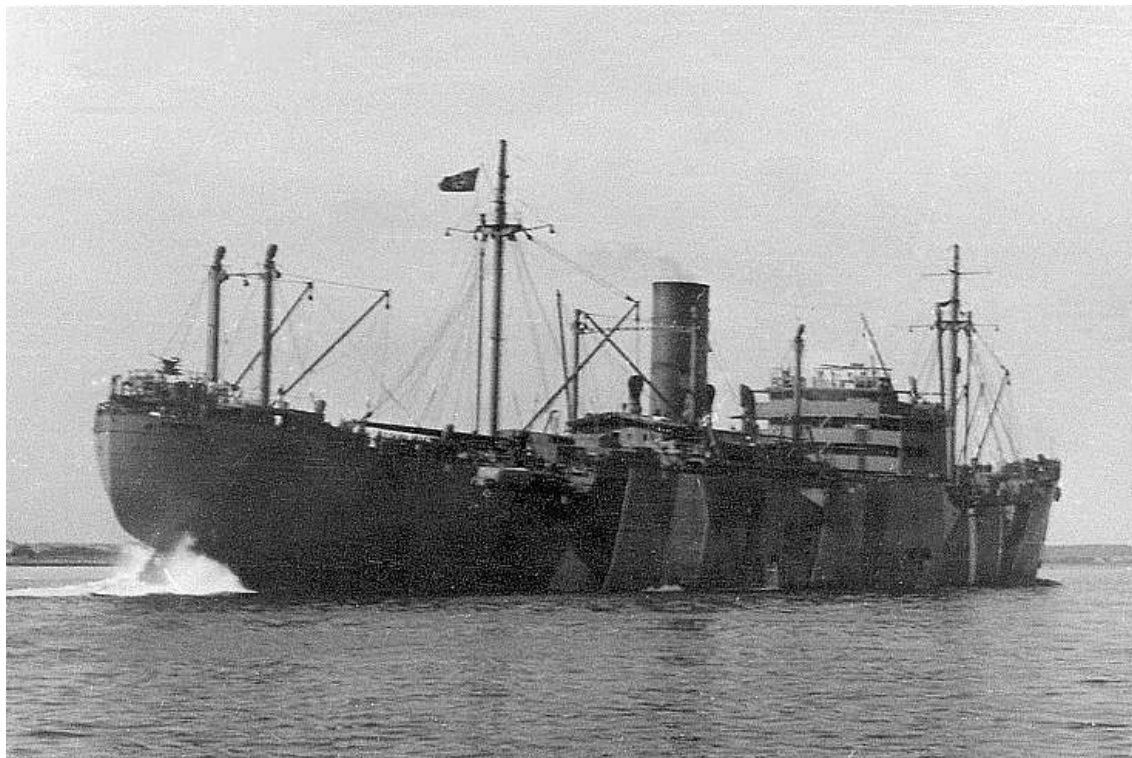


## Begyndelsen af marts 1945

De første dage af marts 1945 var vejret meget dårligt i Skagerrak og Kattegat. Der var hård storm fra sydvest og vejret var så dårligt, at man havde trukket forpostbådene ud for den jyske vestkyst tilbage. Den 28. februar havde man læsset damperen 'Neidenfels' med 1313/298/117 personer og afsejlingen fra Moss i Norge blev udsat en time. Det betød dog ikke det store, idet alle transporter fra Norge og sydpå til Danmark blev indstillet den 1. marts.



*'Neidenfels' fotograferet i 1941 som troppetransporter i Østersøen. 'Neidenfels' var en hyppig gæst i danske havne. Ved krigens slutning blev 'Neidenfels' beslaglagt af briterne i Eckenförde og kom fra 1945-1946 til at sejle under britisk flag som 'Empire Dee'. I maj 1946 blev skibet overdraget til russerne og kom til Odessa under navnet 'Admiral Ushakov'.*

Først den 3. marts rapporterede de tyske myndigheder i Danmark, at 'Neidenfels' var indtruffet i Aarhus. Skibet indeholdt:

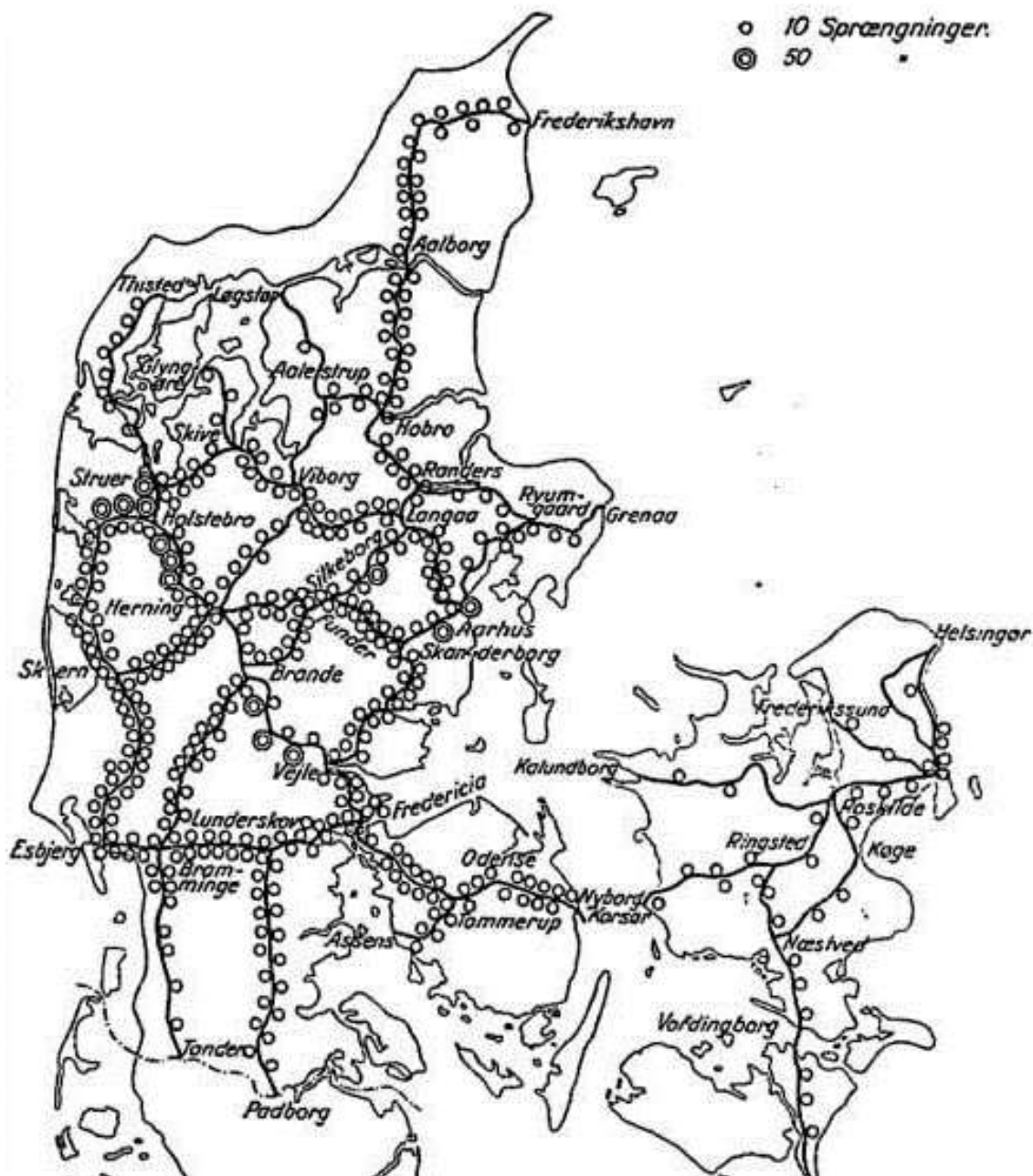
1. San.Kp. 230	2. San.Kp. 230
Stabsbattr IV.AR230	Stab Pi.Batl 230
Dele af Nachr. Abt 230	Forkommando fra 169. Inf.Div
Rester af 1./AR 230	

'Neidenfels' var et forholdsvis nyt skib på 7.838 BRT, der blev bygget af Deschimag i Bremen i 1939. Det deltog i Weserübung og var også udset til at skulle deltage i invasionen af England. I juli 1941 blev 'Neidenfels' underlagt Seetransportchef Norwegen og sejlede som transport skib under hele krigen. Det var meningen, at 'Neidenfels' skulle have været ombygget til hjælpekrydser HSK 10, men kom aldrig i indsats som sådan. I marts 1945 blev 'Neidenfels' overflyttet til Østersøen, hvor skibet i løbet af fem sejladsere evakuerede 30.100 sårede, flygtninge og soldater fra de østlige områder. 'Neidenfels' overlevede krigen og kom først i engelsk og senere russisk tjeneste, før skibet blev hugget op i efteråret 1975.

Også de nordgående transporter blev indstillet. 'Mar del Plata' og 'Rolandseck' lå ved Hoisundbad og damperen 'Hansa I' lå ved Arendal og var forsinket ca. 24 timer på grund af vejret.

Vejret afholde dog ikke sabotører i at genere transporterne. Den tyske damper 'Kalmar' på 965 BRT blev den 2. marts klokken 17.10 beskadiget af en sprængladning, medens skibet lå tomt ved kaj i Porsgrunn. Angrebet, der blev udført af den norske modstandsbevægelse, resulterede i, at 'Kalmar' fik sprængt et hul i siden, forskibet sank og satte sig på grund på en dybde af 6 meter. 'Kalmar' var blevet minesprængt ud for Skien den 14. december 1944 og slæbt til Porsgrunn for at blive repareret. Skibet kom efter sabotagen den 2. marts ikke i tjeneste igen. 'Kalmar' lå stadigvæk i Porsgrunn, da skibet den 11. april blev sænket af fly fra Banff Strike Wing.

Også de danske sabotører generede troppeoverførslerne fra Norge til Tyskland. Hver eneste dag var der skinnesprængninger for at afbryde eller forsinke jernbanetrafikken gennem Jylland til Tyskland. Troppetransporterne blev tilsyneladende kun forsinket i mindre grad af disse sabotager, hvis man regner med forsinkelser i timetal. Sprængningerne betød dog, at tyskerne samlede transporterne i hold og herefter satte alt ind på at bevogte jernbaneforbindelserne under transporterne sydpå. Dette betød, at transporterne ikke flød jævnt, men kom i klumper. Det betød samtidig, at al anden jernbanetrafik blev nedprioriteret. F.eks. blev en brændstoftransport til Fliegerhorst Grove i Jylland alvorligt forsinket, fordi troppetransporterne havde fortrinsret. Brændstoffet var beregnet til de tyske natjagere på Grove, der skulle sikre troppetransporterne i Skagerrak og Kattegat. Forsinkelsen betød hårdere rationering af brændstof og mindre flyvning. Forsinkelserne betød også, at mindre vigtige transporter blev sat i bero samt at returtransporter af jernbanevogne og trækraftenheder blev nedprioriteret - hvilket medførte yderligere forsinkelser i den øvrige jernbanetrafik.



Kort over jernbanesabotager langs det danske jernbanenet. Hovedlinierne blev hårdt ramt, men visse sabotagegrupper sprængte også jernbanelinier, der ikke var befalet af englænderne. Dette skete, fordi 'man ønskede at gøre noget' eller som træning før egentlig sabotage på vigtige anlæg.



*Øverst: Sabotage i 1944 mod tog nord for Herning. Toget indeholdt jordmandskab tilhørende II./NJG 3 på Fliegerhorst Grove og det gik især ud over sanitetsafdelingen i toget.*

*Gruppenkommandeuren har senere udtalt, at ved denne sabotage fandt han ud af, at de ikke var velkomne i Danmark. Til venstre: Jernbanesabotage var andet end skinnedsprængninger og togafsporinger. Et lønnende mål var sprængning af vandtårnene langs banen, idet damplokomotiverne havde brug for store mængder vand. Et andet lønnende mål var kommandoposterne med de tekniske anlæg, men ulempen var, at disse var bemandede med dansk personel. Alligevel blev flere af disse saboteret efter at DSB-personalet blev beordret til at forlade området.*

*Til venstre ses DSBs vandtårn ved Ringgadebroen i Aarhus, som i september 1943 blev sprængt for at forhindre vandpåfyldning på lokomotiverne på rangerbanegården og maskindepotet. (Frihedsmuseet & DSB)*

Den 3. marts rapporterede tyskerne, at der havde været 53 jernbanesprængninger i Danmark og den efterfølgende dag 4 sprængninger. Den 5. marts var det 21 sprængninger og den 6. marts 24 sprængninger.

Hvad der gjorde virkelig skade på transporterne var sprængning af kulkranen i Frederikshavn, hvorefter man var nødt til at anvende trillebørene for at forsyne de kulfyrede skibe med kul. Nogle dage senere blev kulkranen i Aalborg ligeledes sprængt.

Den engelske efterretningstjeneste holdt et vågent øje med transporterne mellem Norge og Danmark. Coastal Commands fly over Skagerrak og Kattegat blev ikke afsendt på må og få, men efter en nøje planlægning.

I den første uge af marts 1945 registrerede den britiske admiralitets Operational Intelligence Centre følgende transporter mellem Oslofjorden og Jylland:

#### Oslofjord - Aarhus

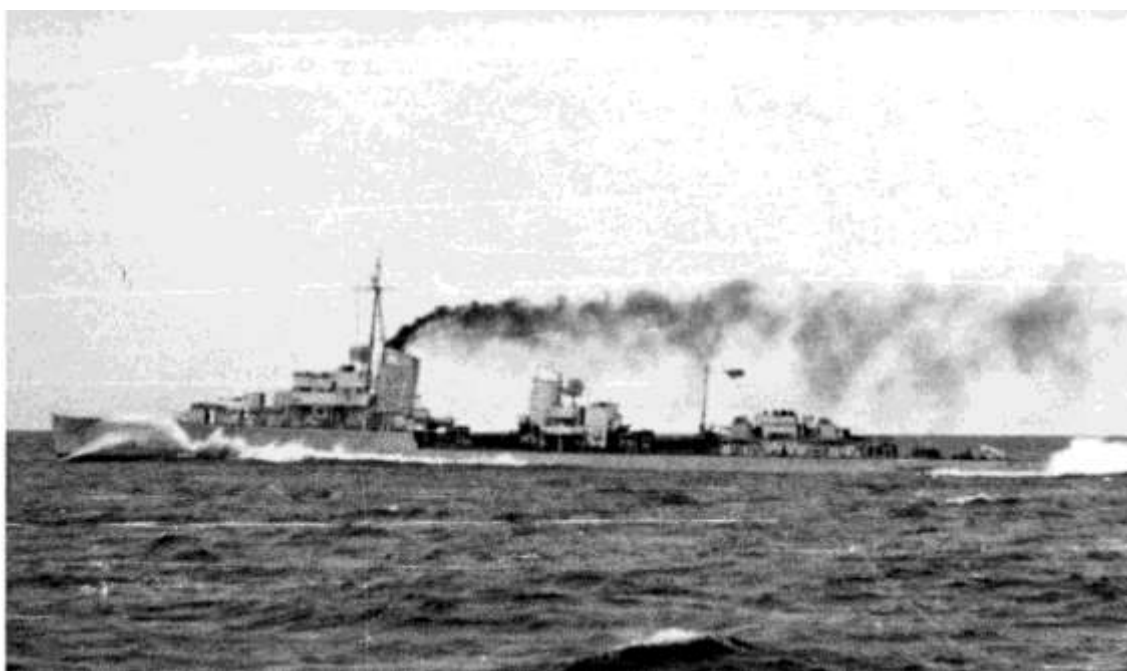
Neidenfels med Riedel og T17 som eskorte

282100 Left Moss after fog delay  
010630 Off Vinga  
?? Arrived Aarhus

#### Aarhus - Oslofjord

Rolandseck med T16 som eskorte. Rolandseck medførte 500 tropper til Norge.

?? Left Aarhus  
281230 Off Vinga  
282300 West of Homlungen  
010930 Arrived Hoiesandbad



*Den tyske destroyer Z6 'Theodor Riedel' kom i tjeneste den 2. juli 1937 og deltog i 1940 i Unternehmen Weserübung som en del af 2. Zerstörerflotille, hvor skibet blev beskadiget. 'Riedel' tilbragte det meste af krigen i norske farvande. I den første del af 1944 tilbragte 'Riedel' en tid på værft i Tyskland og blev herefter fra sommeren 1944 indsat til at løse sikringsopgaver mellem Tyskland, Danmark og Norge. Den 18. november 1944 påsejlede 'Riedel' den ydre mole i Frederikshavn og måtte igen en tur på værft. Den 7. januar var 'Riedel' igen indsatsklar og blev indsat til at løse sikringsopgaver mellem Danmark og Norge. Destroyerens luftværnsskyts var i løbet af krigen blevet kraftigt forøget og bortset fra hovedbevæbningen, der bestod af fem 12.7 cm skibskanoner, rådede 'Riedel' over to dobbelte 37 mm Flak M/42, en 2 cm Flak Vierlig 38, to 2 cm Flak Zweiling M/44 samt seks 2 cm Flak 38. Disse våben kom utallige gange i anvendelse mod Halifaxes fra No. 58 og 502 Squadron. I marts 1945 var Koretenkapitän Hans Blöse chef for 'Riedel', der den 5. maj 1945 fik ordre på at sejle til Hela for at redde så mange flygtninge som muligt fra russisk fangenskab. Den 9. maj 1945 løb 'Riedel' ind i Kiel og overgav sig den efterfølgende dag til englænderne. I 1946 blev 'Riedel' overgivet til Frankrig, der døbte destroyeren 'Kléber' under hvilket navn den gjorde tjeneste indtil december 1953. 'Riedel' blev hugget op i 1957. (Flemming Hansen)*

#### Aarhus - Oslofjord

Mar del Plata med T19 som eskorte. Mar del Plata medførte 1.000 tropper til Norge.

?? Left Aarhus  
281230 Off Vinga  
282000 West of Homlungen  
010230 Arrived Hoiesandbad

#### Aarhus - Oslofjord

Hansa 1 med ukendt eskorte

?? Left Aarhus  
281630 N of Anholt  
020230 Left Homlungen for Arendal



*Z4 'Richard Beitzen' var en af de andre tyske destroyere, der gjorde tjeneste i Kattegat og Skagerrak i foråret 1945. 'Beitzen' kom i tjeneste i 1937. 'Beitzen' deltog ikke i overfaldet på Norge og Danmark i april 1940, men blev holdt i reserve i Den Tyske Bugt for efter Frankrigs fald at forlægge til den Britiske Kanal. Tidligt i 1941 returnerede 'Beitzen' til Tyskland for at komme på værft, hvorefter destroyeren i juni 1941 forlagde til Norge, som blev skibets fremtidige operationsområde bortset fra værftsbesøg i Tyskland samt deltagelse i Unternehmen Cerberus (Scharnhorst, Gneisenau og Prinz Eugens forlæggelse fra Brest til Kiel). 'Beitzen' havde en grundstødning i november 1944 og var ikke fuldt operationsdygtig før værftbesøg, der først var afsluttet den 15. februar 1945. Den 24. april blev 'Beitzen' beskadiget under et bombeangreb udført af Halifaxes fra Stornoway. Det lykkedes at bringe 'Beitzen' til Oslo, hvor skibet blev overgivet til briterne den 14. maj 1945. Det var meningen at 'Beitzen' skulle anvendes som skydemål ud for Skotland, men denne plan blev på grund af skader omgjort, og 'Beitzen' blev hugget op i 1949. (Flemming Hansen)*

#### Oslofjord - Aarhus

Isar med Beitzen som eskorte

021930 Left Droebak  
022243 Hit by bomb in 5851N 1025E  
030145 Turned about and entered Moss

#### Oslofjord - Aarhus

Hansa 1 med T19 som eskorte

031800 Left Arendal  
051000 Arrived Aarhus

#### Aarhus - Oslofjord

Tjuca med ukendt eskorte

031900 Left Aarhus  
?? Off Vinga  
?? Arrived Oslofjord

#### Oslofjord - Frederikshavn

Bretagne med F4 som eskorte fra Vinga to Frederikshavn

031500 Left Frederikstad  
052130 Off Vinga  
?? Arrived Frederikshavn

#### Oslofjord - Aarhus

Marko Brunner med F4 som eskorte

?? Left Oslofjord  
052315 Off Vinga  
061700 Arrived Aarhus

#### Oslofjord - Aarhus

Rolandseck med T13 som eskorte

060700 Left Hoisandbad  
061830 Off Vinga  
?? Arrived Aarhus

#### Frederikshavn- Oslofjord

Bretagne med T19 som eskorte

?? Left Frederikshavn  
071745 Arrived Hoisandbad

#### Aarhus - Oslofjord

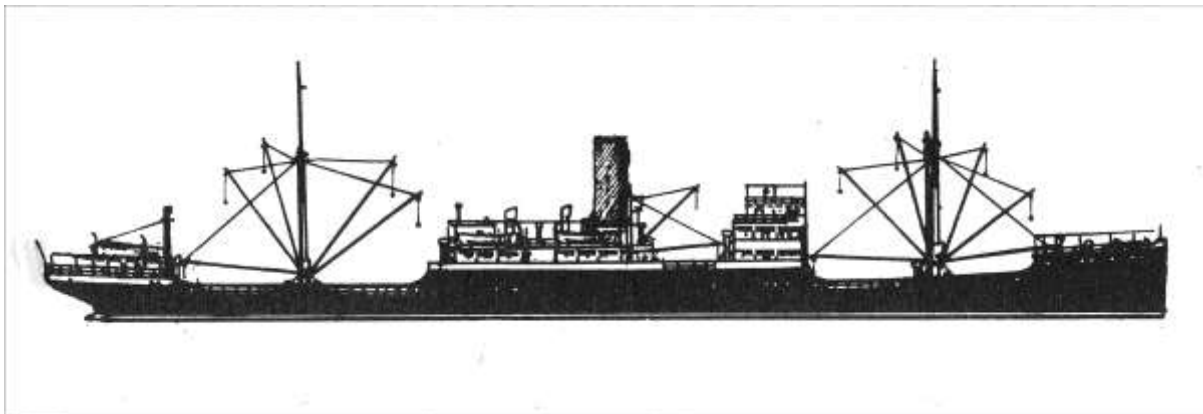
Hansa 1 med F4 som eskorte

061800 Left Aarhus  
071000 Off vinga  
?? Arrived Droebak

#### Aarhus - Oslofjord

Marko Brunner med T16 som eskorte

07 ?? Left Aarhus  
072359 Off Vinga  
?? Due Moss



*'Tijuca' var en kulfyret damper på 5.918 BRT, der blev bygget på Friedrich Krupp værftet i Kiel i 1923. 'Tijuca' var i 1945 indsat mellem Norge og Danmark, hvor skibet transporterede store mængder materiel og tropper. 'Tijuca' var ombygget, så skibet kunne medføre mellem 1.000 og 1.300 soldater. Besætningen bestod af 46 mand plus 40 artillerister til betjening af skibets bevæbning, der bestod af en 20 mm og en 37 mm luftværnskanon på forpartiet, to 20 mm på broen, to 20 mm bag ved skorstenen samt en 37 mm på agterdækket. Den 13. februar 1945 blev 'Tijuca' minesprængt under en sejlads fra Oslo til Aarhus. 'Tijuca' var i konvoj med 'Hansa I' og en minestryger (M-Boot), da den udløste en mine på position 5630N 1145E. Minen detonerede foran skibet og forårsagede alvorlige trykskader. Rør knækkede, kraner og kompas blev beskadiget og den øverste del af masten brækkede af. Det var dog muligt at fortsætte sejladsen til Aarhus, hvor 'Tijuca' kom på værft. I løbet af få dage var 'Tijuca' igen indsat på sejladsen mellem Danmark og Norge. Den 16. marts blev 'Tijuca' igen minesprængt, men om dette kommer der mere senere.*

### Oslofjord - Aarhus

a. Mar del Plata med Iln og T16 som eskorte

b. Tijuca med F7 og F10 som eskorte

071000 Left Droebak

071500 (a) Anchored 5900N 1033.7E

071400 (b) Anchored 5900N 1033.7E

072330 (a) Off Vinga

072359 (b) Off Vinga

081600 Arrived Aarhus

Oplysningerne om de tyske transportere blev indsamlet ad mange kanaler. Royal Air Force gennemførte en systematisk fotografering af tyske og tyskbesatte havne, hvor man periodisk besøgte disse og sammenlignede ændringer fra sidste overflyvning. Normalt blev der udfærdiget to rapporter for hver fotoflyvning - en med øjeblikkelige oplysninger af taktisk karakter samt en mere tilbundsående rapport, hvor man analyserede ændringer og nye tiltag. Oplysningerne blev samlet i et stort kartotek, så man hele tiden kunne følge skibsbevægelser.

Derudover indsamlede man oplysninger fra hemmelige agenter samt modstandsbevægelser. Disse oplysninger blev registreret i et system alt efter hvor pålidelige kilderne var vurderet til at være.

Naturligvis foretog både Royal Air Force og Admiraliteten også signalopklaring, hvor man aflyttede tyske radiofrekvenser og fulgte de enkelte skibes transmissioner. Den britiske flåde havde en temmelig god oversigt over de forskellige enheders kaldesignaler og telegrafisters særlige kendetegn.

De bedste oplysninger kom dog fra Ultra-meldinger, som var decifring af tyske signaler, der var kodede ved hjælp af Enigma kodesystemet. Tyskerne var sikre på, at deres koder ikke kunne brydes, hvorfor de afsendte store mængder signaler over radio - især den tyske marine var storforbruger af kodede signaler, der blev afsendt via radio. Englænderne fulgte med i signalstrømmen og var i foråret 1945 så langt fremme med dekodningen, at de flere gange havde signalerne i klar tekst før de tyskere, som signalerne var bestemt for. Det normale var dog et døgn eller to for decifring af Ultra-signaler.

Tyskerne var temmelig sikre på, at det var hemmelige agenter, der var på spil i de norske og danske havne og strammede flere gange op på deres interne sikkerhed.



*'Mar del Plata' på 7.340 BRT var i februar og marts 1945 indsat mellem Oslo og Aarhus for at transportere tropper. Skibet blev bygget i Hobroen i 1938 som en blanding af et fragtskib og et passagerskib, der kunne medtage 136 passagerer. Tyskerne ombyggede 'Mar del Plata', så det kunne medbringe et større antal soldater plus materiel (600 tropper ved minesprængning den 19. marts 1945). 'Mar del Plata' var oprindelig belgisk og blev erobret af tyskerne i Bordeaux i juni 1940. Som troppetransporter havde skibet en besætning på 50 mand plus 75 artillerister, der bemandede en 20 mm Vierling samt en 37 mm luftværnskanon på fordækket, to 20 mm Vierling på brogen, to 20 mm på agterdækket og en 20 mm Flak Vierling samt en 105 mm helt agter. (Flemming Hansen)*

Nedenfor ses nogle af de Ultra-meldinger, som englænderne opsnappede i løbet af et halvt døgn tid vedrørende skibstransporter mellem Danmark og Norge samt trafik langs den norske kyst. Meldingerne stammer fra den 2. marts 1945:

Tid	Fra	Til	Tekst
020517	4. Coastal Defence Unit	Naval Com Norway	Position report 2400/1/3: Northbound convoys: Nil return. Southbound convoys: AL 148 BE (V5308 + 3) in Soevdefjord. DR 155 AL (V6314 + 2) in Kristiansund North DR 153 AL (V6802 + 1 plus 2) in Kristiansund North. KN 106 AL (V6806 + 1 + 2) in Molde. In Aalesund 10 ships
020635	VS1005	10. Sicherungsflotille	West Gale. At 2200 under shelter of land near Samsø.
020808	M5604	Adm North Norw Coast	Situation of steamship 'Grana' is unchanged. V6413 is proceeding to Kristiansund north to take on water.
020825	8. Sicherungsdivision	Guardship 102	Ground-mine escort as far as Aarhus is envisaged for Gisela Oldendorff. Report arrival.



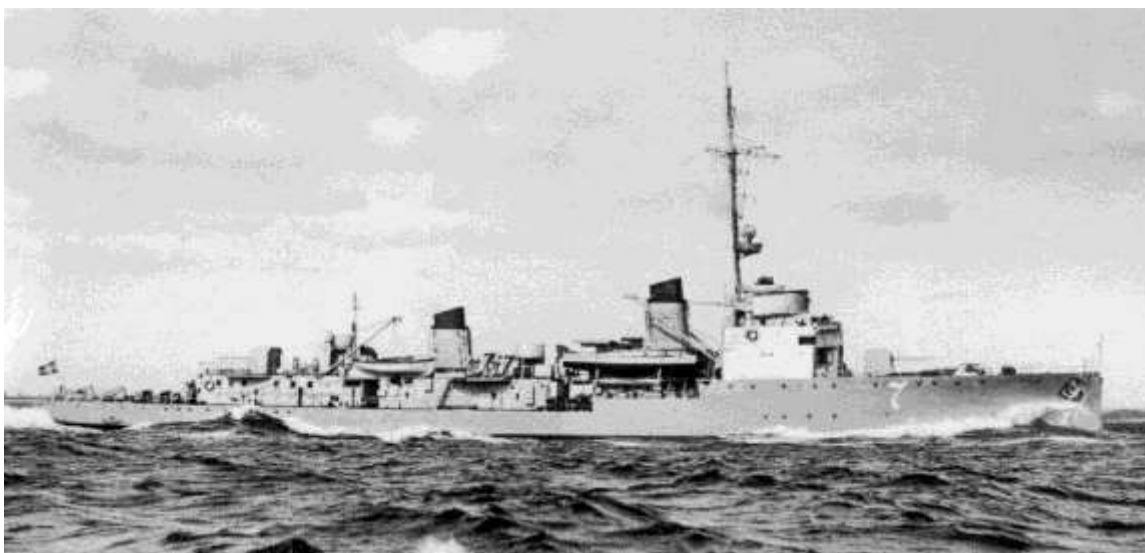
*'Moltkefels' på 7.863 BRT fotograferet i havenen i Hamburg. 'Moltkefels' kom i februar 1940 i tjeneste ved DDGH i Bremen, men blev få dage senere beslaglagt af Kriegsmarinedienststelle Bremen. Det var meningen at 'Moltkefels' skulle ombygges om handelskrydser, men denne plan blev skinlagt og 'Moltkefels' blev i stedet for indsat som troppetransporter under Unternehmen Weserübung. Skibet kom til Seetransportchef Norwegen og sejlede under denne indtil marts 1945, hvor 'Moltkefels' blev indsat i Østersøen for at deltage i evakueringen af tropper og flygtninge fra øst. Den 11. april 1945 blev 'Moltkefels' bombet ud for Hela, da man var i færd med at tage soldater og flygtninge ombord. Skibet brød i brand og blev sat på grund, hvor det udbrændte. Omkring 500 personer blev dræbt under angrebet. Om bord befandt sig 2.700 flygtninge, 3.000 soldater, 1.000 sårede samt 72 besætningsmedlemmer og luftværnsartillerister.*

020909	NB41	HS-Flotille Bergen	NB 26 has engine trouble. May NB 41 tow boat in ?
020914	55. V.Flotille		V5532 is leaving Bergen at 1000 for Lervik.
020932	8. Sicherungsdivision	M403	Proceed to Copenhagen without sweep streamed
020939	V5308		Am shifting to berth in Austfjord protected from the air and weather. Hospital ship Posen is remaining in Soevde.
020942	8 Sicherungsdivision	Sperrbrecher 24	Escort Moltkefels from Anchorage 'O' to Grün 06. Report ETA anchorage 'O'. On completion of escort duty Copenhagen. Proceed with full magnet gear power.
020956	M403	Attila	To Copenhagen at 1045 without streaming sweep and without Moltkefels.
021003	8. Sicherungsdivision	Sperrbrecher 22	Report ETA Aarhus
021015	SO Schulz Group		On account of weather conditions 3 armed fishing vessels are in Norddalsfjord. V5517 in Sogne, 2 armed fishing vessels in Florøey. V5509 in Verfrinkfjord.



*Den tidligere hvalbåd 'Lome' fotograferet i Kristiansand. Skibet var indsat som NO 03 og var en del af Hafenschutzflotille Oslofjord med hjemsted i Horten.*

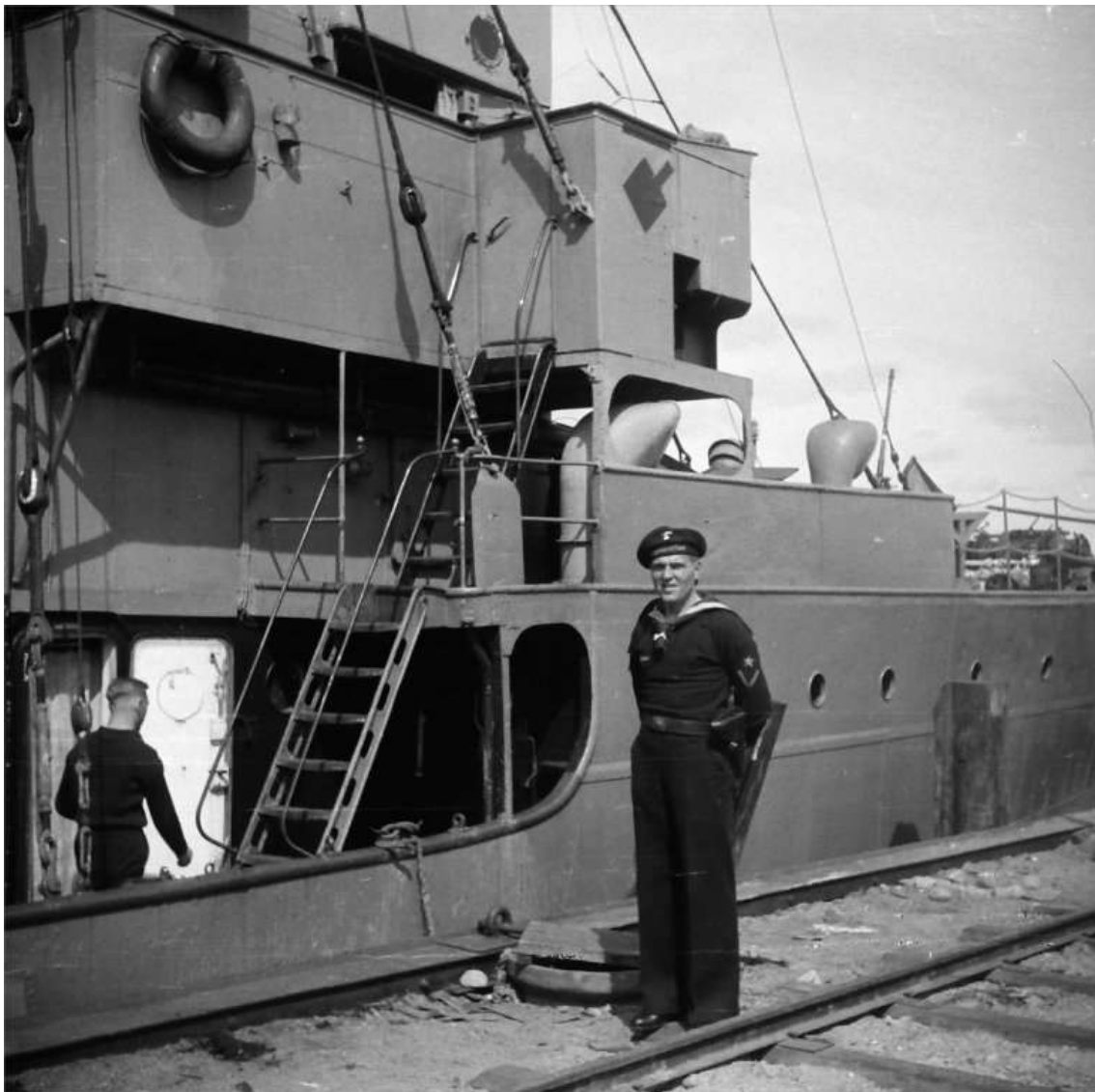
021026	V6802	Adm North Norw Coast	Entered Kristiansund North with U 1017 at 0945/2/3 on account of sea damage (pumping plant defective). Onward passage probably at 1500/2/3. Exact time of departure will follow.
021028	Sperrbrecher 22	Attila	ETA Aarhus 1730



*Flottenbegleiter F-7 kom i tjeneste i februar 1937 for at kunne sikre tunge tyske overfladeenheder såsom 'Admiral Scheer' og 'Hipper'. Det viste sig at typen Flottenbegleiter ikke kunne løse denne opgave. I juni 1939 påsejlede F-7 destroyeren 'richard Beitzen' ved Wilhelmshaven og blev beskadiget. Det blev besluttet at ombygge F-7 til Torpedofangboot og denne ombygning var færdiggjort den 22. maj 1940, hvorefter F-7 overgik til U-Boot-Ausbildung i Østersøen. I juni 1944 overgik F-7 til konvojtjeneste i Østersøen ved 7. Minensuchflotille, hvorfor luftværnsskytset blev opgraderet. I 1945 var fartøjet adskillige gange i danske farvande. (Flemming Hansen)*

021048	Convoy office	Beitzen	At 1030 'Hecht' Isar Droebak 'Ansbach'. Flunder at 0530 Sperrbrecher 22.
021119	V6110	1. Coastal Defence Unit	Leaving boat 1200 with intention BO 186 LD (One escort vessel, one steamship). Outer inner leads route. 11 knots.
021132	VS515	5. Sicherungsflotille	Wind northwest. Force 8. Rough sea. Have left station. At 1100 in shelter of land under Spodsbjerg
021240	6. Coastal Defence Unit		Situation 0900/3: 1. Nil return 2 A. Patrol position 10: UM1751 1771 Patrol position 11: UJ 1770 B. A/S hunt Skudesnes: UJ 1761, 1769 C. None D. None, owing to weather under lee of land 3. Northbound convoys: 'KS 440 ST' in Farsund 'KS443 ST' in 'KS' 'KS to 5801.3 North 0640.5 East - 1 A/S vessels, U 242, 714, 805, 1024, left at 0045/2/3 and returned at 0200. All owing to the gale. Southbound convoys: 'Stavanger 858 Christiansand'; in Stavanger owing to the gale. 4. Following have remained in port: Christiansand. 3 x steamships owing to shortage of escort and weather.
021306	5. Coastal Defence Unit	All	All boats between Bergen and Maaloey. R63 with SO 5th Coastdefence unit from Bergen to Maaloey at 1400. Independently. 15 knots. R302 from

			Floroey to Bergen at 1500. Independently. 15 knots.
021322	8. Sicherungsdivision	Sperrbrecher 22	At 0700 tomorrow escort 'Isar' from point 'Blue' to Aarhus
021349	Convoy office	T16/V1612/Hansa 1	Convoy 'Hansa 1'. MRS 'Bali' postponed to 1500 tomorrow.
021354	Convoy office	Beitzen	'Hecht' as far as 'Blue'. Thence 'Flunder' for 'Isar' 0700 Sperrbrecher 22.
021430	Christiansund North	All	1 patrol vessel plus 1 u/boat left at 1400/2 for Trondhjem. Arrival at 000/3. Speed 10 knots.
021623	V6409	3. Coastal Defence Unit	At 1515 SS 'Faulbaum' could not keep up against rough seas and wind. Have anchored in 65.35°32N 10.56°30E. V6601 with SS 'Wesermarsch' went on alone.



*Vagt ved tysk minestryger type M1916 i en dansk havn. Ved krigens begyndelse havde den tyske marine 36 af disse fartøjer, som stammede fra første verdenskrig. I løbet af krigen blev fartøjerne ud over som minestrygere anvendt som forsøgsfartøjer, skoleskibe, R-Boot tendere og ubådsjagere.*

## No. 18 Group den 1. marts 1945

Den 1. marts gennemførte 18. Group følgende flyvninger:

Station	Opgave	Enhed	Antal fly
Wick	Met flights	No. 519 Sqdn	2 Spitfire
		No. 519 Sqdn	2 Fortresses
		No. 521 Sqdn	1 Fortress
Leuchards	A&U Patrols	No. 206 Sqdn	2 Liberators
		No. 547 Sqdn	4 Liberators
Milltown	A/U Patrols	No. 224 Sqdn	4 Liberators
Tain	A/U Patrols	No. 86 Sqdn	2 Liberators
		No. 311 Sqdn	2 Liberators
Stornoway	A/S Patrols	No. 58 Sqdn	2 Halifax
		No. 502 Sqdn	5 Halifaxes
Dallachy	Recce	No. 144 Sqdn	2 Beaufighter
Banff	Recce	No. 235 Sqdn	2 Mosquitoes
		No. 333 Sqdn	1 Mosquito

I alt blev det til 31 sorties på tilsammen 242 timer og 37 minutter.

Vejrrekonoscering var en vigtig opgave for Coastal Command og i No. 18 Group blev denne opgave udført af No. 519 og 521 Squadron. Hver dag gennemførte No. 519 Squadron to flyvninger med Spitfire fra RAF Wick, hvor piloterne steg op til højder over 40.000 fod og landede umiddelbart herefter. Disse flyvninger blev kaldt henholdsvis Prata I og II.

Rhombus Met Flight I over Nordsøen blev gennemført fra Wick til Langham, medens Rhombus II blev fløjet i modsatte retning. Derudover udførtes normalt en eller flere Long Range Met Flights, der startede fra Wick og blev fløjet mod nord på højde med Island eller til et punkt ud for den norske kyst.

Den 1. marts 1945 blev følgende vejrrekonosceringsflyvninger gennemført:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Opgave
No. 519Sqdn	Spitfire	'U' F/O J C Steele	07.57	09.34	Met Ascent Flight
No. 519Sqdn	Spitfire	'U' F/Lt J E Storey	12.00	13.27	Met Ascent Flight
No. 519 Sqdn	Fortress	'B' F/O M A Hayter	04.01	09.00	Rhombus Met Flight I
No. 521 Sqdn	Fortress	'R' F/Lt Hoddell	09.56	15.13	Rhombus Met Flight II
No. 519 Sqdn	Fortress	'G' F/O D S McNeil	11.33	21.20	Long Range Met Flight

F/O McNeil steg op i 18.000 fods højde, hvor hans ASI frøs til is, men ellers skete der ikke noget usædvanligt under flyvningen. Rhombus I og II nåede op i højder af henholdsvis 23.000 og 24.000 fods højde og gennemførte flyvningerne uden problemer.



*Liberator fra No. 53 Squadron i Coastal Command i færd med at blive forsynet med 250 lb Mark VII dybvandsbomber. (IWM)*

Dagens største antal flyvninger blev udført af fly på anti-ubådpatruljer ude over Atlanterhavet i patruljeområderne B537-539. Flyenes offensive bevæbning varierede fra enhed til enhed. No. 547 og 206

Squadron medbragte seks 250 lb og to 600 lb dybvandsbomber, medens No. 224 Squadron medførte ti 250 lb dybvandsbomber. No. 311 og 86 Squadron medførte fire 250 lb og to 600 lb dybvandsbomber.

Følgende fly blev den 1. marts afsendt på anti-ubådspatroljer:

Base	Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
Leuchars	No. 206 Sqdn	Liberator 'J'	F/Lt Markham	06.52	17.56	B538
Leuchars	No. 206 Sqdn	Liberator 'L'	F/O Ayrton	07.04	17.40	B539
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'E'	P/O Campbell	08.05	19.25	B539
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'V'	F/Lt Stewart	07.57	19.16	B538
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'L'	F/Lt Key	09.00	20.11	B538
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'X'	F/Lt Sharp	09.10	09.40	B539
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'U'	F/Lt Graham	15.47	00.53	B538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'J'	F/Lt Pretlove	14.15	00.05	B538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'N'	F/Lt Young	14.32	23.54	B539
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'U'	F/Lt Graham	15.47	00.53	B538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'V'	S/Ldr Johnston	18.53	00.48	B539
Tain	No. 311 Sqdn	Liberator 'H'	F/O Polivka	07.25	20.01	B537
Tain	No. 311 Sqdn	Liberator 'D'	F/O Haering	08.58	21.43	B537
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'M'	F/O Tyas	16.28	00.47	B537
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'Y'	P/O Sheppard	17.37	00.38	B537



*Liberator GR VI, der i 1945 dannede rygraden i Coastal Commands jagt på ubåde, i farvandene omkring de britiske øer. Liberators opererede også over Kattegat og Skagerrak samt over Østersøen omkring Bornholm i forbindelse med Operation Chilli, der blev gennemført flere gange i februar og marts 1945.*

Hovedparten af patruljerne var uden særlige hændelser eller kontakt med tyske ubåde. Kun F/Lt Stewarts besætning ombord i Liberator 'V' fra No. 547 Squadron havde en mulig kontakt med en ubåd:

'At 1019 in posn 59.08'N 05.03'W Rear Gunner sighted Schnorkel smoke 4 miles starboard quarter, Co. of A/C 302 degrees T / height 800 feet. 'V' turned on to reciprocal course and sighted smoke 2 miles ahead. bomb doors were opened and preparation made for attack. Smoke and wake were seen by Captain, Front Gunner, Mid-upper Gunner and second Navigator in astro dome. Captain ordered Bomb Aimer to attack with DC's and flew over the smoke and wake at 50/100 feet. The Front Gunner identified the Schnorkel as it passed immediately under the aircraft on a southerly course, speed estimated at 6 kts. The bomb Aimer did not release DC's as he could not see the target. Whilst getting to the Bomb Aimers position his intercom lead had been pulled out of the socket an so he was unable to inform the Captain that he could not see the target. On the run in the Captain had been trying to communicate in vain with the Bomb Aimer but did not release DC's himself as he thought the Bomb Aimer would be able to see the target and get a better attack, using the bombsight. The Rear Gunner saw the smoke disappear immediately after the aircraft passed over. The aircraft immediately turned back but nothing further was seen.

At 1019 in posn 5908N 0503W, MTC '408-1 - 59.08'N 05.01'W'. At 1021 marine marker and smoke floats were dropped, also purple and blue, but this was not continued as the marine marker never showed. Negative results.

Continued to investigate. At 1055 in posn 59.07'N 05.09'W Front Gunner again saw smoke 10 degrees Green 1 mile but it disappeared before aircraft could get into position to attack.

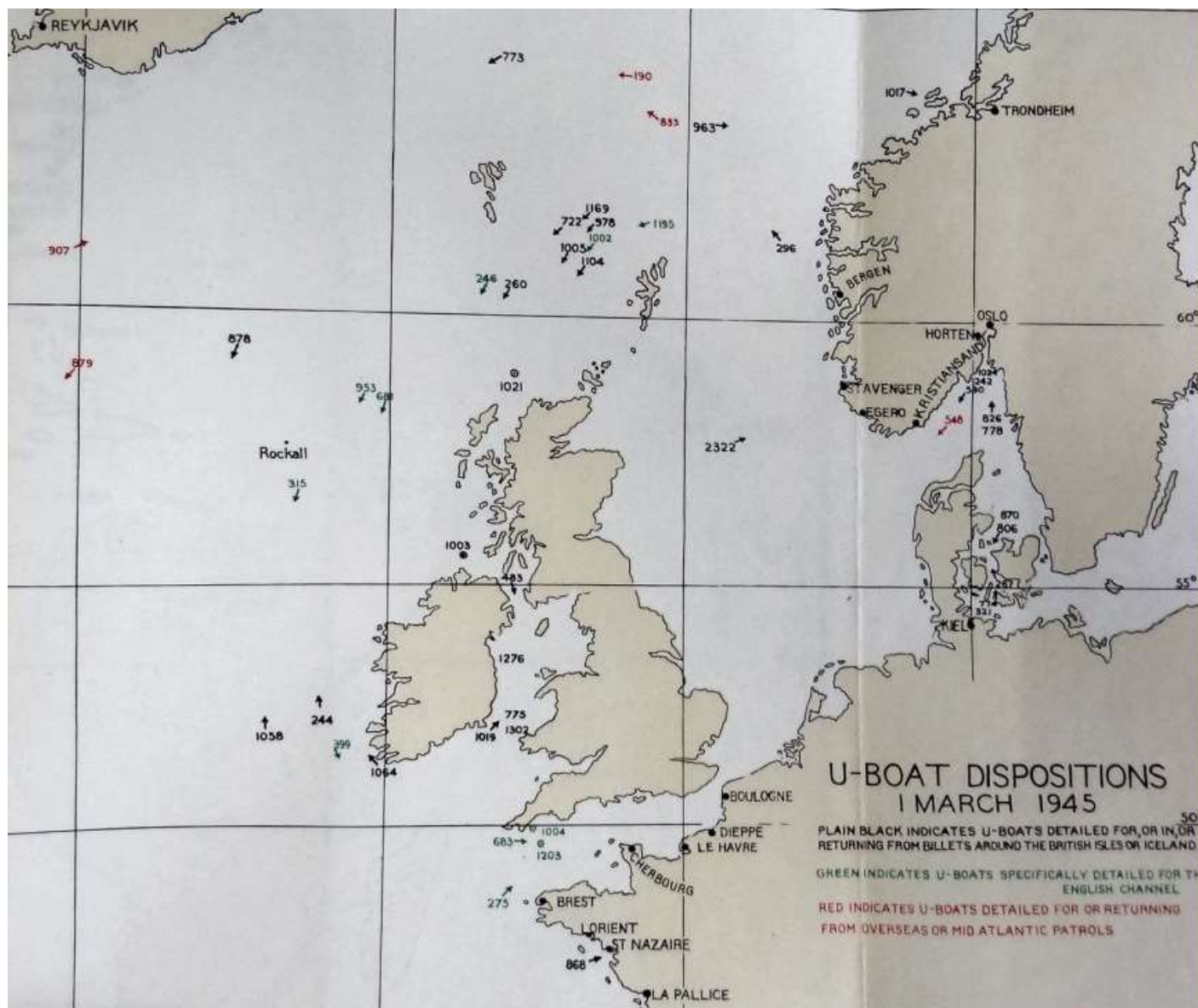
At 1100 in posn 59.07'N 05.09'W MTC 'My 1019, Schnorkel smoke and wake, U/B previously reported - 45 - 6 - not attacked'.

At 1115 homing procedure carried out on 385 Kcs. At 1158 in same posn MTC 'Lost touch with U/B last seen posn 59.07'N 05.09'W. Remaining in posn until 1730A.

At 1115 commenced Square search A with 59.01'N 05.09'W as datum. At 1303 communication by R/T established with L/547. At 1314 dropped Red - negative results.

Continued search'.

Klokken 17.27 forlod F/Lt Stewart patruljeområdet og satte kursen hjemover. Hovedparten af patruljen blev fløjet i 800 fods højde. Stewart landede på Leuchars klokken 19.16.



Britisk kort, der viser de tyske ubådes position den 1. marts 1945

### Recceflyvning fra Banff og Dallachy den 1. marts 1945

Flyvepladsen Banff i Skotland blev under krigen benyttet af Royal Air Force Coastal Command. Banff blev bygget i 1942 og var tiltænkt som hjemsted for to eskadriller fra Coastal Command, men indtil 1. september 1944 var det træningsfly, der dominerede flytrafikken på Banff. I løbet af efteråret 1944 begyndte man at opbygge en kraftig slagstyrke, der skulle blive kendt under betegnelsen Banff Strike Wing.



*Flyvepladsen Banff blev bygget i 1942 til Coastal Command, men blev brugt af en lang række enheder før Beaufighter- og Mosquitoeskadriller indfandt sig i september 1944. Beaufighterne blev snart efter forflyttet til Dallachy og der dannedes nu en ren Mosquito Strike Wing, der blev en særdeles slagkraftig enhed. Banff blev lukket som militær flyveplads i 1946.*

I løbet af september måned ankom Mosquito-eskadrillerne No. 235 og 248 Squadron fra RAF Porthreath samt Mosquito-elementet (B-Flight) af No. 333 Squadron til Banff. Sidstnævnte enhed tilhørte ikke direkte Banff Strike Wing, men arbejdede tæt sammen med de andre Mosquito-enheder.

No. 333 Squadron var en norsk enhed, der var opstået af No. 1477 (Norwegian) Flight. Eskadrillen var delt i to afdelinger. Den ene fløj Catalina flyvebåde fra Sullom Voe på Shetlandsøerne, og den anden del var udstyret med Mosquito VI.

No. 333 Squadrons Mosquitoer fungerede hovedsageligt som spejderfly for Banff Strike Wing, og de norske besætninger var meget respekterede blandt deres engelske kollegaer.

I løbet af oktober 1944 ankom No. 143 Squadron, der ligeledes var udstyret med Mosquito, til Banff fra North Coates, og i løbet af de næste måneder gjorde Strike Wing'en det surt for de tyske fartøjer, der forsøgte at slippe uhindret ned langs den norske vestkyst.

Chef for Banff Strike Wing var Group Captain Aitken, der var søn af aviskongen Lord Beaverbrook (under krigen også Minister of Aircraft Production). John William Maxwell Aitken var ved krigen begyndelse en del af No. 601 Squadron og deltog i Slaget om England, hvor han opnåede at blive et 'ace'.

I februar 1941 blev han chef for Beaufighter natjagereskadrillen No. 68 Squadron, som han førte indtil januar 1943. Han var nu oppe på 12 nedskydninger og blev forflyttet til Mellemøsten til en stabspost, hvor det dog lykkedes ham at komme til at flyve operativt og forøge hans nedskydninger til 14 samt 1 delt. Dertil kom så tre beskadigede fjendtlige maskiner. I 1944 vendte han som Group Captain tilbage til England og blev overført til Coastal Command, der gjorde ham til chef for RAF Banff.

Aitken var hovedkraften bag opbygning af en slagkraftig Strike Wing på Banff. Han var en dygtig organisator og var ikke bleg for at gå udenom de normale kommandoveje, når han ville opnå noget - han var trods alt søn af en meget indflydelsesrig person. Det var dog aldrig for personlig vinding, at han gjorde det - kun for at forøge hans enheds slagkraft.



*Group Captain Aitken, der var chef for flyvepladsen Banff og dermed Banff Strike Wing i 1945. (IWM)*

RAF Banff var i Royal Air Force berømt for een ting og dette kunne de takke Aitken for. Banff havde Royal Air Force's længste bardisk, hvor der blev serveret store mængder øl. Aitken vidste, at man var nødt til at skaffe flybesætningerne afløb for deres spændinger efter farefulde missioner. Han indkasserede en mindre reprimande for baren, men mente at det var det værd.

Aitken havde en række særdeles dygtige eskadrillechefer på Banff. Wing Commander Christopher N Foxley-Norris havde overtaget ledelsen af No. 143 Squadron i februar 1945 efter Wing Commander J M Maurice. Foxley-Norris læste jura før krigen og efter indkaldelsen fløj han i første omgang Lysanders under Slaget om Frankrig. I sommeren 1940 blev han omskolet til jagerpilot og fløj Hurricane i No. 3 og 615 Squadron. Han blev senere omskolet til Beaufighters og overtog No. 603 Squadron i Mellemøsten, som han førte indtil eskadrillen returnerede til England i december 1944.

Wing Commander A H Simmonds var chef for No. 235 Squadron. Han havde under hele krigen forrettet tjeneste i Coastal Command. Fra krigen start og indtil maj 1941 var han tilknyttet No. 42 Squadron, der på det tidspunkt var en torpedobomber eskadrille med Beauports. Den 21. juni 1940 deltog han i et angreb på Scharnhorst. Andre aktiviteter i denne periode var angreb på tysk skibsfart langs den besatte kyst, angreb på havne samt mineudlægning. Herefter blev det til nogle måneder i No. 217 (GR) Squadron, før han blev

instruktør i forskellige OTU enheder. I maj 1944 blev han forsat til No. 254 Squadron og skiftede i december samme år over til No. 235 Squadron.

New Zealænderen Wing Commander Gage Derwent Sise var chef for No. 248 Squadron indtil Wing Commander R K Orrock overtog ledelsen i marts 1945. W/Cdr Sise var indehaver af DSO med Bar, DFC med Bar og var en af Coastal Commands mest erfarne 'ship-busters' med over 150 operative togter bag sig. Han overlevede krigen og fortsatte senere i RAF, før han i 1967 blev pensioneret som Group Captain. Han døde i Melbourne, Australien, i marts 2004. Om Wing Commander Roy Kenneth Orrock berettes mere senere i kapitlet.

No. 333 Squadron blev ledet af Cdr Finn Lambrechts. Lambrechts blev født i Kristiania den 16. juni 1900 og blev udnævnt til flådeofficer i 1921. I 1924 blev han uddannet som marinepilot og fortsatte som sådan, indtil han i 1935 til 1939 fløj som pilot for Det Norske Luftfartselskap.

Lambrechts flygtede i 1941 til Sverige og kom videre til England, hvor han var med til at oprette Stockholmsruten mellem Leuchars og Bromma. Han blev i maj 1943 den første chef for den nyoprettede No. 333 Squadron.



*Cdr Finn Lambrecht,  
der var chef for No.  
333 Squadron.*

Efter krigen blev Lambrechts militærattache i Stockholm fra 1945-46. Han var en overgang som oberst chef for Luftkommando Vestlandet inden han den 1. december 1951 blev forfremmet til generalløjtnant og tiltrådte som chef for det norske flyvevåben. Denne stilling beklædte han indtil november 1955, hvor han blev chef for den norske Forsvarsstab. Han døde af et hjerteanfald i Paris den 8. december 1956.

No. 333 Squadron bestod af en Catalina Flight (A-Flight) på Sullom Voe samt en Mosquito Flight (B-Flight) på Banff.



*Offerdal, Lambrecht  
og Skavhaugen fra  
No. 333 Squadron  
med en af  
eskadrillens fly i  
baggrunden.*

L/Cdr Knut Skavhaugen, der var chef for B-Fligh, var pilot i Marinens Flyvåpen i Norge før krigen. Han undslap sammen med 14 andre nordmænd ombord på båden Njål til Lerwick den 1. april 1941 og kom efter træning i Little Norway i Canada til No. 333 Squadron og senere til No. 107 Squadron, hvor han gennemførte en tour på Mosquitos, før han igen kom til No. 333 Squadron. Skvhaugen blev skudt ned den 25. marts 1945.

Hver eskadrille var planlagt til at bestå af 18-20 fly med 24 officerer og 24 senior befalingsmænd som det flyvende personel. Dertil kom så Headquarter Staff (inklusive ledere), som bestod af 5 officerer, 3 senior befalingsmænd, 15 'other ranks' (junior befalingsmænd og menige) samt 7 WAAF. Endelig var der jordpersonellet, der var opdelt i to afdeling - Squadron bestående af 8 senior befalingsmænd og 88 'other ranks' samt Echelon bestående af 1 officer, 6 senior befalingsmænd og 73 'other ranks'.

En eskadrille skulle være i stand til at flyve 128 sorties pr måned. I praksis var det yderst sjældent, at en eskadrille sendte mere end 16 fly i luften på en gang.

Den første marts havde Banff til opgave at gennemføre en række rekognosceringsflyvninger langs den norske kyst. Klokket 07.23 var nordmanden L/Cdr Knut Skavhaugen og hans engelske navigatør, F/O Arnold Hannam Bobbet, fra No. 333 Squadron airborne i Mosquito 'G'. De havde til opgave at udføre væbnet recce med to stk 500 lb MC bomber mellem Svino og Molde, men vejret var meget dårligt med 10/10 skydække samtidig med, at instrumenterne i flyet ikke virkede, hvorfor Skavhaugen klokken 08.15 besluttede sig til at vende om og de landede igen på RAF Banff klokken 08.55.

Klokken 07.52 startede det næste fly fra Banff for at flyve recce mellem Utvaer og Utsire. Det var F/Lt A E Richardson og P/O A F Godwin i Mosquito 'M' fra No. 235 Squadron. Også Richardson besluttede sig til at vende om på grund af vejret og de landede igen klokken 10.04.

Også S/Ldr N H Jackson-Smith og P/O A Jones fra No. 235 Squadron havde til opgave at gennemføre en væbnet recceflyvning. De startede klokken 08.04 i Mosquito 'V' og satte kursen mod Utsira, hvor man krydsede den norske kyst klokken 09.16. Heller ikke her tillod vejrforholdene en effektiv recceflyvning. Der var 10/10 skydække med base i 1.500 fod og med dis og regn under skyerne og kun 3 km sigt i heldigste tilfælde. De fortsatte flyvningen i 500 fods højde og forsøgte at finde et mål til deres to 500 lbs bomber. Klokken 09.39 var de over Egersund, men kunne ikke se nogen skibe i det dårlige vejr og besluttede sig klokken 09.53 til at vende om. Klokken 11 fik de fra Fraserburgh at vide, at de på grund af vejret ikke kunne lande på RAF Banff og da de forsøgte at kontakte Banff, fandt de ud af, at deres radio ikke virkede. Mosquito 'V' kredsede lidt rundt, før de satte kursen ind over Skotland og klokken 11.26 landede på RAF Dyce ved Aberdeen. Klokken 12.29 startede Jackson-Smith igen fra Dyce og landede klokken 12.46 endelig på RAF Banff.



*Vejret kunne være hårdt på Banff i vinteren og foråret 1945, men næsten lige meget hvor dårligt det var, så opererede Mosquitoerne i alt slags vejr.*

Også RAF Dallachy fik besked på at afsende fly på recce. W/O J G H Murphy og F/Sgt R R Winter i Beaufighter 'C' fra No. 144 Squadron startede som de første klokken 07.20 og satte kursen mod Norge. Også de løb ind i det dårlige vejr og W/O Murphy mente, at det var umuligt at fortsætte og vendte om igen da han klokken 08.40 befandt sig på position 60.20'N 01.30'E og landede på Dallachy igen klokken 10.05.

Meget bedre gik det ikke for W/O D R Meldrum og W/O J D M Harvie i Beaufighter 'J' fra No. 144 Squadron. De var airborne klokken 08.10 og løb næsten med det samme ind i snebyger og kraftig vind. Klokken 09.33 var de 30 km vest for Holmengra fyr, da W/O Meldrum besluttede sig til at vende om. Klokken 11.02 befandt de sig over RAF Peterhead, men var ikke i stand til at lande på grund af skydække, hvorfor de fortsatte til RAF Fraserburgh, som også var dækket af skyer. W/O Meldrum trak Beaufighteren op i 11.000 fod og fandt frem til RAF Dallachy, hvor de landede klokken 11.50.



Beaufighter TF X NE339 (kodet EO-U) fra No. 404 Squadron, der var en del af Dallachy Strike Wing. Billedet er taget i februar eller marts 1945. Dette fly gik tabt den 24. marts 1945 under et angreb ud for Egersund, hvorved begge besætningsmedlemmer, canadierne F/O Lorne Raymond Aljoe og P/O Clayton Earl Orser, blev dræbt.

Det dårlige vejr reddede skibstrafikken langs den norske kyst. Den 28. februar rapporterede Kriegsmarinen, at 14 skibe på ialt 12.000 BRT var ueskortet på vej mod nord og at der på samme tidspunkt, også ueskortet, var 17 skibe på i alt 19.000 BRT på vej sydpå. Dertil kom så at der fra Westkyste den 1. marts klokken 08.00 blev rapporteret om 7 skibe og 8 Geleitbåde med nordlig kurs. Nordkyste rapporterede 4 skibe og 3 Geleitboote mod nord og 9 skibe og 10 Geleitboote med sydlig kurs. I Oslofjorden var der ingen konvojsejllads den 1. marts.

I Skagerrak lå en havarist med slæbebåd og afventede bedre vejr og et tankskib var også blevet liggende på grund af mangel på eskorte.

Følgende større marinefartøjer befandt sig fælgende steder den 1. marts:

Oslo	Z30
Oslofjorden	Beitzen, Ihn, riedel, T13, F4
Frederikshavn	Galster, T16, T17, T 19, T20, K1, F 7, F 10, Linz
København	Nürnberg, Ostmark, Lothringen

I Kattegat var et Lazaretskib, to transportere, fire dampere og en ubåd på vej mod syd. Derudover påbegyndte tre ubåde klokken 18.00 deres sejllads fra Horten til Kristiansand Syd.

#### **No. 58 og 502 Squadron natten mellem den 1. og 2. marts 1945**

No. 58 og 502 Squadron på RAF Stornoway havde ordre til at afsende otte Halifaxes på togt til Kattegat og Skagerrak - og hvis der ikke var mål ude over havet, skulle de fortsætte til Sande Fjord i Norge.

I løbet af de mørke timer opererede følgende fly fra RAF Stornoway over Kattegat eller Skagerrak:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned
No. 58 Sqdn	Halifax 'M'	F/Lt Robinson	16.54	03.40
No. 502 Sqdn	Halifax 'H'	F/Lt Stevenson	16.45	23.45
No. 502 Sqdn	Halifax 'K'	F/Lt Rush	16.49	02.10
No. 502 Sqdn	Halifax 'R'	F/Lt Capey	23.32	05.55
No. 58 Sqdn	Halifax 'T'	F/Lt Gooch	20.03	05.22
No. 502 Sqdn	Halifax 'C'	F/Lt Clark	22.37	07.51
No. 502 Sqdn	Halifax 'U'	F/Lt Johnston	23.17	08.22

Den første marts klokken 16.54 startede Halifax JP256 'N' fra No. 58 Squadron med F/Lt R E Robinson ved roret. Halifaxen var udstyret med en Mk. III radar og medførte seks stk 500 lb MC sprængbomber samt 15 No. 3 Mk. 1 lysbomber.



Personel fra No. 58 Squadron foran deres lysmalede Halifax Mk II Series IA på RAF Stornoway. Billedet, der tydeligvis er konstrueret, er taget i tidsrummet mellem den 22. og 26. februar 1945. (IWM)

Klokken 19.50 befandt han sig i fuld mørke ude over Skagerrak midt mellem Hanstholm og Kristiansand og påbegyndte sin patrulje, der for det meste blev gennemført i en højde af 300 fod. En snes minutter senere fik radaroperatøren visninger på tre mindre mål og Halifaxen gjorde klar til angreb. Klokken 20.20 kastede Halifax 'N' fire lysbomber på position 58.16'N 08.55'E (Skagerrak sydøst for Kristiansand). De kunne ikke se nogen fartøjer og kastede yderligere fire lysbomber, hvorefter man spottede tre mindre fartøjer med styrehus agterude. De tre fartøjer sejlede i enkeltkolonne og har formodentlig været fiskefartøjer. F/Lt Robinson besluttede sig til ikke at angribe, idet målene var for små. En times tid senere bevægede Robinson sig ned i Kattegat og klokken 22.00 fik radaroperatøren igen et fix på position 57.10'N 11.40'E (øst for Læsø ved Fladen) omkring 12 km forude. Halifaxen drejede 30 grader til styrbord og kontakten befandt sig nu 6 m til bagbord. Radaroperatøren mente, at det drejede sig om et fly.

Næsten samtidig så besætningen et M/V 3 Island type 3.000 til 4.000 tons med kurs 360. Halifax blev udsat for moderat og nøjagtig luftværnsbeskydning fra dette fartøj samt to andre fartøjer til styrbord for det første fartøj. Halifax 'N' fløj undvigemanøvrer og steg herefter til 4.000 fods højde og gennemførte en radarafsøgning uden at få kontakt med ovennævnte fartøjer igen.

Klokken 23.46 befandt Halifax 'N' sig ved Skagens Rev og Robinson besluttede sig til at sætte kursen hjemover igen, idet brændstofbeholdningen var begyndt at blive kritisk. Halifax 'N' bad om tilladelse til at lande på RAF Fraserburgh i stedet for Stornoway og på vejen hjemover blev først bombelasten kastet i sikret tilstand. Senere blev forreste maskingeværer og al maskingeværammunition også kastet i havet for at gøre flyet lettere.

Klokken 02.32 fik besætningen at vide, at RAF Fraserburgh ikke var anvendelig og de fik i stedet for ordre på at lande på RAF Banff, hvilket de gjorde klokken 03.40.

F/Lt Stevenson i Halifax Mk. II 'N' fra No. 502 Squadron startede fra Stornoway klokken 16.45 for at flyve patruljeflyvning til patruljeområde L.6 i Skagerrak, men han landede igen klokken 23.45 på grund af sygdom. Vejret var så dårligt, at besætningen blev luftsyg på grund af den megen turbulens.

F/Lt Francis John Rush i Halifax III 'K' fra No. 502 Squadron kom i luften klokken 16.49 og han satte kursen mod patruljeområde L.7 i Skagerrak, der startede nord for Skagen. Rush stammede fra Saskatchewan i Canada. Han havde i januar 1945 fået tildelt et DFC for skibsangreb i Skagerrak i november.



*F/Lt Francis John  
Rush fra No. 502  
Squadron*

Halifax 'K' medførte syv stk 500 lb MC bomber og 15 lysbomber (12 No. 3 Mk. I og 3 Mk. 10). Patruljeflyvningen blev hovedsagelig gennemført i 1.500 fods højde, da vejret var meget dårligt og søen urolig. Klokken 20.42 fik radaroperatøren øje på en trawler i 14 km afstand ved Læsø, hvilken man dog undlod at angribe.

Klokken 21.07 opdagede man et nyt mål. Det drejede sig om en damper på omkring 2.500 tons med kurs 070 og en hastighed af 8-10 knob. Skibet befandt sig på position 57.37'N 11.23'E nordøst for Læsø. Fartøjet førte to mastelys - en rød og en grøn lanterne. Halifax 'K' kastede en lysbombe og skibets besætning slukkede straks lanternene. Herefter gjorde F/Lt Rush klar til at bombe skibet og klokken 21.37 gik han til angreb. Hans angrebsrapport lyder:

'At 2137 in position 57 degs 37N 11 degs 23E from 1800 feet. Aircraft made shallow dive from 2300 ft up moon path 25 degs port quarter to starboard bow on 1 M/V 2500 tons co. 070 sp 8/10 knots. Visual sighting by lights investigated in moon. A/C attacked with 7 500 lb MC bombs nose plugged T/D .025 spacing 70 ft. Stick straddled track of M/V 60 yards astern. Light and medium accurate flak encountered. No damage to A/C or crew'.

Klokken 21.40 besluttede F/Lt Rush sig til at returnere til Stornoway, hvor han landede igen klokken 02.10.

I maj 1945 fik Rush tildelt en bjælke til sit DFC. Denne blev blandt andet tildelt efter et angreb i februar 1945, hvor han angreb et stort handelsskib, som sejlede i konvoj. Efter angrebet kunne man se skibet indhyllet i flammer. Desværre fik Rush ikke et langt liv. Han blev sammen med seks andre dræbt under et flyveuheld i det nordlige Manitoba i Canada den 21. august 1949.

F/Lt J Capey i Halifax III 'R' fra No. 502 Squadron var beordret i luften klokken 20.35. Lidt før midnat var han i sit patruljeområde (L.7) og fik klokken 23.58 i Skagerrak midt mellem Arendal i Norge og Hirtshals i Danmark på position 58.06'N 09.31'E kontakt med '2 M/Vs, 1 E/V, course 200 degrees, speed 7 kts, 5000 ton 3 Island type, 2.500 tons 3 Island type low down in water heavily laden'.

F/Lt Capey steg til 4.000 fod for at finde vindhastighed og udførte herefter et angreb på skibene:

'At 0045 in posn 58 degs 06'N 09 degs 31'E from 4000 ft. A/C made level attack on 1 M/V 5000 tons co 300 degs sp 7 kts. 3 Island type 30 degs green to ship heading. Radar contact then visual sighting in moonpath. A/C attacked with 7 500 lb MC bombs nose plugged T/D .025 sec spaced 80 ft. Bomb swells seen but not in relation to course of ship as ships were then out of moon path and not visible. No results seen. No flak experienced. No damage to A/C or crew'.



*F/Lt J Capey fra  
No. 502 Squadron*

Klokken 01.07 fra position 58.06'N 09.31'E satte F/Lt Capey kursen hjemover. De var ikke blevet beskudt under angrebet, men klokken 03.53 satte yderste bagbords motor ud og Capey var nødt til at flyve videre på kun tre motorer i det voldsomme vejr. Det lykkedes dog for ham at lande igen klokken 05.55 på RAF Stornoway. Bortset fra under angrebet havde Capey fløjet i en højde af kun 200 fod.

F/Lt S W Gooch var pilot ombord på Halifax 'T' JP330 fra No. 58 Squadron. Han kom i luften klokken 20.00 og satte kursen østover. Klokken 22.04 fik radaroperatøren en kontakt og kun tre minutter senere kunne besætningen se et fuldt oplyst fartøj forude. Det var et svensk skib, der jævnfør reglerne sejlede fuldt oplyst. Hændelsen fandt sted ude over Nordsøen på position 57.58'N 04.40'E.

Gooch fortsatte sin patrulje og afpatruljerede Skagerrak og det nordlige Kattegat uden at opdage nogen skibe. Han landede igen på Stornoway klokken 05.22 efter en lang og udmattende flyvetur, der havde fundet sted i højder mellem 200 til 1000 fod.



*Personel fra No. 502 Squadron spadserer fra deres Halifax Mk III på RAF Stornoway. I foråret 1945 opererede eskadrillen med en blanding af lys- og mørkmaledede Halifaxes. Den lyse farve var bedre mod den lysere himmel om natten, medens den mørke farve var bedst, når flyene fløj i nulhøjde over havet. Eskadrillen blev særligt uddannet i at operere i lav højde for at undgå tyske natjagere.*

Også F/Lt K N Clark ombord i Halifax Mk. II 'C' fra No. 502 Squadron startede sent. Han kom i luften klokken 22.37 og var fremme på patrulje i L.6 klokken 01.25. Klokken 02.01 fik radaroperatøren midt ude i Skagerrak mellem Arendal og Hirtshals en kontakt, der senere blev til tre kontakter. Clark tog flyet fra 200 fod op i en højde af 3.600 fod for at få vindretning og hastighed samtidig med, at man inspicerede de tre mål visuelt. Det viste sig at være tre skibe, der sejlede i en kolonne med cirka 8 knob og kurs 270 grader. Clark besluttede sig for at angribe det sidste skib, som man anslog til at være en 3.000 tons 3

Island type. Clark foretog tre anflyvninger for at kaste sine bomber. De to første anflyvninger var ikke tilfredsstillende.

'At 0251 in posn 58 degs 06'N 09 degs 20'e from 3.400 ft. A/C made level attack 90 degs green on M/V of 3000 tons co 270 degs at a speed of 8 knots with 6 500 lb MC Bombs spaced 80 ft and one flare. Visual sighting in moonpath after radar contact. Rear gunner saw vessel enveloped in bomb plumes straddle estimated. Flak on vessel ceased immediately. Fairly accurate flak light and medium from all ships on each run in'.



*F/Lt K N Clark fra  
No. 502 Squadron.*

Efter angrebet satte Clark kursen hjemover. På vej hjem opdagede radaroperatøren klokken 03.19 to kontakter på position 57.25'N 07.59'E, men da man ikke havde flere bomber tilbage, undlod man at undersøge disse. Halifax 'C' landede tilbage på RAF Stornoway klokken 07.51.

Canadieren F/Lt E F Johnston i Halifax 'U' fra No. 502 Squadron fandt frem til de samme fartøjer. Han var startet fra RAF Stornoway klokken 23.17 og opdagede klokken 03.13 på position 58.07'N 09.11'E (ude over Skagerakke midt mellem Arendal og Hirtshals) en kontakt til styrbord i en afstand af 26 miles. Da han kom frem og visuelt inspicerede kontakten, viste det sig at være tre skibe med kurs 263, der sejlede i én række. Det midterste fartøj var indhyllet i røg midtskibs.

'At 0330 in posn 57 degs 58'N 10 degs 09'E from 4000 ft. A/C made shallow dive from 5000 ft on last M/V 2500 tons starboard beam attack up moon co. 265 degs, sp 8 kts. Radar contact later visual in moonpath. A/C attacked with 6 500 lb MC Bombs spaced 80 ft. Navigator and tail gunner saw one blue flash on stern of M/V thought to be possible hit. Light and accurate flak from M/V curing run in which ceased immediately after bombs were dropped'.

De andre to fartøjer affyrede ingen luftværnsskyts. Halifaxen blev ikke ramt af beskydningen. F/Lt Johnston afbrød patruljeflyvningen klokken 0430 og satte kursen hjemover. Det blev en lang tur hjem med stærk modvind på 63 knob og alvorlig overisningssituation. Han landede hjemme på flyvepladsen klokken 08.22.

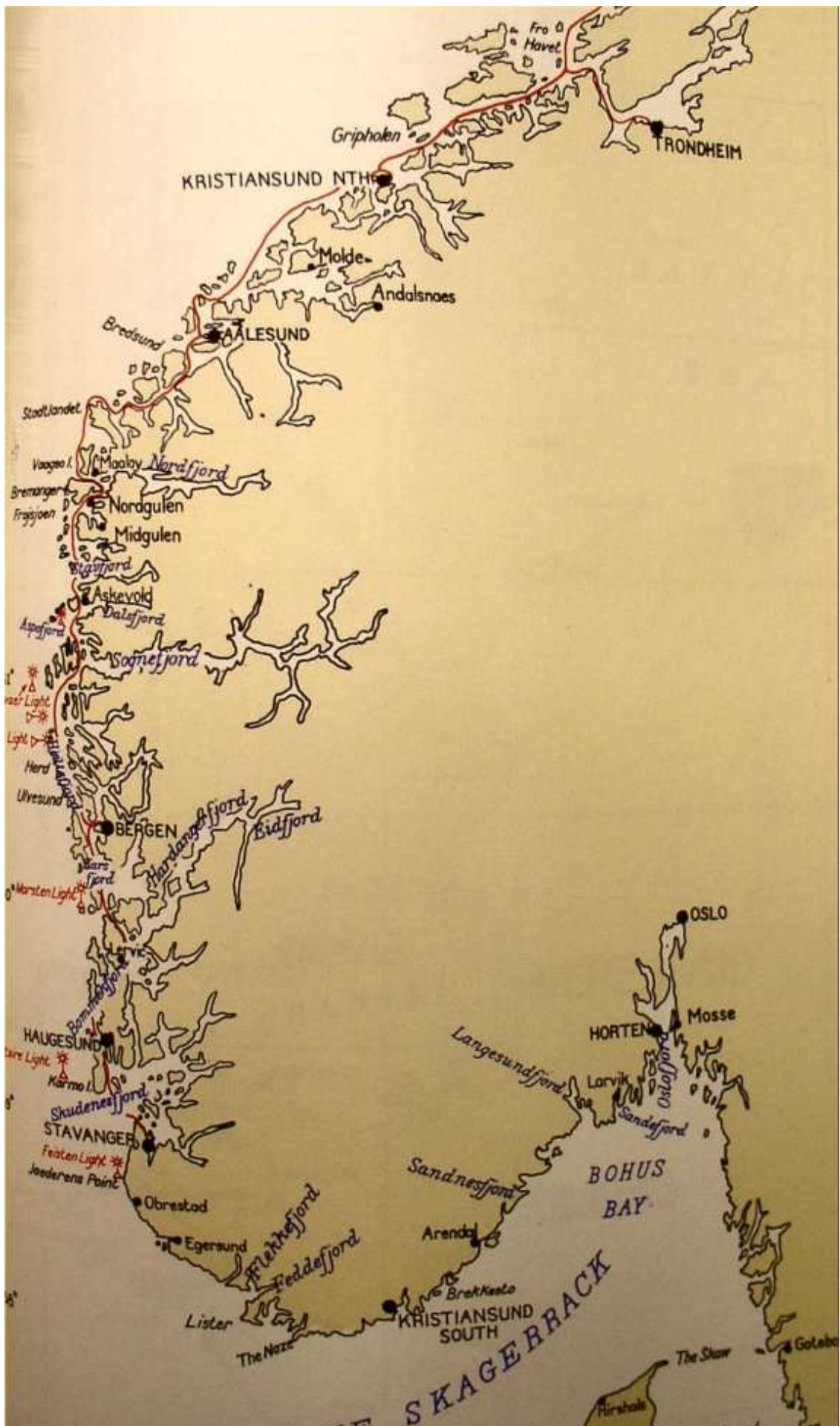
RAF Stornoway skulle have afsendt endnu et fly på mission til Skagerrak/Kattegat. Halifax 'J' fra No. 58 Squadron var befalet til at starte klokken 21.15, men flyvningen blev aflyst i løbet af aftenen.

## 2. marts 1945

Den 2. marts gennemførte No. 18 Group følgende flyvninger:

<u>Enhed</u>	<u>Antal fly</u>	<u>Type</u>	<u>Varighed timer/min</u>
No. 519 Squadron	4	Met Flight	19-08
No. 521 Squadron	1	Met Flight	04-40
No. 1693 Flt	4	A/U Patrols	13-35
No. 547 Squadron	5	A/U Patrols	57-07
No. 224 Squadron	4	A/U Patrols	39-59
No. 86 Squadron	2	A/U Patrols	22-09
No. 210 Squadron	3	A/U Patrols	44-20
No. 58 Squadron	3	A/S Patrols	31-30
No. 502 Squadron	2	A/S Patrols	20-11
No. 333 Squadron	1	Recce	04-24
No. 143 Squadron	2	Recce	06-46
No. 333 Squadron	1	A/U Search	04-28
No. 144 Squadron	2	Recce	07-26
No. 489 Squadron	6	A/S Patrols	27-37
No. 404 Squadron	5	A/S Patrols	25-55
No. 455 Squadron	5	A/S Patrols	21-10

I alt 50 fly i 350 timer og 25 minutter



Følgende vejrrekonosceringsflyvninger blev gennemført uden de store hændelser:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Opgave	
No. 519 Sqdn	Spitfire	'U'	F/Lt Storey	08.02	09.22	Met Ascent Flight
No. 519 Sqdn	Spitfire	'U'	F/O Steele	11.45	13.23	Met Ascent Flight
No. 519 Sqdn	Fortress	'D'	F/O Wiles	23.20	09.54	Long Range Met Flight
No. 521 Sqdn	Fortress	'R'		04.14	08.54	Rhombus I
No. 519 Sqdn	Fortress	'B'	F/O Hayter	10.05	15.41	Rhombus II

Den 2. marts var vejret dårligt over Skotland og meget dårligt langs den norske kyst. Coastal Command beskrev vejret over flyvepladserne i Skotland således:

'Mainly fair, occasional showers in the north, vis good, cloud 4/10 - 8/10 above 2000 ft, but 1000 ft in showers, wind NW moderate or fresh'.

For vejret over Norge var beskrivelsen lidt mere dystert:

'Frequent squally wintery showers, vis poor in showers, otherwise good. Cloud 8-10/10, 1000/2000 ft but 10/10 410-800 ft in showers, wind NW strong'

Admiral Skagerrak rapporterede den 2. marts klokken 08.00, at en transporter og en ubåd var på vej mod syd, medens en MRS, en transporter og et charterskib var på vej mod nord. Langs den norske kyst søgte de fleste skibe ly for en kraftig storm. Selv ubådene U-242, U-714, U-805 samt U-1024 søgte ly.



*U-805 var en af de tyske ubåde, der søgte ly den 2. marts 1945. Ubåden var af typen IXC/40 og var blevet overgivet til Kriegsmarinen den 12. februar 1944. Fra denne dato og frem til den 28. februar 1945 tilhørte ubåden 4. Flotille i Stettin. Den 10. februar 1945 forlod U-805 Kiel og sejlede gennem dansk farvand for at ankomme i Horten den 14. Den 19. februar afsejlede U-805 og anløb Kristiansand den 20. februar. Her forblev U-805 indtil den 3. marts. Den 1. marts overgik U-805 til 33. Flotille og blev derved operativ. Den 3. marts forlod U-805 Kristiansand og ankom til Bergen den 11. marts. I Bergen blev chefen, Kapitänleutnant Richard Bernadelli, briefet om kommende opgave og den 17. marts forlod U-805 igen Bergen for at påbegynde sit første operative togt, der gik til den amerikanske kyst. U-805 blev flere gange opdaget af amerikanske anti-ubådsfly, men var alle gange i stand til at dykke. Natten mellem den 21 og 22. blev U-805 dybvandsbombet af amerikanske destroyere i to timer, men undslap igen. Den 13. maj overgav U-805 sig til amerikanske destroyere (USS Otter og Varian, ud for Cape Race). Den 15. maj indløb U-805 i Porthmouth, Maine. U-805 sænkede ingen skibe i løbet af sit operative togt, men blev selv sænket af amerikanerne ud for Cape Cod den 8. februar 1946 efter, at ubåden var blevet grundigt undersøgt.*

Regn- og snebyger samt dårligt sigt umuliggjorde større strike wing operationer i løbet af dagen. Der blev dog fløjet fem recce missioner (tre fra Banff og to fra Dallachy) langs den norske kyst.

Klokken 07.06 var Lt R Alnton og 2/Lt L Humlen airborne i Mosquito 'G' fra No. 333 Squadron. De medførte to 500 MC sprængbomber med 11 sekunders tidsforsinkelse samt flyets normale bevæbning. Deres opgave lød på rekognosceringsflyvning fra Svino til Mode og klokken 09.00 befandt de sig over Stadlandet med dårligt vejr (8/10 skyer med base i 1000 fods højde og snebyger). Lt Alnton drejede mod nord og afsøgte i 800 fods højde indgangen til Vanylsford, Roudé Fjord og Sulard uden, at de observerede nogen skibe. Klokken 09.20 var de over Aalesund og nu var vejret så dårligt, at snebygerne forhindrede det fornødne udsyn. Ved Ona fyrtårn klokken 09.39 satte Lt Alnton igen kursen mod syd og afsøgte farvandet ned til Stadlandet uden at se nogen skibe. Herfra blev kursen sat hjemover og de landede igen på Banff klokken 11.30.

Også No. 143 Squadron afsendte en Mosquito på recce til den norske kyst. Det var F/O W S Ceybird og F/O N Harwood i Mosquito 'V', som havde til opgave at recce mellem Utsira og the Naze. Klokken 08.58 befandt de sig ved Utsira og havde samme vejrproblemer som Lt Alnton. Fra Utsira drejede Ceybird sydpå og fulgte kysten, medens han afsøgte Skudenes og Boknfjord, hvor de fandt seks F/Vs og et mindre uidentificeret fartøj på omkring 500 tons (stationær på position 59.10'N 05.25'E). Herfra fløj de videre sydpå og drejede klokken 09.16 ind over land og fløj til Egersund, hvor de ikke observerede nogen skibe. Ved Sogndal satte de kursen hjemover, idet vejret var så dårligt, at det ikke var muligt at gennemføre en forsvarlig recce. De landede igen på RAF Banff klokken 10.47.

Eskadrillekammeraterne, F/Lt D G Simpson og F/O N G Silcock, i Mosquito 'J' blev også sendt til den norske kyst og var airborne klokken 07.45. De indfandt sig over Utsira klokken 09.10 og afsøgte Haugesund, Bomla Fjord og Stokkesund uden, at de så nogen skibsfart. Klokken 09.40 var de over Skarvoy og Hjelre Fjord, hvor resultatet var det samme. Klokken 09.56 satte de ved Utvaer kursen mod Banff, hvor de landede klokken 11.23.

Klokken 13.22 startede Mosquito 'Q' fra No. 333 Squadron med Sgt E Thuen og Sgt H H Hansen for at flyve en submarine patrol, der blev udført fra et punkt lidt øst for Orkeny Øerne til Frazerburgh. Flyvningen blev gennemført i højder mellem 700 til 1.000 fod og de landede klokken 17.50 igen på RAF Banff.



*Mosquito Mk. VI HP910 kodet KK-L fra No. 333 Squadron på RAF Banff i færd med at starte for at gennemføre en recce mission langs den norske kyst. De norske piloter var stærkt efterspurgt for at flyve recce missioner langs den norske kyst samt flyve 'outriders' (rekognoscering for igangværende strike wing mission). (Stein Gulli)*

Den første af Dallachys missioner kom i luften klokken 06.48. Det var W/O R H Field og F/Sgt D H Anstey i Beaufighter 'F' fra No. 144 Squadron. Klokken 09.28 indfandt de sig over Svinoy og påbegyndte deres recce. Klokken 09.40 observerede de et gråmalet fartøj med en enkelt skorsten, som de anlog til 4.000 tons, på position 61.53'N 05.11'E (ud for Vilnesfjorden sydvest for Askvoll). Skibet sejlede med en hastighed af fire knob og kurs 040. Kun tre minutter senere opdagede de en coaster på 800 tons med kurs 090. Klokken 09.45 befandt de sig ved 61.54'N 04.52'E (ude over havet vest for Vågsoy) og besluttede sig til at vende om på grund af vejret. De landede igen på RAF Milltown klokken 11.55.

Næste fly fra No. 144 Squadron var Beaufighter 'C' med F/Sgt D K Reeves og W/O G Ogilvie, der var airborne klokken 07.26. Flyvningen blev gennemført i 200 fods højde, men også de løb ind i dårligt vejr og vurderede klokken 08.25 ude over Nordsøen på position 59.10'N 00.30'E, at situationen kun blev

værre med kraftigt snevejr og sigtbarhed ned til 200 yards og skybase i nul fods højde. Kun fire minutter senere besluttede F/Sgt Reeves sig til at vende om igen og landede klokken 09.45 igen på RAF Dallachy.

### Ubådsjagt den 2. marts

No. 18 Group havde 18 fly på anti-ubådspatroljer den 2. marts. To af disse gik til Skagerrak og vil blive omtalt senere. Fire sorties blev udført af Ansons fra Sumburgh, der patruljerede fra Norup Head til Sule Skerry og Strathy point. Anson flyene var i 1945 forældede og var egentlig ikke egnede til at jage ubåde. Flyet var for langsomt, havde ikke nok bevæbning og var heller ikke udstyret med radar. Alligevel anvendte Coastal Command Anson som anti-ubådspatroljer omkring Shetlandsøerne. Flyet, der havde to mands besætning medførte to 250 lb dybvandsbomber.



*Arvo Anson blev udviklet i midten af 30'erne som maritimt rekognosceringsfly, men ved krigens start var flyet allerede forældet i denne rolle. I de første år af krigen anvendte Coastal Command Ansons til sikring af konvojer, men udskiftede hurtigst muligt til andre flytyper (Catalina, Sunderland, Hudson etc.) for løsning af denne opgave. Med en højeste hastighed på kun 300 km/t fandt Anson anvendelse som let forbindelsesfly samt træningsfly, men Coastal Command fortsatte med at anvende et mindre antal Ansons som anti-ubådsfly i 'sikre' områder samt til overvågning af ubådsnet, søkabler etc. RAF fortsatte med at anvende Ansons helt indtil 1968. (IWM)*

De øvrige anti-ubådsflyvninger blev gennemført af Catalina fra No. 210 Squadron på Sullom Voe på Shetlandsøerne samt Liberators fra Leuchars, Milltown og Tain i Skotland. Ingen af patruljerne medførte nogen kontakt med tyske ubåde. Følgende fly blev afsendt:

Base	Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'D'	W/O Wright	08.21	10.47	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'H'	F/O Gamlin	11.13	15.30	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'J'	P/O Oakes	14.08	18.16	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'F'	P/O Hawkins	16.56	19.38	
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'S'	F/Lt Wakeford	21.50	13.00	462
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'O'	F/Lt Fraser	23.05	13.10	464
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'K'	F/Lt Gwyther	22.39	13.38	464
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'B'	F/O Bell	05.30	16.54	463
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'K'	F/Lt Allies	05.38	16.56	464
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'D'	F/O Stallabrass	11.45	23.58	464

Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'V'	F/O Boxall	12.46	23.33	462
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'H'	F/Lt Brown	12.47	00.12	464
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'U'	F/Lt Hamilton	15.00	01.45	463
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'N'	F/Lt Underwood	15.21	01.55	464
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'J'	F/Lt Aldis	22.38	07.25	Skagerrak
Milltown	No. 244 Sqdn	Liberator 'V'	F/Lt Hind	22.40	08.33	Skagerrak
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'M'	F/Lt Southan	12.24	23.34	465
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'Y'	F/Lt Richards	13.15	00.14	465



*Coastal Command rådede over to vigtige flyvebåde i jagten på tyske ubåde, nemlig Sunderland og Catalina. No. 210 Squadron startede med at flyve Sunderland ved krigens begyndelse. I juli 1940 blev eskadrillen omrustet til at flyve Catalina fra Pembroke Dock i Wales og fra Gibraltar. Den oprindelige No. 210 Squadron blev nedlagt i december 1943 og No. 190 Squadron blev omnummereret til at være den nye No. 210 Squadron. Eskadrillen fik fast hjemsted på Sullom Voe under No. 18 Group. Catalinaer fra No. 210 Squadron sænkede i alt otte tyske ubåde i løbet af krigen. En Catalina's offensive bevæbning bestod af op til 4.000 lb dybvandsbomber. (IWM)*

### Natten mellem den 2. og 3. marts

Natten mellem den 2. og 3. marts forsøgte Dallacy sig igen med natoperation i månelys, hvor Beaufighterne opererede enkeltvis. Seks Beaufighters bevæbnet med torpedoer havde til opgave at flyve fra 'the Naze' mod øst. Fire af disse skulle påbegynde deres patrulje klokken 23.20 med tre minutters interval, medens de sidste to skulle starte patruljeflyvningen klokken 00.30 med to minutters interval.

Otte andre Beaufighters, bevæbnet med otte raketter, skulle flyve patruljeflyvning langs konvojruterne fra Egero og sydpå. Af disse skulle de fire første være på plads klokken 23.20 og flyve med tre minutters interval, medens de næste fire havde klokken 00.10 som starttidspunkt for patruljeflyvningen. Dertil kom så yderligere to Beaufighters, kun bevæbnet med maskinkanoner, der fra klokken 00.30 skulle flyve patrulje fra Olstad og sydpå.

<u>Fly</u>	<u>Besætning</u>	<u>Up /Down</u>	<u>Load</u>
Beaufighter O/489	F/O Jolley & F/O Morgan	2200-0310	Torp Mk XIV
	At 2342 The Naze on patrol, coast crawled to 0016 off Larvik and came off patrol.		
Beaufighter L/489	F/O Blampied & F/O Smyth	2140-0245	Torp Mk XIV
	At 2332 The Naze on patrol coast crawled to 0002 Jomfruland. At 0024 5850N 0058E s/c base. Nothing seen in area.		

Beaufighter R/489	P/O Shand & F/Sgt Smith	2140-0305	Torp Mk XV
	At 2338 Naze landfall. On patrol coastwise to Larvik. At 0002 off patrol Larvik. No sightings but shore flak observed from 5910N 1050E whilst flying from Larvik. At 0022 5744N 0859E s/c base.		
Beaufighter M/489	F/O Taylor & F/O Webb	2143-0335	Torp Mk XIV
	At 2231 The Naze coast crawled to Larvik, then south. At 0100 5740N 1000E s/c base.		
Beaufighter Z/404	S/Ldr Schoales & F/Lt Jackson	2203-0334	8 x 25 APRP Mk J
	At 2340 Egero Light, landfall. Flew coastwise to east. At 2352 Lister Light. Nothing sighted, came off patrol and s/c for base.		
Beaufighter H/404	F/Lt Steward & F/O Johnson	2204-0325	8 x 25 APRP
	At 2340 Off Egero on patrol. At 0030 5835N 0905E off patrol.		
Beaufighter T/404	F/Lt Bolli & P/O Bryce	2206-0305	8 x 25 APRP Mk. J
	At 2348 landfall 5 miles S of Egero, proceeded coassise east to Hombersund Light, s/c south to 5744N 089E then s/c base.		
Beaufighter L/404	F/O Catrano & F/Lt Floord	2206-0310	8 x 25 APRP
	At 2349 off the coast. At 2357 Little Praestoer Lt. At 0002 at The Naze. At 0026 Homborsund came off patrol. At 0030 looking back saw 3 R and W rockets fired from area 10 miles NE of Homborsund. At 0115 MTC.		



*Natten mellem den 2. og 3. marts 1945 fløj F/O D A Catrano og F/Lt A E Foord Beaufighter L NV427 fra No. 404 Squadron, som ses forrest i billedet. Denne nat havde de ingen succes, men vi skal senere høre meget mere om dem. (IWM)*

Beaufighter D/455	F/Lt Proctor & F/Lt Jones	2225-0350	8 x 25 APRP Mk J
	At 0009 landfall 5820N 0550E turned south of Egero to avoid rain cloud. Flew coastwise to east. At 0055 5825N 0903E off parol and s/c s'ly nothing sighted. S/C base at 0114. At 0135 5736N 0700E flying at 100 ft sighted one T/E/&E/C 300 ft crossing from port quarter to stern. Started to weave but lost sight. Nil sightings on patrol.		
Beaufighter O/455	F/Lt Farr & P/O Osborn	2230-0340	8 x 25 APRP
	At 0017 Off Egero. At 0042 off Kristiansund. At 0054 Off Arendal. 0108 off Kristiansand. At 0111 5750N 0800E s/c base.		
Beaufighter G/455	F/Lt Addison & F/O Mason	2240-2310	8 x 25 APRP
	At 2250 found gee to be u/s and decided to return to base.		

Beaufighter T/455	F/O Smith & F/O Jackson	2242-0350	8 x 25 APRP
	At 0105 Homborsund. At 0115 5744N 0825E s/ base. At 0118 5744N 0750E saw supposed twin engined E/A.		
Beaufighter T/489	F/Lt Sawyer & F/O McClellan	2244-2249	Torp Mk XV
	Developed port engine trouble immediately. At 2245 jettisoned torpedo in locality of Spey River.		
Beaufighter S/404	F/O Nelson & W/O Gracie	2255-0355	8 x 25 RPAP
	At 0130 5748N 0730E s/c base.		
Beaufighter H/455	F/O Paine & W/O Rennie	2252-0349	8 x 25 APRP Mk J
	At 0035 Lille Presrkjoer landfall, flew coastwise SE to 0110 Homborsund and came off patrol. S/C south. At posn 5744N 0859 s/c base. Nothing seen. Nil sightings on patrol.		
Beaufighter Z/489	F/O Sotherwood & F/O Gray	2240-0450	Torp Mk XIV
	At 0033 The Naze, on patrol. Coast crawled. At 0120 looked into Langesund and Trier Fds, No shipping seen, probable house lights on hill above Brevik Town, flashing on and off. At 0140 Larvik Fiord. saw tanker 3/4000 tons, high in water, stationary, 100 yards due South of Steamship wharves, heading NW. Prevented from kaing beam attack short distance of ship from E shores (500 yds) and by high land on W shore and chimney obstructions on E shore. Circled Fjord at 1000 ft. At 0150 attacked. Excellent vis. As soon as torpedo was dropped, tanker fired light flak vertically. There was no flak from land and no sign of activity. No other shipping in Fjord. After the attack and on several occasions until 0250 made VHF broadcast giving position of target. At 0230. Have attacked tanker with torpedo 5902N 1003E. 0150 hrs.		
	Narrative of attack: At 0150. Larvik Fjord from 170 ft, range 800 yds from due south from port quarter of tanker. Attacked tanker with one Torpedo. No results seen.		



*Dallacy Strike Wing havde tidligere haft held til at gennemføre natlige torpedoangreb med held, men i foråret 1945 var det vanskeligt at finde mål langs den norske kyst. De tyske skibe sejlede tæt til kysten og gemte sig bag skær og dybt inde i fjordene. Dallacy's Beaufighters kunne udstyres med raketter, men man bibeholdt en del af flyene som torpedofly, idet torpedoen var et effektivt våben mod selv store skibe. Beaufighterne fra Dallacy kunne medbringe torpedoer i modsætning til Mosquitoerne fra Banff, der udelukkende var bevæbnet med raketter.*

Beaufighter Z/489 medførte en Mk. XIV torpedo med forlænget sprænghoved, der var sat til at gå i en dybde af otte fod. F/O Southerwood og Gray's angreb var rettet mod tankskibet 'Bromberg', som de dog ikke ramte. Alligevel fik det konsekvenser. Det var ifølge Kriegsmarinen første gang, at Coastal Command foretog et torpedoangreb mod skibe i havn i Sydnorge. Tyskerne anså angrebet som være et

målrettet og planlagt angreb mod tankskibe, der var placeret langs kysten som forsyningsstationer. Tankskibene og især deres indhold var vigtige og marinen bad om at få forstærket luftværnsskytset omkring ankerpladserne.

'Bromberg' var ikke et stort tankskib. Det var bygget i 1929 på Odense Staalskibsværft og var på 5.627 BRT og sejlede inden krigen som norsk skib under navnet 'Beamont'. Tyskerne overtog det i Trondheim i 1940 og indsatte skibet under navnet 'Bromberg' ved Trossschiffverband Nord. I december 1943 stødte 'Bromberg' på grund i Oslofjorden og var til reparation i Tönsberg indtil midten af oktober 1944. 'Bromberg' havde en besætning på 34 mand samt 60 artillerister til at bemane skibets luftværnsskyts. Skibet overlevede krigen og kom tilbage til Norge, hvor det i 1956 under navnet 'Bodø' blev hugget op.



*Tankskibet 'Bromberg' oplagt i Horten i Oslofjorden ved krigens slutning.*

F/O Philip Frederick Southerwood stammede fra Auckland i New Zealand og kom som 21 årig i RNZAF i marts 1941. Han overlevede krigen og fik i juli 1945 tildelt et DFC med følgende citation:

'Throughout his tour of operational duty this officer has consistently shown a high degree of skill and determination. He has taken part in many successful attacks on shipping and his accurate and resolute work has played a good part in the successes obtained. In May, 1945, Flying Officer Southerwood executed a good attack on an escorted tanker, setting it on fire. This officer has set a fine example of devotion to duty'

Efter krigen genoptog Southerwood sin karriere som bankmand. Desværre blev Southerwood ikke ret gammel. Han døde i januar 1972, kun 52 år gammel, af åreforkalkning.

Beaufighters var ikke den eneste flytype, der var over Skagerrak denne nat. To Liberator GR.VIII fra No. 224 Squadron havde i løbet af aftenen den 2. marts 1945 og frem til tidlig morgen den 3. marts til opgave at flyve antiubådspatrolje over Skagerrak.

No. 224 Squadron var stationeret på RAF Milltown og havde ved krigens begyndelse fløjet Hudsons, før de i september 1942 konverterede til Liberators. Fra november 1944 fløj de GR. VIII og rådede i begyndelsen af marts 1945 over 14 maskiner. Eskadrillen var under kommando af en meget kompetent og berømt Coastal Command pilot, nemlig Wing Commander M A Ensor, DSO and Bar, DFC and Bar, AFC.

De to Liberators medførte hver 10 stk Mk XI 250 lb dybvandsbomber som offensiv bevæbning. Dybvandsbomberne var fyldt med 175 lb sprængstof af typen Torpex. Flyene var udstyret med Mk III low-level bombesigte, radar Mk. X samt SCR 729 og Loran.

Liberator 'J' fra No. 224 Squadron havde F/Lt Aldis som pilot og han startede fra RAF Milltown klokken 22.38. På vej til patruljeområdet opdagede besætningen klokken 00.35 en formodet Ju 188 i 100 fods højde over Nordsøen på position 57.28'N 05.12'E.



*Liberator GR VIII KG984, der i marts 1945 fløj ved No. 224 Squadron. I juni 1945 kom flyet til No. 59 Squadron for at blive videresendt til No. 220 Squadron i september 1945. KG984 blev skrottet i november 1947. (IWM)*

Liberatorbesætningen opdagede den tyske maskine for sent til, at de kunne komme i en angrebsposition og fortsatte deres flyvning. Kun 9 minutter senere fik de radarkontakt med to andre fly, som de også formodede var tyske.

De to fly begyndte at forfølge Liberatoren og blev fulgt på radaren. Klokkeren 01.01 befandt de sig agterude for Liberatoren, der var over Skagerrak nogenlunde midt mellem Hanstholm og Mandal. Det var en månelys nat med god sigt og ingen skyer. Det vil sige en nat, hvor tyske natjagere havde alle fordelene.

Klokken 01.25 placerede de to fly sig, så Liberatoren ville befinde sig i silhouet mod månen samtidig med, at de forsøgte at komme nærmere. F/Lt Aldis ændrede kurs i et 120 graders drej, der bevirkede at det nu var de to fly, der befandt sig op mod månen. Klokkeren 01.34 kunne Liberatorbesætningen visuelt se de to fly, men de var for højt oppe til at de kunne angribes.

Klokken 02.03 var Liberatoren over patruljeområdet, som var den sydlige udmundning af Oslofjorden mellem Larvik og den svenske kyst. F/Lt Aldis afpatruljerede området i 400 fods højde i 67 minutter, men var nød til at forlade området før tid, da man havde anvendt for megen brændstof. Liberator 'J' forlod igen patruljeområdet klokken 03.28 og satte kursen hjemover.

På vej hjem fik man igen nord for Hanstholm kontakt med et fly i 400 fods højde, men Liberatoren fortsatte kursen og mistede kort efter kontakten. F/Lt Aldis landede igen på RAF Milltown klokken 07.25. Eskadrillekammeraten, F/Lt Hind, var pilot på Liberator 'V', der var startet fra RAF Milltown klokken 22.40. På vej til patruljeområdet så de klokken 01.45 luftværnsskydning ude over havet østsydøst for Kristiansand og få minutter senere opfangede de et fly på deres radar.

F/Lt Hind havde nogenlunde det samme patruljeområde som F/Lt Aldis og han ankom til hans område klokken 02.15 og forblev i området indtil klokken 04.15. Bortset fra en del gule lysglimt på lang afstand så besætningen ingen ting under patruljeflyvningen. F/Lt Hind landede igen på RAF Milltown klokken 08.33.

At der opererede Liberators over Kattegat og Skagerrak på antiubådspatrulje var en forholdsvis ny forseelse. Første patrulje af denne type blev fløjet natten mellem den 12. og 13. februar 1945 efter, at man var blevet enige om at intensivere indsatsen mod tyske undervandsbåde på vej til eller fra Norge.

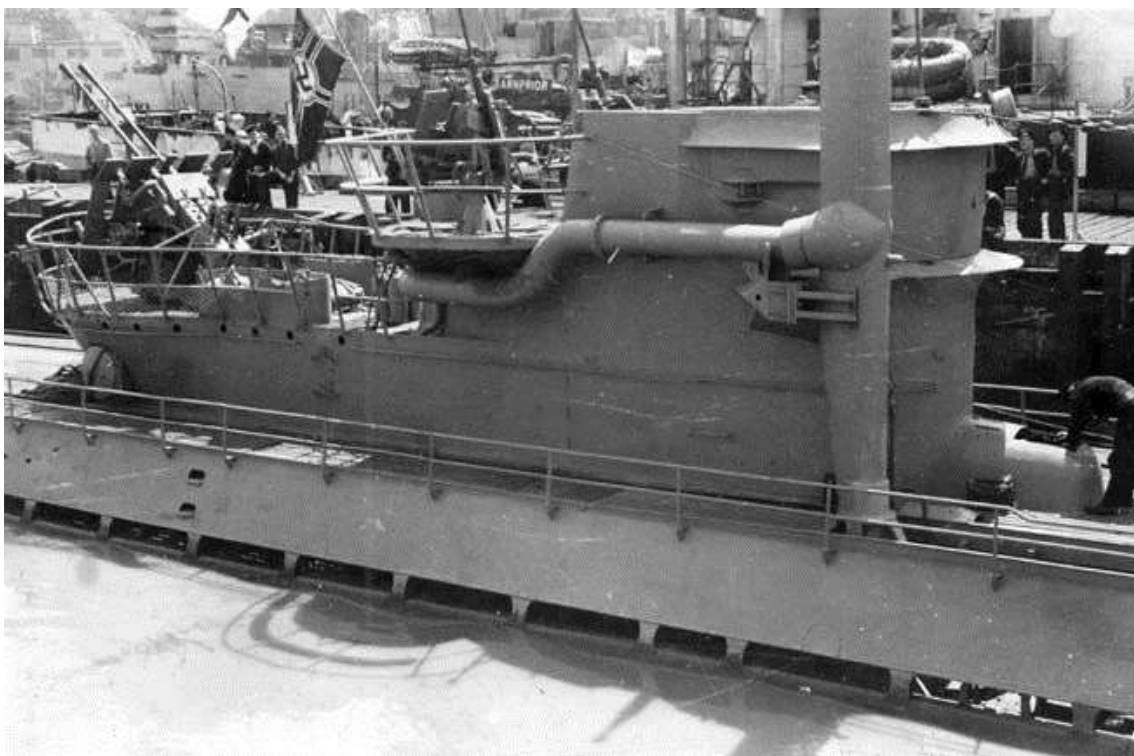
Den engelske efterretningstjeneste registrerede, at hele 17 nye ubåde sejlede fra Kiel og til Norge i tidsrummet mellem den 12. og 18. februar.

Det kom dog ikke til mange sænkninger af tyske ubåde i Skagerrak og Kattegat i februar eller marts 1945. Hovedårsagen til dette var mangel på Liberator-fly, der var stærkt efterspurgt i andre områder. Lidt lys var der dog for de allierede. Allerede den 13. februar fik Liberator Mk. VII 'E' fra No. 547 Squadron radarkontakt med flere mål nordøst for Skagen. Da flyets besætning tændte for deres Leigh Light, så de en fuldt uddykket ubåd, som sejlede med 12 knob med kurs 345 grader. Liberatoren blev fløjet af F/Lt H R Ellis og hans rapport lyder:

'At 2012 a radar contact was investigated and when Leight Light was switched on it illuminated a large merchant vessel of approx 5000 tons. This vessel showed no lights and

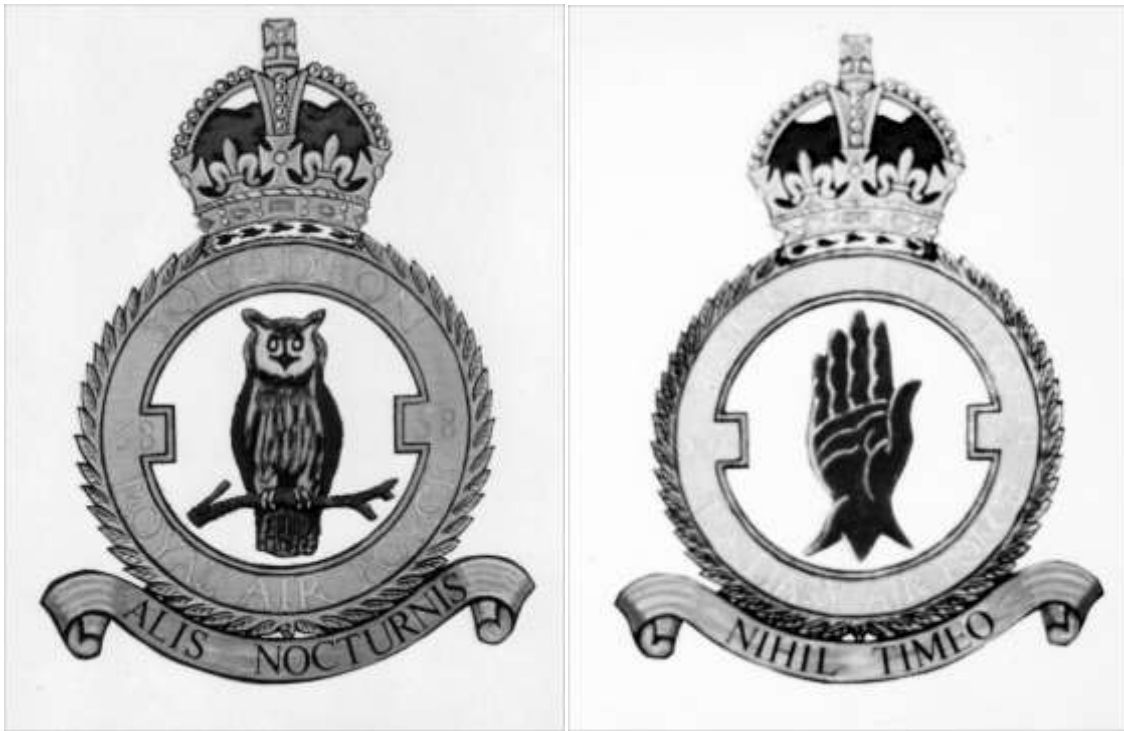
was attacked with 6 x 250 DCs and engaged by the nose gunner. No results were observed owing to a snow shaver. At 2015 another radar contact was investigated. ON illuminating the L/L a fully surfaced U/Boat was seen on a course of 345 degrees and at a speed of approx 12 knots. A second run was made and the U/Boat again illuminated on the surface, attacked with 6 x 250 DCs and by nose gunner. One explosion was seen to starboard and five to port of the U/Boat making what is thought to be a fairly successful straddle'.

Det drejede sig om U-1273 (en type VII C-41 ubåd under kommando af KL Helmut Knollmann), der sejlede sammen med U-190 (OL Hans-Edwin Reith), U-805 (KK Richard Bernardelli) og U-1005 (OL Hermann Lauth) og som var på vej fra Kiel til Horten. Ubådene var eskorteret af en enkelt ministryger. Besætningen ombord på U-1273 fik en ordenlig forskrækkelse, men det lykkedes dem at slippe væk. Besætningen fik dog ikke lang tid at leve i. Da ubåden ankom til Oslofjorden og var ud for Horten, løb den på en mine i et af Bomber Commands minelægningsområder (Onions IV). U-1273 forsvandt i en omkring 80 meter høj eksplosionssøjle efterfulgt af en 150 meter stor sprængsky, der skød i vejret. 43 besætningsmedlemmer og herunder kaptajnen blev dræbt. 8 besætningsmedlemmer overlevede mirakuløst detonationen.



*U-190 var en af de ubåde, der blev overrasket af Liberator 'E' fra No. 547 Squadron under vejs fra Kiel til Horten i Norge. Ubåden var en 'ældre' ubåd af typen IX C/40, der var kommet i tjeneste i september 1942. U-190s første chef var Kapitänleutnant Max Winermeyer, der gennemførte 7 togter med U-190 uden at sænke et eneste fjendtligt skib. Den 6. juli 1944 overtog Oblt Hans-Erwin Reith kommandoen over U-190, medens ubåden befandt sig i Lorient. Den 17. august forlod U-190 Lorient og ankom til Flensburg den 4. oktober efter at have sejlet rundt om England uden at komme på skudhold af et allieret skib. Den 10. februar 1945 forlod U-190 Kiel og sejlede op gennem Store Bælt for at ankomme til Horten den 14. februar. Allerede den 19. februar løb U-190 igen ud fra Horten for sejle til Kristiansand. Herfra udløb man den 22. februar for at påbegynde sit sidste togt. Turen gik til farvandet ud for Nova Scotia, hvor U-190 sænkede sit eneste skib under krigen. Det skete den 16. april, hvor den canadiske ministryger HMCS Esquimalt blev ramt af en torpedo og sank. 44 besætningsmedlemmer ud af de 70 ombordværende omkom. U-190 overgav sig til canadierne den 14 maj 1945 og blev sejlet til Bay Bulls på Newfoundland. U-190 blev sænket ud for Nova Scotia den 21. oktober 1947, da den blev anvendt som skydemål for canadiske krigsskibe og fly.*

I begyndelsen af marts 1945 var Liberator besætningerne over Skagerrak og Kattegat heller ikke heldige at overraske nogen ubåde. Et mindre antal flyvninger med Liberators fortsatte de første 10 dage af marts, hvor man kun observerede overfladeskibe, som det ikke var hensigtsmæssigt at angribe med dybvandsbomber. Herefter blev flyvningerne indstillet indtil slutningen af marts 1945.



*Til venstre ses No. 58 Squadrons eskadrilleskjold, der viser en ugle, som jager om natten. Mottoet 'Alis Nocturnis' betyder 'På nattens vinger'. No. 58 Squadron blev uofficielt kaldt for 'Southport's 'own' squadron' og var oprindeligt en enhed under Bomber Command, men blev overflyttet til Coastal Command i april 1942. Til højre ses våbenskjoldet for No. 502 Squadron, der var en nordirsk auxiliary eskadrille, der under hele krigen gjorde tjeneste under Coastal Command. Eskadrillemærket viser en rød hånd, som er taget fra Ulsters våben, men som vises hævet i stedet for knyttet. Mottoet 'Nihil timeo' betyder 'Jeg frygter intet'. No. 502 Squadron opererede ved krigens start med Ansons, men skiftede til Whitley i oktober 1940. I januar 1943 blev disse udskiftet med Halifax II Serie IA. I december 1944 begyndte No. 502 Squadron at få tilført Halifax IIIA, men fløj også fortsat med de ældre Halifaxes. No. 58 Squadron fløj ligeledes Halifax II Serie IA og begyndte først at få Halifax III i april 1945. No. 58 Squadron ankom til RAF Stornoway i august 1944 og No. 502 Squadron fulgte efter i september.*

## **No. 58 og 502 Squadron**

Coastal Command holdt et vågent øje med de tyske transporter mellem Norge og Danmark. Da transporterne blev udført om natten, forlagde man i august/september 1944 No. 58 og 502 Squadron til Stornoway for at besværliggøre eller forhindre de tyske bevægelser. Begge eskadriller fløj Halifaxes og de havde i flere år opereret sammen.

No. 58 Squadron havde oprindeligt tilhørt Bomber Command, men var i april 1942 blevet overflyttet til Coastal Command. Eskadrillen fløj på dette tidspunkt Whitley Mk. V, men konverterede den efterfølgende måned til Mk VII. I vinteren 1943 blev No. 58 Squadron udrustet med Halifax II og opererede hovedsagelig over Biscayen mod de tyske ubåde.

No. 58 Squadron var fra april 1944 og frem til marts 1945 under kommando af W/Cdr J B Grant, hvorefter W/Cdr W H Ingle overtog kommandoen for de to sidste måneder af krigen. Eskadrillens våbenskjold havde en ugle på en gren og mottoet var 'Alis Nocturnis', hvilket betyder 'på nattens vinger'. Dette passede ret godt til en enhed, der hovedsageligt opererede om natten og ligesom uglen jagede alene. Indtil efteråret 1944 havde eskadrillens hovedmål været tyske ubåde, men med forlægning til Stornoway ændrede målene sig til tyske handelsskibe mellem Norge og Danmark.

Wing Commander James Bernard Grant, DSO og DFC blev født i Torquay i Devon i 1917 og kom til Cranwell i januar 1936, hvor han blev udnævnt til officer i 1937. Oprindeligt fløj han Hudson i No. 269 Squadron og deltog i en lang række hårdrejsende togter - heriblandt angreb på aluminiumsfabrikken i Hoyanger i Norge, Stavanger og Bergen i april 1941 samt jernbaneforbindelsen ved Finse. Han blev 'Mentioned in Despatches', i 1941 og fik samme år også tildelt hans første DFC. Efter hans tour ved No. 269 Squadron kom han til Canada, hvor han fungerede som instruktør ved Coastal Command OTU. Efter endt tjeneste i Canada kom Grant til No. 58 Squadron, hvor han i første omgang fungerede som Flight Commander.

Den 14. januar 1944 angreb Grant en ubåd, som affyrede en mur af luftværnsgranater mod Grants Halifax HR741. Grant gennemførte angrebet i lav højde og mente, at dybvandsbomberne faldt tæt på ubådens styrbords side. Ubåden var formodentlig U-212 (Kptlt. Helmut Vogler), som rapporterede, at de blev angrebet af et uidentificeret fly, som kastede fire bomber, der dog faldt 'langt' fra ubåden. Der opstod ingen skader på ubåden. Ubådens besætning besvarede bombeflyets beskydning med både 20 og 37 mm luftværnsbeskydning. 37 mm luftværnskanonen nåede dog kun at affyre et enkelt skud, før den fik funktioneringsfejl.

U-212, der tilhørte 3. U-Flotille, havde forladt La Pallice den 10. januar for at indgå i ulvekopplet Rügen vest for de britiske øer. Vogler og hans besætning havde ingen held med sig under ubådens togt (dens 9.) og returnerede den 12. marts igen til La Pallice. Indenfor de næste måneder blev U-212 yderligere tre gange angrebet af britiske fly - to gange uden at blive beskadiget og den 7. juni med mindre skader efter beskydning af en Tsetse Mosquito fra No. 248 Squadron. U-212 blev sænket den 21. juli i den engelske kanal syd for Brighton. Sænkningen blev foretaget af to britiske fregatter, HMS Curzon og Elins. Hele U-212's besætning omkom ved sænkningen.



*Eskadrillechefen for No. 58 Squadron, Wing Commander Grant (i lys sweater), og hans besætning i færd med at øve overlevelse på havet. Dette blev tilsyneladende kombineret med en hyggelig sejltur. Efter Grants nedskydning den 21. august 1944, hvor han svømmede i 10½ time tog Grant 'Bikini-træning' yderst alvorligt og indførte yderligere træning i hans enhed. (Grant)*

Den 21. juni 1944 angreb Grant igen en formodet ubåd. Denne gang ifølge en kilde St. Annes havn på kanaløerne. Også denne gang blev han udsat for kraftig luftværnsbeskydning. Det har ikke været muligt at få bekræftet, hvilken ubåd, det drejede sig om, men U-984 rapporterede, at den blev angrebet, medens den lå i St. Peter Port på Guernsey. Et fjendtligt fly kastede lysbomber og forsøgte et angreb, der mislykkedes. U-984 forblev uskadt. U-984 gik tabt den 20. august 1944 vest for Brest efter dybvandsbombeangreb gennemført af tre canadiske destroyere. Hele besætningen omkom.

I august 1944 gik det galt for Wing Commander Grant. Under et angreb på tre ubåde ud for Gironde munden i Frankrig den 21. august blev hans Halifax JP296 direkte ramt af luftværnsild fra en forpostbåd og styrtede i havet. Tre besætningsmedlemmer blev øjeblikkelig dræbt og de øvrige fem, herunder Grant, slap ud af flyet, men uden redningsbåd. I løbet af de næste 10½ time svømmede Grant og to besætningsmedlemmer (amerikaneren Lt.Col. D Hendrickson og F/Sgt G Martlew) i ordets bogstaveligste forstand for livet, før de blev samlet op. To besætningsmedlemmer druknede i løbet af natten.

Efter nedskydningen brugte Grant en uges tid på at komme til hægterne, hvorefter han ledede flytningen af No. 58 Squadron fra Wales til RAF Stornoway.

No. 502 Squadron opererede ved krigens start med Anson Mk. I som en rekognosceringsenhed under Coastal Command. Anson flyene var totalt utilstrækkelige som recce-fly, men der var ikke andre fly til rådighed. Først i oktober 1940 konverterede eskadrillen til Whitleys, der var en middeltung bombemaskine.

No. 502 Squadron var en Auxiliary Squadron, hvilket vil sige, at alt personel var frivilligt og som inden krigen gjorde tjeneste i weekenderne. No. 502 Squadron var en nordirsk enhed, der var hjemmehørende i Ulster. Af samme årsag havde enheden en rød hånd som eskadrillemærke. Eskadrillens motto var 'Nihil Timeo', hvilket betyder 'jeg frygter intet'. Jordpersonellet var hovedsagelig nordirsk, men i 1944 var flybesætningerne forlængst udskiftet fra de oprindelige og talte personer fra næsten hele det britiske rige.



*Selv om billedet er taget i Skotland, så er sækkepibespillerne irske. No. 502 Squadron havde deres eget sækkepibe-orkester som ofte dystede med de skotske orkestre. Ifølge medlemmer af No. 502 Squadron var deres spillere bedre end de lokale.(Davenport)*

No. 502 Squadron var begyndt at flyve Halifax II fra januar 1943 og i december 1944 blev disse langsomt udskiftet med Halifax IIIA.

No. 58 og 502 Squadron opererede i foråret 1945 med en blanding af Halifax Mk. II og III, der alle var modificerede til disse to eskadrillers formål. Halifax Mk. III medførte normalt en besætning på otte mand. Flyet havde en operativ rækkevidde med økonomisk flyvning i 5.000 fods højde på 1.450 nautic al miles. Dette blev opnået med en brændstoflast på 2.224 imperial gallons fordelt i flyets hovedtanke, en brændstoftank i bomberummet og to 96 gallon vingetanke.

Halifaxene medførte seks eller syv 500 lb MC bomber. Egentlig kunne flyene medføre 5.500 lb bomber, men man skulel også have plads til lysbomber med mere. Af pyroteknik medførte man normalt 14 flares No. 3 Mark I eller No. 2 Mark I samt en Photo Flash. Dertil kom 63 Flame Floats No. 3 Mk I samt fire markers Marine Mk. II eller III.



*Baseområdet på RAF Stornoway med belægningsbygninger midt i billedet og værksteder og hangarer til højre i billedet.*

Flyets defensive bevæbning af No. 58 og 502 Squadron Halifaxes Mk. III bestod af et .303 maskingevær i næsen med 600 patroner, rygskyttes fire .303 maskingeværer med 1.300 patroner til hvert maskingevær samt agterskyttens fire .303 maskingeværer med 2.700 skud pr maskingevær.

Navigationssystemet bestod af DR kompas, TDS Mark IV samt API og AMU med WFA. Signaludstyret bestod af:

- |                              |                            |                    |
|------------------------------|----------------------------|--------------------|
| - R/T TR 1196B el VHF TR1143 | - W/T TR 1154/55           | - D/F Loops Type 3 |
| - Intercomm A 1134A          | - IFF Mark III GR          | - ASV Mark IIIB    |
| - Gee/Loran                  | - Radio altimeter Type AYP | - Lucero           |

No. 502 Squadron lå i sommeren 1944 på flyvepladsen St. David's for at forhindre tyske ubåde i at operere i Biscayen, men i september 1944 kom der ordre til at forlægge til RAF Stornoway på de ydre Hebrider. Det var ikke en forflyttelse, som vakte begejstring hos eskadrillens personel. Fra forholdsvis gode forhold i Sydengland blev de forflyttet til en kold og forblæst flyveplads på øen Lewis.



*Nissenhuts på Stornoway, der fungerede både som kontorbygninger og belægning. Personellet husker Nissenhuts som kolde og fugtige ligesom de altid stank af fugtigt uldtøj og røg fra brændeovnene, hvori man brændte alt brændbart for at holde varmen. (Swain)*

Besætningerne skulle bo i telte og Nissenhuts. Sidstnævnte var blikskure, der var uisolerede og med kun en enkelt kakkellovn. Der var altid fugtigt inde i en Nissenhut. Kondensen dryppede fra loftet og alt var sodet til af dårlige tøv, der var det eneste officielle fyrimiddel. I virkeligheden anvendte besætningsmedlemmerne alt muligt som brændsel - herunder hinandens sengebrætter og møbler. Besætningerne havde dog ikke noget problem med at sove. Arbejdsdagene var som regel på 18 timers hårdt arbejde ud i en køre.

Hvis indkvarteringsforholdene ikke var noget at råbe hurra for, så var selve flyvepladsen det heller ikke. Stornoways landingsbane var asfalteret, men så bulet og huller at det lignede (ifølge et australsk medlem der var vant til dårlige veje langt ude på landet) en 'dårligt vedligeholdt australsk markvej, der var anlagt for sjov'. Dertil kom at vinden som regel blæste på tværs af banen og at der var adskillige vindfælder, hvor man pludselig blev udsat for kraftig sidevind på grund af terrænets beskaffenhed. Og vind var der nok af på Stornoway i vinteren 1945. Endelig var der regn, snebyger samt overisning, der gjorde flyoperationer til et mareridt. Til gengæld var RAF Stornoway ikke plaget af tåge eller snedriver. Sneen blæste ganske simpelt af banen - så meget blæste det på flyvepladsen.

Flyene skulle serviceres udendørs. Det gjaldt også større eftersyn og reparationer. Jordpersonellet knoklede døgnet rundt for at holde deres Halifaxes i luften. Det var da heller ikke en helt lille styrke, der skulle til for at holde de to Halifax eskadriller flyvende.

No. 58 og 502 Squadron var hver normeret med 15 Halifaxes. Hver eskadrille var normeret med 18 flybesætninger, hvilket betød 39 officerer og 105 befalingsmænd. Eskadrillens stab bestod af yderligere

10 officerer. Jordpersonellet i eskadrillen bestod af 15 senior befalingsmænd, 115 'other ranks' og 15 WAAF's. Dertil kom så echelonen, der var bemanded med en officer, 12 senior befalingsmænd, 137 'other ranks' samt 3 WAAF's. Endelig havde man en Servicing Wing (flyvestationens værksted etc), der blev udgjort af 9 officerer, 12 senior befalingsmænd, 18 'other ranks' samt 14 WAAF's.



*Under forarbejdet til dette kapitel besøgte jeg Betty Swain, der var WAAF chaffør på Stornoway. Hun var 50 år efter krigen stadigvæk en frisk dame med glimt i øjet og hun fortalte min hustru, at hun var blevet fulgt af flere unge mænd end de fleste. Min hustru havde ikke en fortid i flyvåbnet og vidste ikke, at der bagpå den på billedet viste bil var skrevet 'FOLLOW ME' og at det var Bettys opgave at vise fly til deres henstillingsområde. (Swain)*

Fra begyndelsen af januar 1945 og frem til krigens afslutning gennemførte de to eskadriller 380 sortier over Kattegat og Skagerrak under hvilke de gennemførte 269 angreb på skibe. Kun 7 Halifaxes gik tabt under disse toget.

Coastal Command regnede selv med, at No. 58 og 502 Squadron havde opnået følgende resultat i løbet af 1945:

'9 ships totalling 24.254 tons sunk, 6 ships totalling 31.274 tons seriously damaged and 13 ships totalling 47.630 tons of shipping damaged. In addition 1 EV was sunk, and 1 EV, 1 AST and 1 DD damaged'.

I november 1944 overtog Wing Commander Harold Hardwicke Clarke Holderness, DFC & AFC kommandoen over No. 502 Squadron. Holderness, der som regel blot blev kaldt for 'Winco', var allerede pilot før krigen.

Holderness overtog efter Wing Commander Kenneth Bruce Corbould, DFC, der natten mellem den 26. og 27. november forsvandt over Skagerrak i Halifax II JP319. Corbould havde fået sit DFC i november 1941, medens han fløj i No. 203 Squadron over Middelhavet (115 missioner). Hele besætningen ombord på Halifax JP319 omkom

Holderness blev født i januar 1915 i Salisbury i Rhodesia og studerede lovgivning på Rhodes universitetet i Sydafrika, før han kom til Oxford i England, hvor han læste i to år før krigen. Medens han gik på Oxford blev han uddannet som pilot og meldte sig til RAF i september 1939.

Han havde været flyveinstruktør på Montrose i 18 måneder, før han kom til staben for Empire Central Flying School. Han ønskede dog at flyve operativt og gennemførte i sommeren 1943 uddannelsen på School of General Reconnaissance, hvorefter han blev forflyttet til No. 502 Squadron.

Som acting Squadron Leader fik Holderness i juli 1944 et DFC og i juli 1945 fik han tildelt et DSO for blandt andet at have udført mange anti-shipping patruljer over Biscaybugten samt Atlanten plus ud for den norske kyst. I vurderingen indgik også, at han havde udvist 'outstanding determination, leadership and courage'.



*Wing Commander Harold Hardwicke Clarke Holderness, DFC & AFC var en populær chef i No. 502 Squadron. Selv 50 år senere kunne man fornemme respekten for deres chef blandt eskadrillens medlemmer. På billedet ses Holderness i messen på RAF Stornoway under korsang, der blev optaget af BBC. Og nej, det er ikke kaffe, der er i kruset.*

*Det var ikke kun operativ flyvning, at Holderness huskes for på RAF Stornoway. I februar 1945 arrangerede han en eskadrillefest, hvor han blandt andet inviterede Air Officer Commanding for den sektor, som Stornoway lå i. AOC accepterede invitationen og havde en god aften. Det specielle ved festen var, at Holderness havde arrangeret, at officerer og menige - heriblandt flyvemekanikerne - skulle sidde sammen skulder ved skulder. Det var noget af en 'first' i det stive engelske messesystem. (Holderness)*

Holderness deltog i sækning af den tyske ubåd U-1060, der den 26. oktober 1944 havde forladt Bodø i Norge med Bergen som mål. U-1060, der var en ubåd af typen VII F med Oberleutnant Herbert Brammer som chef, tilhørte 5. U-Flotille i Kiel og havde deltaget i 15 transportopgaver mellem Tyskland og Norge eller mellem norske havne. Transportopgaverne bestod i flytning af torpedoer. I løbet af den 27. blev ubåden angrebet af raketbevæbnede Fireflys fra 1771 FAA, der var startet fra hangarskibet 'Implacable'. Angrebet fandt sted syd for Brønnøysund og U-1060 blev svært beskadiget. Det lykkedes for besætningen at sætte ubåden på grund på Fleina øen. U-1060 medførte 15 mand fra U-957 og under angrebet blev 12 ubådsbesætningmedlemmer, herunder Oberleutnant Brammer, dræbt, medens det lykkedes at redde 43 mand. Efterfølgende blev U-1060 angrebet af S/Ldr Sedivy i Liberator 'Y' og F/O Pavelka i Liberator 'H' fra No. 311 Squadron samt S/Ldr Holderness i Halifax 'D' og F/Lt Powel i Halifax 'T' fra No. 502 Squadron.



*BBC sender direkte fra officersmessen på RAF Stornoway, hvor medlemmerne underholder med sand. Helt i højre i billedet ses John Davenport og Holderness ses som nummer fire fra højre.*

Efter krigen vendte Holderness tilbage til Rhodesia, hvor han indgik i faderes advokatfirma og de næste 30 år dyrkede han lovgivning i Rhodesia. I 1954 blev han parlamentsmedlem i Rhodesia. I 1975 forlod han landet og flyttede til England sammen med sin hustru, Elspeth, og to døtre. Han døde i Cheltenham i Gloucester den 21. marts 2007.

Under forarbejdet til blandt andet denne bog besøgte jeg Holderness samt en række besætningsmedlemmer fra No. 502 Squadron og det var tydeligt, at eskadrillens medlemmer stadigvæk havde stor respekt for deres tidligere chef. Den generelle tilbagemelding var, at han var en overordentlig dygtig pilot, en god chef og et anstændigt menneske.

Holderness var en fremragende pilot og en god instruktør. Medens han var flyvelærer, havde han et par dramatiske oplevelser. En af gangene var han sammen med en elev, der skulle flyve en Oxford træningsmaskine. Eleven gik flyet til at gå ind i et spin, som det var umuligt at rette det ud af igen. Holderness forsøgte at få eleven til at springe ud med faldskærm, men eleven var så skrækslagen, at han ikke ville. Til sidst var Holderness selv nødt til at springe ud for at redde livet. Han landede uden problemer i umiddelbar nærhed den nedstyrkede maskine og løb over til vraget. Her så han til sin overraskelse, at eleven var i live og var sluppet med et brækket kraveben, hvilket var et mirakel i betragtning af, at Oxforden var totalt ødelagt. Eleven overlevede, men dumpede flyveundervisningen.

Da Holderness overtog ledelsen af No. 502 Squadron, studerede han nøje eskadrillens operationer og kom til den beslutning, at piloterne i eskadrillen skulle være i stand til at flyve deres tunge Halifax bombefly som var det et jagerfly. Halifaxene opererede alene over fjendtligt område i lav højde og med masser af muligheder for at møde tyske natjagere. Han igangsatte et træningsprogram, hvor flybesætningerne skulle foretage halsbrækkende manøvrer i lav højde over North Minch og det vestlige Skotland. Flybesætningerne elskede disse øvelser og den lokale befolkning hadede dem. Der indløb masser af klager over køer der bisede, fiskefartøjer der næsten kæntrade på grund af lavt flyvende bombefly etc., men Holderness havde ret. I flere tilfælde reddede træningen besætningernes liv. Adskillige gange var dygtige natjagerpiloter fra I./NJG 3, såsom Oberfeldwebel Schadowski, Oberleutnant Koch og Schröder samt Major Husemann tæt på deres mål, men Halifaxpiloterne var i stand til at ryste de tyske natjagere af sig igen.

De tab som No. 58 og 502 Squadron havde under deres togter i Skagerrak og Kattegat stammede hovedsagelig af natjagernedskydninger efter, at Halifaxene var ankommet til patruljeområdet og var steget til større højde eller nedskydning på grund af luftværnsskydning fra de skibe, som de angreb. Der var næsten så og sige ingen angreb fra tyske natjagere på vej til og fra målområdet - til gengæld så de britiske besætninger flere gange tyske natjagere højere oppe.



*Flere besætningsmedlemmer fra No. 58 og 502 Squadron har oplyst, at der var flere fordele ved at gennemføre deres missioner i lav højde. For det første behøvede man ikke at anvende iltmaske og det medførte også, at det var muligt at ryge under flyvningerne. På billedet ses Davenport fra No. 502 Squadron pilotsædet på en Halifax. (Davenport)*



*Navigatører på Stornoway, der har fået tildelt nattens patruljeområde og nu udregner kurs og afdrift. De to Halifaxeskadrillers navigatører var 'just a cut above the rest'. I Coastal Command var en navigationsfejl ofte efterfulgt af en våd grav. (Bell)*

Normalt foregik flyvningen til det befalede patruljeområde i 100 fods højde i månelyse nætter og i op til 800 fod, hvis der var mørke nætter eller dårligt vejr. Det var overladt til flyets pilot, hvilken højde han foretrak at flyve i, men de fleste besætninger foretrak at flyve 'nede på dækket'. På grund af den lave operationshøjde blev Halifaxflyenes iltudstyr fjernet, hvilket gav en vægtbesparelse samt formindskede omfanget af skader under beskydning.

Dette var hårdt for piloterne, der fløj uden anvendelse af automatpilot og med mangelfuldt udvalg af instrumenter i forhold til nutids flyvning. Højdemåleren var ikke altid nøjagtig og flyvningerne blev gennemført ved vintertid med dårligt vejr og overisningsfare. Under forarbejdet til denne bog var jeg i kontakt med adskillige piloter fra No. 58 og 502 Squadron og kan kun sige, at de var yderst professionelle og 'above the average' som piloter.

Når Halifaxbesætningerne ankom til deres befalede patruljeområde steg de til en højde af 4-6.000 fod, hvilket normalt var den højde de gennemførte deres angreb fra. Højden kunne være afhængig af skydække og vindforhold. Vindhastighed blev fastsat ved hjælp af 'wind finding attachment' på Air Position Indicator (API) samt en flame float markeringsbombe og flyets Mark XIV bombesigte. Når vindretning og hastighed er fastslået, gik Halifaxen igen ned i patruljehøjde, der blev fastsat af piloten. Halifaxens Mk. III ASV radar med PPI oversigtsrør var naturligvis stærkt afhængig af flyvehøjde for dens rækkevidde, men som en tommelfingerregel kunne man sige, at radaren kunne se 11 miles fremad i 500 fods flyvehøjde og 28 miles ved 2.000 fods flyvehøjde. Sideværts var værdierne henholdsvis 13 og 33 miles i afsøgningsbredde.

Når radaroperatøren fandt frem til et mål på oversigtsrøret, gav han besætningen besked om dette og piloten begyndte at stige til bombehøjde. Hvis lys- og vejrforholdene tillod det, gennemførte besætningen often en visuel inspektion af målet, før man begynde at stige - dette blev gjort for at spare på lysbomberne samt for at fastslå kurs og hastighed for målet.

Alle Halifaxes medførte et antal lysbomber afhængig af operationen - normalt 16 lysbomber, hvilket gav mulighed for fire eller fem anflyvninger. Der fandtes to forskellige typer lysbomber, nemlig en 4.5 inch Reconnaissance Flare No. 2 Mk. I samt en 4 inch Reconnaissance Flare No. 3 Mk. I.

Førstnævnte lysbombe udløste en faldskærm næsten øjeblikkelig efter, at den var kastet. Bomben var forsynet med en 2 minutters tidsforsinkelse, før den blev udløst og i den mellemliggende tid faldt lysbomben omkring 2.000 fod. Efter antænding brændte lysbomben i 3 minutter med 750.000 candlepower og faldt med en hastighed af 500 til 600 fod i minuttet. Lysbomben var ophængt i en enkelt 11 fods faldskærm og den fungerede bedst, hvis den blev kastet mellem 4-5.000 fods højde.

4 inch No. 3 Mk. I var forsynet med to stk 14 fods faldskærme og de bevirkede, at faldskærmen kun faldt med 3-400 fod i minuttet, hvilket betød, at denne type lysbombe kunne kastes fra lavere højde.

Lysbomben var forsynet med en 1½ minuts tidsforsinkelse, men ellers fungerede den som en 4.5 inch Flare.

Besætningen skulle nu placere lysbomber opvind i en afstand af 3 til 4½ km fra målet alt efter vindhastigheden, hvilket skulle give Halifaxen tid til at komme i angrebsposition. Piloten fløj på dette tidspunkt efter instruktioner fra radaroperatøren og placerede sig 3 til 4½ km op mod vinden på den anden side af målet og kastede tre til fire lysbomber med otte sekunders interval. Herefter skulle det gå stærkt. Efter at sidste lysbombe var kastet, skulle piloten gå ind i et drej og placere sig på modsat og parallel kurs af oprindelig flyveretning.

Når lysbomberne blev antændt, skulle Halifaxen dreje mod dem og påbegynde anflyvningen af målet. Nu var det bombekasteren i Halifaxens næse, der kom med kurskorrektioner til piloten. Normalt blev der kastet en række af seks 500 lbs MC sprængbomber med 0.04 sekunders forsinkelse. Oprindeligt var tidsforsinkelsen 0.025, men det blev ændret i løbet af vinteren og foråret 1945. Bomberne blev kastet med Mark XIV bombesigte på en sådan måde, at de faldt med 80 fods afstand. Samtidig med bombekastet blev der kastet en photoflash, så man kunne komme hjem med fotografisk bevis på angrebet.

Normalt kunne det ikke betale sig at gennemføre et angreb, hvis skybasen var under 2.000 fod samt at sigtbarheden under skyerne var mindre end 6 km.

Natten mellem den 2. og 3. marts 1945 havde No. 58 og 502 Squadron på RAF Stornoway ordre til at afsende syv Halifaxes på patruljeflyvning over Skagerrak. Følgende maskiner blev afsendt:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
No. 58 Sqdn	Halifax 'E'	F/Lt Thacker	16.23	03.07	L7
No. 502 Sqdn	Halifax 'K'	F/Lt Hutchinson	17.16	02.50	L7
No. 58 Sqdn	Halifax 'J'	F/Lt MacFadyen	19.40	06.05	L7
No. 58 Sqdn	Halifax 'F'	F/O Wilmot-Dear	23.29	09.50	L7
No. 502 Sqdn	Halifax 'B'	F/Lt Howard	16.45	03.22	L6

To af maskinerne kom ikke i luften. Halifax 'C' fra No. 502 Squadron havde problemer med yderste venstre motor og 'D' fra samme eskadrille havde ligeledes problemer med yderste venstre motor. Begge sorties blev aflyst.

Halifax 'E' fra No. 58 Squadron blev fløjet af F/Lt Thacker, der var startet fra RAF Stornoway klokken 16.30 for at flyve patrulje nordvest for Hanstholm. Patruljen blev påbegyndt klokken 19.56 og afbrudt igen klokken 22.46 uden, at man havde haft nogen som helst kontakt med fjenden. F/L Thacker landede igen klokken 03.07 på RAF Stornoway.

Også F/Lt Howard ombord på Halifax 'B' fra No. 502 Squadron havde en ikke særlig begivenhedsrig tur. Han startede fra RAF Stornoway klokken 16.45 og befandt sig klokken 19.45 ude over Skagerrak midt mellem Hanstholm og Mandal, hvor han påbegyndte sin patruljeflyvning. Han blev klokken 20.30 øst for Skagen overfløjet af et uidentificeret fly, der kom i 500 fods højde (medens han selv fløj i kun 150 fods højde). Det fremmede fly opdagede ham ikke og fortsatte i sydlig retning. F/Lt Howard opdagede ingen mål på havet under hans patruljeflyvning, som han afbrød klokken 23.00 og fløj tilbage til Stornoway, hvor han landede klokken 03.22.



*F/Lt G Howard fra No. 502 Squadron*

En lidt mere aktiv patruljeflyvning havde F/Lt Hutchison ombord i Halifax 'K' fra No. 502 Squadron. Han var startet fra RAF Stornoway klokken 17.16 og indfandt sig i hans tildelte patruljeområde klokken 19.59 på position 57.34'N 06.55'E, hvilket er sydvest for Lindenes i Norge. Patruljeflyvningen blev gennemført i en højde af kun 400 fod og man anvendte flyets radar til afsøgning efter skibe under hele toget. Klokken 21.50 befandt han sig lidt nordøst for Skagen og besluttede at sætte kursen mod Sande Fjord for at foretage et angreb på eventuelle skibe i havnen.



*F/Lt John Rintoul Hutchison fra No. 502 Squadron, der fik tildelt et DFC i april 1945 med følgende begrundelse: 'As pilot (Hutchinson) and navigator (O'Reilly) of aircraft respectively these officers have participated in many varied sorties, including numerous successful attacks on enemy shipping. One one occasion, in December 1944, they pressed home an attack on a large supply vessel off Goteborg. Two hits were obtained midships. In March, 1945, they secured another notable success against a medium-sized merchantman at the entrance to Oslo fjord. In spite of fierce opposing fire, the attack was well pressed home and two hits were obtained on the stern of the vessel. In these well executed attacks, Hutchinson and O'Reilly displayed courage and resolution of a high order'.*

F/Lt Hutchison nåede dog ikke Sandefjord. Klokken 22.40 opdagede radaroperatøren to mål på havet direkte forude i en afstand af omkring 16 kilometer. Kun tre minutter senere fik man visuel kontakt med en destroyer, der cirklede rundt om et stationært skib, der blev anslået til omkring 3000 tons. Skibet havde en TTA langs skibet. Dette skete på position 58.51'N 10.41'E, hvilket er syd for Oslofjorden.

Klokken 22.47 gik Halifaxen til angreb og kastede hele sin last af syv 500 lbs MC sprængbomber fra en højde af 4.000 fod. Bomberne, der var forsynet med brændrør i halen med 0.025 sekunds tidsforsinkelse, var rettet mod det stationære skib, som navigatøren så, at man ramte med to bomber på forskibet. Agterskytten kunne se, at fragtskibet brændte.

Halifax 'K' blev beskudt af både let og svært luftværnskyts fra destroyeren samt let luftværnskyts fra fragtskibet. Luftværnsskydningen var forholdsvis nøjagtig, men ramte ikke Halifaxen. Halifaxens besætning beskrev dog luftværnsilden som intens og de to tyske fartøjer havde da også en imponerende bestyknings af luftværnsartilleri.

Hutchison havde angrebet troppetransporteren 'Isar' på 9.026 BRT, der var på vej fra Oslo til Aarhus med 1.510 mand ombord - blandt disse 79 civilister, 99 fanger og 36 ledsagende vagter. Dertil kom 172 heste og 237 køretøjer.



*'Isar' fotograferet i dansk havn - muligvis Aarhus, som 'Isar' gæstede ofte i vinteren og foråret 1945. Skibet blev overgivet til englænderne den 9. maj 1945, hvor det lå til reparation i Sandefjord i Norge efter skader den 3. og 21. marts. 'Isar' sejlede nogle år under britisk flag som 'Stanroyal', før skibet blev solgt til Tyrkiet, hvor det sejlede indtil 1962.*

'Isar' var bygget i 1929 på Deschimag værftet i Hamburg og kom i 1940 til Kriegsmarinen som transportskib. I 1942 sejlede skibet for Organisation Tod og i september samme år kom 'Isar' under Seetransportchef Norwegen.

'Isar' afgik med tropper fra Oslo og blev efter afsejlingen fra Norge oprindeligt sikret af en torpedobåd. Senere stødte på grund af minefaren også en M-Boot til. Klokkeren 22.43 rapporterede 'Isar', at skibet var blevet ramt af bomber på position AO 4129 (S Oslofjord) og var i brand. Roret var ude af drift og man bad om hjælp. Hjælpen kom i første omgang i form af den eskorterende destroyeren 'Richard Beitzen'.

'Isar' blev ramt af en bombe mellem Luke 8 og 9, som satte skibet i brand. 114 personer ombord på 'Isar' blev dræbt under angrebet og yderligere 61 blev hårdt såret samt 13 lettere sårede. Derudover blev 67 heste dræbt. Det lykkedes for skibets besætning selv at slukke branden.

F/Lt Hutchison havde brugt for meget brændstof og bad om at få lov til at lande på en flyveplads, der lå tættere på hans position end RAF Stornoway. I første omgang fik han tilladelse til at flyve til Wick, men landede i stedet for klokken 02.50 på RAF Milltown.

'Isar' vendte om og satte kursen mod Moss, hvor man ankom klokken 01.45. Man påbegyndte straks at tømme skibet for sårede, hvorefter 'Isar' den 3. marts klokken 22.45 om aftenen satte kursen mod Oslo for at blive fuldstændig losset og få foretaget nødreparation.

Besætningen ombord på Halifax 'K' rapporterede ved hjemkomsten:

Halifax K/502, F/L Hutchinson, F/O O'Reilly, carrying 7 x 500 MC bombs tail fused, .025 secs delay, 15 x No. 3 Mk. I flares, was ordered to take off at 1720 and was airborne at 1717, landing at 0250 on 3d March.

On patrol at 1959 in posn 57.34'N 06.55'E. Sea Scale 7. At 2150 in posn 57.43'N 11.08'E Co. 158°T turned back to attack alternative target Sande Fiord. At 2240 in pos 58.41'N 10.41'E obtained 2 Radar contacts dead ahead 11 miles, ht 4000, Co. 342°T. At 2243 in posn 58.51'N 10.41'E sighted 1 DD circling stationary M/V estimated 3000 tons and TTA alongside. MTC (1) - 407 and position. at 2247 attacked with 7 bombs. Navigator saw 2 clear strikes on stern of M/V. On turning heavy and light flak from destroyer, light flak from M/V - mainly accurate. Rear Gunner reported M/V in flames.

At 2300 in vicinity confirming results. DD approaching burning M/V. At 2310 in posn 58.20'N 10.00'E. MTC (2) '425 - 1 DD 1 VM 1 TTA CJZQ 5141 (58.51'N 10.41'E) stationary'. Off patrol at 2346 in posn 57.30'N 07.00'E.

At 0017 in posn 57.40'N 05.50'E MTC 'My NR1 have attacked type MV 3000 tons with bombs, est 2 hits on stern, burning well. All ships stationary. Intense heavy and light flak'.

At 0037 in posn 57.40'N 05.00'E fuel considerations prompted request for permission to land east coast. At 0154 in posn 58.17'N 00.08'E, M/F fix - 2nd class and - quote - do you need help'. At 0208 in posn 58.05'N 00.45'W MTC (3) '2 hours fuel, where may I land?'. At 0214 in posn 58.06'N 01.30'W M/F fix - 2nd class. MFC (1) 'Land Wick'. at 0228 in posn 57.43'N 02.30'W. MTC (4) 'Position Fraserburgh, landing Milltown'. Average height 400 feet. Sea Scale 7.

Radar satisfactory throughout. 'Gee' U/S on return trip. Landed Milltown.

Narrative of attack: Attack carried out at 2247 on 2nd March in posn 58.51'N 10.41'E from 4000 feet on M/V 3000 tons. Straight and level attack 45 degs off stern with 7 x 500 lbs MC bombs tail fused .025 secs delay. 2 hits. M/F left burning'.

F/Lt MacFadyen i Halifax 'J' fra No. 58 Squadron var airborne fra RAF Stornoway klokken 19.40 og satte kursen mod Skagerrak. Klokkeren 22.28 opdagede de, at de blev fulgt af et andet fly, medens de befandt sig ca 70 km vest for Hanstholm i 200 fods højde. Det fremmede fly blev efter ca 10 minutter rystet af igen og MacFadyen fortsatte i retning af Oslofjorden, hvor han så luftværnsbeskydning. Da han ankom til 58.45'N 10.10'E, så han i månelysen en skib på 6.000 tons samt en formodet destroyer omkring 1½ sømil sydøst herfor. Halifaxen blev mødt med intens luftværnsbeskydning fra begge fartøjer og steg op til 7.000 fods højde for at finde vindafdrift, før de angreb. Klokkeren 00.32 afsendte de rapport til basen. Målet løb ingen steder og de gav sig god tid til at forberede angrebet, der blev udført klokken 00.52 mod handelsskibet fra en højde af 6.000 fod. MacFadyen medførte seks 500 MC sprængbomber, som han kastede fra venstre bov med en afstand af omkring 80 fod. Angrebet blev udført under vandret flyvning og Halifaxens observatør mente, at han havde set et stort lysglimt på skibets bov, medens agterskytten så bomber lande tæt ved venstre bov. Det er formodentlig 'Isar', som MacFadyen angreb, da skibet rapporterede om flere angreb under turen mod Moss.

MacFadyen fortsatte patruljeflyvningen indtil han befandt sig 60 km vest for Hanstholm klokken 02.20. Han landede igen på RAF Stornoway klokken 06.05.

MacFadyens fulde rapport lyder:

Halifax J/58, F/L MacFadyen and F/L Charnley, carrying Radar Mk III, bombsight Mk XIV, 6 x 500 MC bombs nose plugged, tail delay .025 secs, flares - No. 3 Mk 1, 9 No. 2 Mk 1, was ordered to take off at 1930 and was airborne at 1940, landing at 0605 on 3rd March. At 2228 in posn 57.12'N 07.10'E Co. 050 Ht 200 feet sighted intermittent red light which appeared to follow A/C on its various courses for 10 mins - not seen again.

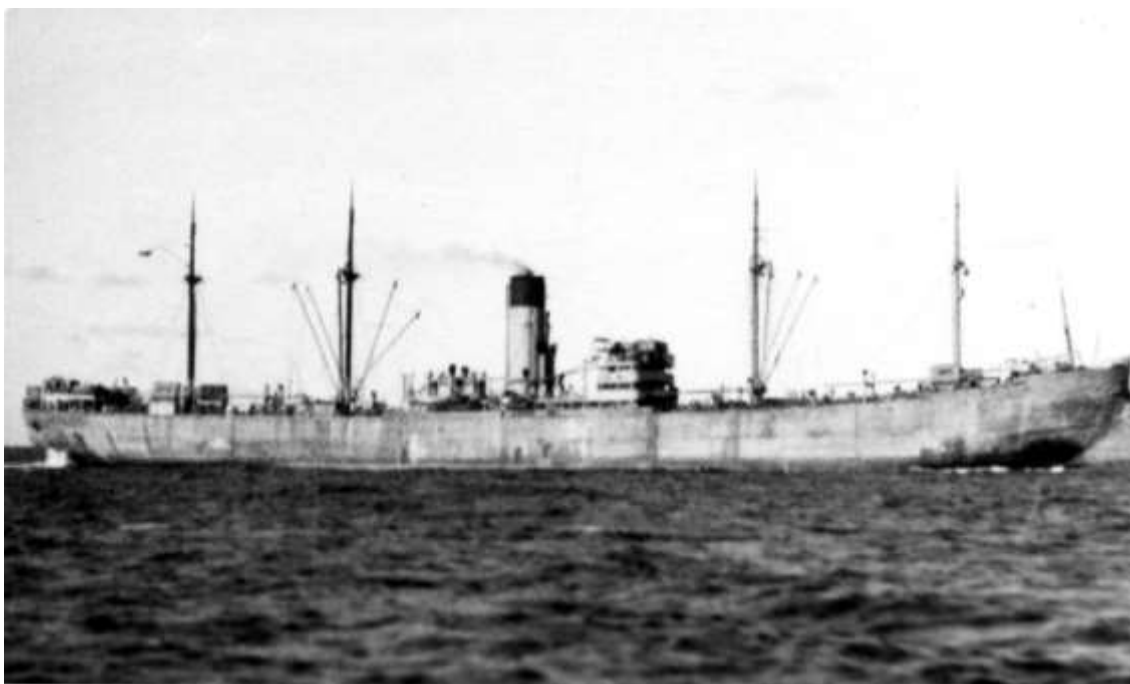
On patrol at 2245 in posn 57.12'N 07.30'E.

At 2309 in posn 58.04'N 09.06'E sighted flak dead ahead and continued on N'ly course. At 2330 in posn 58.53'N 09.50'E contact 52 degs T 20 miles. Homed on to contacts inpos 58.54'N 10.10'E seen in moon path as 1 M/V 6000 tons, 1 E/V with possible DR 1-½ miles SE. M/V and E/V in line atern, E/V leading Co. 070-090/15 kts. Intense light inaccurate flak from M/V and E/V. A/C climbed to 7000 feet to find bombing wind and then positioned for attack. At 0032 in posn 58.59'N 10.35'E MTC (1) - flash report. At 0052 attacked.

Off patrol at 0220 in posn 57.12'N 07.30'E. At 0336 in posn 58.03'N 02.21'E 0221 MTC (2) 'Tyoe posn 58.59'N 10.35'E Co. 010 speed 15 kts. Attacked type with bombs - one M/V 6000, 1 E/V - straddle'. At 0447 58.47'N 02.12'W MTC (3) 'late 25'. Radar effective throughout. Av. ht. 200 feet. Sea Scale 6.

Narrative of attack: Attack carried out at 0052 on 3rd March in posn 58.59'N 10.35'E from 6000 feet on M/V 6000 tons Co 010/15 kts. Level attack from port bow to starboard squarier 35 degs with 6 x 500 MC bombs .025 secs tail delay spaced 80 feet.

Observer saw big flashes on bow and Rear Gunner saw bomb swirl close to port bow. Intense light inaccurate flak from M/V and E/V'.



*'Isar' havde i foråret 1945 en besætning på 56 mand plus 30 artillerister til at bemane skibets luftværnsskyts, der bestod af to dobbelte 20 mm kanoner på fordækket samt to dobbelte 20 mm samt en Flak Vierling på agterdækket. Tyskerne rapporterer, at angrebet den 2. marts fandt sted på position 5851N 1041E og den engelske afhøring af kaptajnen i maj 1945 lyder: 'According to her captain, there was no warning and no time to take action before the bombs hit. the destroyer used her guns after the bombs fell. Approximately 100 men were killed and 100 injured as well as 60 horses killed. An extremely fierce fire broke out in the mattresses and equipment. The troops keen fire-fighting was praised by the captain in saving further damage. No flooding was caused. Repairs were almost completed when the vessel was inspected. Only one bomb hit the vessel. this passed between and to port of the two aftermost hatches and detonated at about the level of the next deck down about 8 ft below the point of entry. this deck had been repaired over an area of about 20 ft deiameter. There were three spliter holes 6" x 6" in the port side plating (½ MS). The bomb did not penetrate deep enough to do serious damage'.*

Flying Officer Wilmot-Dear fra No. 58 Squadron var pilot ombord på Halifax 'F', der var startet fra RAF Stornoway klokken 23.29 for at flyve en patruljeflyvning langs den norske kyst startende ca. 60 km syd for Lindesnes klokken 02.17. Oprindeligt skulle han have været startet en time tidligere, men et defekt bombesigte forsinkede afgang.

Klokken 03.53 besluttede Wilmot-Dear sig for at angribe Sandefjord, fordi der ikke var nogen tyske skibe i det tildelte patruljeområde. Klokken 04.25 befandt han sig over Oslofjorden og anfløj Sandefjord fra nordsiden. Han så ingen tyske skibe i havnen selv om sigtbarheden var god. Til gengæld så besætningen ombord på Halifaxen en flydedok i Sandefjord og denne besluttede de sig for at angribe.

Angrebet blev klokken 04.40 udført fra 4000 fods højde fra nord mod syd, hvor Halifaxen kastede seks 500 MC bomber med 0.025 sekunds tidsforsinkelse. Bomberne var sat til at lande med 80 fods mellemrum. Navigatøren, F/O Watling, så bomberne falde i en linie over flydedokken, hvor nummer tre bombe ifølge Halifaxbesætningen var en direkte træffer i centrum af den lille flydedok.

Der var tre flydedokke i Sandefjord:

Stor flydedok	535 fod lang	80 fod bred
Medium flydedok	355 fod lang	60 fod bred
Lille flydedok	160 fod lang	42 fod bred

Efter bombekastet blev Halifaxen beskydt af let luftværnsskyts fra land - dog uden effekt.

Wilmot-Dear og hans besætning rapporterede følgende ved hjemkomsten:

Halifax F/58, F/O Wilmot-Dear and F/O Watling, carrying Radar Mk III, bombsight Mk XIV, 6 x 500 MC bombs nose plugged, tail delay .025 secs, flares - 6 No. 2 Mk. 1 and 7 No. 3 Mk. II, was ordered to take off at 2225 and was airborne at 2329, landing at 0950 on 3rd March.

On patrol at 0217 in posn 57.30'N 07.00'E. continued patrol till 0353 in posn 58.47'N 10.55'E when captain decided to turn on reciprocal owing to PLE and to investigate secondary target. No contacts or E/Shipping seen in patrol area. At 0425 Oslo Fiord. Approached Sandefjord from the north. No enemy shipping seen in harbour. Vis good. Captain decided to attack the floating dock. Attacked at 0440.

Navigator observed the stick to straddle with the 4dr bomb scoring direct hit in the centre of the small dock. Rest of bombs caused unusual white plumes. Approx 1/4 ml south of docks, observed vaguely what appeared to be 2 V/M. At 0444 in posn 59.00'N 10.25'E sighted 2 V/M in line astern with 2 E/V in line astern off port side. Intense and fairly accurate light flak encountered from all vessels. Off patrol at 0600 in posn 57.28'N 06.10'E. Fully light at 0700.

At 0440 '407 - UXZQ 0812 (59.08'N 10.12'E) At 0651 MTC (1) 'Have attacked floating dock iwth bombs - estimate one hit. Contact 2 M/V 3000 tons - 2 E/V Co. 300/9 - 59.00'N 1-.15'E'. At 0836 MTC (2) 'Changing frequency'. Av .ht 150 ft. Sea 5. Take-off delayed 1 hr - U/S bombsight. Radar effective.

Narrative of attack: Attack carried out at 0440 on 3rd March on floating Docks - Sandefjord from 4000 feet. Slight dive attack on heading 190°, with 6 x 500 MC bombs .025 sec tail delay, spaced 80 ft. Nav observed a straddle with 3rd bomb scoring direct hit in approx centre small dock. Rest of stick caused unusual white plumes. Slight light flak encountered after bombing from shore'.

Den tyske Kriegsmarine rapporterede næste dag følgende:

'04.50 Uhr 2 Bombenabwürfe auf Werft Sandefjord. Tanker 'Kattegat' (6.031 BRT) Treffer in Maschine. Schwimmdock schwer beschädigt'.



De tre flydedokke i Sandefjord fotograferet ved krigens afslutning.

Bomberne ramte dog ikke maskinrummet ombord på 'Kattegat', men landede i vandet tæt ved skibet, hvorved skibssiden blev trykket ind. Tankskibet 'Kattegat' blev bygget i Danzig i 1928 og sejlede under krigen som olieskib for Krigsmarinen. Skibet var grundstødt ud for Sandefjord i november 1944 og lå stadigvæk i Sandefjord for at blive repareret ved krigens slutning. 'Kattegat' blev efter krigen norsk ejendom og blev hugget op i 1959.



*Den store flydedok i Sandefjord fotograferet af britisk undersøgelsehold umiddelbart efter krigen.*

Efter angrebet havde Wilmot-Dear ikke flere bomber tilbage og det er naturligvis næsten en naturlov, at han herefter opdagede to skibe med to eskortefartøjer på bagbords side. Halifaxen blev udsat fra intens luftværnsbeskydning fra alle fire skibe, men selv om skydningen var forholdsvis nøjagtig, så slap det britiske fly uskadt fra beskydningen. Wilmot-Dear forlod patrulieflyvningen klokken 06.00 og satte kursen hjemover. På dette tidspunkt befandt han sig sydvest for Lindesnes ude over Nordsøen. Det blev lyst klokken 07.00 og han landede igen på RAF Stornoway klokken 09.50.

Personalet på skibsværftet i Sandefjord blev afhørt af briterne efter krigen og de oplyste følgende om Wilmot-Dears angreb:

No warning of the air raid was received and the attack took the ships by surprise so that no guns were fired until after the bombs were dropped. The William Blumer, 3600 grt M/V was in the medium dock at the time and received slight damage on the bow when two bombs scored direct hits on the dock. The ship was floated out of the dock which was partly sunk. The dock was lifted but had suffered severe structural damage. (A near miss was scored on the Kattegat which was undetected and lying to the south of the floating docks at this time).

Details of damage: Hit No. 1 was about 6 ft from the end of the dock and the bomb passed through the dock deck and the bottom, exploding below the bottom. The bottom and deck were demolished over an area 20 ft in diameter.

Hit No. 2 struck the dock bottom 120 ft from Hit No. 1 on the same side of the dock and between the bilge blocks and the dock wall. The entry hole measured 15" x 20" and the deck in the vicinity was bulged upwards 3" - 4". Damage to the dock bottom could not be inspected.

It was noted that the distance separating the bomb hits was 120 ft although the set spacing is stated to have been 80 ft.

Conclusions: Severe structural damage resulting in partial sinking was achieved with two direct hits exploding below the bottom.

Tankskibet 'Kattegat' på 6031 brt havde da det blev bombet en besætning på 22 besætningsmedlemmer samt 45 artillerister. 'Kattegat' var ret godt udstyret med luftværnskanoner - en 37 mm luftværnskanon forrest, to Vierling 20 mm maskinkanoner på broen, en 37 mm luftværnskanon lige efter broen, to 20 mm Vierling over maskinrummet og en 20 mm Vierling samt en 37 mm luftværnskanon agter. 'Kattegat' blev sænket i Tenholmsfjorden under tyskernes invasion af Norge i april 1940, men blev senere hævet og ført til Oslo, hvor skibet gennemgik en større reparation i Nylandsværftet.



*Tankskibet 'Kattegat' fotograferet i Sandefjord i 1945.*

'Kattegat' forlod Oslo i slutningen af 1943 og sejlede herefter som tankskib mellem Tyskland og Norge. I slutningen af 1944 ankom skibet til Sandefjord for at komme på værft. Reparationerne trak ud og 'Kattegat' lå langs flydedokken, der blev bombet af Wilmot-Dear. En bombe detonerede tæt ved bagbords side af 'Kattegat', hvilket resulterede i at nogle plader blev bukket og der trængte vand ind i motorrummet og tankene i bagbords side. 'Kattegat' sank i første omgang med stævnen, men blev trimmet og bragt flot igen. Efter et besøg i flydedokken fik hun 20 nye plader. 'Kattegat' kom dog ikke til at gøre tyskerne megen gavn. Den 2. april 1945 blev hun angrebet i Sandefjord af Mosquitoes fra Banff Strike Wing, der sænkede skibet.

Den 5. marts klokken 12.00 blev Sandefjord fotograferet af et britisk rekognosceringsfly og fototyderne udarbejdede efterfølgende denne rapport om Sandefjord.

#### Cover

The port is fully covered on good large scale photographs which are slightly oblique. This is the first cover obtained since the two bombing attacks by aircraft of Coastal Command on the nights of 25.2.45 and 3.3.45.

#### Weather Conditions

The head of the fjord is covered by thin ice through which a wide channel leads to the Steamship Quay. There has been a recent fall of snow in the surrounding area.

#### Summary of activity

The main activity of the port still centres round the shipyard where there has been some movement since 22.2.45.

#### Shipping

- a. Two ex-Norwegian T/Bs 120' and 2 auxiliaries all of which berthed alongside at the Steamship quays are the only new arrivals in the port.
- b. The naval vessel indistinctly seen at the shipyard on the previous cover has moved to alongside the Steamship quay and can now be identified as an ex-Dutch gunboat. Of the two vessels of this type operating in Norwegian waters one appears to be based at Bergen while the other was last seen at Horten on 29.1.45 whence she had departed by 22.2.45
- c. The R boat which was previously lying at the shipyard has also moved to the town quays.
- d. There has been some movement among the vessels in dockyard hands but the seven coded vessels are still present.
- e. In view of the recent bombing operations in this area it is interesting to note that the medium sized floating dock which held the M/V 370' M.316 on 22.2.45 is now submerged. M.316 is now lying just off the entrance to the dock. In this connection however, it is pointed out that as the dock is on a perfectly even keel with cranes and other gear apparently undamaged, this may possibly represent a normal undocking operation.

- f. The locomotive carrier 340' Bel Pamela M.328 remains alongside under the heavy crane but now appears to be down to starboard in the region of her bridge. Her No. 2 hatch is open and these derricks are swung.
- g. The M/V 260' previously lying outside T.83 and the M/V 230' approx which was in the large floating dock on the last cover have both moved to the northern end of the shipyard near M.205. The large floating dock is now empty and dry.

Shipping total

- a. Naval
  - Depot Ship 430' Espana type D.59
  - 1 ex Dutch gunboat 255'
  - 2 ex Norwegian T/Bs 120'
  - 1 R boat 133'
  - 1 trawler type auxiliary 150/200'
  - 1 auxiliary 100' approx
  - 1 naval launch 71' approx
- b. U-Boats Nil
- c. Non-Naval
  - Over 200'
    - M/V 445' Schwanheim type M.132
    - M/V 410' M.205
    - M/V 370' William Blumer M.316
    - M/V 340' Bel Pamela M.328
    - 1 M/V 260' approx
    - 1 M/V 200/250'
  - Building
    - 1 M/V hull
- d. Tankers
  - Tanker 430' Kattogat type T.83
  - Tanker 285' Irania T.94
- e. Non-Naval
  - Under 200'
    - 2 floating wheellogs (1 large)
    - 2 vessels 100/150' (1 in floating dock)
    - 2 tugs
    - Small vessels, small & harbour craft

## 8. Sicherungsdivision

Beskyttelsen af transporterne i Skagerrak og Kattegat påhvilede 8. Sicherungsdivision, der var hjemmehørende i Aarhus.

8. Sicherungsdivision blev oprettet i København den 20. april 1944 og flyttede i juni samme år til Aarhus, hvor de blev placeret i en stor bunker samt en række barakker, der kom til at ligge tæt ved siden af Admiral Skagerrak, som de operativt var underlagt.



*Wurmbach blev født i Siegen i 1891 og blev i 1911 indkaldt til den kejserlige tyske marine for at gøre tjeneste som søkadet. Han gjorde tjeneste på flere overfladeskibe før han i 1917 kom til ubådsvåbnet. Efter første verdenskrig forblev han i marinen og var bl.a. lærer på Marineschule Mürwik samt tjenestegørende ombord på den lette krydser 'Emden'. Den 31. oktober 1938 blev Wurmbach chef for panserskibet 'Admiral Scheer'. Den 24. oktober 1939 blev han stabschef for Marinestation Ostsee og den 1. september 1940 udnævnt til kontra admiral. Fra maj 1942 var han 'Admiral Schwarzes Meer' og lev den 1. september 1942 udnævnt til viceadmiral. Efter et halvt års sygdom kom Wurmbach til Danmark og blev i første omgang 'Kommandierende Admiral Dänemark' og senere Admiral Skagerrak. Den 1. oktober 1944 blev Wurmbach udnævnt til Admiral. Han døde i Schleswig den 16. december 1965.*

Funktionen Kommandierender Admiral Skagerrak blev oprettet i København den 16. april 1944, men flyttede til Aarhus den 22. oktober samme år. Vizeadmiral Hans-Heinrich Wurmbach flyttede ind i en stor villa på Strandvejen i Aarhus og i bakkerne umiddelbart bag ved hans bopæl lå føringsbunkeren og forskellige barakker for hans stab. Wurmbach havde været ubådsofficer under første verdenskrig og

tidligere under anden verdenskrig havde han forrettet tjeneste fra Sortehavet til Østersøen. Hans stabschef var Kapitän zur See Max Freymadl, der under hele krigen havde gjort tjeneste i forskellige marinestabe. Chef for 8. Sicherungsdivision var Kapitän zur See Max Klein, der var chef fra enhedens oprettelse og indtil kapitulationen. Klein, der stammede fra Stettin, havde tidligere været chef for 13. Minensuchflotille og fik ved sin afgang fra denne enhed i april 1942 tildelt Deutsches Kreuz in Gold. Herefter gjorde han tjeneste ved staben i Sicherung der Nordsee, før han overtog 8. Sicherungsdivision i april 1944.

Den centrale stab for 8. Sicherungsdivision var i april 1945 besat med følgende poster:

- |                              |                                    |
|------------------------------|------------------------------------|
| 1. Admiralstabsoffizier      | Korvettenkapitän Hans Piper        |
| 2. Admiralstabsoffizier      | Korvettenkapitän Hans Rospatt      |
| 3. Admiralstabsoffizier      | Kapitänleutnant Holmer Hoenck      |
| Divisionsingenieur           | Korvettenkapitän Kurt Apitz        |
| Divisionsverwaltungsoffizier | Korvettenkapitän Wilhelm Jaecks    |
| Sperrwaffenoffizier          | Oberleutnant Karl-Heinz Grosskurth |



*De mange marine-tjenestesteder i Aarhus satte sit præg på byen. På billedet til venstre ses tyske marinesoldater på indkøbstur på Aa-boulevarden og på billedet nedenunder ses unge marinesoldater i sneboldkamp på havnen i Aarhus.*



Direkte under 8. Sicherungsdivision hørte Minenräumschiff 12 'Nürnberg' med en besætning på 9 officerer og 173 mand besætning. Skibet medførte 14 barkasser (M 3431 - 3444 og 3471 - 3484). Ved krigens slutning lå MRS 12 i København. MRS 12 var bevæbnet med to 10.5 cm kanoner, to 37 mm og seks 20 mm maskinkanoner samt to tunge 15 mm maskingeværer.

8. Sicherungsdivision havde ved krigens slutning følgende enheder underlagt sig:

- |                           |                           |                            |
|---------------------------|---------------------------|----------------------------|
| - 4. Sicherungsflottille  | - 8. Sicherungsflottille  | - 9. Sicherungsflottille   |
| - 10. Sicherungsflottille | - 12. Sicherungsflottille | - 15. Sicherungsflottille  |
| - 16. Sicherungsflottille | - 16. Vorpostenflottille  | - 3. Sperrbrecherflottille |
| - 5. Geleitflottille      | - 29. Minensuchflottille  | - 38. Minensuchflottille   |
| - 8. Räumbootsflottille   |                           |                            |



*Tyske minestrygere ud for Aarhus i krigens sidste periode.*

### **29. Minensuchflottille**

Hjemmehørende i Aarhus og under kommando af Kapitanleutnant Dr Zausig. Hvert fartøj i enheden var bevæbnet med en 10.5 cm kanon, en 37 mm, en dobbelt 20 mm og en 20 mm maskinkanon samt en 20 mm Flak Vierling. Dertil kom to tunge 15 mm maskingeværer og 36 dybvandsbomber med fire affyringsaggregater.

<u>Nummer</u>	<u>Placering</u>	<u>Besætning</u>
M 265	Aarhus	)
M 267	Aarhus	)
M 406	Aarhus	) 18 officerer og 335 mand i Aarhus
M 415	Aarhus	)
M 470	Aarhus	)
M 386	Aarhus	3/83
M 455	Cuxhaven	3/90
M 32	Kalundborg	2/90

### **38. Minensuchflottille**

Hjemmehørende i København og under kommando af Kapitanleutnant Gustav-Werner Haubold. Enheden bestod af 4 Fischdampfer, 11 Logger og 17 Kriegsfischkutter. Hver Logger var bevæbnet med en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner, medens Kriegsfischkutterne rådede over en 37 mm maskinkanon samt en dobbelt eller enkelt 20 mm maskinkanon. Dertil kom så seks dybvandsbomber for begge vedkommende.

Fischdampferne havde en lidt kraftigere bevæbning, enmlig en 8.8 cm kanon, en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner samt en Falk Vierling. Dertil kom så 12 dybvandsbomber...



*Tyske minestrygere på arbejde ud for Aarhus i 1944/45.*

Nummer	Navn	Placering	Besætning
M 3854	Gironde I	København	2/66
M 3856	Patrice DI 828	København	2/60
M 3820	Anhalt	København	2/60
M 3830	Mana van Hattem	København	2/60
M 3823	De Verwachting	København	0/25
M 3824	Alcida KW 169	København	0/25
M 3825	Aida KW 35	Kalundborg	0/37
M 3829	Adjowico RO 9	Kalundborg	0/30
M 3815	Lena II KW 132	Kalundborg	0/30
M 3831	Elizabeth	Kalundborg	0/30
M 3832	L R Koolemanns	Kalundborg	1/33
M 3833	Harmonie	Kalundborg	0/30
M 3834	Pieter KW 46	Kalundborg	0/30
M 3835	Arie KW 155	Kalundborg	0/30
M 3838	Castor SCH 40	Kalundborg	0/30
M 3886	KFK 455	Helsingør	0/15
M 3887	KFK 456	Helsingør	0/15
M 3889	KFK 444	Helsingør	0/15
M 3891	KFK 429	Helsingør	0/15
M 3892	KFK 430	Helsingør	0/15
M 3893	KFK 439	Kalundborg	0/19
M 3894	KFK 431	Flensburg	0/16
M 3895	KFK 440	København	0/16
M 3896	KFK 424	København	0/16
M 3872	Fecamp 1	København	0/12
M 3881	KFK 426	København	0/16
M 3882	KFK 452	København	0/16
M 3883	KFK 453	København	0/16
M 3884	KFK 454	København	0/16
M 3885	KFK 448	København	0/16
M 3888	KFK 442	Kalundborg	0/19
M 3890	KFK 428	Kalundborg	0/17
M 3875	Fecamp 4	Danmark	0/12

## 8. Räumbootsflottille

Hjemmehørende i Frederikshavn under kommando af Kapitanleutnant Hans-Hermann Bross. Hvert fartøj var bevæbnet med en 37 mm samt tre dobbelte 20 mm maskinkanoner. 8. Räumbootsflottille bestod ved krigens slutning af 20 officerer og 337 mand, der var placeret som følger:

Nummer	Placering	Nummer	Placering
R 96	Frederikshavn	R 98	Frederikshavn
R 100	Frederikshavn	R 117	Frederikshavn
R 118	Ukendt	R 130	Frederikshavn
R 147	Frederikshavn	R 101	Frederikshavn
R 146	Frederikshavn	R 99	Aarhus
R 257	Aarhus	R 258	Aarhus

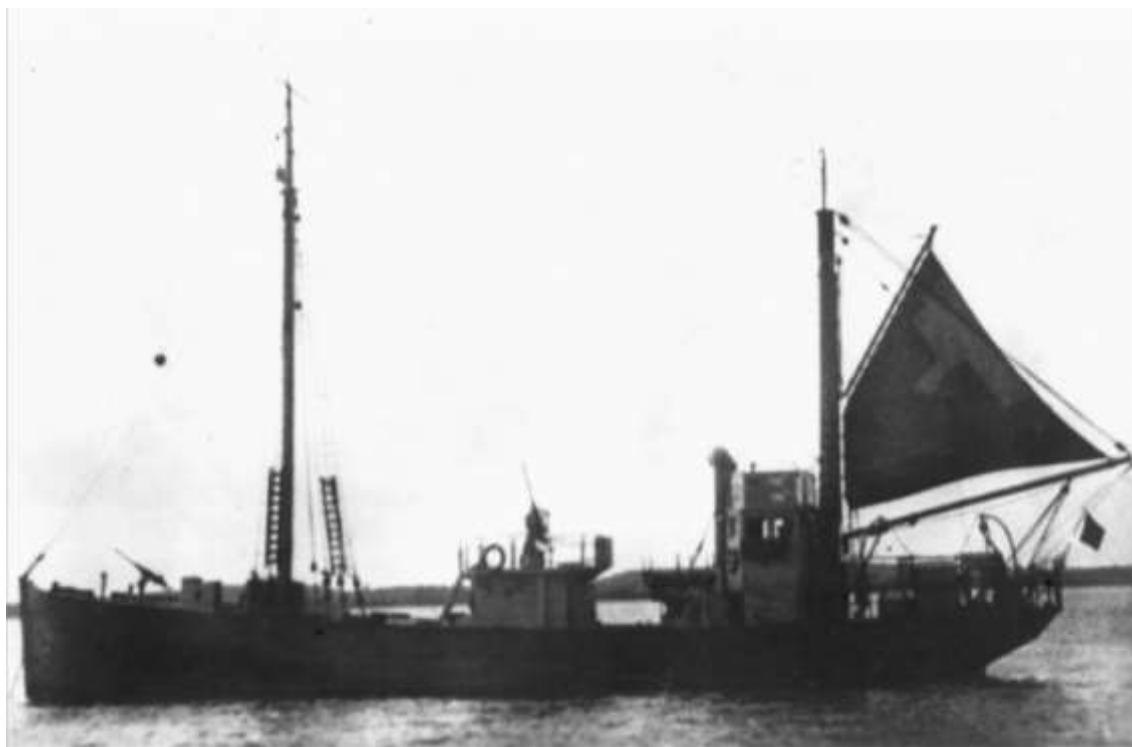


*Räumboote i halvdårligt vejr. 8. Räumbootflottille i Frederikshavn rådede over tre forskellige undertyper, der dog alle var ret jævnbrydige. De vejede omkring 150 tons og stak kun en halvanden meter, hvorfor de kunne operere i forholdsvis lavt vand. Som hovedmotor havde de to MAN-dieselmotorer, der tilsammen ydede 1836 hestekræfter. Det gav Räumbootene en hastighed på omkring 19-20 knob. Hver båd havde en besætning på omkring 34-38 mand alt efter undertype. Egentlig skulle de have fungeret som minestrygere i kystnære farvande, men de løste mange andre opgaver. I 1945 var en typisk opgave at fungere som sikringsfartøjer for andre enheder eller som redningsfartøjer. Ofte blev R-Boote på grund af deres store fart sendt ud som hjælpesfartøjer efter minesprængninger. Andre opgaver var opklaringsopgaver og konvojsikring. Af og til blev de også anvendt som forpostbåde og i Norge fik visse fartøjer også direkte kampopgaver.*

## 4. Sicherungsflottille

Denne enhed var indtil marts 1945 under kommando af Korvettenkapitän Heinrich Metzger, hvorefter Korvettenkapitän Simming overtog ledelsen. 4. Sicherungsflottille havde hovedsagelig opgaver i Lillebælt med hjemsted i Fredericia og bestod i maj 1945 af 12 officerer og 383 mand. Af skibe rådede flotillen over 7 Fischdampfer, 7 Logger, 5 Kriegsfischkutter og 6 Motorfischkutter. Fischdampferne var bevæbnet med en 7.5 cm kanon og tre 20 mm maskinkanoner. Loggerne var som regel bevæbnet med en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner, medens Motorfischkutterne kun havde en eller to 20 mm maskinkanoner. Kriegsfischkutterne havde en 37 mm og en dobbelt 20 mm maskikanon som bevæbning. Ved krigens afslutning havde 4. Sicherungsflottille følgende fartøjer placeret således:

Nummer	Navn	Placering	Nummer	Navn	Placering
VS 401	Irene	Fredericia	VS 402	Maas	Fredericia
VS 403	Asa Thor	Fredericia	VS 404	Exzellenz Baensch	Fredericia
VS 405	Fehmarn	Fredericia	VS 418	Ebenhaezer	Fredericia
VS 422	Navigatie	Fredericia	VS 423	Jannetje	Fredericia
VS 413	Rijnmond II	Fredericia	VS 414	Elisabeth	Fredericia
VS 415	Johanna Maria	Fredericia	VS 417	Dorothea	Fredericia
VS 421	Nordwind	Aalborg	VS 424	KFK 131	Aalborg
VS 425	KFK 259	Aalborg	VS 426	KFK 260	Aalborg
VS 427	KFK 485	Aalborg	VS 408	Emma	Fredericia
VS 409	Schwalbe	Fredericia	VS 410	KFK 231	Fredericia
VS 411	Johanna	Ukendt	VS 412	Frieda RUG 1	Ukendt
VS 416	KOL 20	Ukendt	VS 406	Senator Heidmann	Flensborg
VS 419	Orion IV	Ukendt	VS 407	Enigheden	Ukendt



*Forpostbåden VS 502, der oprindelig var et fiskefartøj ved navn 'Amsel'. Forpostbåden var en del af 5. Sicherungsflottille i Korsør. 'Amsel' blev bygget i Bremen i 1906 og tilhørte før krigen Bremer Vegesacker Fischerei Geschellschaft. Fartøjet gjorde tjeneste ved den tyske marine under første verdenskrig og blev igen indkaldt i 1940, hvor den fik betegnelsen V-1907. I februar 1944 blev skibet omdøbt til VS 502. Efter krigen kom skibet igen tilbage til Bremen, hvor det sejlede indtil 1951, hvor det blev hugget op i Bremerhafen.*

## 5. Sicherungsflottille

Denne enhed løste opgaver i Storebælt med hjemsted i Korsør og var under ledelse af Korvettenkapitän von Kleinst. Flotillen bestod ifølge en tysk rapport af 19 Logger, der var nogenlunde ens bevæbnet med en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner. Ved krigens afslutning befandt skibene sig således:

Nummer	Navn	Placering	Besæt	Nummer	Navn	Placering	Besæt
VS 514	Alma	Korsør	1/36	VS 515	Giroulou	Korsør	0/26
VS 518	Ostpreussen	Korsør	2/68	VS 524	Zollboot Greif	Korsør	0/5
VS 519	Mutzenbacher	Korsør	1/38	VS 520	Unitas 9	Korsør	1/29
VS 502	Amsel	Ukendt	0/18	VS 503	Fink	Korsør	0/26
VS 504	Stieglitz	Korsør	0/23	VS 505	Iltis	Ukendt	0/20
VS 506	Günther	Korsør	0/19	VS 507	Emden	Korsør	0/23
VS 508	Kranich	Korsør	0/22	VS 509	Brunhilde	Korsør	0/39
VS 510	Wellgunde	Korsør	0/19	VS 511	Johann Georg	Korsør	0/24
VS 512	Fortuna	Korsør	0/21	VS 513	Leer	Ukendt	0/20
VS 522	Johann Wessell	Korsør	1/30	VS 501		Korsør	2/48



VS 505 var ligeledes hjemmehørende i Korsør og hed oprindelig 'Iltis'. Skibet blev bygget i Bremen i 1906 og tilhørte HF Bremerhaven AG, før det blev indkaldt til den kejserlige marine i 1915. Efter første verdenskrig kom 'Iltis' til Glückstadt som fiskefartøj, før det blev opkøbt af Krigsmarinen i 1932. I 1940 kom det til Aalborg og fik navnet V 1905. I 1944 blev skibet omdøbt til VS 505. VS 505 overlevede krigen og kom tilbage til fiskeriet, før fartøjet blev ophugget i 1951.

### 8. Sicherungsflottille

Denne enhed havde hovedsagelig opgaver i Øresund med hjemsted i København og var under kommando af Korvettenkapitän Helmut Drechsler. 8. Sicherungsflottille bestod i maj 1945 af 15 officerer og 524 mand. Flotillen bestod 5 Logger, 6 Kriegsfischkutter og 27 Motorfischkutter, der var bevæbnet på nogenlunde samme måde som fartøjerne i 4. Sicherungsflottille.

Nummer	Navn	Placering	Nummer	Navn	Placering
VS 853	M 3120	København	VS 801	Diana	København
VS 802	Annakrista	København	VS 823	F Wornstrup	København
VS 833	Königsberg	København	VS 803	KFK 229	København
VS 804	KFK 230	København	VS 805	KFK 94	København
VS 806	KFK 121	København	VS 807	NKU 31	København
VS 808	PIL 67	København	VS 811	KOL 30	København
VS 812	SAG 21	København	VS 814	SWI 49	København
VS 827	KFK 397	Frederikshavn	VS 828	KFK 471	København
VS 815	FN 25	København	VS 816	PIL 37	København
VS 817	HG 100	København	VS 818	PIL 68	København
VS 825	KFK 749	København	VS 826	KFK 751	København
VS 834	PIL 74	København	VS 835	PIL 41	København
VS 836	Debora	København	VS 837	Saga	København
VS 847	HUS 25	København	VS 848	HUS 6	København
VS 849	Ena	København	VS 850	Faders Minde	København
VS 809	NKU 24	København	VS 824	Sofus Nipper	Ukendt
VS 832	Hagen	Ukendt	VS 843	Thorshavn	Ukendt
VS 844	Dagny Viola	Ukendt	VS 845	J V Nicolaisen	Ukendt
VS 851		Ukendt	VS 852		Ukendt

### 9. Sicherungsflottille

Hjemmehørende i Frederikshavn/Aalborg og under kommando af Korvettenkapitän Hermann Deecke. Enheden bestod af 5 Fischdampfer, 14 Kriegsfischkutter og 8 Motorfischkutter, der var bevæbnet i stil med 4. Sicherungsflottille.

Nummer	Navn	Placering	Besæt
VS 902	Senator Sachse	København	1/30
VS 904	Else Wilhelms	Aarhus	2/49

VS 905	Karl Bergh	Aarhus	2/40
VS 915	KFK 186	Ukendt	0/16
VS 916	KFK 187	Aalborg	0/16
VS 917	KFK 288	Aalborg	0/16
VS 918	KFK 232	Aalborg	0/16
VS 919	KFK 233	Aalborg	0/16
VS 920	KFK 252	Frederikshavn	0/16
VS 924	KFK 472	Aalborg	0/16
VS 926	KFK 324	Ukendt	0/16
VS 929	Odin	Aalborg	0/10
VS 931	Willemoes	Aalborg	0/10
VS 935	Diana	Ukendt	0/10
VS 921	KFK 253	Aalborg	0/16
VS 922	KFK 366	Aalborg	0/16
VS 925	KFK 486	Aalborg	0/16
VS 930	Columbus	Aalborg	0/16
VS 914	KFK 185	Frederikshavn	1/30
VS 923	KFK 398	Ukendt	0/16
VS 936	Edith	Ukendt	0/16
VS 914	KFK 185	Ukendt	0/16
VS 932	Isefjord	Ukendt	0/10
VS 933	Hjælperen	Ukendt	0/10
VS 934	Guldborgsund	Ukendt	0/10
VS 935	Diana	Ukendt	0/10
VS 'Hagen		Frederikshavn	1/30
VS 'Volker'		Oslo	1/39



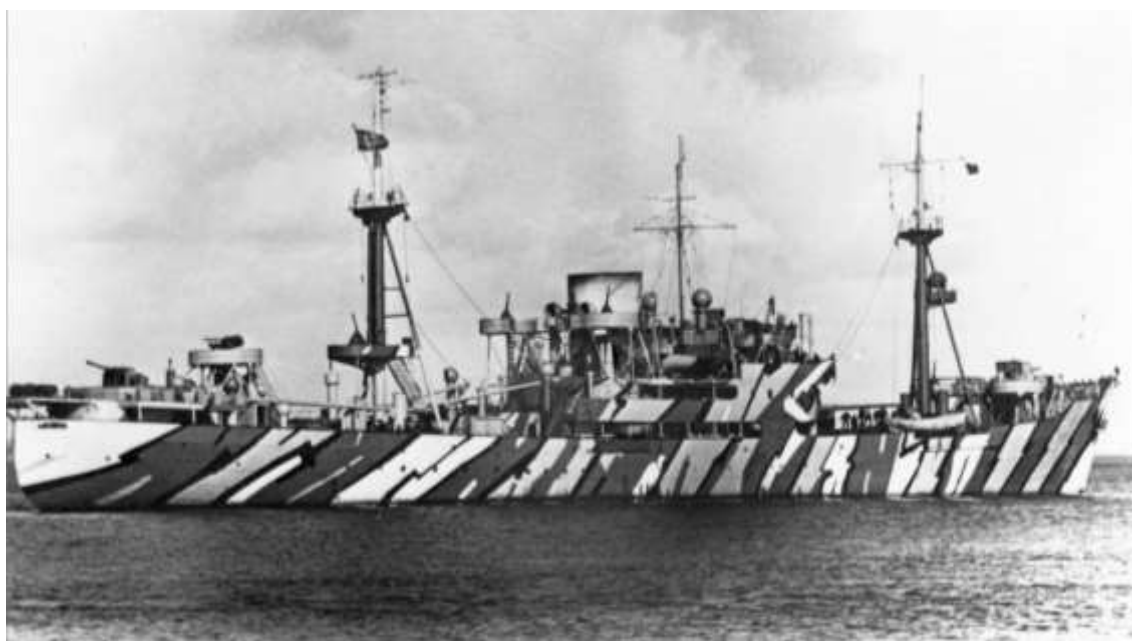
*VS 507 hed oprindelig 'Emden' og blev bygget hos J L Meyer, Papenburg i 1914. VS 507 kom til Danmark med Kriegsmarinen i sommeren 1940 som V 1907. I 1944 blev fartøjet omnummereret til VS 507. Forpostbåden overlevede krigen og kom til Kappeln som 'Christian I'. Det sank ved Sejro i april 1959 under en sejlads med skrot fra Gilleleje til Sønderborg, men blev hævet igen og sejlede senere under navnet 'Humor'. VS 507 blev hugget op i 1983.*

## 10. Sicherungsflottille

Var oprindelig stationeret i Aarhus og under kommando af Korvettenkapitän Paul Lehmann, men befandt sig ved krigens slutning i Nyborg. Enheden havde minerydning og eskortesejllads i Kattegat som opgave og bestod af 16 Logger og 4 Wachschiffe. Wachschiffene havde kun to 20 mm maskinkanoner som bevæbning.

Nummer	Navn	Placering	Besæt
VS 1015	Tapfer C 11	Nyborg	0/20
VS 1017	Agneta	Nyborg	0/20
VS 1001	Stettin AE 9	Nyborg	1/18

VS 1002	Kappelhoff AE 18	Nyborg	0/18
VS 1003	Hanna AL 33	Nyborg	0/18
VS 1004	Anna AL 28	Nyborg	0/18
VS 1005	Amalie AL 34	Nyborg	0/18
VS 1006	Elfriede AL 26	Nyborg	0/18
VS 1007	Gesine AL 30	Nyborg	0/18
VS 1008	Marie AL 29	Nyborg	0/18
VS 1009	Cornelia AL 31	Nyborg	0/18
VS 1010	Martha AL 27	Nyborg	0/18
VS 1011	Adeline AL 32	Nyborg	0/18
VS 1013	Heinrich Brons	Nyborg	0/18
VS 1016	Hertha	Nyborg	0/18
Wachschiff 100	Borkumriff	Ukendt	1/25
Wachschiff 101		Ukendt	1/25
Wachschiff 102		Ukendt	1/25
Wachschiff 103		Ukendt	1/25
Oxhöft		Nyborg	1/20



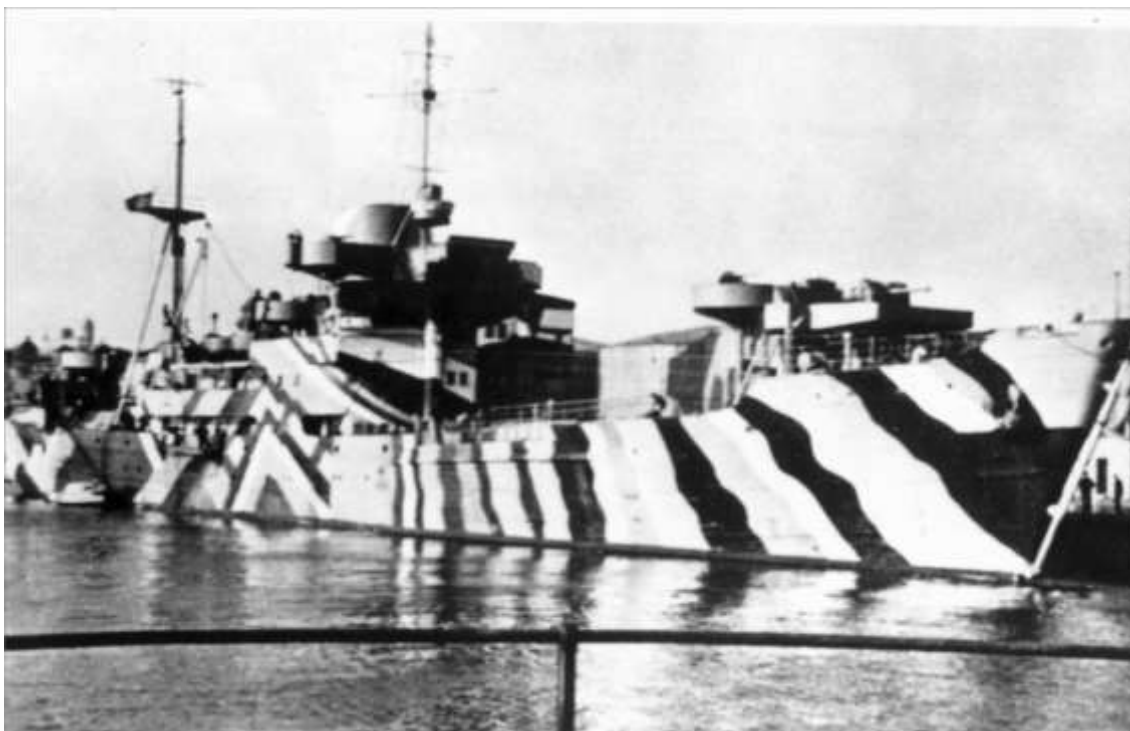
*Sperrbrecher 13 'Minerva' var en del af 3. Sperrbrecherflottille, der ryddede miner i dansk farvand. Skibet blev bygget hos Bremer Vulkan i Vegesack i 1939 og kom i tjeneste ved krigsmarinen et år senere. I første omgang ved 1. Sperrbrecherflottille, men fra november 1940 ved 3. Sperrbrecherflottille. 'Minerva', der ryddede mindst 26 miner under krigen, overlevede krigen og fortsatte ved GM/SA indtil 1947, hvorefter 'Minerva' sejlede for Neptun rederiet indtil 1967, hvor hun blev solgt til Salamis Mar i Limassol. 'Minerva' blev hugget op i Pakistan i 1977.*

## 12. Sicherungsflottille

12. Sicherungsflottille bestod i maj 1945 af 13 officerer og 370 mand og var under kommando af Korvettenkapitän Otto Kurtz. 12. Sicherungsflottille var hjemmehørende i Nyborg. Flotillen bestod af 6 Logger og 25 mindre danske minestrygere.

Nummer	Navn	Placering	Nummer	Navn	Placering
VS 1252	Sofie	Nyborg	VS 1253	Sperling	Nyborg
VS 1254	Nordmark	Nyborg	VS 1211	MS 2	Nyborg
VS 1212	MS 5	Nyborg	VS 1214	Johannes Georgius	Nyborg
VS 1221	Juliane S 1	Nyborg	VS 1231	Sterna P 1	Nyborg
VS 1232	Kusejwo P 2	Nyborg	VS 1238	F Winther P 14	Nyborg
VS 1239	Else Margarethe P 17	Nyborg	VS 1234	Fladstrand P 4	Nyborg
VS 1240	Mary P 21	Nyborg	VS 1241	Rita P 22	Nyborg
VS 1244	Bellona P 30	Nyborg	VS 1245	Scandia P 34	Nyborg
VS 1246	C A Ronn P 35	Nyborg	VS 1217	Frida	Nyborg
VS 1251	Wotan	Nyborg	VS 1255	Alberich	Nyborg
VS 1235	Melitty P 7	Svendborg	VS 1215	Hennje	Kiel

VS 1222	Olga S 3	Kiel	VS 1201	MA 2 Søløven	Aarhus
VS 1202	MA 4 Søridderen	Aarhus	VS 1204	MA 6 Søhunden	Aarhus
VS 1236	Vendsyssel P 8	København	VS 1237	Nautik P 9	København
VS 1213	MS 6	Slipshavn			



*Sperrbrecher 22 'Zeus' tilhørte 3. Sperrbrecherflottille i Aarhus og havde en besætning på 119 mand. Skibet blev bygget i 1939 af Deschimag, Werk Seebeck, i Wesermünde. I august 1940 blev 'Zeus' indkaldt til Kriegsmarinen efter, at RAF var påbegyndt deres minelægningsoperationer. Efter ombygning til Sperrbrecher 11 kom skibet til 1. Sperrbrecherflottille. Allerede den 9. september 1940 blev 'Zeus' minesprængt og alvorligt beskadiget ud for Korsør. Det var skibets anden minerydning, der gik galt og kun fordi man var i stand til at sætte 'Zeus' på grund, lykkedes det at redde skibet. Den 22. oktober blev skibet erklæret for tjenestedygtigt og slæbt til København for at blive repareret. Det blev en lang og omfattende reparation, der varede indtil den 1. april 1943, hvor 'Zeus' i Hamburg igen blev indsat som Sperrbrecher. Denne gang som Sperrbrecher 22 under 3. Sperrbrecherflottille. Her gjorde 'Zeus' fremragende tjeneste og selv om den var hjemmehørende i danske farvande, gjorde skibet også tjeneste i Østersøen, hvor man bl.a. ryddede 23 grundminer i ubådenes øvelsesområde ud for Gotenhafen i tidsrummet mellem maj til november 1944. Skibet ryddede mindst 45 miner i løbet af krigen. Sperrbrecher 22 overlevede krigen og ryddede indtil 1947 miner for GMSA, hvorefter skibet kom til Neptun Dampfschiffsgesellschaft i Bremen under sit gamle navn 'Zeus'. I 1967 blev skibet solgt til et rederi i Famagusta og sejlede indtil 1971 stadigvæk under navnet 'Zeus'. I 1971 blev det omdøbt Captain John, men blev ophugget det efterfølgende år i Bilbao i Spanien.*

### 15. Sicherungsflottille

15. Sicherungsflottille var hjemmehørende i Esbjerg og Thyborøn med Korvetenkapitän Wolfgang Howald som chef. Enheden rådede ved krigens slutning over 15 Logger, 11 Kriegsfischkutter og 4 Motorfischkutter.

Nummer	Navn	Placering	Besæt
VS 1551	Hai	Ukendt	1/25
VS 1552	Hoogeveen	Ukendt	0/16
VS 1553	Neerlandia	Ukendt	0/16
VS 1554	Atlanta	Lemvig	0/8
VS 1555	Holland-Friesland V	Lemvig	0/8
VS 1556	Sneck VII	Ukendt	0/8
VS 1557	Nordstern	Ukendt	0/8
VS 1501	G F Zimmermann	Esbjerg	2/37
VS 1502	C H Metger	Esbjerg	2/35
VS 1503	H Bramfeld	Esbjerg	2/37
VS 1506	L Ruyl	Esbjerg	2/38

VS 1505	Leo Fürbringer	Esbjerg	2/35
VS 1504	D Dreesmann	Lemvig	1/21
VS 1511	Columbus	Cuxhaven	1/20
VS 1513	Mewa X	Randers	0/27
VS 1521	KFK 246	København	0/16
VS 1522	KFK 247	Aalborg	0/16
VS 1523	KFK 248	Aalborg	0/16
VS 1524	KFK 250	Aalborg	0/16
VS 1525	KFK 271	Ukendt	0/16
VS 1526	KFK 272	Lemvig	0/16
VS 1527	KFK 399	Lemvig	0/19
VS 1528	KFK 400	Lemvig	0/29
VS 1531	KFK 401	Lemvig	0/17
VS 1532	KFK 402	Lemvig	0/15
VS 1534	KFK 515	Lemvig	1/17
VS 1543	Flora S 142	Lemvig	0/9
VS 1544	Verner FN 117	Thisted	0/7
VS 1529	KFK	Ukendt	0/10
VS 1530	KFK	Ukendt	0/10

### 16. Sicherungsflottille

16. Sicherungsflottille var hjemmehørende i Esbjerg og var under kommando af Kapitänleutnant Gerhard Schlink og rådede over 9 Motorfischkutter med en samlet besætning på 4 officerer og 110 mand. Fartøjernes bevæbning bestod af to 20 mm maskinkanoner.

Nummer	Navn	Placering	Nummer	Navn	Placering
VS 1613	Parcival	Esbjerg	VS 1614	Hans Sachs	Esbjerg
VS 1615	Siegfried	Esbjerg	VS 1616	Giselher	Esbjerg
VS 1607	Frigga	Esbjerg	VS 1608	Swahild	Esbjerg
VS 1609	Gudrun	Esbjerg	VS 1610	Kriemhild	Esbjerg
VS 1611	Gefion	Esbjerg			

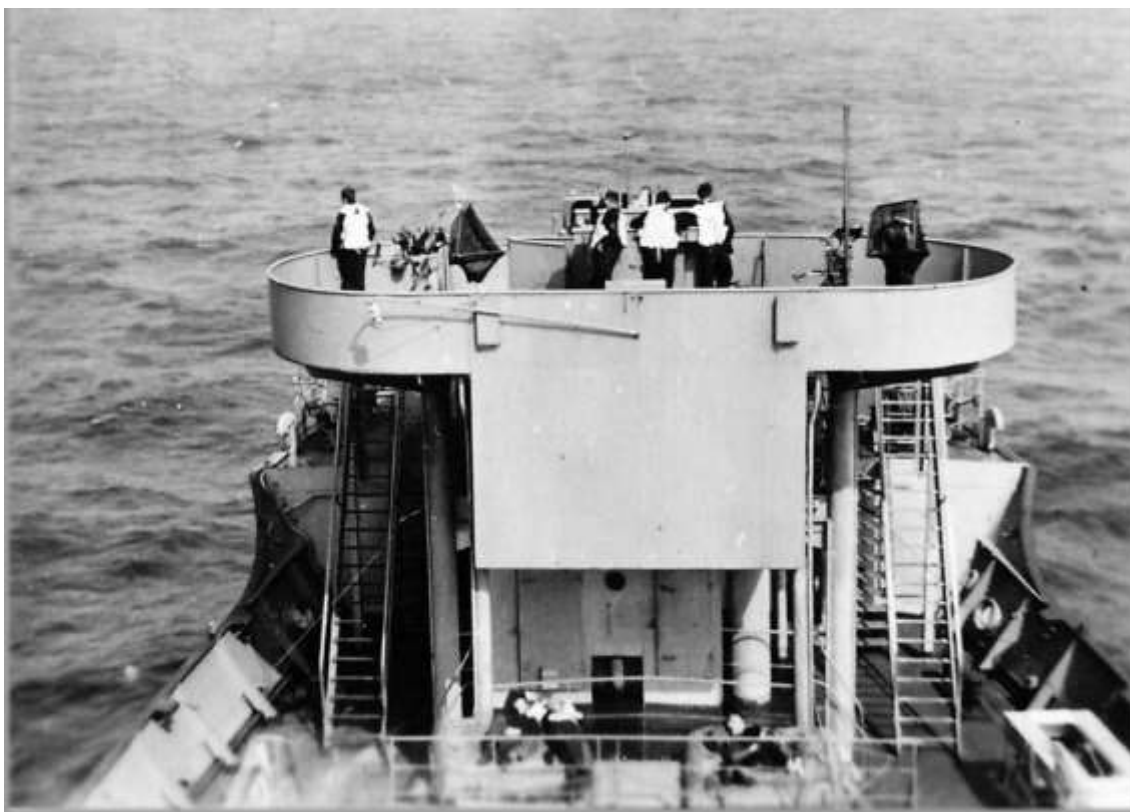


*Sperrbrecher 23 'Reyniersz' var ligeledes hjemmehørende i 3. Sperrbrecherflottille i Aarhus og havde en besætning på 116 mand. 'Reyniersz' blev bygget på skibsværftet J & K Smit i KInderdijk i Holland i 1941 og blev i ufærdig tilstand beslaglagt af den tyske marine. Den 25. august 1943 kom skibet i tjeneste ved 3. Sperrbrecherflottille som Sperrbrecher 23. 'Reyniersz' ryddede mindst 23 miner i løbet af krigen og befandt sig i Aarhus ved befrielsen. Den 5. juni 1945 blev Sperrbrecher 23 minesprængt ud for Kiel Fyrskib og sank. Skibet var på vej fra Danmark til Kiel med flygtninge og soldater. Da vraget var en hindring for skibsfarten, blev det hævet og skrottet i 1951-52.*

### 16. Vorpostenflotille

Placering i Frederikshavn og under kommando af Korvettenkapitän Ernst Brauns. Enhedens ene Minensuchboot Typ 40 (M 330) var bevæbnet med to 10.5 cm kanoner, tre 37 mm, en 20 mm Vierling samt fire dobbelte 20 mm maskinkanoner. De ni Fischdampfer var udstyret med en 8,8 cm kanon, tre 20 mm maskinkanoner og to tunge 15 mm maskingeværer samt 6 dybvandsbomber. De fire Motorfischkutter rådede over to 20 mm maskinkanoner. Wetterbeobachtungsschiff WBS 12 Teutoburger Wald var afgivet fra Deutsche Hydrographische Institut - bevæbning ukendt.

Nummer	Navn	Placering	Besæt
M 330		Korsør	1/89
Vp 1607	Nord Caper	Korsør	1/51
Vp 1502	Wiking 6	Frederikshavn	0/27
Vp 1622	PIL 29 (V1715)	Frederikshavn	0/17
Vp 1601	Skorpion	Korsør	1/70
Vp 1613	Jane (V6508)	Skagen	1/25
Vp 1614	Tormilind (VS909)	Skagen	1/25
Vp 1615	Tietie	Frederikshavn	0/25
Vp 1616	Pirola	Frederikshavn	0/25
Vp 1617	Jaweg	Frederikshavn	0/25
Vp 1620	KOL 15 (V1715)	Frederikshavn	0/15
Vp 1621	SAG 29 (V1716)	Frederikshavn	0/15
Vp 1623	PIL 76 (V1718)	Frederikshavn	0/15
WBS 12	Teutoburger Wald	Markskov	1/33



*En lille del af Sperrbrecher 22's bevæbning. 'Zeus' var kraftigt bevæbnet for at kunne forsvare sig mod fjendtlige flyangreb. Bevæbningen bestod af to 10.5 cm kanoner, fire 37 mm maskinkanoner, to 20 mm Flak-Vierling og seks 20 mm maskinkanoner. Dertil kom så 8.8 cm RAG, hvilket var et raktaffyringsaggregat, der kunne udskyde raketter med faldskærm og stålkabler, der skulle hindre torpedofly at anflyve skibet. RAG blev normalt affyret i serier og kunne også indeholde raketter med sprænghoveder. Endelig kunne Sperrbrecher medføre en spærreballon, men denne var ikke særlig populær. (C. Petersen)*

### 3. Sperrbrecherflotille

3. Sperrbrecherflotille var under kommando af Kapitän zur See Otto Fontane og havde til opgave at eskortere og minestryge i Sund og Bælt samt Kattegat. Den 57 årige Fontane, der stammede fra Münster, havde gjort tjeneste ombord på flere Sperrbrecher, før han overtog ledelsen af 3. Sperrbrecherflotille -

sidst som chef for Sperrbrecher 22 fra april 1942 til april 1944. Flotillens fartøjer var kraftigt bestykket med luftværnsstyks og var alment frygtet af de allierede flybesætninger. Sperrbrecher 13 og 33 var bevæbnet med to 10.5 cm kanoner, seks 37 mm, to 20 mm Vierling samt fire til seks 20 mm luftværnskanoner. Dertil kom så, at Sperrbrecher 33 var udstyret med radar.

Sperrbrecher 22, 23 og 24 var nogenlunde ens udstyret med to 10.5 cm kanoner, fire 37 mm, to 20 mm Vierling og fire til seks 20 mm luftværnskanoner. Sperrbrecher 131, 132, 145, 148 og 172 havde en 10.5 cm kanon, to 37 mm og tre 20 mm luftværnskanoner samt en 20 mm Flak Vierling.

Sperrbrecher 158 var under færdiggørelse på værft i Frederikshavn og Sperrbrecher 18 var trukket ud af tjenesten efter, at den var blevet svært beskadiget under et luftangreb i Hamburg.

Nummer	Navn	Placering	Besætning
Sperrbrecher 13	Minerva	København	5/160
Sperrbrecher 33	Drau	København	5/160
Sperrbrecher 22	Zeus	Aarhus	10/109
Sperrbrecher 23	Reyniersz	Aarhus	7/109
Sperrbrecher 24	Waldtraut Horn	Kiel	4/129
Sperrbrecher 131	Schwan	Aarhus	2/85
Sperrbrecher 132	Cressida	København	4/94
Sperrbrecher 145	Import	Frederikshavn	2/59
Sperrbrecher 148	Strijpe	Aarhus	1/53
Sperrbrecher 158	Titan	Frederikshavn	2/29
Sperrbrecher 172	Ophelia	Ukendt	2/60
Sperrbrecher 18	Schürbeck	Hamburg	0/0



*Sperrbrecher 23  
'Reyniersz'*

## 5. Geleitflotille

5. Geleitflotille blev oprettet i april 1945 og havde oprindeligt det formål at beskytte evakueringen i den østlige del af Østersøen, men ved krigens slutning hørte enheden under 8. Sicherungsdivision. Enheden var under kommando af Korvettenkapitän Dr. Hubert Lamprecht (tidligere chef for Marine-Flak-Abteilung 264) og bestod af fire Flottenbegleiter og seks Torpedofangboote. Flottenbegleiterne var bevæbnet med en eller to 10.5 cm kanoner, en 37mm og to 20 mm maskinkanoner samt en Flak Vierling 20 mm samt 12 dybvandsbomber. Torpedofangbootene var udrustet med en 37 mm og op til tre 20 mm maskinkanoner.

Nummer	Placering	Besætning
F 2	Køge	I Køge tilsammen 16 officerer og 545 mand
F 4	Køge	
F 8	Køge	
F 10	Køge	
TF 2	Køge	
TF 24	Kappeln	1/34
TF 20	Kappeln	1/26
TF 9	Kappeln	1/42
TF 8	Kappeln	1/29
TF 7	Kappeln	1/18



*Havnen i Aarhus med Sperrbrecher 24 og 176 samt forsyningsfartøjer. Sperrbrecher 176 'Valeria' kom i krigsmarinens tjeneste i Nakskov den 16. maj 1942 og blev sænket af Coastal Command ud for Elben Fyrskib den 29. august 1944. Sperrbrecher 24 blev bygget i 1928 på Schichau skibsværftet i Elbind i Ostpreussen som 'Waltraut Horn'. Skibet sejlede oversøisk i 1939, men havde held til at slippe tilbage til Tyskland, hvor skibet blev ombygget til Hilfssperbrecher A og indsat under 1. Sperrbrecher Flottille. I august 1942 blev skibet omdøbt til Sperrbrecher 24 og indsat under 2. Sperrbrecherflottille. Den 19. september samme år blev Sperrbrecher 24 minesprngt ud for Schleimundingen og 700 tons vand løb ind i skibet. Det lykkedes at redde skibet og det kom til Hamburg og senere på værft i Antwerpen. Først den 10. august 1944 kom Sperrbrecher 24 i tjeneste igen. Denne gang ved 3. Sperrbrecherflottille i Aarhus. Efter krigen sejlede Sperrbrecher 24 en kort overgang for GMSA, før skibet blev givet til russerne som krigsbytte. Skibet endte sine dage som kaserneskip PKZ207, før det blev hugget op i 1985. (C. Petersen)*

### 3. marts

Den 3. marts 1945 gennemførte No. 18 Group følgende operative flyvninger med 63 fly (i alt 341 timer og 21 minutter flyvning):

<b>Enhed</b>	<b>Antal fly</b>	<b>Type</b>	<b>Varighed timer/min</b>
No. 519 Squadron	4	Met Flight	16-36
No. 521 Squadron	1	Met Flight	05-22
No. 279 Squadron	1	ASR Cover	04-29
No. 1693 Flt	1	Recce	03-21
No. 330 Squadron	2	A/U Patrols	13-44
No. 210 Squadron	1	A/U Patrol	16-03
No. 544 Squadron	1	Photo Recce	03-15
No. 547 Squadron	4	A/U Patrols	44-46
No. 224 Squadron	6	A/U Patrols	45-11
No. 86 Squadron	3	A/U Patrols	34-21
No. 279 Squadron	2	ASR Serach	13-18
No. 279 Squadron	1	ASR Cover	03-18
No. 279 Squadron	2	ASR Serach	11-24
No. 502 Squadron	2	A/S Patrols	17-40
No. 333 Squadron	3	Recce	08-49
No. 248 Squadron	2	Recce	07-24
No. 143 Squadron	7	A/S Patrol	20-58
No. 235 Squadron	7	A/S Patrol	23-41
No. 248 Squadron	5	A/S Patrol	16-55
No. 333 Squadron	2	A/S Patrol	06-46
No. 489 Squadron	7	A/S Patrols	24-00

Den 3. marts var vejret stadigvæk forholdsvis dårligt. Ude over Atlanterhavet, hvor anti-ubådspatroljerne skulle arbejde, var der en hård vind fra nordvest med kraftige vindstød med 5-8/10 skydække i 1.500-2.000 fod. Sidst på dagen blev det til et helt tæt skydække i 600 fods højde med regn. Langs Norges kyst var vejret endnu værre med hård storm, overskyet med slud eller sne, som senere blev til regn. Der var 7-9/10 skydække de bedste steder, men ofte helt tæt skydække i kun 500 fod. Sigbarheden var elendig. Hjemme over flyvepladserne for No. 18 Group var vejret heller ikke af det bedste. Der var frisk til hård vind fra nordvest og til at begynde med var sigbarheden tilstrækkeligt, men senere fulgte der kontinuerlig regn over Shetlandsøerne og Hebriderne, der nedsatte sigten betydeligt.



*No. 519 og 521 Squadron var vejrrekonosceringseskadriller, der fløj operationer ude over Atlanterhavet. De to eskadriller udførte et fremragende arbejde uden hvilken Bomber Command og 8th Air Force ville have været meget dårligere stillet. No. 519 Squadron blev dannet på Wick den 15. august 1943 af No. 1406 (Met) Flight og den nyopstillede eskadrille overtog de forhåndværende Spitfires og Hampdens. Kort efter blev Hampden flyene erstattet af Hudsons og Venturas, men de var heller ikke tilstrækkelige og i november 1944 fik eskadrillen Fortresses, der gjorde det muligt at udføre længerevarende flyvninger ude over Atlanten. Efter krigen fik No. 519 Squadron tildelt Halifaxes i stedet for. Eskadrillen blev nedlagt den 31. maj 1946. No. 521 (Met) Squadron blev dannet på Bircham Newton den 1. september 1943 og opererede med flere typer fly, før eskadrillen i december 1944 blev udstyret med Fortress II. No. 521 Squadron var stationeret på RAF Langham fra oktober 1944 indtil november 1945, hvorefter den blev flyttet til Devon. No. 521 Squadron blev nedlagt den 1. april 1946. Spitfirene fra No. 519 Squadron havde til opgave at stige op til 40.000 fod og måle temperatur og luftfugtighed over Wick. Fortress flyene fra begge eskadriller mødte af og til tyske vejrrekonosceringsfly ude over Atlanten, men det kom aldrig til luftkampe. Begge parter havde til opgave at indsamle oplysninger og ikke at komme i luftkamp.*

Disse vejrforhold gjorde det naturligvis vanskeligt for No. 18 Group at gennemføre deres operationer den 3. marts. Vejrrekonosceringerne blev dog gennemført som planlagt:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Opgave
No. 519 Sqdn	Spitfire	'U' F/O Steele	07.42	08.52	Met Ascent Flight
No. 519 Sqdn	Spitfire	'T' F/Lt Storey	12.36	13.42	Met Ascent Flight
No. 519 Sqdn	Fortress	'D' P/O Donaghy	03.52	08.05	Rhombus 1
No. 521 Sqdn	Fortress	'S' F/O Scarrott	10.08	15.30	Rhombus II
No. 519 Sqdn	Fortress	'G' F/O Wallace	23.23	09.30	Long Range Met flight

Anti-ubådspatroljerne var naturligvis også hæmmet af vejret. Fra Sullom Voe blev to Sunderland fra No. 330 Squadron og en Catalina fra No. 210 Squadron afsendt til henholdsvis område B541 og B542. De to norske Sunderland medførte hver otte Torpex dybvandsbomber og Mk. III radar, men intet bombesigte. Sunderland 'V' gennemførte flyvingen som planlagt, men Sunderland 'Y' afkortede flyvningen med 9½

times flyvning, da olietrykket på yderste venstre motor faldt og man var nødt til at slukke for motoren. S/Lt Ulleburt valgte at kaste 600 gallons brændstof og fire dybvandsbomber for at lette flyet.

Catalina 'O' gennemførte flyvningen som planlagt og F/O M V Johnson må have været ret udmattet efter 16 timers flyvning i dårligt vejr. Han var startet den 3. marts klokken 22.02 og landede igen på Sullom voe klokken 14.05 den efterfølgende dag. Inden landingen kastede han to dybvandsbomber klokken 13.11 som et led i besætningens træning.

F/O Johnson's rapport lyder:

A/S Patrol. Area 542.

2351 - 5958N 0601W on patrol through 59.58'N 06.01'W, 60.04'N 06.15'W, 58.59'N 08.16'W, 58.52'N 08.02'W using 5 miles visibility. Area covered 5½ times.

0944 - 59.03'N 08.17'W three Icelandic trawlers sighted visually, course 110°T speed 5 knots.

1150 - 59.06'N 08.00'W off patrol, nothing to report.

1405 - Waterborne Sullom Voe, 4th March, 1945. Sea moderate throughout patrol. Darkness from airborne to 0730. Radar serviceable and used continuously.

Yderligere en Catalina fra No. 210 Squadron skulle oprindeligt have været i luften. Catalina 'Q' var beordret i luften klokken 22.00, men togtet blev aflyst på grund af et hul i flyets krop. Endelig opererede Catalina 'J' fra samme eskadrille under No. 15 Group. F/O J B D Lort kom i luften klokken 14.18 og landede igen næste dags morgen klokken 05.28. Bortset fra kontakt med et fiskefartøj på 58.39'N 06.08'W havde besætningen ingen kontakter.



*F/Lt K M Murray og hans besætning foran Catalina IV 'X' fra No. 210 Squadron på Sullom Voe i maj 1945. Denne besætning fortog Coastal Commands sidste angreb på en tysk ubåd. Dette fandt sted klokken 15.30 den 7. maj 1945. (IWM)*

De 13 Liberators fra Leuchars, Milltown og Tain gennemførte deres patruljeflyvninger uden, at det kom til kontakt med tyske ubåde. Følgende anti-ubådspatruljer blev gennemført:

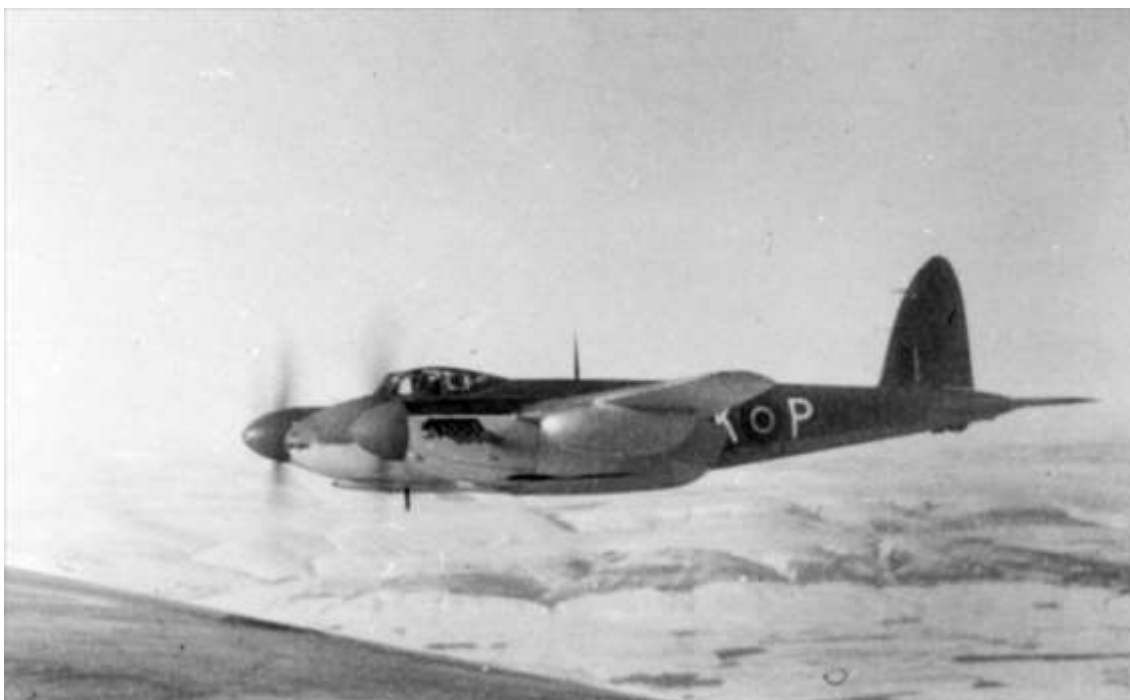
Base	Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'H'	F/O Gamlin	10.37	13.58	Wire Lay
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'Y'	S/Lt Ullebust	10.25	13.00	B541
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'V'	Lt Buer	11.18	22.27	B541
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'O'	Capt Johnson	22.02	14.05	B542
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'X'	F/O Ridler	08.18	19.27	B565/544
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'E'	F/Lt Methven	09.53	20.55	B543
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'S'	F/Lt Sayer	10.41	21.57	B543
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'L'	F/O Smith	09.58	21.17	544
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'R'	F/Lt Wilson	14.09	17.34	Test
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'C'	F/Lt Broadhurst	11.52	14.44	Test
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'N'	F/Lt Tiller	14.23	00.57	B542
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'J'	F/Lt Wales	15.02	23.42	B542
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'U'	F/Lt Barling	20.40	06.11	Kattegat
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'O'	S/Ldr Johnston	20.46	06.55	Kattegat
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'H'	F/Lt Goldie	10.34	21.30	B542
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'Z'	P/O Moysey	10.52	22.10	B542
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'M'	F/O Hill	17.44	05.51	B544

F/Lt Vickers og P/O Moseley fra No. 544 Squadron gennemførte en fotorekognosceringsmission til Norge i løbet af den 3. marts. De kom klokken 10.00 i luften fra Leuchars i Mosquito PR MK XVI NS637 og satte kursen mod Bergen og herfra videre til Haugesund og Stavanger. Der var 10/10 skydække i Bergen og Stavanger området, men det lykkedes at tage billeder over Leirvik og Haugesund. F/Lt Vickers landede igen på Leuchars klokken 13.15.

I løbet af den 3. marts afsendte Banff fire Mosquitoes på væbnet opklaring langs den norske kyst:

Enhed	Fly	Besætning	Up	Down	Opgave
No. 333 Sqdn	Mosquito G	F/Lt Golightly & Lt Mathiesen	07.41	12.05	Ytteroen to Molde
No. 248 Sqdn	Mosquito D	F/O Woodcock & F/O Vacher	08.05	11.54	Hellisoy to Bremanger
No. 333 Sqdn	Mosquito P	Lt Leithe & S/Lt Skjelanger	08.00	11.25	Hellisoy to Utsire
No. 248 Sqdn	Mosquito P	F/Lt Milsom & F/O Holmes	08.13	11.48	Utsire to Naze

De fire besætninger observerede ikke noget usædvanligt under deres flyvning og ingen af dem kastede deres bombelast, som bestod af to stk 500 lb MC med 11 sekunders tidsforsinkelse. Vejret var ikke det bedste og de fleste af besætningerne havde kun ringe sigt under deres recce flyvning.

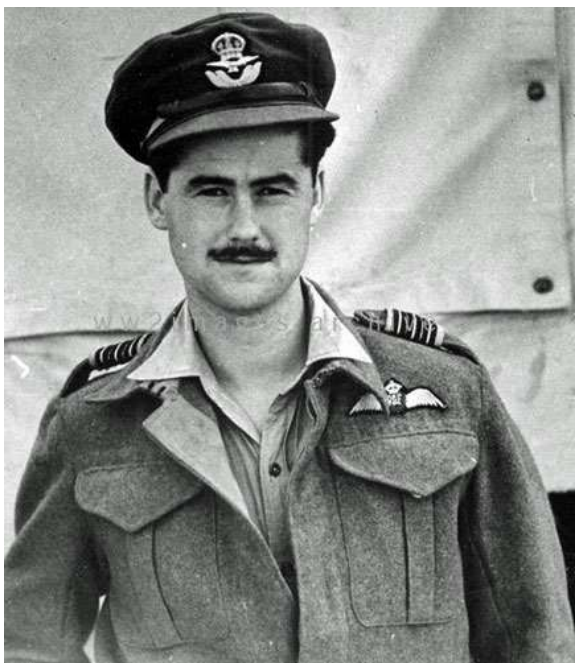


*Mosquito 'P' fra No. 333 Squadron, der den 3. marts 1945 blev fløjet af Lt Leithe og S/Lt Skjelanger. Deres rapport lyder: 'Landfall at Hellisoy 0920 S/C S outside leads covering Fedje Fd, Hjelte Fd, Kors Fd and Selbjorn Fd.0940 turned E and covered Stokksund, Bjoerne Fd, Langnuen, Leirvik, Kjoettein, Haugesund and Karmsund. No shipping seen. 1012 Utsira S/C base. Belt of 10/10 Cs and CB base 500 feet vis 1/2 mile with heavy rain showers about 1-2 miles off the coast. Inland clear with 1/10 As base 10.000 feet vis unlimited. W/V 360/20 kts, sea moderate'.*

Selv om recce flyvningerne ikke gav det store resultat, besluttede No. 18 Group at afsende en Strike Wing fra Banff over middag. Angrebsstyrken skulle afsøge farvandet fra Marstien to Rovaersholmen og havde ordre til at være airborne klokken 14.30. Det første fly var på vingerne klokken 14.16 og i løbet af fire minutter var hele angrebsstyrken samlet og mødtes med 12 Mustangs III fra No. 19 Squadron. Klokken 14.28 satte man kursen mod den norske kyst.

Enhed	Fly	Besætning	Bevæbning
No. 143 Sqdn	Mosquito F	F/O K Jenkinson & F/SGt R R Reynolds	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 143 Sqdn	Mosquito L	F/O T Hawkey & W/O C S Milloy	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 143 Sqdn	Mosquito H	W/Cdr Foxley-Norris & P/O Tuhill	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 143 Sqdn	Mosquito T	F/Lt J Keohane & P/O A Fielding	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 143 Sqdn	Mosquito N	F/O A Chamberlain & F/Sgt J Heywood	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 143 Sqdn	Mosquito B	F/Sgt B J Barlow & F/Sgt R W Maddison	Cannon & MG
No. 143 Sqdn	Mosquito C	F/Lt M Crocker & F/O R G Simmons	Cannon & MG
No. 235 Sqdn	Mosquito C	F/Lt J R Barry & F/O A Lloyd	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 235 Sqdn	Mosquito A	F/Lt R S Turner & F/O A McInnes	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP

No. 235 Sqdn	Mosquito Y	F/Lt W Knowles & F/Sgt L Thomas	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 235 Sqdn	Mosquito Q	F/Lt J R Williams & F/O G F Jones	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 235 Sqdn	Mosquito Z	F/Sgt A McKenzie & F/Sgt A Ralfe	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 235 Sqdn	Mosquito D	F/O Harrington & F/Sgt A K Winwood	Cannon & MG
No. 235 Sqdn	Mosquito X	F/Lt D K Thornburn & F/Sgt Crocker	Cannon & MG
No. 248 Sqdn	Mosquito J	F/Lt R P SMith & F/Lt J R Howard	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 248 Sqdn	Mosquito M	F/O A N Mogridge & F/O M McQuarrie	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 248 Sqdn	Mosquito Q	F/Lt J G Cooper & F/Lt G L P Palombi	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 248 Sqdn	Mosquito R	W/O W G S Parfitt & W/O F T Pulling	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 248 Sqdn	Mosquito V	F/O D Dalton-Golding & Sgt R E Buss	Cannon, MG & 8 x 25 lb RP
No. 333 Sqdn	Mosquito N	Lt T Nodeland & 2/Lt T Thommessen	Cannon & MG
No. 333 Sqdn	Mosquito H	2/Lt J W Loken & Sgt S Engström	Cannon & MG



*Wing Commander Christopher Neil Foxley-Norris deltog i Slaget om Frankrig og Slaget om England i 1940, før han blev uddannet flyveinstruktør i Canada. Turen gik herefter til Middelhavet, hvor han fløj Beaufighters mod de tyske forsyningslinier. Ved hjemkomsten til England blev han eskadrillechef ved Banff Strike Wing. Han overlevede krigen og fortsatte i RAF, hvilket sendte ham til Fjernøsten og senere til Tyskland, hvor han blev chef for 2nd Allied Tactical Air Force. Foxley-Norris døde den 28. september 2003. Jeg traf Foxley-Norris under forarbejdet til dette værk og husker ham som en aristokratisk, piberygende, venlig mand, der havde en pragtfuld humor. I de følgende kapitler skal vi høre meget mere om Foxley-Norris, der her er fotograferet under hans tjeneste i Middelhavsområdet.*

Man kunne tro, at dagens Strike Wing var under kommando af Wing Commander Foxley-Norris, men det var den ikke. F/Lt Knowles, DFC, havde ledelsen.

Jagereskorten var til gengæld under ledelse af piloten med højeste rang, nemlig Squadron Leader P J Hearne, der var en erfaren jagerpilot. Peter Joseph Hearne var født i Indien og kom til RAF i februar 1941, hvor han blev sendt til Canada for at blive uddannet som pilot. I maj 1942 kom han til No. 65 Squadron, hvor han fløj Spitfire. I 1943 gjorde han krav på at have beskadiget flere tyske fly. Efter endt tour kom han til forskellige træningsenheder, før han i oktober 1944 returnerede til No. 65 Squadron som Flight Commander. I vinteren 1945 blev han kommanderet til No. 19 Squadron. Han sluttede krigen med at have fem tilkendte nedskydninger, en mulig og fire beskadigede fjendtlige maskiner.

Jagereskorten fra No. 19 Squadron bestod af:

Mustang FH511	S/Ldr P J Hearne	Mustang FB868	F/O C L Figgis
Mustang SR415	F/O J A Scott	Mustang FB369	P/O B P Avery
Mustang HB846	F/Lt A Shirreff	Mustang HB872	F/Sgt T Sarkes
Mustang FB366	F/O J Maynard	Mustang FB352	W/O B M Natta
Mustang KH450	F/Lt J Butler	Mustang FB359	F/O P E Wass
Mustang HB942	F/O E R Davies	Mustang FB350	W/O S J Larsen

Alle 12 Mustangs var airborne klokken 14.10, men ikke alle gennemførte togtet. W/O Natta i Mustang FB352 havde tekniske problemer og landede igen på RAF Peterhead klokken 14.50

Strike Wingens rapport lyder:

'At 1445 F/143 in low cloud lost touch with formation being alone on breaking cloud aircraft set course for base at 1450. At 1458 F/143 landed at Banff. At 1545 at Marstein L/G aircraft made landfall set course south east overland. 60.09'N 05.13'E. 1 passenger packet 300 tons on course 130, 3/4 knots.

At 154 in position 60.07'N 05.25'E 1 passenger packet 3/400 tons on course 090 degrees speed 5 knots. Covered Sebjorn Fd. Langeuen no shipping sighted. At 1555 at Stord Island

8 F/Vs southern end of Langenuen. Nothing sighted in Lerivik of Kjottein anchorages. At 1557 at Haavik 8/10 FVs in Stoksund. Moderate L/F from Rubbestad 59.47'N 05.14'E. At 1559 Lokling set course south crossed Bomla Fd.

At 1603 at Roversholmen L/M. At 1604 aircraft sighted 2 clusters of 30/40 F/Bs to south and southwest of Rovaersholmen. At 1610 in position 59.10'N 04.20'E. Q/235 MTC (1) negative. At 1622 in position 58.50'N 02.50'E. Q/235 MTC (2) Weather report'.

Mangel på passende mål gjorde, at Mosquitoerne satte kursen hjemover igen uden resultater. Hele styrken landede igen mellem klokken 17.33 og 17.48 på deres hjemmeflyvepladser uden problemer. Luftwaffe indsatte 16 jagere mod Strike Wingen, men fik ikke kontakt.

### Natten mellem den 3. og 4. marts

Vejret var stadigvæk dårligt i Skagerrak og forpostbådene var ikke på plads ud for den jyske kyst. Af transporter i Skagerrak og Kattegat var to transporter, en MRS og en tanker på vej mod syd, medens et køleskib og et charterskib var på vej mod nord.

'Hansa I' lå i Arendal med 170 mand og 62 køretøjer for at sejle til Danmark. Også transporterne fra Jylland til Norge var forsinkede. 'Tijuca' og 'Neidenfels' lå opankrede, fordi sejlruten var spærret pga minefare. 'Bretagne' og 'Markobrunner' var i færd med at blive læsset.

'Rolandseck' og 'Mar del Plata' havde fået deres læsseplaner forskubbet, fordi tropperne endnu ikke havde indfundet sig på grund af sneforholdene på jernbanestrækningen Trondheim-Oslo.



*Natten mellem den 3. og 4. marts 1945 lå Neidenfels opankret, da tyskerne mente, at der var udlagt miner i sejlruterne. Vejret havde de første dage af marts været så dårligt, at ministrygerne kun med besvær kunne arbejde.*

Også marinefartøjer i Kattegat og Skagerrak området havde søgt tilflugt i havne og fjorde:

Oslo                    Z 30  
Oslofjorden        Ihn, Beitzen, Riedel, T 13, T 15, T 19, F 4  
Frederikshavn    Galster, K 1, T 20, F 7, F 10, T 17, MS Linz  
København        Nürnberg, Ostmark, Lothringen

Fem Halifaxes fra No. 502 Squadron på RAF Stornoway havde ordre til at udføre patruljeflyvning over Skagerrak og Kattegat natten mellem den 3. og 4. marts, men kun to af dem kom i luften, hvilket var:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned
No. 502 Sqdn	Halifax 'A'	S/Ldr Pruden	19.06	04.04
No. 502 Sqdn	Halifax 'H'	F/Lt James	00.34	09.16

Tre Halifaxes ('U', 'X' og 'H') fik deres flyvning aflyst på grund af dårligt vejr over Stornoway. Pruden og James havde til gengæld en begivenhedsrig tur.



*33 årige Squadron Leader  
Dennis Hewitt Pruden,  
DFC*

Squadron Leader Pruden var pilot ombord på Halifax 'A' og havde F/O Leight som navigatør. De var befalet til at starte klokken 19.15, men var i luften allerede klokken 19.06. De medførte syv stk 500 lb MC sprængbomber og deres Halifax var udstyret med en Mk III radar. Prudens rapport for togtet lyder:

'At 2131 in position 57.30'N 07.00'E on patrol. At 2215 in position 58.20'N 10.16'E W/T Receiver u/s. At 2219 in position 58.20'N 10.20'E wind finding at 4000 ft. At 2308 in position 56.46'N 11.42'E. at 2317 in position 57.13'N 11.19'E contact 35 degrees. Red 17 miles A/C homed. At 2330 in position 57.27'N 10.58'E identified target by flares 2 M/Vs 5000 tons 3 E/V 240 degrees sp 5 knots. E/Vs circling at high speed around M/Vs. At 2330 to 0005 hrs dummy runs on target 2 with flares one up moon. At 2342 MTC 407 - flash report. At 0012 attacked M/V 5000 tons co 240 degrees sp knots with bombs. Light and heavy flak from escorts and M/Vs.

At 0028 in position 58.15'N 10.04'E. At 0118 in position 57.27'N 07.00'E off patrol. At 0127 57.30'N 06.10'E W/T receiver serviceable. At 0140 in position 57.21'N 05.28'E MTC. Attack report sighted 2 M/Vs 3 E/Vs 57.27'N 10.58'E co 240 degrees speed 5 knots attacked 5000 ton M/V estimated 1 hit smoke from ship. At 0141 MTC weather report height 4000 ft, visibility 20 miles. Bright cloudy St. Cu. 7/10 base 8000 ft. Wind 235 degrees 10 knots. At 0337 in position 58.31 02.57'W. MFC land in daylight unfit land Wick. At 0350 in position 58.41'N 02.58'W set course for Wick. Average height of patrol was 300/700 ft.

Narrative of attack: At 0012 in position 57.27'N 10.58'E from 4000 ft. A/C made level attack 120 degrees green. Radar contact when visual attack up moon. A/C attacked with 7 500 lb MC bombs tail fused .025 delay spaced 60 ft. Estimate 1 hit with bomb. Vessel which had been firing heavy and light flak ceased to fire. Column of smoke was seen coming from stern - escorts continued firing inaccurate light flak until flare released with bombs ignited when flak was switched to put out flare. Light and heavy flak from all vessels during preliminary runs'.

Squadron Leader Pruden landede igen klokken 04.04. Den 33 årige Dennis Hewitt Pruden stammede fra Westcliff on Sea i Essex og var på sin anden tour. Han havde i januar 1945 fået tildelt et velfortjent DFC. I hans citation for DFC'et blev det blandt andet nævnt, at han i november 1944 havde angrebet to medium størrelse handelsskibe eskorteret af to marinefartøjer og på trods af kraftig luftværns skydning ramt det ene skib. Pruden og hans besætning havde desværre ikke lang tid tilbage at leve i. De blev skudt ned i april måned af Oberleutnant Koch fra I./NJG 3 i nærheden af Anholt.

Den anden Halifax fra No. 502 Squadron, der kom i luften den nat, var 'H', som blev fløjet af F/Lt H I James med F/Lt W Leach som navigatør. Oprindeligt skulle flyet have været i luften klokken 22.20, men på grund af dårligt vejr kom den først på vingerne klokken 00.34. F/Lt James medførte seks 500 lbs MC bomber samt lysbomber No. 3 Mk. 1. Hans rapport for togtet lyder:

'At 0245 in position 57.55'N 03.33'E. MFC (1) Attack 2 MVs 3 EVs position 57.27'N 10.51'E. Co 240 degrees speed 5 knots attacked by A/502 to 0212.

At 0313 in position 57.30'N 07.00'E on patrol.

At 0350 in position 57.45'N 10.20'E radar contacts 342 Red 12 miles plotter only. At 0406 in pos 57.52'N 10.55'E searched for above convoy but only small vessels were seen, so Captain decided to attack. Contacts previously plotted. A/C climbed to attack contacts plotted. Aircraft climbed to bombing height and found wind - identified vessels visually in moon path and at 0440 in position 57.58'N 10.41'E attacked. At 0442 Flash report 407 TOO 0440.

At 0538 off patrol in position 57.30'N 07.00'E. At 0630 in position 57.50'N 03.00'E. MTC (1) Reference 407 have attacked with bombs 2 MVs 1 EV 57.58'N 10.40'E course 180 degrees, speed 7 knots. No results seen due to evasive action.

Narrative of attack: At 0440 in position 57.58'N 10.41'E from 4000 ft. Aircraft made level attack on 2 MVs 2500 and 2000 tons 1 EV on course 180 degrees at a speed of 7 knots in line astern disposed to port, ship and half length apart, angle of attack from port quarter to starboard bow. Radar and then visual. Aircraft attacked with 6 500 lb MC bombs nose plugged T/D .025 secs spaced 80 feet. Results unobserved, light inaccurate flak. Evasive action was taken. No damage to aircraft or crew'.



*F/Lt H I James fra  
No. 502 Squadron*

Både James og Pruden angreb den tyske Sperrbrecher 22, som befandt sig nordøst for Læsø. Bomberne landede lige ved siden af skibet og beskadigede det i mindre grad. Blandt andet gik det ud over 'Lenzleitung und Ventilkästen'.

Sperrbrecher 22 (2468 BRT) blev bygget af Deschimag i Wesermünde i 1939 og sejlede først under navnet 'Zeus', indtil det i august 1940 blev indkaldt til at gøre tjeneste som Sperrbrecher 11 i 1. Sperrbrecherflottille. Allerede den efterfølgende måned blev skibet kraftigt beskadiget af en mine i Storebælt og blev i første omgang slæbt ind til Korsør, før det i oktober samme år kom til København for at blive repareret.



*Dobbelt luftværns-  
kanon ombord på  
Sperrbrecher 22. (C.  
Petersen)*

Den 1. april 1943 kom 'Zeus' igen i tjeneste som Sperrbrecher, men denne gang under nummeret 22. Sperrbrecher 22 kom til at gøre tjeneste i 3. Sperrbrecher Flottille, der havde til opgave at holde de danske bæltter samt Øresund fri for miner. Sperrbrecher 22 ryddede et utal af miner i løbet af krigen og var adskillige gange i kamp med britiske fly.

Englænderne var udmærket klar over, at Sperrbrecher 22 blev beskadiget under nattens angreb. Den 5. marts opsnappede de en melding fra Sperrbrecher 22 til 'Attila', hvor man oplyste, at Sperrbrecher havde brug for at komme i dok, idet man havde opdaget en revne i skibets side under vandlinien ved styrbords øverste brændstoftank.

Ved krigen slutning befandt Sperrbrecher 22 sig i Aarhus og kom efter krigen til at forrette tjeneste ved GMSA i et par år, før skibet blev udleveret til USA som krigsbytte. Amerikanerne havde dog ikke stort brug for skibet, det blev igen overgivet til Tyskland. I 1967 blev det købt af et cypriotisk rederi og sejlede indtil juli 1972, hvor det blev ophugget i Bilbao.

To Liberators fra No. 224 Squadron på RAF Milltown opererede på anti-ubådspatrolje over Kattegat og Skagerrak natten mellem den 3. og 4. marts (i løbet af dagen havde eskadrillen gennemført fire ubådspatroljer ude over Atlanten):

Fly	Pilot	Up	Down
Liberator 'U'	F/Lt Barling	20.40	06.11
Liberator 'O'	S/Ldr Johnston	20.46	06.55

Begge fly medførte ti stk 250 lbs Torpex dybvandsbomber som offensiv bevæbning og var udstyret med radar Mk. X.

F/Lt J W Barlings start fra RAF Milltown blev forsinket en halv time, fordi lyset på startbanen var defekt. Flyvningen til operationsområdet var uden begivenheder og da man kom frem, var der heller ikke den store aktivitet. Klokket 23.53 opdagede man tre fiskebåde på position 58.47'N 10.42'E (sydlig udgang af Oslofjorden) og 11 minutter senere observerede man skydning med let og mellemsvært luftværns skyts ved lidt nord for Læsø. I løbet af de næste par timer observerede besætningen flere gange fiskebåde og mindre fragtskibe med lys ud for den svenske kyst nord for Skagen uden, at de dog gik til angreb. Klokket 02.10 afbrød man patruljeflyvningen ud for Persgruden ved den svenske kyst og satte kursen hjemover.

Squadron Leader E A Johnston i 'O' fra No. 224 Squadron blev ligeledes forsinket en halv times tid på grund af problemerne med lyset på banen på RAF Milltown. Hans patruljeområde var nogenlunde det samme som F/Lt Barling og Johnstons besætning så de samme fiskefartøjer fuldt oplyste uden at gå til angreb på disse. Flyvningen blev for det meste gennemført i en højde af 350 fod. Johnston afbrød patruljeflyvningen klokken 02.38 ude over Kattegat og satte kursen hjemover.

I løbet af aften den 3. marts afsendte No. 489 Squadron på RAF Dally 5 Beaufighters på anti shipping patruljer langs den norske kyst. Hvert fly medførte en 18 tommer torpedo som hovedbevæbning.

Fly	Besætning	Up	Down
Beaufighter 'B'	S/Ldr Reynolds & F/Lt Summers	22.40	03.02
Beaufighter 'O'	F/O Marsh & F/O Ward	22.49	02.46
Beaufighter 'M'	W/O Mann & F/O Goulter	22.44	03.10
Beaufighter 'Z'	F/Sgt Priest & W/O Ball	22.50	00.38
Beaufighter 'L'	F/Lt Swyer & F/O McClellan	22.46	22.59
Beaufighter 'R'	F/Lt Swyer & F/O McClellan	23.31	03.18
Beaufighter 'T'	W/O Brightswell & W/O Foy	22.58	04.25

Der var en hel del tyske skibe langs den norske kyst. 14 skibe på ialt 12.000 BRT var ueskortet på vej nordpå, medens 17 skibe på ialt 18.000 BRT, også ueskortet, var på vej sydpå. Dertil kom så, at der var 7 skibe og 5 Geleitboote på vej nordpå i Westküste's ansvarsområde. For Nordküste's vedkommende drejede det sig om 2 skibe og 2 Geleitboote med nordlig kurs samt 7 skibe og 5 Geleitboote med sydlig kurs.

Vejret var dårligt og Squadron Leader Reynolds besluttede klokken 00.36, da han befandt sig ud for Arendal, at sætte kursen sydover. Det blev situationen dog ikke bedre af og da han befandt sig lidt nordøst for Hanstholm, besluttede han sig til at flyve hjem. Han sendte et signal til de øvrige fly om vejr situationen. Hjemturen foregik ligesom udturen i omkring 500 fods højde.

Også F/O March og Ward i Beaufighter 'O' havde problemer med vejret. Der var ingen månelys i patruljeområdet og skybasen var helt nede på 400 fod, hvorfor de satte kursen hjemover klokken 00.33. På dette tidspunkt befandt de sig ude over Skagerrak nogenlunde midt mellem Kristiansand og Hanstholm.

På nogenlunde samme tidspunkt, nemlig klokken 00.38, besluttede W/O Mann og F/O Goulter sig til at vende om. De befandt sig på dette tidspunkt ud for Kristiansand og havde ikke set nogen skibstrafik under hele flyvningen, som havde fundet sted i kun 400 fods højde.

F/Sgt Priest og W/O Ball havde en forholdsvis kort mission, men det var der en god grund til. Der var kraftige regnbyger, nul sigt med 10/10 skydække og kraftig vind, der skabte voldsom turbulens. Som om

det ikke var nok, så var flyets kompas defekt, hvorfor de satte kursen hjemover og landede igen klokken 00.38.



*18 tommer torpedo Mk. XII i færd med at blive monteret på en Beaufighter fra No. 489 Squadron, der var en new zealandsk enhed under Dallachy Strike Wing. Hastigheden på torpedoen kunne forindstilles til enten 27 eller 40 knob. Ved førstnævnte hastighed kunne torpedoen tilbagelægge 3.500 yards, men denne længde faldt til 1.500 yards ved den højere hastighed. Større hastighed va lig med større træfsikkerhed, men også farligere 'release point' for Beaufighter besætningen. (IWM)*

Også F/Lt Sawyer og F/O McClellan havde tekniske problemer. De startede i Beaufighter L klokken 22.46, men var kun i luften i 13 minutter, hvorefter de returnerede igen. Flyets radio altimeter var defekt, hvorfor de skiftede til Beaufighter 'R' og startede igen klokken 23.31. Klokken 01.06 befandt de sig ude over Skagerrak sydøst for Mandal og krydsede ind over den norske kyst for efterfølgende at sætte kursen mod syd. Kort tid efter at de var kommet ud over havet igen, besluttede de sig på grund af vejret at sætte kursen hjemover. Deres mission blev udført i kun 300 fods højde, men til trods for den ringe højde så de ingen skibsfart. De afsendte vejrmedling og signal om, at de vendte om, men ingen bekræftede deres signaler. De landede igen klokken 03.18 på RAF Dallacy.

W/O Brightwell og W/O Foy var de eneste, der havde kontakt under deres patruljeflyvning. Deres rapport lyder.

'At 2301 aircraft set course for patrol area. At 0115 off Jomfruland Lt aircraft set course westerly coastwise. At 0138 in position 58.05'N 08.18'E sighted in difused light, on port quarter at range of 2000 yards what appeared to be a large E/V on course 070 degrees at a speed of 4 knots and attacked.

At 0138½ after attack and during breakaway Navigator sighted what appeared to be 3 Island type M/V and 'M' Class M/S either stationary or making very slow speed heading 070 degrees. Pilot did not see M/V or M/S but between E/V and shore sighted wake which appeared to resemble that of motor boat travelling at 10 knots. Visibility was decreasing as aircraft travelled westward and made it very difficult for pilot to get a clear view of vessels. Moon was obscured by cloud.

At 0140 in position 58.04'N 08.17'E set course for base - off patrol. At 0315 MTB (1) Attack report TOO 3010. Average height of patrol was 2000 ft. State of sea calm. Load carried 1 x 18" torpedo.

Narrative of attack: At 0138 in position 58.05'N 08.18'E (sydøst for Kristiansand) from 200 feet bearing 1000 yards red 040 degrees aircraft attacked with torpedo 18" set 7 feet on large enemy vessel. No results were observed. Visual attack'.

Det var meningen, at No 404 Squadron på RAF Dallachy skulle afsende Beaufigher 'H' og 'L' klokken 03.46 og 03.49 samt, at No. 455 Squadron skulle afsende Beaufigher 'D' og 'O' klokken 03.52 samt 03.56, men disse sorties blev aflyst på grund af det dårlige vejr.

#### 4. marts

Den 4. marts gennemførte No. 18 Group operative flyvninger med 48 fly (331 timer og 28 minutter):

<u>Flyvestation</u>	<u>Enhed</u>	<u>Antal fly</u>	<u>Type</u>	<u>Varighed timer/min</u>
Wick	No. 519 Squadron	4	Met Flight	18-40
	No. 521 Squadron	1	Met Flight	04-27
	No. 279 Squadron	1	ASR	04-51
Sumburgh	No. 1693 Flt	1	Wire Lay Recce	04-05
Sullum Voe	No. 210 Squadron	2	A/U Patrols	32-15
	No. 330 Squadron	2	A/ Patrols	21-58
	No. 210 Squadron	1	ASR	15-40
Leuchars	No. 547 Squadron	6	A/U Patrols	55-42
Milltown	No. 224 Squadron	4	A/U Patrols	36-42
Tain	No. 86 Squadron	2	A/U Patrols	22-24
Thornaby	No. 279 Squadron	3	ASR	18-54
Fraserburgh	No. 279 Squadron	3	ASR	18-44
Banff	No. 333 Squadron	4	Recce	14-51
Dallachy	No. 404 Squadron	6	A/S Patrols	26-48
	No. 455 Squadron	6	A/S Patrols	26-31
	No. 144 Squadron	2	A/S Patrols	08-56

Vejret var stadigvæk dårligt over Skotland med et regnbælte, der bevægede sig sydpå. Vinden var frisk fra nordvest og med et 6-10/10 skydække i 600 fods højde var flyveforholdene ikke de bedste. Sidst på dagen blev forholdene dog lidt bedre. Heller ikke langs den norske vestkyst eller over patruljeområderne ude over Atlanterhavet var forholdene optimale. Der var 6-10/10 skydække med regn og dårligt sigt i regnbygerne, men bedre hvor skydækket var lettere.

No. 18. Group afviklede dagens vejrrekonoscering planmæssigt:

<u>Enhed</u>	<u>Fly</u>	<u>Pilot</u>	<u>Op</u>	<u>Ned</u>	<u>Opgave</u>
No. 519 Sqdn	Spitfire	'W' F/Lt Storey	07.48	09.19	Met Ascent Flight
No. 519 Sqdn	Spitfire	'W' F/O Steele	11.55	13.37	Met Ascent Flight
No. 521 Sqdn	Fortress	'S' F/O Scarrott	04.16	08.43	Rhombus I
No. 519 Sqdn	Fortress	'D' P/O Douaghy	10.01	15.25	Rhombus II
No. 519 Sqdn	Fortress	'G' F/O Wooley	23.30	09.35	Long Range Met Flight

På Stornoway var vejret så dårligt, at No. 58 og 502 Squadron ikke fik tildelt nogen missioner denne dag. Både besætningerne og jordpersonalet benyttede deres 'stand down' til at få et hårdt tiltrængt pusterum (og en øl eller to i messen).

Catalina 'Q' fra No. 210 Squadron på Sullom Voe deltog i en ASR mission, hvor også flere Warwicks fra No. 279 Squadron deltog. Eftersøgning gjalt besætningen fra Halifax NA127 fra No. 644 Squadron, der var forsvundet natten mellem den 2. og 3. marts efter at have deltaget i SOE operation EARS 2 til Norge. Halifaxbesætningen havde udsendt et radiosignal om, at de nødlandede på havet.

Tre ud af de fire afsendte Warwick fandt en gummibåd med dele af en flybesætning ombord og forsøgte at nedkaste deres redningsbåd til de nødstedte, der var stærkt forkomne. Redningsbådene landede 'tæt' ved de nødstedte, men den drev hurtigt væk uden, at personerne i gummibåden kunne få fat i dem. Warwickbesætningerne kunne blot se til, medens de nødstedte mistede bevidstheden og afgik ved døden på grund af hypotermi.

#### Warwick 'D' - F/O R O'Reilly - 08.45-16.06

'Warwick 'D' carried out a search from Fraserburgh for the missing 38 Group Halifax crew. At 1040 in position 56.32'N 05.32'E a dinghy was sighted with 3 survivors who were without flying kit being in battledress only. They waved a yellow flag. The A/B lifeboat was successfully dropped at 1100 150 feet upwind of the dinghy, but drifted round the dinghy instead of towards it. No apparent attempt was made by the survivors to reach the boat, which drifted rapidly away. At 1130 three Halifaxes arrived in the area. Two Lindholme sets were dropped at 1135 one failing to open and the other drifted away from the survivors. A second Warwick arrived over the dinghy at 1345 but contact could not be made owing to a VHF failure. The sea was rough in the area'.

Warwick 'Y' - S/Ldr J C Burge - 11.07-18.20

'Warwick 'Y' carried out a search from Thornaby for the missing Halifax of 38 Group the dinghy being reported in position 56.32'N 05.30'E. A homing was made on an IFF contact and 'Y' reached the position, at 1313 sighting 3 Halifaxes and a Warwick.

The Airborne Lifeboat was sighted empty at 1345 in position 56.36'N 05.06'E together with a dinghy containing two survivors. 'Y' airborne lifeboat was dropped at 1417 about 300 yards downwind from the dinghy. One parachute remained attached for 20 minutes before collapsing.

The boat gradually drifted away from the survivors and at 1545 contact was lost with the dinghy. A search was made but the dinghy was not found again. At 1614 the Warwick set course for base owing to shortage of fuel'.

Warwick 'V' - F/Lt G W Ashby - 17.05-23.01

Warwick 'V' carried on the search started by 'Y' arriving in the area at 1913. During the sortie a radar contact was obtained at 1958 in position 56.22'N 05.36'E but this faded before homing could be commenced. No trace of the dinghy or airborne boat could be found.

A second Warwick in the area was called repeatedly but contact could not be made. On completion of the sortie the aircraft landed at Acklington owing to base being unfit. The W/T receiver was intermittent throughout owing to a faulty power pack'.

Warwick 'K' - W/O G M Williamson - 14.40-20.25

'Warwick 'K' also took part from Thornaby in the search for the missing dinghy of the 38 Group Halifax. At 1709 in position 56.20'N 05.30'E the dinghy was sighted with one body lying on the bottom. The two airborne boats were also sighted 300 yards apart with the dinghy ½ mile upwind the sea at the time being rough. The body in the dinghy appeared lifeless. At 1838 the captain decided to return to base owing to the deterioration of the weather in the area. 'K' landed at Acklington owing to base being unfit'.



*Air-sea rescue Warwick med redningsbåd under kroppen. No. 279 Squadron blev den 14. september 1944 flyttet fra RAF Thornaby til RAF Banff for at flyve ASR missioner for Banff og Dallacy Strike Wings plus andre fly, der skulle komme i nød over havet ud for Skotland eller Norges kyst. Den 27. december blev eskadrillen flyttet til RAF Fraserburgh, da der var pladsmangel på Banff.*

Catalina 'Q' fra No. 210 Squadron startede fra Sullom Voe klokken 18.25 med F/Lt Wakeford som pilot for at komme den nødstedte Halifaxbesætning til hjælp. Warwick 'D' havde fundet den nødstedte besætning klokken 10.40 og afgivet melding om position samt, at der var tre mand ombord i gummibåden, men først sidst på eftermiddagen blev No. 210 Squadron bedt om at afsende en Catalina for at opsamle den nødstedte besætning. Koordineringen af søredningstjeneste var i sin begyndelse og ikke særlig effektiv.

F/Lt Wakeford var beordret til at starte klokken 18.40, men kom i luften 15 minutter før tid. Klokken 18.47 befandt han sig over Sumburgh Head, hvor Wakeford satte kursen mod position 56.36'N 05.06'E, hvilket er ude i Nordsøen øst for Store Fisker Banke i nærheden af, hvad vi i dag kalder Nini oliefeltet. Klokken 20.00 befandt Cataline 'Q' sig på position 58.08'N 01.39'E, hvor man forsøgte at pejle den Warwick, som kredse over den eftersøgte gummibåd, men forsøget mislykkedes. Klokken 21.30 var man fremme på den befalede position, men man fandt ingen gummibåd ligesom Warwick'en havde forladt området. Wakeford påbegyndte i stedet for en afsøgning i en radius af 30 km omkring den befalede position, men dette medførte heller ikke noget fund, hvorfor han klokken 00.30 forlod området og satte kursen mod Rattray Head. Her udførte man en ny afsøgning, før man 40 minutter før tid satte kursen hjemover. F/Lt Wakeford landede igen på Sullom Voe den 5. marts klokken 10.05. Hele besætningen fra Halifax NA127 omkom og er aldrig fundet igen. De er alle mindet på Runnymede Memorial i England. For at gøre skaden endnu større, så styrtede Halifax V LL413 fra No. 297 Squadron i Nordsøen, da den deltog i eftersøgningen. Hele besætningen blev dræbt. To ligger begravet i Kiel og den resterende del af besætningen forsvandt i havet og er aldrig fundet.

No. 279 Squadron deltog i endnu en eftersøgning den 4. marts 1945. Det drejede sig om eftersøgningen af Wellington IV HF261 fra No. 524 Squadron, der ikke var vendt tilbage fra nattens patruljeflyvning. Denne ASR mission blev udført af F/Lt K Stevens i Warwick 'H', der kom i luften klokken 11.20 og landede igen klokken 16.31 med uforrettet sag. Besætningens rapport lyder:

'Warwick 'H' carried out a search from Thornaby for a missing Wellington of 16 Group in area 52.53'N 01.19'E 52.43'N 02.20'E 52.57'N 01.21'E and 52.46'N 02.22'E. A Message was recieved on VHF from Coltishall that a parachute and an oil patch had been found and that a HSL was proceeding to the area. Contact could not be established with the HSL owing to bad visibility and 'H' returned to base'.

No. 18 Group havde også 15 fly på anti-ubådspatroljer samt en enkelt Anson på Wire Lay patrulje. Over Shetlandsøerne kontrollerede Anson 'F' fra No. 1693 Flight wire lay, men selv om sigtbarheden har var ret god med 10 til 15 miles sigt, så kunne besætningen ikke se Wire Lay på grund af hvide skumtoppe på havet. Rekognosceringen blev udført i 500 fods højde. Wire lay var en flydespærre på i alt 42 miles, som blev udlagt i et forsøg på at ødelægge ubådes schnorkel og periskoper. I april blev der udlagt yderligere 52 miles wire lay øst for Shetlandsøerne.

Følgende fly blev af No. 18 Group sendt på anti-ubådspatroljer den 4. marts:

Base	Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
Sullom Voe	No. 1693 Flt	Anson 'F'	P/O Oakes	11.00	15.05	Wire Lay
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'G'	S/Lt Boge	01.32	11.10	
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'F'	S/Lt Ullebust	16.25	04.55	
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'J'	F/O Robinson	16.40	08.50	
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'S'	F/Lt Bowden	22.15	14.20	B543
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'X'	F/O Roberts	07.37	18.44	B452
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'H'	F/Lt Stewart	05.35	16.40	B543
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'B'	P/O Campbell	07.20	07.22	B541
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'D'	F/Lt Sharp	07.35	18.58	B452
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'E'	F/Lt Key	07.54	18.38	B544
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'S'	F/Lt Young	05.35	16.20	B541
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'V'	S/Ldr Downey	09.47	20.59	B541
Milltown	No. 244 Sqdn	Liberator 'N'	F/lt Hamilton	14.40	22.58	B543
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'U'	F/Lt Weir	14.53	21.20	B544
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'G'	F/Lt Lawrence	08.15	19.54	B543
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'M'	F/O Lewis	10.23	21.08	B542

De to norske Sunderland blev sendt på patrulje til 'Special Area'. S/Lt Boge i Sunderland 'G' afsøgte seks gange området 58.33'N 06.20'E - 58.52'N 06.25'E - 59.03'N 04.34'E - 58.44'N 04.28'E, hvor man kun fandt en olieplet og tre trawlere samt en mindre konvoj. Klokken 09.42 forlod Sunderland 'G' patruljeområdet og satte kursen hjemover før tid, da man havde en olielækage i inderste højre motor. Det var ikke det eneste tekniske problem, som besætningen havde. Flyets Mk. III radar fungerede kun 75% af tiden.

S/Lt Bjørn Ullebust i Sunderland III 'F' NJ177 havde til opgave at afsøge området 59.03'N 04.34'E - 58.52'N 06.25'E - 58.33'N 06.20'E - 58.44'N 04.28'E. Besætningen havde flere gange kontakt med trawlere i området og hjalp i løbet af aftenen to destroyere med en ubådsjagt på position 58.58'N 04.05'W uden, at det kom til kontakt med ubåden. Ullebust's rapport for togtet lyder:

A/S Patrol Area 18/special.

1746 58°58'N 04°42'W on patrol to cover 59°03'N 04°34'W - 58°52'N 06°25'W - 58°33'N 06°20'W - 58°44'N 04°28'W  
5 miles visibility 1757 - 1823. Three trawlers sighted.  
1906 58°48'N 04°39'W MFC (2) 'Hunt u/B position 58°45'N 04°25'W.  
1909 Posn 58°45'N 04°25'W  
1917 Commenced Patrol Baker  
2015 58°58'N 04°05'W MFC (3): Two destroyers arriving at 2130 hrs  
2025 58°45'N 04°25'W dropped sea marker and commenced homing procedure  
2145 58°45'N 04°25'W circling striking force. Contacted on R/T.  
2316 58°45'N 04°02'W Radar contact 3 trawlers 230 T 5 miles.  
0110 58°39'N 04°02'W Radar contact Six unidentified small vessels 200 T 5 miles.  
0338 58°58'N 04°10'W off patrol nothing to report. Average height 1200'. Efficiency 70%. Sea moderate throughout patrol. Darkness from 1920 to W/B. Radar serviceable used continuously.



*Sunderland fra No. 330 Squadron, som var en norsk eskadrille under No. 18 Group, Coastal Command. No. 330 Squadron rådede i begyndelsen af marts 1945 over 9 Sunderland III, hvoraf fire var operationsklare. Eskadrillen var hjemmehørende på Sullom Voe på Shetland.*

De to Catalinaer fra No. 210 Squadron samt hovedparten af Liberatorflyene fra No. 547, 224 samt 86 Squadron havde forholdsvis begivenhedsløse patruljer den 4. marts, men fire af de afsendte fly på anti-ubådspatrolje denne dag havde kontakter, der sandsynligvis i et par af tilfældene var en tysk ubåd.

F/Lt H F H Sharp i Liberator 'D' fra No. 547 Squadron opdagede klokken 11.20 på position 58.28'N 08.30'W fra en højde af 500 fod et rundt sort objekt under venstre vinge, som lignede toppen af en Schnorkel. Der var dog ingen kølvand fra det sorte objekt. Liberatoren kredsede over positionen, men man fandt ikke objektet igen, hvorfor en Marker Marine II blev kastet sammen med High Tea.

Klokken 14.27 fik Liberator 'D' en radarkontakt i halvanden kilometers afstand, da den befandt sig i 700 fods højde på position 58.35'N 08.58'W og samtidig observerede man blålig røg i en højde af tre meter fra radarpositionen. Liberatoren drejede op mod målet, men besætningen mistede for et øjeblik synskontakten med røgen, der hurtigt blev blæst væk før man nåede frem. F/Lt Sharp kastede klokken 14.28 en flame float på den formodede position, hvorefter Liberatoren kredsede endnu en gang og kastede en Marker Marine II. På grund af tvivl om den nøjagtige position på ubåden kastede man ingen dybvandsbomber. Liberatorbesætningen afsendte fjendemelding til No. 18 Group og forsøgte også at få radiokontakt til den Escort Group, der befandt sig i området. Dette mislykkedes dog og klokken 16.25 forlod man patruljeområdet.

Også Liberator 'V' fra No. 224 Squadron så røg på havoverfladen. Flyvemekanikeren ombord på Liberatoren så klokken 16.32 umiskendeligt blå røg komme fra havoverfladen i en afstand af 6 km, da flyet befandt sig på position 59.23'N 07.50'W. Klokken 16.34 kastede S/Ldr Downey en marker og en High Tea over positionen. High Tea'en var defekt, hvorfor man kastede endnu en, men resultatet var negativt og man fandt ingen ubåd.

Af og til lykkedes det for en flybesætning at overraske en ubåd i overfladen, men som regel var det i stedet for en kattens leg med musen, som tog timer og ofte indsats fra flere fly samt overfladeskibe, før man fik held til at nedkæmpe ubåden. Den 4. marts opdagede frontskytten på Liberator 'N' fra No. 224 Squadron blå røg fra en snorkel. Det skete klokken 15.39 på position 58.42'N 04.19'W, medens flyet var på vej ud til sit patruljeområde B.543. Liberator 'N' blev fløjet af canadieren F/Lt V B Hamilton, der var startet fra Milltown klokken 14.40 medbringende ti 250 lb dybvandsbomber. Besætningens rapport for dagens togt, hvor man fik kontakt med en ubåd lyder:

- At 1539 in posn. 58.42'N 04.19'W en route patrol area, front gunner sighted visually pale blue Schnorkel smoke Green 30, estimated 6 miles, ht 1500, Co. 283T. Simultaneously, Radar contact Green 30/6, A/C same co and speed. Homed.
- At 1541 in posn. 58.46'N 04.27'W over Schnorkel smoke. Trail of bubbles and water disturbance estimated Co of which was 030T. 6 DC's dropped on Co. 300T ht. 200'. 5 DC's seen to detonate. Photographs taken. bomb Aimer estimated bombs tracked about 20 yards ahead of target. Course maintained about 45 secs then turned to port. Engineer sighted periscope and Schnorkel approximately in same posn. Turned on and nothing seen. Circled vicinity of DC scum at 1543 and at 1548 less than 1/4 mile sighted orange coloured spherical object unidentifiable - 5 feet diameter.
- At 1600 circling vicinity Radar contact obtained Green 12/4 ht. 800 Co. 090T. Turned on and front gunner sighted distinct Schnorkel smoke.
- At 1602 slightly tapering yellowish object 6 ft x 1 ft thick end down in water, other end sticking out on surface.
- At 1603 in posn 150 degrees/2 miles from 1540 attack point from which smoke emerget disappeared marker dropped. Prepared to drop high tea.
- At 1606 in posn. 58.45'N 04.25'W approaching marker obtained disappearing Radar contact dead ahead 2 miles ht 500/150T.
- At 1609 over marker, dropped purple negative and a/c for DC scum.
- At 1632 in posn. 58.46'N 04.27'W circling DC scum. Obtained machinery noises on purple, followed by possible propeller beats. S/C to lay basic pattern.
- At 1645 in posn. 58.45'N 04.25'W, NR 1 'Have attacked U/B with DC's. U/B previously reported periscope only sighted 58.45'N 04.25'W. Visual contact 2 miles 150 from 1st posn. Request instructions'.
- At 1645 in posn. 58.45'N 04.25'W pattern completed, enlarget to 2 miles instead of 2500 yds.
- At 1651 circling pattern Radar contact obtained on A/C at 4 miles.
- At 1653 in vicinity faint propellor noise on purple.
- At 1653 circling vicinity, obtained Radar contact Green 30/8 ht 800'. Contact SW of N/224. Homed and lost contact.
- At 1655 in posn. 58.44'N 04.26'W regained contact Green 8/ht 600 feet, Co 265T. Disappeared and regained. Turned Green 8 contact dead ahead 3. Dead ahead 1 - 1/2 miles - lost.
- At 1656 in posn. 58.43'N 04.32'W dropping marine marker, circled, dropped Green.
- At 1703 circling, uncertain metallic clanking and singing noises obtained on Green, S/C basic pattern.
- At 1709 in posn. 58.45'N 04.25'W obtained distinguishable machinery noises on purple.
- At 1713 distinguishable machinery noises on blue.
- At 1716 picked up loud machinery noise on Red with propellor beat clearly superimposed Revs 92 Co estimated 1607. Dropped Mk. III Marine Marker with 2 hours delay.
- At 1722 over basic pattern, have disappearing Radar contact in posn. 58.43'N 04.32'W. P. 17.
- At 1725 circling basic patter, obtained loud machinery noises from Green distance 6 miles Sw. At 1729 circling basic pattern machinery noises only on Red.
- At 1731 faint machinery noises on purple.
- At 1732 same posn obtained loud machinery noise on purple.
- At 1737 same posn NR 3 'High Tea contact position in posn. 58.46'N 04.27'W. 8 below 160.
- At 1754 same posn loud machinery noise on Red.
- At 1758 dropped purple starting extension A. Extension A completed at 1804.
- At 1806 circling extension very loud. Machinery noises on purple.
- At 1806 circling extension MFC NR 1 'Send callsigns and dashes on 385 Kcs. Call Sign of Strike Force is USFOCS'.
- At 1807 distinct machinery noise on Red.
- At 1843 circling extension, sighted oil slick pointing approx 075T.
- At 1848 circling extension loud machinery noises and definite operation of Hydroplanes on purple.
- At 1850 circling extension - mahcinery noises fainter on Red.
- At 1855 signalled Tain A/C visually 'drop high tea on marker. Reply by Aldis Lamp 'No high tea on marker. Reply by Aldis Lamp 'No high tea'.
- At 1902 dropped marker on oil slick.

- At 1904 Tain A/C dropped purple.
- At 1907 purple response high - pitched irregular singing note.
- At 1926 Red negative.
- At 1928 same posn blue negative.
- At 1930 same posn blue gave machinery sounds of S/V and propeller beats, sighted visually about 5 miles away.
- At 1932 same posn MTC NR 5 'Request instructions'.
- At 2010 delay marker ignited. MFC NR3 'Continue homing on 385 Kcs'.
- At 2035 purple only continued to give intermittent singing sounds.
- At 2133 obtained Radar contact Red 60/1 - E/4 ht 800 Co 230T. Turned Red 60 and lost contact. Maintained new course.
- At 2138 obtained Radar contact Green 160/3 ht 500 Co. 170T. Turned and lost contact. Homed and illuminated estimated posn at 1 mile. Unidentifiable object seen briefly.
- At 2147 in posn. 58.40'N 04.30'W in estimated posn of suspicious object previously illuminated, obtained Radar contact dead ahead 2 miles, ht 300 Co 350T. Turned and lost contact.
- At 2155 in pos. 58.40'N 04.30'W obtained 2 Radar contacts Red 170/3 ht 300 Co 300T. Identified as 2 DR's.
- At 2209 in posn. 58.40'N 04.20'W MFC NR 4 'Return to base, send ETA'.
- At 2211 same posn MTC NR 6 'Have disappearing contact in posn 5840N 0430W P.22'. S/C base at 2217 from posn 58.40'N 04.20'W.
- At 2223 in posn 58.39'N 03.30'W MTC Nr 7 'ETA base 2250'
- Average height 900 feet. Sea scale 3. Radar excellent.

Narrative of attack:

Submerged schnorkel sighted at 1539 on 4th March in posn. 58.46'N 04.27'W Co. 030T/8 kts speed. Seen visually with naked eye after Radar contact. Attack carried out at 1541 with 6 x 250 DS's on submerged target. Results not observed.

F/Lt Hamilton landede tilbage på RAF Milltown klokken 22.58. Flyet fra Tain, som Hamilton refererede til, var Liberator 'G' fra No. 86 Squadron, som blev fløjet af F/Lt Lawrence. Han var startet fra RAF Tain klokken 08.15 og medførte fire 250 lb og to 600 lb dybvandsbomber, radar Mk. X og SCR 729. Liberator 'G' rapport lyder:

- On patrol at 1010 in posn 59.01'N 06.54'W. Sea Force 3.
- At 1118 in posn 58.36'N 08.07'W. Radar contact 4½ miles 012 Green A/C Co. 036T, height 1300 feet. contact moved immediately dead ahead 4 miles, lost at 2½ miles.
- 1 min 35 secs later from 3 miles on same course. Contact appeared at 1 mile ahead, disappearing at once.
- At 1120 in posn 58.40'N 08.00'W Green High Tea dropped through error in selection. No further HT dropped as receiver found to be U/S, also captain considered contact unlikely to be genuine owing to time sequence of reappearance and presence of A/C in vicinity. Assessed Grade III. At this time another Liberator was seen laying pattern 4 miles due west.
- At 1715 in posn 58.26'N 08.20'W intercepted message from A/C 'A/C have attacked U/b in posn 5845N 0425W.
- Off patrol at 1723 in posn 5839'N 0750'W. S/c for posn of attack. Patrol B.543: 59.01'N 06.54'W - 59.07'N 07.07'W - 58.02'N 09.08'W - 57.54'N 08.53'W completed 3 3/4 times.
- At 1809 in posn 58.45'N 04.25'W observed High Tea pattern with letter 'N'. A Liberator letter 'N' circling above. The Liberator sent message on R/T 'Have laid basic pattern with extension on Red'. G/86 replied 'No High Tea received - do you want any HT laid?'. Reply 'No'. Next message from Lib 'N' at 1840 'My trailing aerial is broken and my homing is weak, will you take over homing from me?' Message to 'N' at 1850 'I go - 10'. Commenced Homing procedure using N's call sign. 'N' asked 'Can you lay HT on oil slick?'
- At 1903 dropped purple high tea on slick 3½ miles ENE of pattern. Having been led to by 'N' message to 'N' have laid purple HT.
- At 1910 receiving no further message a/c Dunnett Head. Homing procedure abandoned. MTB 'L.45' at 1920. Sortie extended 50 mins through co-operation with Liberator 'N'. Radar effective throughout. Average height 1000 feet'.

F/Lt Lawrence landede igen på RAF Tain klokken 19.54.

### Banff og Dallachy

I løbet af morgenen den 4. marts 1945 afsendte Banff Strike Wing fire norske Mosquitoes på rekognoscering langs den norske kyst. Alle de andre Mosquitoeskadriller på Banff var grounded den 4. marts for at få gennemført ombygning, så de kunne forsynes med droptanke.

Fly	Enhed	Besætning	Up	Down
Mosquito 'P'	No. 333 Sqdn	Lt R Alnton & Sgt H Hansen	08.38	13.11
Mosquito 'Q'	No. 333 Sqdn	2/Lt T Gulsrud & 2/Lt L Humlen	08.50	12.55
Mosquito 'N'	No. 333 Sqdn	L/Cdr K Skavhaugen & F/O H Bobett	08.52	12.12
Mosquito 'H'	No. 333 Sqdn	Lt A Plyhn & Sgt K Gordon-Firing	08.55	12.20

Lt R Alnton, der medførte to stk 500 lb MC sprængbomber, afpatuljerede Stadtlandet, men kunne ikke flyve indenlands på grund af lavt skydække med fare for at flyve ind i fjeldet. Han foretog en recce udvendig langs kysten, men ikke inde i fjordene. Molde og Andelsnes kunne ikke rekognosceres på grund af vejret og klokken 11.24 vendte han om.

2/Lt Terje Gudmand Gulsrud medførte også to bomber og han ankom til Helliso klokken 1020, hvor han påbegyndte sin patrulje. Det var meget overskyet og søen var hård. Han havde samme problem som Alnton og fløj ikke ind i fjordene af samme årsag. Klokken 10.50, da han befandt sig ved Stadtlandet, besluttede Gulsrud sig til at afbryde missionen.

Knut Skavhaugen indfandt sig klokken 10.06 ved Utsira med 3 km sigt og 10/10 skyer med base i 1.000 fod. Han fortsatte nordpå langs kysten og observerede klokken 10.12 et mindre fartøj (trawler type) ved Haugesund. Han fortsatte til Bomle, men sigtbarheden blev væsentlig forringet og klokken 1045 afbrød han ved Utvaer togtet og returnerede til basen.

Lt Arne Trygve Eivind Plyhn indfandt sig ved Utsira klokken 10.08 og fløj herfra sydpå langs kysten. Klokken 10.32 var han ved Egersund, hvor han observerede 3 'M/Vs 3 Island type', der hver var på omkring 2.000 tons, samt 1 E/V ved Hovlandsvik med nordlig retning. Lige syd for Hovlandsvik, ved Sondregab, så besætningen et stationært skib på omkring 2.000 tons. Mosquito 'H' blev beskudt med let luftværnsskyts fra dette skib, men der skete ingen skade på Mosquitoen. Herefter fløj Plyhn i omkring 400 fods højde til Sogndal og Jossing Fjord, hvor vejr-situationen blev lidt forbedret med 15 km sigt under skyerne (3/10 med base i 6.000 fod). Ved Flekkefjord så de vraget af et skib, som de mente, at de havde angrebet den 31. december 1944.

Lige nord for Skottevik (på den østlige side af Tjorsvaagbuk) så de et gråtmalet skib, som de fjernkendte som værende en '3 Island type' og lidt senere to fragtskibe hver på omkring 1.500 tons på position 58.17'N 06.40'E. Selv om Mosquitoen medførte to stk 500 lb sprængbomber, anvende Lt Plyhn dem ikke denne dag. Han fortsatte sydøstpå og dækkede Lyndalsfjord og Farsund havn, hvor han ikke observerede nogen skibe.

Klokken 10.58 opdagede han i Nordsøen sydsydvest for Egersund (på position 57.55'N 05.30'E) et større skib, der sejlede med røde korsafmærkning.

Den 4. marts havde tyskerne 17 skibe (20.000 BRT) uden eskorte med nordlig kurs langs den norske kyst. 14 eskorterede skibe (på tilsammen 15.000 BRT) havde sydlig kurs. Langs Adm. Nordküste var 5 skibe og 2 Geleitboote på vej mod nord samt 6 skibe og 3 Geleitboote på vej mod syd. Admiral Westküste havde 9 skibe og 21 Geleitboote på vej mod nord og 17 skibe og 25 Geleitboote på vej mod syd.



*Mosquito 'H' fra No. 333 Squadron. Lt A Plyhn og Sgt K Gordon-Firing fløj den 4. marts recce i Mosquito 'H', hvor de blev beskudt af flak syd for Hovlandsvik. Mosquitoen blev ikke ramt.*

Mosquitoerne på Banff var grounded på grund af ombygning, men dette holdt ikke Beaufighterne på Dallachy tilbage. Der herskede en venlig kappestrid mellem Dallachy og Banff, der ikke kun bundede i at det var to forskellige flyvestationer, men også at den ene fløj Beaufighters og den anden Mosquitoes. De to flytyper havde samme opgaver, men som var vidt forskellige med både fordele og ulemper.

Midt på eftermiddagen startede 14 Beaufighters fra RAF Dallachy for at flyve en anti-shipping patrulje mellem Utvaer og Bromanger. De 14 Beaufighters blev eskorteret af 11 Mustangs fra No. 65 Squadron og 2 ASR Warwicks fra No. 279 Squadron. Sidstnævnte var en del af søredningsorganisationen og skulle hjælpe besætninger i nød. Hele styrken var under ledelse af Wing Commander E W 'Teddy' Pierce fra No. 404 Squadron.

Wing Commander Pierce stammede fra London og var officer før krigen brød ud. Han opholdt sig i USA ved krigens udbrud og flyttede til Winnipeg i Canada, hvor han arbejdede for Grain Exchange, før han seks måneder senere blev optaget i det canadiske flyvevåben som Pilot Officer. I 1941 kom Pierce til No. 404 Squadron, hvor han gennemførte sin første tour. Den 24. august 1944 blev han udnævnt til chef for No. 404 Squadron og var på sin anden tour i foråret 1945.



*Beaufighters fra No. 455 Squadron. Billedet er taget på RAF Langham, hvor eskadrillen var stationeret fra april til oktober 1944, før den flyttede til Dallachy.*

#### **No. 404 Squadron**

Beaufighter	'L'	NV427	W/Cdr E W Pierce & F/Lt A E Foord	14.45	19.22
Beaufighter	'H'	NV291	F/Lt J L Rancourt & F/O J Tomes	14.45	19.15
Beaufighter	'E'	NT991	F/Lt J D Taylor & F/O S C D Paget	14.45	19.20
Beaufighter	'T'	NE686	P/O C N Moe & P/O W A Wade	14.46	19.22
Beaufighter	'A'	NE669	P/O H W R Ramsden & P/O R Rumble	14.46	19.22
Beaufighter	'Z'	NV177	F/O W A Tustin & W/O J W Wettlaufer	14.45	19.17

#### **No. 455 Squadron**

Beaufighter	'D'	NV432	S/Ldr J M Pilcher & F/Lt S E Drikwater	14.45	19.30
Beaufighter	'G'	NE342	F/O W L Ives & F/Sgt D G Frey	14.45	20.00
Beaufighter	'H'	NV423	F/O J C Payne & P/O J Rennie	14.45	20.00
Beaufighter	'O'	RD132	W/O R Dunn & F/O K A Dempsey	14.45	19.30
Beaufighter	'T'	NE777	W/O Ilbey & F/O L R Clifford	14.45	19.30
Beaufighter	'Q'	NE798	W/O K J Newell & F/Sgt M J Walsh	14.46	19.25

#### **No 144 Squadron**

Beaufighter	'A'		W/O B King & W/O J M McComack	14.50	19.37
Beaufighter	'J'		W/O P E C Morton & W/O D C Mascal	14.50	19.40

### No. 279 Squadron

Warwick	'G'	F/Lt D F Butt	14.49	19.40
Warwick	'F'	F/Lt D R Carmichael	14.48	19.44

### No. 65 Squadron

Mustang III	KH526	S/Ldr I G Steward	14.35	19.05
Mustang III	KH528	F/Lt D M Davidson	14.35	14.45
Mustang III	KH565	F/Lt R A Ransley	14.35	19.05
Mustang III	KH582	F/O D W Davis	14.35	19.05
Mustang III	HB841	F/Lt J C Minto	14.35	19.05
Mustang III	FB386	W/O J D Howells	14.35	19.05
Mustang III	KH484	W/O O H Rodison	14.35	19.05
Mustang III	HB845	F/Lt G C L Watt	15.10	19.10
Mustang III	KH548	F/Lt J W Foster	14.40	19.05
Mustang III	KH524	F/Lt C W Jukes	14.40	19.05
Mustang III	KH444	F/O W L Black	14.40	19.05
Mustang III	FB360	F/Lt Hamilton-Williams	14.40	19.10



*ASR Warwick, hvor man tydeligt kan se redningsbåden under flyet. Desværre var det ikke ret ofte, at man havde held til at placere redningsbåden, så nødstedte kunne komme op i den. Enten var de nødstedte for påvirkede af kulde-væde, eller også drev redningsbåden for hurtigt væk fra dem.*

De to Warwick fra No. 279 Squadron var begge udstyret med en A/B boat og havde til opgave at flyve ASR Cover for Dallachy Strike Wing. Warwick 'G' startede fra Wick, medens 'F' kom fra Fraserburgh. Beaufighterne fra No. 404 og 455 Squadron var alle bevæbnede med otte 25 lb panserbrydende raketter type 'J' samt deres normale maskinkanonbevæbning. Under det meste af turen fløj formationen i 2500 fods højde.

De to Beaufighters fra No. 144 Squadron, som var kun bevæbnede med maskinkanoner og maskingeværer, fungerede som outridere og fløj foran hovedstyrken. De havde til opgave at rapportere direkte til W/Cdr Pierce om fjendtlig aktivitet.

Outridere blev indført for at hjælpe lederen af Strike Force til at afgøre hvilke mål, der skulle angribes. Skulle styrken angribe mindre (f.eks. enkeltsejlende skibe eller mindre konvojer) og så havde anvendt deres ammunition, når et virkeligt lønnende mål dukker op, eller skulle man spare på ammunitionen og vente på det rigtige mål og derved forspilde muligheden for at yde fjenden tab, hvis det rigtige mål ikke dukkede op.

Outriderne W/O King og W/O Morton fløj til Sognefjorden, Askevold og videre til Eid Fjord og Gulens og Vanelys Fjord. De cirklede over Nord Fjord og fløj ud over Bremanger. De var hele tiden i radiokontakt med hovedstyrken, men så ingen fjendtlig skibsfart.

Hovedstyrken sammenfattede følgende rapport efter dagens togt:

'At 1500 set course with Mustang escort outriders going ahead about 70 miles from coast. At 1652 hrs at Utvaer main formation made landfall 4/10 cloud at 500 ft immediately north of landfall vis. 6 miles. Formation proceeded over north end of Solunds and then inland across AA Fd til Vevring Fds across Hodals Eide and Nordals Fd looking into Flor circling Gulens twice clouds down to over tops of hill in Nordgulen.



Beaufighter 'L' og 'E' fra No. 404 Squadron. 'E' blev den 4. marts 1945 fløjet af F/Lt J D Taylor og F/O S C D Paget, medens 'L' blev fløjet af eskadrillechefen, W/Cdr E W Pierce, og hans navigatør F/Lt A E Foord.

At 1718 at Sorgulen two trawlers 200 tons co 180 degs sp 4 kts near west shore. 10/10 cloud to deck north of gulens crossed entrance to Froy Fd and out to sea over Frojen Island. At 1722 instructed 2 A/C 455 Agmite 117 to Sumburgh when 117 advise engine failure. At 1725 formation set co for base. At 1727 in posn 61 degs 55'N 05 degs 20'E. A/144 sighted motor launch co 270 degs sp 12 kts.

At 1735 in posn 61 degs 17'N 03 degs 50'E 1 S/chaser red ensign big crew waving sigs exchanged 05/10 kts. At 1755 on 5475 MTC (1) 'Negative TOO 1730 ack. At 1830 TC (2) 'WX' TOO 1730 Ack.

At 1853 H/455 landed Sumburgh after escort duties. At 1953 H/455 airborne Sumburgh and at 2047 landed at base.

Strike leader was in contact with outriders at all times who advised no target. Outriders made landfall at 60 degs 55'N flew over Sogne Loch AA Fd looked in Askevold over Vevring and Eide Fds looked into Gulens crossed Nord Fd and looked into Vanelvs Fd circled recrossed Nord Fd and came out over Bremanger. Flew up coast to krakeness and then set course for base. E/404 had W/T failure. G/455 engine failure. Average height of patrol was 2500 ft. State of sea moderate'.

Beaufighter G/455 og T/455 fløj en lidt anden rute end hovedstyrken. Deres rapport lyder: 'At 1448 airborne in company with Dallachy Wing and at 1653 at Utvaer flew inland over Indre Sulen and AA Fjord north over Dals Fjord Vevring Fjord to NE of Floro. Sighted 2 very small vessels 100 tons each at engrance to Gulen Fjord. At 1715 at entrance to Froy Fd failure engine on G/455. Informed leader and turned, flew down Froy Fd and set course for Sumburgh escorted by T and H/455. Warwick informed of posn. Both A/C jettisoned RPs in 61 degs 50'N 04 degs 00'E. H/455 also landed at Sumburgh but was airborne again for Dallachy. Average height of patrol 3000 ft. Sea 5 except near Norwegian coast where calm. Load carried 8 25 lb AP RP'.

F/Lt Carmichael i Warwick 'F' fik af W/Cdr Pierce ordre til at eskortere Beaufighter 'G' fra No. 455 Squadron til RAF Sumburg på den sydligste del af Shetlandsøerne. I første omgang fandt Warwick 'F' frem til Beaufighteren via radar og fik senere også visuel kontakt med F/O Ives og F/Sgt Frey, der sikkert har åndet lettet op, da de fik følgeskab med Warwicken.