



Jordpersonel i færd med at udlægge 250 lb General Purpose sprængbomber foran Swordfish Mk III fra No. 119 Squadron på flyvepladsen B.83 Knocke le Zoute i Belgien. Bomberne skulle anvendes under eskadrillens anti-ubådpatruljer ved de allieredes forsyningslinier over Kanalen. 250 lb bomber havde ikke tilstrækkelig sprængkraft til at sænke en almindelig ubåd (undtagen ved en direkte træffer, hvilket var højst usædvanligt), men 250 lb GP var tilstrækkelig kraftig til at ødelægge en mini-ubåd af typen Biber eller Seehund, som var de ubådstyper tyskerne hovedsageligt anvendte i dette område. Sprængbomberne var også anvendelige mod motortorpedobåde, som var den anden store trussel mod de allieredes forsyningslinier. (IWM)

Coastal Command 16 Group

No. 16 Group fra Coastal Command havde helt andre arbejdsvilkår end No. 18 Group længere nordpå. No. 16 Group havde ansvaret for den fjendtlige kyst fra Blåvandshuk på den jyske vestkyst, ned over Den Tyske Bugt, de Frisiske Øer og videre langs den hollandske, belgiske og nordfranske kyst.

To af No. 16 Groups eskadriller var hjemmehørende på Thorney Island og underlagt operativ kontrol af No. 19 Group. Det drejede sig om to eskadriller som kom fra Fleet Air Arm, nemlig No. 810 FAA samt No. 822 FAA. Begge enheder fløj Barracuda og havde til opgave at bekæmpe tyske ubåde i den Engelske Kanal.

En tredje enhed fra Fleet Air Arm var stationeret på Bircham Newtton, nemlig No. 819 FAA, der opererede med ni Swordfish. Denne enhed var under afvikling og havde ingen indflydelse på de operationer, der beskrives i dette kapitel.

Tilbage er enhederne på Langham, North Coates samt Knocke. På Knocke i Belgien lå No. 119 Squadron, der fløj Swordfish. Eskadrillen rådede over 16 fly af denne type, hvoraf de 13 var operationsklare den 1. marts 1945. Også No. 119 Squadron havde et mærkeligt tilhørsforhold. Organisatorisk tilhørte eskadrillen Coastal Command, men på grund af dens placering blev den styret af No. 142 Wing tilhørende 2 TAF under enhedens natlige patruljer.

No. 119 Squadron blev dannet af Albacore Flight i juli 1944 og fløj Albacore indtil januar 1945, hvor eskadrillen konverterede til Swordfish III. Dette kunne synes mærkeligt, da Albacore fly oprindeligt var blevet indført for at erstatte Swordfish, men No. 119 Squadrons hovedopgave var at jage tyske miniubåde og til denne opgave var Swordfish på grund af den lave flyvehastighed et udmærket valg. At No. 119 Squadron også var medvirkende til at sænke to tyske motortorpedobåde, gjorde det ikke dårligere.

No. 119 Squadron var under kommando af Squadron Leader Norman Williamson, der i juni 1945 fik et DFC for hans indsats i eskadrillen.



Wellington XIV HF385 fra No. 612 Squadron i færd med at blive trukket af en traktor, der bemannes af den 20 årige WAAF Felicity Lambert. Coastal Command havde WAAF på mange poster, der udførte en uvurderligt arbejdsindsats. Billedet er taget på RAF Chivenor i sommeren 1944, før No. 612 flyttede til RAF Langham, hvor eskadrillen var placeret i marts 1945. På dette tidspunkt var en del hvis ikke størstedelen af eskadrillens Wellingtons malet i mørkere toner, idet de hovedsageligt blev anvendt til 'natarbejde'. (IWM)

På RAF Langham lå to Wellington XIV eskadriller, nemlig No. 612 og 524 Squadron. Førstnævnte havde den 1. marts tildelt 12 Wellingtons og sidstnævnte 16. Alligevel var det No. 612 Squadron, der havde flest operative fly, nemlig 8 imod No. 524 Squadrons 5.

No. 612 Squadron havde i sommeren 1944 fløjet operationer over Den Engelske Kanal fra Chivenor, men blev i september flyttet til RAF Limavady i Nordirland for at flyve patruljeflyvninger over Atlanterhavet. I december 1944 blev eskadrillen igen forflyttet - denne gang til Langham i Norfolk for at flyve anti-motortorpedobådspatruljer langs den hollandske kyst.

No. 612 Squadron var under kommando af Wing Commander Alistair Murray Taylor, der havde overtaget kommandoen i februar 1945. Taylor havde tidligere fløjet ved No. 39 Squadron i Middelhavet, hvor han havde fået tildelt et DFC for hans angreb på fjendtlige skibe.

No. 524 Squadron flyttede i juli 1944 fra RAF Docking til Bircham Newton med udekommendoer på Docking, Langham og Dallachy. I november 1944 flyttede eskadrillen til Langham med et detachment på Dallachy for at støtte Dallachy Strike Wing under natangreb. No. 524 Squadrons hovedopgave var jagt på tyske motortorpedobåde ud for den hollandske kyst. Wellington flyene havde til opgave at finde de tyske fartøjer og Beaufighters havde derefter til opgave at angribe disse.

Wing Commander Ronald G Knott, DSO, DFC var chef for No. 524 Squadron. Knott kom til RAF i 1937 og efter endt pilotuddannelse blev han sendt til Indien, hvor han gjorde tjeneste indtil oktober 1942, hvor han kom tilbage til England, hvor han blev omskoleet til at flyve Wellingtons. Efter endt omskoling blev han udnævnt til Flight Commander i No. 179 Squadron, der fløj Wellingtons med Leight Light fra Gibraltar. I juli 1943 fik hans Wellington motorstop på begge motorer og Knott var nødt til at lande på havet. Besætningen kom i flyets redningsbåd og blev samlet op efter 20 timers sejlads. Knotts DFC stammer fra denne periode. I juli 1944 blev han udnævnt til chef for No. 524 Squadron, som han førte indtil maj 1945. Knott fortsatte i RAF efter krigen og han sluttede som Air Vice Marshal i 1972. Knott døde den 29. november 2002.

På RAF North Coates lå de to Beaufighter eskadriller No. 236 og 254 Squadron, hvoraf No. 254 Squadron var i stand til at gennemføre angreb med torpedoer medens No. 236 Squadron 'kun' havde raketbevæbnede Beaufighter X.

Begge eskadriller havde været stationeret på RAF North Coates siden efteråret 1942 og de havde begge gennemført et utal af angreb på tysk skibsfart langs den hollandske og nordtyske kyst. Eskadrillerne havde typisk over 100 sorties hver måned. Chef for No. 236 Squadron var Wing Commander David Guthrie Hall, DFC, der havde haft kommandoen siden september 1944. Hall havde netop fået tildelt sit DFC for i januar 1945 at have gennemført et angreb mod skibsfart ud for Den Helder, hvor hans fly blev udsat for intens luftværnsbeskydning.

For No. 254 Squadrons vedkommende havde Wing Commander David Leslie Cartridge, DSO, DFC & Bar kommandoen. Cartridge havde fået sit DFC plus bjælke, medens han fløj i No. 248 Squadron. De to medaljer blev givet i henholdsvis 1942 og 1943. Cartridge, der er født den 26. december 1919, blev officer i RAF i marts 1938. Han fløj støtte for commandosoldaterne under angrebet på Vaagso i december 1941, hvor han gjorde krav på sin første nedskydning. Cartridge gjorde i alt krav på at have nedskudt otte fjendtlige maskiner. Hans DSO fik han i marts 1945 for sin ledelse af No. 254 Squadron. Cartridge fortsatte i RAF efter krigen og blev pensioneret herfra i marts 1958.

Den 1. marts 1945 havde No. 236 Squadron på North Coates 18 Beaufighter X tildelt, hvoraf de 10 over øjeblikkeligt operationsklare. For No. 254 Squadrons vedkommende var tallene 24 og 15. Begge eskadriller var yderst aktive i løbet af marts 1945. No. 236 Squadron fløj 723.50 timer operativ flyvning (171 sorties) og 191.25 timer træningsflyvning. Eskadrillen fik tildelt to DFC i løbet af marts måned.



*Raketbevæbnet Beaufighter X fra No. 236 Squadron, der var stationeret på RAF North Coates.
(Edwards via Theo Boiten)*

I de tidligere år af krigen havde No. 16 Group rettet en lang række angreb mod den tyske skibsfart langs den franske til hollandske kyst samt i Den Tyske Bugt. I 1944 gik de allierede i land i Normandiet og erobrede det meste af den franske kyst (bortset fra nogle havnebyer, som indtil krigens slutning var på tyske hænder) og i september mistede tyskerne kontrollen med den belgiske kyst. Fra efteråret 1944 tørrede skibsfarten ind langs den hollandske kyst og det samme gjorde den i mindre målestok langs den tyske vestkyst.

I foråret 1945 var No. 16 Groups hovedopgave at beskytte de allierede transportere over den Engelske Kanal samt langs den britiske østkyst. De tyske styrker hold stadigvæk det vestlige Holland besat. Langs den hollandske kyst var sejlads med overfladefartøjer ophørt både om dagen og om natten, når man ser bort fra minestrygere og mindre patruljefartøjer om natten. Alle fartøjer langs den hollandske kyst var velbevæbnede med luftværnsskyts og åbnede normalt ild så snart lysbomber blev kastet efter radarkontakt.



Tidligere i krigen foretog Beaufighters mange angreb på tyske konvojer langs den hollandske og nordtyske kyst, men i marts 1945 var disse næsten ophørt og målene var skiftet til jagt på motortorpedobåde, Øverst: Beaufighters angriber en tysk konvoj ud for den hollandske kyst i 1943.

Til venstre: Beaufighters angriber svært bevæbnede tyske fartøjer ud for Den Helder den 25. september 1944. (Theo Boiten)

I Den Tyske Bugt gennemførte tyskerne stadigvæk sejlads med større skibe og det foregik som regel efter mørkets frembrud i form af velbeskyttede konvojer. Det var et farligt arbejde at angribe disse konvojer om natten og No. 16 Group gjorde i foråret 1945 ikke meget ud af dette område, idet sikring af egne forsyninger over Kanalen var vurderet som vigtigere.

Det betød dog ikke, at Coastal Command helt overså Den Tyske Bugt. Den 28. februar 1945 opfangede den britiske efterretningstjeneste en Ultra-melding fra 5. Sicherungsdivision vedrørende nattens konvojbevægelser i den tyske bugt, der hørte under No. 16 Group, Coastal Command, ansvarsområde. Meldingen lød:



Øverst: Angreb på svært bevæbnet tysk konvoj ud for Den Helder den 25. september 1944. På billedet ses hundredvis af detonerende luftværnsgranater. Nederst: Angreb på tysk konvoj ud for Vlieland den 17. maj 1943. (Neil R Smith & Edwards via Theo Boiten)



Beaufighter beskyder med maskinkanoner tysk fartøj ud for Borkum. Hvis de tyske skibe ikke sejlede i konvoj var de et forholdsvis let bytte for en Strike Wing - også selv om de tyske fartøjer var kraftigt bestykket med let og mellemsvært luftværnsskyts (Peter Hughes via Theo Boiten)

'Shipping movements

1. Ems - Jade convoy no. 143 at 1700 from Borkum. 11 knots.
2. Elbe - Weser shipping at 1800 from Cuxhaven. 8 knots.
3. Weser - Elbe shipping at 1700 from Wesermünde. 8 knots.
4. Weser - Jade shipping at 1800 from Wesermünde. 8 knots.
5. Jade - Elbe shipping at 2359 from Jade barrage. 8 knots.
6. Elbe - Jade shipping at 1800 from Cuxhaven. 8 knots.
7. Weser - Elbe shipping via small craft route at 1700 from Wesermünde. 7 knots.
8. 2 patrol vessels from Wesermünde to Heligoland, then with 1 tug to Jade barrage.
9. 1 patrol vessel, 1 tug waiting position at L/V 'H'
10. Patrol positions occupied depending on weather'

De allierede holdt naturligvis et godt øje med de tyske havne i Den Tyske Bugt samt i Holland. Følgende oplysninger i kortform stammer fra den britiske flådes 'enemy reports' fra den 1. og 2. marts 1945 (fra recce fly meldinger):

Kiel - Emden (Movements and Ports)

1040/02 **Off Brunsbüttel**

1 M Class M/S, course easterly

1040/02 **Brunsbüttel**

Shipping in port includes 1 500 ton U/B, 1 probable T class T/B, 1 M Class M/S, 2 E/R boats and M/V 280'. All above vessels have arrived since 22/2, while M/V M 197, liner L 6, tanker T 31 and 2 M/Vs 200/300' have departed.

Shipping off port includes guardship AMAZONE Class 340' and 3 M/Vs 270/300'.

1040/02 **Cuxhaven**

Shipping present: E/V ARTEVELDE, depot ships D 9 and D 28, 15 E/R boats, 4 M Class M/S, 4 TLC and 3 M/Vs 200/250', whowing departure since 24/2 of Sperrbrecher XN. Off port: 1 M/V 300/350'.

1530/01 **Heligoland**

No shipping of note

1530/01 **Dune**

2 possible midget U/Bs visible.

1130/02 **Bremerhaven**

Naval shipping present: 1 Seetier D/R, 1 Maas D/R both docked, one 250' P/F U/, 3 740 ton U/Bs, 7 500 ton U/Bs and 9 250 ton U/Bs; 3 Class M/S of which two fitting out; 1 TLC Type III, 1 TLC Type I, 2 E/R boats, Depot ship D 40 now undocked, Sperrbrecher AQ and 2 Sperrbrechers 250', showing decrease of one 1200 ton U/B, 2 M Class M/S and 2 E/R boats, and increase of one 500 ton U/B, 5 250 ton U/Bs and 2 Sperrbrechers 250' since 24/2.

Merchant shipping present: M/Vs M179, M237, M 373, M306, 1 M/V 400' (Docked), 1 M/V 410' and 3 M/Vs 300' of which 2 are Hansa type, Tanker T 7 and liners L1 and L 34, showing decrease of one M/V 300/350' and increase of one M/V 400' and one M/V 410'.



Beaufighters fra No. 236 Squadron angriber et tysk fartøj på position 5210N 0408E (ud for Den Haag) den 22. juni 1943. (RAF North Coates via Theo Boiten)

1130/02 **Wilhelmshaven**

Main Entrance lock to M Harbour seen on very cloudy prints only. Shipping identified: 1 500 ton U/B depot ship D 73 and liner L 34, all unchanged since 21/2.

1130/02 **Borkum**

Shipping present: 7 auxiliaries 100/150', and 2 coasers 150/200', showing departure of all E/R boats and arrival of 2 coasters.

1100/02 **Bremen**

Outer Harbour not fully covered. Shipping seen includes 3 E-boats, 3 E/R boats, 2 TLC Type III, approx. 12 auxiliaries, M/Vs M 454, M 465, M 398, M/V hull 300' and 2 coasters. Departures from parts seen since 24/2 include 8 E/R boats and M/V 300', while 1 TLC Type III is an arrival.

Delfzijl - Flushing (Ports)

1230/2 Amsterdam

Only shipping of rate 2 E-Boats, 3 TLC type III and 1 TLC Type I, showing departure since 26/2 of 1 TLC Type III.

1550/1 Ijmuiden

Only extreme east of port photographed. No shipping of note visible.

1130/2 Ijmuiden

Fishers Harbour and North Sea Canal not fully covered on either sortie (second 1500/2). Sperrbrecher BI, 3 auxiliaries 100/150' and 2 midget U/Bs present. Usual berths of midget U/Bs not fully covered.

1500/1 Hoek of Holland

3 probable small auxiliaries only shipping of note.

1015/2 Maasluis

No shipping of note; blockships remain unchanged.

1645/1 Rotterdam

Naval shipping resent comprises 1 cruiser hull, 7 E-boats, 3 TLC Type III, q TLC Type II, 1 M Class tender, and at least 12 auxiliaries, showing departure since 26/2 of 8 E-boats and 7 midget U/Bs. M 283, M 111 and M/V 300' Hansa type present at usual berths.

1020/2 Rotterdam

Port covered only from Wilton's West to Balkan Gat. Only shipping of note: 11 E/ boats at Wiltons.

1130/2 Barge yards east of Rotterdam

No change at following yards: Valk en Zonen, Van der Giessen on Zonen. Booles, Scheepswerft and Scheepswerft Gebr Pot.



Kraftig bevæbnet tysk Sperrbrecher, som var en alvorlig trussel mod Beaufighter og Mosquito Strike Wings. Det krævede ikke så lidt mod af en Beaufighter besætning at angribe et sådant fartøj fra lav højde. Hver plads på skibet er udnyttet til at placere let luftværnsskyts.

Signalopklaringen gav et forholdsvis klart billede af de tyske transportere og den engelske efterretningstjeneste kunne ved hjælp af hyppige foto-recce samt aflytning af signaltrafik skaffe sig et godt billede af aktiviteterne. Ultrameldinger, såsom nedenstående fra den 1. marts, var blot kronen på værket:

From: M 405

To: 5. Sicherungsdivision

Handed over SS 'Nordlicht' and R 226 to M 104 at 0130. Anchored with M 425 and FJ 23 on Schilling Roads. Negative result of sweep.

M 405 var en Minensuchboot type 1940, der blev bygget i Rotterdam i 1943. Fartøjet havde en besætning på 65 mand og var tjenestegørende ved 27. Minensuchflotille, der var hjemmehørende i Cuxhaven.

5. Sicherungsdivision havde hovedkvarter i Cuxhaven og havde ansvaret for sikring af skibesfarten i hele Den Tyske Bugt.

S/S 'Nordlicht' på 2.491 BRT hed oprindelig 'Nordcoke' og blev bygget i 1936 for at sejle med kul. Skibet overlevede krigen og blev udleveret til Polen som krigsbytte. Ophugget i 1972.

R 226 var en Räumboot og M 104 var Minensuchboot 104, medens FJ 23 var Flakjäger 23, der var tilknyttet 11. Vorpostenflotille.



M-423 var en minestryger af typen 1940, der blev bygget på skibsværftet NV Dok & Werf Mij Wilton-Fijenoord i Schiedam i Holland. Fartøjet kom i tjeneste den 29. november 1942 og gjorde i løbet af krigen tjeneste ved henholdsvis 23. og 25. Minensuchflotille. Fartøjet havde en besætning på 65 mand og var kraftigt bestykket med en 10.5 cm L/45 kanon, en 3.7 cm C/30 og ni 2.0 cm maskinkanoner for at kunne forsvare sig mod allierede fly. (Flemming Hansen)

De tyske sikringsstyrker i Den Tyske Bugt og langs den hollandske kyst var gamle fjender af No. 16 Group, men i foråret 1945 var antallet af sejladsere formindsket kraftigt. Tidligere sejlede store konvojer med adskillige handelsskibe fra Den Tyske Bugt (f.eks. fra Norge, Danmark, Hamburg og Bremen) til Rotterdam. Disse konvojer var sikret af Sperrbrechere, minestrygere, forpostbåde og flakskibe. Disse tider var ovre og nu foregik næsten al skibstrafik om natten og kun i form af mindre konvojer, hvorfor Strike Wing ikke ret ofte var indsat i dette område.

Skibe i hollandske havne

Den hollandske og nordtyske kyst blev regelmæssigt fotograferet og havnene blev afsøgt for skibe, hvor man i fototyderrapporterne sammenholdt resultatet med antal skibe under tidligere overflyvninger. De hollandske havne var ifølge fototyderrapporterne ikke særligt aktive i begyndelsen af marts 1945.

Nedenfor ses en oversigt over en række hollandske havne, der er fotograferet den 1. marts (bortset fra Hellevoesluis). Overflyvningerne dækkede ikke de havne, hvorfra tyske motortorpedobåde opererede, men viser et generelt fald i skibstrafikken i Holland.

Hellevoesluis

4/1809 21.2.45 1510 hrs

In addition to the departure of the Siebel ferry there has been some turnover of small vessels since the last cover on 16.1.45. One vessel 150' approx and six other small craft are

present in the West basin. Small canal and coastal craft only are present in the canal. Both booms are open.

New Waterway

106G/1470 1.3.45 1640 hrs and 106G/4564 1.3.45 1500 hrs

A stretch of the New Waterway and the Berghaven are covered. As on 26.2.45 no shipping of importance is seen either at the Hook or on the portion of New Waterway covered.

Shipping seen:

Hook of Holland (Berghaven)

1 vessel 100/150'

2 vessels 50/100'

1 barge 100/150'

1 floating sheerlegs

Barges and small craft

Between 1500 hrs and 1640 hrs the departure from Berghaven of one coaster 100/150' and one vessel 50/100' is observed.

New Waterway

4 auxiliaries 100/150'

1 coaster 100/150'

1 coaster 50/100'

Barges and small craft

The boom is seen in its usual position obstructing approximately two-thirds of the waterway.



Havneområdet i Rotterdam. Billedet er taget i forbindelse med et angreb den 28. marts 1943, medens der stadigvæk var livlig skibstrafik fra havnen. (Theo Boiten)

Rotterdam

106G74564 1.3.45 1500 hrs and 106G/4569 1.3.45 1645 hrs

The port is fully covered on sortie 106G/4569 on which the report is based. Sortie 106G/4564 gives cover of the extreme E and of the port only.

The midget U-Boats are no longer seen and there has been a decrease in E/R boats present.

Since 26.2.45 the 7 midget U-Boats probly of the Biber class have left the flooded floating dock at the Rotterdam Dry Dock Co. (West). They are not seen elsewhere.

There has been a reduction in the number of E/R boats present, 11 (5 in dry dock) being seen as compared with 15 present on 26.2.45.

there are stil 5 TLC present but there has been some internal movement among these vessels.

The 'M' class tender 215' and the cruiser hull 550/600' remain at their former berths.

the coded M/Vs and Tanker M.111, M.383 and T.52 remain at their berths as on 25/26.2.45.

Summary of shipping seen:

Naval	1 cruiser hull 550/600'
	1 'M' class tender 215'
	2 E/R boats 116'
	9 E boats 116 (5 in floating dock)
	2 TLC type II (1 on slips)
	3 TLC type III
	2 Siebel ferries
	2 Trawler type auxiliaries 150/200'
	9 Trawler type auxiliaries 100/150'
	7 probably 11 Auxiliaries 100/150'
	3 armed drifters
	1 flak barge
	1 invasion type barge
On slips:	1 cruiser hull
U-Boats	None visible
Non-Naval	M/V 525' Noordam M.111 (low in water)
	M/V 520' Java (Isles) type M.283
	1 M/V hull 300' Hansa standard type
	2 paddle steamers
	1 passenger ferry 150/200'
	Ferries and Barges
	Harbour and small craft
Sunk:	Tanker 560' Salome T.52
	1 M/V hull 300' Hansa Standard type



M3420, der var førerbåd for 34. Minensuchflottille i Holland. Skibet hed oprindelig Flamingo og var hjemmehørende i Iimuiden (IJM 25). (Theo Boiten)

Barge Yard east of Rotterdam

106G/4564 1.3.45 1500 hrs

The following yards are covered on good quality prints.

P Smit JNR

No change since 26.2.45. Following shipping present:

On slips 1 M/V hull 400/450'
 1 M/V keel 350/400'
 1 M/V hull 250/300'
 1 M/V keel 250/300'
 2 large barges over 200
Alongside Barges and small craft

Van der Gussen en Zonen

On change since 26.2.45. Following shipping present:

On slips 1 large M/V keel
 1 medium M/V keel
Alongside Barges and small craft

Boeles Scheepswerven en Machinenfabriek

there has been no change since 26.2.45. Following shipping is present:

On slips 1 M/V hull 300/350' (damaged)
 1 M/V hull 250'
 1 oil barge
 1 large barge
 1 lighter
Alongside 1 paddle steamer
 Barges and harbour craft

Scheepswerf Gebrs. Pot

There has been no change since 26.2.45. Following shipping present:

On slips 1 M/V (medium hull)

De Maas

On slip 1 pontoon



Den ødelagte motortorpedobådsbunker i Ijmuiden i forsommeren 1945.

Ijmuiden

106G/4567 1.3.45 1550 hrs

Only the Eastern part of the North Lock to the railway bridge is photographed. No unusual activity is apparent in the part seen, the only changes since 26.2.45 being the movement of a floating crane, now seen against the east gate of the North Lock.

Midget U-Boats

No midget U-Boats are visible.

Summary of shipping seen

2 Ferries
1 Bucket dredger
1 floating crane
3 barges over 200'
8 barges under 200'
Harbour craft



Havnen i IJmuiden med de to motortorpedobådsbunkere, depot- og belægningsbygninger og utallige bombekratre.

Tyske havne langs Nordsøen

Hvis der ikke var mange fartøjer i de hollandske havne, så var antallet meget større i de nordtyske havne. Nedenstående oversigt fra de første dage i marts 1945 er mangelfuld med hensyn til antal skibe i Hamburg, men dette skyldes skydække. I et senere kapitel vil Hamburg blive mere indgående behandlet.

Borkum

106G/4584 2.3.45 1130 hrs

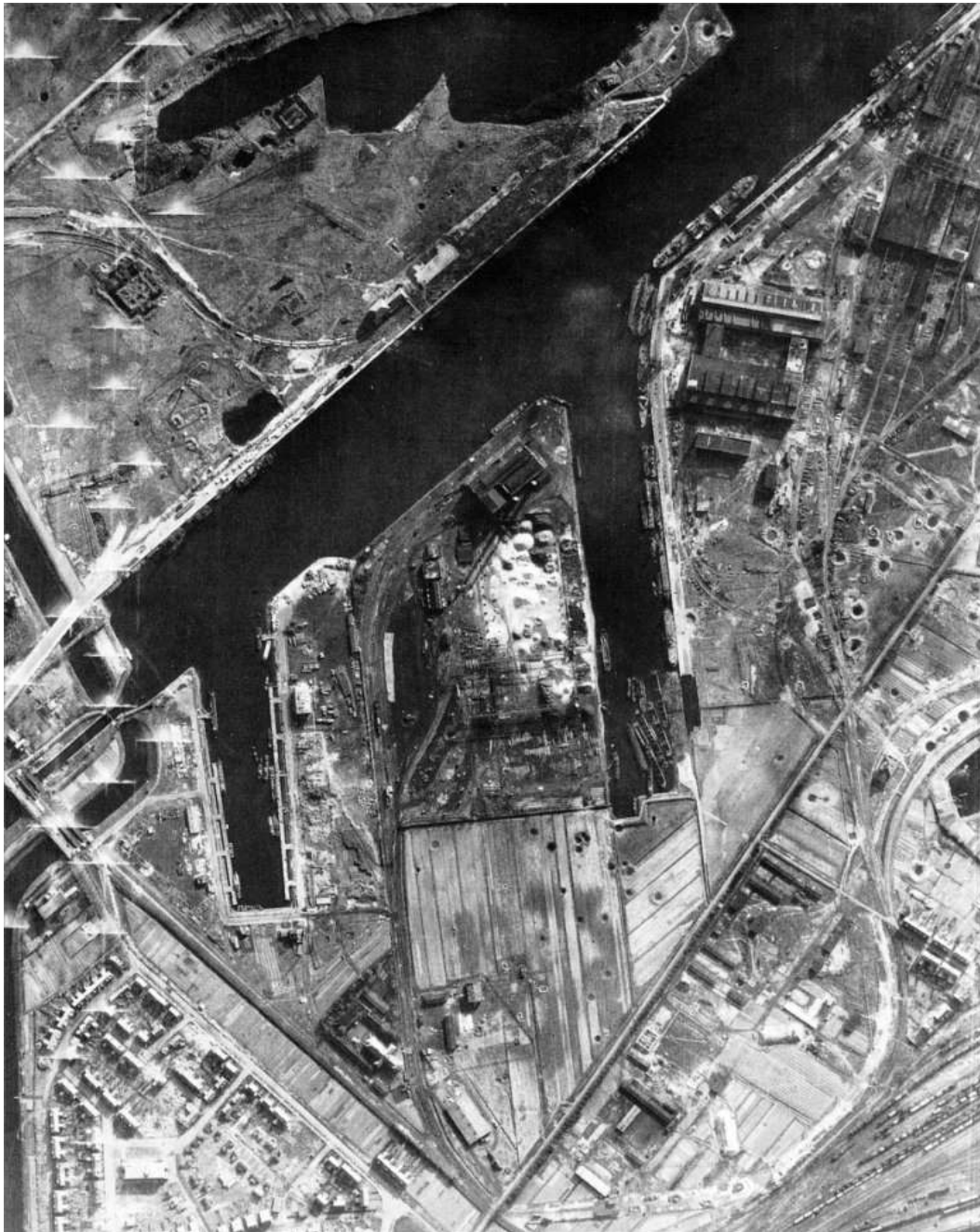
The harbour is completely covered on excellent quality prints, but cover of the anchorages and roads to the South West and South East is poor, due to cloud and to a fault in the 6" camera.

The 4, possibly 5, E/R boats reported present on 24.2.45 have departed but a number of small auxiliaries are again present. Several small coasters are the only merchant vessels noticed.

Shipping total

Naval
1 trawler type auxiliary 150/200'
1 trawler type auxiliary 100/150'

	3 coaster type auxiliaries 100/150'
	1 naval launch approx 90'
Non-Naval	1 coaster 150'
	4 coasters 50/100'
	1 sailing auxiliary 100/150'
	1 floating crane
	1 water tender
	2 tugs
	Small craft and barges



Udsnit af havnen i Emden i krigens sidste del.

Emden

106G/4576 2.3.45 1145 hrs and 106G/4576 2.3.45 1045 hrs

Both sorties fully cover the port on large scale photographs. The earlier sortie, however, is partly obscured by cloud and cloud shadow, therefore this report is based on the better photographs of the later cover.

There have been few changes in shipping since 21.2.45. The main activity in the port is still confined to the movement of small auxiliaries.

Naval

Eight 'R' boats 126/133' have departed since 21.2.45. There are now 4 'R' boats and 3 E-boats present in the port. The R-boat 126' in the West Harbour has had her after armament removed.

There has been considerable movement among the auxiliaries in the port but the total number remains approximately the same.

One of the 2 armed vessels 150/200' previously in dockyard hands has left the port.

Merchant shipping

The M7V 300' probably a pre-fabricated U-boat parts carrier which was seen in tow in the New Inner Harbour on 21.2.45 has departed.

An M/V 200' approx which is now lying in the Outer Harbour is the only arrival since the last cover.

The M/V M.398 which is fitting out and the incomplete M/V's M.454 and M.465 remain at their previous berths.

One of the barges 20' approx in the Outer Harbour is seen to be laden with a cargo of cylindrical objects.

Shipping total

Naval	1 R-boat 133'
	1 R-boat 126'
	3 E-boats 116'
	1 R-boat 110'
	1 TLC type III
	1 trawler type auxiliary 150/200'
	1 trawler type auxiliary 150' approx
	1 trawler type auxiliary 100/150'
	4 coaster type auxiliaries 100/150' (incomplete)
	2 auxiliaries 100/150'
	7 auxiliaries 50/100'
	1 armed vessel 150/200'
	1 armed tug
	1 magnetic minesweeper float
U-Boats	Nil
Non-Naval	M/V 470' Standard type M.398 (fitting out)
	M/V 470' Standard type M.465 (incomplete)
	M/V 350' M.454 (incomplete)
	1 M/V hull 300' Hansa standard type
	1 M/V 200' approx
	2 Rhine Ships 210' approx
Damaged:	1 wrecked M/V 200/250'
On slips:	1 vessel 250/300'
	1 hull 250/300'
	1 Keel
Tankers	Nil
Non-Naval	2 coasters 150/200'
Under 200'	1 hull 150/200'
	4 Coasters 100/150'
	1 Verschure Collier 180'
	2 Floating grain elevators
	31 Barges (over 200')
	Dredgers, hopprs, barges, lighters and small craft
Booms	The booms are seen in their normal open positions.
Balloons	The area of the barrage is fully covered and 20 balloons are seen bedded down at their sites. Four of the sites occupied on 24.2.45 are now vacant.

Wilhelmshaven

106G/4584 2.3.45 1145 hrs and 106G/4592 2.3.45 1145 hrs

The port is fully covered on the latter sortie 106G/4592 on which the report and shipping detail are based. The earlier sortie provides only fragmentary cover through gaps in the clouds.

There has been a very marked increase in the number of midget U-boats.

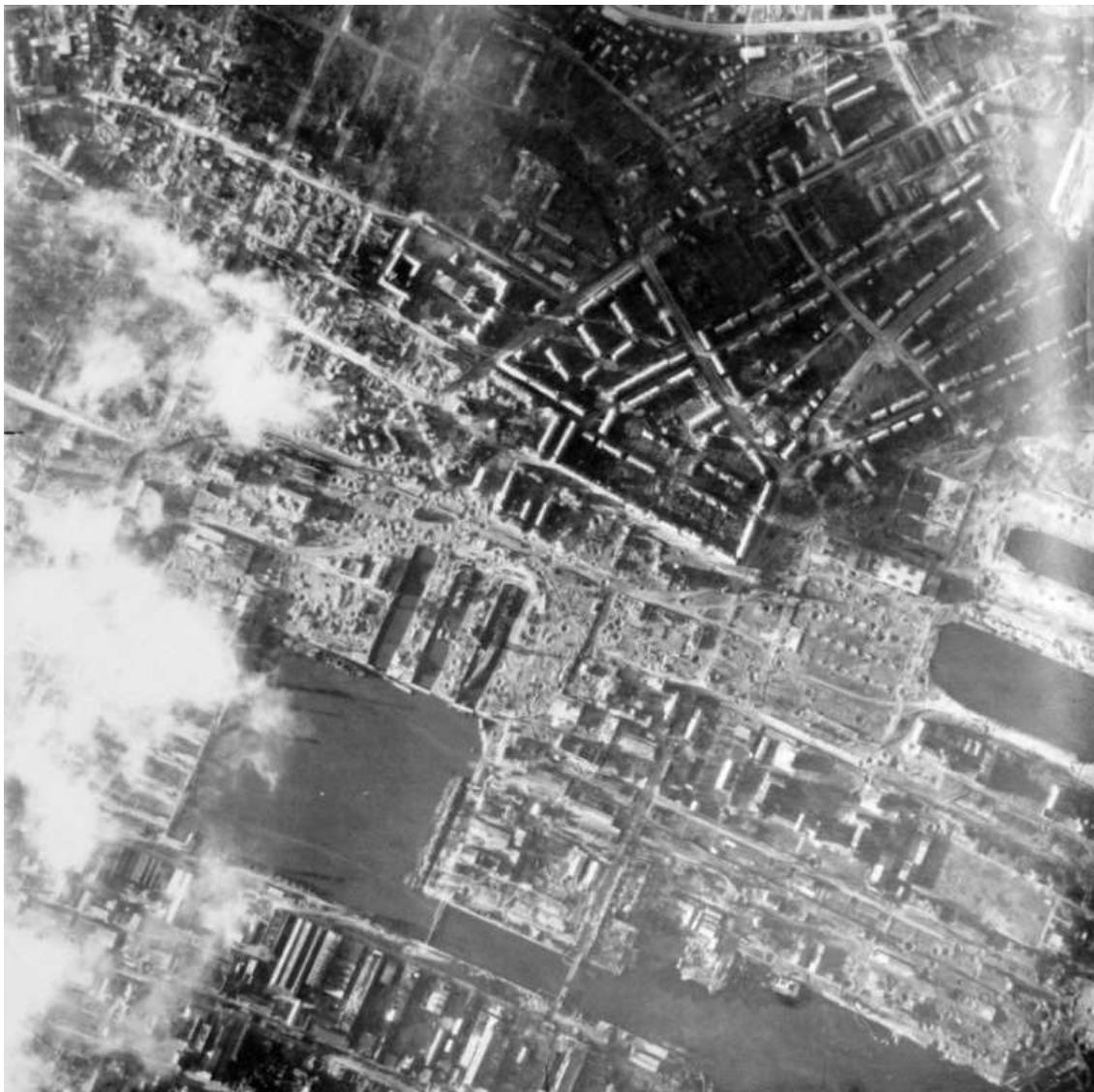
The cruiser Koln and 1 M/V have undocked whilst a Sperrbrecher, an M/V and 3 Uboats have entered dry dock.

There has been an increase in the number of 'M' class minesweepers present.

Midget u-boats

The better quality photographs permit a fuller count to be made of these vessels than was possible heretofore and a marked increase in the number present is seen since 21.2.45. A total of 101 midget u-boats is seen, of which 30 Seehund type 40' (including 8 in the water) are in the NE corner of the Tirpitz Harbour and 71 Molch type 30' (1 in the water) are on the roof of the seaplane base and on the adjacent Seydlitz quay.

It is probable that some of the Molch type are incomplete and that the seaplane base is being used for the assembly of these craft.



Udsnit af havnen i Wilhelmshaven med Bauhafen til venstre og Ausrüstungshafen nederst til højre.

Other naval shipping

The cruiser Köln has moved out of dry dock since 21.2.45. She is now lying against the East quay of the Bauhaven and is effectively camouflaged by netting. Booms, small craft and further netting blend her outline with that of the quay.

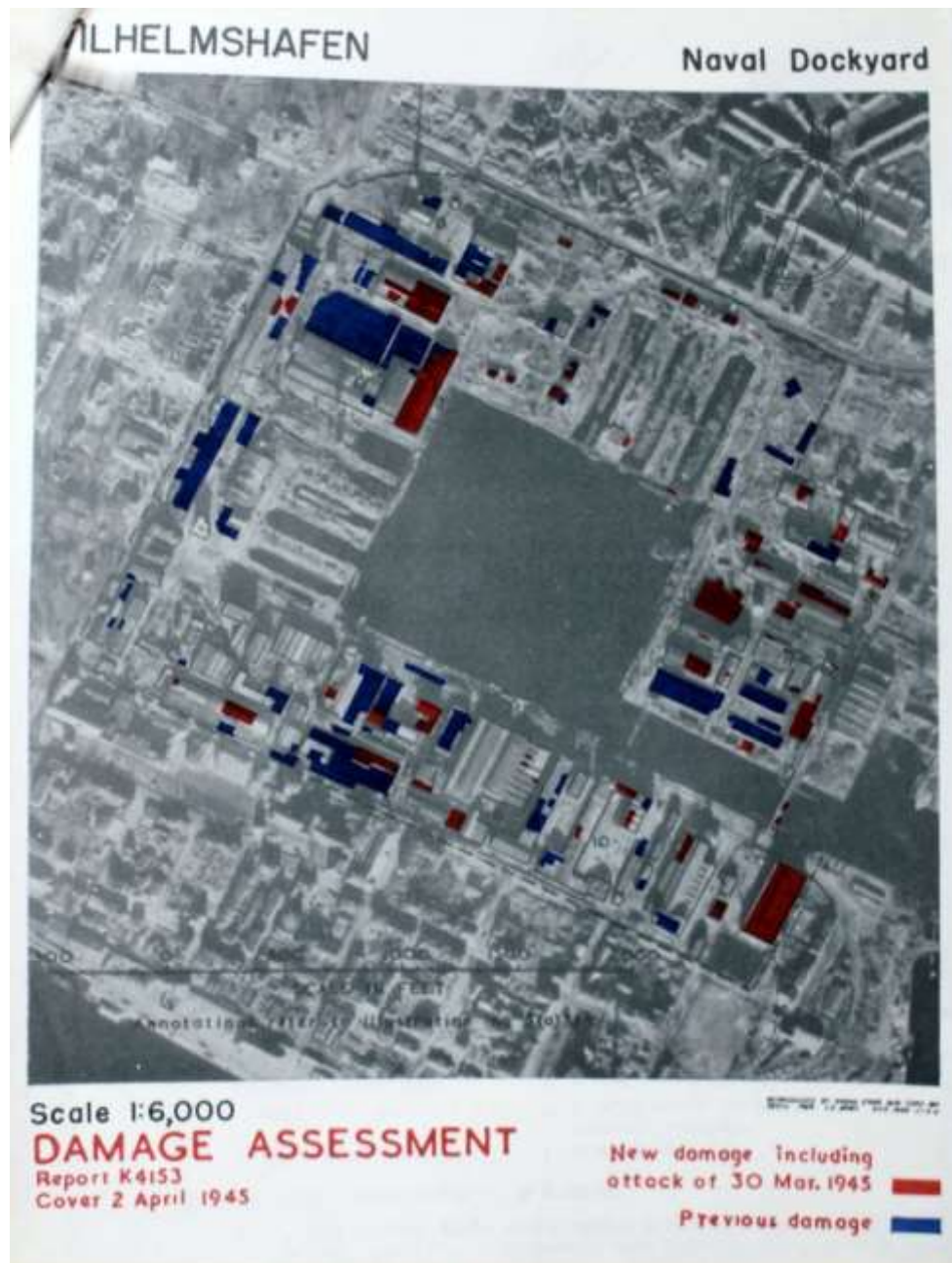
The Sperrbrecher 250' Sp. XV has moved into dry dock No. 5 from the Hipper Harbour where she has been since 23.12.44.

The number of U-boats present is substantially the same as on 21.2.45 but since that date 1 U-boat 500 tons has left floating dock and 4 have entered floating or dry docks.

There has been an increase of 'M' class minesweepers present, 2 of 216' and 3 of 1942 type having arrived since 21.2.45.

There has been a decrease of E/R boats present; 12 (including 2 in floating docks) being seen against 18 present on 21.2.45.

The Depot ship Isar D.30, the cable ship D.73 and the Flush-decked escort vessel remain in their previous berths.



Merchant shipping

The M/V 360' M.363 has moved into Dry Dock No. 6 since 21.2.45. It can now be seen that her funnel has been removed.

The M/V 410' PL 'M' type M.147 has undocked since 21.2.45 and is now seen in the Bauhaven.

an M/V 250/300' has arrived at the Seydlitz quay in the Hipper Harbour.

2 water carriers 186' have moved into Dry Dock.

There has been no other significant change in merchant shipping since 21.2.45. The liners L.35, L.38 and L.22 remaining at their former berths.

Shipping total

Naval

Cruiser Koln (camouflaged)
 Sperrbrecher 250' Sp. XV (in dry dock)
 Incomplete cable-ship 400' D.73
 U-Boat Depot ship 340' Isar D.30
 1 Flush decked Escort Vessel (dismantled)
 2 'M' class minesweepers 216'
 8 'M' class minesweepers 1942 type (3 in dry dock)
 7 E/R Boats 126' (1 in floating dock, 1 damaged)
 3 E/R boats 116' (1 in floating dock)
 1 E-boat 116'

1 E/R boat 95' (in floating dock)
 2 Siebel Ferries
 4 Trawler type auxiliaries 150/200'
 9 auxiliaries 100/150'
 2 coaster type auxiliaries 100/150'
 9 armed drifters



Wilhelmshaven ved krigens afslutning

U-Boats	14 x 500 ton U-boats (2 in dock) 11 x 250 ton U-Boats 30 Seehund type U-Boats 40' 71 Molch type U-Boats 30'
On slips:	2 x 500 U-Boats (abandoned)

Non-Naval	Liner 530' Monte Olivia type L.22 Liner 460' Usaramo type L.38 Liner 440' Usaramo type L.35 M/V 410' PLM type M.147 M/V 360' M.363 (in dry dock) 1 M/V 300/350' 1 M/V 250/300'
Tankers	1 suction dredger 300/350' 1 probable oiler 200/250' 1 oil barge
Non-Naval Under 200'	1 vessel 150/200' 3 water carriers 186' 1 sailing vessel 150' 2 suction dredgers 2 bucket dredgers 1 invasion type barge Small and harbour craft
Booms	All booms remain in their usual position.
Balloons	The barrage is not fully covered, all balloons seen are bedded down.



Bremerhaven i en britisk target folder for havnen med angivelse af ødelagte områder.

Bremerhaven

106G/4584 2.3.45 1130 hrs

The port is covered on photographs of good quality, although small areas are obscured by cloud. The roads are covered on very small scale prints only.

There has been a decrease in the total number of U-boats present since 21.2.45. Two 'M' class minesweepers have departed. No change is seen in the condition of the two destroyers in dry dock. Two Sperrbrechers have arrived.

There has been some turnover in merchant shipping.

Naval Shipping

The total number of U-boats present is as follows:

2 U-boats 740 tons

8 U-boats 500 tons

9 U-boats 250/300 tns

2 PF U-boats 250'

although this total may be incomplete owing to cloud, it shows an increase in the number of 250/300 tons U-boats present.

Two Sperrbrechers 240' Sp. XG and Sp. XO, both last seen at Cuxhaven on 14.2.45 have arrived.

The Sperrbrecher 440' Sp. AY, which was reported as having left her berth in Kaiser Basin III by 24.2.45 is now seen at the Columbus quay. These excellent photographs show her armament to be fitted and it is now assumed that she has been commissioned after a stay of over a year in the port. She arrived here in December 1943 from P Smits yard near Rotterdam where she had been launched in November 1941. It is seen that the arrangement of her armament has been changed during her fitting out; she now has at least fifteen gun positions.

The minelayer 310' D.40 has moved from the dry dock in the fitting out Basin to the Commercial Basin.

Apart from the normal movement of auxiliaries and the departure of two 'M' class minesweepers 216' and two E/RT boats 116' since 24.2.45, there has been no important change in the minor naval units.

Both destroyers remain in dry dock.

The vessel 400/500', partly seen under cloud on 24.2.45 and tentatively identified as the Sperrbrecher 470' Sp. AW has since departed. Sp. AQ has not since been located elsewhere.

Merchant shipping

The most notable event has been the movement of the M/V 360' M.315 from the roads into dry dock at the fitting out basin. This vessel has only recently undergone a long fitting out period in Hamburg.

A second arrival from the Roads is the M/V 460' Taronga type M.197. She is now lying in the Kaiser Basin III. The M/V 400' M.237 has moved position in the Kaiser Basin III to allow M.197 to take her place.

The M/V 415' M.179, which had moved from dry dock to the Fitting out Basin by 24.2.45, remains in the same position.

The M/V 370' M.373 remains in the same position with the large supply barge alongside.

both the M/V 360' Hansa Standard type and one of the M/V's 300' Hansa Standard type have departed since 21.2.45 leaving two M/V's 300' Hansa Standard type still present. One of these is probably incomplete and has moved from the Kaiser Basin II to the Connecting Dock.

Summary of shipping seen (not including vessels in Roads)

Naval	1 Seetier Class D/R (in dry dock)
	1 MAAS Clas D/R (in dry dock)
	3 'M' class minesweepers 1942 type (1 fitting out)
	2 E/R boats 126'
	Sperrbrecher 440' Sp. AY
	Sperrbrecher 240' Sp. XG
	Sperrbrecher 240' Sp. XO
	Minelayer 310' D.40
	1 Trawler type auxiliary 200/250'
	2 Trawler type auxiliaries 150/200'
	2 auxiliaries 150/200'
	6 auxiliaries 100/150'
	6 Swinemunde drifters
	Vessel 170' probably fishing protection vessel
	1 TLC type III
Inactive:	Target ship Zahringen (dismantling)
	Wreck of torpedo recovery ship
U-Boats	(total incomplete owing to cloud)
	2 x 740 ton U-boats (1 in Floating Dock)
	8 x 500 ton U-boats
	9 x 250/300 ton U-boats
	2 PF U-boats 250'
Non-Naval	Liner 935' Europa L.1
Over 200'	Liner 480' Uena L.34
	1 M/V 460' Taronga type M.197
	1 M/V 415' M.179

	1 M/V 400' M.237
	1 M/V 360' M.315
	1 M/V 340' M.306
	2 M/V's 300' Hansa Standard type
	2 M/V's 250/300'
	1 M/V 200/250'
	1 large depot barge
	1 M/V 200'
	2 salvage vessels 200'
Fitting out:	1 M/V 370' M.373
Building:	2 medium hulls
Tankers	1 tanker 450' ex-Turicum T.7
	1 oiler 220'
	1 oiler 200'
	2 oil barges 200/250'
Non-Naval	2 armed coasters 150/200'
Under 200'	1 coaster 150/200'
	1 vessel 150/200'
	22 vessels 100/150'
	On slips: 1 vessel 150/200'



Ministrygerne M3407 og M3409 til kajs i Den Helder. M3407 hed oprindelig Orion (SCH53) og M3409 De 45 Gezusters (KW162). Begge fartøjer overlevede krigen.

Elsfleth 106G/4581 2.2.45 1115 hrs

The yard is covered on a single print of good quality.

The Naval hull which was reported on the slips on 8.2.45 has now been launched. This vessel, which was described as probably a fleet oiler, is now found to measure approx 300' and is being fitted out alongside the slips.

Work is proceedin on the keel laid down between 1.1.45 and 8.2.45, and the hull is now taking shape. It measures from 180 to 200'.

A coaster of approx 130' is the only othe vessel of any size at the yard.

Two only of the 5 incomplete E-boats seen on 8.2.45 are visible, the berths of the remainder not being covered.

The cable ship 260' Nordeney D.82 remains at her berth in the river, likewise the Rhine ship 280'.

Other shippin in the river near the yard includes 11 barges over 200' (one of which is carrying a pair of unidentified cylindrical objects of approx 25' length) two coasters 150/200' (one armed) and several smaller barges.



Ubådsbunkeren Valentin ved Farge, som de allierede holdt godt øje med i foråret 1945. Den blev bombet i slutningen af marts 1945, da den var næsten færdigbygget, og kom aldrig i anvendelse. I nedenstående rapport benævnes bunkeren 'Constructional Work'.

Farge

106G/4581 2.3.45 1115 hrs

Constructional work at Farge:

Since 22.2.45 progress has been made on the roof of the structure:

- a. Concrete for the first roof, approx 14' thick, has been poured over an additional area of about 2.200 sq.ft on the N half of No. 1 bay (W).
- b. Concrete is in the process of being poured over an area of about 2.200 sq.ft adjoining the above.
- c. Some steel cubical mesh appears to have been installed in the framed area remaining over the N half of No. 1 bay (W). This framed area represents slightly more than 2.200 sq.ft.
- d. Concrete has been newly poured in a compartment of about 2.200 sq.ft. over the N half of No. 2 bay (W).
- e. Concrete has been poured, for the first roof, over the second rectangular parapetted opening over No. 1 bay (E). this is the smaller of the two openings and is approximately 50' x 30'.
- f. the second roof (approx 9' thick) has not been extended. The several compartments which have been prepared for some time have not yet received cubical mesh.

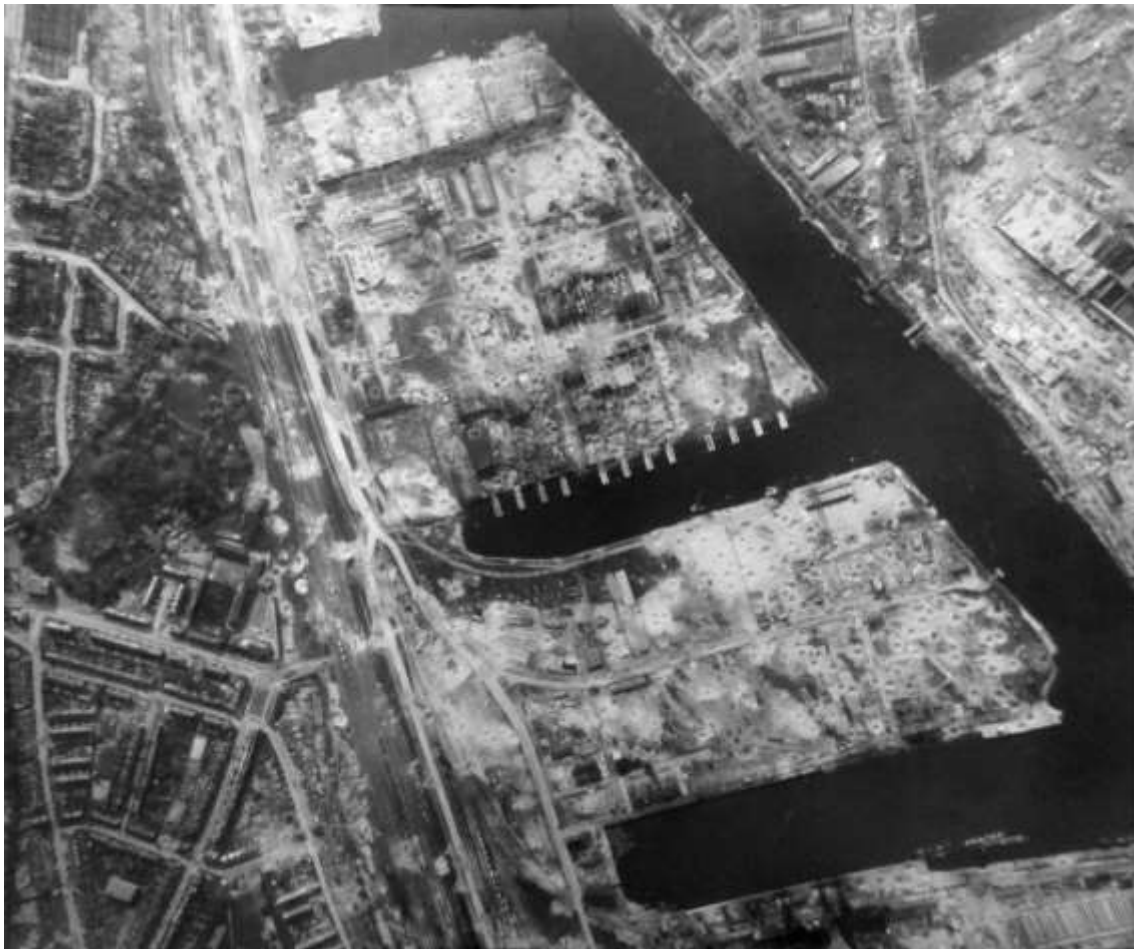
Dredging

The basin dredged in the bank of the Weser has not been perceptibly enlarged since 22.2.45. The dredger is still present, having moved about 350 ft W.

Shipping in the river

The floating dock is still present at the northernmost jetty.

4 barges over 200', a coaster 100/150' and some smaller barges complete the total of shipping in the stretch of river off Farge. One of the barges is seen to be carrying a pair of unidentified cylindrical objects similar to those on the barge at Elsfleth. A further 8 barges over 200' are seen at the barge yard between Farge and Blumenthal. A tug with one barge in tow is moving downstream.



Sønderbombede havneanlæg og industriforetagener i Bremen ved krigens slutning. I marts 1945 blev Bremen bombet næsten dagligt og især i månedens sidste uger gik det hårdt ud over byen. Når der ikke var større angreb 'gæstede' Mosquitoes fra Light Night Striking Force (No. 8 Group) Bremen for især at forstyrre arbejdet på skibsværfterne.

Bremen

106G/4581 2.3.45 1045 hrs

The port N of the Shipyard Basin is not photographed, with the exception of the new Descimag Dry Dock. Cover of the shipyard is thus incomplete and light cloud over parts of the rest of the port obscures details.

U-Boat building apart, activity remains at a very low level. One large coded M/V has departed since 21.2.245.

Naval shipping

U-Boats and the damaged Sperrbrecher Sp. XP are the only naval vessels visible.

the southernmost floating dock at the end of the Shipyard Basin is now submerged. On 21.2.245 this dock contained two 250' PF U-boats and what is probably the conning tower of one of these vessels is seen above water within the dockwalls. It is deduced from these facts that the dock was probably damaged during the recent night bombing raids and that one, at least of the U-Boats was submerged with her.

Prefabricated U-Boat building

Damage to the shipyard is evident and it is also possible that three of the U-Boats on slip 5 were damaged. One of these has slewed across at an angle to the ways on which she was being assembled.

Although insufficient cover makes it impossible to assess the rate of completion of the PF U-Boats, it is certain that one has been launched and one laid down since 21.2.45. these beer photographs also reveal that between the coers of 8 and 21.2.45 two U-Boats, in addition to those previously reported, were launched and were replaced on the slips by two more.

Merchant shipping

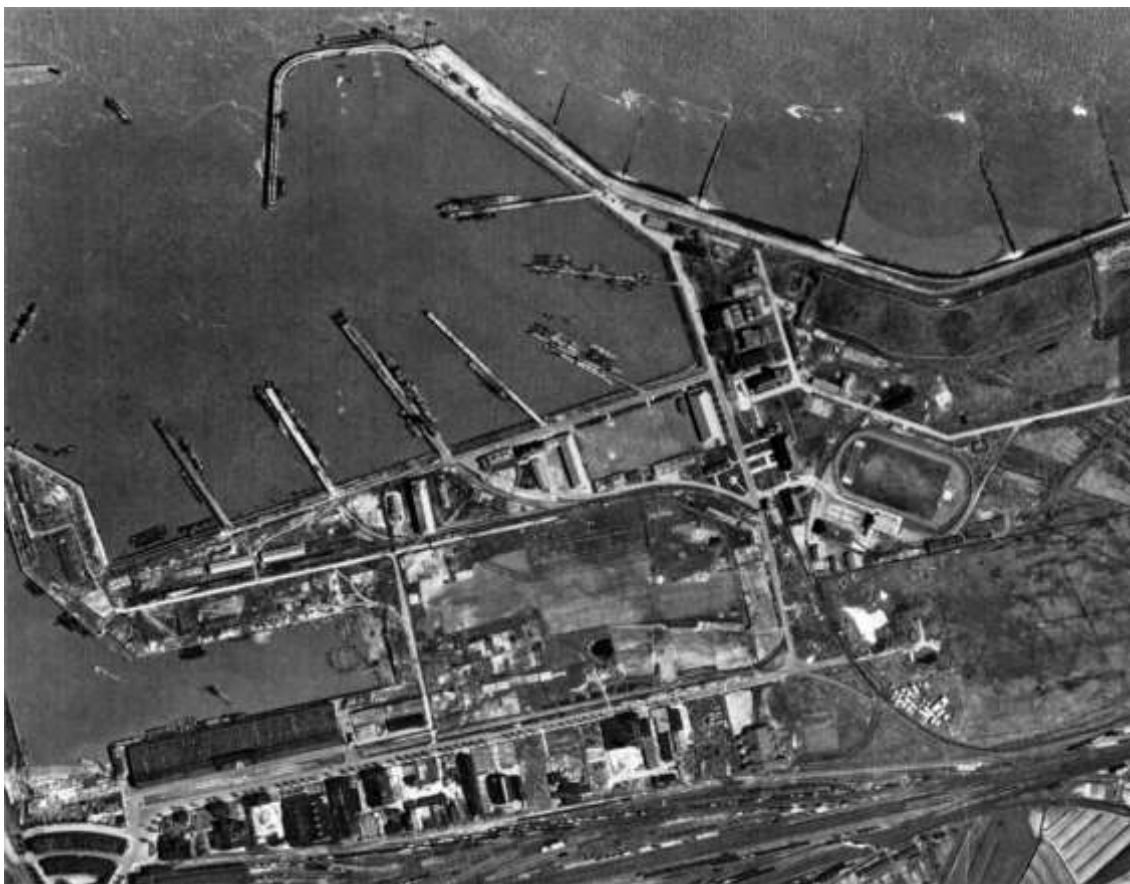
The 430' M/V Matthias Stinnes type M.130 has left her previous berth in the Timber Basin since 21.2.45 and is not seen elsewhere in the port area covered. Whe has not been located elsewhere.

Summary of shipping seen:

Naval	Building 2 destroyer keels
Damaged	Sperrbrecher 250' Sp. XP
U-Boats	6 x 250' PF U-Boats
Fitting out	2 x 740 ton U-Boats
	6 x 250' PF U-Boats
Building	17 x 250' PF U-Boats
Submerged	Probably at least 1 x 250' PF U-Boat
Non-Naval	M/V 370' M.462
	M/V 360' M.420
	2 M/Vs 300/350'
	1 PF past Carrier 340' approx
	4 M/V's 250/300'
	1 M/V 250' approx
	1 vessel 200/250' (engines aft)
	10 barges over 200'
	14 barges under 200'
	Harbour craft



Englænderne havde et godt øje til skibsværfterne i Bremen, hvor to værfter byggede ubåde. AG Weser fremstillede 162 ubåde til krigsmarinen og især type XXI ubådene sidst i krigen var en alvorlig trussel mod englænderne. AG Weser byggede i alt 41 ubåde af typen XXI. Det andet skibsværft var Bremer Vulkan-Vegesacker Werft, der fremstillede 74 ubåde.



Cuxhaven fotograferet af RAF den 7. april 1945. På billedet ses flere mindre enheder af den tyske krigsmarine. Cuxhaven var hjemsted for flere minestryger enheder samt forpostbåde.

Cuxhaven

106G/4571 2.3.45 1040 hrs and 106G/4592 2.3.45 1145 hrs

The later sortie provides only aptical cover on cloudy photographs and this report has therefore been based primarily upon the full over of 106G/4571.

Activity on the slips at hte two shipyards has been maintained and there has been an increase in the amount of non-naval shipping.

Naval shipping

A toal of 50 escort vessels and auxiliaries is present, this being about normal for the port.

Sperrbrecher 255' Sp. XN has departed and none of this type of vessel is now present. Sp. XN is seen off Altenbruch, on the same sortie, steaming eastwards toward Brunsbuttel.

The escort vessel Artenvelde remains alongside one of the jetties in Amerika Harbour in a berth she has probably occupied since 14.2.45.

5 'M' class minesweepers are prsent, two of which are on the slips. Thse tow are 216' type, the others being 1942 type. Although this total of 5 shows no change since 24.2.45, only one ship now occupies a berth occupied on that date.

Of the 14 E/R boats now present, one of the slips and 6 are berthed in the basins serving the slips.

Two TLC tpe I have arried and are berthed alongside Lentz Quay. A third vessel of this type, one with an unusual structure in the shape of a St. Andrews Cross amidships, is seen on the slips of the Norddeutsche Unionwerke AG. This vessel has been photographed in this port on numerous occations since 24.12.44.

there has been a normal turnover of trawler type and otehr auxiliaries.

Merchant shipping

Three M/V's 200/300' are now present, two of which are arrivals since 24.2.45.

Small coastal craft are more numerous than usual at least 18 coasters and trawlers 100/200' have been seen.

Shipping total

Naval

Depot ship 350' Helgoland D.9

Depot ship 345 St. Dennis D.28

	Escort vessel Artevelde 328'
	2 'M' class minesweepers 216' type (on slips)
	3 'M' class minesweepers 1942 type
	14 E/R boats (one on slips)
	2 TLC type I
	1 TLC type 1 with unusual structure amidships (on slips)
	2 trawler type auxiliaries 150/200'
	1 auxiliary 150/200'
	8 trawler type auxiliaries 100/150'
	5 auxiliaries 100/150'
	9 coaster type auxiliaries 100/120'
	2 Swinemunde drifters
	A few small auxiliaries
	Magnetic minesweeping floats
Non-Naval	1 M/V 250/300'
over 200'	2 M/V 200/250'
Non-Naval	3 coasters 150/200'
under 200'	1 passenger packet 150/200'
	1 vessel 150/200'
	15 coasters and trawlers 100/150'
	1 vessel 100/150'
	1 dredger
	3 vehicle ferries
	Tugs and harbour craft
	Small craft

Shipping off the port

Sperrbrecher 255' Sp. XN is photographed in the river Elbe about 3½ miles south east of Cuxhaven, steaming towards Brunsbüttel.

An M/V 250/300' is at anchor just off the entrance to Amerika Harbour.

All shipping seen lying off the port on 24.2.45 has now departed. This shipping included an M/V 310' carrying U-Boat parts, a trawler type auxiliary 150/200', an E/R boat and 7 small auxiliaries.

Brunsbüttel

106G/4571 2.3.45 1045 hrs and 106G/4592 2.3.45 1145 hrs

The locks, Outer and Inner Harbours and sections of the river Elbe adjoining the port are seen on clear photographs, except for the Elbe section which have partial cloud cover.

The locks, port, canal and the parts of the river Elbe seen are icefree.

There has been a reduction in the amount of shipping in the port.

A large coded liner has departed, also a coded M/V and a coded tanker.

Two naval vessels have arrived in the port, and three naval vessels are now present off the port.

One 500 ton U-Boat is seen lying in the New Outer Harbour and a T1 20 class torpedo boat is seen on the south side of the canal headed west. One Soloven class minesweeper is seen in the canal moored at the south bank.

The liner 660' Hamburg type L.6 has departed. She has not yet been located elsewhere.

The M/V 460' Tarong type M.197 has departed and is now at Bremerhaven, and tanker 470'

Etrema type T.31 has departed and has not yet been located elsewhere.

The M/V 300' Hansa Standard type remains as before.

One M/V 100/150' and 3 coasters 100/120' are seen in the canal.

Shipping total

Naval	1 500 ton U-Boat
	1 T. 1-20 class Torpedo Boat
	1 'M' class Minesweeper
	1 Soloven class Minesweeper
	2 E/R boats
Non-Naval	M/V 300' Hansa Standard type
	1 M/V 100/150'
	3 coasters 100/120'
Tankers	Nil

Shipping off the port

Naval	A ship Hamburg class (Formerly Amazone class Cruiser)
-------	---

A second ship of this class is photographed apparently in this area but with the prints available plotting of this ship is not possible.

Non-Naval	1 'M' class Minesweeper (on Easterly course) 3 M/V's 250/300' 2 M/V's 150/200' 1 M/V 100/150'
Balloons	The balloons in that part of the barrage which is seen are bedded down.



Dele af den indre by i Hamburg samt havneanlæg med pakhuse langs Binnenhafen og Zollkanal. St. Katharinen Kirche ses midt i billedet. Øverst til højre ses Grasbrookhafen med adskillie skibe liggende ved kaj.

Hamburg

106G/4571 2.3.45 1040 hrs

The port is not covered west of the Reihersteig Deutsche Werke. Thus none of the U-Boat building yards are seen.

Naval shipping

What is probably the dismantled 'M' class minesweeper seen in the Sandthor Basin on 21.2.45 can be seen through cloud in its former berth.

Two probable ex-French submarine chasers remain in Reihersteig.

Merchant shipping

There has been a considerable turnover among the smaller M/V's in the eastern basins, and one large M/V has arrived since 24.2.45.

This is the M/V 20' Java (Isles) type M.103, which was 1st seen in Kiel on 21.2.45. She is lying with derricks swung and with lighters alongside in the India Basin.

The newly commissioned M/V 360' Hansa Standard type M.407 has left the Sudwest Basin since 24.2.45, and is not seen elsewhere in the parts of the port covered.



Næsten totalt udbombet Blohm & Voss skibsværft på Steinwerder i Hamburg i begyndelsen af maj 1945. Blohm & Voss i Hamburg byggede i løbet af krigen 224 ubåde til den tyske krigsmarine. Sidste ubåd, som blev leveret, var U-2551, som blev overdraget til krigsmarinen den 31. marts 1945. Ved krigens slutning havde man 15 ubåde af typen XXI på bedding, som ikke nåede at blive færdigbygget.

The M/V 415' Mendoza M.227 has arrived in the Sudwest Basin. She was last seen in the Hansa Basin on 21.2.45, but has left her berth on 24.2.45, and was not visible elsewhere on a partial cover of the port on that date.

The prefabricated U-Boat part carrier 300/250' seen in the Baaken Basin on 21.2.45 is no longer present, but another M/V 300/350' has arrived in this basin.

Summary of shipping seen

Naval	1 probable 'M' class minesweeper 1942 type (dismantled) 2 probable ex-French Submarine chasers 123' Sperrbrecher 500' Sp. BJ (inactive) 1 aircraft security vessel 250' (sunk)
U-Boats	1 x 740 ton U-Boat 1 x 500 ton U-Boat (abandoned)
Non-Naval	M/V 520' Java (Isles) type M.103 M/V 460' Itaeri M.244 M/V 415' Mendoza M.227 M/V 410' Frigga M.186 (in floating dock) M/V 350' M.235 4 M/V's 300/350' 1 M/V 300' Hansa Standard type 1 M/V 300' 4 M/V's 250/300' 1 River Passenger Steamer 250/300' 10 M/V's 200/250' 1 coaster 150/200'
Inactive	M/V 495' M.216 (incomplete)

	M/V 420' Weissesee M.252 (damaged)
	M/V 400' M.261 (damaged)
	M/V 400' Emsrft M.357 (damaged)
	1 M/V 300' Hansa Standard type (awash)
	1 M/V 300/350' (sunk)
	1 M/V 300' (sunk)
	1 hulk 300'
	1 River Passenger Steamer 250/300' (sunk)
Tanker	Tanker 510' T.81 (incomplete)



Havnen i Hamburg ved krigens slutning. Der skulle ikke meget skydække til for at vanskeliggøre fototydernes arbejde. En enkelt lille 'uldtot' kunne dække over et vigtigt objekt og fuldstændig ændre trusselsbilledet.

Wyk

106G/4582 2.3.45 1115 hrs

Shipping present consists of 3 passenger ferries 150' approx and numerous small craft and fishing vessels.

Amrum

106G/4582 2.3.45 1115 hrs

The south east end and the east shore are covered. N shipping of importance is seen at any of the quays and jetties covered.

On the quay at Steenadde are seen a number of indeterminate objects. 5 small vessels, probably fishing craft, are alongside.

Hooge

106G/4582 2.3.45 1115 hrs

All but the south west shore of the island is covered. No shipping is seen. The entire island is flooded and breaks are seen in the sea walls.

Pellworn

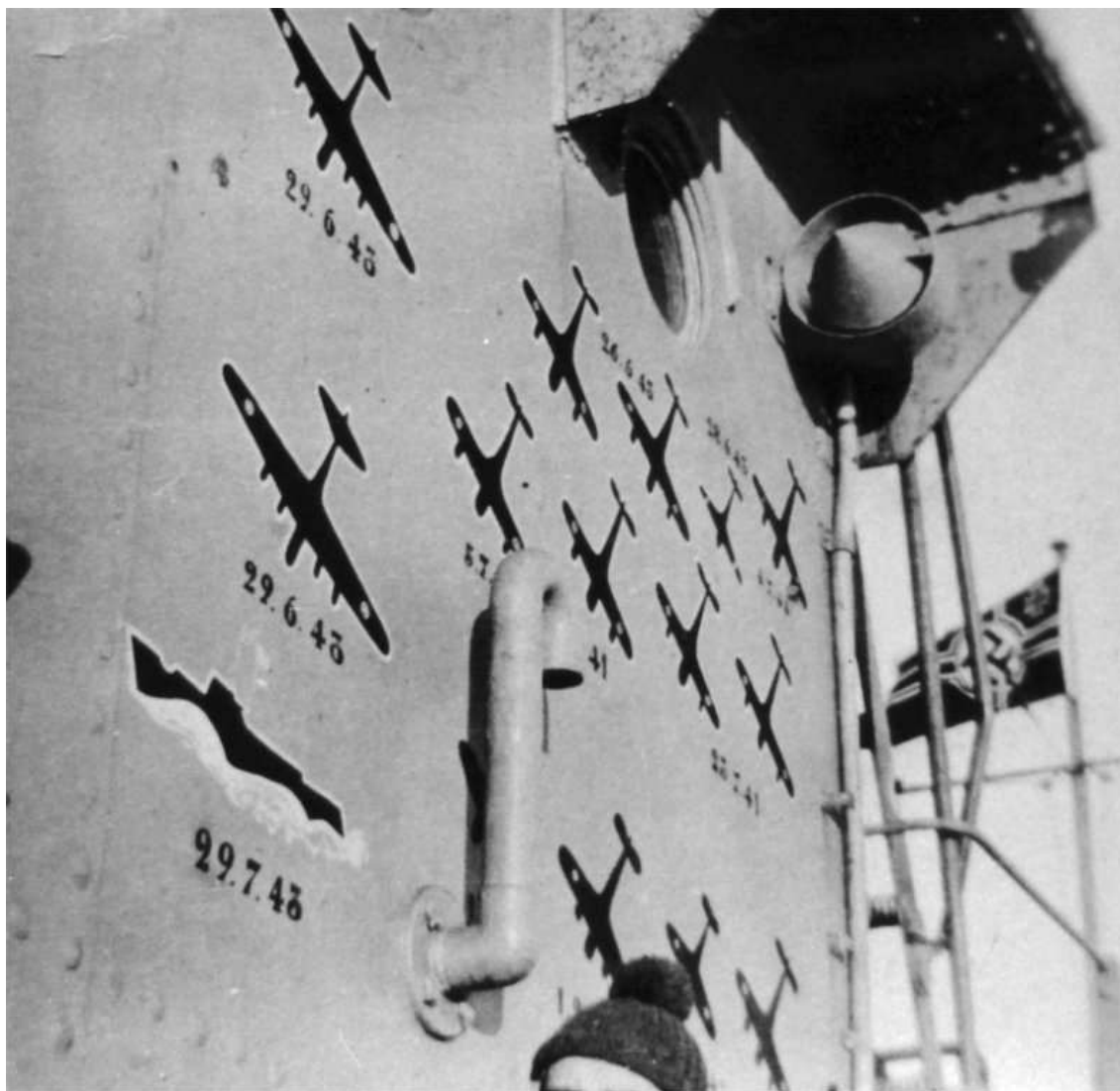
106G/4582 2.3.45 1115 hrs

Only a portion of the island is covered on this sortie. Nothing of interest is seen on the part covered.

Sylt /Hornum

106G/4582 2.3.45 1115 hrs

Shipping present consists of a tug 100' approx and an M/V 200/250'.



Forpostbådene levede et farligt liv med mange hændelser. På billedet ses ærestavlen for VP 1512, der oprindelig var en hvalfangerbåd med navnet Unitas 8. Skibet var et af de få fartøjer i 15. Vorpostenflottille, der overlevede krigen, hvor man fandt VP 1512 i Kiel. Efter krigen sejlede skibet en kort overgang for GMSA, før det blev overgivet til englænderne som krigsbytte. Skibet, der blev bygget i Bremen i 1937 blev hugget op i Durbani 1961. (via Boiten)

5. Sicherungsdivision

5. Sicherungsdivision blev opstillet i marts 1942 og med hovedkvarter på beboelsesskibet 'Helgoland', der lå i Cuxhaven. I 1945 var Kapitän z. See Kurt Thoma chef. Han havde overtaget ledelsen i oktober 1944 efter Konteradmiral Günther Horstmann.

Den 44 årige Thoma havde fået tildelt Ridderkorset som Korvettenkapitän i oktober 1940, medens han var chef for 2. Minensuchflottille. Thoma kom i 1957 i den nye Bundesmarine, hvor han forrettede tjeneste indtil 1962. Han døde som 69 årig i april 1971 i Oldenburg.

5. Sicherungsdivisions sejlede enheder var en blanding af minestrygere, Räumboote, Sperrbrechere, forpostbåde og Artillerieträgere og ved krigens slutning så enhederne under 5. Sicherungsdivision således ud:



Minestrygeren M 33 fra 7. Minensuchflottille fotograferet i Rotterdam i 1944. M 33 blev bygget i Lübeck i 1942 og var en minestryger af 1938 typen. Fartøjet gjorde udelukkende tjeneste ved 7. MS Flottille og blev ved krigens ophørt en kort overgang anvendt af GMSA, før det blev hugget op. (Pöschmann via Boiten)

7. Minensuchflottille

Stationeret i Cuxhaven. Fregattenkapitän Johannes Hartrumpf var chef for 7. Minensuchflottille. Han havde som chef for M 22 i 3. Minensuchflottille i oktober 1942 fået tildelt Deutsches Kreuz in Gold. Hartrumpf døde som 100 årig i september 2010.

Minesøjerne var svært bevæbnede med to 10,5 cm kanoner, en 37 mm luftværnskanon, en 2 cm Vierling, to 2 cm i dobbeltaffutage samt tre stk 2 cm maskinkanoner i enkeltaffutage. Dertil kom to tunge 15 mm maskingeværer. Fartøjerne medførte også fire kastere med 36 dybvandsbomber og kunne endvidere medføre 30 miner.

Navn	Type	Placering	Besætning
M 23	Minensuchboot 1935	Cuxhaven	2/107
M 33	Minensuchboot 1935	Cuxhaven	3/103
M 82	Minensuchboot 1935	Cuxhaven	4/102
M 102	Minensuchboot 1935	Cuxhaven	1/96
M 104	Minensuchboot 1935	Cuxhaven	3/100
M 131	Minensuchboot 1935	Cuxhaven	5/102
M 201	Minensuchboot 1935	Cuxhaven	3/101



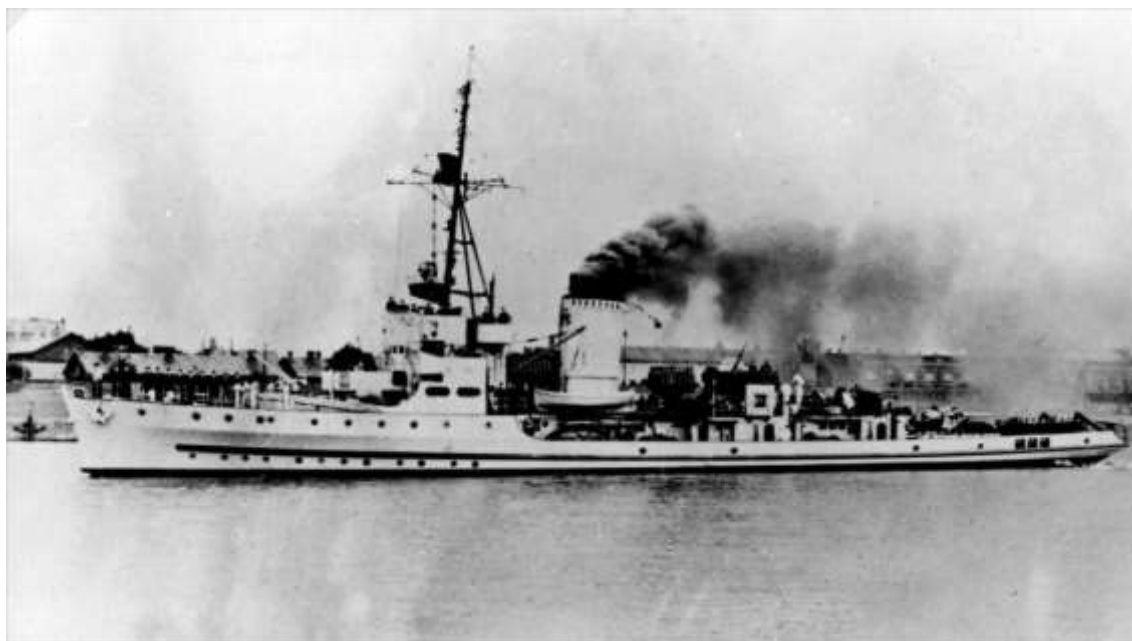
Minestrygeren M 23 fra 7. Minensuchflottille liggende i Den Helder i 1943. Skibet kom i tjeneste i oktober 1940 og blev minesprængt den 11. juli 1941 ud for Pernau. Det lykkedes at redde M 23, men det behøvede et længere værfthold, før hun i april 1943 igen kom i tjeneste. (Pöschmann via Boiten)

27. Minensuchflottille

Opstillet i januar 1943 og stationeret i Cuxhaven med sikring af konvojer mellem Elben og Rotterdam som hovedopgave. Chef i 1945 var Kapitänleutnant Joachim Fock, der havde fået Deutsches Kreuz in Gold i oktober 1944.

Minensuchbootene var bevæbnede med en 10.5 cm kanon, 1 37 mm maskinkanon, en 2 cm dobbel maskinkanon, en enkelt 20 mm maskinkanon, en 20 mm Vierling samt to tunge 15 mm maskingeværer. Dertil kom 36 dybvandsbomber med fire affyringsaggregater.

Navn	Type	Placering	Besætning
M 323	Minensuchboot 1940	Cuxhaven	4/95
M 327	Minensuchboot 1940	Cuxhaven	4 86
M 405	Minensuchboot 1940	Cuxhaven	3 94
M 461	Minensuchboot 1940	Cuxhaven	3/90
M 261	Minensuchboot 1940	Brunsbüttel	2/84
M 484	Minensuchboot 1940	Brunsbüttel	3/84
M 369	Minensuchboot 1940	Wilhelmshaven	1/6 (ikke i drift)
M 362	Minensuchboot 1940	Hörnum	3/100
M 425	Minensuchboot 1940	Hörnum	2/96



Ministryger M 261 tilhørende 27. Minensuchflottille i Cuxhaven. Dette skib, der var af typen M/1940 blev bygget i Bremen og kom i tjeneste i september 1942 ved 21. MS Fl, før det senere kom til 27. MS Fl. I 1947 blev M 261 hugget op i Norge. (F. Hansen)

13. Räumbootsflottille

Opstillet i november 1943 med Nordsøen og Den Tyske Bugt som operationsområde. Kapitänleutnant Wendelin Eizinger var chef for enheden. Han fik Deutsches Kreuz in Gold den 1. marts 1945.

Räumbootenes bevæbning bestod af en 37 mm maskinkanon samt tre dobbelte 20 mm maskinkanoner plus seks dybvandsbomber. Fartøjerne kunne også medbringe seks miner.

Navn	Type	Placering	Besætning
R 132	Räumboot 1942	Cuxhaven	2/40
R 133	Räumboot 1942	Cuxhaven	2/34
R 134	Räumboot 1942	Cuxhaven	1/35
R 135	Räumboot 1942	Cuxhaven	1/32
R 136	Räumboot 1942	Cuxhaven	1/30
R 137	Räumboot 1942	Cuxhaven	0/36
R 138	Räumboot 1942	Cuxhaven	1/34
R 140	Räumboot 1942	Cuxhaven	1/35
R 142	Räumboot 1942	Cuxhaven	2/35
R 144	Räumboot 1942	Cuxhaven	0/29
R 174	Räumboot 1940	Cuxhaven	0 30
R 246	Räumboot 1942	Cuxhaven	1/32
R 252	Räumboot 1942	Cuxhaven	1/35



Vp 807, der oprindelig hed 'Auguste Kämpf' af Wesermünde. Vp 807 blev sænket af Beaufighters fra Coastal Command den 29. april 1943 ud for Texel.

8. Vorpostenflottille

I foråret 1945 under ledelse af KKpt Dr. Fritz Lobeck, der i marts overtog ledelsen efter KKpt Dr. Stamer, der havde ført enheden siden juni 1940. Korvettenkapitän Lobeck modtog Deutsches Kreuz in Gold i oktober 1944 som chef for 13. Vorpostenflottille.

Fartøjerne, der bestod af ombyggede fiskedampere, var bevæbnede med en 10.5 cm eller en 8.8 cm kanon, en 2 cm Vierling, en 37 mm maskinkanon samt to til fire 20 mm maskinkanoner. De kunne endvidere medføre 12 dybvandsbomber.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
Vp 802	Sagitta	Cuxhaven	3/36
Vp 803		Cuxhaven	2/55
Vp 805	MFL 8	Cuxhaven	5/59
Vp 806	Stuttgart	Cuxhaven	3/55
Vp 808	Ehrensberger	Cuxhaven	3/63
Vp 814	Gotland	Wesermünde	0/0 Ausser Dienst
Vp 804	Spica	Emden	2/55
Vp 809	Konsul Dubbers	Emden	3/63
Vp 811	Claus Ebeling	Emden	3/63
Vp 813	Otto Krogmann	Emden	3/57
Vp 2004		Nordsee	3/55
Vp 2007	Hannover	Emden	3/55
Vp 2011	Borkum	Emden	3/55



Vp 807's 8,8 cm kanon i forstævnen. (Heinz Oberbeck via Boiten)



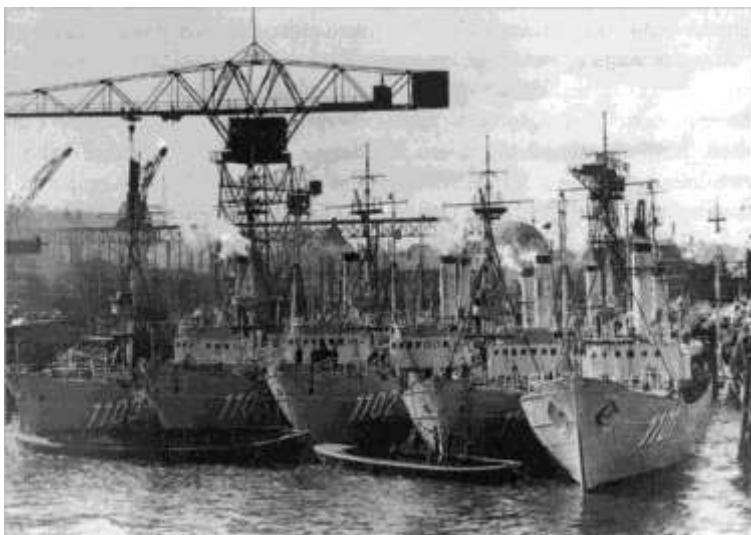
Vp 811 'Claus Ebeling' tilhørende 8 Vorpostenflottille. Claus Ebeling blev bygget i Kiel i 1933 og var hjemmehørende i Wesermünde, da den i 1939 blev indkaldt til krigsmarinen. Fartøjet overlevede krigen og kom til at sejle civilt indtil i slutningen af 50'erne. Vp 811 blev hugget op i Hamburg i oktober 1960.

11. Vorpostenflottille

Under ledelse af den 46 årige Korvettenkapitän Dipl.Ing. Kurt Loewer, der modtog Ridderkorset den 24. juni 1944. Han døde i Münster i oktober 1985.

Enhedens ombyggede fiskedampere var bevæbningsmæssigt udrustet ligesom fartøjerne i 8. Vorpostenflottille, medens hvalfangerfartøjerne havde en 8.8 cm kanon samt to 37 mm og to til fire 20 mm maskinkanoner. Dertil kom seks dybvandsbomber.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
Vp 1102	Lützow	Cuxhaven	3/71
Vp 1103	Reemt	Cuxhaven	3/71
Vp 1105	Jochen Homann	Wilhelmshaven	4/79
Vp 1107	Johs Klatte	Cuxhaven	2/67
Vp 1111	Christian Wendig	Cuxhaven	4/69
Vp 1112	MFL 6	Wilhelmshaven	0/27
Flakjäger 21	Wiking 8	Cuxhaven	2/46
Flakjäger 22	Wiking 10	Cuxhaven	3/47
Flakjäger 23	Wiking 9	Cuxhaven	2/53
Flakjäger 24	Wiking 6	Wilhelmshaven	2/53



Fartøjer fra 11, Vorpostenflottille i Wesermünde.



Fartøjer fra 12. Vorpostenflottille i Esbjerg havn, hvor de af og til var gæster i forbindelse med sikringsopgaver langs den jyske vestkyst. (Marco)

12. Vorpostenflottille

Under ledelse af den 48 årige Korvettenkapitän Kurt Ambrosius, der stammede fra Hanau. Han havde tidligere forrettet tjeneste ombord på Sperrbrecher 163 og været chef for Sperrbrecher 10.

Enheden bestod af 12 Loggere, 29 Kriegsfischkutter (KFK), 6 Artilleriefährprähme og 6 Motorfischkutter. Bevæbningen var meget blandet. KFK'erne var udrustet med to dobbelte 20 mm maskinkanoner, seks dybvandsbomber og seks miner. Loggerne rådede over en 37 mm og to til tre 20 mm maskinkanoner samt seks dybvandsbomber. Motorfischkutterne var udrustet med to 20 mm maskinkanoner samt to dybvandsbomber. Artilleriefährprähmene havde to 8.8 cm kanoner, en 37 mm og to dobbelte 20 mm maskinkanoner.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
Vp 1201	De Mok I	Wesermünde	0/18
Vp 1205	Ravensburg	Hörnum	0/27
Vp 1206	Ministerialdirektor Streil	Wesermünde	0/28
Vp 1208	Heinrich Kappelhoff	Wesermünde	0/23
Vp 1213	Fro	Wesermünde	0/30
Vp 1215	Henne	Hörnum	0/33
Vp 1216	Marie	Wesermünde	0/17
Vp 1219	KFK	Cuxhaven	0/17
Vp 1220	KFK	Cuxhaven	0/17
Vp 1221	KFK	Wesermünde	0/17
Vp 1222	KFK	Nordeney	0/17
Vp 1223	KFK	Wesermünde	0/17
Vp 1224	KFK	Tönning	0/17
Vp 1225	KFK	Cuxhaven	0/18
Vp 1226	KFK	Esbjerg	0/17
Vp 1228	KFK	Nordeney	0/18
Vp 1231	Toni	Borkum	0/29
Vp 1232	Elise VL 50	Borkum	0/32
Vp 1234	Koningin Emma VL 156	Terschelling	0/28
Vp 1229	KFK	Wesermünde	0/18
Vp 1238	Voorlooper VL 16	Borkum	0/29
Vp 1239	Vooran VL 115	Borkum	0/30
Vp 1243	KFK 474	Hörnum	1/31

Vp 1244	Fiskekutter/Gdynia	Wilhelmshaven	0/17
Vp 1245	Fiskekutter/Gdynia	Wilhelmshaven	0/17
Vp 1240	Therese VL 194	Terschelling	0/29
Vp 1256	KFK 617	Terschelling	0/17
Vp 1257	KFK 618	Borkum	0/18
Vp 1253	Essen	Borkum	0/18
Vp 1258	KFK 619	Borkum	0/17
Vp 1259	KFK 620	Borkum	0/17
Vp 1260	Gebroeders	Borkum	1/18
Vp 1261	Vooruit KW 151	Terschelling	1/16
Vp 1262		Emden	1/16
Vp 1263	KFK 359	Husum	0/17
Vp 1264	KFK 360	Husum	0/17
Vp 1267	KFK	Cuxhaven	0/16
Vp 1268	KFK	Cuxhaven	0/17
Vp 1270	KFK	Tönning	0/17
AF 78	Artilleriefähre	Wesermünde	1/53
AF 83	Artilleriefähre	Terschelling	1/53
AF 84	Artilleriefähre	Nordeney	1/53
AF 85	Artilleriefähre	Terschelling	1/53
AF 86	Artilleriefähre	Borkum	1/53
Vp 1227	KFK	Cuxhaven	0/17
Vp 1214	St Joachim	Esbjerg	0/16
Vp 1217	Frida	Hörnum	0/28
Vp 1242	Marie Henriette VL 167	Ukendt	0/28
Vp 1203	Suzanne	Ukendt	0/28
Vp 1204	Christiane Cecilie	Ukendt	0/28
Vp 1265	KFK 515	Ukendt	0/38
AF 90	Artilleriefähre	Ukendt	1/53



Sperrbrecher 11 'Belgrano', der tilhørte 1. Sperrbrecherflottille. Spbr 11 blev minesprængt den 23. oktober 1942 og brækkede i to stykker, men blev bjærget og efter længere værftsophold igen indsat i tjeneste. Spbr 11, der blev bygget i Hamburg i 1936, overlevede krigen og blev hugget op i 1948,

1. Sperrbrecherflottille

Under ledelse af Korvettenkapitän Wilhelm Frank. Disse skibe var i høj grad i stand til at bide fra sig og piloterne i No. 16 Group havde respekt for Sperrbrecherne, som de kun angreb, når de var i større formationer og kun ved koordinerede angreb fra flere sider. Flotillens fartøjer var bevæbnet således:

Sperrbrecher 17 To 10.5 cm kanoner, fire 37 mm maskinkanoner, to 20 mm Vierling og fire til seks 20 mm maskinkanoner.

Sperrbrecher 11	Udrustet på samme måde som Sperrbrecher 17.
Sperrbrecher 177	En 10.5 cm kanon, to 37 mm og 3 20 mm maskinkanoner samt en 20 mm Vierling.
Sperrbrecher 27	Udstyret som Sperrbrecher 11.
Sperrbrecher 199	En 7.5 cm kanon og en 20 mm maskinkanon
Kanonboot 4	Tre 10.5 cm kanoner, to 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner samt en 20 mm Vierling.
'Möwe'	To 10.5 cm kanoner, to 37 mm og seks 20 mm maskinkanoner samt en 20 mm Vierling.
Flakjäger 28	To 8.8 cm kanoner og tre 20 mm maskinkanoner
'Hamburg'	To 20 mm maskinkanoner.



Sperrbrecher 17 'Templar' blev bygget på Deutsche Werke i Kiel i 1929. Indsat som Sperrbrecher i november 1940. Overlevede krigen og blev hugget op i Shanghai i 1972.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
Sperrbrecher 17	Templar	Kiel	5/182
Sperrbrecher 11	Belgrano	Kiel	8/173
Sperrbrecher 177	Kepler	Wilhelmshaven	3/93
Sperrbrecher 27	H C Horn	Lübeck	4/170
Sperrbrecher 199	MFP F 199	Cuxhaven	0/18
Kanonboot 4		Cuxhaven	5/157
'Hamburg'	Tender	Cuxhaven	8/29
'Möwe'	Geleitschiff	Flensburg	3/130
Flakjäger 28	Simon von Utrecht	Sønderborg	2/70



Sperrbrecher 153 'Tantalus' blev bygget i Wesermünde i 1940 og sejlede først ved Neptun rederiet i Bremen, før skibet blev ombygget til Sperrbrecher i Helsingør for at blive indsat ved 2. Spbr Fl i august 1943. I august 1944 blev Spbr 153 overført til 8. Spbr Fl. Ophugget i 1965.

8. Sperrbrecherflottille

Under ledelse af den 50 årige Kapitän zur See Walter Michatsch, der var veteran fra første verdenskrig. Michatsch stammede fra Kattowitz og døde i 1959. Flottillens fartøjer var bevæbnet således:

Sperrbrecher 28	To 10.5 cm kanoner, fire 37 mm maskinkanoner, to 20 mm Vierling og fire til seks 20 mm maskinkanoner.
Sperrbrecher 153	En 10.5 cm kanon, to 37 mm og to 20 mm maskinkanoner samt en 20 mm Vierling.
Sperrbrecher 154	En 10.5 cm kanon, to 37 mm og to 20 mm maskinkanoner samt en 20 mm Vierling.



Sperrbrecher 179 'Prinz Willem IV' blev færdigbygget på De Merwede skibsværftet i Hardinsveld i Holland i 1941 og straks beslaglagt af den tyske krigsmarine. I november 1943 blev skibet i Rotterdam indsat som Sperrbrecher 179 og tildelt 8. Sperrbrecherflottille. Efter krigen blev 'Prinz Willem' givet tilbage til hollænderne, der sejlede med skibet indtil 1966, hvor det blev solgt til et rederi i Genua. Skibet blev hugget op i Italien i 1974.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
Sperrbrecher 28	Tamo	Cuxhaven	4/183
Sperrbrecher 153	Tantalus	Cuxhaven	2/101
Sperrbrecher 154	Eilenau	Cuxhaven	3/67
Sperrbrecher 179	Prinz Willem IV	Hamburg	3/60
Sperrbrecher 190	Kilwa	Svendborg	1/15 (under bygning)
Sperrbrecher 29	Algol	Hamburg	0/0 (ude af drift)



*Kanonplatform på
Sperrbrecher.
(C. Petersen)*



Kraftig bevæbnet Artilleriefährprahm tilhørende 2. Artillerieträgerflottille.

2. Artillerieträgerflottille

Unde ledelse af Kapitänleutnant Friedrich Schad , der fik Deutsches Kreuz in Gold i juli 1944 som chef for 6. Artillerieträgerflottille. Flotillens Artilleriefährprähme var udrustet med to 8.8 cm kanoner, en 37 mm og to dobbelte 20 mm maskinkanoner.

<u>Navn</u>	<u>Placering</u>	<u>Besætning</u>
AF 7	Brunsbüttel	3/55
AF 10	Brunsbüttel	0/51
AF 14	Brunsbüttel	0/55
AF 43	Brunsbüttel	1/51
AF 45	Brunsbüttel	1/57
AF 60	Brunsbüttel	1/55
AF 59	Brunsbüttel	1/55
AF 63	Brunsbüttel	1/50
AF 112	Brunsbüttel	1/52

Forreste 8.8 cm kanon på AF 43. Stjerneskuddet på kanonen er bevis på særlig indsats under kamp. (Friedrich Wöll)





Bageste Vierling på AF 43 med chefen, Oblt z See Behling, til venstre og næstkommanderende, Obstm A Weber, til højre. (F. Döll via Theo Boiten)

Hafenschutzflottille Borkum

38 mindre fartøjer i Borkum og Emden med 6 officerer og 320 mand.

Hafenschutzflottille Wilhelmshaven

37 mindre fartøjer i Wilhelmshaven med 5 officerer og 454 mand.

Hafenschutzflottille Cuxhaven

46 mindre fartøjer i Cuxhaven med 11 officerer og 649 mand.



Räumboote på vej ud fra hollandsk havn (Karl Köster via Theo Boiten)

1. Sicherungsdivision

Opstillet i februar 1941 og i 1945 underlagt Kommandierenden Admiral der Niederlande. Hovedkvarter i Utrecht-Oudenrijn, der i april 1945 flyttede til Haarlem. Kapitän zur See Hermann Knuth blev i april 1944 chef for 1. Sicherungsdivision efter Konteradmiral Winther.

Den 40 årige Hermann Knuth stammede fra Nübel (på dansk Nybøl) nord for Schleswig og fik Ridderkorset den 24. september 1944. Han fik Ridderkorset for at hjælpe 15. Armee over Schelde i efteråret 1944. Knuth førte enheden frem til krigens slutning. Efter krigen forrettede han tjeneste ved Bundeswehr som Kapitän zur See fra 1956 til 1962. 1. Admiralsstabsoffizier var Korvettenkapitän Harald Schaper og 2. Admiralsstabsoffizier var Korvettenkapitän Fritz Föhlisch.

Ved krigens slutning så enhederne under 1. Sicherungsdivision således ud:



M 3244 fra 32. Minensuchflottille i Vlissingen i november 1944 (Herbert Beelk)

32. Minensuchflottille

Oprettet i juni 1940 med Oblt z. See Jürgen Oestmann som chef. Han havde netop overtaget enheden i februar 1945 efter KKpt Kurt Seifert. Den 30 årige Oestmann stammede fra Hamburg og var indehaver af Deutsches Kreuz in Gold, som han fik tildelt den 25. september 1944.

Flotillens loggere var udrustet med en 37 mm og to 20 mm maskinkanoner. Kriegsfischkutterne var udrustet med en 37 mm og en dobbelt eller enkelt 20 mm maskinkanon.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
M 3203	Deli	Ymuiden	2/45
M 3204	Borndiep	Ymuiden	2/45
M 3205	Alida	Ymuiden	2/45
M 3230	Heinrich Schulte NB 141	Ymuiden	2/45
M 3232	Motor I KW 57	Ymuiden	2/45
M 3234	Sumatra KW 86	Ymuiden	2/45
M 3254	KFK 614	Arnis	0/15
M 3255	KFK 615	Arnis	0/20
M 3256	KFK 476	Arnis	0/18
M 3258	KFK 409	Arnis	0/18
M 3259	KFK 473	Arnis	0/19
M 3260	KFK 479	Arnis	0/16
M 3261	Elise FN 56	Arnis	0/18
M 3253	KFK 613	Arnis	0/16
M 3251	KFK 552	Arnis	0/17
M 3250	KFK 551	Arnis	0/17
M 3249	KFK 414	Arnis	0/18

M 3245	KFK 278	Arnis	0/17
M 3241	KFK 274	Arnis	0/18
M 3200	Grosser Kurfürst AE 93	Arnis	2/58
M 3244	KFK 277	Arnis	0/16



Gruppenführerboot M 3420 fra 32. Minensuchflottille fotograferet i august 1942. Skibet hed tidligere 'Flamingo' og var hjemmehørende i Ijmuiden som IJM 25. 'Flamingo' var på 372 brt og blev bygget i 1929. 'Flamingo' blev af de hollandske myndigheder i oktober 1939 indsat som Bewakingsvaartuig BV 44 og blev beslaglagt af tyskerne den 14. maj 1940 og døbt M 3420. Skibet blev efter krigen igen overdraget til Holland og blev ophugget i juli 1956. (Alfons Borgmeier)

34. Minensuchflottille

Oprettet i juni 1940 og i 1945 under kommando af Kapitänleutnant Karl Preussner. Preussner, der stammede fra Essen, havde været chef for M-261 og blev i januar 1945 chef for 34. Minensuchflottille. Han var indehaver af Deutsches Kreuz in gold, som han fik tildelt i april 1944.

Flotillens loggere var udrustet med en 37 mm og to 20 mm maskinkanoner. Kriegsfischkutterne var udrustet med en 37 mm og en dobbelt eller enkelt 20 mm maskinkanon. De ombyggede Fischdampferne havde en 7.5 cm kanon samt en 37 mm og tre 20 mm maskinkanoner. Dertil kom så seks dybvandsbomber.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
M 3410	Walrus IJM 24	Vlerdingen	2/35
M 3401	Maria Jacoba KW 73	Vlerdingen	0/25
M 3406	Excelsior II KW 78	Vlerdingen	0/25
M 3415	Katwijk II KW 134	Vlerdingen	0/25
M 3416	Nellij Maria KW 70	Vlerdingen	0/25
M 3417	Michel en Piet SCH 198	Vlerdingen	0/25
M 3419	Huberta Gerarda KW 5	Vlerdingen	0/25
M 3420	Flamingo IJM 25	Den Helder	0/35
M 3402	Ocean VII SCH 333	Den Helder	0/25
M 3403	Ocean V SCH 118	Den Helder	0/25
M 3407	Orion SCH 53	Den Helder	0/25
M 3409	De 4 Gezusters KW 162	Den Helder	0/25
M 3412	Java KW 159	Den Helder	0/25
M 3414	Wilhelmina I KW 25	Den Helder	0/25
M 3418		Den Helder	0/25
M 3421	Janny	Ymuiden	1/25
M 3441	KFK 251	Ymuiden	0/15
M 3442	KFK 254	Ymuiden	0/15

M 3454	KFK	Ymuiden	0/15
M 3453	KFK	Ymuiden	0/15
M 3445	KFK	Ymuiden	0/15
M 3446	KFK	Ymuiden	0/15
M 3448	KFK	Ymuiden	0/15
M 3449	KFK	Ymuiden	0/15
M 3450	KFK	Ymuiden	0/15



Fartøj fra 34. Minensuchflottille forberedt på anflyvning af fjendtligt fly.



M 3420 fotograferet i Den Helder i 1941 før den blev ombygget og forsynet med yderligere luftværnsskyts. (Alfons Borgmeier)

9. Räumbootsflottille

Opstillet i maj 1942 og i 1945 under kommando af Kapitänleutnant Friedrich Roll, der overtog kommandoen i februar efter Kapitänleutnant Fock.

Roll havde tidligere været chef for M-102 og fik den 11. november 1944 Deutsches Kreuz in Gold, medens han forrettede tjeneste ved 7. Minensuchflottille.

Räumbootenes bevæbning bestod af en 37 mm maskinkanon samt tre dobbelte 20 mm maskinkanoner plus seks dybvandsbomber. Fartøjerne kunne også medbringe seks miner.

Navn	Placering	Besætning
R 85	Den Helder	1/30
R 87	Den Helder	1/30
R 88	Den Helder	0/30
R 103	Den Helder	1/30
R 104	Den Helder	1/30
R 105	Den Helder	1/30
R 107	Den Helder	1/30
R 112	Den Helder	1/30
R 148	Den Helder	1/30
R 149	Den Helder	1/30
R 247	Den Helder	1/30
R 251	Den Helder	0/30
'Alders'	Den Helder	5/55



R 85 fra 9. Räumbootflottille i juni 1944, Denne Räumboot kom i tjeneste den 2. november 1941 og overlevede krigen, men gik tabt ved en eksplosion i rydningsmateriellet den 17. juni 1945. (Heins Schulte)

14. Vorpostenflottille

Befalet oplagt i april 1945, men det vides ikke om dette blev efterfulgt. Ledet af KKpt Dipl.Ing. Rudolf Schennen. Bevæbning usikker, men Motorfischkutterne har formodentlig været bevæbnet med to 20 mm maskinkanoner. Fischdampferne har været bevæbnet med en 10.5 cm eller en 8.8 cm kanon, en 20 mm Vierling samt en 37 og to til fire 20 mm maskinkanoner.

Navn	Tidligere navn	Placering	Besætning
Vp 1402	Hermann Siebert	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1403	Simone Marie	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1404	Christiane Cecilie	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst

Vp 1406	Frankfurt	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1410	Norma Maria	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1413	Adelante	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1414	J S Goen	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1415	IJM 195	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1418	Franz Naerebout	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst
Vp 1419	Victorie	Delfzyl	0/0 Ausser Dienst



Artillerieträger fra 1. Artillerieträgerflottille ud for den hollandske kyst i 1944. Fartøjet har fået ekstra luftværnsskyts og redningsflåder ligger løst ovenpå skibet, så de vil flyde, hvis fartøjet skulle synke efter et angreb.

1. Artillerieträgerflottille

Under ledelse af Korvettenkapitän Carl Dettmar, der blev født i Harburg i 1899. Han fik i januar 1942 som 1. Offizier ombord på Minenräumschiff 11 Deutsches Kreuz in Gold og blev i februar 1943 chef for 1. Artillerieträgerflottille.

Artilleriefährprähmene var bevæbnet med to 8.8 cm kanoner, en 37 mm og to 20 mm maskinkanoner. Siebelfährprähmene var udrustet med en 20 mm Vierling samt en 37 mm maskinkanon.

Navn	Placering	Besætning
AF 42	Rotterdam	1/53
AF 38	Rotterdam	1/53
AF 61	Rotterdam	1/53
AF 88	Rotterdam	1/53
AF 90	Rotterdam	1/53
AF 91	Rotterdam	1/53
AF 93	Rotterdam	1/53
AF 94	Rotterdam	1/53
AF 95	Rotterdam	1/53
SF 125	Rotterdam	0/30
SF 288	Rotterdam	1/30
SF 317	Rotterdam	1/30
SF 318	Rotterdam	1/30

Hafenschutzgruppe Rotterdam

Underlagt Hafenkommandant Rotterdam. Ved krigens slutning var Kapitän z See Bonatz Hako Rotterdam. Hako Hoek van Holland var Korvettenkapitän Kamenz.

HR 02	Hoek van Holland	0/20
HR 03	Hoek van Holland	0/15

HR 04	Hoek van Holland	0/15
HR 05	Hoek van Holland	0/15
HR 06	Hoek van Holland	0/20
HR 08	Hoek van Holland	0/20
HR 09	Hoek van Holland	0/15
HR 10	Hoek van Holland	0/15
HR 11	Hoek van Holland	0/20

Hafenschutzgruppe Ymuiden

Underlagt Hafenkommandant Ymuiden. Ved krigens slutning var Fregattenkapitän Rolf Seeger Hako Ymuiden.

HJ 01	Ymuiden	1/20
HJ 10	Ymuiden	0/16
HJ 11	Ymuiden	0/16
HJ 12	Ymuiden	0/16
HJ 13	Ymuiden	0/16
HJ 14	Ymuiden	0/16
HJ 15	Ymuiden	0/16
HJ 16	Ymuiden	0/16
HJ 17	Ymuiden	0/16



Hafenschutz enhederne var som regel udstyret med fiskekuttere - som regel mindre typer og ofte af lokal herkomst. De havde kun let bevæbning i form af et par maskingeværer.

Hafenschutzgruppe Den Helder

Underlagt Hafenkommandant Den Helder. Ved krigens slutning var Fregattenkapitän Wilhelm Meincke Hako Den Helder.

HD 01	Den Helder	1/20
HD 03	Den Helder	0/20
HD 04	Den Helder	0/15
HD 05	Den Helder	0/20
HD 06	Den Helder	0/20
HD 08	Den Helder	0/20
HD 10	Den Helder	0/15

Hafenschutzgruppe Harlingen

Bestod af syv mindre fartøjer - chef og kommandoforhold ukendt.

HHa 01	Harlingen	1/12
HHa 02	Harlingen	0/12
HHa 03	Harlingen	0/12
HHa 04	Harlingen	0/12

HHa 08	Harlingen	0/12
HHa 09	Harlingen	0/12
HHa 10	Harlingen	0/12

Kjeselmeergeleitschutzgruppe

Underlagt Hafenkommandant Amsterdam. Ved krigens slutning var Fregattenkapitän Alexander Stein Hako Amsterdam.

HA 01	Ijsselmeer	1/10
HA 02	Ijsselmeer	0/10
HA 03	Ijsselmeer	0/10
HA 04	Ijsselmeer	0/10
HA 05	Ijsselmeer	0/10
HA 06	Ijsselmeer	0/10
HA 07	Ijsselmeer	0/10
HA 08	Ijsselmeer	0/10
HA 09	Ijsselmeer	0/10
HM 13	Zwelle	0/10
HM 22	Zwelle	0/10

Maasflottille

A-Gruppe af Maasflottille var stationeret i Dordrecht med 24 mindre fartøjer og en officer og 80 mand.

Minensuchgruppe Rotterdam

Otte mindre fartøjer og 32 mand i Rotterdam. B-Gruppe med 21 mindre fartøjer og en officer og 110 mand i Dordrecht. C-Gruppe med 15 mindre fartøjer, en officer og 120 mand i Rotterdam.



Flussräumboot bygget i Amsterdam. Dette fartøj tilhørte oprindeligt 36. MS Fl. Denne flottille arbejdede ud for Holland indtil slutningen af 1944, hvor den forlagde til Østersøen med hjemsted i Warnemünde.

Rheinflottille

Stationeret i Hell-Eveupsluis med A-Gruppe, der bestod af 30 mindre fartøjer, 1 officer og 160 mand. B-Gruppe befandt sig i Middelbarnis med 8 mindre fartøjer, 1 officer og 32 mand, medens C-Gruppe var i Ouddorp med 12 mindre fartøjer, 1 officer og 48 mand. Fregattenkapitän August Nettelrodt var chef for enheden ved krigens slutning.

Fährschiffgruppe

Stationeret i Amsterdam med 5 færger, 1 officer og 55 mand.



Den tyske motortorpedobåd S-204 fra 4. Schnellbootflottille, da den indløb i Felixtowe for at overgive sig den 13. maj 1945. Bådens normale chef var Leutnant z. See Claus Hinrichs. Ombord på S-204 var endvidere flottillechefen for 4. Schnellbootflottille, KKpt Kurt Fimmer, samt operationsofficeren for Führer der Schnellboote, KptLt Bernd Rebensburg.

Schnellboote og Royal Air Force

No. 16 Groups hovedfjende i 1945 var så absolut de tyske motortorpedobåde stationeret i Holland efterfulgt af diverse Kleinkampfverbände med mini-ubåde stationeret samme steds. Mini-ubådede fremstillede ikke den samme fare som motortorpedobådene - kun typen Seehund frembød en virkelig fare for de allieredes konvojer over Kanalen. Ubådstyperne Biber og Molch var mere farlige for deres egne besætninger end for fjenden.

Til gengæld var de tyske motortorpedobåde en farlig modstander, som den britiske flåde og 16. Group var hårdt pressede af. Motortorpedobådene havde to hovedvåben, nemlig deres torpedoer samt det faktum, at de kunne medføre miner. Sidstnævnte våben var det farligste for den britiske skibsfart. I tidsrummet mellem den 1. januar og 8. maj 1945 sænkede de tyske motortorpedobåde 6 allierede skibe på tilsammen 12.972 BRT med torpedoer, men i det samme tidsrum sænkede de 25 fjendtlige skibe på tilsammen 75.999 BRT ved hjælp af minelægning. Dertil kom så yderligere 6 allierede skibe på tilsammen 26.408 BRT, der blev beskadiget af miner. Mineudlægningerne fandt sted på sejlrueten mellem Themsen og Schelde samt mellem Themsen og Humber. Mineudlægningerne skulle foregå i bestemte områder, der dækkede de allieredes sejlrueter, men også steder, hvor minerne ikke generede egne operationer med Seehunde og Biber mini-ubåde. Den 12. februar forsøgte den tyske admiral for Nordsøen at få løftet forbuddet mod lægge miner i Schelde-mundingen og efter lidt skriveri frem og tilbage gik Berlin med til, at man kunne udlægge miner i bestemte områder på Schelde-Themsen ruten.

Vejret var dårligt for motortorpedobådeoperationer i februar 1945 og først fra den 17. i måneden begyndte E-bådene igen at operere. I nætterne den 3. til 4. og 5. til 6 februar havde der dog været S-Boote til havs, men tilsyneladende kun for at flytte rundt på enheder. I begge nætter angreb Wellingtons fra No. 16 Group bådene - dog uden held til at sænke nogen.

De tyske motortorpedobåde i Holland udgjorde et alvorligt problem for de allierede forsyninger fra Themsen til Schelde samt for konvojruten langs den britiske østkyst fra Humber til Themsen, hvorfor man besluttede at bombe deres tilholdssteder i Holland. Om dagen overdagede S-Bootene i særlige bunkers i Ijmuiden og Den Helder samt Rotterdam eller de var spredt over et større område i havneområderne, så de ikke alle kunne sættes ud af spillet på en gang.



De to motortorpedobunkere i Ijmuiden, der blev anvendt af Schnellboote og Biber mini-ubåde.

Den 3. februar 1945 angreb Bomber Command den nye motortorpedobådsbunker (der var to) i Ijmuiden og gennemførte ved samme lejlighed også et angreb mod tyskernes værft for miniubåde af typen Biber ved Pootershaven. Vejret var godt over målområderne med klar sigt.

De to bunkers til motortorpedobåde i Ijmuiden blev anvendt af motortorpedobåde og Biber mini-ubåde. Den ældste af bunkerne havde et tag med en tykkelse af 3 meter, medens den nyere havde et tag på 3 til 3.70 meter jernbeton med yderligere et lag på 0.61 til 1.20 meter beton med luft mellem det nederste og øverste tag. Bunkerens ydre dimensioner var 240 meter lang, 115 meter bred og 20 meter i højden.

Angrebet mod Ijmuiden blev gennemført af 18 Lancasters fra No. 9 Squadron under ledelse af Wing Commander J M Bazin. Hver Lancaster medførte en Tallboy bombe med en halv times tidsforsinkelse, så man ikke ødelagte sigtbarheden i målområdet med røg.

Pootershaven blev angrebet af 18 Lancasters fra No. 617 Squadron under ledelse af Group Captain J E Fauquier. Også disse fly medførte en Tallboy bombe med en halv times forsinkelse.

No. 9 Squadron angreb fra 14-17.000 fods højde, men på grund af den store højde havde besætningerne besvær med at vurdere vindafdriften fra den kastede flame float. Dette betød, at de overskød målet en lille smule og på grund af tidsforsinkelserne så man ikke dette under selve angrebet. Lancasterne kredsede to gange over Ijmuiden, før målet blev frigivet. To fly blev beskadiget af luftværnsskytset - S/Ldr Williams i Lancaster 'A' (NG486) var nød til at kantstille hans yderste venstre motor efter en træffer og F/O Follett i Lancaster 'J' (NG206) fik mindre skader på højre vingspids og inderste venstre motor. Wing Commander Bazins bombesigte virkede ikke og var det eneste fly, der ikke bombede.

Flere af Tallboy bomberne faldt tæt ved bunkeren, men ingen bomber ramte og der skete ingen skader på bunkeren.

Pootershaven var oprindelig et privat skibsværft, som den tyske krigsmarine havde overtaget og udbygget med bunkers for spræghoveder til torpedoen og miner.

No. 617 Squadron angreb Pootershaven fra 12-14.000 fods højde og alle angreb under første anflyvning. De angribende besætninger scorede otte træffere på værftet med flere bombenedslag tæt ved og kun en enkelt bunker på værftet overlevede angrebet. Selv om alle Tallboy bomberne havde tidsforsinkelser, så detonerede tre af No. 617 Squadrons bomber ved nedslaget og dækkede snart målområdet i røg og støv.

Under No. 617 Squadrons angreb blev de beskydt moderat af tungt tysk luftværnsild uden, at nogen fly gik tabt. Lancasterne blev eskorteret af 36 Spitfires fra tre tjekkiske eskadriller (No. 310, 312 og 313 Squadron) fra No. 11 Group.

Den 8. februar kom No. 617 Squadron igen over Holland, hvor de med 15 Lancasters angreb den nye Schnellbootbunker i Ijmuiden i løbet af kun fire minutter fra klokken 09.32 til 09.36. Group Captain Fauquier ledede også denne gang angrebsstyrken, som blev eskorteret af 33 Spitfires Mk. IX fra No. 11 Group.

Hver Lancaster medførte en Tallboy bombe med tidsforsinkelse, men også denne gang detonerede bomber før tid. Besætningerne så mindst tre bomber detonere i målområdet. To af bomberne ramte selve bunkeren og to faldt meget tæt på bunkeren. Den ene bombe ramte det nordlige hjørne af bunkeren og forårsagede alvorlige skader med kollaps til følge. Den anden bombe ramte den sydlige kant af bunkeren og detonerede ikke, men blev delt i to.

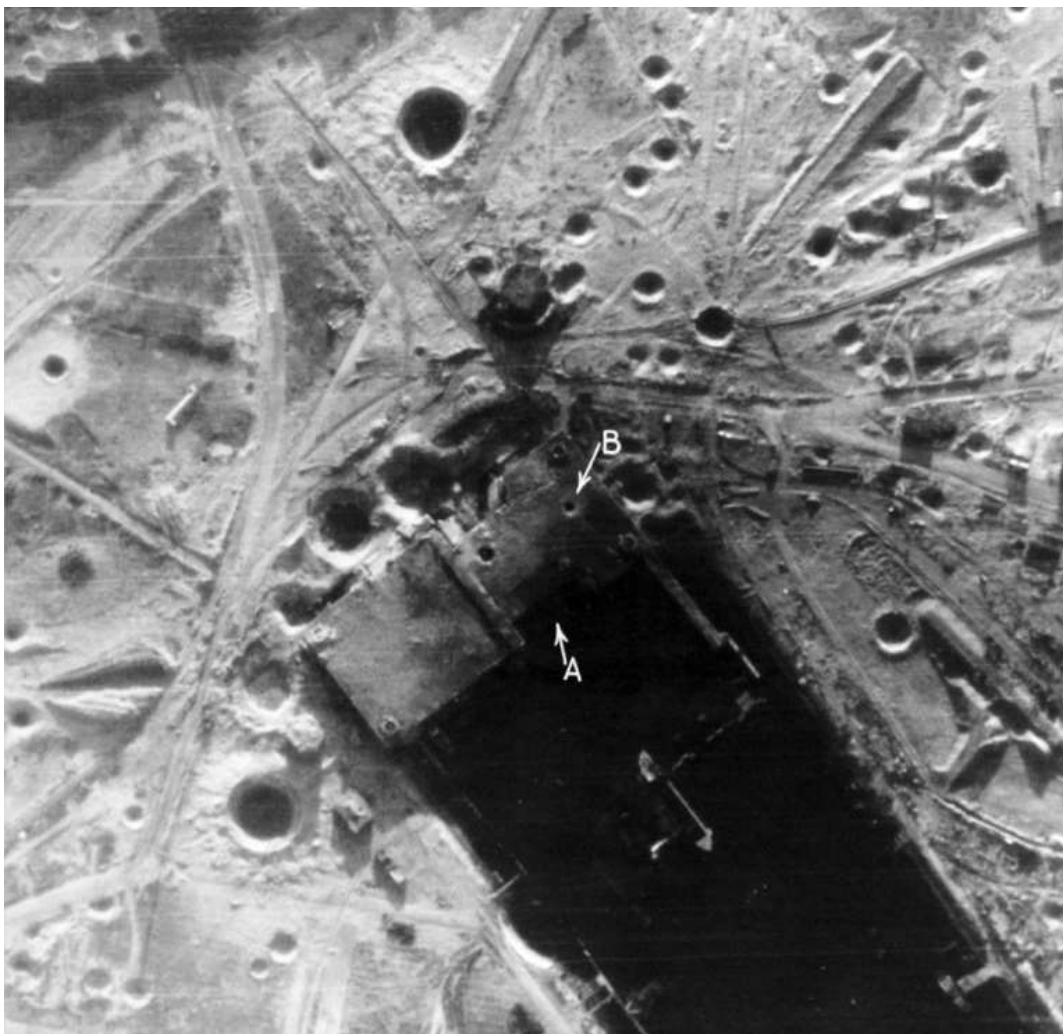


Foto af motortorpedobådsbunkeren i Ijmuiden efter No. 617 Squadrons angreb den 15. december 1944. En del af bunkerens tag er styrtet sammen efter træffer fra en 12.000 lb Tallboy bombe.

Den 10. februar angreb 9 B-17 fra 92nd Bomb Group bunkerne i Ijmuiden med 18 stk. Disney bomber. Bomberne havde ikke nogen større virkning på målet, da bunkeren ikke indeholdt nogen fartøjer. En samlet rapport for angreb mod bunkerne i Ijmuiden lyder:

Ijmuiden - Old E/R-Boat Pens

Target

The old E/R-boat pens at Ijmuiden are situated at the south end of the Herring Harbour. They measure 480' x 201' and are of heavy reinforced-concrete construction. The walls are approximately 2 metres thick between the pens. The roof consists of a layer of reinforced concrete of total thickness about 8' - 10', the reinforcing of this roof is similar to the Farge pens (e.g. prefabricated concrete pilings). The height of the roof above low water level is 40'.

Attacks

The pens were attacked with special bombs as follows:

- a. 24 August 1944 - 8 x 12,000 lb MC (Tallboy) - 1 hit, 1 near miss
 - b. 15 December 1944 - 14 x 1,000 lb MC (Tallboy) - 1 hit, 2 near misses
 - c. 10 February 1945 - 18 x 4,500 lb RA/CP (Disney) - No evidence of hits
- (Note. Fuzing on Disney bombs - 7 secs. Other bombs - Delays of 11 secs to 1 hour)

Damage

The pens were severely damaged as a result of the Tallboy attacks. One direct hit and one near miss on the center and south of the roof caused the collapse of a portion measuring about 105' x 33' (3,465 sq. ft.). About 120' of the back wall and 20' of the pen division walls were also collapsed. The collapse of the roof has been brought about by the undermining of the foundations from the near misses. About 8,000 tons of concrete are calculated to have been destroyed.

In the second attack, 2 Tallboy bombs brought down a large section of the roof at the front of the shelter measuring about 135' x 33' (4,455 sq. ft.). There was said to have been an increase of 8,000 sq.ft. in the area of collapse of the roof here to about 188' x 66' (12,408 sq. ft.) after the attack with the Disney bombs, but damage caused by these is masked by the Tallboy damage. About 5,400 tons of concrete may have been destroyed.

Another hit in the southwest end has perforated the roof, collapsing a considerable amount of concrete inside. the crater measured about 15' in diameter at the lip.

Conclusions

The direct hits by Tallboy bombs have perforated the roof by exploding in it,. Damage inside has been caused by the collapse of concrete. Three near misses from Tallboy bombs have undermined supporting walls and caused major collapse of the structure on the north and south sides. The target as a whole has been severely damaged by these two attacks. A further collapse of the damaged roof probably occurred during the attack with Disney bombs.



Søsiden af den gamle motortorpedobådsbunker i IJmuiden efter bombeangreb fotograferet fra kaj 9/10.

IJmuiden - New E/R-Boats Pens

The new E/R-boat pens at IJmuiden are situated at the northwest end of the Herring Harbour and are of a more elaborate reinforced-concrete construction than the older pens. The construction embodies many novel features not encountered at any other pen visited. The dimensions are about 710' x 315'. there is a double roof with air space of about 12'. It is only partially completed. The upper roof is about 10' - 12' thick and the lower roof varies from about 2' under the thick section to about 4' in other places. Inside there are 18 pens, each approximately 240' in length with workshops at the rear.

Attacks

The pens were attacked on 4 occasions with special bombs as follows:

- a. 3 February 1945 - 17 x 12.000 lb MC bombs (Tallboy) - no hits
 - b. 8 February 1945 - 15 x 12.000 lb MC bombs (Tallboy) - 2 hits, 2 near misses
 - c. 14 March 1945 - 18 x 4.500 lb RA/CP bombs (Disney) - 2 hits, incl 1 UXB
 - d. 21 March 1945 - 5 x 4.500 lb RA/CP bombs (Disney) - no hits
- (Noe: Fuzing on Disney bombs - .7 secs. Other bombs - delay of 11 secs to 1 hour)

Damage

A direct hit by a Tallboy bomb at the north corner of the building has caused a major collapse of the neighboring structure. The thin roof has been destroyed and the walls of the pens in that area have been largely destroyed. A hit by a Disney in the same portion of the pens is masked by the major damage caused by the Tallboy bomb. Two near misses at the southeast and northwest ends of the building have destroyed heavy porch roofs.

A direct hit by a Disney bomb in the northwest corner has penetrated through about 12' - 14' of concrete in all, coming to rest inside the pens on the workshop floor. The bomb has failed to explode.



*Tallboy ødelæggelse
inde i den gamle motor-
torpedobådsbunker i
Ijmuiden selv om taget
var blevet forstærket.*

A direct hit by a Tallboy bomb on the extreme south edge of the building has also penetrated the roof and the bomb has come to rest in the space between the double outside walls. This bomb broke two-thirds of the way back and the empty front portion is resting on the ground unexploded. The tail of the bomb blew some concrete off the edge of the roof when it detonated after break-up.

Previous attacks with normal demolition bombs (1000 lb) have occurred before the top (thick) roof was in place. Several bombs have gone through 2' reinforced concrete and detonated about 10' - 12' below, inside the pens. The fragmentation has pitted the reinforced concrete inner walls but would have been too high to seriously damage an E-boat floating in the pen. There is no evidence of major structural damage to the roof or pens as a whole from blast or demolition effect from these smaller bombs.

Conclusions

One hit by a Tallboy bomb has caused major structural damage to the north corner of the pen. One hit by a Disney bomb has penetrated about 14' of concrete and failed to explode. One hit by a Tallboy bomb has penetrated the roof, the bomb has broken and only partially exploded, indicating a weakness in the case about 3/3 back from the nose (2 other examples of the same fracture were seen at Arnsberg).

The detonation of bombs charged with only 500 lbs of explosive will not seriously damage heavy concrete buildings of this kind or be likely to do serious damage to U-boats or E-boats inside them by blast or fragments.

One hit by a Disney bomb has exploded in the north corner of the pens but the damage is masked by the Tallboy incident here.



Med bombeangrebene med Tallboy mod motortorpedobunkerne i Ijmuiden var tyskerne godt klar over, at de ikke gav tilstrækkeligt med beskyttelse mod No. 617 Squadrons angreb. Motortorpedobådene blev trukke tilbage fra Ijmuiden, der i stedet for blev anvendt af mini-ubåde. 9. Schnellbootflottille under kommando af Korvettenkapitän Felix Zymalkowski fik ordre på at forlægge til Norge.

Coastal Command mod S-Boote

Midt i februar var No. 16 Group hæmmet af tåge og gennemførte ingen operationer mod motortorpedobådene ligesom den britiske flåde havde problemer med at opdage de hurtige tyske fartøjer, der ikke udgjorde et særligt stort mål. Det lykkedes for tyskerne natten mellem den 17. og 18. februar at gennemføre en mineudlægningsoperation med S-Boote fra 2. S-Flottille mod sejlruterne ud for Wash og Humber uden, at englænderne hverken opdagede dem med fly eller overfladeenheder. Tyve miner blev kastet ud for Humber og fem dage senere sejlede den franske destroyer 'La Combattante' (eskorteret af to britiske motortorpedobåde) på en af minerne og sank. 64 besætningsmedlemmer blev dræbt. Det var ikke det eneste offer for minelægningen. Den 25. februar detonerede en mine under trawleren 'Aquarius' (187 BRT) som sank og den 28. februar blev 'City of Lincoln' (8.039 BRT) og 'Cydonia' (3.517 BRT) alvorligt beskadigede af minerne.

Natten mellem den 20. og 21. februar opererede tyskerne med omkring 20 motortorpedobåde fra Ymuiden og Rotterdam mod Themsen-Schelde sejlruten. Coastal Command gennemførte 13 luftangreb mod S-bådene uden at anrette skader. Britiske overfladeenheder fik seks gange kontakt med tyskerne, men heller ikke her førte det til noget resultat.

Den efterfølgende nat gennemførte tyskerne med 22 fartøjer fra seks S-Flottillen operationer med torpedoer ud for East Anglia. Coastal Command gennemførte 16 luftangreb mod motortorpedobådene uden resultat. Flyene var dog i stand til at dirigere britiske flådestyrker mod motortorpedobådene, men da man var i gang med operationer mod en formation, lykkedes det for en anden at slippe igennem afskærmningen til konvoj FS1734, der befandt sig omkring 32 km nordøst for Yarmouth. Denne del af operationen blev gennemført af 9 fartøjer fra 2. og 5. S-Flottille. Det lykkedes for de tyske motortorpedobåde at sænke de to britiske fartøjer, 'Goodwood' (2.780 BRT) og 'Blacktoft' (1.109 BRT), samt beskadigede det norske fartøj 'Skjold' (1.345 BRT).

8. S-Flottille angreb en mindre konvoj af landgangsfartøjer ud for Themsenmundingen og sænkede landgangsfartøjet LCP 707. Konvojen var dog sikret af britiske flådefartøjer og de havde held til at sænke S-193 (Oblt z S Horst Schuur) med artilleribeskydning.

Samme nat udlagde fartøjer fra 4., 6. og 9. S-Flottille miner på sejlrueten mellem Themsen og Escautmundingen. På vej tilbage fra mineudlægning kolliderede S-167 (Oblt z See Seifert) med en

anden båd, hvorved S-167 blev beskadiget i en sådan grad, at besætningen selv sænkede den i munden til Schelde. De 23 besætningsmedlemmer blev taget til fange af de allierede.

Mineudlægningen var dog en succes. Den 26 februar løb det britiske fragtskib 'Auretta' (4751 BRT) på minespærren og sank. Det samme gjorde det amerikanske fragtskib 'Nashaba' (6.054 BRT) og den 27. februar gik Libertyskibet 'Sampa' (7219 BRT) tabt. Den 10. marts løb Libertyskibet 'Robert L Vann' (7.176 BRT) på minespærren og sank.

Natten mellem den 23. og 24. februar var motortorpedobådene igen på togt. S-Boote fra Rotterdam opererede med miner mod sejlrueten Themsen-Schelde, men de blev mødt af britiske flådefartøjer før de nåede deres minelægningsområde. Også S-både fra Ymuiden var på vej over Nordsøen, da de blev opdaget af Wellingtons fra No. 16 Group og angrebet, før de var halvvejs til deres operationsområde. S-bådene vendte om og returnerede uden at gennemføre togtet.

For fjerde nat i træk opererede motortorpedobådene igen natten mellem den 24. og 25. februar med opgave at udlægge miner. De tyske fartøjer blev opdaget allerede ud for Ijmuiden og angrebet af Wellingtons. En Wellington, 'A' (W/O Hall) fra No. 612 Squadron, blev skudt ned af motortorpedobådene. Opgaven blev overtaget af Wellington 'B' fra No. 524 Squadron og dette fly skyggede de tyske fartøjer indtil også det blev skudt ned. Wellington'en nødlandede på havet og piloten og anden piloten blev reddet af en High Speed Launch.

I den mellemliggende tid var det dog lykkedes for briterne at få flådefartøjer på plads og der udspandt sig en række kampe i den sydlige del af Nordsøen. Fem S-Boote fra 4. S-Flotille udlagde i løbet af natten 30 miner i sejlrueten mellem Themsen og Schelde.



Motortorpedobådene S 209 (Oblt z See Kurt Neugebauer) og S 210 (Oblt z See Günther Weisheit) fra 2. Schnellbootflotille fotograferet i Den Helder i 1945.

Schnellboote

Schnellbootene kom i flere udgaver, men den mest anvendte type i Holland (S-100) havde en længde på 34.94 meter og en bredde på 5.10 m. Den stak ikke særligt dybt - kun 1.67 meter og havde en besætning på 21-29 mand. Motortorpedobådene stak ikke særligt højt op og gav kun en lav profil - både visuelt og på de allieredes radar.

Motortorpedobådene af S-100 klassen blev drevet af tre Daimler-Benz dieselmotorer, der gav den en topfart på 42 knob, hvilket var hurtigt nok til at skaffe fartøjet ud af de fleste vanskeligheder. Den offensive bevæbning bestod af to stk 53.3 cm torpedoer eller miner og den defensive bevæbning blev flere gange opdateret. En typisk bevæbning var en 20 mm maskinkanon forude, en dobbelt 20 mm maskinkanon midtskibs og en 37 eller 40 mm maskinkanon agterude.

Fra S-219 og fremefter var besætningen forøget med to mand og topfarten var også lidt større, nemlig 45 knob. Den defensive bevæbning var forenklet til tre gange 30 mm maskinkanoner i dobbeltlavet og den offensive var stadigvæk to 53.3 cm torpedoer, men med to reservetorpedoer.

I marts 1945 så Schnellbootflotillernes organisation i Holland således ud:

2. Schnellbootflottille - Den Helder

Chef: Ridderkors med Egeløv indehaveren Hermann Opdenhoff og efter hans død Kapitänleutnant Hugo Wendler

Boote: S-174 Kapitänleutnant Hugo Wendler
S-176 Oblt z See Friedrich Stockfleth
S-177 Oblt z See Karl Boseniuk
S-209 Oblt z See Kurt Neugebauer
S-210 Oblt z See Günther Weisheit
S-221 Oblt z See Schneider

4. Schnellbootflottille - Rotterdam

Chef: ridderkorsindehaveren Korvettenkapitän Kurt Fimmen

Boote: S-201 Obersteuermann Wilhelm Korth
S-202 Kapitänleutnant Joachim Wiencke
S-204 Leutnant z See Claus Hinrichs
S-205 Oberleutnant z See Hans Neuburger
S-219 Oberleutnant z See Dietrich Howaldt
S-220 Kapitänleutnant Helmut Dross
S-703 Oblt z See Dieter Steinhauer

5. Schnellbootflottille -Den Helder

Chef: Kapitänleutnant Hermann Holzapfel

Boote: S-65 Leutnat z See Heiko Buddecke
S-85 Leutnant z See Hans Reimers
S-92 Oblt z See Fritz Schay
S-98 Leutnant z See Heinrich Horkisch
S-110 Oblt z See Johann Schmölzer
S-127 Oblt z See Hinrich Ahrens
S-132 Obersteuermann Heinz Deppe



Schnellboot S-130, der i marts 1945 var under kommando af Kapitänleutnant Günther Rabe, der overtog den som ny den 21. oktober 1943. S-130 var oprindelig stationeret i Rotterdam, men flyttede til Cherbourg, hvor besætningen deltog i mange aktioner. En af de mere berømte var angrebet på troppetransportskibe ud for Slapton Sands, hvor over 600 amerikanske soldater blev dræbt. Efter invasionen i Normandiet forlagde S-130 tilbage til Rotterdam og deltog i 1945 i angrebene på allierede forsyningsruter til fastlandet. Efter krigen kom S-130 i britisk tjeneste og blev blandt andet anvendt til at landsætte agenter i de baltiske stater frem til 1955. Året efter blev S-130 overdraget til den tyske marine, der anvendte den til forskning indtil 1991. S-130 er i dag i privat eje.(F. Hansen)

6. Schnellbootflottille - Rotterdam

Chef: Kapitanleutnant Jens Matzen (ridderkors tildelt 2. maj 1945)
Boote: S-211 Oblt z See August Licht
S-212 Oberstuermann Alfred Schannow
S-213 Leutnant z See Reinhard Bucher
S-222 Leutnant z See Breithaupt
S-223 Oblt z See Enno Brandi
S-704 Oberleutnant z See Georg Korn
S-705 Kapitanleutnant Hans-Karl Hemmer
S-706 Oblt z See Wilhelm Waldhausen

9. Schnellbootflottille - Rotterdam

Chef: Ridderkors med egeløv indehaveren Korvettenkapitan Götz Freiherr v. Mirbach
Boote: S-112 Leutnant z See Nikelowski
S-130 Kapitanleutnant Günther Rabe
S-168 Oblt z See Dau
S-175 obl't z See Franz Behr
S-206 Kapitanleutnant Ulrich Roeder
S-207 Oblt z See hans Chirren
S-214 Oblt z See Heinrich Beck

8. Schnellbootflottille - oprindelig Ijmuiden, men under overførsel til Norge

Chef: Korvettenkapitan Felix Zymalkowski (ridderkors tildelt 10. april 1945)
Boote: S-194 Kapitanleutnant Siegfried Wörmcke
S-195 Kapitanleutnant Walter Knapp
S-196 Oblt z See Günter Rathenow
S-197 Oblt z See Wulff Fanger
S-197 Oblt z See Wulff Fanger
S-199 Oblt z See Horst Schuur
S-701 Oblt z See Ulrich Toemer

10 Schnellbootflottille - Emden

Chef: Kapitanleutnant Dietrich Bludau
Boote: S-186 Oblt z See Ludwig Ritter
S-191 Leutnant z See Günther Benja
S-215 Oblt z See Heinz-Dieter Mohs
S-224 Leutnant z See Bruno Kockow

Schnellbootbesætningerne var dygtige til deres håndværk. Det var en forholdsvis lille styrke i Holland, som gav de allierede en hel del hovedbrud. Motortorpedobådsbesætningerne betragtede sig selv som en eliteenhed og det er heller ikke helt ved siden af.



Chefen for 2. S-Flottille, Korvettenkapitan Hermann Opdenhoff, der stammede fra Falkenberg. Han blev som 25 årig dræbt den 22. marts 1945, da S-181 blev ramt af beskydning fra luften.

Flottillecheferne var søfolk og ledere af en særlig støbning. Chefen for 2. S-Flottille var den 30 årige Korvettenkapitän Hermann Opdenhoff, som kom til Schnellbootene i 1939 og som i gennemførte mere end 80 operative togter med motortorpedobåde i Østersøen, ud for Norge samt i Kanalen. Han fik tildelt Ridderkorset for hans indsats allerede i maj 1940. Han blev dræbt den 22. marts 1945, hvorefter Kapitänleutnant Hugo Wendler overtog 2. S-Flottille. Hugo Wendler var indehaver af Deutsches Kreuz in Gold, som han fik tildelt den 4. september 1944 som chef for S-39.



Korvettenkapitän Kurt Fimmen, der stammede fra Witenberge i Brandenburg. Han døde den 6. maj 2001 i Nordhorn i en alder af 90 år.

4. S-Flottille var under kommando af den 34 årige ridderkorsindehaver Korvettenkapitän Kurt Fimmen, der gennemførte over 70 togter med S-Boote i den Britiske Kanal. Han fik allerede i august 1940 ridderkorset for hans fortjeneste i Norgesfelttoget med S-19. Fimmen døde som 90 årig i Nordhorn i maj 2001.



Chefen for 6. S-Flottille, Jens Matzen, blev født på Sylt den 22. oktober 1914. Han fik tildelt jernkorset 2. klasse den 1. december 1939, 1. klasse den 30. juni 1942 og Ridderkorset den 2. maj 1945.

Kapitänleutnant Jens Matzen stammede fra Morsum på Sylt og var egentlig Verwaltungsoffizier, før han i 1943 kom til motortorpedobådene. Han blev chef for 6. Schnellbootsflottille i juli 1944 og førte denne enhed frem til krigens slutning. Han fik den 2. maj 1945 tildelt Ridderkorset for hans operationer ud for den britiske og hollandske kyst. I 1955 kom Matzen til den nye Bundesmarine som chef for 1. Schnellbootsflottille og blev senere Inspizient der Marinewaffen. Jens-Ingwer Matzen døde i Flensburg i februar 1980.

9. Schnellbootsflottille var under kommando af den 29 årige Korvettenkapitän Götz Freiherr v. Mirbach, der stammede fra Berlin-Chalottenburg. Han kom til marinen i efteråret 1935 og var ved krigens

begyndelse ved S-Bootene som Oberleutnant zur See. I august 1940 fik han tildelt Ridderkorset, medens han var chef for S-21. Den 14. juni 1944 fik han tildelt Ridderkorset med Egeløv, medens han var chef for 9. S-Flottille, som han havde ført siden april 1943. Han overlevede krigen, deltog i olympiaden i Helsinki i 1952 med sejlbåde og døde i august 1968 i Hamburg.



Korvettenkapitän Götz Freiherr v. Mirbach blev født i Berlin den 12. september 1915. Før krigen deltog hani den spanske borgerkrig. Da han i juni 1944 fik tildelt Ridderkorset med Egeløv havde han gennemført 165 operative togter.

Også Korvettenkapitän Felix Zymalkowski stammede fra Berlin. Han kom til marinen i 1934 og blev tre år senere udnævnt til Leutnant zur See. Han deltog i den spanske borgerkrig, hvor han fik flere spanske medaljer. I 1940 gjorde han tjeneste ved motortorpedobådene og fik i løbet af de næste par år jernkors af både første og anden klasse, Schnellbootkriegsabzeichen og den finske frihedskors af fjerde klasse. Zymalkowski blev flottillechef for 8. Schnellbootsflottille den 1. december 1942 og førte enheden indtil krigens slutning. Han fik tildelt Ridderkorset den 10. april 1945. Efter krigen studerede han ved universitetet i Kiel og blev i 1963 professor i kemi ved universitetet i Bonn. Han døde som 91 årig i august 2004.



Ridderkorsindehaveren Felix Zymalkowski blev født i Berlin-Grünau den 13. august 1913. Efter krigen havde han problemer med at studere, fordi han havde været officer og var Ridderkorsindehaver. Det lykkedes ham at få lov til at læse i Kiel og i 1955 blev han rehabiliteret. Fra 1959 til 1963 ledede han Pharmazeutische Chemie på universitet i Hamburg og herefter i Bonn frem til hans pension i 1979. Zymalkowski var professor i pharmazeutische Chemie. Han døde i Bonn den 17. august 2004.

Kapitänleutnant Dietrich Bludau stammede fra Zinten i Ostpreussen og kom i 1937 til Kriegsmarinen. I 1939 kom han til panserskibet Admiral Graf Spee. Efter sænkningen af Graf Spee stak Bludau af fra fangenskabet og kom via Chile tilbage til Tyskland, hvor han fik jernkorset for hans flugt. I januar 1941 kom Bludau til Schiff 24, hvor han var Wachoffizier og i juni 1942 var han chef for 4. S-flottille. Fra september 1944 og frem til krigens slutning var han chef for 10. S-Flottille. Bludau fik tildelt Deutsches Kreuz in Gold som chef for S-117 i juni 1944.

Seekriegsleitung skriver følgende om tyske motortorpedobådes aktiviteter fra Holland i den sidste del af februar 1945:

- 20. Feb. S-Boote keinen Einsatz wegen ungenügender Sicht.
- 21. Feb. S-Boote: 2./4./6./8./9. S-Flott mit 21 booten torp.-Einsatz in 2 Wellen gegen Themse-Schelde-Geleite. Boote bereitz kurz nach Auslaufen Hoek durch fdl. Luftaufkl. erfasst und mit bomben

- angegriffen. Bei Annäherung an Geleitweg durch 5 Zerst. und einige MGB-Gruppen bekämpft. Flügelflottillen auf Geleitweg durchgebrochen. Bisher keine Erfolge oder Verluste gemeldet.
22. Feb. S-boote. Bericht über Torpedoeinsatz Nacht 20./21.2.: einsatz auf Themse-Schleideverkehr ohne Aufkl.-Unterlagen. Kurz nach Auslaufen von Findluft erfasst und bekämpft. Unter teilweise heftigen Zerst.- und MGB-Gefechten Durchbruch zum Geleitweg gelungen, jedoch keine Geleitsichtung. Auf Rückmarsch 2 T5 und 4 T1 ohne Erfolg auf Zerstörer geschossen. Durch Jabo-Angriff ausser Splittertreffern auf 2 Booten keine wesentlichen Schäden. Alle Boote eingelaufen.
- Einsatz 21./22.2. Torp.-einsatz gegen Südgeleit nordwestw. Yarmouth. Boote zum grossen Teil eingelaufen. Bisher keine weiteren Meldungen. Nach X Funkaufklärung Feindberührung mit See- und Luftstreitkräften.



Rengøring af forreste maskinkanon ombord på S 131 fra 2. Schellbootflot-tille. Billedet er taget i marts 1945. Til højre er Seekadet Heyer, der blev dræbt den 21. marts 1945.

23. Feb. S-Boote: Auszug aus Meldung von 21./22.2.: torp.-Einsatz mit 5 S-Flottillen (22 boote) in 7 Gruppen auf Südgeleit nordostw Yarmouth (Geleit-Standort durch Funkaufkl.). Zur Täuschung Gegner nach Norden und Süden weit ausgeholt. Auf Anmarsch 1 boot durch bombentreffer, 3 durch Masch.-Schaden zum Rückmarsch gezwungen, 1 Boot zur Begleitung.
- 01.05 Uhr Geleit durch 5. S-Flott (4 boote) esichtet und angegriffen. In mehreren Anläufen alle torpedos verschossen, 7 Treffer erzielt.
- Gegen 02.30 Uhr bei schlechter Sicht 2. S-Flott. mit 2 S-booten sw Küste und Geleitweg auf Geleit gestossen und Art.-Feuer von Dampfern erwidert. Auf torp.-Angriff 5 Detonationen, 2 Rauchpilze und heilloses Durcheinsander im Geleit beobachtet. Nach Verschiessen aller Torpedos Hilfeleistung für brennendes S-Boot.
- 4./6./8. S-Flott und 1 Gruppe 2. S-Flott. (11 Boote) bei Operation auf Geleit von verschiedenen seiten durch 6 Zerst. und MGB-Gruppen 1½ Stunden lang bekämpft. Nur 8. S-Flott elingt Durchbruch und beschiesst 2 Dampfer wirksam mit Artillerie. Für Torp.-Angriff Entfernung zu kurz.
- Gesamterfolg: 32.500 BRT versenkt bzw torpediert. 4.000 BRT durch Art schwer besch.
- Eigene Ausfälle: Kein Verlust, mehrere Boote Art.-Treffer und Personal-Ausfälle.
- Besonders ausgezeichnet: Kaptl. Holzapfel (Chef 5. S-Flott.)
- Kaptl. Wendler (Gruppenführer 2. S-Flott)
- K.Kapt. Zymalkowski (Chf 8. S-Flott)

- Nacht 22./23.2. 3 S-Flottillen Mineneinsatz Themse-Schelde-Weg ostw 2 Grad 15' Ost durchgeführt, alle Boote wieder ein.
24. Feb. S-Boote: Auszug aus Kurzbericht über Nacht 22./23.2.: 8./4./6. S-Fl. mit insgesamt 10 Booten Grund- und Ankertauminenverseuchung Geleitweg Themse-Schelde. Dabei mehrmals Gefechtsberührung mit fdl. Zerst. und MGB's. Daher Minen z.T. ungenau geworfen. Keine Torp.-Angriffsgelegenheit. Keine eingenen Schäden.
Heute Nacht kein Einsatz wegen zuviel Wind und Seegang.
25. Feb. S-Boote: 12 Boote Mineneinsatz Schelde-Geleitweg durchgeführt. Nach Funkaufklärung durch Feind beobachtet. 1 boot vermisst, weitere Meldungen folgen.
26. Feb S-Boote: Kein Einsatz wegen zuviel Wind und Seegang.



Kleinkampfverbände i Holland

No. 16 Group havde næst efter de tyske motortorpedobåde diverse Kleinkampfverbände som hovedfjende. Kleinkampfverbände i Holland opnåede ikke den store succes i løbet af vinteren og foråret 1945, men de var alligevel en trussel mod de allierede forsyningskonvojer til Antwerpen, som man måtte tage alvorligt.

Den 20. januar 1945 havde den tyske marine følgende Kleinkampfmitteln stationeret i Holland:

<u>Sted</u>	<u>Antal</u>	<u>Type</u>
Hellevoetsluis	27	Linsen
Scheveningen	33	Linsen
Den Helder	27	Linsen
Ijmuiden	26	Seehunde
Rotterdam	30	Moch
Poortershaven	20	Biber
Amersfoort	60	Molch (reserve)
Zeist	60	Molch (reserve)

I løbet af de to første måneder af 1945 havde Kleinkampfverbände i Holland haft væsentlige større tab end hvad de havde formået at sænke af fjendens skibe:

Januar 1945

Type	Sorties	Loss	Allied ships sunk by		Allied ships damaged by	
			Torpedo	Mine	Torpedo	Mine
E-boat	95	2	2	5	-	1
Seehund	44	10	1	-	-	-
Biber & Molch	15	10	-	-	-	-
Linse	15	7	-	-	-	-

Februar 1945

E-boat	77	2	2	10	1	3
U-boat	1	-	1	-	-	-
Seehund	33	4	2	-	1	-
Biber & Molch	14	6	-	-	-	-
Linse	24	3	-	-	-	-

Kleinkampfverbände i Holland rådede over fire forskellige våben, nemlig tre slags mini-ubåde af typen Molch, Biber og Seehund samt Sprengboote af typen Linsen.

En Sprengboot var en moderne version af den gennem mere end 1.000 år kendte brandbåd, hvilket var et fartøj fyldt med letantændelige materialer, som man sendte ind mod opankrede fjendtlige skibe. Englænderne havde f.eks. anvendt brandbåde med tjære mod den Spanske Armada på vej gennem Den Engelske Kanal i 1588.

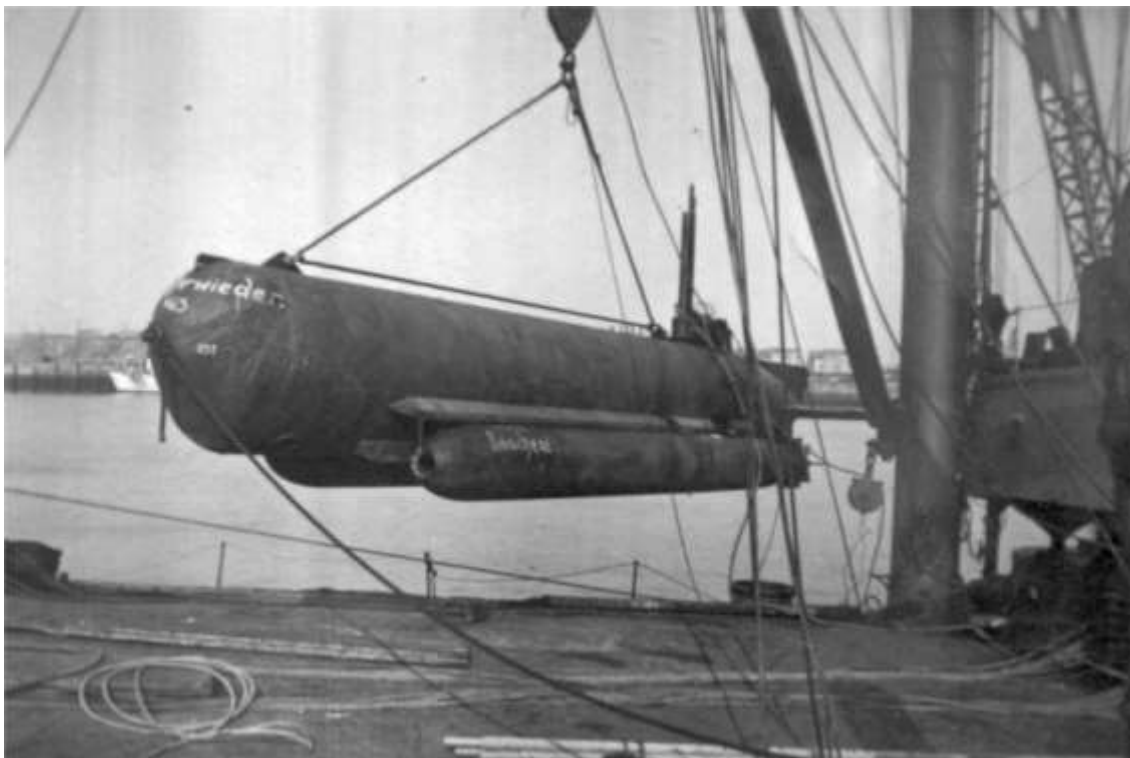


Sprengboote af typen Linse under træning. Chancen for succes for Linseenhederne i Holland i 1945 var på grund af vejret og de allieredes modforholdsregler næsten lig nul.

De Sprengboote, som tyskerne anvendte i Holland i 1945, var en 5.75 meter lang båd med en 3.6 liter Ford Otto motor. Fartøjet var med en sprængladning på 480 kg. På vej til målet sejlede en Sprengboot med 15 knob og havde en rækkevidde på 80 sømil. Ved ankomsten til målområdet blev farten sat op til maksimal fart, som var 31 knob. Båden blev sejlet af en enkelt mand, der inden målet sprang over bord, hvorefter en kommandobåd overtog fjernstyringen af Sprengbooten og styrede den ind mod målet. Sprengbooten var langs skroget forsynet med en metalramme med spiralfjeder, der antændte sprængladningen med en forsinkelse på mellem to til syv sekunder efter, at rammen var blevet klemmt ved sammenstødet med målet. Tidsforsinkelsen var monteret, så Linsen kunne nå at synke og forøge virkningen af sprængningen ved det fjendtlige skib. Kommandobåden kunne også udløse sprængladningen via fjernbetjening, hvis det var nødvendigt.

Et angrebshold af Linser bestod af tre både, nemlig to Sprengboote med hver sin fører samt en kommandobåd med tre besætningsmedlemmer. To af disse besætningsmedlemmer havde til opgave at fjernstyre Sprengbootene det sidste stykke ind mod målet, medens føreren af kommandobåden skulle holde øje med førerne af Sprengbootene efter at disse var sprunget i vandet. Det var kommandobådens førers ansvar at opsamle de to førere fra Sprengbootene.

Den tyske Kriegsmarine opererede med flere enheder udrustet med Linsen i Holland, men i løbet af vinteren 1945 kom det ikke til mange aktioner, idet Linserne var sårbare overfor isflager og kunne ikke operere i hård vejr.



Molch

Molch var en enmandsbetjent elektrisk ubåd med en egenvægt på 8.4 tons. Ubåden var 10.78 meter lang, 1.82 meter bred og kunne medføre to torpedoer af typen G7e. En Molch medførte 8 store batterier, hvorfor en Molch var et forholdsvis stort fartøj. Fartøjet kunne sejle 18 timer med lav hastighed, hvilket vil sige 3 knob, medens batterierne kun tillod 9 timer med høj hastighed (5 knob). I løbet af januar og februar 1945 gav batterierne Molchbesætningerne store problemer, idet kulde bevirkede, at batterierne ikke havde den fornødne ydeevne til at bådene kunne nå frem til operationsområdet. Stærk kulde nedsatte ydeevnen med mere end 50%. Kulden bevirkede også, at føreren ikke kunne holde varmen i den uopvarmede ubåd.

En Molch var meget manøvreedygtigt, men føreren havde kun ringe sigt gennem ubådens 1.5 meter lange periskop, der ikke kunne sænkes. Det var kun muligt at dreje periskopet 30 grader til hver side. Ubåden havde ilt til 50 timers drift og føreren trak vejret gennem en maske.

Det var meget anstrengende at sejle en Molch, idet føreren hele tiden skulle trimme eller ballastere ubåden. Navigationsudstyret var meget primitivt og det var svært at holde kursen, når man var neddykket. En Molch kunne dykke ned til en dybde af 60 meter, men kom normalt ikke længere ned end 40 meter.

Molch var ikke en vellykket konstruktion og typen har ikke sænket et eneste fjendtligt skib, men i stedet for kostede Molch mange besætninger livet.

Den 3. februar 1945 bombede Spitfires fra 2nd Tactical Air Force Molch-depotet i Amersfoort uden dog at anrette større skader. Angrebet var ikke specielt rettet mod Molch depotet, men mod jernbanesystemet i og rundt omkring Amersfoort.

Biber var en 6.5 tons enmands ubåd, der kunne medføre to 53.3 cm torpedoer G7. At kalde det en ubåd er måske lidt meget sagt selv om en Biber kunne dykke til en dybde af 20 meter. Dykning blev kun gennemført for at undslippe fjendtlig beskydning. Sejllads frem til operationsområdet samt angreb blev altid gennemført som overfladesejllads, hvorfor Biber var særdeles udsat for angreb fra luften. Under optimale forhold var et fly i stand til at opdage en Biber i overfladen på sin radar, men natlige angreb på en Biber var ikke muligt. Til gengæld var det forholdsvis nemt at opdage en Biber om dagen, hvis havet var roligt (Biber kunne ikke operere i hårdt vejr) og det var muligt at sænke en Biber ved hjælp af beskydning med maskinkanoner eller ved hjælp af dybvandsbomber.

Den havde en rækkevidde på 180 km i overfladen med en max hastighed på 6 knob, men i neddykket tilstand kunne den kun sejle 13 km med en hastighed af 5 knob. En Biber kunne kun affyre sine torpedoer, når den var i overfladen.

Biber havde en længde af 9 meter og en bredde på 1.57 meter. Motorerne var en 32 hestekræfter stor 2.5 liter Opel benzinmotor samt en 13 hestekræfter el-motor. Ubåden havde kun ilt med til 12 timers neddykket tilstand. Føreren af en Biber havde ikke særligt gode udsigtsforhold og pladsen var meget lille i ubåden. Normalt regnede man ikke med, at en Biber-fører kunne holde til mere end 48 timers tjeneste,

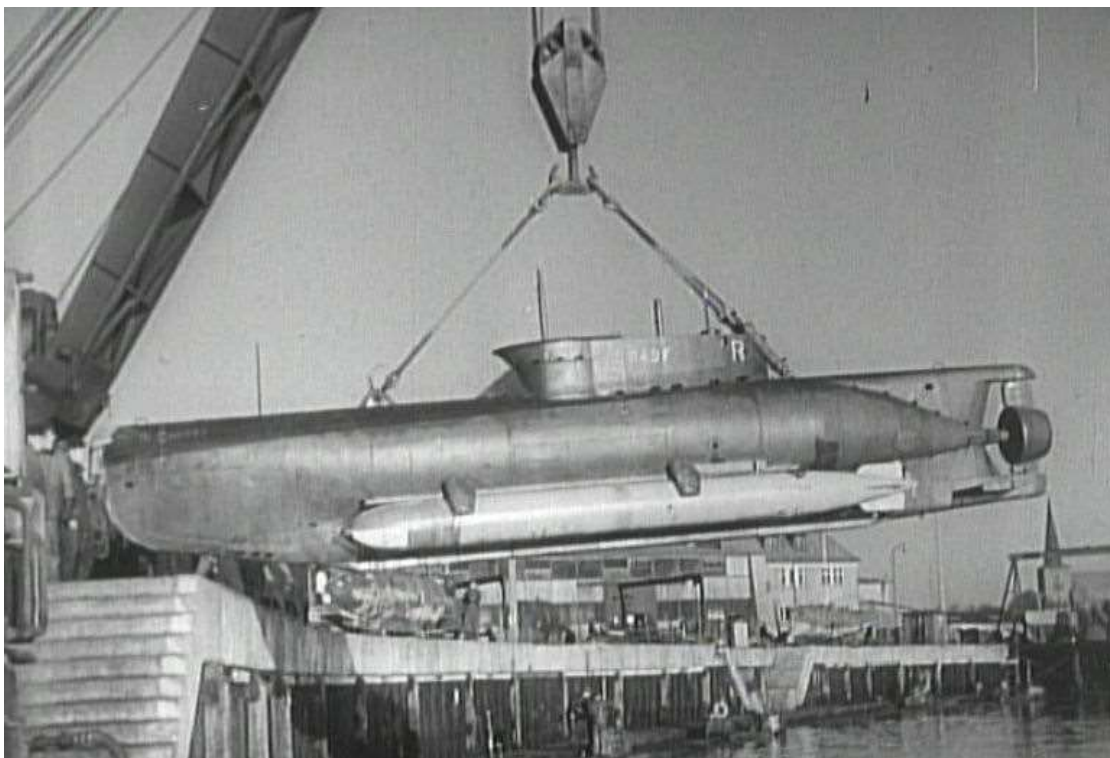
men man har eksempel på at en Biber-fører har sejlet i op til 72 timer. Dette siger lidt om den offervilje og udholdenhed, som Kleinkämpferne udviste.



Biber

Biber blev stationeret i Poortershaven og efter bombningen af denne lokalitet i Rotterdam. Ved bombningen af Poortershaven blev ingen Biber sænket, men de for ubådene nødvendige installationer - herunder en stor kran - blev ødelagt, hvorfor man ikke længere var i stand til at operere fra denne lokalitet.

Uheldsraten for Biber var i løbet af vinteren 1945 særdeles høj. Af 15 indsatte Biber i januar 1945 gik de 10 tabt uden at man tilføjede fjenden nogen tab.



Seehund

Seehund var en helt anden boldgade end Biber eller Molch. Det var den bedste af de tyske mini-ubådstyper, hvilket dog ikke betød, at den havde en stor successrate. Det betød dog, at de allierede måtte tage denne ubådstype alvorligt. I tidsrummet januar til april 1945 udførte Seehunde 142 sorties, hvor de sænkede 8 fjendtlige skibe på tilsammen 17.301 BRT samt beskadigede tre på tilsammen 18.384 BRT. Til gengæld mistede de 34 Seehunde i løbet af de 142 sorties, hvilket giver en tabsprocent 23.94 %. Overlevelseschancerne for Seehundebesætningerne var ikke særligt store.

En Seehund vejede 17 tons, var 11.86 meter lang, 1.68 meter bred og havde en besætning på to mand. Motoren var en sekscylindret Büssing-Diesel med 60 hestekræfter for overfladesejllads og en AEG-Elktro motor med 25 hestekræfter for neddykket fart. Seehund havde en max hastighed uddykket på 8 knob, medens den neddykkede hastighed kun var 6 knob. Den kunne medføre to 53.3 cm torpedoer G7e.

Seehund havde en rækkevidde på 300 km med en fart af 7 knob og omkring 50 Seehunde blev udstyret med ekstra brændstoftanke, så rækkevidden blev forøget til 450 km ved overfladesejllads med 7 knob og 90 km neddykket med 3 knob. Seehunde med forøget rækkevidde blev i mindre omfang anvendt ved Dungenes. En Seehund kunne under normale forhold dykke ned til 30 meter, men der er eksempler på dybder ned til 50 meter under nødstilfælde.

En Seehund kunne foretage angreb under overfladesejllads i blæst op til vindstyrke 4. Til gengæld var den næsten stationær, hvis den skulle foretage angreb i neddykket tilstand.

I alt 285 Seehunde blev færdigproduceret (378 påbegyndt) og af disse kom mindst 138 i tjeneste ved Kriegsmarinens. Seehunde blev bygget følgende steder:

U-5001 - U-5003 Howaldswerke i Kiel

U-5004 - U-5100 Germaniawerft i Kiel

U-5251 - U-5350 Schickauwerft i Elbing

U-5751 - U-5800 Klockner i Ulm

U-6251 - U-5252 Schichauwerft i Elbing

Seehunde opererede flere gange i januar og første del af februar 1945 i mindre antal uden at have synderligt held med sig. Men fra midten af februar begyndte man at sende flere Seehunde på operative togter og man begyndte også at have de første positive resultater i form af sænkninger - dog var de implicerede alt for optimistiske med deres resultatsmeldinger.



Seekriegsleitung gjorde følgende notater vedrørende Kleinkampfmittel ud for Holland:

20. Feb. 18.2. 15 km nördl Ymuiden, 19.2. südl. Wijk a.Z. je 1 Seehund gestrandet. Besatzung gerettet. Gestern beabsichtigter Seehundeinsatz (9. Op.) wegen Nebel verschoben.
21. Feb. Seehunde: Das am 19.2. nördl Ymuiden gestrandet gemeldete Gerät, meldet Doppelfehlschuss auf Geleit von Landungsfahrzeugen. 3 Boote. 16.30 Uhr Ymuiden aus zum Einsatz Gebiet Dumpton-Tonne. Absicht: Heute 11.00 Uhr Auslaufen 3er Boote zum Einsatz Gebiet Elbow-Tonne.
- Linsen: Beabsichtinger Einsatz wegen Wetterverschlechterung nicht durchgebührt.
22. Feb. Seehunde: 8 Operatin abgeschlossen, 1 boot gilt als vermisst. Von 9. Operation von 4 ausgelaufenen Booten noch 2 in See. Von 10. Operation 1 Boot wegen techn. Störung Hoek ein, 2 Boote noch in See. 21.2. 10.30 Uhr 4 Boote aus in Gebiet Elbow-Tonne.

- Linsen: 20.45 Uhr 3 Ketten aus zur Scheldmündung.
 Molch: 23.30 Uhr 4 Molche aus gegen Bewacher westl. Walcheren.
23. Feb. Seehunde: Von 9. Operation keine weiteren Meldungen. 22.2. 10.30 Uhr 1 Seehund aus zur Elbow-Tonnw.
 Linsen: Von 3 eingesetzten Rotten, 2 wegen Mot.-Schaden wieder ein, 1 Rotte Op.-Gebiet erreicht, keine Ziele, 1 Gunboot gesichtet. 10.40 Uhr Scheveningen ein.
 Molche: von 14 eingesetzten Geräten bisher 7 Rückkehrer, kein Erfolg gemeldet.
24. Feb. Seehunde: Von 9. Operation LI eines Bootes bei Insel Voorne mit Schlauchboot angetrieben. Verbleib Boot und Kdt. unbekannt, da LI Vernehmungsunfähig. 1 Seehund gilt als vermisst, damit Operation abgeschlossen.
 10. Operation 3 Boote in See. 1 Operation 1 Gerät 23.2. 08.00 Uhr eingelaufen. Doppelschuss auf Zerstörer ohne Trefferbeobachtung, jedoch nach B-Meldung Treffer wahrscheinlich. Noch 3 Boote in See.
 Linsen: Nacht 24./25.2. einsatz je einer Rotte gegen Wemeldinge und Voore beabsichtigt.
 Molche: Von 21.2. ausgelaufenen 14 Molcvhen 8 eräte zurück, davon 7 gestrandet, 1 Rotterdam eingeschleppt, keine Erfolg. 6 Geräte vermisst. Gem. B-Meldung 3 Geräte in Höhe Westkappelle durch Gegner versenkt, 2 Gefangene gemacht.
25. Feb. Seehunde: Am 23.2. Zerstörer 'Combattant' durch Seehund versenkt. Nach B-Meldung weitere Erfolge in der Themse-Mündung erzielt.
 Moche: Geplanter Einsatz 16 Molche wegen Wetterlage abgebrochen.
26. Feb. Seehunde: 4 eingelaufen, davon 2 gestrandet. 1 Geleitfahrz, 1 Dampfer versenkt (durch B-Dienst bestätigt). Mehrere Angriffe auf verschiedene Fahrzeuge ohne Treffer.

For at imødegå de tyske motortorpedobåde og mini-ubåde indførtes fra slutningen af 1944 en række patruljeområder ud for den hollandske kyst:

- Box 2 Et natligt patruljeområde for motortorpedobåde ud for Den Helder.
 Box D Et tilsvarende patruljeområde, som dækkede Ijmuiden og Hoek van Holland
 Box C Et natligt patruljeområde i dybden fra Hoek van Holland og til den engelske østkyst. Beregnet mod motortorpedobåde.
 Line E En natlig patruljelinie tæt ind mod Hoek van Holland mod både motortorpedobåde og Biber mini-ubåde.
 Box 1 Et langt natligt patruljeområde, der dækkede Den Helder til Hoek van Holland, men længere ud fra kysten. Beregnet til at opfange motortorpedobåde på vej til den britiske østkyst.
 Patrol S En patruljelinie i dagslys beregnet til at fange mini-ubåde. Linien løb stik vest fra øen Walchern og til 0300E.

I løbet af januar og februar 1945 gennemførte Wellington og Swordfish fra No. 16 Group 36 angreb på tyske motortorpedobåde, hvorved de mistede fire fly uden at forårsage skader på de tyske fartøjer. Det var naturligvis ikke et tilfredsstillende resultat for No. 16 Group, men flyenes konstante tilstedeværelse havde besværliggjort de tyske operationer. Til gengæld var den britiske flåde ikke helt tilfreds med de mange flys tilstedeværelse over selve sejlruterne. Brug af Leight Light eller lysbomber for at identificere radarkontakter afslørede ofte de allierede konvojer og egne flys tilstedeværelse maskerede tyske flys minelægningsoperationer i samme område. Den 23. januar havde 20 Ju 88 til opgave at udlægge miner i Schelde samt indsejlingen hertil. En Ju 88er blev skudt ned ved Ostende med en mine stadigvæk om bord. De allierede iværksatte en omfattende minestrygning og detonerede 36 miner inden den 28. januar.

Det blev derfor besluttet, at beskyttelse af selve sejlruterne var den britiske flådes opgave, medens No. 16 Group skulle tage sig af de tyske fartøjers sejlads fra deres havne og frem til deres operationsområder.

Beaughters

No. 16 Group rådede over to Beaughters eskadriller, der var stationeret på RAF North Coates med udekommendo på RAF Langham. Begge eskadriller, No. 236 og 254 Squadron, var udstyrede med Bristol Beaughters Mk. X.

Chef for No. 236 Squadron var Wing Commander David Guthrie Hall, DFC, der i september 1944 havde overtaget kommandoen efter Wing Commander E W Tacon, DSO, DFC og AFC. Hall havde fået sit DFC for et angreb ud for Den Helder i januar 1945. Han var en erfaren Strike Wing pilot, der havde deltaget i mange togter.

I løbet af februar 1945 havde No. 236 Squadron i gennemsnit dagligt haft 11 operationsklare maskiner og havde i løbet af måneden deltaget i 39 operationer, som indvolverede 132 fly med tilsammen 448 timer og 5 minutters operativ flyvetid. Dertil kom så 161 timer og 5 minutters ikke operativ flyvning.

Ingen af eskadrillens fly gik tabt i løbet af februar 1945. Enhedens operationer spændte ret vidt fra 15 Rovers (hvoraf 11 blev gennemført sammen med No. 254 Squadron), 7 anti-ubåds Rovers med No. 254 Squadron, 1 Moonshine, 3 Recce in Force sammen med No. 254 Squadron og 7 Anti-Seehund Patrols, hvoraf 5 blev gennemført sammen med No. 254 Squadron.



Beaufighter TF Mk X NT921 fra No. 254 Squadron under test på Boscombe Down. Flyet har to 250 lb GP bomber under kroppen og to 250 lb dybvandsbomber under vingerne. Beaufighter NT921 blev skudt ned af luftværnsskyts under et angreb på en konvoj ud for den hollandske kyst den 8. august 1944, hvorved Squadron Leader Roger Hereford James og Flying Officer Bernard Alan Reynolds, DFM, blev dræbt. (IWM)

Chef for No. 254 Squadron var Wing Commander David Leslie Cartridge, DSO, DFC and Bar, som havde overtaget eskadrillen i september 1944 efter Wing Commander R E Burns, DFC and Bar.

Cartridge havde fået sit første DFC i juli 1942 og det næste i maj 1943 - begge gange, medens han var ved No. 248 Squadron. Han blev født i december 1918 og fik sin bestalling i RAF i marts 1939. Hans DSO fik han i marts 1945 for at lede No. 254 Squadron. Cartridge gjorde krav på otte nedskydninger, men fik kun godkendt de tre. Han forblev i Royal Air Force efter krigen og gik ned i grad til Squadron Leader. Han blev pensioneret fra RAF i marts 1958. Cartridge var en af de førende Coastal Command eksperter på Beaufighters.

No. 254 Squadron var i stand til at udføre torpedoangreb, men dette var ikke eskadrillens hovedopgave i februar 1945. De gennemførte 46 operationer i denne måned med i alt 134 fly, som fløj 500 timer og 15 minutter uden at eskadrillen mistede nogen fly. No. 254 Squadron havde også 181 timers ikke operativ flyvning i løbet af februar 1945.

Operationerne dækkede 4 Reccos, 12 Rover Patrols (hvoraf 11 blev gennemført sammen med No. 236 Squadron), 6 Armed Reccos (5 sammen med No. 236 Squadron), 11 Anti-Seehund patrols (5 sammen med No. 236 Squadron), 1 Moonshine, 7 Anti U-Boat Rovers og 3 Reccos in Force sammen med No. 236 Squadron samt 1 Gilbey og 1 Conebo.

Wellingtons

No. 524 og 612 Squadron opererede med Wellington fly fra RAF Langham. No. 524 Squadron blev dannet i 1943 for at operere med Mariner flyvebåde, men før eskadrillen rigtig blev operativ, blev den nedlagt igen, da man besluttede sig til ikke at anvende denne flytype. Den 7. april 1944 blev No. 524 Squadron gendannet på Davidstow Moor med Wellington XIII bombefly med henblik på at jage tyske motortorpedobåde i Den Engelske Kanal. I foråret 1945 opererede No. 524 Squadron med Wellington XIV fra RAF Langham med detachment på Dallachy under kommando af Wing Commander Ronald George Knott DSO, DFC, AFC & Bar.

Knott fik sit DFC i april 1944, medens han fløj ved No. 179 Squadron. I løbet af en enkelt nat opdagede han tre uddykkede ubåde og angreb de tre af dem trods intens luftværnsskydning fra dem.

Knott blev født den 19. december 1917 i Kent og kom tidligt til RAF. Han gjorde fra 1938-40 tjeneste ved No. 20 Squadron før han blev overført til No. 5 Flight IAFVR indtil 1941. Herfter forrettede han tjeneste ved HQ Coast Defence Wing, Bombay, før han i 1943 kom til No. 179 Squadron, der fløj Wellington fra Gibraltar. Knott overtog No. 524 Squadron i april 1945 og ledte eskadrillen indtil krigens slutning. Han fortsatte i RAF efter krigen og gjorde blandt andet tjeneste ved HQ 2TAF i begyndelsen af 50'erne. Knott

sluttede som Air Vice-Marshal og var til sidst AOA HQ Air Support Command. Han døde som 84 årig den 29. december 2002 i hans hjem i Canterbury i Kent.

I løbet af februar 1945 gennemførte No. 524 Squadron 392 timers operativ flyvning samt 242 timers træningsflyvning.



Både No. 524 og 612 Squadron fløj Wellington XIV

No. 612 Squadron blev dannet på RAF Dyce i 1937 og fløj ved krigens begyndelse Anson, før man konverterede til Whitley i november 1940. I November 1942 blev eskadrillen udstyret med Wellington VIII, før man i juni 1943 konverterede til Mk. XIV. No. 612 Squadron kom til RAF Langham i december 1944 og opererede fra februar 1945 under ledelse af Wing Commander A M Taylor. I løbet af februar 1945 gennemførte No. 612 Squadron 595 timers operativ flyvning og 173 timers træningsflyvning.

De to Wellington og de to Beaufighter eskadriller var oppe imod hårde ods i bekæmpelsen af de tyske motortorpedobåde. De tyske fartøjer opererede næsten udelukkende om natten, var svære at opfange på radar og var meget hurtige. Dertil kom at de var svært bevæbnede med let luftværnsskyts, der var særdeles egnet til at afvise angreb i de højder som de fire eskadriller opererede i. Endelig var de tyske søfolk professionelle og havde udviklet flere taktiker, der besværliggjorde angreb fra luften.

Til gengæld var der også lyspunkter for flybesætningerne. Det ene lyspunkt var, at de tyske S-Boote altid udløb fra samme havne (Rotterdam, Ijmuiden og Den Helder). De tyske fartøjer opererede kun i dagslys, hvis de var tvunget til det på grund af nedbrud eller beskadigelse.

No. 16 Group var forholdsvis godt underrettet om sammensætningen og operationsformerne for de tyske motortorpedobådsenheder i Holland og samarbejdede med den britiske flådes destroyere, fregatter og kanon- og motortorpedobåde. Wellingtonflyene var uvurderlige til at underrette de britiske flådestyrker om motortorpedobådenes position og flyene, der skyggede de tyske fartøjer, var efter datidens forhold veludstyret med radioudstyr til morse, VHF radio, PPI Radar og Gee navigationsudstyr, hvor rækkevidden til egne stationer var kort.

Wellingtons blev anvendt til at skygge motortorpedobådene fra så tidligt et tidspunkt som muligt efter at de havde forladt deres baser. Den primære opgave var at skygge de fjendtlige fartøjer og rapportere om sammensætning, kurs og hastighed til andre fly samt til britiske overfladefartøjer. Angreb eller hjælp til andre flys angreb på motortorpedobådene var sekundær opgave og skyggende Wellingtonbesætningerne havde ordre til ikke at gennemføre angreb før motortorpedobådene var på vej tilbage fra de britiske konvojruter for ikke at man skulle miste oplysningerne fra de skyggende besætninger.

De skyggende fly blev placeret i en boks udenfor de fjendtlige havne. Boksene var udformet således, at et fly på radaren kunne lokalisere en motortorpedobåd med 35 knobs fart i en afstand af seks kilometer selv om radarens rækkevidde var op til 12 kilometer. Antallet af patruljerende fly i en boks var afhængig af fjendens styrke i den pågældende havn. Hvis man opererede med mere end et reccefly i en boks, fløj Wellington flyene i forskellige højder for at formindske sandsynligheden for sammenstød.

Normalt afpatruljerede man havnene fra 'last light', det vil sige fra tusmørke om aftenen og indtil det tidspunkt, hvor det ikke var muligt for en motortorpedobåd at afsejle og nå tilbage til havnen igen før dagry.

No. 16 Group opererede med et antal reservefly på standby på RAF Langham, hvis et af de skyggende fly havde tekniske problemer eller hvis brændstoffet var ved at slippe op (benævnt PLE). Øjeblikkelig forstærkning i form af et reservefly kunne man få ved at skifte et fly fra en anden boks til den ønskede boks. No. 16 Group opererede også af og til med Link Aircraft, det vil sige et fly der videretransmitterede

radiosignaler, når det skyggende fly var udenfor radiorækkevidde af hjemmestationen eller hvis det i England ikke var muligt at høre radiosignalerne på grund af tysk jamming.

Hvis en skyggende Wellington fik en radarkontakt på havet skulle besætningen enten fortage en visuel inspektion eller beregne kurs og hastighed ved hjælp af radaren. Hvis målet blev erkendt som ikke værende en motortorpedobåd, havde besætningen tilladelse til at foretage et bombeangreb og herefter fortsætte patruljeringen.

Hvis målet var en eller flere motortorpedobåde, skulle Wellington'en kaste en sky marker white drip over kontakten for at informere andre fly om, at de skyggede fartøjet eller fartøjerne. Det først skyggende fly ville herefter forblive ved motortorpedobådene og ville ved hjælp af radio sikre sig, at kun dette fly stod for skygningen af de fjendtlige fartøjer.

Hvis en større styrke af motortorpedobåde forlod en havn kunne ACHQ beordre flere fly til den samme boks for at foretage skygning af den fjendtlige styrke. Kun et fly forestod afrapporteringen, nemlig lederskyggeflyet, medens de andre kun fulgte styrken indtil den eventuelt splittede sig op i mindre enheder, hvorefter hvert skyggende fly overtog deres del af den fjendtlige styrke og forestod afrapportering af denne.

Det skyggende fly ville normalt flyve i en kreds omkring 20 km rundt om den fjendtlige motortorpedobådsstyrke, men nogle besætninger foretrak at flyve ottetalsfigurer foran den fjendtlige formation.

Det skyggende fly havde ordre på, hvis muligt at rapportere hver femtende minut via radio (nogle) eller på VHF/RT, hvis W/T ikke blev modtaget. Det skyggende fly skulle ved første melding rapportere om kurs og hastighed, men i de efterfølgende meldinger skulle man rapportere om sammensætning og position og ændring af kurs, hvis dette forekom.

Når de fjendtlige fartøjer nærmerede sig en allieret Naval Patrol Line, skulle Wellingtonbesætningen kaste white drip lysbomber over motortorpedobådene i en afstand af 15 og 5 miles fra linien. De fleste gange havde Wellington flyene direkte radiokontakt med allierede flådestyrker og kunne informere dem direkte uden at skulle via ACHQ, som virkede forsinkende.

Percolate og Conebo

I klare nætter med eller uden månelys var det muligt at styre angrebsfly i form af Beaufighters mod fjendtlige motortorpedobåde og udlægge lys for efterfølgende angreb med maskinkanoner. En særlig skyggende Wellington med maksimal last af målmarkeringsbomber og lysbomber blev sendt til et patruljeområde på tværs af den formodede tyske sejlroute. Angrebsflyene blev afsendt til et venteområde indenfor VHF rækkevidde af den skyggende Wellington.

Når ACHQ fik tilstrækkeligt med oplysninger fra det skyggende fly, kunne de aktivere Percolate samtidig med, at de udsendte oplysninger om den fjendtlige styrkes position, kurs og hastighed på flere radiofrekvenser.

Den skyggende Wellington skulle herefter:

- kvittere for modtagelse af ordren via radio og herefter kalde 'Percolate' angrebsflyene op på radio og advare dem om målet
- flyve til en position for at kunne intercepte motortorpedobådene og efter at have lokaliseret fjenden sende den første melding via W/T ved brug af Group 425 og senere gentage det på VHF/RT.
- beslutte hvor styrkerne skulle mødes og udlægge en række af seks marine markere på den valgte position. Marine markerne skulle lægges i den retning af fjendens kurs
- kalde Percolate Strike Aircraft via VHF/RT og/eller W/T og beordre dem til at nærme sig den fjendtlige styrke efterfulgt af positionen for mødestedet.
- tænde for IFF og/eller Gee Roosters, hvorefter Wellington'en skulle vende tiltage til den fjendtlige styrke og skygge den alt imens man udsendte positionsmeldinger via VHF/RT.
- når to eller flere 'Percolate Strike Aircraft' blev hørt sende 'Contact' over WHF stige op til 4.000 fod og sende retning og afstand for den fjendtlige styrkes position i forhold til mødepunktet.
- kaste en Skymarker White Drip for at markere den bageste del af den fjendtlige styrke og øjeblikkelig sende skjuleordet 'Ready' via VHF, efterfulgt tre minutter senere med ordren 'Now'.
- omkring to minutter efter at have afsendt 'Now' kaste målmarkeringsbomber i en semi-cirkel med en radius på to til tre kilometer på den modsatte side af den fjendtlige styrke som de tidligere udkastede White Drip. Ved månelys kastes lysbomber 'upmoon' fra den fjendtlige styrke under hensyntagen til vindafdrift.

Beaufighterne i angrebsstyrken vil:

- kvittere for 'Percolate' meldingen fra den skyggende Wellington og sætte kurs mod mødestedet ved hjælp af IFF/GEE Rooster
- ved mødestedet kredse venstre omkring marine markerne i befalet højde og afsende meldingen 'Contact'. Hvis Percolate Strike fly ikke kunne finde marine markerne skulle de udsende skjuleordet

- 'Orbit'. Hvis der var andre Beaufighters som havde kontakt med markerne skulle de kaste en White Drip og samtidig udsende radiosignalet 'Beaulights' via VHF
- Beaufigtherne skulle ved modtagelse af den skyggende Wellingtons melding om retning og afstand til fjenden flyve til den fjendtlige styrkes position og angribe med raketter eller maskinkanoner når den kunstig månesti var oprettet.

Hvis en af Beaufigtherne ikke nåede at angribe de tyske motortorpedobåde i første omgang, skulle besætningen over radioen bede om et fornyet angreb, hvorefter Wellington flyet igen ville kaste en White Drip over den bageste del af den fjendtlige styrke og hele angrebsproceduren ville gentage sig med Mark V Recce Flares.

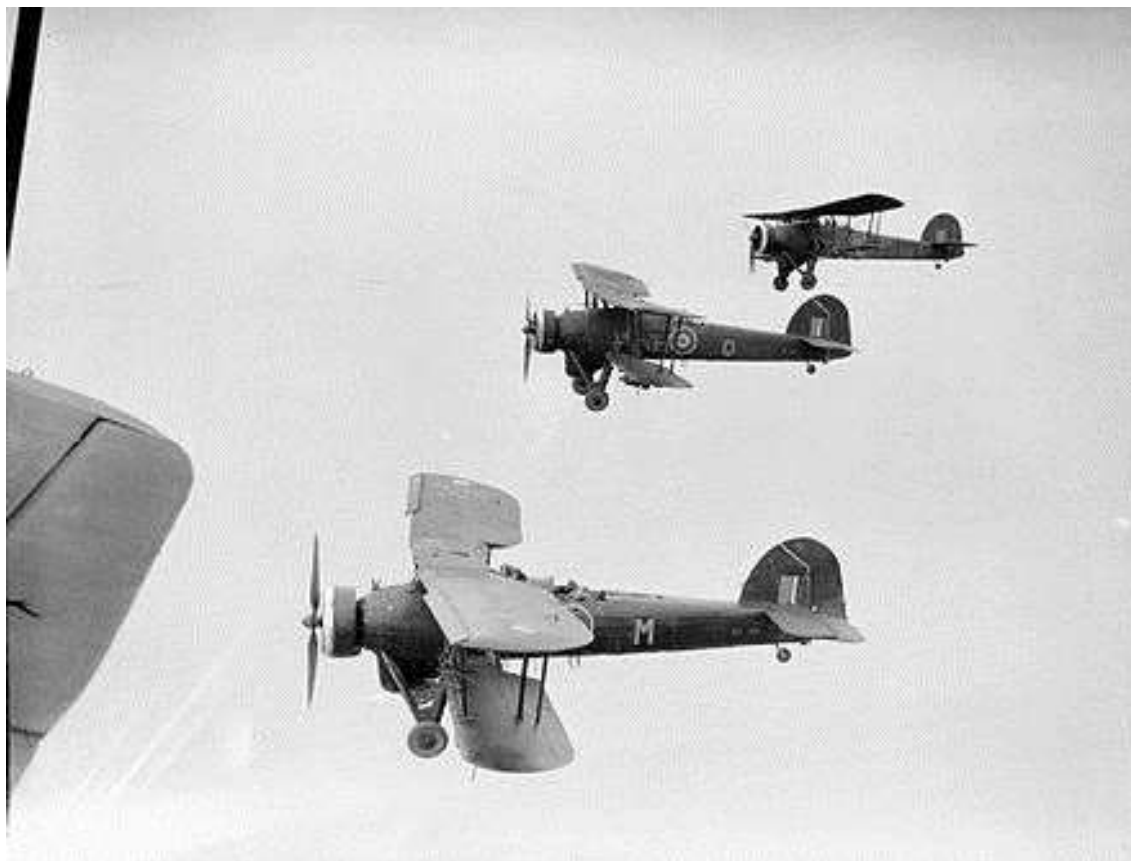
Percolate Wellingtons medbragte maksimal last af målmarkeringsbomber, tre Skymarkers White Drip, maksimal antal Mark V Recce Flares samt tolv Markers Marine.

Percolate Strike fly medbragte maksimal antal Skymarkers White Drip på stationerne på vingerne samt 20 mm maskinkanoner og eventuelt raketter.

'Conebo' var kodenavnet for når man var klar over at fjendtlige motortorpedobåde var beskadigede eller havde for startet for sent til at kunne nå egen havn før daggry og man så afsendte angrebsfly med maskinkanoner for at flyve en afventende patrulje.

For at forhindre at tyskerne forlod havnene før sidste lys afsendte man af og til en offensiv patrulje med angrebsfly

No. 16 Group havde erfaring med, at bombeangreb mod hurtigtsejlende og -manøvrerende motortorpedobåde ikke var effektivt, selv om der var muligheder, når man anvendte radar bombesigte fra højder mellem 2-3.000 fod.



Swordfish fra No. 119 Squadron med 250 lb bomber under vingerne. (IWM)

Swordfish

No. 119 Squadron var stationeret på flyvepladsen B.83 Knokke i Belgien og opererede med Swordfish III. Eskadrillen var blevet dannet i marts 1941 for at flyve S.26 flyvebåde, men konverterede i juni samme år til Catalina, som de fløj med fra Pembroke Docks og Lough Erne samt Reykjavik indtil september 1942, hvor man igen skifte flytype. Denne gang kom man til at flyve Short Sunderland Mk. III fra Pembroke Dock indtil april 1943, hvor No. 119 Squadron blev nedlagt.

Den 19. juli 1944 blev No. 119 Squadron gendannet på RAF Manston med personel fra No. 415 RCAF Squadron, som fløj Albacore Mk. I. Nu var eskadrillens opgave at jage tyske motortorpedobåde samt

mini-ubåde. I september 1944 kom No. 119 Squadron til RAF Bircham Newton med udstationeringer flere steder - herunder Knokke i Belgien.

I januar 1945 blev det besluttet, at eskadrillen igen skulle skifte flytype. Denne gang skiftede man til Swordfish Mk III med Pegasus XXX motor, der på dette tidspunkt af krigen var et forældet fly, men det havde den fordel, at det var udstyret med radar af typen Mk. XI (3 cm) ASV, så man kunne finde målene på havet om natten. Dertil kom, at en Swordfish faktisk ikke var så uanvendelig til at jage mine-ubåde af typen Biber og Molch. Flyet kunne flyve meget langsomt (maksimal hastighed var kun 200 km/t) og kredse i lang tid over en mini-ubåd, der ikke kunne skyde igen. Swordfish Mk III kunne medføre fire 250 lb dybvandsbomber eller otte 100 lb 'anti-submarine bombs'.

Squadron Leader Norman Williamson var siden september 1944 chef for No. 119 Squadron. Han fik ved krigens slutning tildelt et DFC for hans ledelse af No. 119 Squadron.

No. 16 Group rådede den 1. marts 1945 nominelt over yderligere en eskadrille Swordfish fly. Det var No. 819 Squadron, der den 23. februar ankom til Bircham Newton fra Belgien for at blive nedlagt. Eskadrillen lå på Bircham Newton indtil den blev nedlagt den 10. marts. Der fandt ingen operativ flyvning sted i denne periode.

Natten mellem den 28. februar og 1. marts 1945

Natten mellem den 28. februar og 1. marts 1945 opererede No. 524 Squadron med fire Wellingtons, medens No. 612 Squadron afsendte fem Wellingtons efter mørkets frembrud. Wellington fra disse to eskadriller medførte 250 lb sprængbomber, der var forsynet med tændsatser, så de detonerede i lav højde lige over havoverfladen. De ni Wellingtons havde mere end nok at gøre med tyske motortorpedobåde, som var aktive i løbet af natten ud for den hollandske kyst. 2. og 5. S- Flotille på tilsammen 13 fartøjer gennemførte et torpedotogt mod en sydgående konvoj i havområdet ud for Great Yarmouth. Også 4. og 6. S-Flotille var aktive med tilsammen 9 både. De gennemførte en mineudlægning af sejlrueten mellem Themsen og Schelde i Holland. De tyske både medførte hver to hornminer og fire akustiske miner. Alle fire flotiller rapporterede om kraftig fjendtlig flyaktivitet i operationsområdet samt kontakt med britiske overfladeenheder.

Wellington 'P' NG797 fra No. 612 Squadron kom i luften klokken 18.23 med W/O J D Bradford ved roret for at flyve en anti-shipping patrulje. Besætningen skyggede kontakter i en halv time, men gennemførte ikke nogen angreb. Bradford landede igen klokken 22.35.

Den næste Wellington fra No. 612 Squadron, som kom i luften klokken 18.29, var F/O D Bretherton i Wellington 'E' NB933. Han skyggede fire kontakter for 2 timer og 45 minutter, men mistede kontakten med målet, før han fik instruktion til at angribe. Han landede igen på RAF Langham klokken 02.25.

Næste Wellington var 'N' NB874 med W/O J A Saul ved roret. Han kom i luften klokken 18.37 og skyggede seks kontakter, som blev vurderet til at være marinepramme, før han fik ordre på at angribe. Hans mål sakkede noget agterud i forhold til de øvrige. Under angrebet blev han kraftigt beskudt med intens svært luftværnsild, der var meget nøjagtig. Wellington'en blev ramt i kroppen og fik sprængt et hul på en meter gange en halv meter i højre side af snuden. Den detonerende luftværnsgranat beskadigede også vinduet og de-iceren. Til alt held gik det ikke ud over besætningen bortset fra, at de var ret rystede efter beskydningen. Wellington 'N' landede igen på RAF Langham klokken 02.30.

De to næste sorties var ikke så begivenhedsrige. Wellington 'F' NB936 med F/Lt J F J Dewhurst kom i luften klokken 18.40 og han skyggede tre kontakter i tre timer, medens han ventede på ordre på at angribe. Der blev ikke befalet for angreb og han landede igen klokken 02.00.

Sidste fly fra No. 612 Squadron var Wellington 'E' NB623 med W/O T C Snook ved roret. Han kom i luften klokken 20.30 og gennemførte en begivenhedsløs flyvning, før han klokken 04.00 igen landede på RAF Langham.

Wellington 'M' fra No. 524 Squadron med F/O T L Brinton som pilot var startet fra RAF Langham klokken 18.32 for at flyve en boks patrulje i område 'Q'. Klokken 19.25 indfandt han sig på en position ude over Nordsøen 22 km vest for Bergen eller 32 km nordvest for Ijmuiden (52.41'N 04.19'E) og påbegyndte patruljen.

Klokken fik besætningen ombord på Wellington 'M' øje på tre fjendtlige motortorpedobåde 19 km nordnordvest for Ijmuiden (52.31'N 04.18'E) med kurs 250 grader og med en anslået fart på 25 knob. De tyske motortorpedobåde blev skygget og der blev løbende sendt meldinger over radioen om bådenes position indtil klokken 21.16, hvor Wellington'en kastede en lysbombe i faldskærm over bådene for at markere positionen for egne styrker. De tyske motortorpedobådsbesætninger har hurtige til at nedskyde faldskærmsblusset, hvorfor yderligere et blus blev kastet klokken 23.25 ude over Nordsøen omkring 140 km vest for Den Helder (på position 52.51'N 02.28'E). Dette blev gentaget klokken 23.55 på position 52.50'N 02.16'E, hvor motortorpedobådene blev angrebet af britiske overfladeenheder.

Besætningen ombord på Wellington 'M' kunne ikke se resultatet af træfningen, men fortsatte med at skygge motortorpedobådene indtil klokken 01.37 på position 52.48'N 03.20'E, hvor Wellington'en angreb de tyske fartøjer, der på dette tidspunkt sejlede med kurs 90 grader og en anslået fart på 30 knob i en

enkelt række. Under det første bombeangreb landede bomberne omkring 30 meter agterude for den sidste motortorpedobåd i rækken og under det næste angreb klokken 01.54 faldt bomberne omkring 50 meter til styrbord for den forreste motortorpedobåd. Ti minutter senere afbrød Wellington 'M' skygningen af de tyske fartøjer og satte kursen hjemover til RAF Langham, hvor F/O Brinton landede klokken 02.39. Længere mod syd var de tyske motortorpedobåde, der deltog i mineudlægningen af Themsen-Schelde sejlruten, i kamp med den britiske flåde. S-bådene var på vej tilbage fra minelægningen med 41 knob, da de klokken 23.03 kom under nøjagtig beskydning. S-220 (Kptlt Dross) fra 4. S-Flotille blev beskudt af den britiske fregat HMS 'Seymour' og destroyer 'Cotswold', der efter to minutters beskydning beskadigede S-220 i højre side af maskinrummet, hvorved der udbrød brand ombord på fartøjet. I første omgang lykkedes det for Kapitanleutnant Dross at undslippe forfølgerne ved høj fart og røgudlægning, men efter kort tid faldt farten og en sort røgsky markerede tydeligt bådens position. Klokken 23.20 kom S-220 på ny under beskydning fra HMS 'Seymour', der igen beskadigede motortorpedobåden. Fem minutter senere gav Kptlt Dross besætningen ordre til at forlade båden. Hele besætningen var i stand til at komme af fartøjet, som fortsat blev beskudt af englænderne. Klokken 23.50 detonerede torpedoerne ombord på S-220 og den sank på position 51.35'N 02.48'E, hvilket vil sige omkring 45 km vest for Walchern. Besætningen blev på nær tre mand samlet op af de britiske flådestyrker.

Den britiske marine udfærdigede nedenstående rapport over nattens kampe med E-både (den britiske betegnelse for tyske motortorpedobåde):

E/Boat activity - night 28th Feb./1st March

E/Boats operated off Norfolk coast, Ostend and Dunkirk. Aircraft indicated several small groups at sea.

Norfolk coast MACKAY aided by aircraft reports drove off 3 E/Boats 6 miles from Hearty Knoll. Later MACKAY drove off 3 E/Boats north of 57 buoy, hits observed. ALBRIGHTON made radar contact with a group south of Hearty Knoll as it retired east. Shore radar indicated possibly another group joining this one from eastward. ALBRIGHTON engaged single E/Boat near Hearty Knoll buoy.

Estimate 9 or 12 E/Boats in this area mostly probably looking for convoy.

Ostend area. 4 or 5 E/Boats at 35 knots eluded patrols reaching position 4 miles NW of Ostend. They turned here and recrossed channel being engaged by SEYMOUR and COTSWOLD. Seymour sank one, COTSWOLD damaging another. Two officers and 24 ratings taken prisoner.

North of Dunkirk. RIOU and MTB's engaged 4 E/Boats. What was possibly same group reappeared 16 miles east and were again driven north well before they reached convoy route. In both these engagements RIOU successfully vectored MTB's on to enemy, hits being scored.

Group retiring from Smith's Knoll was shadowed and attacked by 16 Group aircraft who scored hits with cannon.



*Wellington fra
No. 524 Squa-
dron med sort-
malet underside.
Billedet er taget i
1945.*

Wellington 'X' fra No. 524 Squadron, med F/Lt R O Wigley som pilot, var startet klokken 18.48 for at flyve patrulje i område 'X'. Han indfandt sig i patruljeområdet på omkring 100 km stik vest for Den Helder (position 52.58'N 03.03'E) klokken 19.23 og påbegyndte sin afpatruljering. Klokken 00.52 fik han

ordre på at pejle sig ind på Wellington 'M' og angribe ovennævnte motortorpedobåde. Klokken 01.31 blev disse observeret på position 52.46'N 03.12'E og F/Lt Wigley gennemførte to angreb. Det første angreb blev udført klokken 01.41 på position 52.48'N 03.20'E og det næste blev gennemført klokken 02.10 på position 52.48'N 03.38'E. F/Lt Wigley og hans besætning kunne ikke observere noget resultat af deres angreb, idet de udførte voldsomme undvigemanøvrer efter angrebet, da de tyske motortorpedobåde affyrede en meget effektiv og voldsom luftværnsild mod Wellington'en. Klokken 02.41 afbrød F/Lt Wigley patruljeflyvningen og satte kursen hjemover. Han landede igen klokken 03.10.

Den tredje Wellington fra No. 524 Squadron var 'V', der blev fløjet af F/Lt G E Willis, som startede klokken 23.16 for at flyve patrulje i område 'Q'. Han var på plads 22 km vest for Bergen (på position 52.44'N 04.20'E) klokken 00.07 og påbegyndte patruljeringen. Klokken 00.50 og frem til klokken 01.16 blev Wellington'en forfulgt af et uidentificeret fly, hvorfor Willis udførte en række undvigemanøvrer for at ryste det fremmede fly af sig.

Klokken 02.42 fik Willis en radarkontakt på havet, som klokken 03.15 blev verificeret som værende tre motortorpedobåde med kurs 090 og ca. 20 knob 35 km nordvest for Bergen i Holland (på position 52.48'N 04.10'E). Også F/Lt Willis gennemførte to angreb mod motortorpedobådene - det første klokken 01.18 og det næste klokken 03.28. Under det første angreb så Wellingtonbesætningen bomberne detonere omkring 150 meter foran den forreste motortorpedobåd og under det næste angreb så man bomberne lande tæt ved en motortorpedobåd, efterfulgt af et blændende hvidt lys og et rødt lysskær. Den britiske besætning formodede, at de havde ramt en motortorpedobåd og man kunne efter angrebet kun se to kontakter på radarskærmen. Efter det sidste angreb fik Wellington 'V' motorproblemer og Willis satte kursen hjemover. Han landede på RAF Langham klokken 04.32.

Den sidste Wellington var 'U', der blev fløjet af F/Lt J S Millington. Han var startet klokken 01.08 og fik klokken 01.27 melding fra 'Yamak 28' (hans eget kaldesignal var Yamak 47), at fjendtlige fartøjer befandt sig vest for Bergen på position 52.49'N 03.20'E. Da han ankom hertil, fik han klokken 01.41 radarkontakt og pejlede sig frem til tre motortorpedobåde på position 52.49'N 03.28'E. Han gik til angreb, men blev mødt af en voldsom og meget nøjagtig spærreild fra de tyske fartøjer. F/Lt Millington udførte angrebet fra en højde af 500 fod og kastede seks 250 lb bomber, som blev set falde for kort i forhold til målet.

Klokken 02.12 videregav han motortorpedobådernes position og kurs til Beaufighters fra No. 236 Squadron. Klokken 02.32 mistede han en overgang kontakten til de tyske fartøjer, men fik igen kontakt og angreb klokken 03.25 på ny motortorpedobådene. Dette angreb blev ud fra en højde af 2.500 fod med seks 250 lb bomber og agterskytten, Sgt D M Jack, observerede, at bomberne faldt tæt ved den midterste motortorpedobåd efterfulgt af et stort glimt. Det britiske fly blev beskudt af let luftværnsskyts under angrebet og beskydningen var meget nøjagtig, hvorfor der blev fløjet undvigemanøvrer efter bombeafkast. Klokken 03.44 fik Wellington'en igen radarkontakt med motortorpedobådene omkring 20 km sydvest for Den Helder (på position 52.53'N 04.27'E) og kort tid efter en visuel kontakt med dem. Radaroperatøren kunne kun se to objekter på radarskærmen ligesom den øvrige besætning også kun kunne se to motortorpedobåde.

Klokken 03.47 fik Wellington 'U' omkring 20 - 25 km vest for Texel (på position 53.09'N 04.22'E) igen en radarkontakt som blev visuelt konfirmeret som værende tre motortorpedobåde på position 53.09'N 04.31'E med kurs 090 grader og med en hastighed af 30 knob. Klokken 03.53 blev Wellington 'U' beskudt af let unøjagtig luftværnsskyts uden resultat. Klokken 04.06 blev F/Lt Millington beordret til at returnere til basen, hvor han landede klokken 05.35.

Fra RAF Langham startede tre Beaufighters fra No. 236 Squadron i tidsrummet mellem 01.50 og 01.52 for at flyve anti E/B Strike (d.v.s. angrebsmission mod fjendtlige motortorpedobåde) ud for den belgiske og hollandske kyst. Alle tre fly var bevæbnet med otte 25 lb raketter samt fire maskinkanoner. Ved ankomsten til patruljeområdet skulle de kontakte den Wellington fra No. 524 Squadron, som skyggede de tyske motortorpedobåde. Hvis de ikke kunne få kontakt med det skyggende fly, skulle Beaufighterne flyve afsøgning til Den Helder og returnere på modsat kurs.

De tre Beaufighters var:

No. 236 Squadron

Beaufighter Mk. XTF	LZ218	'O'	F/O A B McKeown & F/O J A Adams	01.50 - 04.25
Beaufighter Mk. XTF	NT953	'E'	F/O J H Benson & F/Sgt K H Lilly	01.51 - 03.35
Beaufighter Mk. XTF	NE441	'V'	W/O O'Donoghue & F/Sgt K Allen	01.52 - 03.47

Klokken 0228 var de tre Beaufighters på position 52.50'N 03.40'E og pejlede sig ind på Yamak 47 (Wellington U/524), hvorfra de fik angrebsordre. F/O Benson og F/Sgt Lilly opdagede de tre motortorpedobåde ca. 50 km nordnordvest for Bergen klokken 02.40 (på position 52.49'N 03.55'E) og angreb det sidste fartøj to gange med maskinkanoner og scorede mange træffere på båden. Den tyske luftværnsskydning var intens og nøjagtig under første angreb, men Beaufighteren blev ikke beskudt af det

bageste fartøj under andet angreb. Den fjendtlige motortorpedobåd sakkede ifølge Beaufighterbesætningen agterud efter angrebene.



Kamp mellem britiske fly og tyske flådefartøjer ud for Den Helder. Billedet stammer ikke fra den 1. marts 1945, men giver et godt indtryk af intensiteten i kampene. (Boiten)

Klokken 03.00 opdagede W/O O'Donoghue og F/Sgt Allen 48 km nordnordvest for Bergen (på position 52.50'N 04.08'E) de tre motortorpedobåde og gik til angreb på samme måde som F/O Benson. Også O'Donoghue angreb to gange med maskinkanoner og observerede mange træffere på det fjendtlige fartøj. Luftværnsilden var mindre under disse to angreb end under de første. Klokken 03.20 var det McKeown og Adams tur. De opdagede 15 km vest for Den Helder (på position 52.56'N 04.32'E) de tre fartøjer, hvor de to sejlede et godt stykke længere foran det sidste fartøj. McKeown angreb ligeledes to gange med maskinkanoner og så træffere midtskibs på det bageste fartøj. Det så ud som om der var eksplosioner ombord på fartøjet. Alle tre Beaufighters affyrede også deres raketter. Deres rapport lyder:

'At 0240 hours E/236 sighted three E/Boats in line-astern on a course of 090 degrees and making 20 knots. This aircraft attacked the rear vessel from a height of 200 feet with cannon fire at 1500 yards range, and encountered intense and fairly accurate light flak. The same aircraft made a second attack on the same vessel at 0242 hours, this time from 1500 feet and with cannon and R/P from 000 yards range. On both occasions cannon fire was seen to hit the target. No flak was coming from the target vessel during the second attack. Position of both these attacks was 52.39'N 03.55'E. Having expended all ammunition, E/236 returned to base.

At 0300 hours in position 52.50'N 04.08'E, V/236 sighted 3 E/Boats in line-ahead formation on a course of 100 degrees speed 25 knots. Attacked the rear vessel from a height of 1200 feet with cannon and R/P at 1000 yards and 600 range. Hits were observed with cannon fire. Encountered concentrated and inaccurate light flak from the first and second vessels, but none from the target vessel.

At 0328 hours in position 52.56'N 04.32'E O/236 sighted 3 E/Boats, two close together and the third some distance behind and on starboard quarter. O/236 attacked twice and encountered very little flak. The first attack was made at 0325 hours from a height of 1400 feet down to 200 feet, with cannon at 1000 yards range and R/P at 600 yards closing in to 300 yards. Hits were observed. The second attack was made from a height of 300 feet with cannon and R/P at 600 yards range closing to 300 yards. Cannon and R/P hits were observed, after which two glows were seen amidsthips lasting for about three seconds each'.

Hvordan så den tyske marine så på nattens operationer med motortorpedobåde ? Führer der Schnellboote udførdigede følgende rapport over nattens operationer (Gkdos 30966 F1):

Kurzbericht S-Bootseinsatz Nacht 28./2. zum 1.3.1945

- A. Angriff 2. und 5. S-Flott gegen Südgeleit. Ansatz auf erkoppelten Geleitstandort nach Erfahrungswert unter Bestätigung durch Funkpeilung von 28.2. die keine Abweichung vom Fahrplan erwies. Breite des Angriffs nach Op-Befehl zwischen Bojen 55 B und 54 G gleich 14 sm.
- 1.) 2. Sfl mit 4 Booten 1915 Uhr von Den Helder und 4 Boote 2045 Uhr von Ymuiden ausgelaufen. 1. Gruppe bereits 2041 Uhr in AN 8282 durch Luftaufklärung erfasst. Anmarsch unter Ausholen nach Norden über AN 8142 auf Pkt 'Karl'. Angriffszeit für alle Gruppen 0000 Uhr. Geleitweg durch Besteckversetzung 0005 Uhr bei Pkt 'Nanni' erreicht, nichts gesichtet. Südl. Geleitweg befehlsgemäss nach Annahme, dass Geleit bereits passiert hat, nach SO über Pkt 'Jost' nach Tonne 5 (AN 8177 u.k.M.) und Pkt. 'Anton' bis tonne 55 operiert. Geleit nicht gefunden. Nach Zerstörerjagd bis AN 8415 i.u. erneut nach Westen operiert und wieder von Zerstörern ohne eigene Angriffsgelegenheit abgedrängt. Auf Befehl F.d.Schnell 0120 Uhr Rückmarsch angetreten, dabei 0300 Uhr Jaboangriff mit Bordwaffenbeschuss, keine Ausfälle. 0530 Uhr planmässig zurück.
2. Gruppe von Ymuiden mit Operationsziel Pkt. 'Emil' (Boje 54 G). Anmarsch mit ununterbrochener Luftföhlung bis AN 8435. Dort ein Boot wegen Ruderschadens Einzelmarsch Ymuiden zurück. Gruppe mit 3 booten weiter bis AN 8178, von Patrouillenzerstörer aus SW under deckendem Beschuss aller Waffen ohne Angriffsgelegenheit nach O gejagt. Bei Versuch, Zerstörer zu umgehen, Gruppenführerboot Maschinenhavarie, die zur Rückkehr zwang. Einzelmarsch des Bootes auf Grund Feindlage von Gruppenführer nicht zu verantworten, daher alle 3 Boote Rückmarsch angetreten. von 0142 Uhr bis 0330 Uhr 7 bombenangriffe und 4 Angriffe mit bordwaffen. Erhebl. Treferschäden auf 2 Booten, Brand auf einem Boot, nach 20 Min. gelöscht. Personalverluste: 1 Toter, 4 Verwundete.
- 2.) 5. S-Fl. 1915 mit 2 Gruppen (6 Boote) von Den Helder in gemeinsamen Anmarsch mit 1 Gr. 2. Sfl von AN 8142 zum Angr. bei Pkt. 'G' und Pkt. 'J' 1. Gr. 0010 Uhr Geleitweg zwischen 'Ida' und 'Hans' erreicht, nichts gesichtet. Nach Süden und SO weiter operiert, über Tonne 54 Gustav nach Tonne 5 und Pkt. 'Cäsar'. Geleit nicht gefunden. Befehlsgem. Rückmarsch o.b.V. 2. Gruppe 0014 Uhr bei tonne 57 Geleitweg eingesehen und nach SO weiter operiert. 0030 Uhr bei Versuch Angriffe gegen Tribalzerst., von diesem auf 12 hm mit Artl. Feuer eingedeckt, Gruppenführerboot Treffer in Brücke und Karenaus mit Ausfall Navigations- und Nachrichtenmittel und Kompassanlage. Unter geschickter takt. Führung und Feuererwidern nach 22. Min. Jagd von geschwindigkeitsmässig überlegenem Zerstörer abgesetzt. Nach Kompassausfall 2. Bootes übernimmt letztes Boot mit klarem Kompass Führung. 0108 Uhr befehlsgem. Rückmarsch angetreten. keine Personalverluste.
- 3.) Unternehmung durch Nichtauffinden des Geleites ohne Erfolg. Geleitweg wurde im Verlauf der Operation auf 26 sm Länge eingesehen 3 Zerstörer und eine MGB Gruppe bei Übewachung des Weges mit Sicherheit erkannt. Gute takt. Durchführung des Unternehmens durch S-Bootsgruppen. Gegner möglicherweise nach Erfolg 21/22.2. bemüht, nach eingang 1. Luftaufklärungsergebnisse die Deutung Operationsabsicht unserer S-Boote zulassen, Geleitzüge durch Umleitung oder Verhalten Zugriffe unserer Boote zu entziehen.
- B. Einsatz: 4. und 6. Sfl. Themse-Scheldegebiet.
- 1.) 6. Sfl mit 5 Booten 2030 Uhr von Hoek, Vormarsch mit Scheinkurs nach Qu 8485 r.u.F. und Qu 8715 mit Luftföhlungshater und mehrfachen Bombenangriffen. Flugzeuge behalten erstmalig Föhlung an S-Booten auch nach deren Eintritt in Sicherungsbereich feindl. Seestreitkräfte.
- Bei Durchbruchversuch nach SO in Richtung Verseuchungsgebiet (Xant) Vormarsch durch Zerstörer und MGB Gruppen versperrt. S-Boote nehmen Gefecht mit MGB's auf. Da Durchbruch an dieser Stelle vereitelt, Flottille nach Norden abgesetzt und ein Boot wegen Maschinenstörung in Einzelmarsch entlassen. Unter Operieren nach Osten und ausweichen vor 3 Zerstörern 2. Vrsuch auf Geleitweg zu stossen, wiederum durch 2 Zerstörer und 3 MGB's (AN 8751 i.u. bis ANn8743 u.K.l.) mit heftigen Beschuss abgefangen. Gewaltsamer Durchbruch bei derartigen Spiessrutenlaufen und unter Berücksichtigung Zusammensetzung der Flottille mit 2 neu aus der Heimat herangeföhrten booten und einem boot der 9. Sfl nicht möglich. Während des Gefechts durch Befehlsübermittlungsfehler von Führerboot AN 8746 r.o. mit 5 LMB verseucht. Minenlage einwandfrei innerhalb befohlenen Operationsgebietes zwischen Tonnen des Kriegsschiffsweges nördl. des Geleitweges.Im Verlauf letzten Gefechtes nach Norden abgesetzt, und nach Stoppen

Ursache Maschinenstörung auf weiterem Boot ebenfalls durch Verschmutzten Brennstoff festgestellt. Da mit weiteren Störungen zu rechnen, Fachbeschränkung erforderlich, Rückmarsch angetreten. Durch Artl. Gefechte auf einigen Boote mehrere Treffer, ein Boot Minen im Notwurf unscharf geworfen.

Ausfällen: 2 Verwundete. Alle Boote planmässig bis 0500 Uhr zurück.

- 2) 4. Sfl mit 4 Booten 2040 Uhr von Hoek mit Luftführung über AN 8485 nach AN 8752 r.K.M. Zerstörer umgangen. Dann nach Kopplung bis 8756 u.K. Sichten mehrerer Tonne. Annahme Standort nördl. Geleitweg durch Koppelfehler Führerbootes, wahrer Standort jedoch AN 8758 r.u.R., sodass gesichtete tonnen vor Ostende. Mit FT gemeldeter Geleitzug war Landungsfahrzeugverband auf Ostende-Reede. Torpedoangriff unter LG-Beschuss ohne Trefferbeobachtung.

2. Rotte 12 LMB geworfen, Lage etwa AN 8758 r.u. Viertel und 8759 l.u.v. Führerbootssrotte in Annahme, dass Standort noch nördl. des Geleitweges und unter Beachtung bindenden Befehle, dass Minen nur auf Geleitweg nach Erkennen Wegtonnen geworfen werden dürfen, kein Minenwurf. Als 2 Zerstörer Rückweg Boote abzuschneiden versuchen, Durchbruch zwischen beiden Zerstörer in Erwartung deren gegenseitiger Feuerbehinderung. Absicht, in haren Gefecht gelungen, wobei ein Zerstörer im Bereich der Artl. des anderen gerät.

In letzter Phase des Gefechtes UK- und FT-Meldung. Über Maschinenausfall auf S 220. Flottile mit Fahrt heruntergegangen, starke Nebel-, Schreck- und Feuerbojen-Verwendung zur Entlassung anscheinend durch Artl.-Treffer beschädigten S 220. Boot jedoch allmählich ausser Sicht. Versuch übriger Boote der Wiederaufnahme von S 220 durch Feindzerstörer verhindert. Versuche zum Angriff gegen Zerstörer fehlgeschlagen. Danach Rückmarsch restlicher 3 Boote. Auf einem Boot eine Abteilung vollgelaufen.

- 3) Unternehmung beweist erneut, dass Abwehr in diesem Gebiet von kaum steigerungsfähiger Härte und wie sehr hierfür feindl. Luftwaffe durch laufende Führungshalarmmeldungen auf Anmarsch unserer Boote mit gegnerischen Seestreitkräften erfolgreich Hand in Hand arbeitet. Mineneinsätze erfordern bei der Enge des Operationsgebietes, die Variationen beim Anmarsch und damit Überraschung des Gegners kaum zulässt, Ausschöpfen aller takt. Möglichkeiten durch Führung in See.

MOK Nord F.v.D.

Samme nat gennemførte den tyske krigsmarine konvojteneste i Den Tyske Bugt uden, at det kom til nogen episoder. Den 28. februar havde de tyske sikringsfartøjer ledsaget 17.894 BRT og havde 57 sikringsfartøjer indsat.

I Holland gennemførte de tyske sikringsenheder minesøgning ud for Hoek van Holland og Ymuiden og forpostbåde var på plads begge steder. Klokkeren 01.10 rapporterede sikringsfartøjerne ud for Hoek van Holland, at de blev angrebet af jagerbombere uden at der dog opstod nogen skader.

1. marts

Der var stærk vind over den sydlige del af Nordsøen og No. 16 Group konkluderede, at det ikke var videre sandsynligt, at tyske motortorpedobåde ville operere i løbet af aftenen. Vejret over flyvestationerne tillod flyvning og det samme gjorde det over operationsområderne. På grund af vejret planlagde den britiske marine (NORE) kun at udsende fartøjer fra Ostende.

NORE var en operativ chef fra Royal Navy med ansvar for konvojruterne mellem Sydengland og Holland/Belgien samt konvojerne langs den engelske østkyst. Kommandoen var egentlig opkaldt efter en sandbanke i flodmundingen af Medway og var etableret allerede i 1752. Hovedkvarteret lå i Chatham i Kent og i foråret 1945 var Admiral of the Fleet John Tovey chef for NORE.

Anti-Seehund patruljer 1, 2 og 3.

No. 12 Group var blevet bedt om at flyve disse patruljer ved solnedgang og hvis de ikke var i stand til dette, skulle tre Beaufighters fra No. 16 Group gennemføre disse flyvninger i stedet for. Klokkeren 14.04 rapporterede No. 12 Group, at de ikke var i stand til at assistere med Anti-Seehund patruljer på grund af mangel på fly. Tre Beaufighters blev i stedet for afsat til at flyve disse patruljer fra klokken 16.00 og til tusmørke.

No. 254 Squadron blev tildelt opgaven og de tre Beaufighters kom i luften mellem klokken 15.26 og 15.57. Hvert fly var bevæbnet med to stk 250 lb dybvandsbomber samt flyets fire maskinkanoner.

Beaufighter 'Y'	F/O A V Gendebien & F/O H J R Kreps	15.57	19.30
-----------------	-------------------------------------	-------	-------

Beaufighter 'Q'	P/O K F Chapman & P/O G W Winsland	15.26	19.45
-----------------	------------------------------------	-------	-------

Beaufighter 'T'	F/Sgt G Taylor	15.26	19.30
-----------------	----------------	-------	-------

Patruljerne blev gennemført som beordret, men besætningerne observerede ingen Seehunde eller andet af interesse og returnerede til North Coates, hvor de landede i tidsrummet mellem klokken 19.30 og 19.45.



Beaufighter fra No. 254 Squadron ud for den hollandske kyst.

Rover 1 og Conebo

To Beaufighters havde til opgave at flyve en rover patrulje fra 08.25'E ud over Den Tyske Bugt og returnere via de indre fjendtlige sejlrunder indtil 05.00'E. Missionen skulle udføres fra højder mellem 1.200 til 1.500 fod. De skulle være på position 08.25'E klokken 18.00. Opgaven blev udført af:

No. 236 Sqdn Beaufighter 'Q' Lt H S Nemerov & F/O H Lowe

No. 254 Sqdn Beaufighter 'V'

Flyet fra No. 236 Squadron var bevæbnet med maskinkanoner samt otte 25 lb raketter, medens Beaufighteren fra No. 254 Squadron kun var bevæbnet med maskinkanoner. De to besætninger kom i luften mellem klokken 16.12 og 16.20 og satte kursen mod et punkt i Den Tyske Bugt mellem Helgoland og Wangerooge (53.52'N 07.50'E), videre til Scharhörn ud for Elben (54.00'N 08.25'E), tilbage igen (54.00'N 08.00'E) og videre langs de indre fjendtlige sejlrunder fra Wangerooge (07.50'E) til Vlieland (05.00'E), hvorefter de returnerede til North Coates, hvor de landede mellem klokken 20.20 og 20.23. Opgaven blev gennemført uden hændelser.

Bortset fra at flyve Rover 1 patrulje og Anti-Seehund patruljer, så skulle RAF North Coates stille Beaufighters på Conebo beredskab. Seks Beaufighters skulle være på en times beredskab og yderligere seks på 2½ times tilkald fra klokken 21.00. Alle fly skulle være bevæbnede med maskinkanoner.

Boks Patruljer 'P' og 'J' samt 'R'

To Wellingtons var afsat til hvert patruljeområde og skulle være over patruljeområdet klokken 19.30. Der skulle stilles reservefly for disse patruljer. Et fly skulle være på en times tilkald, et på en halvanden times tilkald og de sidste to på 2½ times tilkald. Alle flyene skulle være bevæbnet med anti-'E'-boat bomber samt lysbomber.

No. 612 Sqdn	Wellington 'E'	NB935	F/O C Punter	18.21	02.14
No. 612 Sqdn	Wellington 'F'	NB936	F/Lt W A Cormack	18.26	02.10
No. 612 Sqdn	Wellington 'B'	NB623	W/O A M Taylor	18.28	02.00
No. 524 Sqdn	Wellington 'M'		F/O C G Waller	18.30	02.15
No. 524 Sqdn	Wellington 'V'		F/Lt A Crabtree	18.31	01.57
No. 524 Sqdn	Wellington 'X'		F/Lt D J Paterson	18.33	02.19
No. 612 Sqdn	Wellington 'L'	MC786	F/O W F Wood	00.34	07.00

F/O Punter fra No. 612 Squadron afsøgte patruljeområde 'P' uden hændelser bortset fra, at hans Gee var jammet af tyskerne.

W/O Taylor fra samme eskadrille havde en lidt mere begivenhedsrig tur. Klokken 19.56 fik hans radaroperatør en kontakt over havet 16 km nordvest for Katwijk (position 52.17'N 04.11'E), som blev identificeret som et fremmed fly. Klokken 23.01 så han affyringen af en V-2 raket og klokken 23.31 dykkede ukendt fly bag hans Wellington fra en position 1.500 fod højere oppe og ned til havoverfladen.

Taylors Gee navigationsudstyr blev jammet af tyskerne fra klokken 19.30 og frem til klokken 20.55 samt igen fra klokken 20.59 og frem til klokken 22.48. Også Taylor havde til opgave at afsøge område 'P'.

F/Lt Cormac fra No. 612 Squadron observerede ingen mål på havet ud for Holland, men han så affyring af to V-2 raketter fra området ved Haag. Hans Gee blev jammet under hele den nordlige del af hans afpatruljering, der fandt sted i område 'R'.

F/Lt Crabtree, der afpatruljerede område 'Q', havde en forholdsvis begivenhedsløs patrulje bortset fra, at man observerede to V-2 på vej til England. Han var over patruljeområdet klokken 19.37 og fortsatte indtil klokken 00.47, hvor han havde afsøgt området 13 gange. Tyskerne jammede Gee navigationsudstyret indtil klokken 22.38.

F/Lt Paterson, der havde område 'R', var på plads klokken 19.25 og observerede klokken 19.30 et rødt lysskær, der ændrede sig fra stærkt lysende til afdæmpet indenfor 30 minutter. Også han afsøgte patruljeområdet 13 gange og forlod området igen klokken 01.06. Hans Gee var jammet fra 19.30 og frem til klokken 23.59.

F/O Waller indfandt sig klokken 19.35 på position 53.12'N 04.25'E (ude over nordsøen 30 km nordvest for Texel) og afsøgte indtil klokken 01.07 område 'P' 11 gange. Også F/O Waller så en V-2 på vej til England. Hans Gee var jammet frem til klokken 01.00.

Klokken 23.30 besluttede AOC No. 16 Group at fortsætte patruljeringen i boks 'R' indtil klokken 05.45, da vejrforholdene var mere moderat end forventet og NORE mente, at det var muligt for tyske motortorpedobåde at operere senere på natten. Australieren F/O Wood fra No. 612 Squadron blev beordret på vingerne og han var airborne klokken 00.34. Afsøgningen blev gennemført uden at man observerede nogen tysk aktivitet på havet og F/O Wood landede igen på RAF Langham klokken 07.00. Selv om F/O Wood og hans besætning ikke så nogen aktivitet på havet, så observerede de rigeligt med tysk aktivitet ovenover dem. De så seks V-2 blev affyret og en af dem faldt fra hinanden i luften i 15-20.000 fods højde.

Natten mellem den 1. og 2. marts 1945 blev England ramt af adskillige V-2 raketter:

Klokken 23.13 - West Ham

Klokken 01.02 - Ashington

Klokken 02.19 - Havering

Klokken 04.49 - Greenwich

Klokken 04.52 - Orpington

Klokken 05.41 - Chigwell

Klokken 05.48 - Chigwell

Klokken 05.51 - 1½ km nord for Farnbridge

Raketterne var rene terrorvåben, der blev rettet mod den britiske og belgiske civilbefolkning. Som navnet antyder (Vergeltung), så var våbene tiltænkt som hævn for britiske bombardementer af tyske byer og hovedmålet var da også London, men også de belgiske byer Antwerpen, Liege og Brussel bombarderet. V-1 og V-2 kostede 15.386 briter og belgiere livet, medens 47.028 blev sårede. Selv om våbene indimellem ramte militære mål, så var deres fornemste opgave at skabe frygt hos modstanderen.

Boks patrulje C og S

Boks 'S' skulle afpatruljeres om formiddagen og sidst på eftermiddagen af fire Swordfish fly fra No. 119 Squadron. På grund af mangel på fly afsendtes kun et fly ad gangen i stedet for to.

<u>Fly</u>	<u>Start</u>	<u>Landet</u>	<u>Besætning</u>
------------	--------------	---------------	------------------

Swordfish 'H'	06.50	10.25	F/Lt F G Sutton & F/O P Radford
---------------	-------	-------	---------------------------------

Swordfish 'J'	10.05	19.05	F/Lt R E Brown & W/O H A Hufford
---------------	-------	-------	----------------------------------

Begge missioner blev gennemført uden hændelser. No. 119 Squadron havde også til opgave at afpatruljere boks 'C' fra klokken 19.30 med fire Swordfish. Flyene skulle afløse hinanden samtidig med, at to fly skulle være på Strike beredskab. Opgaven blev løst af følgende besætninger:

<u>Fly</u>	<u>Start</u>	<u>Landet</u>	<u>Besætning</u>
------------	--------------	---------------	------------------

Swordfish 'D'	18.20	21.40	W/O R S Smith & F/Sgt T R W Slater
---------------	-------	-------	------------------------------------

Swordfish 'G'	20.00	23.30	F/Sgt J Moses & W/O G G Rankin
---------------	-------	-------	--------------------------------

Swordfish 'B'	21.30	00.40	F/Sgt W C Bowers & F/O A W Griffinths
---------------	-------	-------	---------------------------------------

Swordfish 'E'	23.05	02.09	F/O M F Wilson & W/O J C Kneubuhler
---------------	-------	-------	-------------------------------------

Opgaven blev løst uden hændelser.

2. marts

Vejrudsigten for den 2. marts sagde, at der var gode forhold for at tyske motortorpedobåde kunne operere i løbet af natten - til gengæld var der også gode flyvebetingelser. Klokken 15.40 vurderede SASO vejret og konkluderede, at vejrudsigten ikke havde ændret sig synderligt fra om morgenen, hvorfor han fastholdt den oprindelige plan for aftenens operationer.

No. 12 Group skulle lige som den foregående dag have gennemført en række Anti-Seehund patruljer ved tusmørke, men havde ingen fly til dette formål, da de var pressede med andre opgaver. I stedet for fik

RAF North Coates til opgave at gennemføre disse ved solnedgang samt ved solopgang næste dags morgen.

SASO No. 16 Group behøvede dog ikke bekymre sig om tyske flådebevægelser denne dag. I Den Tyske Bugt var al konvojsejllads og minestrygning indstillet på grund af storm og forpostbådene var heller ikke på plads.

Ud for den hollandske kyst stormede det med vindstyrke 7-8, hvorfor der heller ikke her blev gennemført skibsbevægelser og forpostbådene var heller ikke på plads ligesom motortorpedobådene heller ikke opererede natten mellem den 2. og 3. marts. Også Kleinkampfmittel lå underdrejet uden fartøjer ude på havet.

Recce 1 (Bight Rover 1)

To Beaufighters skulle flyve denne patrulje langs de indre fjendtlige konvojruter fra Vlieland (0500E) til Wangerooge (07.50'E) og til Elbens udmunding i Nordsøen (54.00'N 08.00'E - 54.00'N 08.25'E samt 53.52'N 07.50'E). De havde ordre på at være fremme ved patruljeområdet klokken 11.00. Missionen blev udført af:

No. 254 Sqdn	Beaufighter 'T'	F/Lt M C Thorburn & P/O L G Brown	09.31	13.09
--------------	-----------------	-----------------------------------	-------	-------

No. 236 Sqdn	Beaufighter 'E'	F/O H L Worley & W/O E Hoskinson	09.36	12.46
--------------	-----------------	----------------------------------	-------	-------

Beaufighteren fra No. 236 Squadron var bevæbnet med maskinkanoner og otte 25 lb raketter, medens Beaufighteren fra No. 254 Squadron medførte to 250 lb dybvandsbomber og maskinkanoner. Med denne sammensætning af offensiv bevæbning kunne de håndtere flere forskellige måltyper. Patruljeringen blev gennemført fra en højde af 800 fod med omkring 12 til 15 km sigt og 6/7 skydække i 2000 fods højde. Missionen blev gennemført uden hændelser.

Recce 2

To Beaufighters skulle flyve denne patrulje ud for den hollandske kyst fra Vlieland til Hoek van Holland fra klokken 11.00. Patruljen blev gennemført i en højde af 1.000 fod med en Beaufighter fra henholdsvis No. 236 og 254 Squadron, der var bevæbnet ligesom Recce 1. Bortset fra i regnbyger var sigtbarheden omkring 15 km. Der blev ikke observeret nogen skibe i området.

No. 236 Sqdn	Beaufighter 'A'	W/O H G Payne & F/Sgt E Harding	09.55	13.11
--------------	-----------------	---------------------------------	-------	-------

No. 254 Sqdn	Beaufighter 'Q'	W/O L Hopwood & F/Sgt M A C Mayes	09.55	12.45
--------------	-----------------	-----------------------------------	-------	-------

Klokken 11.04 så de to besætninger en V-2 blive affyret nord for Haag. De rapporterede, at raketens vapour trail startede fra 2.000 fod (V-2eren ramte Greenwich).



Seehund fotograferet fra en Beaufighter fra No. 236 Squadron i foråret 1945.

Anti-Seehund patruljer 1, 2 og 3

Patruljerne ved tusmørket om aftenen den 2. marts blev gennemført af tre Beaufighters, medens patruljerne, der skulle have været gennemført næste dags morgen, blev aflyst på grund af vejret, som man vurderede var for hårdt for mini-ubådene.

De tre Beaufighters medførte hver otte panserbrydende 25 lb raketter og maskinkanoner. Det kan synes mærkeligt, at Mosquitoer på jagt på mini-ubåde medførte raketter og ikke dybvandsbomber, men mini-ubådene sejlede i overfladen til deres operationsområde og 25 lb panserbrydende raketter var i stand til at ned under havoverfladen og slå hul på ubåden. Sigtforholdene i mini-ubådene var dårlige og et fly kunne overraske besætningen, der ikke havde mange chancer, hvis de ikke nåede at dykke ned i sikkerhed i tide.

Der blev ikke observeret nogen Seehunde eller anden tysk skibsfart. Sigtbarheden i patruljeområdet var 10-15 km undtagen i regnbygerne.

F/O Thompson og F/Sgt Small observerede klokken 17.40 på position 52.18'N 03.20'E (ude over havet omkring 70 km vest for Haarlem i Holland) et dusin lysglimt på havoverfladen, men kunne ved nærmere undersøgelse kun se lidt røg og sorte pletter på havet. F/Sgt Fenton og Clarkson så klokken 17.57 langt ude over havet (på position 52.05'N 02.49'E) tre store eksplosioner på havoverfladen. Disse stammede formodentlig fra en højreflyvende Lancaster fra No. 3 Group, der lettede sig for en del af bombelasten på vej hjem fra Köln. Yderligere to serier af eksplosioner blev senere set sammen med bombestyrken. Bomber fra højreflyvende maskiner var altid en fare og det var formodentlig på denne måde, at orkesterlederen Glenn Miller blev dræbt den 15. december 1944 over den engelske kanal.

No. 236 Sqdn	Beaufighter 'A'	F/O A H Thompson & F/Sgt E S G Small	16.08	20.20
No. 236 Sqdn	Beaufighter 'B'	F/Sgt J N Fenton & F/Sgt J Clarkson	17.06	20.23
No. 236 Sqdn	Beaufighter 'O'	W/O D P O'Donoghue & F/Sgt K Allen	16.09	20.29

Percolate

Fire Beaufighters, bevæbnet med bomber og kanoner, skulle flyve langs en ventelinie i 2 timer med tre minutters interval startende fra klokken 21.00. Ventelinien løb i en bue langs den hollandske kyst fra vest for Den Helder og ned langs kysten til Hoek van Holland (fra 53.00'N 03.45'E - 52.57'N 04.01'E - 51.58'N 03.30'E til 52.01'N 03.15'E). Medens Beaufighterne var på ventelinien, afsøgte en Wellington fra No. 524 Squadron havet for fjendtlig aktivitet. To af Beaufighterne var bevæbnet med to stk 250 lb MC bomber og de to sidste medførte to 500 lb sprængbomber. Opgaven blev udført uden, at de blev beordret til at gennemføre angreb.

No. 254 Sqdn	Beaufighter 'E'	P/O K F Chapman & P/O G W Winsland	20.10	00.41
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'Y'	F/Sgt R B Stewart & F/Sgt E G Langley	20.12	00.45
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'Q'	F/Sgt G Taylor & F/Sgt A H Brown	20.35	01.10
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'R'	Lt P van Waart & L/C W Bierenbroodspot	20.08	01.00

Klokken 23.00 så Chapman og Winsland affyringen af en V-2 raket fra området ved Ijmuiden. Både besætningerne i Beaufighter 'Q' og 'R' observerede omkring klokken 23.15 til 23.23 et gulligt lys i 2-3.000 fods højde. Det fremmede fly blev ikke yderligere observeret.

Det gule lys kan have været udstødningen fra en V-1 flyvende bombe. Tyskerne startede den 2. marts 1945 deres sidste offensiv mod England med V-1 mod England med affyringer fra Ypenburg og Vlaardingen i Holland. Den 2. marts registrerede englænderne tretten V-1 mod England, hvoraf kun en nåede frem til London. Den efterfølgende dag opdagedes ni V-1'er, hvoraf fire ramte mål i Sydengland. V-1 offensiven varede indtil den 29. marts, hvor tyskerne endelig indstillede deres angreb.

Conebo

Femten Beaufighters bevæbnet med raketter og maskinkanoner skulle være på 2½ times beredskab fra klokken 16.00 for at kunne udføre denne operation. Ni af maskinerne skulle komme fra North Coates og de sidste seks fra Langham.

De seks Beaufighters fra Langham blev aflyst klokken 23.15 og North Coates mission blev aflyst klokken 01.30, da der ikke var nogen aktivitet langs den fjendtlige kyst.

Box patrulje 'P' 'Q' 'R'

Seks Wellingtons var afsat til denne opgave - to Wellingtons til hver boks fra klokken 19.40. Det var forventet, at vinden i patruljeområderne ville falde fra vindstyrke 5/6 til 3/4, men dette skete ikke, hvorfor AOC No. 16 Group klokken 23.00 besluttede, at et fly fra henholdsvis boks 'P' og 'Q' øjeblikkeligt skulle trækkes tilbage. Det blev planlagt at sende disse to fly rundt på konvojruten til 08.20'E, men vejret blev vurderet til at være en hindring, hvorfor man også ændrede denne beslutning.

De to tilbageværende fly i boks 'P' og 'Q' blev klokken 23.59 beordret til at vende tilbage til basen. De to fly fra boks 'R' forblev indtil PLE. De gennemførte missionen uden hændelser.

No. 524 Sqdn	Wellington 'V'	W/O W C Winsor	18.40	00.30
No. 524 Sqdn	Wellington 'T'	P/O N W Beetham	18.25	00.39
No. 524 Sqdn	Wellington 'X'	F/Lt J S Millington	18.44	02.33
No. 612 Sqdn	Wellington 'U'	F/O M G Norman	18.43	01.13
No. 612 Sqdn	Wellington 'K'	W/O T O Snook	18.46	01.06
No. 612 Sqdn	Wellington 'V'	P/O F G Duff	18.34	02.40

New zealænderen P/O Beetham fløj patruljen i boks 'P' og var på plads klokken 19.47 ca. 25 km vestnordvest for Texel (på position 53.12'N 04.25'E). Klokken 23.40 modtog radiooperatøren et signal om, at man skulle returnere til hjemmebasen. På dette tidspunkt havde man gennemført 10 circuits.

Også W/O Snook i Wellington 'K' havde til opgave at afsøge boks 'P'. Hans radaroperatør fik et kort 'blip' i en afstand af 24 km, da flyet var omkring 80 km vest for Den Helder (på position 52.57'N 03.24'E). Snook undlod at foretage en videre undersøgelse på grund af afstanden og positionen af målet. Ellers

skete der ikke ret meget på patruljen bortset fra, at man så tre V-2 raketter blive affyret mellem klokken 23.00 og 23.13.

W/O Winsor fløj patruljen i boks 'Q' og var klokken 19.38 på plads ca. 20 km vest for Bergen i Holland (på position 52.44'N 04.20'E). Fra klokken 21.00 og frem til klokken 23.00 blev GEE navigationssystemet jammet af tyskerne. Klokken 22.15 fald radaren ud og det lykkedes ikke at reparere den. Klokken 23.23 fik besætningen ordre på øjeblikkeligt at returnere til hjemmebasen. Under flyvningen så besætningen fire V-2 blev affyret mellem klokken 22.35 og 23.02.

F/O Norman havde til opgave at afsøge boks 'Q'. Hans GEE blev løbende jammet af tyskerne i løbet af aftenen og klokken 22.59 så besætningen en V-2 blive affyret. Nøjagtigt en time senere blev han beordret til at forlade patruljeområdet, hvorefter han returnerede til RAF Langham, hvor han landede klokken 01.13.

F/Lt Millington fløj den ene af patruljerne i boks 'R' og var på plads klokken 19.36 vest for Noorwijk (på position 52.17'N 04.03'E). Bortset fra affyring af tre V-2 i tidsrummet fra klokken 22.59 til 23.10 så besætningen ingen fjendtlig aktivitet og de returnerede efter patruljen til RAF Langham, hvor de landede klokken 02.33. F/Lt Millingtons GEE blev jammet fra klokken 19.10 og frem til afslutningen på flyvningen.

P/O Duff var pilot ombord på den anden Wellington, der havde til opgave at afsøge boks 'R'. Han fandt ingen mål på havet og returnerede til basen, hvor han landede klokken 02.40. Under flyvningen blev hans GEE jammet fra klokken 21.19 og klokken 22.58 så besætningen en V-2 blive affyret.



Wellington fra No. 524 Squadron i færd med at blive læsset med lysbomber. Eskadrillens Wellington havde som regel ikke til opgave at gennemføre direkte angreb mod de tyske motortorpedobåde, men havde i stedet for til opgave at finde de fjendtlige fartøjer, rapportere positionen samt fartøjernes kurs og fart til angrebsflyene (Beafighterne), afmærke målet med Marine Markers samt belyse målet med ovenfor viste lysbomber, Lysbomberne skulle kastes, så de tyske motortorpedobåde stod i silouet mellem Beafighterne og lysbomberne. Ud over at belyse målet havde lysbombene også den ekstra effekt, at de blændede de tyske luftværnsartillerister.

Boks X

Squadron Leader L H Carey var pilot ombord på Wellington 'F' fra No. 612 Squadron. Han havde ordre på at afsøge boks 'X' fra klokken 20.00 og gik på vingerne klokken 19.16 fra RAF Langham. Han observerede ingen skibe boks 'X', men så klokken 22.35 og 22.59 en V-2 blive affyret mod England. Klokken 23.40 blev han beordret til at forlade patruljeområdet klokken 01.24. Han landede igen på RAF Langham klokken 02.35 den 3. marts.

Boks C

Fire Swordfish fra No. 119 Squadron skulle enkeltvis afsøge Boks C fra klokken 19.40 og indtil PLE, medens eskadrille skulle stille maksimum reserve som Strike Force. I løbet af aftenen var der stærk vind på flyvestationen og starten blev udsat. Klokken 23.23 var Swordfishene endnu ikke kommet i luften, hvorfor missionen blev aflyst.

Patrol S

To fly fra No. 119 Squadron havde ordre til i dagtimerne at afsøge område 'S' for ubåde. Den første patrulje bestod af P/O R H Emmott og P/O D M Meek i Swordfish 'H', der kom på vingerne klokken 07.10. De landede igen klokken 10.15 uden at have haft nogen kontakt.

Den næste patrulje gik på vingerne klokken 16.20 og bestod af F/O F Hughes og F/Lt D G Matkin i Swordfish 'Q'. Heller ikke de observerede nogen fjendtlig aktivitet i område 'S' og landede igen klokken 19.00.

No. 119 Squadron havde ordre til at være i stand til at stille yderligere fly, hvis NOIC Ostend krævede det. Det var dog ikke tilfældet.

3. marts

Under morgenbriefingen i No. 16 Group blev det slået fast, at vejret tillod både fly- og overfladeoperationer. Det var sandsynligt, at tyskerne ville operere med motortorpedobåde og mine-ubåde i løbet af natten. NORE havde ikke planer om at operere udenfor eksisterende SVAR.

Den tyske krigsmarine havde planer om at lade seks Seehunde sejle til Elbow-Tonne - Margate Reede ligesom man ville sende yderligere fire Seehunde til Great Yarmouth den 3. marts. På grund af vejret blev dette dog ikke til noget.



De fleste enheder fra Kriegsmarinen søgte ly den 3. og 4. marts 1945, idet vejret var ret så voldsomt. Der blev ikke gennemført offensive operationer og flere forpostbåde blev trukket tilbage. På billedet ses VP 1307 under en lignende storm ud for den hollandske kyst. (G. Schubert)

Der var på grund af blæst med vindstyrke 5 til 6 og høj søgang ingen skibsbevægelser langs den hollandske kyst natten mellem den 3. og 4. marts. Også Kleinkampfmitteln og motortorpedobådene holdt sig i havn og kun fem forpostbåde var på plads på deres overvågningsposter.

I Den Tyske Bugt var to af forpostbådenes positioner besat, men der fandt ingen konvojtjenste sted denne nat.

Patrol S

No. 119 Squadron havde ordre på at gennemføre afpatruljering af område 'S' med en maskine henholdvis morgen og aften. Om morgenen den 3. marts var det F/Lt J D Hall og P/O B H L Blake i Swordfish 'H', som var i luften fra klokken 07.10 til 10.05 uden at observere nogen tysk aktivitet. Flyvningen ved tusmørke om aftenen blev aflyst på grund af for kraftig sidevind på flyvepladsen Knokke i Belgien.

Patrol C

Fire Swordfish fra No. 119 Squadron havde til opgave enkeltvis at flyve denne patrulje fra klokken 19.40 indtil PLE med to fly i reserve for en Strike mission. På grund af kraftig sidevind på flyvepladsen var det ikke muligt få fly på vingerne fra No. 119 Squadron og klokken 23.53 blev opgaven aflyst, da Wellingtonbesætningerne ikke havde konstateret nogen fjendtlig overfladeaktivitet ud for Hoek van Holland.

Rover 1

Fire Torbeaus fra No. 524 Squadron havde til opgave at flyve en rover mission over Den Tyske Bugt fra umiddelbart vest for Friedrichskoog til sydsydøst for Helgoland (fra 54.00'N 08.25'E til 54.00'N 08.00'E) fra klokken 01.00 med tre minutters interval. Patruljerne skulle herfra flyves fra øst mod vest langs den fjendtlige konvojroute indtil Vlieland (05.00'E) og herfra tilbage til deres hjemmehase. Beaufighterne var hver bevæbnet med en 12 tommer torpedo samt deres fire maskinkanoner.

Beaufighter 'O' og 'E' fra No. 254 Squadron var ikke operationsklare ved start på grund af problemer med auxiliary gear og magnetproblemer.

Tre fly gennemførte denne patrulje, nemlig:

Beaufighter 'Z'	F/Sgt J G McHutchen & F/Sgt A A Caldwell	23.20	02.00
Beaufighter 'H'	F/Sgt J Scott & F/Sgt M K Farrington	23.21	02.10
Beaufighter 'Q'	F/O A V Gendebien & F/O H J R KReps	23.21	02.45

De tre fly udførte missionen i dårligt vejr, der ikke var egnet til en torpedomission og på et tidspunkt afbrød de alle tre operationen på grund af dårlig sigt. Skydækket var helt nede på under 300 fod og sigtbarheden var næsten lig nul.

Der var ingen hændelser under selve missionen, men da de nærmede sig North Coates blev de dirigeret til Langham på grund af fjendtlige intrudere over flyvepladsen. De fik ved samme lejlighed fra Chatham ordre på at slukke deres navigationslys på grund af de tyske fly.

Anti-motortorpedobådspatrulje

Fire Beaufighters bevæbnet med maskinkanoner og otte stk 25 lb raketter skulle flyve på en ventelinie langs den hollandske kyst fra 53.00'N 03.45'E - 52.57'N 04.01'E - 51.58'N 03.30'E - 52.01'N 03.15'E (Rover Patrol 2) og være klar til at angribe tyske motortorpedobåde, der blev skygget af Wellington fly.

No. 236 Sqdn	Beaufighter 'O'	F/O W H Fulton & F/O P E Crisp	19.55	01.45
No. 236 Sqdn	Beaufighter 'E'	W/O H Bennett & F/Sgt P C Bardoe	20.04	20.40
No. 236 Sqdn	Beaufighter 'Q'	F/O D M Ellis & F/O E Ramsbottom	20.06	00.09
No. 236 Sqdn	Beaufighter 'B'	W/O F T Cornish & W/O L A W Bell	20.26	00.20

W/O Bennett og F/Sgt Bardoe i Beaufighter NT953 afbrød missionen og landede tilbage på North Coates klokken 20.40 på grund af motorproblemer. De øvrige tre Beaufighterbesætninger fortsatte missionen, men blev ikke tilkaldt for at angribe E-både.

Klokken 00.14 observerede F/O Fulton og Crisp i Beaufighter LZ218 en luftkamp ud for Cromer (position 53.12'N 01.00'E), hvor et lysende orange skær faldt i havet - det vil sige en luftkamp, hvor den tabende part styrtede i havet.

På vej tilbage blev de anfløjet af en fremmed maskine 10 km vest for Langham i 1.500 fods højde. Anflyvningen blev foretaget fra venstre, men det lykkedes for F/O Fulton at undvige. Da man befandt sig 10 km nord for Spalding blev Beaufighter 'O' igen anfløjet og beskudt af et fjendtligt fly. Denne gang forfra til højre og igen lykkedes det for F/O Fulton at undvige.

Fem kilometer syd for Hibaldstow så Fulton og Crisp et rødt skær i 1.500 fods højde, der faldt til jorden i flammer. Beaufighter 'O' blev omdirigeret til RAF Church Fenton, hvor de uskadte landede klokken 01.45.

Conebo

Under morgenplanlægningen blev det besluttet at otte Beaufighters på RAF Langham og tolv Beaufighters på RAF North Coates skulle være på 2½ times beredskab for denne operation. Under eftermiddagens møde klokken 15.23 blev denne beslutning ændret til at North Coates alene skulle stå for operationen.

Klokken 02.15 blev alle fly frigjort fra denne opgave undtagen tre Beaufighers, der i stedet for skulle flyve Anti-Seehund patruljer ved dag gry den 4. marts.

Patrulje 'P', 'Q' og 'R'

Seks Wellingtons skulle flyve disse patruljer parvis fra klokken 19.40 indtil PLE. Mindst tre Wellingtons skulle være i reserve; en på en times tilkald fra klokken 18.40 og de øvrige på 2½ times beredskab.

No. 524 Sqdn	Wellington 'U'	W/O R T Bird	18.29	01.25	Box 'P'
No. 612 Sqdn	Wellington 'L'	P/O W G Wood	18.39	01.16	Box 'P'
No. 524 Sqdn	Wellington 'V'	W/O R G Knott	18.34	02.22	Box 'Q'
No. 612 Sqdn	Wellington 'E'	W/O J A Saul	18.40	02.20	Box 'Q'
No. 524 Sqdn	Wellington 'T'	F/Lt A Crabtree	18.35	FTR	Box 'R'
No. 612 Sqdn	Wellington 'B'	F/Lt N P Ramsay	18.45	02.28	Box 'R'

W/O Bird i Wellington 'U' var på plads klokken 19.22 25 km nordvest for Texel (på position 5312N 0425E) i en højde af 1.300 fod og påbegyndte patruljeflyvningen i boks 'P'. Klokken 22.37 så besætningen et blinkende hvidt lys ved De Westen på den sydlige del af Texel, som blinkede hvert syvende sekund.

Klokken 23.15 så de et uidentificeret fly, som havde tændt navigationslyset ud for Zijpe i Holland (på position 52.49'N 04.38'E). Det fremmede fly fløj med en sydlig kurs over Texel. Wellington 'U' blev tilbagekaldt klokken 00.21 på grund af vejret og landede klokken 01.25.

P/O Wood i Wellington 'L' var på plads i 2.000 fods højde i boks 'P' klokken 19.32. De han klokken 22.18 befandt sig 30 km sydvest for Den Helder på position 52.53'N 04.20'E fik flyets radaroperatør en kontakt, som viste sig at være et fremmed fly, der forfulgte Wellington 'L' over en strækning af ca. 6 kilometer. Wood ændrede kurs og det fremmede fly forsvandt i mørket.

Wellington 'L' fortsatte flyvningen og besætningen så klokken 22.42 et hvidt blinkende lys, der udsendte bogstavet 'K' fra en position omkring et par km syd for det almindelige fyrtårn ved Den Helder.

Klokken 23.03 så besætningen to lyskastere på kysten ved Texel. De to lyskastere krydsede lysstrålerne og har formodentlig været anvendt til at angive position for tyske natjagere på vej til England.

Klokken 00.08 blev Wellington 'L' beordret tilbage til Langham og flyet kastede seks sprængbomber live på vej tilbage til basen. Klokken 01.05, da flyet befandt sig ud for Cromer på 53.00'N 01.10'E, så besætningen i en afstand af omkring 8 km to gule lysbomber, der var synlige i tre minutter. På samme tid var der også lidt luftværnsskydning ud for Cromer.

W/C Knott i Wellington 'V' var på plads i boks 'Q' klokken 19.30 22 km vest for Bergen i Holland (52.44'N 04.20'E) og klokken 19.37, da han var 10 km vest for Haarlem på position 52.27'N 04.24'E, så besætningen otte store voldsomme brande uden, at man kunne konstatere, hvad det var. Klokken 20.52 så besætningen et blinkende hvidt lys som blinkede hver tredje sekund. Lysstrålerne fra to krydsende lyskastere blev set fra position 52.28'N 04.25'E (vest for Haarlem) og klokken 22.56 30 km vest for Haarlem på position 52.26'N 04.09'E fik Wellington 'V' mindst otte radarkontakter, som senere blev identificeret som værende fly. Wellington 'V' kastede sin bombelast blindt, før man returnerede til RAF Langham, hvor man uden problemer landede klokken 02.22.

W/O Saul i Wellington 'E' påbegyndte sin patrulje klokken 19.35 38 km sydsydvest for Den Helder på position 52.44'N 04.20'E i en højde af 1.000 fod. Klokken 19.50 så besætningen en kraftig brand i området ved Haag og denne brand kunne ses under hele patruljeflyvningen.

Klokken 22.47 så også besætningen på Wellington 'E' to krydsende lyskastere - denne gang i IJmuiden området og klokken 23.05, på position 52.23'N 04.22'E 15 km vest for Haarlem, fik radaroperatøren kontakt med et større antal fly. W/O Saul fik af jordstationen ordre til at slukke navigationslyset. Wellington 'E' gennemførte 13 circuits i boks 'Q', før man returnerede til RAF Langham.

Wellington XIV 'T' HF261 fra No. 524 Squadron vendte ikke tilbage fra patrulje i område 'R'. Det sidste man hørte fra besætningen var et VHF radiosignal klokken 01.27 om, at de forventede at lande klokken 01.56. F/Lt Alan Crabtree og hele hans besætning forsvandt i havet og er aldrig fundet. De er muligvis blevet skudt ned af en tysk natjager, der deltog i 'Unternehmen Gisela'. Det har dog ikke været muligt at finde frem til hvilken tysk natjager, der fortog nedskydningen af Wellington 'T'. Det kan f.eks. have været en af de tyske natjagere, som ikke selv vendte tilbage fra nattens operation.

F/Lt Ramsay i Wellington 'B' fra No. 612 Squadron indfandt sig i boks 'R' i 1000 fods højde klokken 19.35 og påbegyndte afsøgning af mål på havet. Også denne besætning så den kraftige brand i retning af Haag.

Klokken 22.25 blev Wellington 'B' beskudt af unøjagtigt skydende luftværnsskyts fra et uidentificeret fartøj ude på havet 60 km vest for Den Helder (på position 52.56'N 03.53'E). Wellington 'B' blev ikke

ramt og F/Lt Ramsay fortsatte patruljeflyvningen. Han landede på RAF Langham klokken 02.28 uden problemer.

Patrulje X

Wellington 'V' fra No. 612 Squadron skulle flyve denne opgave fra klokken 20.00 indtil PLE. Flyet kom i luften klokken 19.00 og satte kursen mod patruljeområdet. Til at begynde med fløj F/Lt J Dewhurst i 6.000 fods højde, men klokken 23.00 gik han ned i 1.000 fods højde på grund af overisning. Også i 1.000 fods højde fortsatte overisningen og klokken 23.30 meldte Wellington 'V' til Langham om problemet, hvorefter de fik ordre på at returnere til basen.

Under flyvningen blev Wellington 'V' i ca. 15 minutter ude over Nordsøen midt mellem England og Holland (position 52.31'N 02.15'E) skygget af et tomotors fly uden, at det kom til luftkamp. Flyet landede på RAF Langham klokken 03.00 uden problemer.

Armed Recce

I løbet af aftenen blev det besluttet at udsende yderligere en Wellington på rekognoscering, der skulle forgå ud for Elben (blandt andet indsejlingen til Hamburg) og syd for Helgoland (fra 54.00'N 08.25'E over 54.00'N 08.00'E) til 07.50'E via den indre fjendtlige konvojrute til Vlieland i Holland. Flyet skulle medføre anti-E/boat bomber og lysbomber. Opgaven gik til F/Sgt J T Robetson i Wellington 'Y' fra No. 524 Squadron, som startede fra RAF Langham klokken 23.58.

Robertson befandt sig klokken 01.52 30 km syd for Helgoland på position 53.58'N 08.00'E og påbegyndte rekognosceringen. Besætningen så ingen fjendtlig aktivitet og forlod patruljeområdet igen klokken 02.40. De landede på RAF Langham klokken 04.10.

4. marts 1945

Vejrudsigten om morgenen den 4. marts forudsagde for den hollandske kyst og den tyske bugt, at vejret ville være godt for flyvevejr, men det betød også, at de allierede forventede, at tyske motortorpedobåde ville være i stand til at operere natten mellem den 4. og 5. marts.

NORE ville operere med deres Coastal Forces inden for SVAR og fregatter med VHF ville assistere flyene fra No. 16 Group. I løbet af aftenen havde Nore ingen indikationer på, at tyske motortorpedobåde opererede mod de allierede sejlruer.

Briterne opfattede situationen helt korrekt. På grund blæst fra nordnordvest med vindstyrke 6 blev der ikke indsat nogen tyske motortorpedobåde eller mini-ubåde fra den hollandske kyst ligesom der heller ikke fandt skibsbevægelser sted.

I Den Tyske Bugt gennemførte krigsmarinen en 'Sperreleit' mellem Elbe og Jade og det lykkedes dem at få 3.494 BRT frem under fem sikringsfartøjers beskyttelse. Ellers fandt der ingen konvojtjeneste sted i Den Tyske Bugt på grund af blæst fra nordvest med vindstyrke 6 og hård sø til følge.

Klokken 05.22 den 4. marts startede F/O C G Waller i Wellington 'U' fra No. 524 Squadron for at foretage en afsøgning i Cromer området efter F/Lt Crabtree og hans besætning. Afsøgningen blev gennemført i 1.000 fods højde og det formodede område blev omhyggeligt afsøgt uden resultat. Wellington 'U' landede igen på RAF Langham klokken 07.17.

I løbet af dagen fløj Wellington 'O' fra No. 612 Squadron afsøgning efter Wellington HF261, men fandt heller ingen spor efter Crabtree eller hans besætning. W/O Snook kom først i luften klokken 13.07 og han landede igen klokken 16.17. Eftersøgningen var ret formålsløst, da en besætning på havet i marts måned ikke har ret lang tid at leve i. Eftersøgningen er formodentlig gennemført for at højne moralen i ekadrillen og ikke fordi man forventede at finde en levende besætning.

På No. 16 Groups møde klokken 15.10 revurderede SASO vejr situationen og besluttede at aflyse Rover 2 patruljen, da vejret ikke var egnet. Til gengæld var seks ud af de tolv Beaufighters på Conebo rykket fra 2½ times beredskab til 1 times beredskab.

Ti fjendtlige intrudere opererede ud for den engelske sydøstlige kyst samt i Humber området fra klokken 20.00 til 21.41.

Box Patrols P Q R

To Wellingtons til hver patrulje fra klokken 19.40 og til PLE. Derudover skulle en Wellington være på en times beredskab som reserve og yderligere to fly på 2½ times beredskab fra klokken 18.40.

Klokken 19.35 blev en Wellington fra No. 612 Squadron sat på en times beredskab og yderligere et fly fra No. 612 Squadron blev sat på 1½ times beredskab som støtte for Box Patrols P Q R.

No. 524 Sqdn	Wellington 'U'	F/Lt G E Willins	18.40	18.48	Box P
No. 524 Sqdn	Wellington 'Y'	W/O W C Windsor	18.50	00.50	Box R
No. 524 Sqdn	Wellington 'V'	P/O N W T Beetham	18.39	01.03	Box Q
No. 612 Sqdn	Wellington 'V'	F/Lt J N B Rounce	18.47	00.18	Box Q
No. 612 Sqdn	Wellington 'J'	F/O W F Wood	18.49	02.30	Box Q

Wellington 'U' afbrød flyvningen efter kun ganske få minutter, da venstre motor i kun 150 fods højde begyndte at sætte ud. F/Lt Willins landede uden hændelser igen på RAF Langham.

W/O Windsor i Wellington 'Y' indfandt sig ud for ud for Katwijk på position 52.10'N 04.21'E klokken 19.42 og fortsatte patruljeringen indtil klokken 23.47, hvor han blev tilbagekaldt på grund af vejret. I løbet af aftenen så han flere lyskastere, der tilsyneladende blev anvendt som signalmiddel. Klokken 20.10 så han hvide lysgranater blive affyret fra Katwijkse Duinen (position 52.10'N 04.21'E). Lysgranaterne blev affyret med faste intervaller fra det tidspunkt og indtil patruljens afslutning og har formodentlig været signalmiddel til tyske natjagere, der denne nat opererede i et mindre antal over det sydlige England. Newzealænderen Beetham havde 'Q' som operationsområde og han indfandt sig 25 km vestnordvest for Texel (position 53.12'N 04.24'E) klokken 19.45. Også Beetham så fjendtlige lyskastere. To lyskastere på Texel krydsede deres lyskegler i en vinkel på 60 grader og fungerede som beacon. Omkring 15 km længere mod syd, formodentlig ved Den Helder, sås yderligere en lyskaster som afsøgte i en vinkel på 45 grader uret rundt. Disse lyskastere blev set i hele den tid patruljeflyvningen varede. Klokken 20.50 opdagede besætningen på Wellington 'Q' to uidentificerede fly lige ovenover Wellington'en uden, at det dog kom til luftkamp. P/O Beetham landede igen på RAF Langham klokken 01.03.

F/Lt Rounce i Wellington 'V' fra No. 612 Squadron havde en begivenhedsløs tur. Han havde netop fået tildelt et DFC med følgende bemærkninger:

'Since commencing a second tour of operational duty, this officer has participated in several attacks on enemy shipping. In January, 1945, Flight Lieutenant Rounce engaged 4 E-boats. In spite of considerable anti-aircraft fire, he pressed home a good bombing attack and afterwards came down to a low level to spray the two remaining vessels with machine gun fire. Some days later Flight lieutenant Rounce made another good attack on a force of 4 E-boats. This officer has displayed high powers of leadership and has set a fine example of keenness and efficiency'.

Klokken 22.56 rapporterede Rounce, at hans intercom var ude af drift og han blev tilbagekaldt fra opgaven.

F/O Wood i Wellington 'J' gennemførte en afpatruljering af Box 'Q' og landede igen klokken 02.30. Hans rapport for nattens operation lyder:

At 1948 hrs in position 5236N 0419E (20 km NW Ijmuiden) two searchlights were sighted flashing five seconds on, and twenty seconds off. These were visual until 2330 hrs, when they were switched off. On first circuit, approaching area of searchlights north of Ijmuiden, a white flare was dropped approximately 800 yards ahead of aircraft and on track. At the same time a Radar Contact appeared on the screen assessed as aircraft moving from searchlight towards Ijmuiden. Evasive action was taken and a red flare was then observed in approximately the same position. ON each of the next three circuits evasive action was taken by Captain on this leg before approaching this area. On each occasion the same procedure was carried out. The flares were consistently on the track of the aircraft, but at varying distance, due it is thought by crew to evasive action taken on approach. On three occasions an unidentified aircraft with navigation lights showing was seen to pass between searchlight and own aircraft. Having completed ten circuits aircraft returned to base'.

Patrol X

Dette patruljeområde skulle afsøges af en enkelt Wellington fra klokken 19.40 og til PLE.

No. 524 Sqdn Wellington 'A' W/O J J Brogan 19.01 02.20

W/O Brogan indfandt sig klokken 19.40 langt ude over Nordsøen vest for Den Helder på position 52.58'N 03.03'E og påbegyndte afsøgningen af Box 'X'. Han så ingen fjendtlig aktivitet i løbet af aftenen. Klokken 21.55 holdt Wellington'ens radar og Gee op med at fungere. W/O Brogan forlod patruljeområdet igen klokken 01.50 og landede på RAF Langham klokken 02.20.

Anti-Seehund Patruljer 1, 2, 3 og 4

Tre Beaufighters fra No. 254 Squadron, der hver var bevæbnet med to stk 250 lb dybvandsbomber samt deres fire maskinkanoner, gennemførte dagens første Anti-Seehund patrulje.

Beaufighter 'Y' F/Lt M C Thorburn & P/O L G Brown 06.25 10.40

Beaufighter 'B' F/O J M McCarrison & P/O S Wright 06.23 10.21

Beaufighter 'J' W/O L Hopwood & F/Sgt M A Mayes 06.27 10.54

Klokken 07.05 blev Beaufighter 'Y' beskudt af en Lancaster ude over The Walsh vest for Cromer (position 5250N 0208E), som dog ikke ramte Beaufigheren, der foretog undvigemanøvre. Alle tre patruljer blev gennemført som beordret, men man observerede ingen mini-ubåde og flyene returnerede til North Coates mellem klokken 10.21 og 10.54.

Ved tusmørke sidst på dagen skulle der igen gennemføres Anti-Seehund patruljer, som skulle flyves af enligt flyvende Beaufighters, der skulle være af patruljen igen klokken 19.17 - det vil sige ved solnedgang.

No. 236 Sqdn Beaufighter 'A' F/O J H Benson & F/Sgt K H Lilly 16.13 20.29

No. 236 Sqdn	Beaufighter 'W'	F/O M J Birbeck & F/Sgt D Whitton	15.59	18.45
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'A'	S/Ldr J Hamlyn & F/O S H Livesey	16.00	20.16
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'Y'		16.12	20.55

F/O Benson og F/Sgt Lilly i Beaufighter 'A' var over det tildelte patruljeområde fra klokken 16.46 til 19.10, medens F/O Birbeck og Whitton i Beaufighter 'W' afbrød missionen to timer før tid og kun var over befalet område fra klokken 16.44 til 17.40. Dette blev gjort på grund af vejret, der var meget dårligt med sigt fra nul til 15 km og 10/10 skydække i kun 300 fods højde.

F/O Benson og F/Sgt Lilly så klokken 16.52 på position 52.35'N 02.15'E en paravane med rød næse og triangulært flag. Ellers var der ingen observationer på patruljen, hvor sigtbarheden efter de to første 'ben' på ruten var 15-20 km. S/Ldr Hamlyn og F/O Livesey havde til gengæld kun 5 til 10 km sigt.



To Beaufighters fra North Coastes Strike Wing på patrulje.

Beaufighter 'A' fra No. 236 Squadron og Beaufighter 'A' fra No. 254 Squadron landede efter operationen på RAF North Coates, medens Beaufighter 'Y' fra No. 254 Squadron blev omruteret til RAF Hibaldstow på grund af tyske intruderfly over North Coates. Beaufigheren landede uden problemer klokken 20.55. Det har ikke været muligt at finde ud af, hvem der fløj Beaufighter 'Y' denne dag. Flyvningen er omtalt i adskillige rapporter, men mangler i eskadrillens dagbog. Beaufighter 'Y' flyver først den 29. marts igen et operativt togt.

Anti-E/Boat Rover Patrol

Fire Beaufighters skulle med tre minutters interval flyve denne patrulje fra klokken 21.00 og frem til PLE som angrebsfly bevæbnet med bomber og maskinkanoner for Wellingtons i Box 'P', 'Q' og 'R'. På grund af vejret blev denne mission aflyst.

Rover Patrol

Fire Beaufighters havde til opgave at flyve en Rover mission langs den indre fjendtlige konvojrute fra Elben til Vlieland (0825E til 0500E). Første fly skulle være på patrulje klokken 02.00 den 5. marts og de øvrige herefter med tre minutters interval.

Fire Beaufighters fra No. 254 Squadron blev sendt på vingerne mellem klokken 00.10 og 00.49 for at flyve en Rover Patrol I langs fjendens indre konvojrute til Vlieland og herfra tilbage til North Coates.

Beaufighter 'E'	F/Sgt D R Newman & F/Sgt K D Wall	00.21	04.15
Beaufighter 'H'	Lt P van Waart & L/C W Bierenbroodspot	00.10	04.38
Beaufighter 'J'	P/O K F Chapman & P/O G W Winsland	00.49	04.52
Beaufighter 'D'	F/Sgt R B Stewart & F/Sgt E G Langley	00.21	05.17

Klokken 02.20 opdagede besætningen på Beaufighter 'E' et fremmed fly, som de fjernkendte til at være en Ju 88. Newman og Wall befandt sig på dette tidspunkt 35 km nord for Nordeney på position 5400N 0716E. De igangsatte straks en række undvigemanøvrer og mistede hurtigt kontakten med det tyske fly. Ingen af de fire Beaufighterbesætninger så nogen tysk skibsfart og de returnerede alle til North Coates, hvor de landede mellem klokken 04.15 og 05.17.

Conebo

Tolv Beaufighters bevæbnet med maskinkanoner skulle være på 2½ times beredskab fra klokken 20.00. Ingen af flyene blev indsat.

Box C Patrol

Om morgenen den 4. marts afsendtes Swordfish 'N' fra No. 119 Squadron med F/Sgt J Moses og W/O G G Rankin som besætning for at flyve en anti-ubådspatrolje fra klokken 06.45 til 10.05. Flyvningen blev gennemført uden kontakt med fjenden.

Fire Swordfish havde til opgave at gennemføre denne operation fra klokken 19.40, hvor det ene fly afløste det andet ved PLE. To fly skulle holdes i reserve som Strike fra 19.40 for at understøtte denne patrulje.

Et sortie blev fløjet af Swordfish 'A' fra No. 119 Squadron. F/Lt J D Hall og P/O B H L Blake var i luften fra klokken 20.35 til 23.55. Ved slutningen af flyvningen kastede de deres bombelast uden, at de havde observeret fjenden under patruljen. De øvrige flyvninger blev aflyst på grund af vejret.

Patrol S

Denne opgave var tildelt No. 119 Squadron, men på grund af vejrforholdene blev aftenpatruljen den 4. marts aflyst og kun patruljen om morgenen den 5. marts blev gennemført med en enkelt Swordfish. Der blev ikke observeret nogen tysk aktivitet under flyvningen.

Swordfish 'Q' F/Lt E A Richardson & F/Lt G Goodman 07.00 10.25

5. marts 1945

Ved morgenkonferencen i No. 16 Groups vurderede man vejrudsigten for natten mellem den 5. og 6. marts og mente, at der var gode vejrforhold for motortorpedobådsoperationer og at der også var mulighed for, at Seehunde ville operere. Også flyveforholdene syntes gode nok selv om en varmfront med et bælte af regnskyer ville passere hen over No. 16 Groups flyvepladser i løbet af natten.

Klokken 15.00 revurderede SASO vejrudsigten og fremskød tiden for Armed Recco 1 med en halv time på grund af vejret i dette område. Ved samme lejlighed blev der givet tilladelse til, at en Wellington på stand-by på RAF Langham kunne frigives til Exercise Percolate, hvis Langham kunne stille et andet fly i stedet for.

Selv om No. 16 Group mente, at vejret egnede sig til motortorpedobådsoperationer, så opdagede man ingen i løbet af natten og mente ikke, at tyskerne havde løbende operationer med S-Boote denne nat. Dette hænger muligvis sammen med, at der mange steder kun var en sigt på 100 meter.

Krigsmarinen opererede ikke med hverken motortorpedobåde eller mini-ubåde ud for Holland denne dag eller natten mellem den 5. og 6. marts. Det skyldtes vind fra nordvest med vindstyrke fem til seks og hård sø, hvorfor minestrygning ud for Hoek van Holland og Ymuiden også var indstillet. Forpostbådene var dog på plads og i løbet af natten rapporterede Sich.-Position Hoek, at de blev bombet. Der skete dog ingen skade på tysk materiel eller personel.

I Den Tyske Bugt gennemførtes konvojtjeneste uden særlige hændelser og i løbet af natten blev 6.853 BRT skibstonnage sikret. 44 fartøjer var indsat til konvojtjeneste, minestrygning samt forposttjeneste.

Omkring 12 sømil sydøst for Helgoland ryddede en M-båd en mine, men ved Norderpiep blev en kutter minesprængt, hvorved besætningen gik tabt.

Seehund Patrols

No. 12 Group var blevet bedt om at flyve disse patruljer ved solopgang og solnedgang, men No. 12 Group rapporterede den 7. marts om morgenen klokken 05.43, at de på grund af tåge over deres flyvestationer ikke var i stand til at udføre opgaven, hvorfor den blev tildelt tre Beaufighters fra No. 236 Squadron, der gennemførte missionen uden hændelser. De tre Beaufighters var alle bevæbnede med otte raketter samt maskinkanoner. Under flyvningerne var der 10-15 km sigt i patruljeområdet med 6-10/10 skydække i 2500 fods højde.

No. 236 Sqdn Beaufighter 'S' S/Ldr S R Hyland & F/O G F Barnes 07.23 11.13

No. 236 Sqdn Beaufighter 'W' W/O P J Newman & F/Sgt R P Robertson 07.40 11.14

No. 236 Sqdn Beaufighter 'Y' F/O A B McKewon & F/O J A Adams 07.28 11.43

Antin Seehund patruljen ved solnedgang blev ikke gennemført, da No. 12 Group ikke kunne gennemføre operationen på grund af vejret.

Armed Recco 1

12 Beaufighters skulle flyve en 'armed Recco' ud i Den Tyske Bugt fra øst mod vest og skulle være fremme 30 km nordvest for Cuxhaven (5400N 0820E) inden klokken 18.00. Herfra kunne de afsøge indsejlingen til Elben og derved Hamburg. Flyene vendte tilbage før de nåede patruljeområdet på grund af vejret.

De seks Beaufighters fra No. 236 Squadron var alle bevæbnede med otte raketter og maskinkanoner, medens Beaufighterne fra No. 254 Squadron kun var bevæbnede med maskinkanoner. Sigbarheden under missionen var dårligt med kun omkring 100 meters sigt, hvorfor Beaufighter 'E' mistede kontakten med de andre og returnerede til basen på egen hånd, hvor W/O Bennett og Bardoe landede klokken 16.25. Squadron Leader Hamlyn, der var leder af missionen, besluttede kort tid efter, at styrken skulle vende om på grund af for dårligt vejr i området. De landede alle sikker på basen mellem klokken 17.00 og 17.31.

No. 236 Sqdn Beaufighter 'B'	S/Ldr Christie & F/O Irwing	15.39	17.04
No. 236 Sqdn Beaufighter 'V'	W/O D P O'Donoghue & F/Sgt K Allen	15.40	17.08
No. 236 Sqdn Beaufighter 'E'	W/O H Bennett & W/O P C Bardoe	15.42	16.25
No. 236 Sqdn Beaufighter 'O'	LT H S Nemerov & F/O H Lowe	15.40	17.04
No. 236 Sqdn Beaufighter 'R'	F/O A Thompson & F/Sgt E S G Small	15.40	17.03
No. 236 Sqdn Beaufighter 'Q'	F/O D M Ellis & F/O E Ramsbottom	15.39	17.04
No. 254 Sqdn Beaufighter 'J'	S/Ldr J Hamlyn & F/O S H Livesey	15.38	17.02
No. 254 Sqdn Beaufighter 'X'	F/O J M McCarrison & P/O S Wright	15.50	17.10
No. 254 Sqdn Beaufighter 'G'	F/O H E Sharp / F/Sgt A Denton	15.44	17.00
No. 254 Sqdn Beaufighter 'P'	F/Sgt J Scott & F/Sgt M K Farrington	15.43	17.07
No. 254 Sqdn Beaufighter 'W'	F/Lt S M McCracken & F/Sgt S M Sharpley	15.43	17.31
No. 254 Sqdn Beaufighter 'K'	F/Sgt J G McHutchen & F/Sgt A A Caldwell	15.46	17.01

Squadron Leader Jack Hamlyn var en erfaren pilot, der tidligere havde fløjet Tomohawk IIB i Nordafrika, hvor han fik tildelt et DFC. Hamlyn blev under et togt skudt ned i nærheden af Gambut og vandrede efterfølgende omkring 120 km gennem ørkenen for at komme til egne linier.



Raketbevæbnet Beaufighter fra No. 236 Squadron på North Coates.

Conebo

8 Beaufighters bevæbnede med raketter og maskinkanoner skulle være på 2½ times beredskab for denne operation. Flyene blev frigivet klokken 23.00 på grund af vejsituationen.

Box P Q R

6 Wellingtons skulle flyve patruljer i disse bokse indtil PLE. De første skulle være på patrulje klokken 19.40. En Wellington skulle være på en times beredskab og yderligere to på 2½ times beredskab.

No. 524 Sqdn	Wellington 'V'	F/Sgt J T Robertson	18.35	01.25	Box Q
No. 612 Sqdn	Wellington 'O'	S/Ldr S R Kendal	18.41	00.15	Box Q
No. 612 Sqdn	Wellington 'J'	W/O T C Snook	18.50	00.10	Box P
No. 524 Sqdn	Wellington 'Y'	W/O R T Bird	18.32	01.19	Box P

No. 524 Sqdn	Wellington 'A'	F/Lt J S Millington	18.40	02.34	Box R
No. 612 Sqdn	Wellington 'B'	F/O D Bru???	18.52	01.53	Box R

Besætningerne ombord på Wellington Y og V fra No. 524 Squadron observerede ingen tysk aktivitet under deres patruljeflyvning, hvorfra de blev tilbagekaldt før tid på grund af vejret. W/O Bird kastede 12 bomber blindt over havet på vej tilbage til RAF Langham. F/Sgt Robertson kastede ligeledes sin bombelast blind på vej tilbage til basen.

F/Lt Millington i Wellington 'A' påbegyndte afsøgning af Box R klokken 19.29 og så klokken 20.02 et orange lys, som forsvandt da han udførte en proptrækkermanøvre. Under undvigemanøvren så besætningen et blændende hvidt glimt, der muligvis stammede fra en detonerende bombe.

Klokken 00.53 var F/Lt Millington 30 km vest for Den Haag (position 52.11'N 03.51'E), hvor han så et andet orange lys, der muligvis stammede fra en V-2 raket. Klokken 01.02 fik besætningen en radarkontakt, medens de befandt sig 70 km vest for Den Helder (position 52.58'N 03.41'E) og angreb et formodet stationært mål efter, at besætningen var sikker på, at der ikke var tyske motortorpedobåde i området. Wellington 'A' angreb fra en højde af 3.000 fod og blev ikke beskudt under angrebet. Efter hjemkomsten blev de drillet med, at de havde angrebet en sandbanke.

I eskadrilledagbogen for No. 612 Squadron står der ud for W/O Snook i Wellington 'J' (NC800), at hans tur var 'Uneventful, recalled to Base two hours early'. Hans tur var alt andet end begivenhedsløs. Klokken 20.09, da han var 30 km nordvest for Texel (position 53.14'N 04.25'E), så besætningen et svagt gult lys direkte bag Wellington'en, hvorefter Snook udførte undvigemanøvre og i et skyld efter syv minutters undvigemanøvrer var i stand til at ryste det fremmede fly af sig igen. Et lys blev synligt igen klokken 20.26, men forsvandt næsten øjeblikkeligt igen.

Senere på aftenen så besætningen klokken 22.40 et roterende hvidt lys 26 km vestsydvest for Den Helder (position 52.53'N 04.23'E) med yderligere et blinkende hvidgult lys sydøst herfor. Klokken 23.02 blev W/O Snook af No. 16 Group beordret tilbage fra patrulje i Box 'P' på grund af vejret.

Squadron Leader Kendal i Wellington 'O' havde en forholdsvis begivenhedsløs flyvning uden hændelser bortset fra at besætningen klokken 22.57 så et blinkende lys i en afstand af omkring 20 km, da de befandt sig 18 km nordvest for Bergen (position 52.45'N 04.21"E). Lyset blinkede i 2 sekunder. På vej tilbage til Langham kastede Kendal 6 bomber i skarp tilstand over havet.

X Patrol

P/O G D Shuttlewood i Wellington 'V' fra No. 612 Squadron havde til opgave at gennemføre denne patrulje og startede fra RAF Langham klokken 18.56 for at være på plads i patruljeområdet senest klokken 19.40. Han skulle fortsætte patruljen indtil det blev nødvendigt at vende om på grund af brændstofmangel, men han blev klokken 00.16 tilbagekaldt fra patruljen på grund af dårligt vejr i området. Shuttlewood landede på RAF Langham klokken 01.12 uden at have observeret nogen tysk aktivitet.

Line E Patrol

En Swordfish skulle flyve denne patrulje fra Knokke i Belgien fra klokken 19.45 og indtil PLE. Flyet vendte tilbage efter 45 minutters flyvning på grund af vejret i området. Ingen fjendtlig aktivitet set i området.

Swordfish 'A'	F/Sgt J Moses & W/O G C Rankin	18.50	21.00
---------------	--------------------------------	-------	-------

Box Patrol C

Tre Swordfish skulle flyve denne patrulje enkeltvis indtil PLE. Første fly skulle være på patrulje klokken 21.15. Det første fly vendte på grund af vejret om, før det nåede patruljeområdet og de øvrige flyvninger blev annulleret.

Swordfish 'B'	F/O A O Corble & W/O R D Winehall	20.25	20.55
---------------	-----------------------------------	-------	-------

6. marts

Under No. 16 Groups møde om morgenen den 6. marts vurderede man, at vejret tillod operationer med motortorpedobåde i løbet af aftenen. Klokken 15.15 revurderede SASO vejsituationen og aflyste Armed Recce og satte i stedet for dette fly på 2½ times beredskab som E/Boat Strike Aircraft.

Den 6. marts klokken 09.00 kom endelig fem Seehunde i søen og satte kursen fra Ymuiden mod Elbow-tonne og Margate-Reede. Yderligere fire Seehunde blev sendt mod Great Yarmouth. Også Biberne i Rotterdam kom i aktivitet. Klokken 11.00 afsendtes otte Biber fra Rotterdam mod Schelde-området og yderligere tre Biber mod området ud for Ostende.

Til gengæld kom motortorpedobådene ikke i aktion. Det var planlagt at afsende 2. og 5. S-Flotille mod de nordlige britiske konvojruiter for at foretage et torpedoangreb samtidig med af 5., 6. og 9. S-Flotille skulle foretage en minelægningsoperation mod konvojruiten mellem Themsen og Schelde. Begge operationer blev aflyst på grund af dårlig sigt og for megen vind.

Til gengæld gennemførtes minestrygning ud for Hoek van Holland og Ymuiden som planlagt. Det samme skete i Den Tyske Bugt, hvor man ryddede en mine 12 sømil sydøst for Helgoland samt tre miner 12 sømil syd for Helgoland. Alle forpostbåde var på plads undtagen en, der var løbet i havn på grund af for stærke dønninger.

Den 6. marts blev der gennemført konvojtjeneste i Den Tyske Bugt med 27.120 BRT samt seks u-både. I alt 41 sikringsfartøjer var beskæftiget med denne opgave, der blev løst uden særlige hændelser.

Anti-Seehund

Otte fly fra No. 12 Group fløj disse sorties om morgenen uden observationer eller hændelser.

Box Patrol 'P', 'Q' og 'R'

Seks Wellingtons skulle flyve disse patruljer i par fra klokken 19.40. To fly skulle være på henholdsvis 1 og 2½ times beredskab. Et fly fra Patrol R vendte tidligt om og blev udskiftet med et andet.

No. 612 Sqdn	Wellington 'M'	F/O C G Punter	18.27	02.37
No. 612 Sqdn	Wellington 'J'	F/O J H Smith	18.33	02.29
No. 524 Sqdn	Wellington 'J'	F/Lt A J W Stancomb	18.33	02.33
No. 524 Sqdn	Wellington 'X'	F/Lt F Meggison	18.34	02.16
No. 524 Sqdn	Wellington 'R'	W/O W C Windsor	18.36	00.30
No. 612 Sqdn	Wellington 'O'	F/Lt W A Cormack	18.48	02.12
No. 524 Sqdn	Wellington 'V'	W/O W A Smith	21.46	05.22

F/Lt Stancomb fra No. 524 Squadron påbegyndte afpatruljering af Box 'P' klokken 19.34 i 1.700 fods højde. Han gennemførte 13 gennemflyvninger uden at se nogen tysk aktivitet og kastede hans bomber i armeret tilstand på vej tilbage til Langham.

F/O Punter fra No. 612 Squadron var på plads 25 km vestnordvest for Texel (position 53.12'N 04.25'E) klokken 19.31 i 2.000 fods højde og gennemførte hele patruljen uden nogen hændelser. Han landede igen på Langham klokken 02.37.



Wellington XIV NB972 8W-M fra No. 612 Squadron fotograferet i 1945. F/O Punter fløj dette fly et sortie til et punkt vestnordvest for Texel om aftenen den 6. mart. Flyvningen blev gennemført uden at F/O Punter fik kontakt med tyske fartøjer.

F/Lt Meggison fra No. 524 Squadron startede hans afpatruljering klokken 19.33 fra en position 22 km vest for Bergen (fra 52.44'N 04.20'E). Han fik klokken 23.21 en radarkontakt i 12 kilometers afstand, men hørte, at F/Lt Cormack i Wellington 'O' skyggede denne kontakt og fortsatte uden at undersøge sagen. Meggison gennemførte 13 afsøgninger af Box 'Q', før han returnerede til Langham.

F/Lt Cormack i Wellington 'O' startede i en højde af 1.000 fod klokken 19.37 hans afpatruljering 22 km vest for Bergen (fra position 52.42'N 04.20'E). Klokken 20.09, da han befandt sig 26 km vest for IJmuiden (position 52.30'N 04.13'E), fik han seks radarkontakter, som fortsatte med at bevæge sig ad forskellige kurser og med forskellig fart langsomt i sydlig retning. F/Lt Cormack startede skygningen af disse fartøjer og udsendte løbende meldinger om kurs og fart samt position. Klokken 00.40 bad Cormack om tilladelse til at bombe målene. På dette tidspunkt befandt han sig på position 52.10'N 04.06'E, hvilket vil sige 15 km ud for Den Haag.

Da F/Lt Cormack klokken 00.53 befandt sig 15 km vest for Hoek van Holland på position 52.02'N 03.54'E, så besætningen et hvidt lyn på havet som lignede et glimt fra en detonerende bombe. Klokken 01.07 rapporterede Cormack, at Wellington 'O' havde defekt 'Special Equipment' (radar) og at han ikke kunne bombe visuelt på grund af vejret. F/Lt Cormack satte kursen mod Langham, hvor han landede klokken 02.12.

W/O Windsor fra No. 524 Squadron indfandt sig 25 km vest for Katwijk klokken 19.34 og startede hans afsøgning. Klokken 20.21 rapporterede han, at hans 'Special Equipment' (det vil sige hans radar) var ude af drift og at man ville forsøge at reparere det. Dette mislykkedes og bevirkede endvidere, at flyets GEE udstyr heller ikke virkede. Det lykkedes dog at få GEE i gang igen klokken 20.45 og Windsor fortsatte patruljen uden at observere nogen aktivitet i område 'R'.

F/O Smith i Wellington 'J' fra No. 612 Squadron kom i luften klokken 18.33 og indfandt sig i 2.000 fods højde klokken 19.38 på position 51.27'N 04.03'E for at påbegynde afsøgning af tildelte område. Klokken 22.37, da Smith befandt sig omkring 35 km vest for Hoek van Holland på position 51.59'N 03.37'E, blev Wellington 'J' anfløjet af to uidentificerede fly, der hver havde et hvidt lys. De to fly dannede formation med Wellington 'J' i en afstand af 1½ - 3 kilometer. F/O Smith gik ind i undvigemanøvrer og var i stand til at rystede de to fly af sig. Klokken 22.59 dukkede de to fly op igen, men Smith udførte igen proptrækkermanøvrer og efter fire minutter forsvandt de igen.

Klokken 23.54 rapporteredes Wellington'ens radaroperatør at han havde to 'blips' på sin skærm fra fremmede fly. Smith befandt sig på dette tidspunkt omkring 50 km vest for Haarlem på position 52.19'N 03.50'E. De to fly forsvandt igen efter et minut.

Det var som om de fremmede fly ikke kunne lade Wellington'en være. Klokken 00.25 medens flyet var 15 km vest for Hoek van Holland på position 52.02'N 03.53'E, så besætningen et hvidt glimt under Wellington'en og fire gange senere rapporterede radaroperatøren vest for Hoek van Holland to fremmede fly på radarskærmen (på positionerne 52.02'N 03.41'E, 51.59'N 03.42'E, 52.01'N 03.32'E og 52.14'N 03.50'E). F/O Smith gennemførte 11 afsøgninger af patruljeområdet før han vendte hjemover og landede igen på Langham klokken 02.29.

Sidste fly blev også fløjet af W/O Smith, men fra No. 524 Squadron. Wellington 'V' startede senere end de andre og var først på plads i 1.500 fods højde i patruljeområdet 24 km vestnordvest for Katwijk klokken 22.35 på position 52.17'N 04.03'E. Besætningen ombord på Wellington 'V' så klokken 00.19 et hvidt glimt i samme højde som Wellington'en, men kunne ikke finde ud af, hvad det var. Smith gennemførte 12 afsøgninger af Box 'R', før han returnerede til Langham, hvor han landede klokken 05.22.

Patrol X

En Wellington var befalet på denne patrulje fra klokken 19.40. P/O N W T Beetham i Wellington 'Y' fra No. 524 Squadron startede fra RAF Langham klokken 18.53 og gennemførte patruljen som befalet indtil klokken 00.15, hvor flyet blev kaldt tilbage på grund af problemer med radiokommunikationen. Wellington 'Y' landede igen klokken 02.21 uden at have observeret noget.

Patrol E

En Swordfish fra No. 119 Squadron havde til opgave at gennemføre denne patrulje fra klokken 19.45, men stærk sidevind på basen forsinkede take off og patruljen blev senere aflyst.

Box C

Fire Swordfish havde til opgave at flyve denne patrulje fra klokken 21.15 med to fly i reserve. En stærk vind på tværs af startbanen på Knokke forsinkede take off indtil det lykkedes for et fly at komme på vingerne klokken 23.59. Vejret blev dog hurtigt for dårligt til at gennemføre flyvningen.

No. 119 Sqdn Swordfish 'B' F/Lt E A Richardson & F/Lt G Goodman 23.59 02.41

Armed Recco

En Wellington havde til opgave at flyve denne fra Weserflodens udmunding og langs den fjendtlige konvojrute til Ameland. Flyet skulle være på patruljen klokken 21.00. Flyvningen blev aflyst.

Anti Seehund Patrol 1 2 3 4

Fire Beaufighters havde til opgave at flyve disse patruljer fra klokken 16.51. De fire Beaufighters, der var bevæbnede med dybvandsbomber og maskinkanoner, gennemførte missionen uden hændelser.

No. 254 Sqdn	Beaufighter 'H'	S/Ldr J Hamlyn & F/O S H Livesey	15.49	19.54
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'A'	F/Lt M C Thorburn & P/O L G Brown	15.56	20.00
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'S'	F/O J M McCarrison & P/O S Wright	15.45	20.35
No. 254 Sqdn	Beaufighter 'G'	F/O H E Sharp & F/sgt A Denton	15.53	19.46

Seehund patrulje nummer 1 blev fløjet af Hamly og Livesey, der klokken 16.36 var på patrulje langt ude over Nordsøen ud for Den Helder på position 52.50'N 03.20'E og af patruljen igen klokken 19.01 ca. 125 km vest for Den Helder på 52.50'N 02.25'E uden at observere noget.

Patrulje nummer 2 blev fløjet af Thorburn og Brown, der klokken 16.46 indfandt sig ca. 85 km est for Hellevoetsluis på position 51.51'N 02.49'E og forlod patruljeområdet igen klokken 19.00 45 km sydøst for Great Yarmouth på position 52.19'N 02.00'E. Heller ikke de observerede noget.

Tredie patrulje var McCarrison og Wright, der indfandt sig ud for Felixtowe på position 51.49'N 01.30'E klokken 16.36 og forlod patruljen igen klokken 19.07 ude over havet ca. 80 km vest for Hellevoetsluis i Holland på 51.52'N 02.48'E.

Fjerde og sidste patrulje var Sharp og Denton, der klokken 16.45 indfandt sig 42 km vestsydvest for Den Helder på position 52.50'N 04.10'E. Her var meget dårlig sigt på kun 300 meter og i skyerne til tider kun ned til 20 meter, hvorfor Sharp besluttede, at de i stedet for skulle afpatruljere et område med bedre sigtbarhed. Fra klokken 17.04 og frem til klokken 18.45 afpatruljerede de i stedet for området ud for Den Helder til Den Haag (52.53'N 04.34'E - 52.05'N 03.14'E - 52.12'N 02.42'E - 52.59'N 03.11'E) uden at observere noget.



Raketbevæbnet Beaufighter fra No. 236 Squadron.

Conebo

Otte Beaufighters skulle være på 2½ times beredskab fra klokken 18.00. Ingen af flyene kom i luften i løbet af aftenen.

Anti/U/Boat Patrol S

Et sortie blev fløjet af en Swordfish fra No. 119 Squadron uden resultat. Tilbagekaldt på grund af vejret.

Swordfish 'H'	F/Sgt E J Reynolds & W/O G W Baxer	14.25	15.15
---------------	------------------------------------	-------	-------

7. marts

Vejrudsigten ved konferencen i No. 16 Group lød denne morgen:

'As a stiff northerly wind has been blowing constantly for the past four or five days, it is thought that a considerable swell will be running off the dutch coast. this may prevent E/Boats from operating tonight. Weather conditions do not appear too favourable for air operations. NORE will only operate within the limits of the SVAR'.

Det virkelige vejr den 7. marts var således:

'Winds NW 4 locally 5 in east 3 in west. Weather: West of 0500'E patches of fog or very low stratus and slight rain or drizzle to near Norfolk coast. Cloudy over whole area but negligible cloud below 8000 ft in the Bight and base mostly 5000 ft with lower patches over East Anglia. Visibility: Good in Bight; 2 - 4 miles and locally 1000 - 2000 yards Dutch coast, Scheldt to off Yarmouth area and 4 - 8 miles elsewhere except in smoke haze (1 - 2 miles at times)'.

Den 7. marts påførte tyskerne sig større tab blandt Biber mini-ubådene end luftangrebene i februar havde forårsaget. Omkring klokken 10.50 kom en fører af en Biber til at affyre en torpedo i Leckhafen i Rotterdam. 14 Biber blev sænket og yderligere 9 beskadiget. Tre marinere blev dræbt, fem savnedes efter hændelsen og 107 blev såret.

På grund af høj sø blev minestrygning ud for Ymuiden og Hoek van Holland ikke gennemført natten mellem den 7. og 8. marts, men alle forpostpositioner var besat. På grund af vejret afsendes der heller ingen motortorpedobåde i løbet af aftenen.

I løbet af den 7. marts fik krigsmarinen oplysninger om, at deres mini-ubåde opererede ud for Scheldemundingen, ved Orfordness og på konvojruten mellem Themsen og Schelde.

Seekriegsleitung noterede følgende for Den Tyske Bugt den 7. marts:

11.45 - 11.59 Uhr Abwurf von 3 Minen durch Beaufighter nordwestlich Nordeney, davon 1 Mine detoniert.

14.37 Uhr Tiefflieger im Raum nördl. borkum bis südl. Helgoland. minenverdacht, Weser gesperrt von tonne 20 bis Leuchtschiff Dora für jede Schiffarth, Elbe von Anst.-tonne bis Brunsbüttel, ausser Brunsbüttel-Reede.

Durch 1 HS-Boot eine treibende Mine nach Cuxhaven eingeschleppt.

Kleinschiffahrtsverkehr um 24 Stunden verschobe, alle übringen Nachtaufgaben ohne bes. vorkommnisse.

Am 7.3. geleitete Tonnage 23.905 BRT und 6 U-boote. Insgesamt 43 Sicherungsfahrzeuge eingesetzt.

Rover 1

Seks Beaufighters havde til opgave at flyve en Rover ind i Den Tyske Bugt til Elbens udmunding og returnere via den indre konvojrute til Vlieland. De skulle være på patrulje klokken 11.30, 13.30 og 15.00. De tre Beaufighters fra No. 236 Squadron var bevæbnet med raketter og maskinkanoner og de tre fly fra No. 254 Squadron med to 250 lb Torpex dybvandsbomber samt maskinkanoner. Et fly fra hver eskadrille dannede makkerpar, så de fløj to og to med to timers mellemrum.

No. 254 Sqdn Beaufighter 'G'	F/O A V Gendebien & F/O H J K Kreps	09.40	13.20
No. 236 Sqdn Beaufighter 'A'	F/O D M Ellis & F/O E Ramsbottom	09.41	13.19
No. 254 Sqdn Beaufighter 'T'	F/Lt G H Webb & P/O I Cay	11.43	15.12
No. 236 Sqdn Beaufighter 'L'	S/Ldr Christie & F/O Irwing	11.47	15.13
No. 254 Sqdn Beaufighter 'X'	F/Sgt R B Stewart & F/Sgt E G Langley	13.07	16.37
No. 236 Sqdn Beaufighter 'D'	W/O P J Newman & F/Sgt Robertson	13.09	16.38

F/O Ellis fra No. 236 Squadron og F/O Gendebien fra No. 254 Squadron dannede makkerpar og de opdagede klokken 11.01 en hollandsk logger med sejl 75 km nord for Schiermonnikoog på position 54.10'N 06.12'E, som de lod sejle videre. Klokken 11.23 opdagede de kølvandet efter et fartøj, som viste sig at være en mindre motorbåd på omkring 30 fod. Motorbåden sejlede omkring 12 knob med kurs 290 og befandt sig på 42 km sydvest for Sankt Peter i Schleswig-Holstein position 54.07'N 08.11'E.

Først gik F/O Ellis til angreb fra en højde af 1.500 fod og ned til en højde af 300 fod, hvor han affyrede sine otte 25 lb raketter, men ramte ved siden af, hvorefter F/O Gendebien fra en høje af 300 fod og en afstand af 280 meter beskød båden og sænkede den med maskinkanoner. Tre mand blev set i havet efter beskydningen.

Den tyske krigsmarine fik klokken 11.25 melding om, at jagerbombere angreb forsøgsbåden for K.d.K. Verband (Kleinkampf der Kriegsmarine Verband) og selv om man efterfølgende søgte efter denne med syv fartøjer, fandt man ingen spor af forsøgsbåden.

Klokken 11.31 observerede Ellis og Gendebien et mindre fartøj, som de formodede var en trawler, syd for Nordeney. De øvrige to patruljer observerede ingen skibsfart i deres i løbet af deres patruljering.

Box Patrol P Q R

To Wellingtons til hver boks fra klokken 1945 til PLE. Et fly på en times tilkald fra klokken 18.45 og to på 2½ times beredskab. Gennemført uden hændelser

No. 524 Sqdn	Wellington 'Q'	F/O C G Waller	19.40	22.20
No. 524 Sqdn	Wellington 'Y'	P/O N W T Beetham	18.44	02.18
No. 524 Sqdn	Wellington 'P'	F/O D Lister	19.10	03.00
No. 612 Sqdn	Wellington 'O'	F/Lt N P Ramsay	18.49	02.42
No. 612 Sqdn	Wellington 'J'	F/Lt J N R Bounce	18.38	02.37
No. 612 Sqdn	Wellington 'M'	F/O W G Wood	18.42	02.31

F/O Waller startede sin patrulje i Box 'Q' klokken 20.36 omkring 10 km vest for Bergen på position 5244N 0420E. Klokken 20.40, da han befandt sig 36 km vest for Haarlem, en lyskaster i østlig retning, der kontinuerligt fejede lyskeglen fra syd til nord hver fjerde sekund. Samme sted var det også et lys, der blinkede morsesignalet 'N'. Det samme blev set klokken 21.04 med en anden lyskaster, medens han befandt sig 35 km nordvest for Ijmuiden. Flyets GEE blev jammet af tyskerne fra klokken 20.30 og frem til klokken 21.00. Klokken 21.20 besluttede F/O Waller sig til at vende om, da Wellington'ens ene kanontårn ikke virkede.

W/O Beetham indfandt sig klokken 19.51 ca. 25 km vest for Katwijk. Fra klokken 20.22 og indtil vejret blev så dårligt under patruljeflyvningen, at man ikke længere kunne se det, observerede besætningen ombord på Wellington 'Y' fra No. 524 Squadron et lys, der blinkede hvert fjerde sekund.

Klokken 21.44 fik hans radaroperatør to stationære kontakter tæt sammen ud for Rijswijk syd for Den Haag i en afstand af omkring 5-6 km fra kysten. Besætningen så på samme position to hvide blinkende lys med et sekund interval. Disse lys var synlige i en afstand af omkring tre kilometer og blev set på samme position under hver runde af patruljeflyvningen.

W/O Beetham og hans besætning så også to V-2 blive affyret. Klokken 22.51 så de både let og medium luftværnsskydning i retning af Haag, som varede i omkring et minut. I samme område så de to lyskastere, som samlede deres stråler i en lyskegle og som var synlig i en time. Beetham forlod patruljeområde 'R' igen klokken 01.23 og lande på RAF Langham klokken 02.18.

F/O Lister gennemførte 13 afsøgninger af Box 'P' uden nogen radarkontakter eller visuelle observationer. Han påbegyndte patruljen klokken 20.06 og blev fem minutter senere beskudt af både tungt og let luftværnsartilleri fra Texel, der dog var temmelig unøjagtigt. Klokken 21.09 så han 10 km vest for Den Helder på position 52.58'N 04.34'E et par roterende hvide lysfyr, der forblev synligt under hele patruljen. Klokken 23.36 fik Wellington 'P' en radarkontakt, da det befandt sig 25 km vestsydvest for Den Helder på position 52.54'N 04.24'E, som man identificerede som et andet fly. F/O Lister landede igen klokken 03.00 på RAF Langham.

F/Lt Ramsay fra No. 612 Squadron så klokken 21.48 en V-2 blive affyret, men ellers havde han ingen hændelser under sin flyvning. Det skulle da lige være, at hans GEE blev jammet fra klokken 21.30 og frem til klokken 22.00.

F/O Wood fra No. 612 Squadron så klokken 20.30, da han var 28 km vestnordvest for Den Helder på position 53.03'N 04.23'E, et hvidt lys der udsendte morsesignalet 'K' med irregulære intervaller fra en position omkring to til tre kilometer syd for fyrtårnet ved Den Helder.

Da F/O Wood klokken 20.38 befandt sig 13 km vest for indsejlingen til Den Helder ved Molengat på position 52.59'N 04.31'E, fik han en svag radarkontakt i 10 km afstand i retning 112 grader. Denne kontakt blev mistet igen efter et par minutter, men blev genopdaget igen på de næste to runder i patruljeområdet. På dette tidspunkt så det ud som om kontakten havde bevæget sig omkring et par kilometer sydøst for det oprindelige punkt. Besætningen ombord på Wellington 'M' opdagede klokken 20.44 fire flakkende gule brande i retning 100 grader og i en afstand af 15 km fra flyets position, da det befandt sig 24 km sydvest for Den Helder.

Klokken 21.55 så de, medens de befandt sig 20 km vestsydest for Den Helder, en gul lysbombe i retning 193 grader og i en afstand af 18 km, der var synlig i fire minutter. Klokken 01.08 så de et blændende hvidt lysglimt i nordøstlig retning i 12 km afstand fra flyet, der befandt sig 10 km vest for indsejlingen til Den Helder på position 53.00'N 04.33'E og tre minutter senere så de endnu et hvidt lysglimt i samme retning.

F/Lt Bounce fra No. 612 Squadron befandt sig på position 52.12'N 04.04'E (17 km nordvest for Den Haag), da han klokken 21.47 så et blinkende lysfyr i østlig retning. Senere så han tre V-2 raketter blive affyret. Hans GEE blev jammet fra klokken 20.20 og frem til klokken 20.32, men ellers var der ingen hændelser i løbet af flyvningen.

Conebo

Tolv Beaufighters på 2½ times beredskab fra klokken 20.00. Der blev ikke brug for beredskabet og missionen blev annulleret.

Box C Patrol

Fire Swordfish skulle flyve denne patrulje fra klokken 19.45. Hvert fly skulle afløses ved PLE. To Swordfish skulle holdes i beredskab i samme tidsrum som patruljerne, for at kunne flyve en Strike mission. Ikke gennemført på grund af vejret på basen. Vejret på B.83 var stærkt blæsende med 1.500 til 2.500 yards sigt og 10/10 skydække i 4-800 fods højde.

Box X

En Wellington fra No. 612 Squadron skulle flyve denne patrulje fra klokken 20.00 og indtil PLE. Pilot Officer F G Duff kom på vingerne i Wellington 'B' klokken 18.59 og gennemført flyvningen uden hændelser indtil flyet blev tilbagekaldt og landede igen på RAF Langham klokken 02.13.

Patrol S

Tre sorties blev fløjet af Swordfish fra No. 119 Squadron efter ønske af NOIC Ostend. Alle tre fly medførte dybvandsbomber.

Swordfish 'M'	F/Lt E R Watts & F/Sgt C Tompkins	10.45	13.45
Swordfish 'H'	F/Sgt E J Reynolds & W/O G W Baxter	13.00	16.45
Swordfish 'F'	F/Lt E R Watts & F/Sgt C Tompkins	16.10	17.50

Alle tre flyvninger blev gennemført uden, at besætningerne fik kontakt med fjenden. De to af besætningerne kastede deres last af dybvandsbomber, før de landede igen, men F/Lt Watts og F/Sgt Tompkins, der blev tilbagekaldt før tid på grund af vejret, havde en dybvandsbombe, der blev hængende. Alle tre fly landede uskadt.