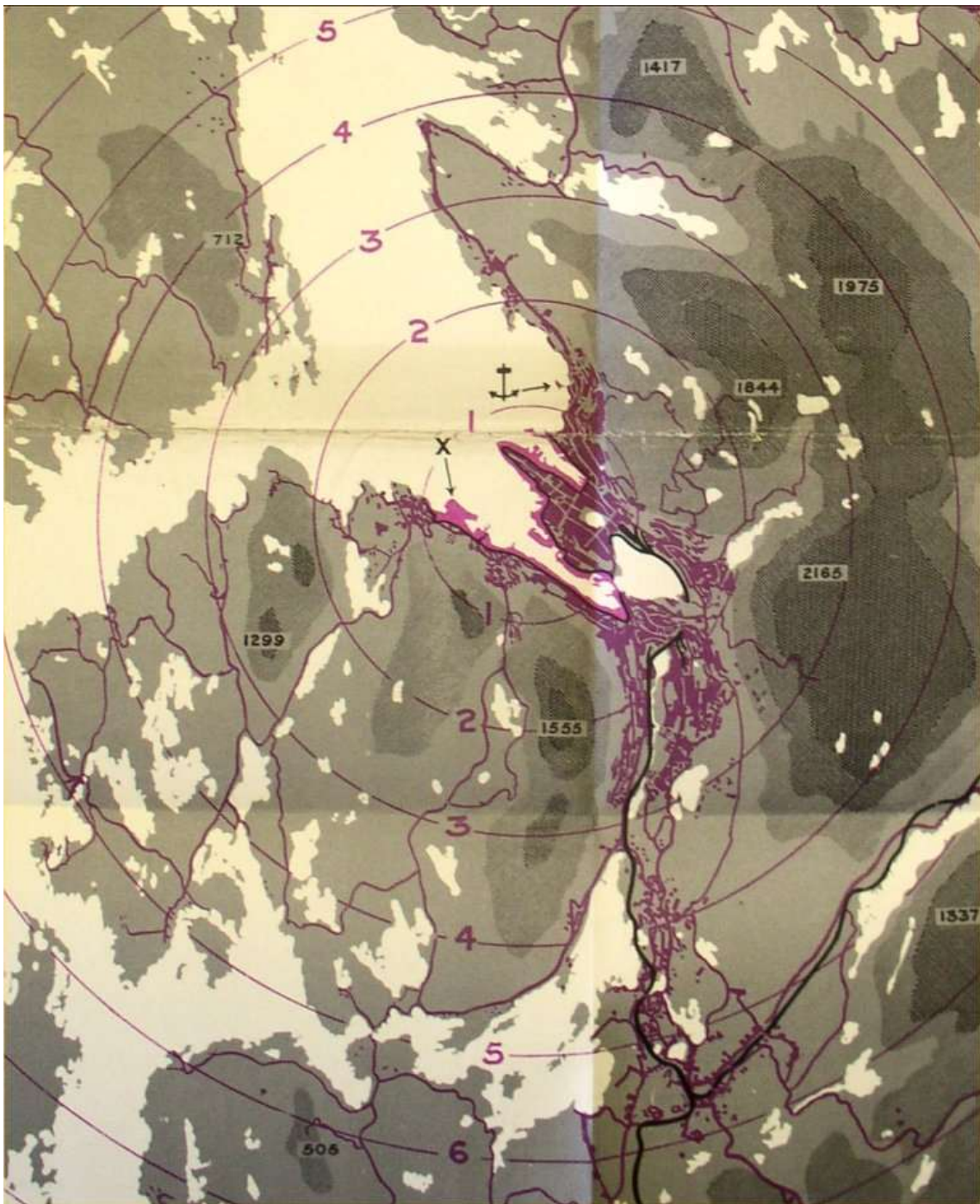
Bomber Command var klar over, at man ikke havde tilføjet bunker Bruno alvorlige skader, hvorfor man natten mellem den 28. og 29. oktober angreb Bruno igen. Denne gang blev angrebet gennemført af No. 5 Group, der afsendte 237 Lancasters og 7 Mosquitoes mod Bergen. Det var forventet at være skyfrit over Bergen, men da bombestyrken ankom, var der skydække og selv om Master Bomberen beordrede flyene helt ned i kun 5.000 fods højde, var sigtforholdene så dårlige, at han efter 47 Lancasters bombing beordrede de øvrige fly til at afbryde angrebet og returnere til England.

Bruno blev ramt af fire bomber, men heller ikke disse var i stand til at gennembryde bunkerens tag. Den norske befolkning omkring ubådsbunkeren og værftet var evakueret efter det tidligere angreb, hvorfor der ikke omkom nogen norske statsborgere, da 35 huse blev totalt ødelagt og omkring 50 beskadiget under angrebet. Desværre faldt der også et antal bomber inde i selve Bergen og her kom tabstallet op på 52 norske dræbte.



*Ubådsbunkeren Bruno i Bergen fotograferet den 23. maj 1945*

Dora bunkeren i Trondheim blev igen angrebet i dagtimerne den 22. november 1944. No. 5 Group afsendte 171 Lancasters og 7 Mosquitoes fra No. 627 Squadron mod bunkeren. Da angrebsstyrken ankom til Trondheim var både målområdet og store dele af byen indhyllet i røg fra de mange tyske røgpotter. Pathfinderflyene forsøgte at afmærke målområdet, men Master Bomberen havde ordre på, at han kun måtte igangsætte angrebet, hvis man havde indsigt i målet, hvorfor Master Bomberen afbrød angrebet uden, at der blev kastet sprængbomber. Til gengæld blev der under de indledende manøvrer kastet 3.7 tons målmarkeringsbomber, der dog ikke forårsagede større skader på norsk ejendom. To Lancasters og en Mosquito gik tabt under returflyvningen.



*Udsnit af bombebesætningernes målkort, der blev anvendt under angrebet på ubådsbunkeren 'Bruno' i januar 1945.*

Englænderne holdt godt øje med 11. U-Flotille i Bergen. Oplysningerne kom både fra signalopklaring og meldinger fra agenter/modstandsbevægelsen og i januar 1945 besluttede man sig til at gøre noget seriøst ved ubådsbunkeren Bruno i Bergen. Opgaven blev givet til No. 5 Group og den 12. januar lige over middag gik luftalarmen i Bergen. Denne gang bestod angrebsstyrken af Lancasters fra No. 9 og 617 Squadron samt en enkelt Mosquito fra sidstnævnte eskadrille. Jagereskorten bestod af 13 Mustangs fra polske No. 315 Squadron samt to Mosquito natjagere fra No. 169 Squadron. De to Mosquito natjagere skulle fungere som ASR fly, hvis nogen af Lancasterne eller Mustangs var i vanskeligheder.

Den enlige Mosquito blev fløjet af Group Captain J E Fauquier og Squadron Leader G B Ellwood (navigator), som fungerede som Master Bomber for angrebet og fløj Mosquito VI NT205. Deres rapport lyder:

Bombing Bergen (Shipping & U-Boat Pens). 1258/1347 Average height 7000'. The Floating dock was only visible from above although runs were made from various directions and, as smoke from the pens was drifting North, I ordered the dock forces to attack

shipping. One motor vessel was seen to receive a direct hit and sank within two minutes. Two other ships were attacked but not hit and there was no visible damage. I had previously placed the force on the pens under the control of S/Ldr Brookes.

S/Ldr J F Brookes, der fløj Lancaster I NG228, havde en meget kort rapport:

Bombing Bergen (U-Boat Pens) 1 x Tallboy. 1258. 16000' Our bomb hit the South corner of the pens. No other results observed, as smoke quickly obscured the target.



*RAF personel i færd med at skovle sne på RAF Bardney i Linconshire i januar 1945. Flyet er en Lancaster fra No. 9 Squaron og bomben i baggrunden er en 12.000 lb Tallboy. (IWM)*

No. 9 Squadron afsendte 9 Lancasters mod ubådsbunkeren, som alle medførte en Tallboy med 11 sekunders forsinkelse, medens No. 617 Squadron afsendte 8 Lancasters mod ubådsbunkeren, hvoraf 6 af dem medførte en Tallboy med 0.5 sekunds forsinkelse og de to sidste Tallboys med 11 sekunders forsinkelse. I alt afsendte de to eskadriller 32 Lancasters mod Bergen og de øvrige fly havde flydedok og skibe som hovedmål.

#### **No. 9 Squadron**

Lancaster	NG257	F/O E C Redfern	08.48 - FTR
Lancaster	NG242	F/O A E Jeffs	08.47 - 15.54
Lancaster	NN722	S/Ldr J D Melrose	08.35 - 16.11
Lancaster	PD198	F/Lt R J Harris	08.46 - 16.04
Lancaster	LM220	F/O A L Keeley	08.50 - 16.01
Lancaster	LM217	F/O J C Wiley	08.39 - 15.40
Lancaster	NG206	S/Ldr A G Williams	08.44 - 15.51
Lancaster	NF292	F/O S Laws	08.43 - 15.58
Lancaster	NR235	FLt L H Watkins	08.33 - 15.45
Lancaster	LL845	F/Lt A M Morrison	08.49 - 15.59
Lancaster	NG220	F/Lt J J Dunne	08.41 - 15.53
Lancaster	PB696	F/Lt R C Lake	08.36 - 15.44
Lancaster	ME809	F/O J W Buckley	08.42 - 15.56
Lancaster	PA172	F/Lt L E Marsh	08.45 - 15.04
Lancaster	NG249	F/O M L T Harper	08.40 - 15.49
Lancaster	NG384	F/O A F Jones	08.37 - 15.47

#### **No. 617 Squadron**

Lancaster I	LM492	F/O J Castagnola	08.41 - 16.13
Lancaster I	DV388	F/O J H Levitt	08.30 - 16.16
Lancaster I	NG181	S/Ldr T C Iverson	09.09 - 14.54
Lancaster I	NG228	S/Ldr J F Brookes	08.25 - 16.14

Lancaster I	LM485	F/Lt B J Dobson	09.15 - 16.02
Lancaster I	PB391	F/Lt I M Marshall	08.34 - 16.04
Lancaster I	DV402	F/Lt L S Goodman	08.37 - 16.17
Lancaster I	ME562	F/Lt H V Gavin	08.44 - 16.19
Lancaster I	LM489	F/O J Sanders	08.35 - 16.06
Lancaster I	DV393	F/O P H Martin	08.38 - 16.21
Lancaster I	NF992	F/O I S Ross	08.46 - FTR
Lancaster I	PB238	F/Lt G R Price	08.31 - 16.11
Lancaster I	LM695	S/Ldr J L Powell	08.32 - 16.15
Lancaster I	PD233	F/Lt H J Pryor	08.40 - FTR
Lancaster I	KH164	S/Ldr C W C Hamilton	08.48 - 16.05
Lancaster I	DV405	F/O F H A Watts	08.36 - 17.05



*No. 9 og 617 Squadrons angreb på ubådsbunkeren 'Bruno' den 12. januar 1945 blev gennemført med 12.000 lb deep penetration bombs (også kaldt for Tallboy), der på dette tidspunkt var den kraftigste bombe, som var i operativ anvendelse. Nogle uger senere kom 22.000 lb bomben Grand Slam på banen, men denne var ikke i anvendelse i januar 1945.*

På flyvepladsen Herdla blev 9. og 12./JG 5 alarmeret og gik på vingerne. Under den efterfølgende luftkamp mistede No. 617 Squadron to Lancasters og No. 9 Squadron en enkelt Lancaster. JG 5 mistede to Fw 190, der blev skudt ned af jagereskorten ved Herdla. Uffz Ludwig Kirchner i Fw 190A-8 Werk 350188 og Fw Georg Leiber i Fw 190A-8 Werk Nr. 175357 blev begge dræbt.

Lancasteren fra No. 9 Squadron, som gik tabt, var Lancaster I NG257, der blev fløjet af F/O E C Redfern, DFC. Redfern var en erfaren pilot med 39 operative togter bag sig. Hele besætningen blev dræbt, da Lancasteren blev skudt ned ved målområdet. Lancaster NG257 blev skudt ned af Staffelpolitän for 9./JG 5, Oberleutnant Werner Gayko. Det var Gaykos fjortende (nogle mener 13. nedskydning) og sidste nedskydning. Gayko blev selv skudt ned den 25. marts 1945 af Wing Commander Wickham fra No. 65 Squadron. Gayko overlevede dog nedskydningen og fortsatte efter krigen i Bundeswehr, hvor han endte som oberst. Gayko døde i oktober 1994.



*F/O J W Sanders og hans besætninger fra No. 617 Squadron. Deres beretning for angrebet på 'Bruno' var ret kortfattet: 'Bombing Bergen (Floating Dock) 1 x Tallboy. 1332. 15000\* We were unable to identify dock in spite of making 5 runs. Our bomb was near miss'.*

Flere af No. 9 Squadrons Lancasters blev angrebet af tyske jagere. En af disse var Lancaster PD198, de blev fløjet af F/Lt R J Harris:

Primary attacked. Clear, visibility good. Agreed promontory NW of target. Vedtor wind 145/19 used. 1301½ 17.600 174 168 RAF. Tallboy fused 11 secs. Approximately five bombs seen to explode slightly SE of target. Own bomb not seen to explode due to smoke. Fighter cover only seen for a few moments half an hour before reaching target. Damaged by fighters, four Fw 190. All turrets put out of action. Amaged assessed as aircraft cat AC in the air.



*Mustangs fra No. 309 Squadron, der var en polsk eskadrille. Bombebesætningerne fra No. 617 Squadron var ikke imponerede over deres eskorte, som de følte lod dem i stikke under angrebet på Bergen.*

Mange af Lancasterbesætningerne var utilfredse med Mustang escorten og mente ikke, at den havde levet op til forventningerne. F/O Keeley i Lancaster LM220 klagede således over, at jagereskorten ikke havde hjulpet to Lancasters, der var under angreb af tyske jagere.

F/Lt Marsh i Lancaster PA172 fra No. 9 Squadron rapporterede ved hjemkomsten til England:

Primary attacked. Clear, with slight haze to north over Bergen town. Aiming point as briefed. 1304. 16,999 ft. 194T. 170 mph. Tallboy, fused 11 secs. A very concentrated attack. A number of aircraft orbited and we were a bit late owing to windfinding. We started in formation but owing to orbiting, broke up, and after leaving target just off the coast, we were attacked at 1309 by five Fw 190's, who peeled off in turn and attacks went on consistently to 1327. We ended up at 900 ft and 360 on the clock after corkscrewing continuously. One Fw 190 followed us finally at a safe distance but gave up as we were going up into the sun. After seeing the fighter escort for one which stood off and watched us near the end of the attacks. One Lancaster seen shot down on fire and go straight into the sea from 16.000 ft. The Fw 190's were firing self destroying shells.

No. 617 Squadron mistede to Lancasters og flere andre blev anskudt. En af disse var Lancaster I NG181, der blev fløjet af S/Lt T C Iverson. Hans rapport lyder:

Bombing Bergen (U-boat Pens) 1 x Tallboy, jettisoned fused over uninhabited area near target due to attack by enemy aircraft and heavy accurate flak. Port Inner engine caught fire, port tailplane, port rudder and rear turret u/s. rear Turret guns jammed. No elevator or rudder trim - only sight elevator control. Captain warned crew to prepare to abandon aircraft. Rear Gunner, MU Gunner & W/Operator baled out over land near target area. Enemy aircraft broke off attack and we were able to get away without interference. We were hit by heavy flak as we left target area.

De tre besætningsmedlemmer, der sprang ud med faldskærm, hørte kun den sidste del af meldingen, nemlig at de skulle gøre sig klar til at springe ud med faldskærm. Der blev ikke givet ordre til at springe. De tre faldskærme har sandsynligvis reddet den øvrige Lancasterbesætning, idet de tyske jagerpiloter, Uffz Ludwig Kirchner og Heinz Orłowski, ikke fortsatte angrebene og har formodenlig troet, at Lancasteren var dødsdømt. To af faldskærmsudspringerne ladede i Fyllingsdalen og den tredje ved Løvstakken. Alle tre blev hurtigt taget til fange af tyskerne.

De to Lancasters fra No. 617 Squadron, der gik tabt, var Lancaster NF992 og PD233. Sidstnævnte fly, der blev fløjet af F/Lt H J Pryor, styrtede ned ved Austerheim, men i modsætning til de andre fly, der blev skudt ned denne dag, så overlevede hele besætningen, som sprang ud med faldskærm. Et besætningsmedlem, F/Lt G A Kendrick, blev alvorligt kvæstet under udspringet og blev fundet i dyb sne med alvorlige skader på hoved- og rygskader og ikke udfoldet faldskærm.

F/O Watts i Lancaster DV405 rapporterede efter angrebet på Bergen:

Our bomb fell about 50/75 yards to port of the ship. No other results observed. We followed a damaged aircraft which was attacked by a fighter - we endeavoured to engage the fighter without success - the Lancaster ditched at 1337 hours. 60.02'N 04.20'E. We orbited for 2 hours at 5000 feet and sent a message to NF/DF and Group. The aircraft was still afloat when we left. The crew appeared to be unhurt. We landed at Milltown fuel exhausted.

Det nødlandede fly var Lancaster NF992, som blev angrebet af Uffz Orłowski. Australieren F/O I S Ross var i stand til at foretage en næsten perfekt nødlanding på havet og selv om en ASR Warwick forsøgte at nedkaste en redningsbåd til besætningen, så omkom alle syv besætningsmedlemmer.



*Tallboy har gennembrudt bunkerens tag.*

Det lykkedes for Lancasterne at ramme ubådsbunkerens tag med to Tallboys, men skaderne var ikke så store som man kunne ønske sig. Taget på Bruno var et dobbelttag og selv om det øverste tag på 3.5 meter blev gennembrudt begge gange, opstod der kun skader ved den ene bombedetonation, hvor også det nederste

1.5 meter tykke tag blev gennembrudt ved eksplosionen. Der opstod mindre skader i bunkerens værksted, men skaderne på maskinerne var så minimale at værkstedet var fuldt operativt den efterfølgende dag. To tyske håndværkere blev dræbt.

En britisk rapport udarbejdet efter krigen beskriver skaderne på bunkeren således:

The two direct hits with 12.000 lb bombs occurred when there was a total cover of 13 feet on the roof. The first hit occurred between pens 2 and 3, with the centre of impact just clear of the edge of the dividing wall on the side of pen No. 3. this hit caused heavy spalling over a radius of about 25 feet and pushed the 6 ft 7 inch thick dividing wall 9 inches out of the vertical. To repair this damage, these archways in the dividing wall between pens 2 and 3 were filled with concrete; the crater in the roof was also filled, and a block of reinforced concrete, bringing the total cover to 19 ft 6 inches, was erected over this weak spot. From fragment strikes on vertical surfaces in the vicinity of this hit, it is evident that the bomb detonated before its full length was embedded in the roof. As the fuzing was 11 secs delay, it is evident that either the filling self-initiated, or the bomb did not fully penetrate into the roof before detonation.

The other 12.000 lb bomb hit was over the stores area near the northeast corner of the shelter, and informant stated that it made a funnel shaped crater 26 ft across the top and 16 ft 5 inches across at the bottom, through the 13 ft thick roof. No damage was visible, as a wall had been built under the crater to support this weak spot, and on the upper side heavy 'I' section steel girders had been laid as a strong back to support the vertical reinforcement which was built into the crater before it was filled with concrete. As in the previous case, it was obvious from fragment strikes on nearby vertical surfaces, that the bomb had initiated before it had penetrated to its full length.

A near miss with a 12.000 lb bomb was obtained on the approach road running up to the northeast corner and about 40 yards from the shelter. This bomb completely destroyed the roadway, which at that point runs through a cutting, and it caused some superficial fragment damage to the vertical walls of the shelter.

I dok nummer to i Bruno befandt U-864 sig og denne ubåd blev lettere beskadiget. Dog ikke mere end at ubåden den 7. februar kunne sejle på sin fjerde patrulje, som endte et par dage senere, da U-864 blev sænket af den britiske ubåd HMS Venturer vest for Bergen på position 60.46'N 04.35'E. Hele den tyske bådsbesætning blev dræbt ved sænkningen.

I dok nummer et lå U-775 og også denne ubåd fik lettere skader, men heller ikke mere end at den også den 7. februar kunne løbe ud fra Bergen på en patrulje, der varede 52 dage, før U-775 indløb i Trondheim. Under denne patrulje var det lykkedes U-775 at sænke et allieret skib vest for Wales samt beskadige et andet i Det Irske Hav. U-båden lå ved krigens slutning i Trondheim.

Motortorpedobåden S-16 lå også inde i Bruno og denne fik større skader. S-16 tilhørte 51. Vorposten Flottille i Bergen. S-16 blev efter krigen overdraget til Sovietunionen og fik betegnelsen TK1003.

Udenfor bunkeren gik det ud over minestygeren M-1 i Bordbyfjord, der blev truffet af en bombe og sank med et tab på 20 søfolk og yderligere 14 sårede. Vraget af M-1 ligger i dag på 340 meters dybde. M-1 blev bygget i Hamburg i 1937 og taget i brug af Krigsmarinen det efterfølgende år i september måned. M-1 havde normalt en besætning på 90 mand.

Handelsskibet 'Olga Siemens' på 3.347 brt blev slået læk under bombeangrebet på Bergen og besætningen grundsatte skibet i Sandviksbugten for, at det ikke skulle synke. 'Olga Siemens' blev bygget i Emden i 1923 og selv om skibet blev svært beskadiget den 12. januar 1945, så kom det til at sejle i Østersøen før krigens afslutning. Den 2. maj 1945 blev 'Olga Siemens' ud for Hela på position 54.36°N 18.48°O svært beskadiget af russiske bomber. Fem dage senere ankom 'Olga Siemens' til Flensburg medbringende 1.000 koncentrationslejr fanger. Skibet blev straks sat i karantæne, da der var udbrudt tyfus ombord. 'Olga Siemens' blev fyldt med kemiske kampstoffer sænket i Skagerrak den 17. oktober 1945.

De strategiske bombestyrker, RAF Bomber Command og 8th Air Force, havde ikke været i stand til at stille noget op mod ubådstruslen fra Norge. Ingen af angrebene på ubådsbunkerne i Norge havde resulteret i større skader og både Bruno og Dora I var fuldt operationsklare i begyndelsen af marts 1945.