



*I slutningen af marts 1945 var Wesel en af Tysklands mest sønderbombede byer. Det var byens uheld at den lå på canadierne og briteres fremrykkeakse for deres videre indtrængen i Tyskland samt at jernbanebroen ved Wesel var den sidste broforbindelse, som de tyske styrker på vestbredden af Rhinen havde som tilbagerykkevej. Fra den 22. september 1944 begyndte luftangrebene på Wesel. I første omgang drejede det sig kun om lettere angreb, men fra den 1. februar 1945 tog angrebene til i styrke. Denne dag blev især Hohe Strasse fra Pergamentstrasse til posten ved Berliner Tor kraftigt ramt. Den 10. februar blev Korbmacherstrasse samt området ved amtsretten i Ritterstrasse hårdt ramt. Dette angreb blev den 14. februar fulgt op med et angreb mod Rheinbabenbrücke, der herefter ikke var passerbar for køretøjer. Den 16. februar kom flere bølger af bombefly ind over byen og store dele af Wesel blev ødelagt. Herefter forlod hovedparten af Wesels indbyggere byen, hvilket var heldigt for disse, da RAF igen besøgte byen den 18. februar. Nu blev angrebene kraftigere og den 19., 20. og 24. februar blev Wesel næsten totalt ødelagt. Prøvelserne var dog ikke ovre, idet byen blev løbende bombet i marts måned indtil de allierede satte over Rhinen den 24. marts. På dette tidspunkt var omkring 600 civilister samt 728 soldater blevet dræbt under luftangrebene på Wesel.*

## **Angreb på Sassnitz, Berlin og Weser natten mellem den 6. og 7. marts 1945**

I løbet af aftenen og natten mellem den 6. og 7. marts 1945 angreb Bomber Command Wesel med en række mindre angreb, hvilket var særdeles usædvanligt i stedet for et enkelt stort og koncentreret angreb. Bomber Command spredte deres angreb over et større antal timer for at genere de tyske tropper på vej gennem Wesel mest muligt. Selvfølgelig håbede man på at ramme tropperne og især at ødelægge de pansrede køretøjer, som man mente var på vej tilbage gennem Wesel by, men man ville også tvinge de tyske soldater til at søge dækning og derved forsinke tilbagetrækningen, som man forventede hovedsageligt ville finde sted i de mørke timer. Ved at få de tyske styrker til at klumpe sig sammen samt bevæge sig i dagtimerne ville man kunne give 2 TAF mulighed for at foretage jagerbomberangreb i dagslys.

Ud over Wesel angreb Bomber Command med No. 5 Group havnebyen Sassnitz på Rügen, hvor store koncentrationer af skibe var blevet opdaget. Endelig sendte No. 8 Group Mosquitoes til Berlin.

Angrebet mod Sassnitz er flere steder blevet beskrevet som en massakre mod hjælpeløse flygtninge i en lille nordtysk by uden krigsmæssig betydning.

'Wegen ein kleiner Zerstörer und drei bis vier kleinere Kriegsschiffe dann dieser grosse Bombenangriff auf Sassnitz ? Sassnitz war zur damaliger Zeit weder Militärisch noch Wirtschaft kriegsentscheidend. Warum sollten kurz vor Kriegsschluss noch tausende Familien mit Kinder sterben ?'

Tabene var ikke tusindvis af familier og sandheden om bombningen af Sassnitz er lidt anderledes end ofte fremstillet. Lad os se på nattens aktiviteter.

Rent statistisk så angrebene således ud:

Mål	Group	Flytype	Sorties	Angrebet	Tab	Højde	TOT
Sassnitz (shipping)	5	Lancaster	191	176	1	3½-12½	22.59-23.16
Mosquito		7	7	-			
Minelaying (Sassnitz)	5	Lancaster	15	15	-	6-13	23.00-23.17
Berlin	8	Mosquito	42	38	-	22-28½	20.39-20.52
Wesel (1st attack)	3	Lancaster	38	36	-	17-18	21.01-21.17
Wesel (2nd attack)	3	Lancaster	49	46	-	17½-19	05.28-05.49
Wesel	8	Mosquito	51	46	-	27-31	20.09-03.14
Bomber Support	100	Mos, Fort	6	6	-		
Signals Patrol	100	Halifax	1	1	-	-	-
Total			400	371	1 (.25%)		

Bomber Command betragtede operationerne mellem den 6. og 7. marts 1945 som forholdsvis succesfulde, hvor to mål, nemlig troppekonzentrationer i Wesel by og havnen i Sassnitz samt skibe ud for byen, blev koncentreret angrebet. Night Operation Sheet No. 2414 angiver følgende bombemængder for nattens operationer:

Grp	Type	Desp	Bomb	12000 DP	8000 HC	4000 HC	1000 MC	1000 USA	500 MC	500 GP	500 USA	250 TI	1000 TI	Flares
<u>Wesel Town</u>														
8	Mos	48	38			7			115	6				
<u>Wesel Town</u>														
3	Lanc	87	82		1	81			320	11	787			
8	Mos	51	46			23			106					
<u>Sassnitz shipyard and naval installations</u>														
5	Lanc	150	139				782	280	29			3	6	1524
5	Mos	7	7									4		
<u>Sassnitz shipping outside harbour</u>														
5	Lanc	41	37	17			85	96	8					
<u>Berlin</u>														
8	Mos	42	38			9			86				19	
<u>Essen</u>														
8	Mos		1			1								
<u>Osnabrück</u>														
8	Mos		2			2								

Der er fra tysk side ofte blevet hævdet, at der blev kastet brandbomber over Sassnitz, hvilket ikke er korrekt. To sanitetsfolk, Marger og Kähning, blev dræbt af en lysbombe i faldskærm på gaden ud for varehuset Rübiger i Seestrasse, men her var der tale om en del af målmarkeringen af Sassnitz og ikke en brandbombe.

Det er ligeledes blevet hævdet, at britiske (faktisk også amerikanske og angloamerikanske) jagerfly åbnede angrebet med at beskyde Sassnitz med maskinkanoner. Heller ikke dette er korrekt. Der var ingen amerikanske jagerfly i luften over Sassnitz og de otte Mosquitoes var alle ubevæbnede bortset fra deres bombelast. Luftangrebet startede med maskinkanonskydning, men denne stammede fra luftværnsskytset rundt omkring Sassnitz og ikke fra luften.

## Wesel

I løbet af aftenen og natten bombede de britiske bombefly Wesel over flere timer. Den britiske efterretningstjeneste mente, at op til 3.000 tyske militærkøretøjer var gemt i Wesel by og man ville ikke give disse lejlighed til at undslippe.

38 Lancasters fra No. 3 Group blev afsendt for at bombe Wesel fra klokken H, som var sat til klokken 21.00, og fire minutter frem. De 38 Lancasters blev afsendt fra følgende baser:

Base	Sorties	Target
31 Base	9+ Lancasters	GH 5106E/9
32 Base	18 Lancasters	GH Aiming Point 064H 068V on Illus 5106E/9
33 Base	11 Lancasters	GH

Ruten frem til Wesel var for de 38 Lancasters som følger:

Base - reading - Beachy Head - 5050N 0400E - 5144N 0530E - 5148N 0549E - Target - 5135N 0640E - 5050N 0400E - Beachy Head - Reading - Base.



*Wesel var før krigen en smuk by med en gammel bykerne og en moderne bebyggelse i yderkvarterne. Wesel havde den 17. maj 1939 24.632 indbyggere. Dette antal var den 10. maj 1945 faldet til 1.900 indbyggere.*

På vej til målet skulle flyene holde sig under 4.000 fod indtil 01.30'E, hvorefter de skulle stige til 18.000 fod, som var bombehøjde. Når man havde bombet målet, skulle et fly fra No. 32 Base og yderligere et fra No. 33 Base rapportere om angrebet.

Lancasterbesætningerne var advaret om nærheden af egne styrker, hvorfor de ikke måtte kaste deres bombelast, undtagen de var fuldstændig sikre på, at bomberne landede det rigtige sted. Bombningen blev foretaget ved hjælp af GH, hvor man ikke tillod en større fejlmargen end 0.02 GH enheder. Informatioer om vind ville blive givet via GCF klokken 20.00. Der ville ikke bruges lysbomber eller målmarkeringsbomber under angrebet.

Angrebet kom til at vare lidt længere end befalet, idet 36 Lancasters i tidrummet 21.01 - 21.17 bombede fra en højde af 17.-18.000 fod.

Ingen Lancasters gik tabt under dette angreb. Lancasterstyrken kastede 36 stk. 4000 lb MC, 97 stk. 500 lb MC og 398 stk. amerikanske 500 lb sprængbomber. Ingen af bomberne var forsynede med langtidstændere, idet egne styrker skulle rykke ind i området senere.

No. 3 Group afsendte følgende antal Lancasters mod Wesel:

No. 15 Squadron	7 Lancasters
No. 75 Squadron	3 Lancasters
No. 90 Squadron	4 Lancasters
No. 115 Squadron	5 Lancasters
No. 149 Squadron	3 Lancasters
No. 186 Squadron	8 Lancasters
No. 195 Squadron	1 Lancaster
No. 218 Squadron	2 Lancasters
No. 514 Squadron	3 Lancasters
No. 622 Squadron	2 Lancasters



*Banegården i Wesel med ødelagte jernbanespor samt rullende materiel, der er afsporet. Selve banegårdsbygningen er kraftigt beskadiget af sprængbomber og tilstødende lagerbygning er kollapsede. Banegården i Wesel var et vigtigt punkt i den tyske forsyningslinie til de tyske tropper vest for Rhinen, idet brændstofsituationen ikke tillod større mængder lastbiltransporter. Banegården blev allerede ramt under angrebene i februar og skaderne blev forværret under angrebene i begyndelsen af marts 1945. Den 10. marts blev jernbanedriften totalt indstillet. Den 16. februar blev militærtog i Wesel bombet og flere soldater blev dræbt. Den 18. februar blev et lazarettog ramt af en bombe, som dræbte fire og sårede yderligere tre soldater. Den 19. februar blev den sydlige del af sporterrænet i Wesel totalt ødelagt. Et par dage tidligere var jernbanetrafikken til Haltern, dinslaken og Hamborn indstillet på grund af skader på viadukter og broer. Hermed var en vigtig forsyningslinie blevet afbrudt.*

De 7 Lancasters fra No. 15 Squadron kom i luften mellem klokken 18.05 og 18.11, men kun fem af besætningerne bombede Wesel. De to sidste vendte om før målet - den ene på grund af alvorlig overisning og den anden med et defekt G.H. udstyr. Besætningerne rapporterede om moderat, men nøjagtigt skydende flak over målområdet ligesom to besætninger rapporterede om fjendtlige jagere. Alle syv Lancasters vendte dog tilbage til RAF Mildenhall.

No. 75 Squadrons tre Lancasters medførte hver en 4000 HC samt 11 stk 500 ANM, som de uden problemer kastede over Wesel. Lancaster ME751 (F/Lt S Spilman) var dog nødt til at foretage en undvigemanøvre til venstre under bombing run for ikke at støde sammen med et andet fly.

Heller ikke de fire Lancasters fra No. 90 Squadron havde problemer under angrebet, der fandt sted fra en højde af 17.000 fod i tidsrummet mellem 21.03 og 21.13. Signalstyrken på G.H. udstyret var ualmindelig god under angrebet og alle piloter rapporterede om en god koncentration af bomber. Umiddelbart før bombekast kunne de se en stor eksplosion i målområdet og de kastede selv 4 stk 4000 HC, 8 stk 500 AN samt 48 stk 500 lb MC sprængbomber mod målet. De rapporterede om moderat forberedt luftværnsskydning over Wesel og besætningerne mente, at de havde set en Fw 190 samt muligvis et jettfly over Belgien på position 51.10'N 04.50'E, hvilket vil sige lidt øst for Antwerpen.

No. 115 Squadrons fem Lancasters bombede alle målet. De havde en mistanke om, at en Me 262 opererede over målet, men mistede ingen fly. Bombningen blev gennemført fra højder omkring 18.000 fod og da de var næsten færdige med bombningen skød en grøn lysgranat op fra jorden og hang i luften i adskillige sekunder. En enkelt besætning (F/Lt W Stirling i Lancaster Mk. I NN754) bemærkede, at der i skyerne var kraftig overisning af deres Lancaster på vej til målet.



*Civile i Wesel i færd med at gennemsnøge en bygning for brugbare ting.*

Heller ikke de tre besætninger fra No. 149 Squadron havde problemer under deres sorties. De bombede alle med en 4.000 HC Minol samt 14 stk 500 lb MC sprængbomber med .025 sekunders forsinkelse. To af besætningerne så brandskær gennem skyerne, medens den sidste besætning ikke så noget som helst. De otte besætninger fra No. 186 Squadron kunne også se brandskæret fra Wesel gennem skyerne. Alle eskadrillens fly bombede målet og S/Ldr R W Bass's rapport opsummerer besætningernes opfattelse af angrebet:

Bomb load: 1 x 4000 HC, 11 x 500 AN-M64 & 3 x 500 MC.

Target: Wesel.

Weather: 10/10ths cloud tops about 15.000 feet.

Bombed on Radar Navigational Bombing equipment at 21.04 hours from 18.000 feet. A big glow of fires was visible through cloud on the run up and during the attack many bomb explosions were seen. Believed to be a very concentrated attack.

Robert William Bass, der fløj Lancaster I HK9796, var indehaver af AFM og fik i december 1945 tildelt et DFC. Hans Air Force Medal havde han som sergent fået tildelt i maj 1941.

Den enlige Lancaster (NF955 kodet A4-J) fra No. 195 Squadron blev fløjet af F/Lt K A Sidford og han bombede ved hjælp af eget G.H. udstyr gennem 10/10 skydække uden at kunne se jorden. Også de to besætninger fra No. 218 Squadron bombede uden problemer ved hjælp af G.H. Den ene besætning (F/O C Mears) rapporterede som den eneste besætning om en enlig tysk lyskaster i målområdet. Begge fly returnerede til RAF Chedburg. Også de to besætninger fra No. 622 Squadron bombede uden problemer. De rapporterede om grønne lysgranater som eksploderede i 18.000 fods højde, samt lidt tungt flak, der var ret nøjagtigt.

De tre besætninger fra No. 514 Squadron bombede alle Wesel. De så flere store eksplosioner mellem klokken 21.03 og 21.05 i målområdet efterfulgt af en særlig stor eksplosion klokken 21.11. Den svære luftværnsskyts var ikke særligt aktivt, men nøjagtigskydende. To besætninger rapporterede om jettfly under togtet.

Den britiske aflytningstjeneste estimerede, at 16-18 tyske natjagere fra I., III. og IV./NJG 1 startede omkring klokken 20.00 for at flyve til området ved Wesel. Klokken 20.10 blev omkring 30 fly plottet øst for Ostend og nordøst for Ghent. 3. Jagddivision beordrede dens jagere til målområdet klokken 20.20. Klokken 20.48 blev de tyske natjagere beordret til at vente ved radiofyrene 'Bazi' og 'Drossel' og de blev klokken 20.55 igen beordret til Wesel. Natjagere under kommando af 3. Jagddivision modtog broadcastede plots på returnerende bombefly så langt mod vest som Antwerpen og Brussels.

3. Jagddivision indsatte 6 fly i Verfolgungsnachtjagd og 2 fly som Gebietsnachtjagd. To tyske natjagere gik tabt. Ju 88G-6 Werk Nr. 620959 fra II./NJG 2, der blev fløjet af Oberleutnant Hellmut Dietrich, styrtede ned ved Greisingen, hvorved piloten blev dræbt. De to andre besætningsmedlemmer sprang ud med faldskærm. Dietrich blev skudt ned af en fjendtlig natjager. En kilde angiver, at nedskydningen fandt sted natten mellem den 8. og 9. marts, men Luftwaffes egen indberetning angiver natten mellem den 6. og 7. marts.

Ved Bonn-Hangelar styrtede Feldweibel Karl Roth ned, hvorved han blev dræbt og hans fly, Bf 109G-10 Werk Nr. 150901, blev totalt knust. Feldweibel Roth tilhørte 9./NJG 11, der var opstillet på Bonn-

Hangelar den 4. januar 1945 af dele af Ergänzung-Nachtjagdgruppe. I de første dage af marts 1945 fik eskadrillen ordre til at forlægge til Bad Lippspringe, men tilsyneladende var der stadigvæk fly tilbage på Hangelar natten mellem den 6. og 7. marts eller også har Feldweibel Roth forsøgt at lande på sin gamle flyveplads.



*Mosquitoernes bombning af Wesel havde en demoraliserende virkning på de tyske tropper, der var på vej igennem byen. Bombningen blev udført fra meget stor højde og de tyske soldater fik ingen forvarsel før en 4.000 lb sprængbombe eller fire 500 lb sprængbomber detonerede omkring dem. Bombningerne blev foretaget hele natten igennem kun 'afløst' af større angreb udført af Lancasters, der bombede ved hjælp af GH og igen uden forvarsel i form af målmarkeringsbomber.*

I løbet af aftenen og natten afsendte No. 8 Group 51 Mosquitoer mod Wesel, der spredte deres bombning i tidsrummet mellem klokken 20.09 og 03.14. Bombelasten bestod enten af fire stk 500 lb eller et stk 4000 HC sprængbombe. Ingen af bomberne var langtidsforsinkede og bombningerne foregik efter et nøje fastlagt tidsskema. Bombningen blev foretaget fra højder varierende mellem 27.000 til 31.000 fod. Musical Mosquitoes skulle naturligvis anvende deres udstyr, men hvis dette ikke virkede havde de tilladelse til at bombe målet 'Bullhead' ved hjælp af Gee. Mosquitoerne kom fra følgende enheder:

Før midnat

No. 105 Squadron 21 Mosquitoes

No. 109 Squadron 23 Mosquitoes

Efter midnat

No. 105 Squadron 5 Mosquitoes

No. 109 Squadron 2 Mosquitoes

Spredningen af bombningen blev gennemført for at opretholde luftalarmen i Wesel samt forstyrre tyskernes tilbagetrækning. De ville aldrig vide, hvornår den næste 4000 lb HC eller 500 lb MC sprængbombe ville falde. Mosquitoernes bombning blev spredt således:

Bombelast 1 x 4000 HC:

1 CH 11B/105 + 1 CH 12/105 + 1 CH 11C/109 + 1 CH 13/109 at H = 2010

1 CH 11B/105 + 1 CH12/105 at H = 2025

1 CH 11C/109 at H = 2035

1 CH 13/109 at H = 2045

1 CH 13/109 at H = 2115

1 CH 11B/105 + 1 CH 12/105 at H = 2220

1 CH 11C/109 + 1 CH 110B/109 at H = 2230

1 CH 11B/105 + 1 CH 12/105 at H = 2235

1 CH 110C/109 at H = 2240

1 CH 11C/109 at H = 2245

1 CH 11B/105 + 1 CH 12/105 at H = 2255

1 CH 11C/109 + 1 CH 11B/109 at H = 2300

1 CH 13/109 at H = 0015

1 CH 11/105 + 1 CH 13/109 at H = 0115

1 CH 12/105 + 1 CH 13/109 at H = 0230



*Mosquito XVI ML991 fra No. 109 Squadron, der om aftenen den 6. marts blev fløjet af S/Ldr Robert Sleep, DFC & Bar og P/O William Charles Bridgford, DFC & Bar. De bombede klokken 20.11 Wesel fra en højde af 27.000 fod gennem et 10/10 skydække. Bombningen blev udført ved hjælp af AR5513.*

Bombelast 4 x 500 MC:

1 CH 11B/105 + 1 CH 11E/105 + 1 CH 12/105 + 1 CH 11C/109 at H = 2045  
1 CH 11B/105 + 1 CH 12/105 + 1 CH 11C/109 + 1 CH 13/109 at H = 2130  
1 CH 11C/109 at H = 2210  
1 CH 13/109 at H = 2215  
1 CH 13/109 at H = 2230  
1 CH 13/109 at H = 2250  
1 CH 13/109 at H = 2300  
1 CH 13/109 at H = 2345  
1 CH 11C/109 at H = 0115  
1 CH 11E/105 at H = 0020  
1 CH 11E 105 H = 0035  
1 Ch 11B/105 at = H 0220  
1 CH 11B/105 at = H 0235  
1 CH 12/105 at H = 0240  
1 CH 11B/105 at = H 0245  
1 CH 12/105 at H = 0250



*Postbygningen i Wesel, der i kælderen indeholdt byens x-felt for telefon- og fjernskriverlinier og som dermed var et vigtigt punkt i byens kommunikationsnet. Alle civile fjernforbindelser gik gennem dette punkt og da den tyske værnemagt i stor udstrækning anvendte det civile net, var ødelæggelse af posten et alvorligt knæk.*





*Nattens hovedmål var jernbanebroen ved Wesel, der var tyskerne eneste forbindelse til de tyske styrker på den vestlige side af Rhinen, idet vejbroen var så kraftigt beskadiget af bomber, at man måtte indstille den kørende trafik. Bombningerne sinkede den tyske tilbagetrækning, men forhindrede ikke Fallschirmjägerarmeen i at få store dele af deres materiel og personel over broen. Den 9. marts gav tyskerne ordre til total rømning af det vestlige brohovede og klokken 07.10 den 10. marts blev jernbanebroen sprængt. Omkring 3.000 tyske soldater nåede ikke at slippe over broen.*

No. 8 Group beskriver angrebet således:

'During seven hours the target was subjected to a continuous series of attacks, bombs being dropped as detailed at irregular intervals throughout the duration of the effort. 46 Oboe aircraft released bombs by means of special equipment on precision device. Cloud generally precluded observation of bombing results, but one crew on target at 21.14 reports a concentrated glow of fires seen through cloud probably caused by attack from heavies from 3 Group. Defences: Nil flak at Mosquito height. Evidence of one fighter aircraft (unidentified) in target area at beginning of attack.'

Tyskerne var ikke i stand til at nedskyde de højtflyvende og hurtige Mosquitoes, men under tilbageflyvningen til England blev Mosquito IX MM237 fra No. 105 Squadron skudt ned af en britisk natjager, da den befandt sig over East Anglia.

MM237's besætning bestående af S/Ldr Robert Burrell og F/O James McCulloch havde tidligere på aftenen været nødt til at afbryde deres togt til Wesel på grund af, at venstre motor satte ud på deres Mosquito MM134. Burrell returnerede til RAF Bourn i overiset tilstand, hvor de landede klokken 19.35. Besætningen skiftede til Mosquito MM237, hvorefter de klokken 21.22 igen satte kursen mod Wesel. Burrell og McCulloch bombede målet med 4 stk. 500 lb sprængbomber og satte igen kursen hjemefter. Medens Burrell var i radiokontakt med RAF Bourn for at få sin nøjagtige position, blev Mosquitoen angrebet af en allieret natjager, der skød venstre motor i brand. Den angribende natjager var sandsynligvis



F/Lt Wright og F/O Barnard fra No. 25 Squadron, der rapporterede, at den nedskød en Ju 88 otte kilometer vest for Clacton.

Burrell blev ramt af sprængstykker i det ene ben, men det lykkedes for begge besætningsmedlemmer at springe ud med faldskærm. Navigatøren F/O McCulloch fik mindre kvæstelser på grund af en hård faldskærmslanding, men begge besætningsmedlemmer slap levende fra episoden. Mosquito MM237 styrtede ned ved Freayling Abbey i Norfolk. S/Ldr Burrell bemærkede tørt, at 'the night fighter pilot demonstrated that his aim was as good as his aircraft recco was bad'.

Burrell og McCulloch fik sig en lidt længere pause fra operativ flyvning og fløj først deres næste operative togt den 4. april, hvor målet var Harburg. Begge overlevede krigen. S/Ldr Burrell fik tildelt et DFC den 22. maj 1945 og F/O McCulloch fik sit tre dage senere.



*Wing commander T W Horton, der tidligere i krigen fløj anti-skibs missioner med Blenheims og senere Bostons i No. 88 Squadron. Han fik i 1942 et DFC for et lavangreb mod skibsfarten i Rotterdam den 28. august 1941. Tre gange returnerede Horton fra missioner, hvor den ene af hans motorer var ramt af fjendtlig luftværnsild. I august 1942 var han færdig med hans første tour og fungerede herefter i et år som instruktør. I juli 1943 kom Horton til No. 105 Squadron, hvor han fik sin bjælke til DFC i 1944. Horton gennemførte 111 operative togter i løbet af krigen, hvoraf de 84 var som Pathfinder pilot. Han fik et DSO for hans tjeneste i september 1945. Horton blev hjemsendt fra RNZAF i april 1947, men RAF tilbød ham en stilling. Horton blev pensioneret fra RAF som Wing Commander i december 1966 efter 27 års tjeneste.*

Endnu en maskine fra No. 105 Squadron gik tabt under returflyvningen. Wing Commander T W Horton og F/Lt W Jones landede på RAF Bourn klokken 22.20 med den ene motor ude af drift. Maskinen 'bounced' og blev ved denne lejlighed beskadiget så meget, at det ikke kunne betale sig at reparere Mosquito IX ML924 igen. Horton og Jones overlevede landingen uden kvæstelser. New Zealænderen Thomas Welch Horton var indehaver af to DFC. Det første fik han tildelt i august 1942, medens han gjorde tjeneste ved No. 88 Squadron og det sidste i august 1944, medens han gjorde tjeneste ved No. 105 Squadron. Han fik endvidere tildelt et DSO for hans indsats, der indbefattede 111 operative togter - heraf 84 i No. 8 Group. Horton stammede fra Masterton og meldte sig til RNZAF i oktober 1939. Horton overtog ledelsen af No. 105 Squadron i juni 1945 inden han i september samme år blev chef for 28 ACHU. Også Wyndham Jones nåede at få tildelt to DFC, hvoraf det første blev tildelt i september 1944 og det næste i september 1945. Begge DFC blev tildelt på grund af hans operationer med No. 105 Squadron.

W/O W Riorden og F/Sgt J D O'Connell i Mosquito XVI PF442 fra No. 105 Squadron var startet klokken 20.50, men landede igen allerede klokken 22.53 uden at have været over Wesel. Årsagen til den tidlige tilbagekomst skyldtes, at der var problemer med brændstofførslen til højre motor, der satte ud under flyvningen.

Eskadrillekammeraterne F/Lt P Sleight og F/O A Bolesworth i Mosquito ML938 kastede som 'last resort' deres bombelast over Essen og landede tilbage igen på RAF Bourn klokken 21.30. Mosquitoernes angreb var spredt ud over aftenen, men der opstod et hul i bombningen og No. 105 Squadron bemærkede følgende i deres eskadrilledagbog:

Cloud was 10/10ths in the target area, and as our troops were in the vicinity skymarking was considered too dangerous, and so the two 'Oboe' squadrons were given the task of bombing the concentration of German armour known to be in the area. The attack lasted all through the evening with the exception of a break of about 30 minutes. It has been suggested that this was to let the Germans come out of their funk-holes, stretch themselves and perform the necessities of nature. Whether or not this was Command's reason for the break, no doubt the Germans took full advantage of it.

De 25 besætninger fra No. 109 Squadron gennemførte ved hjælp af AR5513 deres bombing af Wesel uden problemer fra højder mellem 27.500 og 30.000 fod og returnerede alle til RAF Little Staughton. Besætningerne kaldte deres angreb for 'a very good shot all round', hvilket udløste en tønne øl fra eskadrillechefen W/Cdr R C F Law.



*Der var ikke meget tilbage af Schmale Brückstrasse, Grosser Markt samt kirken St. Willibrord i Wesel efter bombardementerne.*

Wesel fik ikke fred i lang tid, idet No. 3 Group tidligt om morgenen foretog et fornyet angreb på byen. I modsætning til Mosquitoerne fra No. 8 Group, der havde spredt deres bombing over lang tid, så gennemførte No. 3 Group deres angreb forholdsvis koncentreret. 46 ud af 49 afsendte Lancasters bombede i tidsrummet mellem klokken 05.28 og 05.49. Bombelasten bestod typisk af en enkelt 4.000 HC samt 14 stk 500 AMM sprængbomber med stick spacing 0.25 sekund.

Bomber Command befalede No. 3 Group til at stille følgende angrebstyrke mod Wesel med angrebstidspunkt klokken 05.30:

31 Base	11 Lancasters GH
32 Base	12 Lancasters GH
33 Base	18 Lancasters GH



*Udbombede bygninger på Kaiserring i Wesel.*

Omsat til eskadriller og det virkelige antal fly, der kom på vingerne, så resultatet således ud:

No. 15 Squadron	1 Lancaster
No. 75 Squadron	5 Lancasters
No. 90 Squadron	6 Lancasters
No. 115 Squadron	6 Lancasters
No. 149 Squadron	9 Lancasters
No. 195 Squadron	4 Lancasters
No. 218 Squadron	6 Lancasters
No. 514 Squadron	7 Lancasters
No. 622 Squadron	5 Lancasters

Angrebet var sat til at vare fra klokken 05.30 (H-Hour) til klokken 05.35. Under udflyvningen skulle angrebsstyrken krydse den franske kyst klokken 04.11. Bombestyrken var befalet til at flyve følgende rute: Base - Reading - Beachy Head - 5050N 0400E - 5110N 0620E - Target - 5144N 0633E - 5050N 0400E - Beachy Head - Reading - Base.

Ligesom aftenens tidligere angreb skulle No. 3 Group bombe fra en højde af 18.000 fod. Efter bombningen skulle de gå ned i 15.000 fods højde og sætte hastigheden op. Den britiske kyst skulle krydses i kun 3.000 fod højde. Fra position 05.30'N skulle H2S radarapparatet være slukket.

Hele styrken fra No. 3 Group blev under briefing bekendt med nedenstående særlige instruktioner:

- a. This attack is a Close Support Operation and all crews are to be carefully briefed on the position of our forward troops. Bombing is to be carried out solely on G.H. equipment and no flares or markers are to be dropped.
- b. Crews are to be briefed that they are not to drop their bombs unless GH is entirely satisfactory and a tracking error of not greater than 0.02 G.H. Units has been made.
- c. A forecast bombing wind will be broadcast on the GCP at 0430 hours.
- d. Strict timing is to be adhered to up to and including the French Coast, after which crews are to fly according to the Flight Plan and Tactics ordered.
- e. Window is to be used in accordance with BCOO No. 70.
- f. Radar and W/T silence is to be strictly enforced as far as 0500E, after which H2S is to be switched on. H2S is to be switched off at 0530E on the return flight.
- g. Tactics.
  - Aircraft to fly at 7000 feet as far as 0230E cruising at 170 RAS.
  - From 0130E climb to bombing height of 18.000 feet at 155 RAS to 15.000 feet and at 150 RAS above 15.000 feet.
  - Cruise at bombing height at 160 RAS.
  - After bombing increase speed to 180 RAS as far as 5144N 06xxE, when noses down 240 RAS, losing height 1500 f.p.m. to 14.000 feet.
  - Cruise at 14.000 feet at 180 RAS as far as 0300E when let down at 190 RAS to cross the English Coast at 3.000 feet.
- h. One aircraft of 32 Base and one of 33 Base to report if target attacked.



*Brüner Tor Platz i  
Wesel ved krigens  
afslutning.*

Den enlige Lancaster fra No. 15 Squadron (HK647) blev fløjet af F/O R Wright og han bombede uden problemer Wesel ved hjælp af G.H. No. 75 Squadron gennemførte også deres angreb med samtlige fem afsendte Lancasters selv om to af besætningerne rapporterede, at G.H. tracking pulse forsvandt fra skærmen et kort stykke tid.



*Wesel set fra Berliner Tor til Williebrordidom - et totalt ødelagt landskab.*

En af Lancastererne fra No. 90 Squadron var ikke i stand til at gennemføre angrebet, idet G.H. udstyret ombord i Lancaster PA253 var defekt. F/O M K Hart kastede i stedet for i sikret tilstand sin 4.000 HC ude over Nordsøen fra en højde af 10.000 fod. Den øvrige bombelast, som bestod af 14 x 500 MC, blev bragt med tilbage til RAF Tuddenham. De øvrige besætninger fra No. 90 Squadron bombede Wesel uden problemer og alle fly returnerede fra nattens togt. En enkelt besætning så et uidentificeret jettfly over Brussel. Luftwaffe havde ingen jettfly i det område på dette tidspunkt og det har i stedet for muligvis drejet sig om en V-1.

To besætninger fra No. 115 Squadron så et jettfly syd for Antwerpen og i dette tilfælde har det sikkert også drejet sig om en V-1. No. 115 Squadron afsendte seks besætninger, der alle bombede Wesel.

No. 149 Squadron afsendte ni Lancasters, hvoraf de syv bombede. De sidste to havde problemer med deres G.H. og undlod jævnfør instruktionerne at bombe. De kastede deres 4.000 HC ude over Nordsøen og bragte de øvrige bomber med tilbage til RAF Methwold.

No. 195 Squadron afsendte fire Lancasters, der alle bombede. W/O D S Brown, der var pilot ombord på Lancaster HK764 beskrev bombningen således:

Bombed on own GH. When we left target glow was spreading over the cloud base.

Appeared concentrated bombing. Good concentration of aircraft over target. Should be a good attack. Fires were burning when we got there but these were better when we left.

No. 218 Squadron afsendte seks Lancasters, der alle bombede Wesel, og besætningerne var alle enige om at det var et godt angreb. Australieren F/Lt G Klenner i Lancaster PB721 mente, at det havde været en rolig tur og med dette måtte han mene tyskerens indsats for at skyde ham ned, da han samtidig

rapporterede, at besætningen kunne se mange bombeeksplosioner i målområdet og at det havde været et koncentreret angreb. Klenner gennemførte bombningen fra en højde af 18.000 fod.

No. 514 Squadron havde klargjort otte Lancasters, men kun syv af disse startede, idet et fly blev trukket tilbage. En enkelt tomotorers jager blev set, men det kom ikke til luftkamp. Over Wesel kastede alle syv Lancasters deres bombelast fra 18.000 fods højde og returnerede til RAF Waterbeach.

Også No. 622 Squadron på RAF Mildenhall havde en enkelt Lancaster, der ikke kom i luften på grund af tekniske problemer, men de øvrige fem gennemførte deres togt og returnerede uden problemer.

Ingen fly gik tabt under dette angreb. Luftwaffe begyndte at udsende positionsmeldinger på de indflyvende britiske fly, da de klokken 04.57 befandt sig over Brussels og de tyske radaroperatører var i stand til at følge de britiske fly indtil målområdet. RAF mente, at Luftwaffe tilsyneladende ikke sendte natjagere i luften, men 3. Jagddivision rapporterede, at de afsendte 13 natjagere på Objektjagt mod firemotorede bombefly i Weselområdet. Også tyskerne var forvirrede under denne fase af natten. De tyske operatører anslog, at antallet af bombefly over målområdet var omkring 170, medens det i virkeligheden kun var 46.



*Wesel bys ødelagte gasbeholder, der allerede blev ramt af bomber den 27. september 1944.*

Klokken 16.30 den 9. marts 1945 fotograferede Mosquito XVIRS970 fra No. 540 Squadron Wesel. Besætningen, der bestod af F/Lt Powell og F/O Townsend var startet fra RAF Benson klokken 15.00 for at fotografere jernbaneforbindelserne Wesel - Dorsen - Munster - Osnabrück - Rheine - Hamm - Gladback samt forbindelsen Rheine - Dorsten. Under togtet fotograferede de Wesel, Haltern og fra Münster til Hamm. Det meste af ruen var dækket af 8/10 skydække. Flyvningen blev gennemført uden nogen form for særlige hændelser og de landede igen tilbage på RAF Benzong klokken 17.55. På baggrund af deres billeder blev nedenstående fototyderapport udarbejdet for Wesel:

<u>Attacks</u>	<u>Date</u>	<u>Reported Weather</u>
RAF Bomber Command (small force)	6/7 MAR 1945	10/10 cloud

#### Provisional Statement on Damage

In this town, already partly devastated by earlier attacks, damage is again heavy and appears to be largely due to high explosive. A concentration of fresh craters is seen in the town centre where many buildings, previously damaged, have now been reduced to rubble and many which had survived earlier attacks have now been destroyed or damaged. Debris and craters have again caused road blockages in several places.

Fresh craters are seen straddling the area of sidings and railway property to the East of the town where most of the tracks are now cut, almost all the station buildings damaged or destroyed and some rolling stock damaged or derailed. The lines running Southeast to Oberhausen and Cologne as well as those curving East to Munster have been cut in three further places.

the military area adjoining the river Lippe to the South of the town is partly cloud covered but there does not appear to be much additional damage here, and the barracks area to the Northwest is not covered.



*Lys- og målmarkeringsbomber over Berlin.*

### **Mosquitoes til Berlin**

Berlin var ikke blevet angrebet af Bomber Commands tunge bombefly siden marts 1944, men til gengæld havde Mosquitoer bombet Berlin utallige gange. I februar og marts 1945 afsendte No. 8 Group 2.538 Mosquitoer mod Berlin, hvoraf de 2.409 gennemførte angrebet. Angrebene var svingende i kvalitet alt efter forholdene i de nætter, hvor bombningen blev foretaget, men i det store hele forårsagede Mosquitoerne alvorlige skader i Berlin og ødelagte samtidig berlinernes nattesøvn ved at tvinge dem i beskyttelsesrum eller kældre.

Berlin blev i løbet af aftenen angrebet af 42 Mosquitoes fra No. 8 Group, hvoraf de 38 kastede deres bombelast over byen fra højder varierende mellem 22-28.500 fod. Angrebet fandt sted i tidsrummet 20.39-20.52.

Mosquitoerne kom fra følgende enheder:

- No. 128 Squadron - 6 Mosquitoes
- No. 139 Squadron - 6 Mosquitoes
- No. 142 Squadron - 6 Mosquitoes
- No. 162 Squadron - 6 Mosquitoes
- No. 163 Squadron - 6 Mosquitoes
- No. 571 Squadron - 6 Mosquitoes
- No. 608 Squadron - 6 Mosquitoes

Mosquitostyrken fulgte denne nat en næsten direkte rute fra Enschede via Osnabrück og Hannover til Berlin. På vej til Berlin blev ruten afmærket med routemarkers af forskellige farver - Yellow (52.14'N 075.0'E), Green (52.12'N 09.30'E) og Red (52.10'N 11.20'E). På vejen hjem fra Berlin blev der ikke anvendt routemarkers.

På vej til målet skulle hver Mosquito udkaste 18 bundter Window fra 11.15'E til 11.40'E (omkring Gardelegen) samt over selve målområdet yderligere 18 bunter Window. Denne Window var blandt andet afstemt til at kunne forstyrre luftværnsskytsets skyderadar af typerne Würzburg og Mannheim.

Mosquitoes fra No. 139 og 162 Squadron, der var udstyret med Oboe, havde til opgave at afmærke målområdet for de øvrige fly. Først skulle to fly fra No. 139 Squadron afmærke aiming point klokken H-4 med gule photo flash, der var sat til at detonere i 5000 fods højde. Herefter kom 2 fly fra No. 139 og 2 fra No. 162 Squadron klokken H-3, der med røde og grønne målmarkeringsbomber skulle afmærke området. Målmarkeringsbomberne cascadede i 16.000 fods højde med gule floater TI, der tændtes i 22.000 fods højde. Denne målmarkering blev klokken H-2 fulgt op med samme last af to fly fra No. 139 Squadron og endelig med yderligere to fly fra samme enhed klokken H-1. H-Hour var sat til klokken 20.45.

Klokken 20.45 angreb to fly fra No. 162 Squadron og atten fly ligeligt fordelt fra No. 142, 163 samt 608 Squadron. Alle 20 fly medbragte tre stk 500 lbs sprængbomber med 0.25 sekunds tændsats samt et stk 500 lbs sprængbombe med langtidforsinkelse. På samme tidspunkt skulle seks fly fra No. 128 Squadron og seks andre fra No. 571 Squadron kaste deres last bestående af 4.000 lbs HC.

### No. 139 Squadron

Seks ud af de otte afsendte Mosquitos fra No. 139 Squadron kastede ved hjælp af H2S radar gule TI Floaters og gule målmarkeringsbomber med en blanding af røde og grønne TI. Den første målmarkering blev kastet H-6 og blev efterfølgende fulgt op under hele angrebet. Ifølge besætningerne lå markeringen godt i forhold til søerne vest for Berlin, der blev identificeret visuelt af nogle af besætningerne.

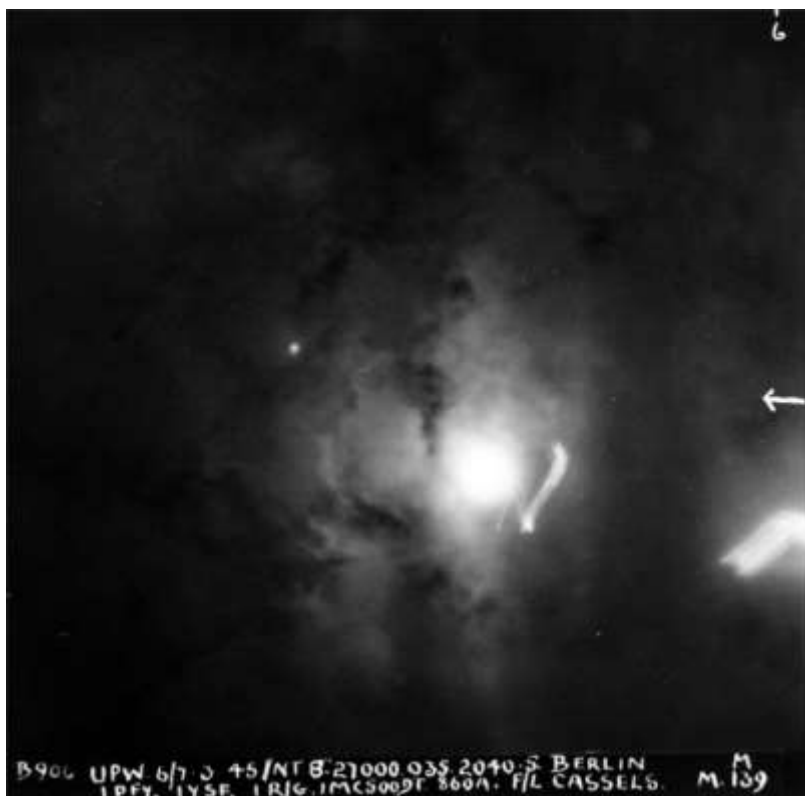
No. 139 Squadron så talrige bombeeksplosioner blandt målmarkeringen og især en stor eksplosion klokken 20.45 i Potsdam området.

Berlins forsvar bestod af lidt tungt luftværnsskyts samt mange lyskastere, der opererede i grupper. Besætningernes målfotos viste området ved Tempelhof samt den sydøstlige del af Berlin. Alt i alt mente besætningerne, at det havde været et godt angreb.

Det var ikke helt almindelige besætninger, der blev afsendt af No. 139 Squadron. Det var overvejende velprøvede besætninger, der var højt dekorerede. Den kommende chef for No. 139 Squadron, Roy Ralston, var en af disse. Han stammede fra Manchester og startede i 1930 i RAF som flyvemekaniker og blev først uddannet som pilot i 1937. I begyndelsen af krigen fløj han Blenheim ved No. 108 og 107 Squadron, før han i 1942 kom til No. 105 Squadron, der netop havde fået tildelt Mosquitoes. I 1942 gennemførte Ralston en lang række lavtflyende togter med Mosquitoer - herunder til Flensburg, Oslo og Gironde. Det var iøvrigt Ralston, der bombede Jernbanegade i Tønder den 11. juli 1942. Han skulle have angrebet Flensburg, men beskadigede sin Mosquito ved at støde ind i en skorsten, hvorfor han ændre mål. Ralston forrettede i 1944 tjeneste ved Mosquito Training Unit samt hovedkvarteret for No. 8 Group, hvor han blev Wing Commander Training. I marts 1945 overtog han ledelsen af No. 139 Squadron og førte eskadrillen indtil krigens slutning. Ralston gennemførte i alt 91 operative togter, hvoraf de 21 gik til Berlin. Han ville egentlig gerne have fortsat i RAF efter krigen, men havde i løbet af tjenesten fået lungeproblemer, hvorfor han blev hjemsendt. Ralston blev i stedet for forretningsmand i Manchester. Han døde som 81 årig i oktober 1996.

Ralstons navigatør, Mark Gleed, havde fået sit DFM i december 1943 efter 33 togter ved No. 139 Squadron. Han afsluttede krigen med 57 operative togter, hvor de sidste blev fløjet i 1945 ved samme enhed.

Mosquito XX	KB354	F/Lt A V Smith & S/Ldr M G Harris, DFM	18.16 - 22.49
Mosquito XX	KB156	F/Lt A B Hammond, DFC & F/Lt G A I Webby	18.18 - 22.50
Mosquito XX	KB217	W/Cdr J R G Ralston, DSO, DFM & F/O M Gleed, DFM	18.19 - 23.01
Mosquito XX	KB204	F/Lt A George, DFC, DFM & F/Lt R V Broad, DFC	18.20 - 22.55
Mosquito XX	KB192	F/O A W Calder & F/Lt R Arnett, DFM	18.21 - 23.05
Mosquito XX	KB185	S/Ldr C G Killpack, AFC & F/Sgt J D Crawford	18.22 - 23.03
Mosquito XXV	KB390	F/Lt G Coleman, DFM & F/Lt R Cooper, DFC	18.23 - 22.48
Mosquito XXV	KB399	F/Lt J R Cassels, DFC & F/Lt D M Martin, DFM	18.24 - 22.42



*Målfoto for F/Lt Cassels og Martin under angrebet på Berlin den 6. marts 1945. Cassels fik sit DFC i november 1944, medens han fløj i No. 76 Squadron. Martin fik sit DFM i februar 1943 efter endt tour i No. 148 Squadron.*





*Mosquitoerne bombede ikke kun centrum af Berlin, men angreb også punktmål i yderkanterne af Berlin. Her lå en del store virksomheder, der ikke var særligt hårdt ramt under de tidligere bombardementer i 1943/44. Mange huse i yderområderne blev ramt af Mosquitoernes bomber og ingen kunne vide sig sikre, hvilket var en stor belastning for beboerne, der sjældent fik en hel nats søvn.*

### No. 142 Squadron

No. 142 Squadron sendte seks Mosquito XXV på vingerne, der bombede fra 23.000 til 26.000 fods højde i tidsrummet mellem klokken 20.40 og 20.47. Besætningerne mente, at bombningen var koncentreret og lå korrekt i forhold til målmarkeringen. Eskadrillens fly medførte hver fire 500 MC bomber, hvoraf en var tidsforsinket. Besætningen ombord på Mosquito KB451 udfærdigede en typisk rapport for nattens angreb på Berlin:

Weather: 8/10 layer cloud, tops 8.000 feet, vis good. Full load dropped from 25.000 feet at 20.43 hours. Heard broadcast 'No change to H-hour' at 19.45. Made a dog leg into target as we were 5 minutes early. First marking seen at 20.40. Searchlights and Red and Yellow TI's at dummy site, NW of target. Defences: Slight to moderate H/F bursting 24/25.000 feet. 100 S/L. Landed at base.

Følgende besætninger blev afsendt:

Mosquito XXV	KB435	W/O D Courage & P/O A S Logan	18.22 - 22.59
Mosquito XXV	KB448	F/O T Dixon & F/Sgt R D Johnston	18.25 - 23.06
Mosquito XXV	KB487	F/O H E Fryer & F/O L A Harris	18.24 - 22.56
Mosquito XXV	KB436	F/O W C Reed & F/O P F Schmidt	18.21 - 23.08
Mosquito XXV	KB451	F/Lt A C White & F/Sgt V S Dawe	18.23 - 23.01
Mosquito XXV	KB473	F/Lt R M Williams & F/Sgt I C McLeod	18.23 - 23.01

### No. 162 Squadron

No. 162 Squadron afsendte fire Mosquitoes mod Berlin, hvor de to havde til opgave at afmærke målet og de to andre at bombe det. Alle fire fly gennemførte missionen og returnerede til RAF Bourn.

Mosquito 25	KB214	F/Lt D W Skillman & F/O K Tempest	18.21 - 22.58
Mosquito 25	KB462	F/O T Finlay, DFM & F/O C Allsop, DFM	18.22 - 23.12
Mosquito 25	KB407	F/Lt G G Abraham & F/Lt D H Gannon	18.22 - 22.54
Mosquito 25	KB477	F/Lt B H B Hopkin & F/Sgt I Haranan	18.23 - 22.46

Finlay og Allsop i Mosquito KB462 'B' rapporterede efter togtet:

Bombing attack on Berlin. Target attacked at 2046.30 hrs from 26.000 ft with 3 x 500 lb MC and 1 x 500 lb GP bomb. On run in spoof TI Red on the ground, about five miles SW of main concentration. First TI Yellow Floaters and RG TI's seen going down at 20.40 hrs and the second lot went down at about 20.43 hrs giving very good concentration. One large flash was seen about 20.45 about half a mile N of main concentration. Cloud 7/10ths alto st. tops 15.000 ft. Visibility good. Successful sortie.

Både Finlay og Allsop var indehavere af et DFM. Thomas Finaly fik sit DFM tildelt i juli 1943, medens han fløj ved No. 104 Squadron i Nordafrika. Han havde på dette tidspunkt 51 operative togter bag sig og havde især en hård tur den 14. april 1943, hvor den ene motor på hans Wellington satte ud over målområdet. Det lykkedes ham at bringe flyet tilbage til basen, hvor han foretog en nødlanding.

Cyril Allsop var navigatør i No. 207 Squadron, da han i maj 1944 fik tildelt sit DFM. Han havde på dette tidspunkt 28 operative togter bag sig, hvoraf de otte var mod Berlin og to mod Leipzig.

### No. 163 Squadron

No. 163 Squadrons seks Mosquitos bombede alle Berlin og returnerede uden tab. F/Lt Robertson bombede centrum af tre målmarkeringsbomber, hvilket flere af eskadrillens besætninger gjorde. Alle besætninger rapporterede om lutværnsskydning, der blev vurderet som 'slight' og besætningerne mente også, at de mange lyskastere (op til 50) var ineffektive.

Mosquito 25	KB510	F/Lt Robertson & F/O Lee	18.27 - 23.18
Mosquito 25	KB538	F/O Fotheringham & F/Sgt Foley	18.26 - 22.59
Mosquito 25	KB510	F/O Price & Sgt O'Shea	18.25 - 23.07
Mosquito 25	KB623	F/O Topley & Sgt Wilcock	18.28 - 23.05
Mosquito 25	KB502	F/Lt Hawley & F/O Richardson	18.35 - 23.20
Mosquito 25	KB505	F/Lt Watson & S/Ldr George	18.27 - 22.57

### No. 128 Squadron

No. 128 Squadron afsendte seks Mosquitos, men kun fire af dem bombede Berlin. F/O Goddard havde tekniske problemer og kastede deres bombelast omkring 30 km vest for Osnabrück, hvorefter de landede på flyvepladsen ved Lille i Frankrig. F/O Speirs fik klokken 19.52 problemer med højre motor og besluttede sig til at bombe Osnabrück som et alternativt mål. Under anflyvningen af Osnabrück fik besætningen advarselssignal på deres Boozer, men det lykkedes for Speirs at ryste det fremmede fly af sig ved at dykke ned til lavere højde. En Boozer (R1618) gav advarsel via en lille rød lampe, hvis deres fly blev belyst af en fremmed flybåren radar. Kort tid efter fik Speirs og Kerr igen udslag på deres Boozer, men igen lykkedes det for Speirs at ryste det fremmede fly af sig.

Speirs var ikke den eneste, der fik udslag på sin Boozer. F/Lt Dunn og F/O Smith havde næsten hele tiden 'rødt lys' fra deres Boozer, da de befandt sig ved Hannover. Deres rapport for nattens togt lyder:

Yellow, Red, green TI down at 2040 followed by shower, fair concentration, bombed Red/Green near ground, saw own cookie burst, fair bombing, lots of flak inaccurate, plenty of S/Ls. Hannover boozer on nearly all time. Bright over Berlin, icing heavy. 6/10ths thin cloud 18000' at target.

No. 128 Squadron afsendte følgende besætninger mod Berlin:

Mosquito XVI	MM223	P/O Prior & F/O Morris	18.21 - 22.30
Mosquito XVI	PF409	F/Lt Hutchinson & F/O Bird	18.22 - 22.35
Mosquito XVI	PF413	F/O Speirs & F/Sgt A Kerr	18.23 - 21.38
Mosquito XVI	PF428	F/O Willey & Sgt C H Kerr	18.24 - 23.01
Mosquito XVI	PF443	F/Lt Dunn & F/O A R Smith	18.23 - 22.46
Mosquito XVI	PF415	F/O Goddard & P/O Wise	18.24 - 21.30



*Mosquitoes fra No. 128 Squadron ruller ud til start for at bombe Berlin i foråret 1945. Mosquitoerne er forsynet med droptanke for at give dem ekstra rækkevidde under angrebet på den tyske hovedstad. Mosquitoerne var i stand til at flyve til Berlin og tilbage, men droptankene gav dem 'lidt ekstra'. Der var andre måder at forøge rækkevidden på. Det lykkedes for RAF at forbedre deres flyvekontrol, så man reducerede tiden mellem hver landinge fra tre minutter til 44 sekunder. På en flyveplads med 24 fly, der skulle lande betød det en reduktion i landingstid fra 72 minutter til under 24 minutter.*

### No. 571 Squadron

No. 571 Squadron afsendte seks Mosquitos mod Berlin, der alle bombede. Wing Commander Robert Walter Bray var en af eskadrillens piloter denne nat. Bray stammede fra Sheffield og meldte sig til RAF i juni 1940. I juni 1941 var han færdiguddannet som bombepilot og blev overført til No. 75 Squadron, hvor han i april 1942 fik tildelt sit første DFC efter endt tour. Herefter virkede Bray som instruktør, før han som F/Lt kom til No. 105 Squadron og fløj en tour som pathfinder med Oboe udstyr. Han afsluttede sin tour ved No. 105 Squadron i sommeren 1944 og fik ved samme lejlighed tildelt sit næste DFC.

I vinteren 1945 kom han som Wing Commander til No. 571 Squadron, hvor han fløj nogle få togter, før han overtog ledelsen af enheden. Han var på dette tidspunkt 23 år gammel. Den 26. april 1945 fløj han sit sidste togt, der gik til Schleswig-Holstein. Det var hans 94ende togt.

Wing Commander Brays rapport for nattens angreb på Berlin var ret kortfattet:

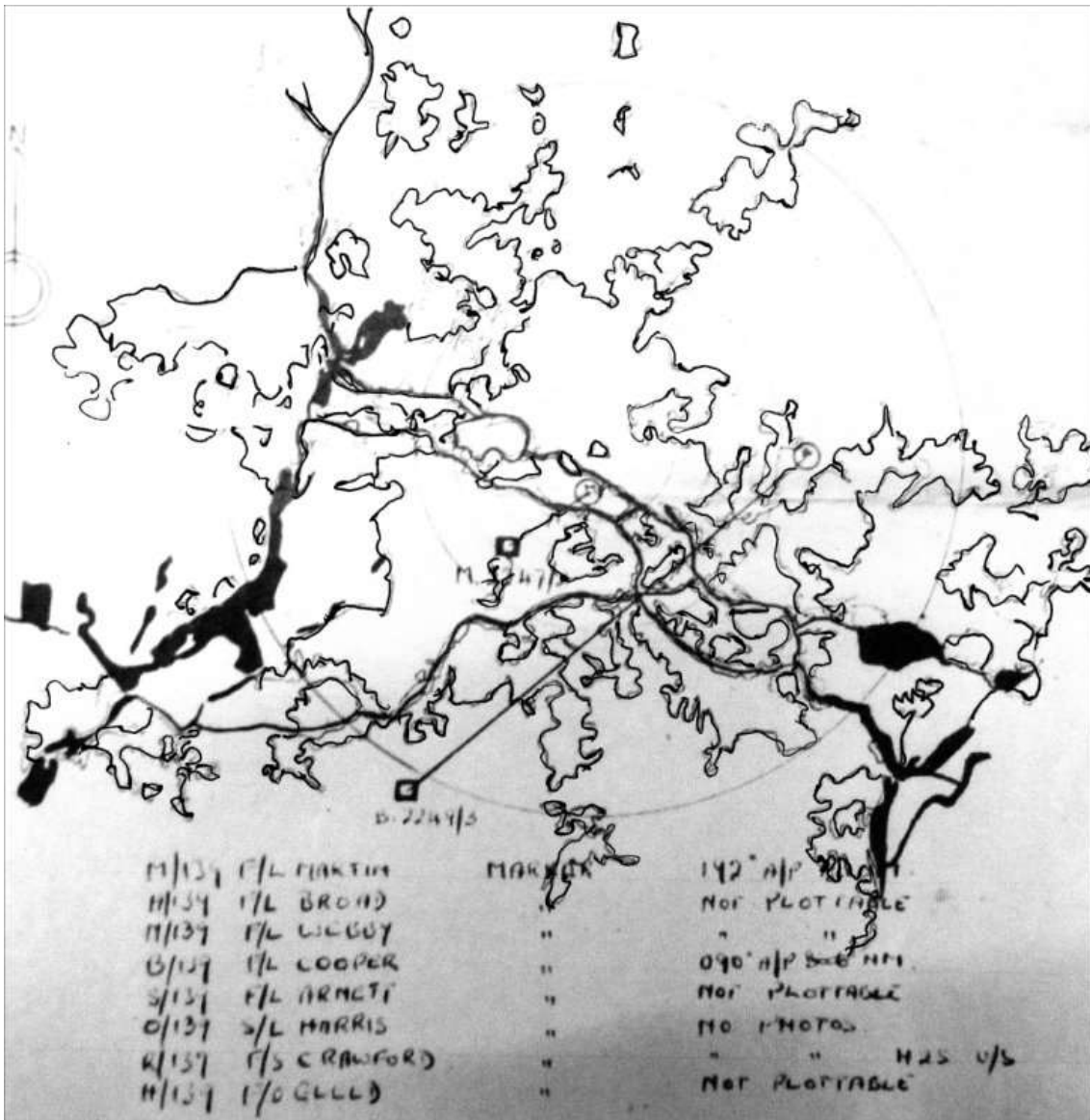
Bombed Yellow floaters - RM's seen - Mod concentration - 7/10 thin cloud 8-10.000' - S/L only screened by cloud - 1 x 4000.

Bray ville efter krigen egentlig have fortsat i Royal Air Force, men på grund af hans fars død rejste han hjem til Sheffield og overtog familievirksomheden, Bray Brothers, der forhandlede herretøj. Bray døde den 15. august 2014.

Mosquito XVI	MM179	F/O G D Hudson & F/O M G Grant	18.30 - 23.16
Mosquito XVI	PF389	F/O R F Sturgeon & Sgt S R Rosenthal	18.29 - 21.17
Mosquito XVI	MM185	W/O K W Fish & Sgt J E Lawson	18.31 - 23.11
Mosquito XVI	RV307	W/Cdr R W Bray & P/O A Welch	18.32 - 22.50
Mosquito XVI	MM145	F/Lt J Dearlove & Sgt N Jackson	18.29 - 22.54
Mosquito XVI	PF381	F/Lt V A Vanbergen & F/Sgt C F Hendry	18.32 - 22.47



Ovenfor ses bagsiden af Stadtschloss i Berlin og til venstre ses forsiden. Slottet var den tidligere residens for Hohenzollern, kongen af Preussen samt den tyske kejser. Store dele af slottet udbrændte efter et bombeangreb den 3. februar 1945 og slottet fik endelig dødsstødet i 1950/51, da Walter Ulbricht besluttede, at slottet skulle totalt fjernes, fordi det var 'symbol på preussisk imperialisme'. Slotspladsen fik navnet Marx-Engels-Platz og østtyskerne byggede Palast der Republik på arealet. I 2003 blev det besluttet at nedrive denne bygning, der efter murens fald var blevet lukket på grund af asbestfare og man er nu i færd med at opføre en rekonstruktion af Stadtschloss i Berlin. (Claus Skaarenborg)



Indplotning af No. 139 Squadrons bombning af Berlin den 6. marts 1945. Eskadrillen havde til opgave at afmærke målområdet, hvorfor man udarbejdede en særlig kortskitse for at beregne nøjagtigheden af angrebet. På grund af skydækket var det ikke muligt at stedfæste hovedparten af bombningerne. Det betyder ikke, at bombningen var fejlplaceret, men blot at billederne kun viste et skyer. Seks Mosquitoer kastede deres målmarkering ved hjælp af H2S og Bomber Command mente, at målmarkeringen var velplaceret. De efterfølgende markeringsfly vedligeholdte målmarkeringen og selv om Yellow Floaters i stor højde drev med vinden, var TI'erne i lavere højde klart synlige og hovedparten af de efterfølgende fly fra hovedstyrken var i stand til at bombe disse.

### No. 608 Squadron

No. 608 Squadron afsendte seks Mosquitos mod Berlin, der hver medførte fire 500 lb MC sprængbomber, hvoraf den ene var tidsforsinket. Fem af flyene bombede Berlin, men F/O Green og Sgt Rice vendte om før tid på grund af alvorlig overisning af deres Mosquito. Bombningen blev foretaget fra højder mellem 22.000 og 25.000 fod gennem et tyndt skydække, der tillod besætningerne at se detonationerne af 4.000 HC bomber i målområdet. Besætningen i Mosquito KB346 så en 'cookie' antænde en brand og andre besætninger rapporterede om et godt angreb.

Mosquito XX	KB298	F/O Green & Sgt Rice	18.25 - 22.56
Mosquito XX	KB346	F/Lt Henderson & P/O Foley	18.27 - 20.04
Mosquito XX	KB413	F/Lt Cook & Sgt Millership	18.36 - 22.58
Mosquito XX	KB438	F/Lt Titcumb & F/O Watkins	18.31 - 23.05
Mosquito XX	KB346	F/O Sheppardson & Sgt Bell	18.40 - 23.00
Mosquito XX	KB413	F/Lt McKenzie & W/O Scott	18.34 - 23.01



*Mosquito XVI MM156 fra No. 571 Squadron overlevede krigen. Den havde tidligere gjort tjeneste ved No. 109 Squadron, men var blevet overflyttet til No. 571 Squadron i september 1944.*



*Om aftenen den 6. marts 1945 deltog No. 571 Squadrons nye chef, Wing commander Robert Walter Bray, DFC & Bar, i angrebet på Berlin. Bray, der var født i Sheffield i 1921, kom til No. 75 Squadron i juni 1941 og fik ved hans tours afslutning i april tilkendt et DFC. I sommeren 1943 kom han til No. 105 Squadron, hvor han blandt andet afmærkede mål som Essen og Leverkusen. Under et angreb på sidstnævnte mål blev hans Mosquito alvorligt beskadiget og han nødlandede på Manston. Bjælken til hans DFC fik han i juni 1944. I marts 1945 blev han i en alder af 23 år udnævnt til Wing Commander og overtog ledelsen af No. 571 Squadron. Efter krigen arbejdede han i familiens virksomhed i Sheffield. Bray døde den 15. august 2014 i en alder af 93 år.*

1. Jagddivision sendte to Me 262 i luften for at opfange de hurtige Mosquitos og fra 2. Jagddivision startede (næsten) som sædvanligt Feldwebel Schneider fra III./NJG 3. Ingen Mosquito gik tabt, men en enkelt maskine blev intercepted og angrebet af et ukendt fly i nærheden af Hildesheim. Det lykkedes dog for Mosquitoen at ryste angriberen af sig og besætningen returnerede til England. Oberleutnant Kurt Welter fra II./NJG 11 rapporterede, at han havde angrebet og nedskudt en Mosquito og det kunne være Mosquitoen ved Hildesheim. Welter overclaimede flere gange, hvor han blot anskød og ikke nedskød. Dette kunne være en af gangene.

På vej hjem fra Berlin blev der ikke anvendt routemarkers og Mosquitoerne fulgte tre forskellige ruter for at forvirre de tyske natjagere. Samtidig havde Mosquitoerne ordre til at ændre højde efter bombningen. No. 139 og 162 Squadron skulle gå 2.000 fod lavere ned efter bombningen og følge en rute, medens No 142, 163 og 608 Squadron skulle stige 1.500 fod og følge en anden rute. Endelig skulle No. 128 og 571 Squadron gå 1.500 fod lavere ned to minutter efter bombningen og fortsætte med dette indtil 13 minutter senere, hvor de skulle stige til 28.500 fod. H+50 skulle de igen gå 2.000 fod lavere ned.

No. 8 Group beskriver angrebet på Berlin således:

'42 Mosquitoes took off; 38 attacked the primary target; 3 Mosquitoes were abortive and 1 was outstanding. Six aircraft released markers blindly on H2S. Timing of markers was good, first TI's falling at H-6, and a good continuity being maintained throughout the attack, well positioned relative to the lakes West of target that were visually identified by some crews.

Markers formed a short line running NE to SW across estimated position of aiming point and although Yellow floater TI's showed tendency to drift owing to high winds, the lower bursting TI's remained clearly visible through thin cloud in a compact group and attracted the good majority of bombs from the following aircraft. Bombing appeared good, numerous

bomb bursts being seen, with one large explosion from the Potsdam area at 2045 approx. Attack though small, appears to have been very successful. Crews report a terrific explosion from Rheine area on way out at 1934 hours approx with large glow still visible on return 2 hours later. Defence: Slight heavy flak, numerous searchlights operating in cones. Fighters Nil.'



*Udbrændt beboelsesejendom i Berlin i maj 1945.*

Luftwaffes version af angrebsresultatet så således ud:

'Berlin 20.44-20.55 12 MB, 45 Sprb (5 LZZ)

Gebäudeschäden: In den Abschnitten Tempelhof, Marinedorf, Treptow, Köpenick und Neukölln 4 Häuser zerstört, 7 schwer, 13 mittelschwer, 66 leicht beschädigt.

22 Wohnlauben getroffen.

Industrieschäden: Fa Lorenz, Berlin-Tempelhof: Dach- und Glasschäden

Verkehrsschäden: Bahnhof Berlin-Schöneweide: durch geringe Gleisschäden auf S-Bahn Berlin-Grünau und Fernbahn Berlin-Cottbus vorübergehend eingleisiger Betrieb.

Bahnhof Braunauer Str: geringe Gleisschäden.

Personenverluste: 7 Gefallene, 32 Verwundete, 200 Obdachlose'.

Det tyske politis opgørelse over skader i Berlinområdet er mere udførlig for skader på civile mål. Politiet vurderede (formodenlig på baggrund af oplysninger fra Luftwaffe) at omkring 50 til 70 Mosquitoes havde angrebet byen, hvorved der opstod følgende skader:

#### Verwaltungsbezirk Steglitz

Sprengbombeneinschläge im Ortsteil Lankwitz, Wundsiedlerweg Ecke Bischofsgrüner Weg (Freigelände), im Ortsteil Lichterfelde-West, Berner Strasse 32 (Garten), Baseler Strasse (Laubengelände), Parkfriedhof und Kolonie Abendruh (blindgänger, inzwischen detoniert). 40 Verpflegungsteilnehmer in 1 Sammelunterkunft.

#### Verwaltungsbezirk Tempelhof

Einschläge von Spreng- und Minenbomben Berliner Ecke Parodestrasse, Zastrowstrasse (Werkgelände der Firma Lorenz), Gottlieb-Dunkel-Strasse 61/62 (Holzplatz); ferner im Ortsteil Mariendorf, Königstrasse 29 (alte Schadensstelle), Chausseestrasse 38, Chausseestrasse 296 (alte Schadensstelle) und Am Kovelweg 59; Ortsteil Marienfelde, Berliner Strasse 36/37 (Garten), Proelstrasse 24 (Fahrbahn),



Lichtenrader Weg/Grenzrandsiedlung 2 (Freigelände) und Wehnerstrasse 6 (Fahrbahn).

4 Gefallene, 3 Verwundete, 130 Verpflegungsteilnehmer, darunter 55 echte Obdachlose in 1 Sammelunterkunft.

#### Verwaltungsbezirk Neukölln

Luftminentreffer in Frontkämpfersiedlung Britz und Sprengbombeneinschlag Hermannstrasse 91-105. Ferner Barackenlagerbrand bei den Efhawerken. Keine Personenschäden; wegen eines inzwischen entschärften Zeitzünders Evakuierte sind bereits wieder in ihre Wohnungen zurückgekehrt.



*Ødelagt beboelsesbygning i Berlin ved krigens afslutning. I de første år efter krigen var mangel på boliger et alvorligt problem i Tyskland og indbyggerne boede i ruinerne i noget, der i dag ville være totalt afspærret som værende et livsfarligt område. Ikke nok med at man boede i ruiner, men man havde heller ikke vand, varme eller kloakker. Det er imponerende, at så mange personer klarede dagen og vejen og var i stand til at genopbygge landet. Indbyggerne havde været igennem traumatiske oplevelser og psykologhjælp var et næsten ukendt begreb.*

#### Verwaltungsbezirk Treptow

Sprengbombeneinschläge im Ortsteil Adlershof, Adlergestell (Ostarbeiterlager), Ortsteil Niederschöneweide, Betriebsbahnhof Schöneweide (Bahnkörper), Ortsteil Johannisthal, Heuberger Weg 30 (Garten) und Ortsteil Bohnsdorf, Siebweg 14. Keine Personenschäden; 14 Obdachlose sind von der Partei verpflegt worden.

#### Verkehrs- und Versorgungsbetriebe

##### BVG

Unterbrechung von Strassenbahnlinien infolge Oberleitungsschäden und Blindgängerfahr. Vorübergehende Sperrung des U-Bahnhof Paradesstrasse wegen Blindgängers.

##### Wasserwerke

Kleinerer Rohrschaden im Bereich der Charlottenburger Wasserwerke.

Kommando der Schutzpolizei sendte senere en opfølgning på deres tidligere indmelding:

#### **Berlin**

20.01 bis 21.06 Uhr: Anzahl der Abwurfmittel unverändert.

In Berlin-rudow, Löwenzahnweg, durch Sprengbombe 1 Wohnhaus schwer und LS-Ram eingedrückt. Von 6 Verschütteten 1 Person tot und 5 schwer verwundet geborgen.



Minenbomben in Berlin-Marinedorf, Ankogelweg 59, auf Gartengrundstück. Siedlungshaus total. 8 Personen in selbstgebauten Deckungsgraben vrschüttet, 4 lebend und 4 tot geborgen.



*Totalt ødelagt bygning i Berlin. Manglende skrift på bygningen betød normalt, at ingen af beboerne havde overlevet angrebet.*

Leichte Sachschäden durch Sprengbombe auf Jakobi-Friedhof, Berlin-Neukölln, Hermanstrasse.

Sprengbomblindgänger in Reichsbahngelände Saalestrasse.

Sprengbomben auf Fliegertechnische Vorschule, Berlin-Rudow.

Durch Sprengbombe auf Gartengelände, Berlin-Berlin-Lankwitz, Wunsiedler- Ecke bischofsgrüner Weg, 15 Wohnhäuser leicht.

Sprengbombe in Telefunken, Berlin-Lichterfelde-West.

Durch Sprengbombe in Kolonie 'Abendruh', Lichterfelde, 5 Lauben total.

Sprengbombe auf Postamt Mariendorf.

Minenbombe in Garten, Berlin-Marienfelde, Berliner Strasse 36. 2 Wohnhäuser schwer und 10 leicht.

Brandschäden in Charlottenburger Wasserwerken, Berlin-Johannisthal, Königsheideweg.

Sprengbombe in Betriebsbahnhof Schöneweide, Berlin-Adlershof.

Durch Sprengbombe in Ostarbeiterlager-Wohnbaracken, Adlersgestell, 4 Baraken total und 6 schwer.

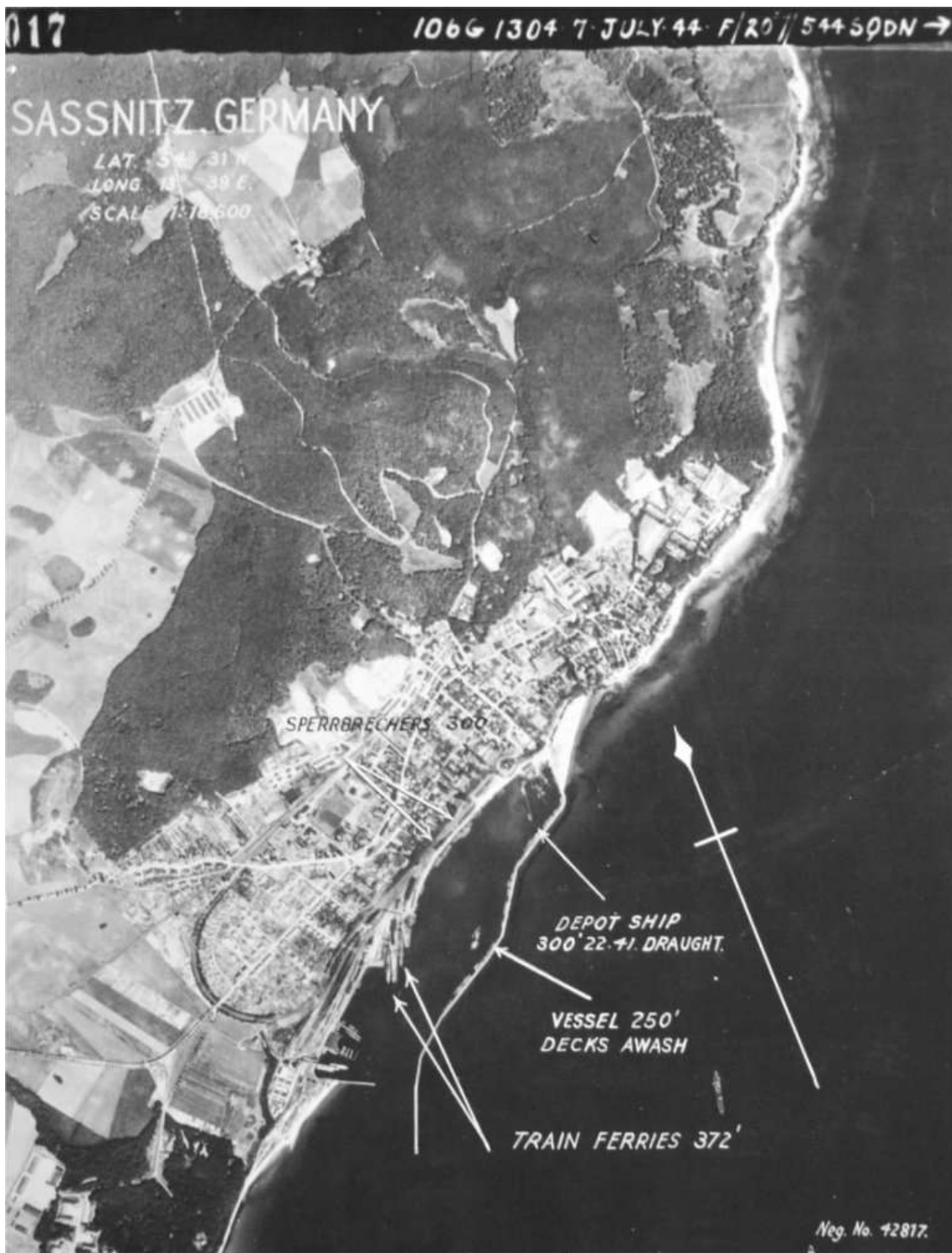
Brand i AEG, Berlin-Oberschöneweide, Röhrenfabrik.

S-Bahnverkehr zwischen den Bahnhöfen Schöneweide und Adlershof unterbrochen.

In Versorgungslage nur unerhebliche Schäden.

7 Gefallene (5 Männer und 2 Frauen), 9 Männer schwer und 3 leicht verwundet.

An Verschütteten bisher 9 Personen lebend und 5 tot geborgen.



Royal Air Force holdt i 1944 lejlighedsvis øje med Sassnitz og fotograferede byen med nogle uger eller måneders mellemrum. Dette billede er taget af en Mosquito fra No. 544 Squadron den 7. juli 1944 og viser ingen unormal aktivitet for havnen i Sassnitz.

## Sassnitz

Sassnitz på den tyske ø Rügen var før krigen bedst kendt som et feriebested samt færgehavn til Trelleborg i Sverige.

Rügen var en nazistisk højborg. Partiet havde i 1933 fået 15.641 stemmer ud af 29.200 valgberettigede med SPD på andenpladsen med 6.952 stemmer. DNVP (Kampffront Schwarz-Weiss-Rot) kom på tredjepladsen med 4.439 stemmer. I foråret 1945 lå der i Sassnitz en Aussenlager for koncentrationslejren Ravensbrück, hvor man udførte medicinske forsøg på medlemmer af Jehovas Vidner.

Sassnitz havde i 1939 kun 7.826 faste indbyggere, men i februar og marts måned 1945 blev byen overfyldt med flygtninge. I begyndelsen af februar 1945 ankom de første flygtningetransporter til

Sassnitz. Sassnitz var af flere grunde ikke særlig velegnet som modtagestation for flygtningetransporter over Østersøen. Godt nok havde byen gode kajanlæg, men man kunne ikke modtage skibe med større dybdegang end 6 meter, hvilket betød, at større skibe skulle omlæsse deres last af materiel og mennesker til mindre fartøjer. Dette var en langsommelig og besværlig operation, som tog lang tid. Hvis vejret var dårligt, var denne operation helt umulig eller endnu mere langsommelig.



*Sassnitz var en lille færgeby med adskillige hoteller og mange turister i sommermånederne. Byen var et populært feriested og der var både fast færgeforbindelse til Sverige samt tyske østersøhavne samt togforbindelse til og fra Sassnitz. Umiddelbart kunne det se ud som om byen ville være et egnet sted at lande flygtninge i vinteren 1945, men færgehavnen var ikke dyb nok til at tage store skibe og selv om selve Sassnitz havde mange jernbanespor, så var forbindelsen til fastlandet kun en enkeltsporet jernbane med kun begrænset kapacitet, hvilket skulle blive skæbnsvangert for mange mennesker.*



I vinteren 1945 var brændstofsituationen så vanskelig, at man ikke kunne transportere flygtninge eller større grupper militært personel med lastbiler, hvorfor jernbanetransport var den eneste løsning. Også her havde Sassnitz et handikap. Der var kun en enkelt ensporet jernbaneforbindelse mellem Sassnitz og Stralsund på fastlandet. Fra Stralsund var den videre jernbanetransport heller ikke optimal. Stalsund havde tre videreførelser med jernbane. Den ene gik østpå og var derfor udelukket. Den næste gik til Neubrandenburg og videre til Berlin og også denne jernbane gik i den forkerte retning. Derudover var denne linie stærkt overbelastet med vigtigere transport. Endelig var der en forbindelse til Rostock og videre til Lübeck. Denne jernbaneforbindelse var stærkt overbelastet med militærtransporter til østfronten. Returkørslen (den retning som flygtningene skulle) var stærkt belastet af returtog. Alt i alt en ikke særlig god situation for flygtningetransporter fra Sassnitz.

Tyskerne havde dog ikke mange andre muligheder. Den anden store modtagehavn for flygtningetransporter var Swinemünde, der var totalt overbelastet. Swinemünde var en flaskehals, hvor civile flygtningekolonner fra øst pressede sig gennem byen og forenedes med militære transport samt flygtninge, der ankom på skibe i havnen af Swinemünde.



*Tyske soldater fra hæren på havnen i Sassnitz. (C. Petersen)*

Et andet problem var hele den måde, man havde organiseret flygtningetransporterne på. Søfolkene, der var involveret i transporterne, gjorde deres bedste, men det samme kan man ikke sige om den tyske ledelse. I januar 1945 brød katastrofen virkelig ind over den tyske befolkning østpå og flygtninge samlede sig i mængder, som man slet ikke kunne håndtere. I området ved Danzig befandt der sig således i midten af februar over 500.000 flygtninge, der ventede på transport over havet. Tyskland havde skibe til disse transport, men det kneb med brændstof. Den 22. januar tilsluttede Hitler sig Dönitz forslag om, at man skulle koncentrere sig om at løse de militære opgaver. De indesluttede militære styrkers forsyninger fik første prioritet og flygtninge kom langt nede på listen. Først en måned senere laver man prioriteringen om. Nu var 40 % af transporterne afsat til militæret, 40 % til transport af sårede og kun 20 % til transport af flygtninge. Hvad der var særdeles bittert for flygtninge var, at en del af den militære kapacitet blev anvendt til transport af materiel tilbage til Tyskland, hvor der var rigeligt af den.

Flygtningene blev sat sammen med militærtransporterne og var således et legitimt mål for de allierede. 1000 kvindelige marinehjælpere var ikke 1000 flygtninge, men militært personel. Det samme gjorde sig gældende for personel fra forsprængte enheder. De allierede var vidende om, at tyskerne var i færd med at overflytte deres ubådspersonel fra Pillau og Danzig til det vestlige Tyskland. En del af de store flygtningeskibe var tidligere beboelses- og forsyningskibe for u-bådsstyrkerne i den østlige del af Østersøen. Englænderne var ikke interesseret i, at tyskerne skulle være i stand til at overføre ubådspersonel til den vestlige del af Tyskland og dermed formodentlig til opgaver i Nordatlanten. De ville med alle midler forhindre denne overførsel.

I løbet af februar 1945 begyndte de allierede at fatte interesse for Sassnitz. De første indikationer på, at der foregik noget i Sassnitz kom fra signalopklaringen. I deres Ultra-meldinger kunne de allierede flere

gange læse om transporter via Sassnitz og deres radioopklaring pejlede flere radiosendere i området og meldingerne tydede på, at en del af de militære flådeaktiviteter blev styret fra Sassnitz. Man opfangede både ordrer til destroyere, torpedobåde samt sikringsfartøjer.

Det nazistiske parti var også medvirkende til at sætte Sassnitz på mållisten. I dagene op til angrebet havde englænderne opsnappet signaler fra den lokale partiledelse til Berlin, hvor man bad om at få tildelt ekstra kulleverancer, så man havde nok kul til via jernbanen at transportere vigtige militærtransporter væk fra Sassnitz. I meldingerne blev der blandt andet nævnt torpedoeksperter og signalpersonel. Britiske fototydere havde studeret luftfotos af Sassnitz og bemærket en kulgård, der dækkede 260' x 35', som befandt sig sydvest for færgeterminalen. Kuldepotet var 75% fyldt og lå lige op ad jernbanesporene. Det kan tydes som om den lokale partiledelse ville sikre sig ekstra kulleverancer. Til gengæld så de britiske fototydere ingen oliedepoter i Sassnitz.



*Tyske soldater i feriebyen Sassnitz. I begyndelsen af marts 1945 var byen overfyldt med flygtningen og soldater. (C. Petersen)*

Et medlem af NSDAP Kreisleitung Rügen sendte den 28. februar 1945 en forespørgsel til Gauleitung i Stettin om ekstra tildeling af tobakrationer til partifunktionærer i Sassnitz, idet de nu gjorde 'fronttjeneste'. Krigsmarinen havde oprettet et støttepunkt i byen og store mængder flygtningen og militære enheder ankom til byen. Partiets funktionærer gjorde tjeneste på lige fod med krigsmarinens personel, hvorfor de også burde have samme tobakstildeling. Denne meddelelse blev opsnappet af de allierede, der understregede ordet fronttjeneste med rødt og satte et spørgsmåltegn. Denne melding sammen med andre telegrammer om f.eks. forespørgsel om ekstra kulleverancer samt fotoflyvninger over Rügen var med til at udpege Sassnitz som lønnende bombemål.

Den 3. marts 1945 klokken 10.00 blev Sassnitz for første gang fotograferet siden den 22. december 1944 af Royal Air Force. Rekognosceringsflyet kom hjem med fotografier i høj kvalitet og de britiske fototydere kunne tydeligt se Sassnitz og omgivelser på billederne. Jorden var fri for sne og der var ingen is i havnen. Fototyderne sammenfattede meldingen således:

'There has been a considerable increase in naval as well as merchant shipping in the port. An unusually large and important convoy consisting of destroyers, minesweepers, torpedo-boats, depot ships, liners, tankers and M/Vs is seen stationary off the port.'

Shipping total

- |           |                                    |
|-----------|------------------------------------|
| (a) Naval | 1 Old German Torpedo boat 320'     |
|           | 1 'M' class Minesweeper 220'       |
|           | 2 'M' class Minesweepers 1942 type |
|           | 3 auxiliaries 150/200'             |
|           | 2 auxiliaries 100/150'             |

	11 E Boats 116'
	22 torpedo recovery launches
	20 small auxiliaries
	E-Boat depot ship 370' D.8
	Depot ship 300' Versailles D.27
	1 aircraft salvage vessel (awash)
(b) U-Boats	1 U-Boat 500 tons
(c) Non-naval over 200'	1 passener packet 280' C F Tietgen L.68
	1 passenger packet 270' Hammerhus L.100
	1 M/V 300'
	1 M/V 340'
	1 M/V 230'
	1 M/V 210'
(d) Tankers	Nil
(e) Non-naval under 200'	5 coasters 150/200'
	3 vessels 150/200'
	2 coasters 150'
	2 coasters 100/150'
	1 salvage vessel 120'



*Tyske soldater venter på transport i Sassnitz. (C. Petersen)*

Dette var en usædvanlig stor aktivitet for så lille en havn som Sassnitz var. Ministrygerne og motortorpedobådene kunne tyde på, at man havde forlagt en flotille til Sassnitz, da både moderskib og torpedofangbåde var tilstede. Torpedoversuchsanstalt Gotenhafen blev blandt andet forlagt til Sassnitz i slutningen af februar 1945.

Det var dog ikke aktiviteten i havnen, der tiltrak sig den meste opmærksomhed. Den var rettet mod de mange fartøjer, der lå umiddelbart udenfor havnen. Fototyderne sammenfattede det således:

'An unusually heavy concentration of shipping is photographed lying stationary off the port. Among the vessels present are six large liners, three tankers, a sperrbrecher, two destroyers and a number of torpedo boats and other escort craft. All, with the exception of a small M/V are new arrivals since 22.12.44.

The majority of the liners were last identified in East German ports and these most recently located were photographed in Swinemünde on 16.2.45.

Mere specifikt identificerede fototyderne følgende ud for Sassnitz:

Naval	1 Narvik class destroyer type I
	1 S class destroyer
	2 T class Torpedo boats
	1 'M' class Minesweeper 216' type
	2 'M' class Minesweepers 1942 type

2 Trawler type auxiliaries 150/200'  
 2 U-Boats 500 tons  
 Depot ship 380' Wadai D.56 (last seen at Frederikstad)  
 Mine layer 300' D.20  
 Sperrbrecher 365' Sp. BD (seen off Cap Arkona on 21.2.45)  
 Merchant Liner 660' Hamburg type L.7 (last seen at Danzig on 15.12.44)  
 Liner 630' Potsdam L.9 (seen at Swinemünde on 16.2.45)  
 Liner 580' Pretoria L.51 (seen at Swinemünde on 16.2.45)  
 Liner 505' Der Deutsche type L.29 (seen at Königsberg on 15.9.44)  
 Liner 490' General Artigas type L.33 (seen at Königsberg 15.9.44)



*Hansestadt Danzig på 1.415 brt i havnen i Sassnitz. Skibet, der blev bygget på Aalborg Værft i 1937 var oprindelig norsk, men kom i tysk tjeneste i august 1941 og blev først anvendt som Kriegsmarinetransporter. I september 1944 transporterede skibet flygtninge og soldater fra Reval. I december 1944 blev skibet ombygget til at kunne fungere som minelægger, men kom ikke til at sejle som sådan. Hansestadt Danzig blev istedet for indsat som transporter i Østersøen. Skibet lå den 20. april 1945 i Sønderborg, hvor besætningen overgav sig i maj. Udleveret til Norge og sejlede i mange år på ruten Larvik og Frederikshavn. Blev solgt til Italien i 1968 og ophugget i La Spezia i 1981.*

One liner 490' approx, probably the liner Jamaica type L.30 is seen on the 14" photograph. The liner L.30 was last seen off Aarhus on 21.2.45, but as she is not clearly seen on this sortie, her identification must be regarded as very uncertain.

Tanker 425' ex Polykarp T.51 (last seen at Swinemünde on 16.2.45)  
 Tanker 310' Mexphalte type T.25 (departed Hamburg 29.10.44)  
 1 M/V 250'  
 1 M/V 230'  
 1 vessel 200'  
 3 coasters 150/200'  
 3 coasters 100/150'

Den britiske signalopklaring opfangede den 4. marts et signal vedrørende transportsituationen i Sassnitz: Firstly reported 4th by steamship lying off Sassnitz that total of 1400 wounded on board for a week awaiting disembarkation, conditions intolerable through shortage of orderlies and bandages.

Den 6. marts bliver dette signal fulgt op af følgende:



In Danzig severe overcrowding of harbours by refugees. Accommodation and welfare of further arrivals not ensured. Also 'Colossal accumulation' of wounded.

Secondly, request 4th (comment strong indications from Pillau) for 2 large hospital ships.

Morale of wounded stated to be bad, surgeons and orderlies exhausted.

Fotolyderne observerede også jernbaneaktivitet i havneområdet i Sassnitz:

'57 hospital coaches are seen in the quayside sidings. Of these, 14 are seen at the ferry sidings, but there is no ferry present in the port at the time of photography.'



*Sassnitz før krigen med mindre rutebåde og med havnejernbanestationen, der den 6. marts 1945 var tæt pakket med flygtninge.*

Den 5. marts var jernbanetransportsystemet på Rügen totalt overbelastet. Hele 22 lazarettog ventede på at slippe ud af trafikknuden. Når lazarettogene var fjernet, ville man borttransportere flygtninge og militært personel, hvoraf de sidstnævnte havde første prioritet. I løbet af den 5. marts var det lykkedes at afsende tre tog med omkring 5.500 flygtninge.

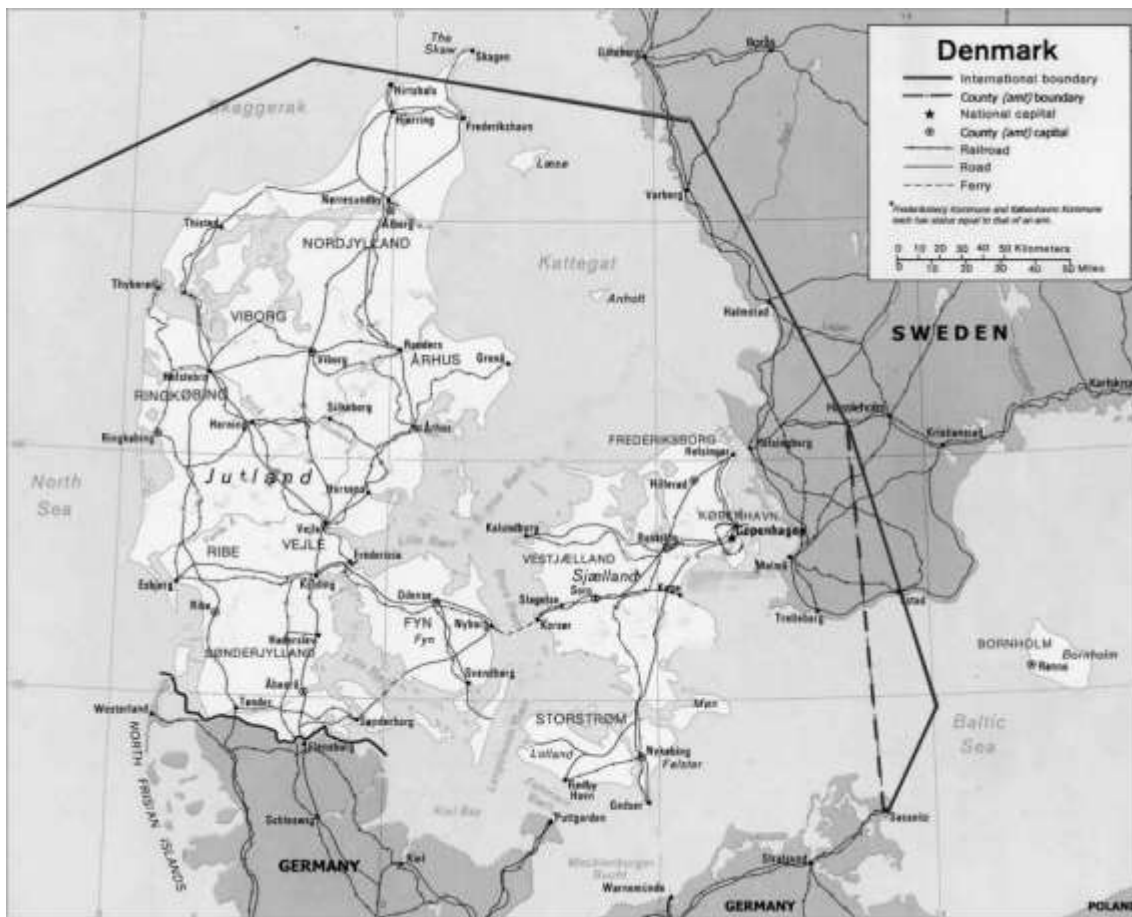
Den 4. marts rettede Genstb.d.H. en ikke helt sædvanlig henvendelse til Seekriegsleitung, hvor man forespurgte, hvorfor man udskibede sårede i Sassnitz og ikke i Swinemünde. Ventetiden ud for Sassnitz havde forårsaget uacceptable ventetider for de sårede i Danzig. Seekriegsleitung svarede følgende:

'Die Antwort stellt fest, dass die Minenlage das Einlaufen der grossen Laz. Schiffe nach Swinemünde nicht vertretbar erscheinen lässt; für mittlere und kleine Verwundetentransporter ist es befohlen. Das Anlaufen von Sassnitz bietet die relativ grösste Minensicherheit und wird deshalb beibehalten, weil der Verlust eines der wenigen grossen Laz. Schiffe mit seinen dann stets eintretenden hohen Personalverlusten nicht tragbar ist.

Die Verzögerungen in Sassnitz liegen hauptsächlich an der mehrtägigen Sturmlage, die die sonst flüssige Ausladung unterbrochen hat. Die Annahme des Genstb.d.H., dass alleinige Benutzung von Sassnitz ursächlich für Verzögerungen ist, stimmt nicht. Das schlechte Wetter hätte die Laz. Schiffe in Swinemünde wegen Unmöglichkeit des Geleits ebenso festgehalten'.

Det med den større minesikkerhed blev kun et par dage senere gjort til skamme. De tyske sikringskræfter i Østersøen var strukket til det yderste. Man havde ikke nok eskortefartøjer til rådighed og minestrygningen var ligeledes hårdt presset. Tab af U-3519 og slæbebåden Rixhöft ud for Warnemünde den 2. marts viste med al tydelighed, at det var nødvendigt at rydde områderne ud for havne, så skibene havde mere manøvfrihed. U-3519 blev minesprængt af en britisk mine, hvorved hele besætningen på 65 mand blev dræbt. U-3519 var en af de nye U-både type XXI, der var sat i tjeneste den 7. januar 1945 og netop havde afsluttet prøvesejlads ved Bornholm.

Det er ofte blevet påstået, at Sassnitz var helt ubeskyttet mod luftangreb. Det er ikke helt korrekt. Selve Sassnitz havde to tunge 10.5 cm luftværnsbatterier tilhørende den tyske marine og to batterier 8.8 cm luftværnskanoner samt tre lette luftværnsbatterier. Hvert af de tunge batterier bestod af fire kanoner. Dertil kom så alle skibene i og udenfor havnen.



*Kortskitse, der viser den britiske angrebsstyrkes anflyvning til Sassnitz. Den stiplede linie angiver den første del af returflyvningen, der herefter blot følger den samme rute som anflyvningen.*

Natten mellem den 6. og 7. marts 1945 angreb No. 5 Group Sassnitz med 6 Mosquitoes og 151 Lancasters. Samtidig foretog yderligere 15 Lancasters minelægning ud for Sassnitz. Ruten for angrebsstyrken til Sassnitz var: Base - 57.40'N 09.00'E - 57.32'N 12.10'E - 56.30'N 14.10'E - 55.00'N 14.25'E - Sassnitz- 56.30'N 13.10'E - 57.32'N 12.10'E - 57.40'N 09.00'E - Base. Det vil sige ind over det nordlige Jylland, krydsning af Sverige og ned over Østersøen til Sassnitz. Flybesætningerne havde ordre til at forlade området ved deres flyvestationer så hurtigt som muligt og fortsætte ud over Nordsøen i en så tilpas lav højde, at flyene befandt sig under den højde, hvor de blev dækket af is. De måtte ikke på noget tidspunkt flyve højere end 4.000 fod før de nåede 57.40'N 09.00'E, hvor de skulle gå op i bombehøjde og fortsætte i denne højde indtil målet var nået.

56.30'N 14.10'E var en position langt inde over svensk område og Bomber Command ignorerede bevidst den svenske neutralitet denne nat. Fra dette punkt fløj bombestyrken til 55.00'N 14.25'E, hvilket er et punkt lidt sydvest for Rønne på Bornholm. Fra denne position fløj bombestyrken direkte mod Sassnitz og angreb havnen fra nordøstlig retning.

Efter bombing af Sassnitz skulle flyene tabe højde i hastigt tempo indtil de nåede en højde af 1.000 til 3.000 fods højde over Østersøen. Inden flyene nåede den svenske kyst skulle de stige til mindst 5.000 fod og flyve over denne højde, men under skyerne indtil de var klar af den jyske vestkyst.

25 Lancasters havde dog ordre til at flyve en anden rute, nemlig 57.32'N 12.10'E og direkte til målet. Mosquitoerne havde Skegness - 54.33'N 08.42'E - 54.40'N 10.00'E - Sassnitz og retur af samme rute.

Under anflyvningen til Sassnitz var vejret vekslende med en blanding af skyer, regn og klar sigt. Det var halvmåne med månen synlig fra klokken 03.00. Over selve målet var der 6-8/10 skyer i 3.500 til 8.500 fods højde

No. 5 Group havde af HQ Bomber Command ordre til at angribe GH329 (kodebetegnelsen for Sassnitz) med 160 fly med et formål at ødelægge fjendtlige skibe samt flådeinstallationer. Styrken skulle bestå af to 'forces' nemlig A og B:

Force A:

No. 53 Base	No. 50 Squadron	RAF Skellingthorpe	W/Cdr R T Frogley
	No. 61 Squadron	RAF Skellingthorpe	W/Cdr C W Scott AFC
	No. 463 Squadron	RAF Waddington	W/Cdr K M Kemp
	No. 467 Squadron	RAF Waddington	W/Cdr I H A Hay

No. 55 Base	No. 44 Squadron	RAF Spilsby	W/Cdr R A Newmarch
	No. 57 Squadron	RAF East Kirkby	W/Cdr J N Thomes
	No. 207 Squadron	RAF Spilsby	W/Cdr H R Black AFC
	No. 619 Squadron	RAF Strubby	W/Cdr S G Birch
No. 56 Base	No. 49 Squadron	RAF Fulbeck	W/Cdr L E Botting
	No. 189 Squadron	RAF Fulbeck	W/Cdr J S Shorthouse
	No. 227 Squadron	RAF Balderton	W/Cdr D M Balme DSO, DFC

**Force B:**

No. 53 Base	No. 9 Squadron	RAF Bardney	W/Cdr J M Bazin DFC
No. 54 Base	No. 106 Squadron	RAF Metherringham	W/Cdr M M J Stevens DFC
No. 55 Base	No. 630 Squadron	RAF East Kirkby	W/Cdr J E Grindon DFC

Af de afsendte fly fra No. 5 Group blev en flyvning aflyst på grund af tekniske vanskeligheder og otte vendte om før målområdet. 142 fly bombede Sassnitz og alle minelægningsflyene var i stand til at gennemføre togtet og lægge deres last af miner.

**No. 100 Group**

No. 5 Group blev under angrebet på Sassnitz støttet af No. 100 Group, der afsendte 2 Fortress, som udførte jamming af tyske radar- og radiofrekvenser. De to Fortress III kom fra No. 214 Squadron og de jammede med Piperack, Jostle og Carpet. Begge fly gennemførte deres flyvning uden problemer og returnerede til RAF Oulton.

Fortress III	HB803	'L'	F/Lt J G Wynne	18.20 - 04.10
Fortress III	HB802	'Q'	F/Lt G G Liles	18.15 - 03.55



Ovenover: F/Lt Liles B-17 'Q-Queenie' på RAF Oulton.

Til venstre: Geoffrey George Liles, DFC, blev født i det nordlige London den 13. juni 1920. Liles overlevede krigen og fløj sidenhen Liberators i No. 220 Squadron. Efter at han for RAF kom Liles til BOAC, hvorfra han blev pensioneret i 1975. Liles døde i en alder af 85 år den 3. marts 2006. Liles rapport for togtet til Sassnitz var særdeles kortfattet: 'This aircraft completed a Jostle Patrol to Sassnitz, jamming being carried out as detailed'. (J. Liles)

Jamming var dog ikke det eneste, som No. 100 Group bidrog med. Fire Mosquitoes foretog Low level rangers. Under angreb mod mål på jorden i Nordtyskland gjorde Mosquitoerne krav på at have ødelagt 1 Ju 52 og yderligere beskadiget to fjendtlige maskiner.

### No. 23 Squadron

Mosquito VI PZ183 F/Lt H V Hopkins & F/O D Sheriff 20.30 - 02.25  
Intruder Patrol 5330N 1100E - 5330N 1200E - 5300N 1200E - 5300N  
1100E. Low level Ranger of Baltic coast completed.

Mosquito VI PZ437 F/Sgt R W Goody & Sgt J A Jacobs 20.45 - 01.45  
Intruder Patrol 5400N1100E - 5330N 1200E - 5410N 1200E - 5330N 1100E.  
Train attack at Kappeln - claim damaged.



*Sgt J A Jacobs til venstre  
og F/Sgt R W Goody til  
højre.*

### No. 515 Squadron

Mosquito VI PZ459 W/O J C Flanagan & F/O K D Purdie 20.35 - 02.20  
Completed low level Ranger patrol of Baltic Coast area from 2248 hours to  
2353 hours. No airfields seen lit and no Ash contacts obtained. 2 Trains seen  
in patrol area but attacks could not be made owing to ground haze and  
patches of low cloud.

Mosquito VI PZ457 F/O S J Bartlam & F/O A A Harvey 20.30 - 02.30  
Successfully completed low level Ranger patrol of Baltic Coast area from  
2247 hours to 0030 hours.  
Greifswald lit at 2305, Barth lit 2320 hours and at 0003 hours at Greifswald  
at 1000 feet a Ju 52 and another unidentified enemy aircraft seen in the  
hangar at south end of airfield through Ross glasses. Tractor was also seen  
outside hangar with headlights obligingly trained on enemy aircraft. Attack  
was made and strikes seen on both aircraft and tractor, all of which are  
claimed as damaged.  
5 miles north of Tutow at 0012 hours from 1000 feet, 2 MT vehicles were  
attacked on the road, strikes being seen and both are claimed as damaged.  
At 0020 hours at Barth enemy aircraft seen taxiing with nav lights. Attack  
made and strikes seen on the tail causing a dull red explosion. Navigation  
lights and airfield lighting immediately doused.  
At Punitz at 0027 hours from 1000 feet, enemy aircraft seen taxiing with  
navigation light but as Mosquito came into attack navigation lights and  
airfield lighting were doused and nothing more seen of enemy aircraft. No  
Ash contacts were obtained. Total Claim: 1 Ju 52, 2 unidentified enemy  
aircraft damaged. 1 tractor, 2 MT damaged.

F/Lt Hopkins og F/O Sheriff fra No. 23 Squadron var på deres anden operative mission. De krydsede ind over Pellworn i 2.500 fods højde klokken 22.03 og afpatuljerede langs østersøkysten indtil klokken 23.59 uden, at de så nogen aktivitet på jorden og uden at få kontakt med deres Ash-udstyr. De krydsede ud igen over Pellworn klokken 00.37. Hopkins og Sheriffs første operative togt havde fundet sted natten mellem den 1. og 2. marts, hvor de fløj en 'escort patrol' til Kaiserslauten.

Deres eskadrillekammerater, F/Sgt Goody og Sgt Jacobs, i Mosquito VI PZ437 'O' var lidt heldigere. Flyvningen var deres femte operative togt. De fløj ind over Pellworn klokken 22.20 i 3.000 fods højde og befandt sig i deres patruljeområde fra 22.51 til 23.38. Der var dog ikke megen aktivitet i dette område, men på vejen hjem opdagede de klokken 00.55 et godstog i området ved Kappeln, som de angreb fra en højde af 1.000 fod. De kunne se adskillige træffere på togstamme og lokomotiv og indgav et krav om at have beskadiget et tog.

Goody og Jacobs fløj deres første togt natten mellem den 13. og 14. februar 1945, hvor de gennemførte en begivenhedsløs 'freshman' tur til Zuider Zee. Den næste flyvning fandt sted natten mellem den 22. og 23. februar, hvor de gennemførte en flyvning til Lista i Norge. På denne tur havde de to ASH kontakter, der efter visuel inspektion viste sig at være to Stirlings, der havde til opgave at nedkaste forsyninger til den norske modstandsbevægelse. Natten mellem den 27. og 28. februar var Goody og Jacobs i luften igen. Denne gang eskorterede den amerikanske B-24ere til Wilhelmshaven under et skinangreb. Allerede den efterfølgende nat fløj de deres næste togt, som igen gik til Lista. Togtet forløb uden hændelser.

W/O Flanagan og hans navigatør F/O Purdie i Mosquito 'D' fra No. 515 Squadron havde ikke rigtig heldet med sig natten mellem den 6. og 7. marts. De fløj en patruljeflyvning langs Østersøkysten i tidsrummet 22.48 til 23.53 uden at se nogen aktiviteter på flyvepladser og uden at få kontakt med tyske natjagere. W/O Flanagan krydsede ind over Pellworn klokken 21.58 i 2000 fods højde og krydsede ud igen samme sted og i samme højde klokken 00.48. Besætningen så to tog i patruljeområdet, men var ikke i stand til at angribe disse på grund af dis og lavthængende skyer. Det var Flanagan og Purdies andet operative togt.

Flanagan og Purdie var ankommet til No. 515 Squadron i januar 1945 og fløj deres første togt den 20. februar, hvor turen gik til Zuider Zee i Holland. Den efterfølgende nat gennemførte de en patruljeflyvning til Sachsenheim, hvor de nord for Ludwigsburg angreb et tog klokken 22.03 og fire minutter senere endnu et tog øst for Sachsenheim. Togtet den 6./7. marts var deres tredje togt og de blev nu af eskadrillen betragtet som fuldt operative og ikke længere 'freshmen'.

F/O Bartlam og F/O F/O Harvey havde lidt mere erfaring end de andre Mosquitobesætninger. De var på deres 26. togt og krydsede ind over Pellworn klokken 22.10. Deres melding til No. 100 Group, der er lidt forskellig til eskadrilledagbogen, lyder:

Greifswald lit 2305 hours. Barth lit 2320 hours. Greifswald - 0003 hours 1.000 feet. Ju 52 and another unidentified enemy aircraft seen in hangar at South end of airfield. Through Ross glasses. Tractor was also seen outside hangar with headlights obligingly trained on enemy aircraft. Attack made and strikes seen on both e/a and tractor. All of which are claimed damaged.

A/F at Tutow - seen lit at 0010 hours - 5 miles N of Tutow. 0012 hours - 1.000 ft 2 MT vehicles attacked on road. Strikes seen on both and claimed damaged.

Barth - 0020 hours 1.000 feet enemy aircraft seen taxiing with nav lights. Attack was made and strikes seen in tail causing dull red explosion. Nav lights and airfield lighting immediately doused. Claimed damaged.

Punitz - 0027 hours - 1.000 ft enemy aircraft seen taxiing with navigation lights but as Mosquito came in to attack navigation lights and airfield lighting was doused and nothing more seen of enemy aircraft. No Ash contacts were obtained.

F/O Bartlam og Harvey fløj ud igen over Pellworn klokken 01.07 i 2.000 fods højde og landede igen på RAF Little Snoring klokken 02.30.

### **Tysk reaktion**

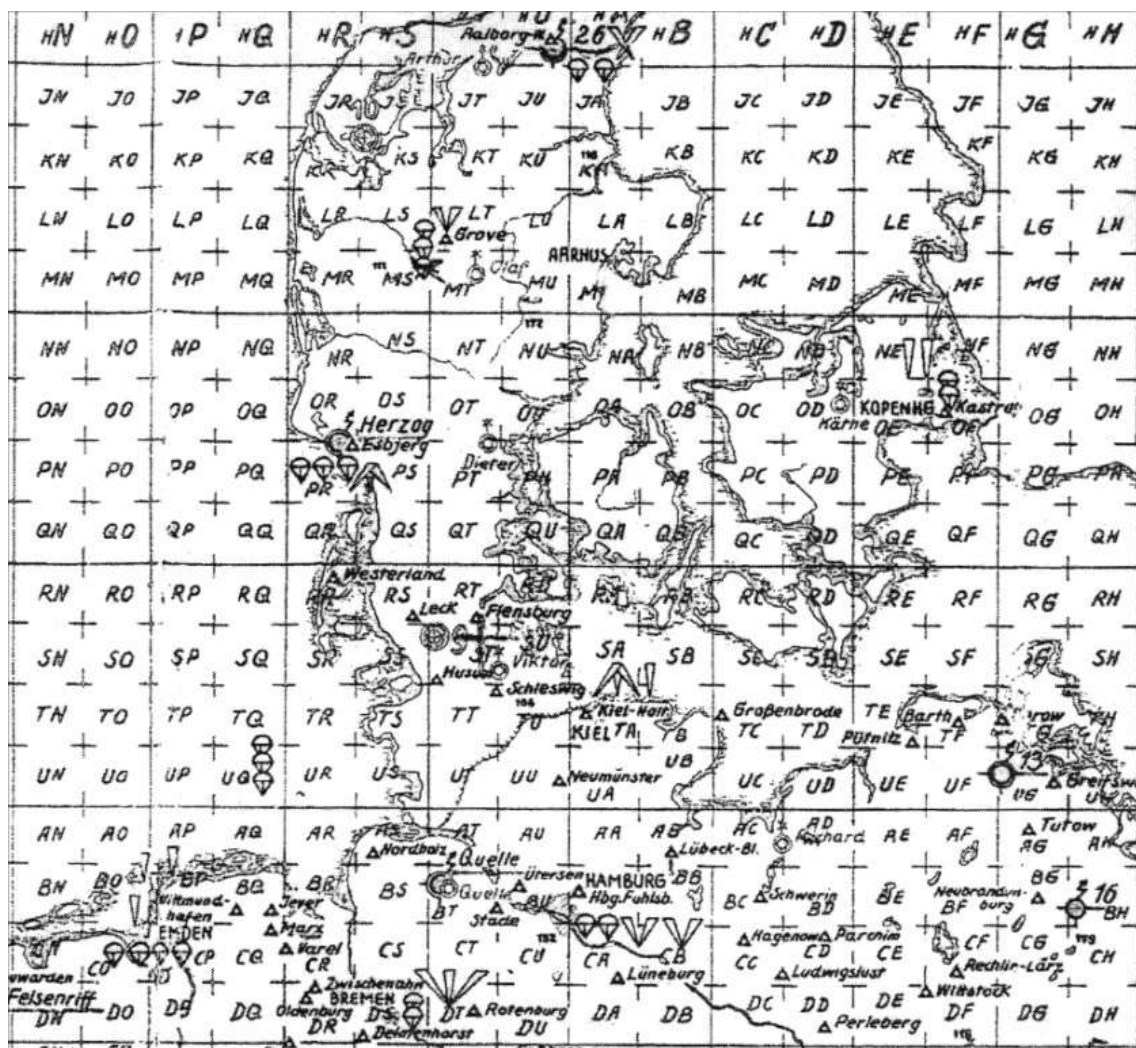
Mosquitoerne, der skulle til Sassnitz, krydsede den jyske halvø i lav højde over Schleswig omkring klokken 22 og fortsatte ud over Østersøen, før de ankom til målområdet klokken ca. 23. De britiske maskiner var allerede klokken 21.13 blevet opdaget af Luftwaffe ud for Texel og blev løbende plottet indtil målområdet. Klokken 22.27 udsendte Luftwaffe en melding om, at Kiel var blevet bombet. Den tyske meldetjeneste fulgte Mosquitoerne under deres tilbageflyvning og rapporterede den sidste udflyvning ca. 75 km vest for Husum klokken 23.59.

Lancasterstyrken overfløj Nordjylland og fortsatte ind over Sverige ved Göteborg, før de fløj sydpå mod Sassnitz. Hovedstyrken blev også opdaget af Luftwaffe, men først på et meget sent tidspunkt.

Klokken 21.52 blev Lancasterne rapporteret som en mindre formation ved Læsø. I tidrummet mellem klokken 22.18 og 22.58 opsnappede den britiske aflytningstjeneste radiotransmissioner Luftwaffe, der meldte om fjendtlige fly fra Anholt og til målområdet. De tyske positioner var dog længere mod vest end den britiske hovedstyrke befandt sig.

Klokken 21.17 meldte radiofyret 'Herzog' i Vestjylland de første positioner på indflyvende bombefly. Positionen blev opgivet til ca. 75 km vest for Hjørring. Den britiske aflytningstjeneste hørte positionsmeldinger til I./NJG 3 for mål flyvende nordvest for Skagen klokken 21.29. Disse mål blev

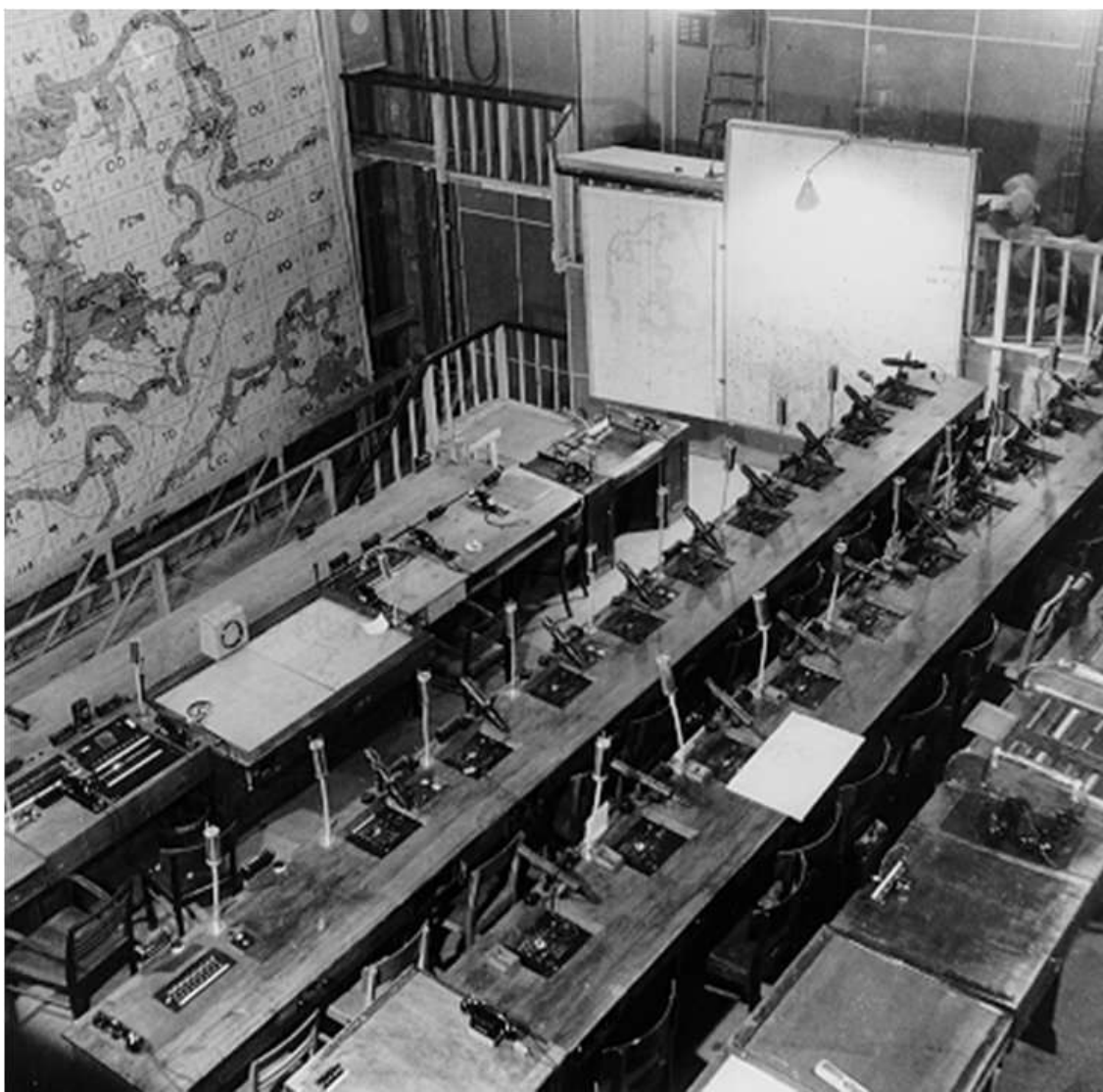
rapporteret flyvende over Nordjylland og herfra med sydlig kurs gennem Kattegat og øst for Sjælland. Klokken 22.47 fik I./NJG 3 sine sidste plot, der rapporterede de fjendtlige maskiner nord for Rügen. I./NJG 3 opererede over Danmark og var under ledelse af 2. Jagddivision. Enheden indsatte kun et mindre antal Ju 88. 3. Jagddivision indsatte seks fly på Verfolgungsnachtjagd og to på Gebietsnachtjagd mod styrken til Sassnitz. 1. Jagddivision afsendte 13 natjagere på Verfolgungsnachtjagd.



Kortskitse, der viser det tyske jagergrid system samt flyvepladser og navigationshjælp i form af faldskærmsblus og lyskastere, som natjagerne kunne bede om at få tændt i tilfælde af navigationsproblemer.

Ikke mange dokumenter om Luftwaffes spring af indflyvninger på det operative plan har overlevet for foråret 1945, men i Nordjylland var det den tyske krigsmarine, der var ansvarlig for Fluko. Deres rapport for indflyvningen lyder:

- 20.46 3 Ju 88 von Grove zur Y-Führung
- 20.58 Im Raume HG ca 20 fdl Maschinen mit Nordkurs
- 21.02 Taubenei meldet Scheinwerfertätigkeit in Richtung 3
- 21.05 Tauberei meldet Flugzeuggeräuche von Richt 3 nach 11.
- 21.08 2 Leuchtschirme in richt 11
- 21.09 Flugzeuggeräuche HS2
- 21.10 Fdl Luftziel in GR3
- 21.11 1 Leuchtschirm
- 21.13 Flakfeuer in Richt 12
- 21.15 Im Raume FR bis GS 30 bis 5 fdl Maschinen Kurs NO
- 21.20 Flakfeuer in Richt 12
- 21.21 Im Raume ES6 bis FT 5 30 bis 35 fdl Maschinen Kurs Nordost
- 21.21 Deutsche Jäger HT2 u HT7
- 21.23 Feuer frei nur auf einwandfrei erkannte Maschinen
- 21.25 DS9 ca 30 Feindmaschinen bis EU6 Kurs Nordost

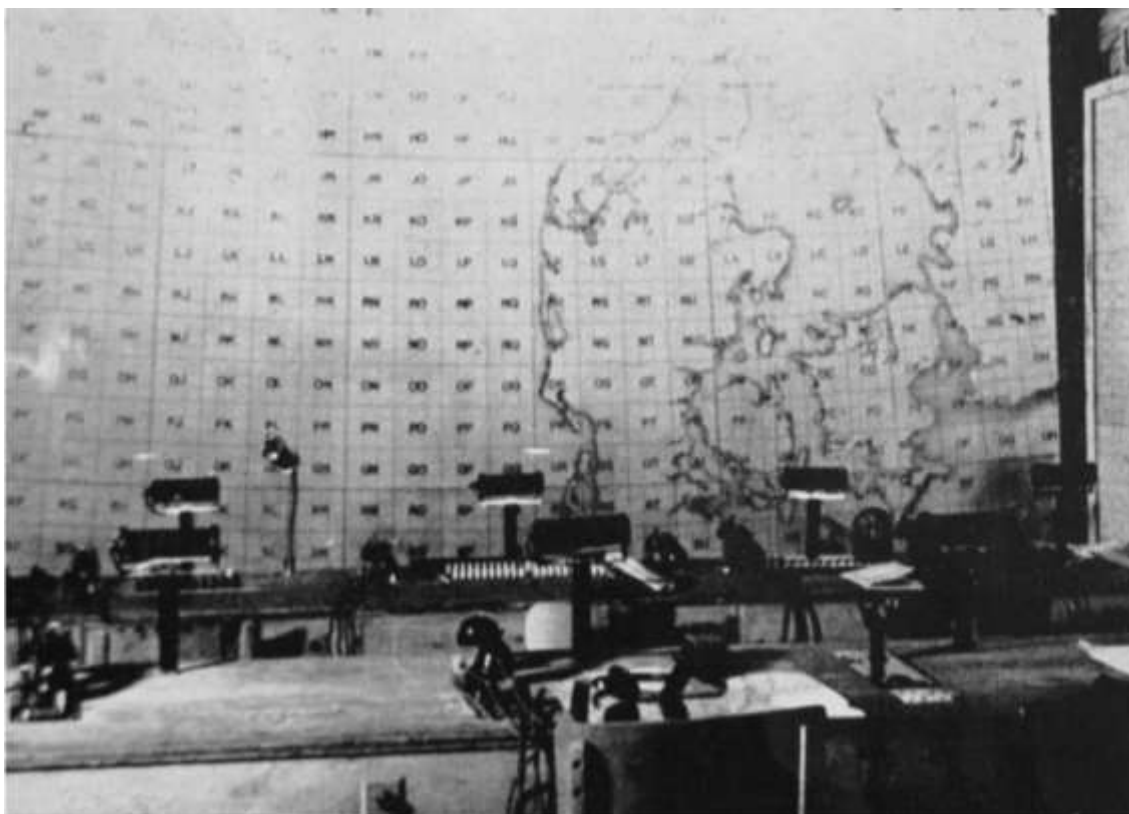


*Fra Jagdleitender 'Gyges' på Fliegerhorst Grove kunne de tyske jagerkontrolofficerer følge No. 5 Groups indflyvning i retning af Sverige, men med kun tre Ju 88G-6 afsendt fra Grove var der ikke meget, som de kunne stille op. Brændstofsituationen tillod ganske simpelt ikke flere fly i luften. (RDAF)*

- 21.26 Stand der Deutschen Jäger GU, GS, 3 Jäger unbekannt
- 21.27 Die eigenen Jäger in GU fliegen nach FB
- 21.28 Der fdl Verband DT7 und EA4 Kurs Ost
- 21.31 Die spitze der Feindmaschinen DA7 bis EA4
- 21.32 Die Spitze der Feindmaschinen EA3 bis EB7
- 2134 Stand der deutschen Jäger FA8, FU8 und ES7
- 21.35 In FB8 Flugzeuggeräuche
- 21.40 Die Spitze der Feindmaschinen EC bis EB9
- 21.44 Die Spitze der Feindmaschinen FB8 nach FC8 mit Südkurs
- 21.45 Feindmaschinen in GB2 nach GC2
- 21.48 Feindmaschinen kreisen in FA5
- 21.48 Einige Maschinen in FA5 nach FB4
- 21.55 Tauberei meldet Flakfeuer Richt 12
- 21.56 Flugzeuggeräuche GU5
- 21.56 In Richtung 12 4 Leuchtschirme, Flakfeuer
- 22.02 Stand der deutschen Jäger GB4, FB4 der 3. unbekannt
- 22.14 3 Leuchtbomben in Richt 4
- 22.14 In GT3 ein fdl Luftziel Höhe 300 m Geschwindigkeit 300 km/h
- 22.16 Stand der deutschen Jäger DU, HC8, dritter unbekannt
- 22.18 Flugzeuggeräuche Richt 9
- 22.18 Das fdl Luftziel von GT3 nach GU2



- 22.21 In FA4 Flugzeuggeräuche unbekannt
- 22.29 Ein deutscher Jäger gelandet
- 22.30 Das Luftziel von GU2 in EB4
- 22.35 Ein eigener Jäger in GB8
- 22.40 Leuchtschirm in Richtung 12. Flugzeuggeräuch Richt 9
- 22.51 Feindl Flugzeuge mit Südkurs abgeflogen Spitze Insel Rügen erreicht
- 22.50 In GT 7 deutscher Jäger
- 22.58 Kriegswache Ruhe



*Nachrichten Einsatzleiter og Ia (operationsofficeren) pladser i bunkeren for Jagdabschnittführer Dänemark i Gedhus/Grove. Under nattens indflyvning hen over Nordjylland og videre over Sverige mod Sassnitz havde den tyske ledelse et godt overblik over situationen i luften, idet der kun var to B-17 fra No. 214 Squadron til at jamme, hvilket var alt for lidt. Tyskernes problem var, at der ikke var tilstrækkeligt brændstof til at sende de omkring 30 natjagere på Grove på vingerne.*

Klokken 23.18 fik IV./NJG 5 positionsrapporter på fjendtlige fly i Rügen-Stralsund området. Den britiske aflytningstjeneste overhørte ikke flere plot til denne enhed, som fik ordre på at lande klokken 23.37. Landingsordrer klokken 23.40 og 23.55 specificerede Greifswald som den flyveplads, man skulle lande på. Klokken 00.04 blev landende fly advaret om intrudere over flyvepladsen. Denne melding gjaldt formodentlig fly fra No. 515 Squadron, der udførte et lavangreb på Greifswald på dette tidspunkt. I tidsrummet 00.01 og 00.16 landede en Ju 88 og en Bf 110 på Greifswald. I./NJG 100 var stationeret på Greifswald og blev på grund af intrudererne scrambleset for sent til at kunne nå at angribe styrken over Sassnitz.

### **Bombningen af Sassnitz**

Hver Lancaster i hovedstyrken medførte 2.154 gallon brændstof samt så mange 1.000 lbs sprængbomber med 0.025 sekunds forsinkelse, som flyene kunne medføre. Stick spacing for 1.000 lbs sprængbomberne skulle sættes til 15 yards. Kun No. 9 Squadron havde en anden bombelast bestående af en 12.000 lbs Tallboy fuzed 0.07 sekund. Dette fik Lancasterens totalvægt op på mellem 65.500 og 67.000 lbs.

Force A havde til opgave at angribe selve havnen i Sassnitz, medens Force B koncentrerede sig om skibene på reden ud for Sassnitz.

For Force A bestod målmarkeringen af grønne målmarkeringsbomber, der blev kastet mod centrum af havnen i Sassnitz. Disse blev udført som blind markers. Herefter ville der blive kastet lysbomber, der skulle oplyse målområdet fra klokken H-9. Så hurtigt som muligt efter H-9 skulle Mosquitoes markere målområdet med røde T'er og hvis disse lå nøjagtigt, ville de blive fulgt op af efterfølgende stifinderfly.

Hvis Mosquitoerne ikke kunne markere markeringspunkterne, skulle de forsøge at markere et centralt beliggende punkt mellem de tre punkter og hvis dette heller ikke var muligt, skulle de støtte PBM'ernes grønne målmarkering.

Hovedstyrken til A havde ordre til at bombe de røde målmarkeringer. Deres ordre lød:

'Attack Red TI as planned, in which case crews are to aim the centre bombs of the stick at the Red TI and delay release as follows:

<u>Base</u>	<u>Track T</u>	<u>Delay</u>	<u>Height</u>
55	234	4 secs	8000-10000 ft
53	226	7 secs	8000-10000 ft
56	226	10 secs	8000-10000 ft

Alternativet var at bombe de røde målmarkeringsbomber direkte eller bombe røde eller grønne målmarkeringsbomber, hvis andet ikke var muligt. Ud fra ovenstående 'track' kan man se, at havnen i Sassnitz blev angrebet nordøst fra og at angrebet fulgte nogenlunde samme vinkel som kystlinien.

Force B havde en sværere opgave. Fra klokken H og frem til H+12 skulle de tre eskadriller angribe skibe ud for Sassnitz, der skulle være oplyst af lysbomber. Angrebet skulle gennemføres som et 'free for all' angreb. Hvis flybesætninger fra Force B ikke havde gennemført deres anflyvning klokken H+9, havde de ordre til i stedet for at bombe havnen i Sassnitz. No. 9 Squadron med deres Tallboys havde ordre til at angribe fra højder mellem 10.000 og 11.000 fod. No 630 Squadron skulle angribe mellem 9-10.000 fod og No. 106 Squadron fra højder mellem 8-9.000 fod.

Målmarkeringen af Sassnitz skulle klares af tre eskadriller, nemlig No. 83, 97 og 627 Squadron. Tre vidt forskellige enheder, men som alle hørte til de bedste i Bomber Command.



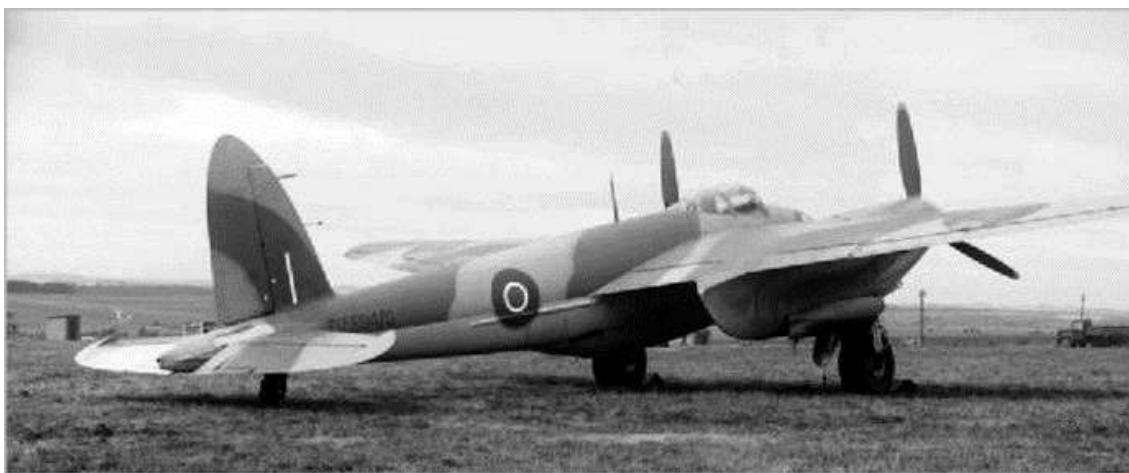
*Lancasters fra No. 83 Squadron venter på signal for take-off. Denne eskadrille deltog i løbet af krigen i 456 operationer, hvor de fløj 2881 togter (sorties). No. 83 Squadron mistede 87 fly i løbet af krigen, hvilket giver en tabsprocent på 3.0. No. 83 Squadron fløj Hampden ved krigens start og skiftede senere til Manchester, før de i maj 1942 blev udrustet med Lancasters. 1642 af eskadrillens sorties blev gennemført med Lancasters.*

No. 83 Squadron havde fløjet missioner fra den 3. september 1939 og opererede oprindeligt med Hampden, som de i januar 1942 udskiftede med Manchester. Allerede i maj 1942 fik eskadrillen Lancasters og med denne flytype fortsatte de krigen ud. No. 83 Squadron gennemførte 5117 operative sorties i løbet af krigen under hvilke eskadrillens personel fik tildelt 1 Victoria Kors, 1 OBE, 1 MBE, 29 DSO, 209 DFC, 36 bjælker til DFC, 1 CGM, 147 DFM og 3 fjælker til DFM samt et enkelt DCM. No. 83 Squadron betragtede sig selv som en særlig eskadrille, hvilket man ikke kan fortænke personellet i. No. 83 Squadron startede krigen i No. 5 Group, men blev i august 1942 overflyttet til den nydannede Pathfinder Force, hvorfra de kom tilbage til No. 5 Group som fast udlån i april 1944 og blev stationeret på

RAF Coningsby. I marts 1945 var Group Captain John Arthur Ingham DSO, DFC chef for eskadrillen. Ingham havde fået sit DFC i maj 1943, da han var færdig med en tour ved No. 44 Squadron. Han kom dernæst til No. 1661 Conversion Unit, hvor han i juni 1944 fik tildelt et Air Force Cross. Ingham overtog ledelsen af No. 83 Squadron den 28. august 1944 og hans DSO fik han i februar 1945. Han havde på dette tidspunkt fløjet 50 togter siden han fik tildelt sit DFC.

No. 97 Squadron blev dannet i februar 1941 på RAF Waddington (med grundstamme af besætninger fra No. 207 Squadron), hvor de blev udrustet med Manchesters. I januar 1942 konverterede de til Lancasters, som de fortsatte med at flyve indtil krigens slutning. No. 97 Squadron fløj 4.091 operative togter under hvilke de mistede 130 fly. Eskadrillens personel blev i løbet af krigen tildelt 21 DSO, 222 DFC, 2 bjælker til DFC, 157 DFM, 2 bjælker til DFM, 1 OBE samt 1 enkelt BEM.

Ligesom No. 83 Squadron startede No. 97 Squadron ved No. 5 Group, men blev overført til No. 8 Group i april 1943, hvor de blev uddannede som Pathfinders. I april 1944 kom eskadrillen tilbage til No. 5 Group og virkede ofte som pathfinders for No. 5 Group. Group Captain Peter Warren Johnson DFC AFC var chef for No. 97 Squadron i marts 1945, som han var blevet chef for i oktober 1944. G/C Johnson havde i 1943 gennemført en tour ved No. 49 Squadron, hvor han fik sit DFC. Johnson døde i Albury i Surrey den 12. februar 1999.



*Mosquito fra No. 627 Squadron. Denne eskadrille deltog i 166 operationer under hvilke de fløj 1.058 sorties med Mosquitos. No. 627 Squadron mistede 15 fly i løbet af deres operationer, hvilket giver en tabsprocent på 1.5. Eskadrillens opgaver kunne fordeles på afmærkning af målområdet for andre enheder i No. 5 Group (121 operationer), vejr- eller fotorekognoscering (35 operationer), minelægning (6 operationer) samt udkast af chaff/Window (4 operationer).*

No. 627 Squadron var den nyeste enhed blandt No. 5 Groups Marker Force. Den blev opstillet med Mosquito IV på RAF Oakington i november 1943. Senere opererede enheden også med Mosquito XX, XXV og fra marts 1945 også Mosquito XVI. Oprindeligt tilhørte eskadrillen No. 8 Group, men blev overflyttet til No. 5 Group i april 1944, hvor eskadrillen også flyttede til RAF Woodhall Spa. No. 627 Squadron gennemførte mange typer angreb på tyske byer og installationer, men blev specielt kendt for deres low level målmarkering, som blev kaldt for '5 Group method'. I begyndelsen af marts 1945 var enheden under ledelse af Wing Commander Brian Roger Wakefield Hallows DFC, der i april 1942 havde fået sit DFC for deltagelse det berømte dagangreb på Augsburg, der blev gennemført af Lancasters fra No. 44 og 97 Squadron. Hallows tilhørte på det tidspunkt sidstnævnte enhed. Efter en periode ved 1668 HCU i Bottesford overtog han den 24. januar 1945 ledelsen af No. 627 Squadron. Efter krigen gjorde Hallows tjeneste ved en række Nato-stabe, før han i oktober 1959 gik på pension.

Under nattens angreb på Sassnitz var F/Lt William Worthington Topper fra No. 627 Squadron Marker Leader med F/O Victor William Davies som navigatør. Davies startede sin operative karriere ved No. 10 Squadron i juli 1943 og gennemførte ni operative togter, før han natten mellem den 27. og 28. august 1943 blev skudt ned under et angreb på Nürnberg. Det lykkedes Davies at undgå at falde i fangenskab og han returnerede til England i januar 1944. Han fik tildelt et MID og blev anvendt som instruktør i E&E indtil han i maj 1944 endte i No. 627 Squadron. Tre uger senere dannede han makkerpar med Topper, som han fortsatte at flyve med indtil krigens slutning.

F/Lt Topper ankom til Woodhall Spa i juni 1944 efter at have tilbragt to år som instruktør ved Central Flying School og 7 Flying Instructors School, hvor han havde samlet sig næsten 2.000 flyvetimer. Deres første operative togt gik den 7. juli til Chauny og de fortsatte med at flyve sammen på yderligere 29 togter. Deres sidste togt gik til Wesel den 23. marts 1945.

F/Lt Topper fik den 9. marts tildelt et DFC med følgende begrundelse:

Flight Lieutenant Topper has displayed commendable skill and courage during a tour of operational duty on which he has participated in attacks against very many enemy targets. In January, 1945, he piloted an aircraft in an attack on a synthetic oil refinery at Brux. Although the terrain in the neighbourhood of the target was very hilly, Topper came down to a low altitude and, in face of concentrated fire from the ground defences, made two runs over the target to execute a good attack. He set a very fine example of skill and determination throughout.

Topper fortsatte med at flyve operativt og hans sidste togt gik til Tönsberg i Norge den 25. april. Han gennemførte dette togt sammen med No. 627 Squadrons Navigation Leader, F/Lt Ken Tice. I mellemtiden var Topper blevet udnævnt til Squadron Leader og forrettede fra den 25. marts tjeneste som Flight Commander for A Flight i No. 627 Squadron.

Også Davies blev forfremmet i slutningen af marts 1945, hvor han blev udnævnt til F/Lt. Davies fik et velfortjent DFC den 29. september 1945. Begrundelsen for hans DFC lyder:

A navigator of outstanding ability, this officer has participated in a large number of attacks against heavily defended targets. He has also navigated his aircraft in attacks against very small precision targets. In the face of enemy, Flying Officer Davies has always displayed cool courage and great resolution. Early in his operational career, this officer's aircraft was shot down in France. He managed to evade capture and returned to this country where he resumed operational flying with undiminished enthusiasm.

At Davies blev betegnet som Flying Officer angiver, at han blev indstillet til sit DFC inden udnævnelsen til F/Lt i slutningen af marts 1945. William 'Vic' Davies døde i Newport, Shropshire den 30. april 1914 i en alder af 91.



*Wing Commander M A Smith, der var Controller (Master Bomber) for angrebet på Sassnitz. Billedet er taget, da han efter krigen var redaktør på bladet Flight.*

Master Bomber for angrebet på Sassnitz var Wing Commander Smith. Maurice Armstrong Smith fik kontakt med flyvning, mens han læste ved Wadham College i Oksford og i 1933 meldte han sig frivilligt til RAFVR, hvor han fik en pilotuddannelse. Han fik ansættelse ved Rolls Royce i Derby inden han kom til tidsskriftet Flight. Ved krigens start blev han naturligvis indkaldt til tjeneste ved RAF og fløj et utal af flytyper inden han i vinteren 1944/45 kom til 54 Base som Master Bomber. I november 1944 gjorde han sig særligt bemærket under et angreb på Dortmund Ems kanalen og nogle få dage senere deltog han i angrebet på Mittelland kanalen ved Gravenhorst. Disse to angreb udløste et DFC, som han fik tildelt i februar 1945 og i november samme år kunne Smith tilføje en bjælke til sit DFC for hans fremragende tjeneste som Master Bomber i krigens sidste måneder.

Efter krigen kom Smith tilbage til Flight, hvor han blev assisterende redaktør og senere redaktør. Maurice A Smith døde i maj 2012.

Lad os kigge lidt nærmere på de tre eskadrillers markering af Sassnitz - med besætningernes egne beretninger som beskriver deres opfattelse af angrebet.

## No. 97 Squadron

No. 97 Squadron afsendte 13 Lancasters, der skulle fungere som belysere. I første omgang skulle eskadrillen belyse selve byen og havnen i Sassnitz, så No. 627 og 83 Squadron kunne afmærke målet for hovedstyrken, og derefter skulle No. 97 Squadron belyse de tyske skibe ud for Sassnitz, så Force B kunne bombe disse. Flying Officer Noon åbnede angrebet med assistance fra hans Air Bomber, F/Sgt Hallett. De kastede en grøn målmarkeringsbombe blindt, der landede nøjagtigt på 'Marking point'. Herefter fulgte belysning af målområdet og skibene på Sassnitz Red.

Opgave	Fly	Pilot	Operatør
<u>Primary Blind Marker</u>			
	Lancaster PB408 'O'	S/Ldr Scholefield	F/Lt Hughes
<u>Visual Illuminators</u>			
	Lancaster PB905 'K'	F/O Vallance	P/O Wilson
	Lancaster PA973 'C'	F/O Cottman	F/Sgt Coster
	Lancaster PB473 'F'	F/Lt Dodwell	F/O Harris
	Lancaster PB700 'H'	F/O Arnot	W/O Eaves
	Lancaster PB157 'B'	F/Lt Ryan	P/O McPie
<u>Blind Illuminators</u>			
	Lancaster PB432 'P'	F/O Hamilton	F/O Smith
	Lancaster PB521 'Q'	F/O Yaxley	P/O Alabaster



*Lancaster I PB905 'K' fra No. 97 Squadron, der under angrebet på Sassnitz blev fløjet af F/O J Vallance. Han identificerede målet ved hjælp af lysbomber og grønne målmarkeringsbomber og var godt tilfreds med hans anflyvning og bombning. Radioforbindelsen til Master Bomberen, som No. 5 Group kaldte for Controller, var ret dårlig med megen interferens.*

Følgende besætninger deltog i angrebet på Sassnitz:

Lancaster III	PB408	S/Ldr T N Scholefield	18.14 - 03.07	Target identified on H2S. Dropped Green TI's as briefed. One Red Ti seen 1 to 2 miles away. Good concentration of markers. Flare illumination excellent. Heard Controller calling Check 1, but did not hear reply, so climbed to a position where we could assess Reds. By this time the Mosquito Marker Leader had checked them, and knew it was too late to drop our flares.
Lancaster III	ND589	F/O T W J Noon	18.10 - 03.15	Target identified on H2S. 10/10 cloud as we passed over and at H-3 were told to wait till could dispeased. Actual bombing was ordered at about H+3. Red and Green TI's wre seen by gunner after leaving the target; two Greens within 100 yds of each other in town and the Red betewen them right on shore. 2 CP No. 3 hung up over target.
Lancaster III	PB521	F/O E Yaxley	18.22 - 03.12	Target identified on H2S. Owing to trouble with D/R compass and 'Y' not functioning at first, we were 4 mins late in releasing flares. Not sure of heading of release owing to uncertainty of DRC, but believe it was reasonably accurate.
Lancaster III	PB432	F/O G A Hamilton	18.24 - 02.29	Target identified on H2S. Picture was unsatisfactory. Two Green TI's seen. Flares were good. No Reds seen. heard on VHF at 2255 hrs that the first Red Ti was assessed and backing up ordered. At 22.57 hrs we wre told to clear the

			area as no more flares were needed. Wind not considered good enough to be sent back as found by air plot as API was unserviceable.	
Lancaster III	ND746	F/O J W Greening		18.17 - 02.57
			Target located on H2S. Flares were released three mins late owing to wind being 50° different from winds forecast and not so strong. Flares were very good, also Markers. Wind found 038/38 knots.	
Lancaster I	PB905	F/O J Vallance		18.13 - 03.10
			Target identified by blind flares and Green TI. Very satisfied with our run. No Reds seen. Cloud covered Markers at the time. One or two explosions seen in the town. Controller's VHF seemed bad, causing interference.	
Lancaster III	PA973	F/O J D Cottman		18.15 - 02.53
			Large patch of cloud drifted across target early in attack otherwise clear. Target located visually. After climbing found winds were 20 knots slower than Met forecast, so in spite of increasing speed we were 4 mins late dropping route marker, and 2 mins late with flares. Route markers were, however, dropped to time by another aircraft. Attack appeared to go according to plan. 'Y' showed good collection of ships outside mole - approx 17 counted. Those inside merged with coastline and could not be picked out.	
Lancaster III	PB473	F/Lt S L Dodwell		18.09 - 02.56
			Target identified by Red TI. Green TI's in North of town. Flares were concentrated and illumination good. Red TI's also seen. At H-3 flare aircraft were ordered to come in quickly and clear the target.	
Lancaster III	PB700	F/O C Arnot		18.11 - 03.24
			Target located visually. Droppd flares as briefed. The Green TI's were excellent also the Reds. Flare illumination very good. W/T receiver unserviceable.	
Lancaster I	PB881	F/O W Laycock		18.24 - 03.30
			Target located visually. Load dropped as briefed.	
Lancaster III	PB376	Lt P J H Addison		18.28 - 03.13
			Target located visually. Dropped flares as briefed. Near miss by Tallboy seen on large ship.	
Lancaster I	NG482	F/O E R C Harrison		18.31 - 03.18
			Target identified by TI and flares. Arrived in target area at 23.00 hours and heard Controller telling flare force to go home, so we did not drop.	
Lancaster III	PB157	F/Lt W P Ryan		18.30 - 03.07
			Target located visually, also H2S. Two Green TI's seen in port area. Reds good, but one seen two miles North. Illumination good in our area. One direct hit seen on ship at 23.08½. Cloud obscured results in dock area. Controller contacted us first at H+1, 'Bomb as planned' at H-2½, H+3 'cloud will clear in 2/3 mins'. H+10 'Attack three large ships outside mole'. 23.23 'Target attacked'. Difficulty in contacting Controller. Marker Leader answered us during first part of attack.	

### No. 627 Squadron

Bomber Command angiver, at syv Mosquitoes angreb Sassnitz, men eskadrilledagbogen for No. 627 Squadron angiver, at der kun var seks fly. Det kunne være nærliggende at tro, at det syvende fly var en Mosquito vejrrekonoscering, men No. 1409 Met Flight assisterede ikke No. 5 Group denne nat. Hver af Mosquitoerne fra No. 627 Squadron medførte en 1.000 lb Red TI og en 1.000 lb Yellow Ti samt en Wanganui målmarkeringsbombe.

Følgende besætninger fra No. 627 Squadron deltog i angrebet på Sassnitz:

Marker Leader	Mosquito IV	DX631	F/Lt W W Topper & F/O V W Davies	20.11 - 01.39
Marker 2	Mosquito IV	DZ599	F/Lt J E Whitehead & F/O J Watt	20.12 - 01.21
Marker 3	Mosquito IV	DZ611	F/L C H Bridges & F/Sgt R H Doyle	20.13 - 01.16
Marker 4	Mosquito XVI	KB533	F/O F A Saunders & F/Sgt G T Swales	20.14 - 01.19
Marker 5	Mosquito XXV	KB561	P/O J W Herriman & F/Sgt K G Arthur	20.15 - 01.18
Marker 6	Mosquito XX	KB625	F/O A McLellan & F/O M A Phillips	20.16 - 01.13

F/Lt Bridges og F/Sgt Doyle som Marker 3 var den første Mosquitobesætning, der indfandt sig over Sassnitz og de bemærkede at PMB var nøjagtig og til korrekt tid. Bridges kastede sin målmarkering, som Marker Leader vurderede til at være 90 meter nordøst for målpunktet, hvorefter Marker Leader og Marker 6 støttede målmarkeringen.



*Øverst: Mosquito AZ-S fra No. 627 Squadron.*

*Til venstre: Australieren P/O J W Herriman, der var pilot på Mosquito KB561 (Marker 5) under angrebet på Sassnitz. Hans rapport lyder:*

*'Target Sassnitz. Load 1 x B.25 Red TI and 1 Wanganui. The M/P was adequately marked by Markers 3, 6 and 1. No further backing up was required'.*

*Dette betød, at Herriman og hans navigatør, australieren F/Sgt E G Arthur fik en lang flyvetur til Sassnitz uden at de kastede deres bombelast. De var startet fra RAF Woodhall Spa klokken 20.15 og landede igen samme sted klokken 01.18.*

F/Lt Topper og F/O Davies var som Marker Leader ansvarlig for at eskadrillens målmarkering var korrekt placeret og deres rapport lyder:

There was cloud over target area. Flares were seen and accurate and there was light flak. We followed No. 3 in and saw his TI drop 100 yareds E. Backed upon this overshooting by 100 yards E. Assessed marking as 100 yards and passed to Controller who called for backing up. When No. 6 had gone in the markers were called off. Controller called check aircraft but to no avail so we went up to 8.000 feet and told him that Red and Greens were not visible through cloud but would be in a couple of mins, because of break to the N. we orbited M/P for 3 mins. A Red decoy appeared about 2 miles N. Controller told Marking Force to ignore this.

F/O McLellan og F/O M A Phillips som Marker 6 havde ingen problemer med at placere deres målmarking korrekt og der blev ikke brug for de sidste tre Mosquitoeres markering, hvorfor Master Bomberen beordre dem til at returnere til England.

Marker 4 havde overskudt målet med omkring seks minutter og da de igen indfandt sig over Sassnitz var der ikke længere brug for dem.



### No. 83 Squadron

No. 83 Squadron afsendte 13 besætninger mod Sassnitz. Eskadrillen havde briefing klokken 15.00 og flyene kom i luften omkring klokken 18.15. No. 83 Squadron havde til opgave at virke om pathfinder force under angrebet på Sassnitz og havde fordelt opgaverne således:

PBM:	F/O Gamble	S/Ldr Matheson	
FF1:	F/Lt Falls	F/O Cassidy	F/O Shand
FF2:	F/O Tutton	F/O Brown	F/O Astbury
FF3:	F/O Phillips	F/O Laidlaw	F/Lt Williams
FF4:	F/O McNeil	F/O Mitchell	

Besætningernes egne rapporter for angrebet på Sassnitz lyder:

Lancaster III	PB341	F/O D G Gamble	18.19 - 22.47
		12 x CP No. 3 860/C, 1 x 1000 Green TI 860/A, 1 x 1000 Green TI 885/2400. Mission abandoned.	
Lancaster III	PB454	S/Ldr K A Matheson	18.19 - 02.38
		22.50 hours 12.000 feet 165°T 155 Kts. 22.59.5 hours 12.000 feet 310°T 155 Kts 1 x 1000 Green TI 860/A and 1 x 1000 Green TI 885/2400 ft and flash, 12 x CP No. 3 860/C and flash. Dropped Green TIs on time waited 10 minutes and dropped flares in outer harbour across the ships. Marking was finished before H-hour and Red TIs assessed as 100 yards East of marking point. Backing up called for and Mosquito told to clear the area as quickly as possible. An excellent effort on the part of the whole crew as so much equipment was unserviceable.	
Lancaster III	PB452	F/Lt F M Falls	18.14 - 03.17
		22.52 hours 12.000 feet 152°T 155 Kts. 14 x CP No. 1 860/B and photoflash with 7th flare. Yellow TI fell on time in right place. Sqw Green go down through cloud as we ran in. A patch of cloud obscured town at that time. Our flares were first to drop. We heard Marker VI call 'Tally Ho' and saw Reds cascade among ships in inner harbour, at approx H-6. We saw 3 groups of markers, 2 Greens together to West of harbour, 1 Green directly N behind harbour, the Red was right in harbour itself. We circled around as Check I. Controller called twice, but did not receive reply. Marker finally told to do one orbit. Some of flare Force 2 were sent home. Marking very good. 'Bomb as planned'. Winds found, 041/43 sent at H-11. controller advised 'Attack on 3 large ships outside harbour'.	
Lancaster III	ME423	F/O M J Cassidy	18.23 - 03.06
		22.54 hours 12.000 feet 156°T 160 Kts. 14 x CP No. 1 860/B and photoflash. Target showed up very well on instruments, three thin funnel ships of considerable size seen outside Mole heading NE (appeared stationary). Y showed a large ship rather to North of target in addition to large number of ships in harbour area.	
Lancaster III	PB135	F/O D W R Shand	18.20 - 03.22
		22.56.8 hours 12.000 feet 157°T 165 Kts. 14 x CP No. 1 860/B and flash. Gee pulses faded out about 02.00 hours East and then no Loran fixes gettable. Wind finding satisfactory on H2S and we passed 037/33 at H-9. due to there being no Gee or Loran and with 'Y' u/s till after position B we arrived 4½ min late. Marking in target was very good and in clear vis through cloud gap, we could see many ships close into the shore. 3 Green TI were seen, a cluster just NE of the M/Pt and reds were on M/P.	
Lancaster III	ND529	F/O F Tutton	18.29 - 03.04
		22.55½ hours 12.500 feet 047°T 155 Kts. 13 x CP No. 3 860/C and flash. 2 x TI Green seen right on Town and very near to Marking point. The Reds were on Marking point. Flares were very good. at 23.00 hours were 10 miles away from target, and saw some good explosions, and fires were visible from Swedish Coast. At least 3 wakes of ships going out of the boom and making for the open. 1 x TI Yellow 860/A route Marker dropped at 5435N 1316E.	
Lancaster III	ME311	F/O E R Brown	18.25 - 03.26
		22.54 hours 12.500 feet 043°T 155 Kts. 13 x CP No. 3 860/C and photoflash with 7th flare. Green TI very accurate and punctual. reds not observed. Main Force instruction not heard, too far inland to observe any hits on ships.	

Lancaster III	PB697	F/O D J Astbury	18.21 - 03.08
		22.53½ hours 12.800 feet 040°T 155 Kts. 14 x CP No. 3 860/C and photoflash. Green TIs excellent. Dropped flares and as we closed the bomb doors we heard Marker Tally Ho. Returned to Base.	
Lancaster III	ND692	F/O R B Phillips	18.27 - 03.09
		23.06 hours 12.000 feet 156°T 155 Kts. 14 x CP No. 3 860/C and photoflash with 7th flare. We should have dropped our flares in two sticks of 7 flares, but on first run TIs wer obscured by cloud, and by the time we saw Green it was too late to make a proper flare run, wo we orbitted left and did second run at H+6, dropping 14 flares with a 6 second spacing. One ship seen hit by bomb. Two large ships seen stationary 2 miles N of target. Small ships seen taking evasive action.	
Lancaster III	PB368	F/O G F Laidlaw	18.35 - 03.19
		23.00½ hours 12.000 feet 157°T 165 Kts. 12 x CP No. 3 860/C and flash with 6th flare. On our first run we dropped on the glow of Green TI through cloud on the second it was quite clear of cloud. 3 Green TI were right in town area almost on the shore. Bombing was concentrated within the Mole. Several sticks seen running along the Mole on the shore line. some fell between the pier and a ship that was inside the Mole. One direct hit on a ship outside in the open. (Dette fly medførte også 2 x 1000 Green TI)	
Lancaster III	PB694	F/Lt W R Williams	18.26 - 03.36
		23.08 hours 12.000 feet 165°T 160 Kts. 23.15 hours 12.000 feet 180°T 160 Kts. 7 x CP No. 1 860/B photoflash with 4th flare in each run. 7 x CP No. 1 860/B photoflash with 4th flare in each run. 8 minutes late when we dropped. Wind not as briefed, and mislead by first H2S fix. The attack was in full swing and we were last to leave the target. Tremendous background on VHF and interference with intercom. We turned volume down as Link I was coping well, and being late were anxious to carry out primary task.	
Lancaster III	PB616	F/O W A McNeil	18.30 - 03.21
		23.12 hours 12.000 feet 165°T 165 Kts. 23.16 hours 12.000 feet 365°T 156 Kts. 7 x CP No. 3 860/C and flash + 7 x CP No. 3 860/C and flash. On run up heard Controller ask another aircraft for flares further out off harbour (23.10 approx) So deliberately overshot release point for our first flares of first stick. While releasing our first flares bomb aimer saw 3 large ships illuminated by flares dropped by another aircraft. We therefore started very tight turn and released our second stick of flares on heading 355° as we did not want to lose sight of ships. Heard Controller call main force to bomb the 3 large ships, but not in a position to see any results. On our first run we saw bombs bursting on land near Red TI in dock area.	
Lancaster III	ND454	F/O G A Mitchell	18.34 - 02.59
		14 x CP No. 3 860/C. 23.07 hours, 12.500 feet 150°T 160 Kts. Due to the fact that we had no H2S on Learn coverage we were a few minutes late. I heard controller say 'Do not drop any more flares'. 'Marker force go home'. 23.01 hours, I turned for home then called Controller and asked if we could illuminate chips. Controller said 'Yes', so dropped our flare scross the ships in the outer harbour.	

### **Force A**

Efter styrken, der havde til opgave at afmærke målområdet, kom hovedstyrken, der var opdelt til to bombestyrker samt en minelægningsstyrke. De to styrker, der havde til opgave at bombe, blev benævnt Force A og B, hvor A skulle angribe selve Sassnitz, medens B skulle angribe skibene ud for Sassnitz.

### **No. 44 Squadron**

No. 44 Squadron afsendte 11 Lancasters for at bombe Sassnitz samt fire Lancasters, der havde til opgave at udlægge miner ud for Sassnitz. Følgende besætninger havde til opgave at bombe Sassnitz:

Lancaster III	ND631	'B'	F/O P S Young	18.32 - 03.56
Lancaster I	PA256	'C'	F/O I A Freeland	18.28 - 03.57
Lancaster I	NG396	'G'	F/O B F Boyle	18.31 - FTR
Lancaster III	LM625	'H'	F/O J C Fugger	18.29 - 04.01
Lancaster I	NN768	'K'	F/O E T Jetson	18.33 - 04.15

Lancaster III	ND869	'M'	F/O L T Gardiner	18.27 - 04.02
Lancaster III	PB251	'O'	F/Sgt T Spencer	18.31 - 04.14
Lancaster III	NG974	'P'	F/O K H Walker	18.45 - 04.05
Lancaster III	PB417	'R'	F/O D M Pigott	18.28 - 03.39
Lancaster III	LM655	'U'	F/O H V Parkin	18.25 - 04.04
Lancaster III	ME394	'X'	W/Cdr R A Newmarch	18.24 - 03.58



*Målfoto for F/O D M Pigott, der var pilot ombord på Lancaster III PB417 'R' fra No. 44 Squadron. Hans rapport lyder: 'Bomb Load 8 x 1000 MC Minol, Fzd-025. Bombed at 23.02 hrs from 9750 ft, 230 degs T at 170 mph. Weather - 8/10ths cu, tops 7000 ft. Target identified by Red and Green TI's. bombed Red TI + 4 secs delay. Controller ordered 'Bomb as planned' at 22.57 hrs. TI not seen until rather late. A/C approached on heading of 225 degs and pilot corrected this as near as possible to 230 degs. Several sticks seen to fall but unable to assess accurately. Bomb bursts seen on harbour. Glow on cloud for 30 miles after leaving. Attack seemed to go according to plan'.*

Sassnitz var beskyttet af to 10.5 cm og 3 lette luftværnsbatterier, der var yderst aktive i løbet af angrebet. Dertil kom så de mange skibe, der for hovedpartens vedkommende var udstyret med en eller anden form for luftværnsskyts. Besætningerne fra No. 44 Squadron beskrev luftværnsskytset som nogle få kanoner i havneområdet, men at hovedparten af skydningen kom fra skibene ud for kysten.

Luftværnsskytset fik jævnfør Luftwaffeoplysninger æren for at have nedskudt det eneste fly, der gik tabt over fjendtligt område under angrebet på Sassnitz. Det drejede sig om Lancaster B.I NG396 (KM-G) fra No. 44 Squadron styrtede i Østersøen sydøst for Falster, hvorved hele besætningen (F/O Bernard Francis Boyle, Sgt. W C Thornton, F/Sgt. J Pickup, F/Sgt. W J C Turner, Sgt. T W Doggart, F/Sgt. J C Smith og Sgt. C J Hance) omkom. Sgt. Thornton er senere begravet på Svinø, men den resterende besætning forsvandt i havet og er aldrig fundet. Lancasteren medbragte en bombelast bestående af 4 x 1000 MC Minol Fzd 025Z og 6 x 1000 MC Fzd 025.

Besætningen ombord på Lancaster ND631 havde navigationsproblemer på vej til målet. De rapporterede efter hjemkomsten, at de var udenfor Gee's rækkevidde allerede før position 'A', men at de fortsatte ved hjælp af navigationsmetoden DR, som i heldigste fald var 'gæt og vind'. De var da også ude af kurs, da de skulle være over Sassnitz. De troede, at målet lå mod øst, men kunne på grund af lysbomberne klokken 22.54 se, at målet lå længere mod vest. F/O Young satte kursen mod målområdet, men nåede ikke frem før angrebet var afsluttet H+20. Der var ikke andet at gøre end at sætte kursen mod RAF Spilsby, men også på turen hjem havde navigatøren problemer, idet Lancasterens Loran ikke opfangede nogen signaler og man kunne ikke se nogen landkendingsmærker på jorden på grund af skydække. F/O Young landede igen klokken 03.56, hvilket var nogenlunde samtidig med de øvrige fly fra eskadrillen. På grund af den dårlige navigation fik besætningen ikke tilkendt flyvningen som et operativt togt.

Også Lancaster PB251 havde navigationsproblemer. Besætningen rapporterede, at de var udenfor Gee's rækkevidde allerede ved 04.00E og at de heller ikke fik signaler på deres Loran udstyr. De fortsatte ved hjælp af DR og kom på et tidspunkt over en by, som de troede var København. Det viste sig dog at være Gøteborg. F/Sgt Spencer satte kursen mod målet, men de var langt bagefter tidsplanen. H-15 kunne de se lysbomber i det fjerne, men var på det tidspunkt over den Sydsvenske kyst og nåede først frem ved Sassnitz klokken 23.23, hvor angrebet var overstået. Bombekasteren kunne se ildskæret under skyerne,

men kunne ikke se nogen detaljer på jorden og besætningen valgte at returnere med bombelasten i behold. Til forskel for F/O Youngs besætning, så fik F/Sgt Spencers besætning godkendt flyvningen som et operativt togt - det vil sige lige bortset fra navigatøren.

De øvrige besætninger fra No. 44 Squadron bombede Sassnitz og F/O Jetson i NN768 rapporterede efter angrebet:

Bombed at 23.02 hrs from 8.500 feet 245 degs T at 180 mph. Weather 7/10ths, cloud; tops 6000 feet, visibility good. clear except actually at target. Target identified by green and red TI's and visually. Bombed Red TI +4 secs overshoot. Order was to bomb as planned. Break in cloud over target enabled good view to be obtained of markers and port. Marking was very good. Red was close to proximity green. bomb bursts seen to straddle port and harbour, and a vessel believed to be a destroyer, lying close to shore seen to get a direct hit and blew up. When losing height after bombing saw small vessel at approximately 54.38N 13.57E directly ahead this fired light tracer at us, so we continued in descent straight at it and fired after passing over it. Mid Upper and Rear Gunner both saw their fire hit the deck and ships guns cease fire at once. Ship well and truly raked. controller confirmed marking good so attack should be successful. Fires and explosions seen astern 12 minutes after leaving target. Cut corner at Position 'D' to make up time owing to winds.



*Lancaster I NG271 'M' fra No. 50 Squadron, der blev fløjet af F/Lt J E North. Besætningens rapport lyder: 'Primary target attacked at 2312 hours from 7,500 ft. 7-8/10ths cloud, tops 6.000 ft. Vis excellent. Target identified by One Red TI. Harbour and Railway clearing seen. Bombed Harbour visually as Red Ti obscured by cloud on run-up. Bombs fell across landing pier and marshalling yards. Fairly good attack as far as we could tell. Loran N/TY Filled. P.B. Sortie completed.'*

#### **No. 49 Squadron**

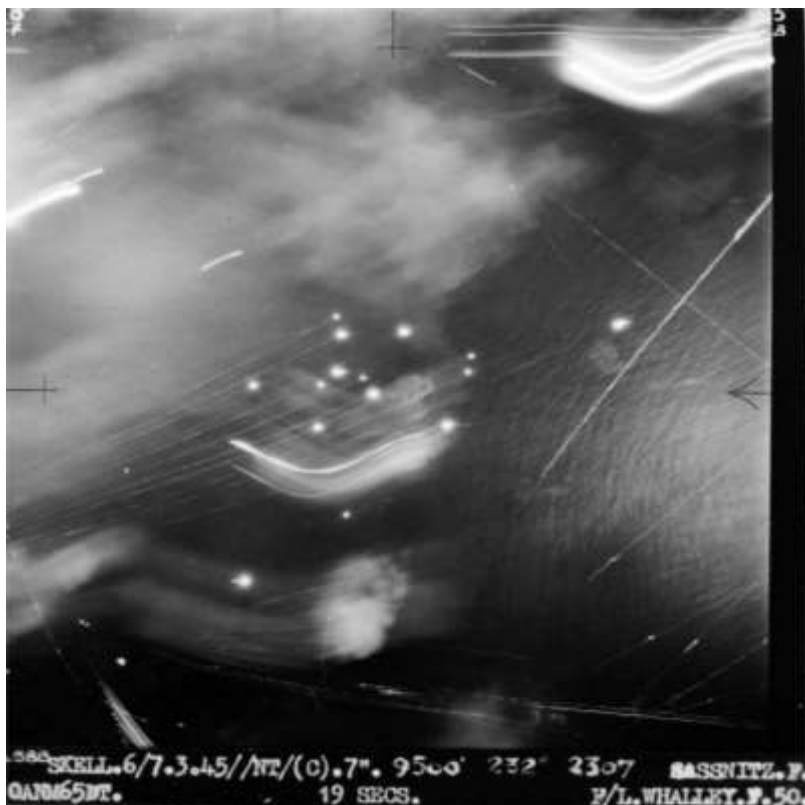
No. 49 Squadron afsendte 13 Lancasters mod Sassnitz, hvoraf de 12 bombede målet. F/O Hammond i Lancaster SW265 afbrød togtet et stykke tid efter start, da man observerede en stærk lugt af benzin i flyet. En hurtig undersøgelse afslørede at en tank lakkede og var praktisk taget tom. Hammond vurderede, at han ikke havde tilstrækkeligt med brændstof til at gennemføre togtet og landede igen på RAF Fulbeck klokken 20.07 efter at han havde kastet sin bombelast over havet.

F/O Perkins i Lancaster PB373 var lidt sent på den over målområdet og der var ingen målmarkeringsbomber, da han klokken 23.14 kastede sin bombelast fra en højde af 8.000 fod. Besætningen bombede Sassnitz ved at bombe brandskæret under skyerne.

Følgende besætninger blev afsendt fra No. 49 Squadron:

Lancaster	SW265	F/O L G Hammond	18.21 - 20.07
Lancaster	ME308	F/O J C MacAuley	18.00 - 03.32
Lancaster	SW274	F/O D I Whent	18.20 - 03.58
Lancaster	PB349	F/O R J Branch	18.16 - 03.40
Lancaster	PB907	F/O H E Fricker	18.19 - 04.10
Lancaster	ME471	F/Lt R V Babb	18.15 - 04.00

Lancaster	PB373	F/O R G Perkins	18.22 - 04.18
Lancaster	ME491	F/O J T Westong	18.17 - 03.43
Lancaster	PB361	F/Lt K A Carlyle	18.09 - 03.37
Lancaster	PB484	F/Lt K A Bromfield	18.19 - 03.45
Lancaster	PB504	F/O G H Lemarquand	18.14 - 04.00
Lancaster	PB455	F/O G G Abbott	18.14 - 04.00
Lancaster	RA531	F/O D I Hytch	18.18 - 04.10



Målfoto for Lancaster I SW268 'F' fra No. 50 Squadron, der blev fløjet af F/Lt H S Whalley. Hans rapport lyder: 'Primary target attacked at 2307 hours from 9.500 ft. 7/10ths cloud tops 7.000 ft drifting. Vis good. Target identified by Two red TI. Harbour wall and docks clearly seen. Bombed MPI of Red TI overshooting by 7 seconds. Bombing was individual and no concentration achieved. Cloud obscured accurate observation of results but some bursts seen in dock area. Marking appeared good, but bombing results difficult to observe. Loran. N/T filled. P.B. Sortie completed.'

### No. 50 Squadron

No. 50 Squadron havde ordre til at stille 14 fly plus et reservefly for nattens togt, men inden start blev fem fly afløst. Ti fly startede og alle bombede Sassnitz, der var tydeligt afmærket. F/O Firmin i Lancaster SW261 var den eneste besætning, der ikke bombede efter planen. Hans rapport lyder:

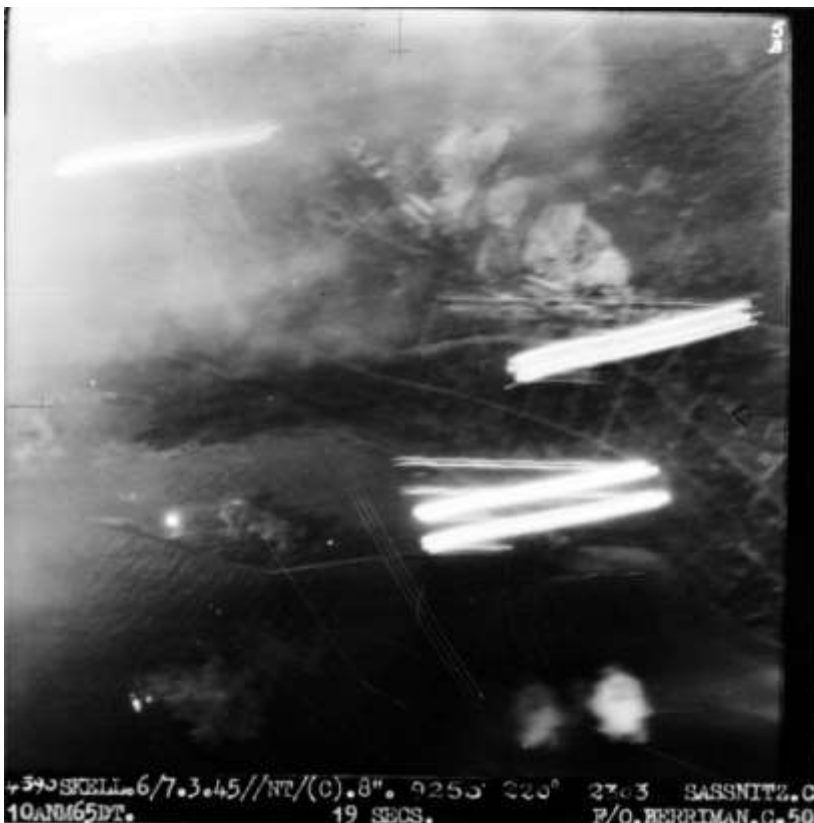
Primary target attacked at 2315 hours from 8.500 feet. 7/10ths cloud tops 7.000 feet. Good visibility. Target identified by Red TI's. Bombed visually on Docks as Red TI obscured by cloud. Orbited twice till the cloud cleared, target was marked but docks could be observed quite clearly. Two sticks of bombs seen to go down in the centre of town. Found it impossible to bomb on correct heading so bombed visually through gap in cloud layer. Did not stay straight and level owing to cloud cover.

Lancaster NG171 blev beskydt af luftværnsskytset ved Sassnitz og glasset i agterskyttens tårn blev hullet, men Sgt A E Jenkins kom ikke noget til. Lancasteren bombede klokken 23.16 fra en højde af 9.250 fod.

Følgende besætninger deltog i angrebet på Sassnitz:

Lancaster I	NG171	F/O W F Halliwell	18.20 - 03.52
Lancaster I	PD340	P/O V G Berriman	18.08 - 03.54
Lancaster I	SW268	F/Lt H S Whalley	18.07 - 03.47
Lancaster I	SW261	F/O R N Firmin	18.23 - 03.24
Lancaster I	PA222	F/O J S Lawry	18.21 - 03.51
Lancaster I	NG271	F/Lt J E North	18.06 - 03.21
Lancaster I	NF918	F/O C W Wood	18.10 - 03.56
Lancaster I	SW249	F/Lt H W T Walls	18.17 - 03.59
Lancaster I	NG342	F/O G Leach	18.11 - 03.39
Lancaster III	ME249	F/O W J K Endean	18.14 - 03.11

Besætningen ombord på Lancaster III ME249 mente, at svenskerne afslørede ruten for bombeflyene returflyvning ved at beskyde Lancasterne med let luftværnsskyts. Det virker, som om besætningen ikke helt forstod, at bombeflyene krænkede svensk territorium og at svenskerne var i deres gode ret at beskyde bombeflyene. Lancaster ME249 blev fløjet af new zealænderen F/O Endean og det var besætningens sidste togt, idet de havde afsluttet deres første tour.



*Lancaster I PD340 'C' blev fløjet af australieren F/O V G Berri-man. Hans rapport lyder: Primary target attacked at 2303 hours from 9.250 ft. 8/10ths cloud. Good visibility. Target identified by Red and Green TI's. Bombed MPI of red TI's overshooting by 7 seconds. Own results not seen but some sticks of bombs appeared to fall across aiming point. Cloud fairly thick, short run-up but fairly steady. bombed through gap in cloud. Loran. N/T Filled. P.B. Sortie completed.*

#### **No. 57 Squadron**

No. 57 Squadron på RAF East Kirkby afsendte 5 Lancasters for at udlægge miner ud for Sassnitz samt 11 Lancasters for at bombe Sassnitz by og havneområde. Følgende besætninger blev afsendt for at løse sidstnævnte opgave:

Lancaster III	LM582	F/O A Campbell	18.13 - 03.42
Lancaster I	NG225	F/O B Pearson	18.16 - 04.02
Lancaster I	NN769	F/O G Kirton	18.12 - 04.03
Lancaster I	NG396	F/O C Meeking	18.25 - 03.45
Lancaster I	PD347	F/O T conner	18.20 - 03.51
Lancaster III	ND977	F/O C Pauline	18.21 - 03.39
Lancaster I	LL940	F/O J Jackson	18.19 - 03.50
Lancaster III	LM673	F/O A Curen	18.15 - 03.58
Lancaster I	PB852	F/O C Baush	18.16 - 04.04
Lancaster III	PB280	F/O L Heiden	18.19 - 04.00
Lancaster I	NN765	F/O W Nicholls	18.14 - 03.43

Flere af besætningerne havde på grund af skydækket problemer under bombing run, men alle besætninger bombede med en bombelast varierende mellem otte til ti 1000 lb ANMS. Eskadrillens besætninger rapporterede om, at der var en hel del let luftværnsild over Sassnitz ligesom besætningerne mente, at der var mindre tysk natjageraktivitet i området. Det kom dog ikke til luftkampe og alle flyene returnerede til basen.

#### **No. 61 Squadron**

No. 61 Squadron afsendte 10 Lancasters mod Sassnitz, der alle bombede målet gennem 8/10 skydække. Hovedparten af besætningerne bombede ved hjælp af de grønne og røde målmarkeringsbomber, men enkelte af besætningerne bombede visuelt. Flere piloter kunne se skibe i brand og bombedetonationer i havneområdet. F/Lt Cooksey beskrev det lette luftværnsskyts som intens. F/Lt Smith's rapport var ret typisk og lød:

Identified the target by Red and Green TI's and visually by harbour and port at 23.07 hours and 9.500 feet. Markers seen to be correctly placed. A concentrated patch of smoke indicated accurate bombing. Several large explosions seen in outer harbour and three ships seen to be on fire and smoking.

Følgende besætninger blev afsendt fra No. 61 Squadron:

Lancaster I	NP988	F/O Friend	18.06 - 03.10
Lancaster I	ME373	F/Lt Amatt	18.09 - 03.32

Lancaster I	LL843	P/O Cooksey	18.13 - 03.38
Lancaster I	PD266	F/O Roocroft	18.12 - 03.49
Lancaster I	ME385	F/O MacFarlane	18.11 - 03.41
Lancaster I	NG182	F/O Aston	18.18 - 03.57
Lancaster I	NG367	F/O Mouritz	18.22 - 03.32
Lancaster III	ME493	F/O Crocombe	18.21 - 03.29
Lancaster I	NG178	F/O Lushey	18.27 - 03.55
Lancaster I	LM274	F/O Smith	18.26 - 03.33

### No. 189 Squadron

No. 189 Squadron på RAF Bardney afsendte 14 Lancasters mod Sassnitz. Alle fly på nær et bombede målet og returnerede til hjemmebasen. Besætningerne opfattede det lette luftværnsskyts ved Sassnitz som intens medens de ikke var videre imponerede over det tunge luftværnsskyts. Det lette flak nåede op i højder mellem 10-12.000 fod medes det tunge detonerede i omkring 14.000 fod. Der var kun to lyskastere i aktion ved Sassnitz og selv om man havde en anelse om tysk natjageraktivitet, så havde den ingen indvirkning på eskadrillens angreb.

På vej til målet så man nogle mærkelige lysbomber over Danmark, som man formodede blev kastet af tyske natjagere eller følingsholdere. De samme typer lysbombe blev i et par tilfælde også set over det sydlige Sverige.

F/O Grayson i Lancaster PB594 havde problemer med inderste venstre motor, der kørte ujævnt. Han ankom tidligt til Sassnitz og bombede allerede klokken 23.00 fra en højde af 9.500 fod, hvorefter han kantsillede propellerne på motoren og fløj tilbage på tre motorer.

F/Lt J T Ormston i Lancaster NG308 bombede klokken 23.06 fra en højde af 9.000 fod og rapporterede ved hjemkomsten:

Not possible to see TI's until right over them and too late to get in graticule. bombed visually deciding this would be better. Attack should be successful. Cloud spoiled an otherwise perfect attack. Cloud obscured TI's until we were right on top of them so that a steady bomb run was impossible.

F/Lt Ormston gik tabt allerede den næste nat, da No. 189 Squadron mistede fire Lancasters under angreb på Harburg. Ormston og hovedparten af hans besætning overlevede nedskydningen og mistede kun et enkelt besætningsmedlem, der blev dræbt under hans forsøg på at undvige tilfangetagelse.



*Målfoto for Lancaster I NG461 'S', der blev fløjet af F/Lt H B B Barrow, som bombede Sassnitz fra en højde af 9.800 fod klokken 23.08½. Hans rapport lyder: Target seen through break in cloud. Many bombs seen bursting in target area. Own bombs seen to explode slightly short of own Aiming target. Many bombs seen bursting in target area. Weather over North Sea was just as briefed. Everything went according to plan. Considered successful sortie'.*

Ikke helt så heldig var F/Lt F J Abbotts besætning, der alle blev dræbt under angrebet på Harburg. Da han klokken 23.15 i 8.500 fods højde over Sassnitz kastede sin bombelast havde han under 24 timer tilbage at leve i. Efter angrebet på Sassnitz rapporterede Abbott:



Orbitted three times and 3 runs made. Ground detail observed through break in cloud. Marking good and attck should prove successful. Late time of bombing was due to cloud combined with the fact that Computator was U/S and three runs were made to gain correct heading. Raid seemed generally successful but cloud made assessment difficult.

Følgende besætninger blev afsendt af No. 189 Squadron:

Lancaster I	NG461	F/Lt H B B Barron	18.13 - 04.06
Lancaster I	PB744	F/O T S Fenning	18.07 - 04.25
Lancaster I	PB782	F/Lt A C Dart	18.58 - 04.11
Lancaster I	NG308	F/Lt J T Ormston	17.54 - 04.16
Lancaster I	PB879	F/O D M S Van Cuylenburg	18.05 - 04.17
Lancaster I	NG226	F/O W R Carter	18.09 - 04.14
Lancaster I	NG507	F/O H T Ryan	18.06 - 04.15
Lancaster I	NG416	F/O H E Clark	18.11 - 03.55
Lancaster I	PB840	F/O J H Walton	18.03 - 04.12
Lancaster III	PB594	F/O M Grayson	18.01 - 04.04
Lancaster I	PA182	F/O D W Martin	18.04 - 04.07
Lancaster I	NG417	F/Lt F J Abbott	18.13 - 03.54
Lancaster I	PB848	F/Lt A D Brian	18.10 - 03.30
Lancaster I	SW270	F/O D L B Wheeler	18.02 - 20.04

F/O Wheeler vendte om før målet, idet der udbrød brand i radiomodtageren ombord på Lancaster SW270. Radiooperatøren slukkede ilden og forsøgte at udbedre skaden medens Wheeler fortsatte på rette kurs, men det var ikke muligt at få gang i radioen igen og besætningen besluttede sig til at vende om. Bombelasten blev kastet over Nordsøen og F/O Wheeler landede igen på RAF Bardney klokken 20.04. Besætningen fik flyvningen godkendt som gennemført operativt togt.

#### No. 207 Squadron

No. 207 Squadron afsendte elleve Lancasters for at bombe Sassnitz og yderligere to for at udlægge miner ud for Rügen. Alle 13 fly gennemførte deres sorties og returnerede til RAF Spilsby. F/O Rose i Lancaster ME522 sammenfattede hans togt således:

Bomb load 2 x 1000 MC TD.025 + 8 x 1000 MC Minol TD.025. 3-5/10ths cloud. Target identified by TI Green and Red. bombed at 23.10 hrs from 9.500 feet heading 185° (T) IAS 185 mph. TI Green and Red plus 4 secs. Ships and built up area. Arrived early. Controller ordered wait 2 mins then ordered come in and bomb reds as planned. One Red TI on edge of quay plainly visible. Observation of bombing which was falling under cloud made assessment difficult. Glow in all possibility form fires. Bombing appeared concentrated. Icing going out of Sweden 9.500 feet.



*Lancaster III PD280 'V' fra No. 207 Squadron, der blev fløjet af F/Lt W A Verralls. Hans rapport lyder: 'Bomb-load 2 x 1000 MC TD .025 + 8 x 1000 MC Minol TD .02. Target identified by TI and Green and Red. bombed at 23.04 hrs from 9.250' heading 260° (T) IAS 190. TI red plus 4 secs. Could not get good run up on TI owing to cloud and aircraft had to be right on top in order to see them. Two runs made. No observation of results possible. Cloud interfered with bombing run, thought marking was very good.'*

No. 207 Squadron afsendte følgende fly for at bombe Sassnitz:

Lancaster I	LL902	F/O S S Hoard	18.20 - 03.47
Lancaster I	PA183	F/Lt R M Anderson	18.18 - 03.48
Lancaster I	PA196	F/Lt J W Downing	18.16 - 03.37
Lancaster I	RF194	F/Lt H C Leeming	18.27 - 03.35
Lancaster I	PB764	F/O R A Lewis	18.17 - 03.49
Lancaster I	NG399	F/O J E Cranston	18.15 - 03.33
Lancaster I	NG245	F/O A T Loveless	18.15 - 03.50
Lancaster III	PB286	F/Lt R L Warner	18.22 - 03.55
Lancaster III	PB280	F/Lt W A Verralls	18.26 - 03.40
Lancaster III	ME522	F/O D M Rose	18.16 - 03.34
Lancaster I	PD782	F/O F K Chambers	18.24 - 03.59

### No. 227 Squadron

No. 227 Squadron på RAF Strubby afsendte 14 Lancasters for at bombe Sassnitz, men eskadrillen havde et større antal fly, der ikke bombede målet. Faktisk havde de det største antal afvigelser af alle angribende eskadriller.

F/O German vendte på grund af en navigationsfejl om før målet, idet Lancasteren ikke kunne nå frem i tide. German befandt sig klokken 22.56 ud for Göteborg, da han besluttede sig til at vende om. Han bragte hele bombelasten med tilbage til hjemmebasen.

F/Lt Croker vendte om før tid, fordi hans Gee, Loran og bombesigte ikke virkede kort tid efter start. Seks stk 1000 MC blev kastet i sikker tilstand på position 52.40'N 03.00'E medens den resterende bombelast bestående af fire stk 1000 MC blev ført med tilbage.

F/O Davis ankom til målet, men kastede ikke sin bombelast. Han kredsede fire gange omkring Sassnitz, men kunne ikke se målmarkeringen og ventede til fem minutter efter, at Master Bomberen havde fortalt, at angrebet var stoppet. 'Pilots report' lyder:

We made four orbits to starboard. Being right on top of cloud we were unable to get anny sort of visual on the TIs. the first three orbits were made on the TIs, fourth was to look for shipping. Still had no luck, so left target 5 mines after order to cease bombing.

F/O Skipworth i Lancaster PA258 'T' vendte om klokken 19.38 på position 54.15'N 02.00'E fordi der var en fejl i inderste højre motor. Bombelasten blev kastet i sikret tilstand ni minutter senere for at lette flyet. F/O Skipworth landede klokken 20.43 på hjemmebasen.

F/O Hadden i Lancaster PA214 'P' angreb ikke, fordi han var for sent på den. H+14 befandt han sig 15 km fra målområdet. H+12 var sidste mulighed for at bombe og han kastede i stedet for klokken 23.14 sin bombelast blindt over position 54.40'N 13.38'E fra en højde af 9.000 ft. Han medførte ti stk 1000 MC TD .025.

Alle de andre besætninger bombede Sassnitz og alle eskadrillens fly vende tilbage til deres hjemmebase, RAF Coningsby eller RAF Syerston. F/O Peck, der var pilot ombord på Lancaster PB647, blev på vejen hjem ramt af let luftværnsskyts over Hirtshals. Hans rapport lyder:

Sassnitz attacked at 2306 hrs, 8.750 ft 228 deg T 170 mph 5/10th St.Cu and Cu, tops 8.000 ft. Target identified visually. bombed Red TI with 10 second overshoot. Red TIs very good. good concentration of Green and Red Markers. Flares excellent. Large explosion in target area at 2307 hours. Hit by light flak at 0059 hrs, 1000 ft 180 mph 5735N 0957E. 4/5 guns returned fire. Starboard outer received direct hit. Left one gun still firing.

Stockholmarmikivet indeholder følgende notits om F/O Pecks beskydning ved Hirtshals:

Her var stærk Overflyvning den 6/3. De første Maskiner fløj ganske ugenert, de sidste blev beskydt af tysk Antiluftskyts. Det var navnlig Taarnet ved Stationen, som var saa ihærdigt. Der blev inen Maskiner skudt ned. De fremmede Maskiner besvarede Ilden med en heftig Maskingeværild, som gjorde Skade flere Steder. Der var ankommet et tysk forpostskib i Havnen samme dag kl. ca. 1700. Også det skød efter Flyverne, men uden Resultat.

No. 227 Squadron afsendte følgende besætninger:

Lancaster III	PB610	F/Lt M W Bell	1816 - 0346
Lancaster I	PD349	F/O K S John	1813 - 0419
Lancaster I	RF131	F/O D V Allen	1815 - 0409
Lancaster I	PA259	F/O R T Ward	1818 - 0416
Lancaster I	SW241	F/O R D King	1814 - 0411
Lancaster I	PB645	F/O A Gillegin	1807 - 0415
Lancaster I	PB647	F/O J B Peck	1819 - 0432
Lancaster I	RA518	F/Lt O C Hodson	1812 - 0343
Lancaster I	PB805	F/O T J German	1809 - 0227
Lancaster I	NN778	F/Lt M R Croker	1811 - 2049
Lancaster I	PB345	F/O R J Davis	1809 - 0415

Lancaster I	PA258	F/O D K Skipworth	1850 - 2043
Lancaster I	ME372	F/O E K Whitechurch	1817 - 0345
Lancaster I	PA214	F/O D F Hadden	1814 - 0433



*Sassnitz efter bombningen. Den øverste del af byen er sluppet forholdsvis uskadt fra bombningen, medens den nederste del ud mod havnen er ret hårdt medtaget. På billedet ses det udbombede lazaretskib 'Robert Möhring' i færgehavnen samt flere af de beskadigede fartøjer i havnen.*

#### **No. 463 Squadron**

F/O Hourigan i Lancaster ND733 kastede klokken 22.30 hans bombelast over position 56.55'N 06.45'E (ude over Nordsøen ud for Nørre Vorupør) og satte kursen hjemover igen. Yderste venstre motor var ude af drift på grund af en olielæk, der gjorde det nødvendigt at kantstille propellerne. Hourigan var forholdsvis ny i No. 463 Squadron. Han var ankommet til eskadrillen den 21. februar og det var hans andet togt. Det første togt havde været Böhlen natten før. F/O Lloyd Hourigan og hans besætning gennemførte 12 togter ved No. 463 Squadron før krigen sluttede og blev en velrespekteret besætning i eskadrillen.

F/Lt J G Penman var en 'gammel' pilot i No. 463 Squadron. Han var ankommet til eskadrillen den 20. oktober 1944 og fløj sit første togt til Ems Weser kanalen natten mellem den 6. og 7. november. herefter fulgte en stribe angreb på mange forskellige typer mål - herunder Pölitz, Dresden og Ladbergen. Angrebet på Sassnitz var hans 20. togt og hans rapport lyder:

Red TI with a 7 sec overshoot. 9.500 ft 23.11 hrs. 10 x 1000 MC (Minol (.025 DT). One shp seen to blow up in the harbour, result of Tallboy. No results of our own bombing. We orbited the target for 5 minues, hoping that the cloud would break to give us a good bombing run, but we were unlucky. It was clear over the Aiming Point, but our run up was spoiled by cloud.

De øvrige besætninger kastede hver 10 stk 1000 MC sprængbomber med .025 sekunders forsinkelse over Sassnitz. No. 463 Squadron afsendte følgende besætninger mod Sassnitz:

Lancaster I	NN804	F/O H C Smith	18.27 - 03.43
Lancaster I	RF175	F/O R H Watson	18.27 - 03.36
Lancaster III	ME478	F/O G T White	18.26 - 03.45
Lancaster III	ND733	F/O L D Hourigan	18.20 - 01.19
Lancaster I	NG439	F/Lt T H Baulderstone	18.26 - 03.49
Lancaster III	ME489	F/Lt J G Penman	18.25 - 03.40
Lancaster I	SW268	F/O G F Lincoln	18.19 - 03.29
Lancaster III	ME427	F/Lt B S Martin	18.22 - 03.41
Lancaster I	PG209	F/O E Foster	18.28 - 03.51
Lancaster I	RA542	F/O R V Murphy	18.39 - 03.09



*Bombeskader i Sassnitz med en ødelagt transformator midt i billedet. De største bygningsskader i Sassnitz opstod i Stralsunder Strasse, den nedre del af Gartenstrasse, Bahnhofstrasse, Seestrasse og i Halfern-Strasse. 136 ud af Sassnitzs 7800 indbyggere blev dræbt under bombardementet. Dette føltes naturligvis hårdt i byen, men Sassnitz slap forholdsvis billigt i forhold til angrebsstyrkens størrelse og bombemængden, der blev kastet. Bombardementet koncentrerede sig hovedsageligt til havneområdet og skibene ud for Sassnitz.*

#### **No. 467 Squadron**

No. 467 Squadron afsendte ti Lancasters mod Sassnitz, der alle bombede og returnerede. En del af besætningerne ankom ret sent til målområdet og flere bombede først omkring klokken 23.13. Disse besætninger så ingen målmarkeringer, men det behøvede de heller ikke, idet de kunne se havneterrænet og brande i området.

F/Lt P K Sharahan i Lancaster PB726 var startet fra RAF Waddington klokken 18.24 og ankom til tiden til Sassnitz. Sharahan var på sit 20. togt og var ankommet til No. 467 Squadron midt i november 1944. På hans andet togt, der gik til Heilbron natten mellem den 4. og 5. december 1944, blev hans Lancaster angrebet af en tysk natjager der forårsagede alvorlige skader. Det lykkedes dog Sharahan at bringe Lancasteren (LM677) tilbage til England. Natten mellem den 2. og 3. februar var Sharahan igen heldig.

Under et angreb på Karlsruhe blev hans Lancaster NF910 alvorligt beskadiget af Flak, men også denne gang lykkedes det for Sharahan at returnere til England. Under angrebet på Sassnitz lyder hans rapport:

7/10ths cloud, tops 6000 ft. Vis good. Bombed red TI and briefed delay of 7 secs from 9750 at 2300 (9 x 1000 lb MC Minol .025 DT). Too early to observe results; also by the time we were over target it was cloud covered and we could not therefore see results of own bombing. A certain amount of shipping seen in harbour. Marking well concentrated and up to time. Defences slight to moderate, mostly light flak. Swedish guns up to standard on way out. No fighter activity in target area. Aircraft just outside target area burning Nav lights. East of 5°E in North Sea a number of white lights seen, some appeared to be flashing. Few fighter flares just before Danish coast. 1 x 1000 lb MC Minol .025 DT hung up and brought back to base.

F/Lt Sharahan landede på RAF Waddington klokken 03.30. Herefter havde han en pause i operativ flyvning, før hans næste tog den 11. marts gik til Essen. Inden krigens afslutning angreb Shanahan og hans besætning Dortmund, Lütendorf, Würzburg, Bremen og Komotau. Shanahan overlevede krigen med 26 operative togter og ingen udmærkelser.



*Wing Commander Hay ses til højre sammen med F/O A R Boys, DFC i færd med at dele kaffe og sandwicher med menig Roy Boylan, der netop var løsladt fra en fangelejr i Tyskland. Billedet er taget den 8. maj 1945, da No. 467 Squadron var beskæftiget med at hjemtransportere krigsfanger. Boylan blev taget til fange på Kreta i 1941. (AWM)*

No. 467 Squadron havde netop skiftet eskadrillechef den 4. marts, hvor Wing Commander Langlois overlod ledelsen til Wing Commander Ian Herbert Arthur Hay. Det var Hays tredje tour. Den første havde han gennemført ved No. 2 Squadron i 1943 og de næste ved No. 15 Squadron i 1944. Hay ankom til No. 463 Squadron på Waddington den 16. februar 1945 og gennemførte to togter med denne eskadrille før han blev overført til No. 467 Squadron på samme flyveplads. De to togter var ikke nemme togter - det første var til Gravenhorst natten mellem den 20. og 21. februar og det næste var Dortmund Ems kanalen den 3. marts. Angrebet på Sassnitz var Hays første operative togt som eskadrillechef og hans rapport for angrebet er ret kortfattet og lyder:

Bombed red TIs, attacked direct, from 9000 at 2306 (0 x 1000 lb MC Minol .025 DT). dockyards clearly seen. Target well illuminated. Bomb Aimer saw our bombs bursting diagonally across docks. As we were running a bit late, we cut across last turning point before target to be in attack at briefed time.

W/Cdr Hay overlevede krigen og fik i oktober 1945 tildelt et DFC for hans indsats ved No. 467 Squadron. Mellem Sassnitz og krigens slutning deltog Hay i angreb på Essen, Lützendorf, Bremen, Nordhausen, Hamburg og Pilsen.

Følgende besætninger fra No. 467 Squadron blev afsendt mod Sassnitz:

Lancaster I	PB726	F/Lt P K Shanahan	1824 0330
Lancaster III	ME484	F/O K R Swain	1850 0333
Lancaster I	PB762	W/Cdr I H A Hay	1829 0350
Lancaster I	PB754	F/O I F Lillecrapp	1823 0400
Lancaster III	LM642	F/Lt T B Evans	1820 0330
Lancaster I	RF141	F/O J T Blair	1900 0345
Lancaster I	ME432	F/O G L L Robinson	1831 0352
Lancaster I	NG485	F/O N A Emery	1831 0344
Lancaster I	HF139	F/O J V Conaghty	1832 0343
Lancaster I	NG196	F/O J J J Cross	1821 0342



*Banegårdshotellet i Sassnitz efter angrebet.*

### **No. 619 Squadron**

No. 619 Squadron afsendte 10 Lancasters for at bombe Sassnitz samtidig med at de sendte tre Lancasters på minelægningsopgave ud for Sassnitz havn. Egentlig skulle F/Lt G M McMorrان også have deltaget i togtet, men agterskyttens tårn på Lancaster 'Y' virkede ikke og der var en alvorlig olielækage i flyet, hvorfor McMorrان valgte ikke at starte.

F/O Sparks vendte om før målet, da han var nødt til at kantstille propellerne på yderste højre motor og F/O Hickmott nåede frem til Sassnitz, men undlod at bombe på grund af skydække og sen ankomst. Hickmott bragte i stedet for sin bombelast med tilbage til RAF Strubby. Det var sidste togt i Hickmotts tour. De øvrige besætninger bombede Sassnitz.

Følgende besætninger blev afsendt af No. 619 Squadron for at bombe Sassnitz:

Lancaster III	LM737	S/Ldr R C Purnell	18.43 - 03.32
Lancaster I	PD442	F/Lt G A Lavigne	18.35 - 03.15
Lancaster I	PB297	F/Lt K C Davis	18.44 - 03.46
Lancaster III	LM756	F/O V T Delforce	18.37 - 03.26
Lancaster I	RA521	F/O C S Hatten	18.36 - 03.19
Lancaster I	NN751	F/O E H Hooker	18.41 - 03.27
Lancaster III	LM657	F/O H A Gampe	18.37 - 03.32
Lancaster I	RA519	F/O K R Hickmott	18.35 - 03.22
Lancaster I	NG503	F/O E T Punells	18.38 - 03.29
Lancaster III	PB699	F/O C P Sparkes	18.38 - 20.36



*Adskillige småfartøjer blev under bombningen af Sassnitz ødelagt i fiskerihavnen.*

### **Force B**

Force B bestod af tre eskadriller, hvor No. 9 Squadron bombede med 12.000 lb Tallboys og No. 106 og 630 Squadron anvendte 1000 lb MC sprængbomber. Lancasterne havde til opgave at angribe de tyske skibe, der lå ud for Sassnitz. Dette var ikke en nem opgave for besætninger fra Bomber Command. Halifax flyene fra Coastal Command gennemførte næsten natligt angreb på tyske skibe i Kattegat og Skagerrak, men disse besætninger var specielt trænet i angreb på skibe og de rådede endvidere over et andet type bombesigte end Bomber Commands besætninger. Coastal Command havde adgang til Low-Level Bombsight Mark III, medens Bomber Commands besætninger hovedsageligt anvendte Mark XIV. En anden stor forskel var, at Halifaxene fra Coastal Command typisk angreb fra 4.000 fods højde (eller så lavt som 2.000 fod og så højt som 6.300 fod). Dette var langt lavere end den højde, som Bomber Command havde ordre til at angribe i.

Indtil 1942 anvendte Bomber Command hovedsageligt Course Setting Bombsight Mark II, der krævede at bombeskytten havde indsigt mod målet over en afstand af 5-6 km og at piloten skulle holde en fuldstændig lige og vandret kurs under anflyvning og bombekast. Dette var ikke særligt hensigtsmæssigt for en bombebesætning, der angreb en kraftigt forsvaret tysk by med masser af luftværnsskyts. Mark II bombesigtet var også kompliceret at anvende og en stresset bombeskytte havde nemt ved at lave en fejl under bombekastet, hvis han blev beskudt af luftværnsskyts og belyst af lyskastere.

I stedet for indførte man Mark XIV Stabilised Vector bombesigtet, der var nemmere at betjene og som samtidig væsentligt reducerede den tid, piloten skulle flyve lige og vandret før bombekast. Bomber Command hævdede, at en bombeskytte med et Mark XIV bombesigte under optimale forhold skulle være i stand til at ramme et mål fra 20.000 fods højde med en gennemsnitlig fejlmargen på omkring 150 meter. Dette var tilstrækkeligt, hvis man bombede en by, men forholdet var lidt anderledes, hvis man skulle angribe et skib.

- Et skib lå ofte ikke stille, men sejlede undvigemanøvrer under angreb.
- Røg, dis eller skydække øgede fejlmulighederne.
- Angrebsforholdene var sjældent optimale. Bombeflyene blev beskudt af luftværnsskyts eller besætningen blev blændet af lyskastere ligesom der kunne være turbulens eller andre vindforhold end beregnet.
- En 'forbier' i 150 meters afstand forårsagede ikke alvorlige skader på et skib. Kun en Tallboy kunne skade et skib i denne afstand. Ved anvendelse af 500 lb sprængbomber krævede det mere end en træffer for at sænke et mellemstort handelsskib eller orlogsfartøj.

For at forbedre træfsikkerheden gik bombeflyene ned i lavere højde end de normalt ville angribe. Det betød så til gengæld, at de var indenfor rækkevidden af den mellemsvære flak og selv om der ikke var det store opbud af luftværnsskanoner ved selve Sassnitz, så var en stor del af skibene velforsynede med luftværnsskyts - dog hovedsageligt af let og mellemsvær type.



Under bombetræningen i februar 1945 lå No. 9 og 630 Squadron i toppen af No. 5 Group, medens No. 106 Squadron lå på en 14. plads. At No. 9 Squadron lå i toppen var ikke så mærkeligt. De havde strenge krav til bombeskytterne, da eskadrillen som den eneste enhed i Bomber Command, undtagen No. 617 Squadron, opererede med 12.000 lb Tallboy bomber.

Det vides, at No. 617 Squadron var udstyrede med det særlige Mk II Stabilised Automatic Bombsight (SABS), hvormed man kunne opnå større nøjagtighed end ved de andre to typer bombesigter. Den gennemsnitlige fejlmargen for Mk II SABS var nedsat til omkring 75 meter og det er overvejende sandsynligt, at No. 9 Squadron også for en del besætningers vedkommende var udstyret med dette bombesigte.



*12.000 lb Tallboy deep penetration bomb, som No. 9 Squadron anvendte under angrebet på Sassnitz. Denne bombetype behøvede end ikke detonere for at gøre alvorlige skader på et upansret skib. De fleste bomber var med en .07 sekunds tidsforsinkelse, så bomben kunne trænge ned i målet, før den detonerede. En nærved træffer i lavt vand, som det var tilfældet i Sassnitz havn, kunne slå bunden ud af et skib og en træffer på land havde alvorlige følger, idet bomben forårsagede rystelser over et større areal. Det har ikke været muligt at konstatere, hvad No. 9 Squadron ramte med deres Tallboys.*

Følgende besætninger fra No. 9, 106 og 630 Squadron havde til opgave at angribe skibstrafikken ud for Sassnitz:

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

Lancaster	NG499	F/LT R J Harris	18.20 - 03.37	A ship of about 10.000 tons. 2303 10.200 350T 180 RAS. Tallboy fused ½ hour delay. Own bomb considered to have fallen about 40 yards short of ship. No results observed. No flame float seen owing to cloud conditions.
Lancaster	NG419	F/O M L T Harper	18.10 - 03.47	Glow of MPI of cluster of Red TI's delay 7 secs 2303½ 10.300 ft 224T 170 RAS. Tallboy fused .07 secs. The markers were well concentrated but no results of bombing were observed. No flame float seen owing to cloud conditions and no guaranteed wind could therefore be found.
Lancaster	ME809	F/O R C MacDonald	18.16 - 03.23	A ship about one mile off shore. 2305 12.000 ft 240T 205 RAS. Tallboy fused .07 secs. No results of bombing of shipping seen. Bomb bursts seen dock area.

Lancaster	PA172	F/Lt W Oldacre	18.14 - 03.44	A large ship lying about a thousand yards off shore. 2310 10.000 298T 190 RAS. Tallboy fused .07 secs. Own bomb appeared to fall on or near the ship which was obliterated by the explosion.
Lancaster	NG249	F/O D A Coster	18.08 - 03.50	Red TI's bombed direct. 2312, 10.500 ft 030T, 185 RAS. Tallboy fused .07 secs. Made two runs over three small ships but on each occasion cloud obscured targets so bombed with main force. Bursts seen around TI's which appeared very concentrated and accurate.
Lancaster	NF929	F/Lt G C Camsell	18.15 - 03.29	Centre of ship. A medium sized merchant vessel. 2303 10.000 ft 188, 200 IAS. Tallboy fused .07 secs. Made first run on a large liner but lost it owing to cloud. Second run on a medium sized M/V. No results observed. Red TI's clearly seen and appeared accurate. At least eight ships seen outside harbour. Some zig zagging about.
Lancaster	LM220	F/O R B Young	18.18 - 03.33	Centre of ship. 2309 11500 286T 200 RAS. Tallboy fused .07 secs. One run made but cloud obscured result of own bombing. Ship close in to land south of jetty. Red TI's and flares seemed accurate. Other bombing not seen due to smoke and cloud. Possibility of no photo will be due to cloud, but bombing was accurate. Rear turret U/S on being airborne and throughout trip.
Lancaster	NG495	F/O A L Keeley	18.25 - 03.39	Slight ahead of moving destroyed. 2311, 10.000 ft, 320T, 195 IAS. Tallboy fused .07 secs. Destroyer hit; stopped with black smoke pouring out of it. About six ships seen moving fast and one liner outside the harbour at anchor. Red TI's seen but no bombing by Force B.
Lancaster	NG276	F/O E I Waters	18.19 - 03.41	Stationary ship, believed to be about 10.000 tons. 2301 10.800 290T 180 IAS. Tallboy fused .07 secs. Bombed middle of one of three ships anchored outside harbour. No results observed but stick of bombs seen to burst near ships.
Lancaster	NG384	F/O H Anderson	18.22 - 03.46	Centre of believed liner. 2315 10.500 ft. 022T. 195 IAS. Tallboy fused .07 secs. Flash of bomb seen close to ship but no results observed. Two large ships seen close together aimed at more southerly of the two; about ½ mile out of harbour. About six smaller ships seen moving about. Bombing by Force B appeared accurate; explosion in harbour seen at 2327.
Lancaster	NG442	F/O C M T Follett	18.23 - 03.33	Centre of warship. 2302. 11.000 ft. 333T. 165 RAF. Tallboy fused .07. three other attacks seen on same ship identified by turret. Two appeared 2-300 yards undershoot on same heading and one on stern side. Own bomb not seen. M/F heard being ordered to bomb three ships. Red TI's seen and own flares very good and accurate.
Lancaster	NG220	F/O J E Stowell	18.09 - 03.58	Large ship at anchor about 1½ miles from harbour. 2312½ 10.400 ft. 002. 210 RAS. Tallboy fused .07 secs. Stick of bombs seen to straddle stern of ship just after own bomb went. Own bomb not seen to burst. Much smoke came from ship. One smaller ship seen outside harbour moving.
Lancaster	LM217	F/O D McIntosh	18.26 - 03.35	Centre of one warship. 2302 10.000 360T 180 AS. Tallboy fused .07 secs. One run made on two ships lying together. Result, ship obscured by smoke. Either hit or near miss. Othr bombs seen falling round other ship. Red and Green TI's seen. Some Red TI's three to four miles off target. Own flares very good.
Lancaster	NG235	F/O S Laws	18.12 - 03.57	Believed destroyer. 2313. 10.400 010T 190 RAS. Tallboy fused .075 secs. Afr bobing ship was seen to have a list of about 70 degrees. Bomb bursts seen in dock area.
Lancaster	NG486	F/O J W Buckley	18.13 - 04.03	Two funneled liner 15/20.000 tons. 2306½ 10.700 ft, 340T, 120 RAS. Tallboy fused .07 secs. A near miss from Tallboy seen. Result of own bombing not seen., A stick of bombs also seen to fall close to this ship. Pressure for computer box failed. Emergency computer used. Did not do supporting run as late for this purpose.

Lancaster LL845 F/Lt A M Morrison 18.27 - 04.11  
 Target not attacked. Arrived over target at 2300 and saw shipping. Made tow runs with the intention of bombing a large merchant vessel but each occasion the ship was obscured by cloud. Twelve minutes were spent orbiting the target area in the hope of being able to attack the merchant vessel and after the final run, course was set for base at 2312. During the first run over target one ship was seen to blow up. Tallboy fused .07.



*Lancaster LL845 WS-L 'Lonesome Lola?', der under angrebet på Sassnitz blev fløjet af F/Lt Alexander Morrison Morrison, DFC. Der blev normalt slået hårdt ned på besætninger, der havde letpåkledte piger malet på deres fly, men No. 9 Squadron havde ofte dette og slap fra det.*

Lancaster NG206 F/O K C Arndell 18.21 - 04.00  
 Liner with two funnels. 2300 10.900 ft. 296 IAS 185. Tallboy fused .07 secs. Cloud obscured target after bomb sent. Another large ship seen with a fire burning. About six small ships weaving about.

Lancaster PB696 F/Lt R F Adams 18.24 - 03.59  
 Small ship the most westerly of the three. 2306 10.000 ft. 010T IAS 160. Tallboy fused .07 secs. No results observed owing to cloud. Red TI's seen, appeared accurately placed.

Lancaster NG487 F/O A P Williams 18.11 - 04.12  
 Flak ship 2302 12.300 ft. 130T. 210 RAF. Tallboy fused .07 secs delay. Flak ship and barges seen lying outside harbour so attacked. Explosion seen after bombing and lot of black smoke, probably the flak ship was hit. Red and Green TI's seemed very scattered. Own flares very good.

Lancaster HK9751 F/O E G R Morgan 18.17 - 04.09  
 Large liner; the more easterly of two at anchor about a mile from harbour. 2308. 10.800 ft. 188T. 175 IAS. Tallboy fused .07 secs. No results observed. Red TI's appeared accurate. Bombing by Force B seen and one explosion at 2312 in harbour area with two more 2315.

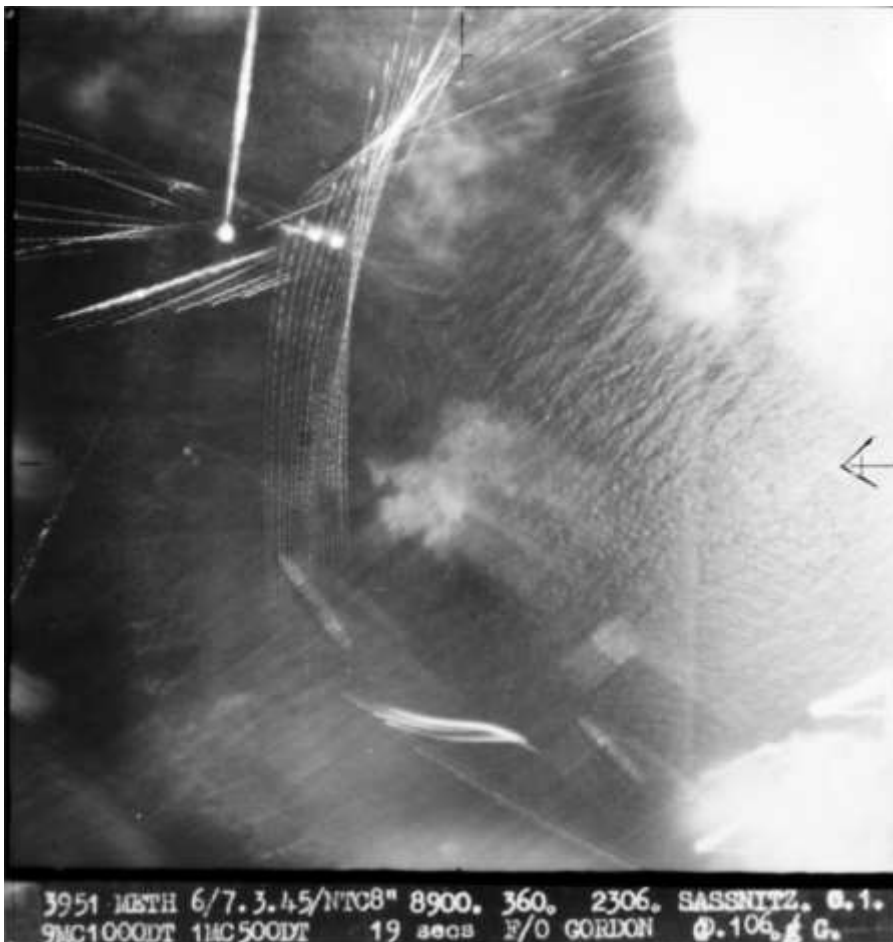
**No. 106 Squadron**

Lancaster NN725 F/O N W Penney 18.20 - 03.15  
 The target was identified visually and a large passenger ship probably between 15.000 and 20.000 tons was bombed at 23.00 hours from 8.200 feet. Cloud obscured vision immediately after bombing. On run up saw two aircraft bomb same ship both very near misses. No results on other shipping observed. Bomb Load: 8 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs

Lancaster RF130 F/O D G Roberts 18.20 - 03.30  
 Target identified visually and a large passenger liner about 20.000 to 25.000 tons bombed from 8.900 feet at 23.09 hours. bombs seen to burst alongside liner but no other results observed. Aircraft damaged. Cause unknown. Large hole in pilots perspex, petrol jettisoned, trunks hanging. Bomb Load: 9 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs

Lancaster PB145 F/O R Hill 18.20 - 04.05  
 Target identified visually two merchant ships close together. Bombed larger of two from 8.800 feet at 23.06 hours. Warship seen with port list heading east towards open sea. Bomb Load: 8 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs

- Lancaster ND501 F/O P J McIntyre 18.20 - 03.40  
Bombed on red TI with 10 seconds overshoot from 8.600 feet at 23.14 hours. Arrived too late over target to bomb shipping outside port area. Many sticks of bombs could be seen bursting in the port area and town and bombing appeared to be well concentrated. Bomb Load: 8 x 1000 lbs.
- Lancaster PA194 F/O B P Gordon 18.30 - 03.45  
The target was identified visually and one large unidentified ship anchored off shore was bombed at 23.06 hours from 8.900 feet. Stick of bombs seen to burst slightly short and to starboard of ship at a distance of 150 yards. One large burst possibly from tallboy seen near same ship at same time as own bombs dropped. Bomb Load: 8 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs



*F/O B P Gordons  
målfoto under  
angreb på skibe  
ud for Sassnitz.*

- Lancaster NN719 F/O K L Kiesling 18.25 - 03.45  
Target identified visually and a medium sized passenger ship bombed at 8.500 feet at 23.15 hours. Volume of white smoke and flame seen coming from ship anchored in the middle of shipping off shore. Bomb Load: 8 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs
- Lancaster NG414 F/O W F Williams 18.25 - 03.45  
Target identified visually and bombed one large passenger ship at 9.400 feet at 23.06 hours. No bombing results observed. Bomb Load: 9 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs
- Lancaster LL948 F/O R Barrow 18.25 - 04.25  
Bombed cargo vessel over 10.000 tons by Red and Green TIs flares and visually by port at 8.500 feet at 23.06 hours. Hydraulics went u/s after attack. Bomb doors could not be closed and returned all way with them open. Landed at Carnaby. Bomb Load: 9 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs
- Lancaster LM211 F/O R Peters 18.30 - 03.40  
Target identified visually and a large passenger ship bombed from 8.800 feet at 23.03 hours. Bombing results not observed. Bomb Load: 9 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs

Lancaster LM690 F/Lt G Eakins 18.20 - 03.30  
 Target identified visually and large twin funnel passenger ship bombed at 3.500 feet at 23.02 hours. Ship attacked at an angle of about 30 degrees, own bombs seen to burst between 50 and 100 yards off the bow. Bomb Load: 8 x 1000 lbs + 1 x 500 lbs



*CAT-folk i færd med at foretage de sidste justeringer før en 1.000 lb sprængbombe hejses op i en Lancaster fra No. 106 Squadron.*

### **No. 630 Squadron**

No. 630 Squadron på RAF East Kirkby afsendte 11 Lancasters for at bombe Sassnitz samt en enkelt for at udlægge miner ud for Sassnitz (i område Wilow). Eskadillechefen, Wing Commander J E Gridon deltog selv i angrebet. Eskadilledagbogen angiver ikke resultat for de enkelte besætninger, men følgende sammenfatning af eskadrellens angreb lyder:

11 aircraft attacked Sassnitz. Take-off was approximately 18.00 hours. Weather conditions on route to the target were reasonably good except for a cold front which lay between 0500° E and 0700° E. After this front was passed there were excellent conditions right up to the last sea crossing from Sweden and the target when about 5 to 6/10ths Strato cumulus appeared, tops being 7/8000 feet. The total effort of this Squadron were given the privilege of attacking the Shipping in Harbour and immediately outside the Harbour with the aid of flares dropped by the Marker Force in the Target area. In addition to this 630 Squadron were briefed to act as support Force for the markers. H hours for the support run being from H - 12 to H - 16. After the support run over the Primary Blind Marker aircraft orbited to Port and came in on Vector headings. The attack was carried out more or less to plan, except that some crews bombed on more suitable headings as they wre able to sight their particular Ship. All crews report successful attacks but cloud conditions made it very difficult. The photographic results were disappointing only one crew with two photographs showing reasonable details and that being mostly light flak. The defences on the Target wre as expected there being quite an amount of light flak. The defences over Sweden were quite easy to avoid both on the outward and homeward route. Weather conditions for the return were the same as on the outward route. All our aircraft reutrned safely to base.

Følgende besætninger blev afsendt:

Lancaster I	PD253	F/O D Clifford	18.07 - 03.38
Lancaster III	ND412	F/Lt H thompson	18.03 - 03.35
Lancaster I	RA520	W/Cdr J Grindon	18.02 - 03.26
Lancaster I	NG125	Cpt D Reynolds	18.12 - 03.28
Lancaster I	NN774	F/O J Hoare	18.05 - 03.29
Lancaster I	LM287	F/O A Moguffie	18.06 - 03.23

Lancaster I	PA266	F/O O Atkinson	18.10 - 03.33
Lancaster I	ME739	F/O R Stone	18.08 - 03.40
Lancaster I	NG123	F/Lt E Harris	18.11 - 03.36
Lancaster I	PD254	S/Ldr M Eyre	18.04 - 03.22
Lancaster I	ND949	F/Lt L Ovens	18.04 - 03.30

### Bomber mod Sassnitz

Hvordan så det ud i målområdet ? Inden krigen var Sassnitz en mindre havneby med 14.000 indbyggere. Byen var berømt som badested og rådede over et mindre færgeleje samt en havn, der dog ikke kunne tage større skibe. Sassnitz som havneby havde før krigen den primære opgave at fungere som færgehavn for jernbanefærgen mellem Sassnitz og Trelleborg i Serige. Havnen bestod af et enkelt bassin, der var skabt af to moler. Havnen var groft sagt en rektangel, der målte 4.000 x 1.000 fod.

I området omkring færgeterminalen fandtes tre store og flere mindre bygninger, der alle tilhørte faciliteterne til at servicere tog- og færgeforbindelsen. I havneområdet var der nogle få halvstore bygninger, der eventuelt kunne anvendes til underbringelse af flygtninge, men ellers var der hoteller i byen, der inden krigen havde fungeret som ferieopholdssteder.

I begyndelsen af marts 1945 var byen alt andet end en søvrig badeby. Hele Sassnitz var proppet med flygtninge, sårede og tropper, der ankom i en stadig strøm med skibe fra de indesluttede lommer længere mod øst.

Området udenfor havnen var tæt pakket med skibe, der ventede på at komme til at slippe af med deres last af flygtninge. Problemet var blot, at de større skibe ikke kunne anløbe havnen og i stedet for var nødt til at fragte passagererne ind til havnen i mindre fartøjer. Dette krævede en forholdsvis rolig søgang, hvilket der netop ikke havde været i den forløbne uge. Fra den 28. februar og frem til den 4. marts havde det ikke været muligt at fragte passagerer i land og flere store fartøjer ventede på reden fyldt med flygtninge, sårede og soldater.



*Tyske marinesoldater hilser 'Der Deutsche' (11.453 brt), som blev bygget på Bremer Vulkan i 1924 og de ti første år sejlede for Norddeutscher Lloyd, Bremen under navnet 'Sierra Morena', hvorefter det blev omdøbt til 'Der Deutsche'. Fra 1936 blev det overtaget af der Deutschen Arbeitsfront og igen i 1940 af Kriegsmarinen, der i første omgang anvendte skibet som Kriegsmarine-Transporter. Damperen blev omdannet til kaserneskip i 1940 og blev anvendt Admiral der Ostsee i Danzig. I 1944 sejlede 'Der Deutsche' som Werwundetentransporter. Skibet overlevede angrebet på Sassnitz, men blev angrebet af fly og sat på grund den 3. maj 1945 ved Fehmarn fyrskib. I 1947 blev 'Der Deutsche' bjerget og udleveret til Sovjetunionen, der anvendte skibet i Vladivostok under navnet 'Asia'. Skibet blev strøget af skibslisterne i 1970. (F. Hansen)*

Følgende skibe lå udenfor Sassnitz den 5. marts 1945:

Deutschland	(21.046 BRT)	med ca 10.000 personer
Hamburg	(21.691 BRT)	med 9.500 personer
Potsdam	(17.528 BRT)	med 7.500 personer
Der Deutsche	(11.430 BRT)	med 7.000 personer
Pretoria	(16.662 BRT)	med 7.000 personer
General San Martin	(11.251BRT)	med 2.700 personer
Robert Möhring	(3.344 BRT)	med 737 sårede og 20 flygtninge
Pieta	(1.159 BRT)	ca. 300 sårede

Inde i Sassnitz by så det heller ikke for godt ud. Omkring 40.000 flygtninge befandt sig i eller umiddelbart udenfor Sassnitz. Disse skulle fragtes videre ind i Tyskland, men den eneste transportmulighed var jernbanen og denne var totalt overfyldt. Sassnitz var en stor flaskehals fyldt med mennesker, der blot ønskede at komme væk.

I løbet af den 4.-6. marts slap det lille hospitalsskib 'Pieta' samt 'General San Martin', 'Potsdam' og 'Pretoria' af med deres menneskelige last. 'General San Martin' forlod Sassnitz om dagen før angrebet med kurs mod Swinemünde (for at få brændstof og forsyninger), medens de øvrige skibe ventede på reden.



*'Potsdam' på 17.528 brt, som blev bygget af Blohm & Voss i Hamburg i 1935 og sejlede til at begynde med for Norddeutsche Lloyd i Bremen. I 1940 kom skibet til den tyske marine som kaserneskib og skulle have været anvendt under invasionen af England. I 1941 sejlede 'Potsdam' i Norge og kom i 1942 til Gotenhafen for at blive ombygget til hjælpehangarskib. Denne ombygning blev dog stoppet og i februar 1943 var 'Potsdam' i Kiel for igen at blive til kaserneskib. Under evakueringerne af flygtningen fra de østlige områder sejlede 'Potsdam' 53.891 flygtninge, sårede og soldater vestpå under syv sejlads. 'Potsdam' befandt sig i Geltinger Bucht ved krigens slutning og blev tilkendt englænderne som krigsbytte. De indsatte skibet som krigstransporter under navnet 'Empire Jewel' før skibet kom på værft for igen at blive ombygget. I marts 1950 kom skibet til at sejle for Ministry of Transport, før det i 1960 blev solgt til Pakistan. I 1976 blev 'Potsdam' hugget op på Gadani Beach.(F. Hansen)*

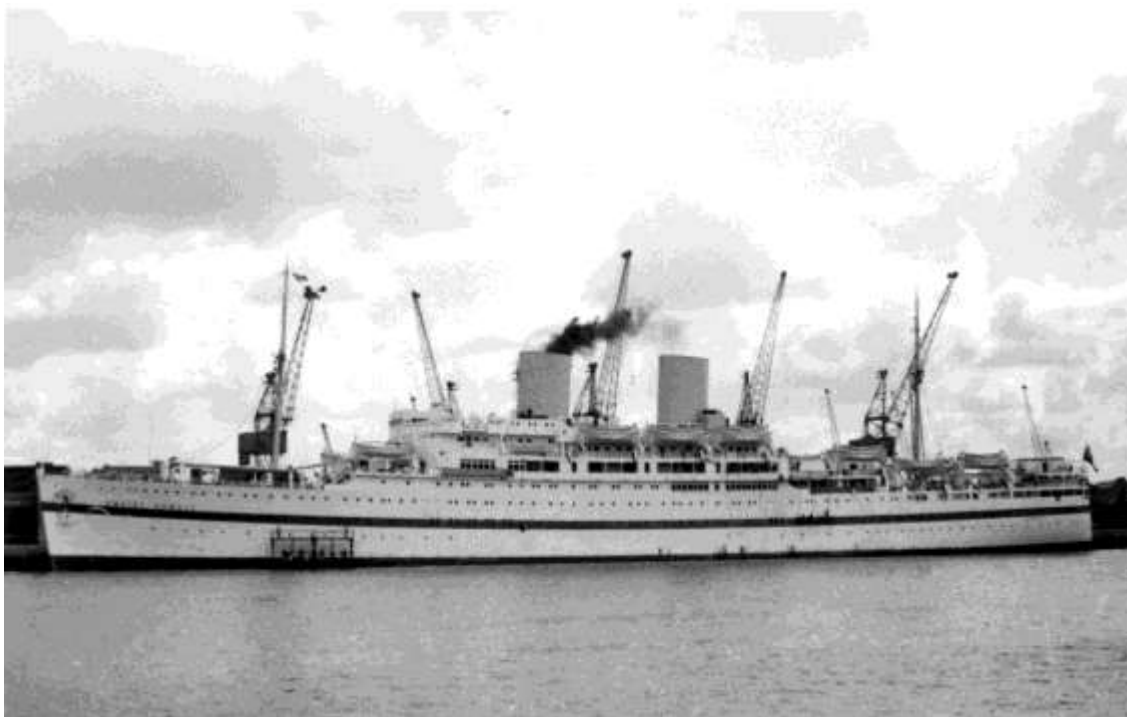
'General San Martin' blev bygget i 1922 og tilhørte oprindelig Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft. I 1940 blev det beboelseskib for Krigesmarinen og blev først i februar 1945 indsat som flygtningetransport. I løbet af 13 ture reddede skibet 35.111 sårede og flygtningene. Skibet endte krigen i København, hvor det blev overgivet til Englænderne. I 1949 blev 'General San Martin' hugget op i Newport.



'Pieta' var et lille fartøj på kun 1159 BRT. Skibet, der var bygget i 1902, tilhørte H M Gehrckens i Hamburg og kom allerede i 1940 til Kriegsmarinen. Under de store angreb på Hamburg i sommeren 1943 blev 'Pieta' ramt af bomber, men blev repareret og i februar 1945 indsat som hospitalsskib. Skibet overlevede krigen. 'Pieta' var det sidste tyske fartøj, der forlod Stralsund før byen blev besat af russerne. På den sidste fart medførte 'Pieta' over 1.000 personer. 1959 blev 'Pieta' hugget op i Hamburg.

I løbet af den 6. marts lykkedes det for 'Hamburg' at slippe af med sin last. Nu ventede kun lazaretskibet 'Robert Möhring' og flygtningetransporterne 'Deutschland' og 'Der Deutsche' på at blive tømt. De tomte dampere forlod ikke Sassnitz red, idet de ventede på klarmelding fra minerydningstjenesten. I Sassnitz lå endvidere en række mindre fartøjer samt en del marinefartøjer, såsom f.eks. torpedobåden 'T36', destroyeren 'Z28' og flakskibet 'Sofia' samt Flugsicherungsschiff 'Hans Rolshofen'.

Så snart man blev klar over, at Sassnitz muligvis kunne være målet for de indflyvende britiske maskiner, forlod 'Potsdam', 'Pretoria' og 'Pieta' ankerpladsen ved Sassnitz. De tre skibe havde siden midt på aftenen ligget klar til at sejle og ventede kun på sikringsfartøjer.



*'Pretoria' på 10.662 brt blev bygget af Blohm & Voss i Hamburg i 1936 og sejlede oprindeligt for Deutsche Afrika Linien, før skibet i 1939 blev støteskib for 2. U-Bootsflottille i Pillau. I 1942 blev 'Pretoria' omdannet til Lazaretskib og sejlede som sådan den resterende del af krigen. Det vil dog sige, at 'Pretoria' i 1945 under otte sejladser fragtede 35.044 flygtninge og sårede til Stettin, Sassnitz og København. Den 23. marts 1945 blev 'Pretoria' ramt af bomber under et russisk flyangreb ud for Hela medens man var ved at tage flygtninge ombord. Elleve personer blev dræbt under bombningen og yderligere 24 sårede. Den 20. april befandt 'Pretoria' sig ud for København, hvor man ventede på at blive repareret, da krigen sluttede. 'Pretoria' tilfaldt England som krigsbytte og de anvendte skibet under navnet 'Empire Doon' som transporter for deres væbnede styrker. I 1950 fik 'Pretoria' en større reparation og sejlede som civilt fartøj indtil 1991, hvor det blev hugget op i Kina. (F. Hansen)*

T36 og Z39 forlod København den 4. marts og satte kursen mod ankerplads 'Paula', hvor man ankom klokken 19.06. Den efterfølgende dag klokken 05.10 lettede man igen anker og satte kursen mod Sassnitz, hvor de to skibe klokken 11.13 ankom til ankerplads 'Ida' på reden ud for Sassnitz. Omkring klokken 12 ankom også Z28, der ankrede i nærheden af T36. På grund af fare for luftangreb forlagde Z39 tidligt om aftenen fra reden ud for Sassnitz til ankerpladsen ved Grün 03a.

Klokken 22.33 blev der rapporteret 'Luftgefahr' for den mellemste del af Østersøen og klokken 22.45 gik denne over i 'Fliegeralarm'. Syv minutter senere observerede besætningen ombord på T36 lysbomber over Sassnitz og luftværns skytset om bord på torpedobåden fik skydetilladelse. Kaptajnen, KptLt Robert Hering, havde klargjort skibet, lettede anker og satte klokken 22.53 kursen mod åbent vand. Ti minutter senere havde T36 to sårede og en dræbt sømand. Det vides ikke om tabene skyldes bombesplinter eller maskingeværskydning. Klokken 23.23 passerede T36 Grün 03a, hvor man til midnat ankrede op i nærheden af Z39.



*T-36 og Z-39 fotograferet i Rønne havn. Z-39 på 3.597 brt, der ses i baggrunden, sejlede utallige togter under evakueringen af soldater og flygtninge fra de østlige områder. Destroyeren overlevede krigen og sejlede i de sidste af krigens dage flere togter. Den 4. maj var Z-39 i Swinemünde og opsamlede soldater. Fra den 6. til 9. maj foretog z-39 sejlads fra Hela til København for at redde så mange som muligt. Mellem sejladserne kunne man ikke anløbe Københavns havn, for så ville skibet blive tilbageholdt. I stedet for omladede man 'passagererne' ude på reden. Efter krigen sejlede Z-39 under fransk flag som 'Leopard. Skibet blev anvendt som reservedele for andre erobrede tyske destroyere. Z-39 blev hugget op i 1962.*

*T-36 på 1754 brt blev først færdigbygget i 1944 og kom til krigsmarinen i december samme år. I januar 1945 var T-36 beskæftiget med at redde flygtninge fra Wilhelm gustloff, der blev torpederet under sejlads fra Gotenhafen til Kiel. Den 3. maj blev T-36 ramt af bomber ud for Swinemünde, hvor det lykkedes at redde skibet og sætte kursen mod København. Den efterfølgende dag blev T-36 igen angrebet af russiske fly, der sænkede torpedobåden, hvorved 63 besætningsmedlemmer blev dræbt og 44 sårede. (N C Pihl)*

De øvrige fartøjer blev liggende og snart begyndte bomberne at falde rundt omkring skibene. Besætningerne takkede det aktive luftværnsskyts for, at de ikke alle blev sænkede, men i virkeligheden var det skydækket, som gav de anflyvende bombebesætninger de største problemer med træfnøjagtigheden.

Vejret over Sassnitz var 6-8/10 skydække i 3.500 til 8.500 fods højde. 176 ud af de 191 afsendte Lancasters og 4 ud af 7 Mosquitoes bombede målområdet i tidsrummet 22.59-23.16. Angrebet blev udført i højder mellem 3.500 og 12.500 fod.

144 ud af 157 Lancasters og 4 ud af 7 Mosquitoes kastede 2 stk. 12.000 lbs TB, 783 stk. 1000 lbs MC, 298 stk. 1000 lbs USA og 28 stk. 500 lbs MC samt 13 stk. 1000 lbs TI. Dertil kom, at 36 ud af 41 Lancasters angreb skibe udenfor Sassnitz, hvorved de kastede 17 stk. 12.000 lbs TB, 76 stk. 1000 lbs MC, 96 stk. 1000 lbs USA og 9 stk. 500 lbs MC. Endelig kastede en Lancaster 10 stk. 1000 lbs USA mod havnen i Sassnitz.

De to første målmarkeringer, der bestod af grønne T'er, faldt i den vestlige del af Sassnitz omkring 1 km fra selve målpunktet. På samme tidspunkt kastede Lancaster "T" fra No. 97 Squadron sin last af grønne T'er omkring 300 meter nord for målpunktet. De næste to målmarkeringer bestod af røde T'er, som faldt i havneområdet lidt øst for selve målcenteret, men nøjagtigt nok til at master bombere kunne dirigere bombningen. En tredje rød målmarkering faldt omkring 7 km fra målområdet og blev ignoreret af alle besætninger.

Under bombningen af Sassnitz anvendte tyskerne falsk målmarkering, som Master Bomberen, Wing Commander Smith, advarede de angribende bombebesætninger om. Den største gene under angrebet var drivende skyer, der hele tiden kom ind over målområdet.

Seekriegsleitung rapporterer følgende om bombningen af Sassnitz:

'2250 Uhr schwerer bombenangriff auf Sassnitz Hafenanlagen und auf Reede liegende Schiffe. Hafen Bahnhof und Hafen Eisenbahnanlagen vollständig zerstört. M Laz.Schiff Möhring Volltreffer. Im Fährtbett ausgebrannt. UJ 1119 gesunken, Z28 nach 2 bombentreffern 2310 Uhr gesunken, Kdt und Flottillenchef gerettet. Z39 und T36 Angriffen ausgewichen und, da Minenverdacht, anschliessend Grün 03 (NNO Arkona) geankert.

Grossfahrgastschiffe Hamburg und Deutschland auf Reede anscheinend unbeschädigt. Hafen und Ausbotung für Flüchtlinge und Verwundete z.Zt. ausgefallen. SAS Darsiden unbeschädigt. Schäden im Ort noch nicht zu übersehen. Zahlreiche Tote und Verletzte under Flüchtlingen. Sämtliche Drahtnachrichtennittel ausgefallen'.

Den næste dag blev dette fulgt op af følgende:

'Nachtrag Luftangriff Sassnitz: Z28 und UJ 1119 Treffer in Fahrt erhalten. Stab 11. U-Jagd und Besatzung U-jäger bis auf 2 Mann geborgen, 10 Verwundete. Ausserdem MAL 37 durch Volltreffer gesunken. 30 Mann Verlust. Auf Möhring rundt 80 Gefallene. Ausserdem im Hafen Totalverlust: 1 Taucherprahm, 1 Baggerschute, 3 Fischkuter, 1 Torp.-Fangboot, auf mehrere Schiffen Beschädigungen. Anlage TVA total zerstört. 2 Laz-Züge beschädigt. 1 Flüchtigezug schwere Beschädigungen, 100 Tote. Angriff durch etwa 150 Flugzeuge. Höhe 100-2000 m. Keine Abschüsse'.

No. 5 Group sammenfattede angrebet på Sassnitz således:

'Marking was assessed as accurate, except during a short break in the middle of the attack when the target was cloud covered. According to conditions experienced, therefore, crews either bombed on the markers or on the glow through cloud, or attacked visually beneath cloud.

The attack on shipping was rendered very difficult by weather conditions, 3 or 4 runs being found necessary by most crews. A vessel (believed D/R) was left enveloped in smoke and a near miss claimed on a large vessel, otherwise results were unobserved. Intense inaccurate light flak hosed up to 10/12000 feet was experienced chiefly from shipping outside the harbour, with slight heavy flak and not more than two searchlights. Fighter activity on a small scale began to develop towards the end of the raid, resulting in a few inconclusive combats.'

Bombebesætningerne observere 19 gange tyske natjagere i løbet af natten, men de angribende besætninger rapporterede kun om tre natjagerangreb. Det første angreb fandt sted allerede klokken 21.41 over Kattegat. Det næste angreb fandt sted over målområdet og det sidste, da angrebsstyrken forlod målområdet.

Den 15. marts 1945 klokken 15.30 blev Sassnitz fotograferet af Mosquito XVI RG133 (F/O J A M Weatherill og F/Lt G H Williams) fra No. 544 Squadron og på baggrund af disse billeder blev følgende rapport udarbejdet:

Although the scale of photographs covering the target is too small for accurate damage assessment craters can be seen throughout the Western section of the town and extending across the port area. There is at least one hit immediately West of the largest station building which has destroyed a small shed and possibly damaged the roof of the station building itself. At the end of the dead end sidings Wouthwest of the Train Ferry Landing, one building has been destroyed and there are several craters on the sidings. The jetty which forms the outer wall of the harbour has been hit in three places.

In the town there are at least a dozen instances of damage to business/residential property.

Den 25. marts 1945 blev der udarbejdet en fototyder rapport for angrebet på Sassnitz. Rapporten blev udarbejdet på baggrund af billeder, som blev taget af Mosquitos fra No. 544 Squadron klokken 12.30 og 14.30 den 24. marts. Billederne klokken 12.30 blev taget af F/Lt J M Daniels og W/O F J Baylis i Mosquito XVI NS803 og billederne klokken 14.30 blev taget af F/Lt A Neville-Polley og F/O L G E Grover i Mosquito XVI MM285.

#### **Sassnitz**

##### Provisional Statement on Damage:

Further cover confirms the destruction of a small shed W of the Train Ferry Landing and scattered light damage to the roof-cover of the Station Building. While no additional damage is apparent elsewhere on the Ferry Landing, one-third of an overhead footbridge, crossing the tracks immediately N, had been demolished. Elsewhere in the Port area, the three hits on the SE jetty are confirmed, as is the destruction of one of two probable administrative medium buildings in the SW. In addition, three sheds nearby have been moderately damaged and there is a possibility of slight damage to a probable overhead loading crane on a pier a short distance NE.

Within the port an MV (330'), possibly the passenger packet, Ortova, damaged in its superstructure, has been sunk, as have a hopper and a dredge. At least 3 small craft, of which two are probably torpedo boats, are present in the port, and there is varying damage to other smaller craft. Just off the port, a Narvik-class destroyer, a trawler-type auxiliary of 150'-200', and a passenger liner of 500'-550', are sunk in shallow waters, and resting on the bottom.

Although no craters are now visible in the small 'dead-end' railway yard sidings, immediately NW of the Ferry Landing, three rakes of rolling stock, containing many severely damaged wagons, remain, and there appears to be great activity in progress in the Northwesternmost sidings, probably involving the filling of two craters which were visible there, in the earlier cover.

In the town of Sassnitz, at least 20 houses or buildings have been destroyed or damaged and a road cut by craters. At the Western edge of town, a near-miss has possibly damaged a pylon supporting an overhead power or communications line. Further West, a straight row of 6 evenly-spaced, oddly shaped, deep craters, adjacent to the site of probable engineering or construction works in progress, present the possibility of sympathetic detonation of store piles of works explosives by nearby hits. A roof, leading to probable barracks in woods SW of town, has been cut by 3 craters. Many craters are visible in allotments and open fields around the Western edge of the semicircular housing estate.



*Z-28 blev bygget af Deschimag i Bremen i 1939/40 og kom i tjeneste ved krigsmarinen den 9. august 1941. I første omgang gjorde skibet tjeneste i Østersøen, men blev i april 1942 forlagt til Nordnorge. I november samme år forlagde Z 28 tilbage til Tyskland, hvor maskinen blev repareret i Wesermünde, før Z 28 kom til at gøre tjeneste ved den franske kyst. I marts 1943 vendte Z 28 tilbage til Norge som eskorte for 'Scharnhorst'. I maj 1943 blev Z 28 beskadiget af bomber under et ophold på værft i Trondheim, hvorefter Z 28 igen måtte en tur tilbage til Tyskland for at komme på værft. I slutningen af 1943 gjorde Z 28 tjeneste i Skagerrak under 6. Zerstörer Flottille og da denne enhed i februar 1944 forlagde til den østlige del af Østersøen fulgte Z 28 med. I september 1942 blev Z 28 indsat som eskorte for 2. Kampfgruppe for at sikre krydseren Prinz Eugen. I oktober 1944 blev Z 28 beskadiget af russiske bomber ved Ösel og måtte igen på værft. I februar 1945 var Z 28 igen operatiosdygtig og befandt sig i midten af måneden i Swinemünde, som skibet forlod den 28. februar for at sejle til Rønne for at deltage i anti-ubådsøvelser. Tre dage senere var disse øvelser afsluttede og den 27. februar ankom Z 28 ud for Sassnitz sammen med chefen for 6. Zerstörerflottille for at eskortere 'Deutschland' til Gotenhafen. Den efterfølgende dag ankom de to skibe i Gotenhafen, hvor man straks påbegyndte at tage flygtninge ombord. Fire dage senere forlod man ige Gotenhafen for at sejle til Sassnitz, hvor man den 5. marts ankrede op på redan ud for Sassnitz. (F. Hansen)*

Øjenvidner beretter, at destroyeren 'Z 28' blev ramt af et 'bombetæppe'. Dette kan f.eks. have været en last bestående af 10 stk. 1000 lbs sprængbomber. Destroyeren havde en besætning på 321 mand, hvoraf 150 omkom under angrebet.

Z28 havde tidligere i krigen gjort tjeneste i norske farvande, men forlagde i 1944 til Østersøen, hvor destroyeren blandt andet gennemførte støtte til tyske hærenheder ved at beskyde mål i land. Derudover

gjorde Z28 tjeneste som eskorte for konvojer i Østersøen og som hurtig transporter for flygtninge i de baltiske stater. Den 23. oktober 1944 blev Z28 ramt af fem russiske bomber, medens skibet befandt sig ved Sworbe. Z28 blev beskadiget og 9 besætningsmedlemmer blev dræbt. Skaderne betød, at Z28 måtte forlægge til Gotenhafen og senere til Swinemünde for at få udbedret skaderne. Den 4. november 1944 blev Z28 tildelt 8. Z-Flottille og den 25. februar 1945 var Z28 igen fuldt operationsklar under ledelse af Fregattenkapitän Carl Heinrich Lampe. To dage senere fik Z28 til opgave at eskortere 'Deutschland' fra Gotenhafen til Sassnitz, hvor man ankom den 4. marts.

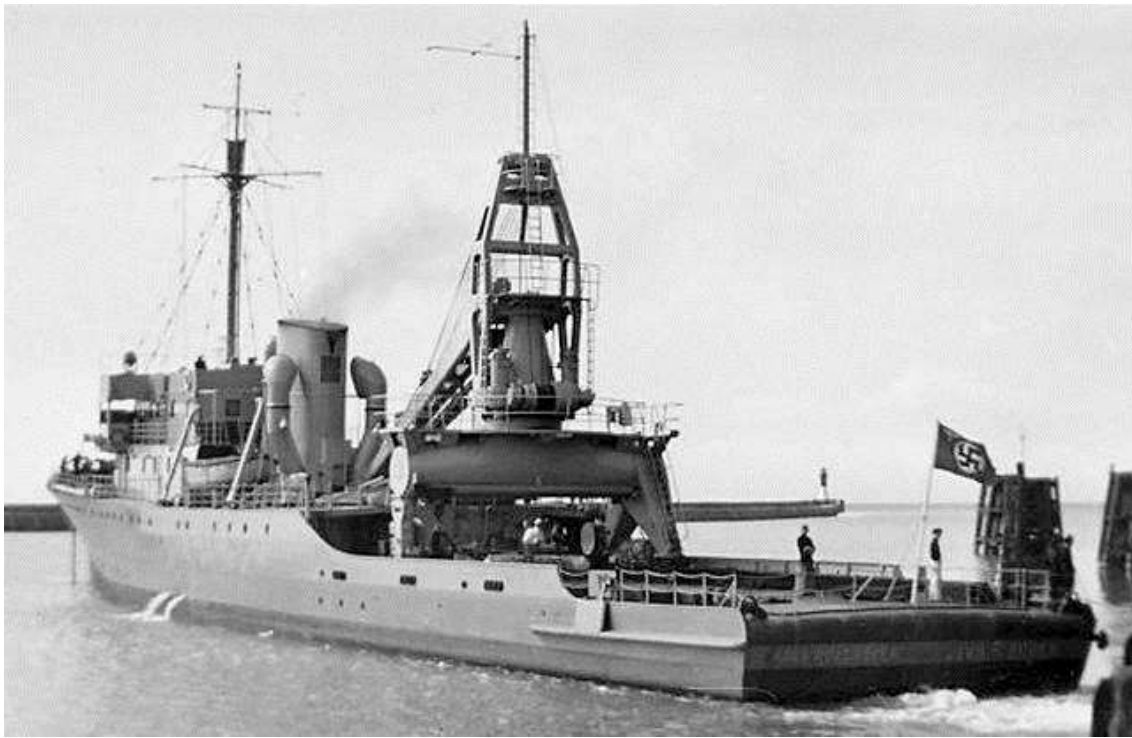
Z28 var et krigsskib, der sagtens kunne bide fra sig under flyangreb. Z28 rådede i 1945 over fire 15 cm kanoner, otte 37 mm kanonstillinger, hvoraf to var dobbelte, samt en 20 mm Vierling og tre 20 mm maskinkanoner.



*Besætningsmedlemmer foran en af Z-28s 15 cm kanoner. Z 28 var udstyret med fire 15 cm kanoner og en bevæbning af luftværnskanoner, der løbende blev forstærket i løbet af krigen. Luftværnsskytset var dog ikke tilstrækkeligt til at frelse skibet ud for Sassnitz. 150 besætningsmedlemmer blev dræbt, da Z 28 blev ramt af tre bomber og brækkede over. Chefen for Z 28, Fregattenkapitään Carl Heinrich Lampe, overlevede sænkningen. Lampe havde tidligere været chef for Z 30 og overtog kommandoen af Z 28 den 11. januar 1945. Den 30. marts blev Lampe chef for Z 43 og fortsatte med evakueringsarbejdet. Den 9. april 1945 blev Z 43 ramt af bomber, medens skibet lå ud for Hela. Det lykkedes at redde Z 43 og skibet blev af T 33 slæbt til Geltinger Bucht, hvor det lå ved krigens afslutning. Lampe døde i Bremen den 8. januar 1984.*



*Kanonmanskabet i færd med at lade en af Z 28's 15 cm kanoner.*



*Flugsicherungsschiff 'Hans Rolshoven' på 992 brt blev taget i anvendelse af Luftwaffe i februar 1938 som Flugsicherungsschiff Klasse IV. Besætningen bestod af 7 officerer og 60 mand.*

Også Flugsicherungsschiff 'Hans Rolshoven' med 67 mand besætning blev ramt under angrebet. Fartøjet, der var moderskib for tre søfly, sank efter bombeskader. 'Hans Rolshoven', der var opkaldt efter en marineflyver fra første verdenskrig, var ikke operationsklar i marts 1945. I oktober 1942 løb skibet på en mine ved Bornholm og sank. I juni det efterfølgende år blev 'Hans Rolshoven' hævet igen og slæbt til Sassnitz, men det nåede ikke, som efter planen, til Norderwerft i Hamburg, hvor skibet igen skulle være gjort operationsklar. 'Hans Rolshoven' blev hævet igen i 1949 og ophugget de næste to år.



*Den bomberamte og udbrændte 'Robert Möhring' i Sassnitz.*

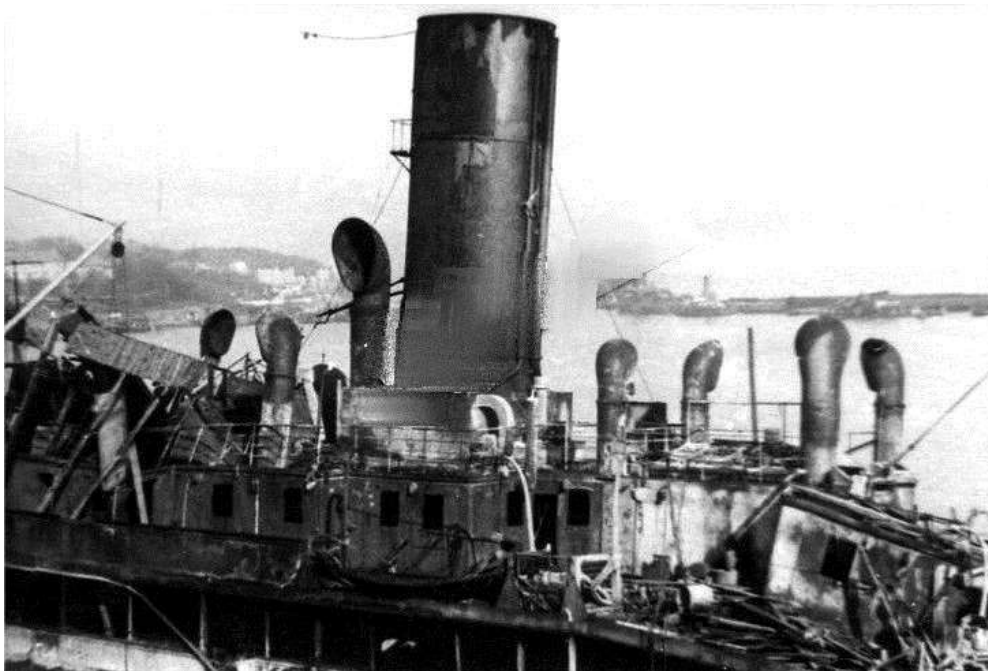
Det største tab af menneskeliv opstod, da lazaretskibet 'Robert Möhring' blev ramt af en fuldtræffer, der satte skibet i brand. 'Robert Möhring' lå inde i selve havnen, men ikke til kajs. 'Robert Möhring' havde tidlige fungeret som Wohn- und Beischiff for 8. U-Flotille, men var i begyndelsen af 1945 blevet indsat som lazaretskib. Den sidste rejse gik fra Pillau til Sassnitz.

Under angrebet befandt der sig 22 flygtninge og 737 sårede ombord på skibet. 353 hårdt sårede brændte ihjel ombord på skibet inden det sank. En af brandmændene fra Sassnitz, Max Lesshafft, oplyser, at 'Robert Möhring' lå med en let slagside i sejlrenden. Skibet brændte og i løbet af kort tid var tre Löschzüge indsat mod skibet. Skibet var så varmt, at vandet, som brandfolkene sprøjtede på siderne, fordampede med det samme. Brandfolkene understøttede redningsmandskabet, som hele tiden forsøgte at

bringe sårede ud fra skibet. Lesshafft fortæller, at skrigene fra de sårede, der brændte ihjel, var forfærdelige. Brandfolkene måtte ikke komme på skibets fordæk, da der i den forreste del af skibet var placeret ammunition under dæk. Da branden nåede ammunitionen, detonerede den med jævne mellemrum. Det er ufatteligt, at man anbragte ammunition på et lazaretskib. Hvad skulle denne ammunition ?



*Den bomberamte og udbrændte 'Robert Möhring' i Sassnitz.*

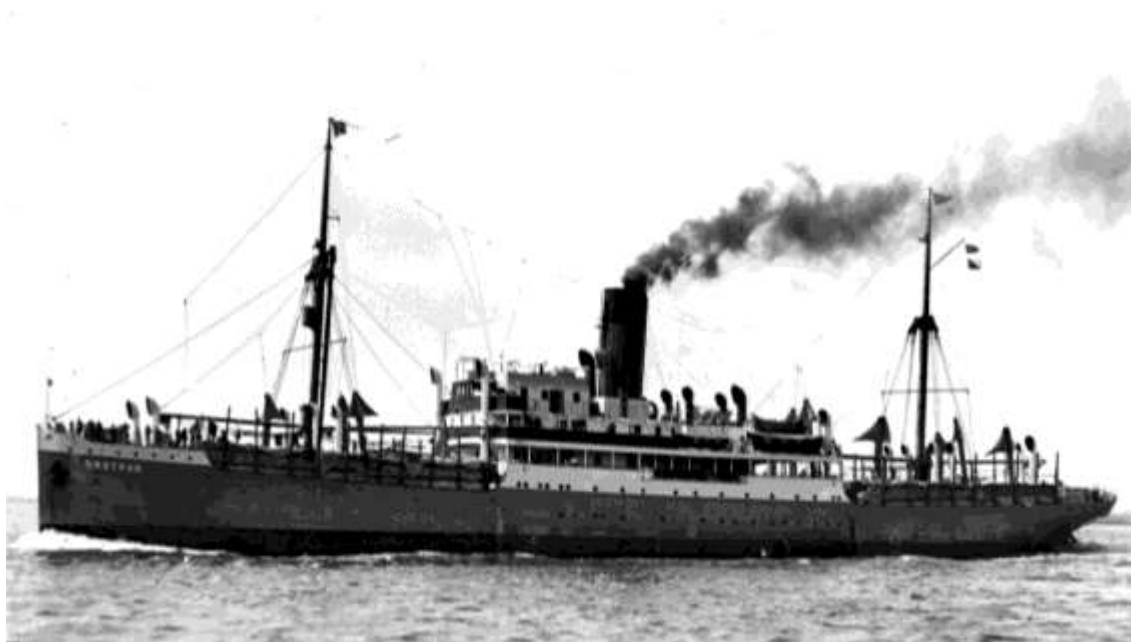




Et andet øjenvidne beretter om, at der befandt sig brændstofbeholdere på dækket af 'Robert Möhring' og at det var disse, der bevirkede den kraftige brand. Omkring klokken 04.00 indstilledes redningsarbejdet og skibet udbrændte helt.

'Robert Möhring' er beskrevet som lazaretskib, men noget tyder på, at fartøjet i stedet for sejlede som Verwundetentransporter, hvilket gør noget af en forskel. Et lazaretskib er beskyttet under røde kors og skulle opfylde en del krav og regler for at kunne sejle således. Sovjetunionen havde dog ikke underskrevet disse aftaler og respekterede dem ikke. Derfor indsatte tyskerne et stort antal Verwundetentransporter, der var udstyret i stil med lazaretskibene, men uden deres internationale beskyttelse. Flere af Verwundetentransporterne var bevæbnede og uden afmærkning.

'Robert Möhring' sejlede den 25. januar 1945 fra Danzig med 600 sårede. Efter opsamling af sårede og flygtninge i Pillau gik turen til Sassnitz og den 3. februar var skibet i Libau, hvorfra man fragtede sårede og flygtninge til Gotenhafen. Den 5. februar gik turen fra Danzig med sårede mod vest. Den 1. marts befandt 'Robert Möhring' sig i Pillau, hvor skibet blev forsinket i afgang på grund af hård vind. Den 3. marts var 'Robert Möhring' endelig i stand til at forlade Pillau med hjælp fra en slæbebåd. Skibet var så overfyldt, at flygtningene måtte opholde sig på dækket under sejladsen fra Pillau til Sassnitz.



*'Robert Möhring' på 3344 brt blev færdigbygget i 1927 på Germaniawerft i Kiel. Skibet sejlede først under navnet 'Orotava' for Norddeutsche Lloyd i Bremen og blev indkaldt til den tyske krigsmarine i maj 1940, hvor skibet blev omdøbt til 'Robert Möhring' og lå i Swinemünde som beboelseskib for Flaklehrgänge. I 1941 blev 'Robert Möhring' ombygget til at kunne fungere som Verwundetentransportschiff under Sanitätsamt Ost. En kort overgang fungerede skibet også som Beischiff for 8. U-Flotille i Danzig, men kom kort efter igen til at sejle med sårede. Den 3. marts 1945 forlod 'Robert Möhring' Pillau fyldt med sårede for at udskibe disse i Sassnitz. Under rejsen til Sassnitz var forholdene ombord på skibet forfærdelige, da der ikke var tilstrækkeligt med sanitetspersonel ombord. På billedet ses skibet, medens det endnu sejlede som 'Orotava'.*

Udover Verwundetentransporter 'Robert Möhring' blev tankskibet 'Altengamme', tre fiskekuttere, herunder 'SAS 60', U-Boot-Jäger UJ 1109 (tidligere 619 BRT St. Georg), UJ 1118 (tidligere V 719) og UJ 1119, marineartillerilægteren 'MAL 37', bjærgningsfartøjet 'Jägersberg', dykkerfartøjet 'Delphin' samt en dykkerpram og torpedofangbåden 'Karl', motorbarkasse 'Kuno' og skuden 'Dwarsdorf' ramt af bomber.

UJ 1119 er formodentlig en nybygget trawler og ikke som ofte påstået trawleren 'Malangen', der var UJ 1435 og som ved krigens slutning lå halvt sænket ved Egersund i Norge.

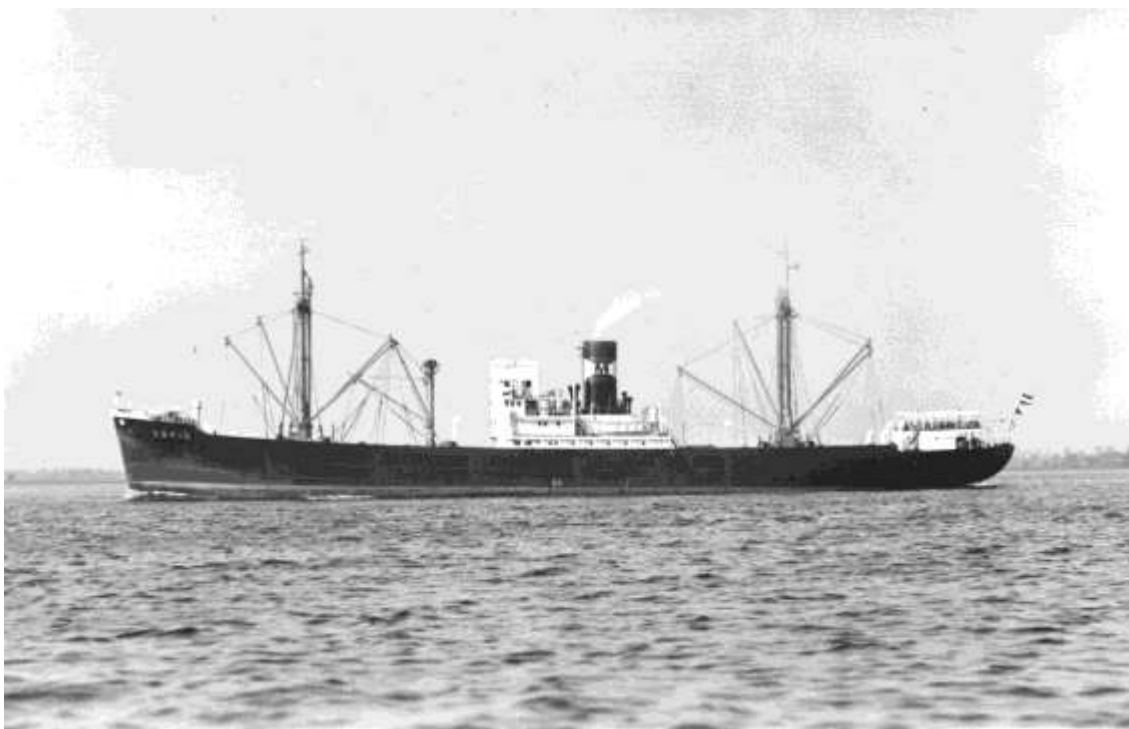
'Altengamme' var et 5.955 BRT stort tankskib, der blev bygget i 1916 i England og som havde sejlet under flere forskellige flag og navne, før den tyske krigsmarine i 1939 overtog fartøjet. I første omgang fungerede skibet som Kriegsmarine-Stützpunktanker for krigsmarinens værft i Wilhelmshaven og i august 1942 befandt 'Altengamme' sig i Trondhjem, hvor skibet var Stützpunktanker for KM Werft Drontheim. I 1945 fungerede skibet som tankskib i Østersøen.

'Altengamme' blev, efter at skibet var ramt af bomber, forladt af sin besætning ved bydelen Neu Mukran i Sassnitz og blev i maj 1945 flere gange angrebet af russiske fly, der til sidst satte skibet i brand. Fiskere

fra Sassnitz var under sidste angreb ombord på 'Altengamme' for at se om de kunne 'redde' brugbare ting. En ung mand blev dræbt under angrebet. 'Altengamme' brændte ifølge lokale øjenvidner i to dage. Efter krigen blev skibet langsomt (indtil 1950) hugget op ud for Sassnitz.

Ifølge nogle kilder har 'Flakskibet Sofia' formodentlig påkaldt sig de angribende fly's opmærksomhed med dens lange rækker af sporlys fra det lette luftværnsstyks. Ifølge nogle oplysninger blev 'Sofia' ramt af en direkte fuldtræffer og forsvandt brændende i havet. En træffer fra f.eks. en 12.000 lbs Tallboy levnede ikke skibsbesætningen ret mange overlevelseschancer. De samme kilder angiver også, at der ikke var overlevende fra skibet. 'Sofia' blev dog ikke ramt af bomber under angrebet på Sassnitz.

'Sofia' bliver i flere rapporter benævnt som flakskib, hvilket formodentlig betyder, at skibet var kraftigt beskyttet med luftværnsstyks, men det var ikke et egentligt flakskib. Bag betegnelsen 'Sofia' dækker sig det 4.446 BRT store skib 'Sofia' fra Deutsche Levante Linie Hamburg. Det blev bygget i Hamburg i 1939 og anvendt som beboelsesskib for 1. S-Bootschulflottille i Swinemünde. 'Sofia' var i stand til at rumme op til 900 mand og var en flydende kaserne. Sofias maskine blev fjernet, medens skibet blev anvendt som beboelsesskib og i stedet for anvendt i flakskibet 'Hela'.



*'Sofia' på 4.446 brt blev afleveret fra Deutsche Werft AG i Hamburg i august 1939 og afleveret til DDL i Hamburg. I 1941 blev skibets maskine udtaget for at skulle anvendes i skibet 'Aviso Hela'. 'Sofia' skulle i stedet for anvendes som Kriegsmarine-Beischiff for 1- S-Bootsschulflottille. I juli 1943 lå skibet i Swinemünde. Efter at 'Sofia' var blevet minesprængt ud for Sassnitz, blev 'Sofia' igen bragt flydende og slæbt til Howacherter Bucht, hvor skibet befandt sig den 9. maj. 'Sofia' blev i 1946 overgivet til Sovietunionen, der anvendte skibet indtil 1960. (F. Hansen)*

Den 6. marts blev 'Sofia' bugseret fra Swinemünde til Sassnitz medbringende personel fra S-Boot Lehr Division. Bortset fra skibets egen besætning og luftværnsbesætningen, så medbragte 'Sofia' to detachementer. Det første detachement bestod af instruktør- og lærere fra S-Boot Lehr Division og det andet detachement var sammensat af personel fra opløste enheder. Disse skulle senere indgå i en alarmerhed.

Efter luftangrebet på Sassnitz skulle 'Sofia' fragtes til Svendborg, men det nåede ikke så langt. Den 7. marts blev 'Sofia' minesprængt ca. 1½ km ud for Sassnitz. Minen detonerede mellem første og andet lasterum og dræbte en enkelt person og sårede tre andre.

Det 5.729 brt store skib 'Tanga' overtog de personer, der var ombord på 'Sofia' og det minesprængte skib blev i første omgang sat på grund, medens det blev tætnet med cement. Den 9. maj 1945 blev 'Sofia' slæbt til Howacher Bucht, før det i februar 1946 blev udleveret til Rusland, der anvendte skibet under navet 'PKZ 110' som beboelseskib.

Også selve Sassnitz blev hårdt ramt under angrebet. Stadtarchiv Sassnitz angiver, at 195 beboelser blev totalt ødelagt, 336 svært beskadiget og 400 lettere beskadiget. Det er aldrig blevet helt klarlagt, hvor mange personer, der omkom under angrebet. 136 fastboende i Sassnitz blev dræbt under bombeangrebet,

men man regner også med, at omkring 800-1.000 flygtninge blev dræbt. Omkring 300 personer blev såret under angrebet.

En del af flygtningene blev dræbt på jernbaneterrænet. På Sassnitz station henstod et flygtningetog, der blev kastet gennem luften, før det landede på siden. 30-40 jernbanevogne blev ødelagt. En af de flygtninge, som overlevede bombardementet på jernbaneterrænet var Hans-Jürgen Fittkau, der var ankommet fra Gotenhafen til Sassnitz med damperen 'Deutschland' sammen med hans familie. Han beretter:

'An Land wurden wir in bereitstehenden Güterwagen verladen und von unseren Verwandten getrennt. Wir hatten vereinbart, uns beim Halt in Rostock zu treffen. Der Waggon war proppenvoll. Man sass aus dem Gepäck oder auf dem Boden. Gegen 22.45 Uhr ertönten die Sirenen und bald fielen auch schon die ersten bomben. Die Flak eröffnete eine riesige Luftabwehr. Plötzlich schlugen einige Bomben ganz in unserer Nähe ein. Der Waggon wurde in die Luft geschleudert und um einige Meter versetzt. Einen Augenblick war es ganz still, es kam mir wenigsten so vor. Dann schrieen Menschen, die verletzt und zum Teil bis zum Kopf verschüttet waren. Direkt vor unserer Waggontür befandt sich ein grosser Bombentrichter. Die Wucht der Detonation hatte das Dach des Waggons weggerissen und en Lehm der Uferbefestigung auf die Menschen im Waggon geschleudert. Viele starben unser der Last, manche ragten mit dem Oberkörper onur mit dem Kopf aus dem Schlamm heraus und hatten grosse Schmerzen. Es war finser, nur das Feuer brennender Häuser erleuchtete die Nacht. Wir versuchten den verschütteten Menschen in unserem Waggon zu helfen. Mit blossen Händen. Immer wird mir in Erinnerung bleiben, als ein blinder Mann, nur mit dem Kopf aus dem Lehm ragend, mir sagte, ich solle zuerst den alderen helfen, ihm ginge es gut. Viele stöhnten vor Schmerzen, manche sicherlich auch aus Angst.

Am nächsten Tag mussten wir feststellen, dass alle unsere Verwandten umgekommen waren'.



*Målfoto for F/O G Leach, der var pilot på Lancaster I NG342 'S'. Hans beretning lyder: Bombing attack on Sassnitz. Primary target attacked at 2313 hours from 8.800 ft. 5/10ths cloud at 6.000 ft. Vis good. Target identified visually and by red and green TI. bombed One red TI plus 7 seconds delay. Bombs seen bursting in vicinity of docks. Two ships on fire. Two explosions at 2318 hours. Loran. N/T Filled. PB. Sortie completed'.*

Efter angrebet var jernbaneforbindelsen i Sassnitz havn så beskadiget, at man ikke længere kunne anvende byen som modtagehavn for flygtninge. Havneanlægget led også en del skade, men selve færgelejet var forholdsvis intakt efter angrebet. Dog blev en lagerhal med reservedele til færgerne ødelagt.

No. 61 Squadron var en af de eskadriller, der havde havnen i Sassnitz som mål. De afsendte 10 Lancasters, der alle gennemførte deres angreb. F/O Smith i Lancaster I LM274 udfærdigede en typisk rapport for nattens angreb:

F/O Smith identified the target by red and green TI's and visually by harbour and port at 23.07 hours and 9.500 feet. Marker seen to be correctly placed. A concentrated patch of smoke indicated accurate bombing. Several large explosions seen in outer harbour and three ships seen to be on fire and smoking'.

No. 50 Squadron afsendte 10 Lancasters, som alle bombede. En del af eskadrillens piloter rapporterede om generende skydække i målområdet. En af disse var F/Lt J M North ombord på Lancaster NG271:

'Primary target attacked at 2312 hours from 7.500 ft. 7-8/10ths cloud, tops 6.000 ft. Vis excellent. Target identified by one Red TI. Harbour and railway clearing seen. Bombed harbour visually as Red TI obscured by cloud on run-up. Bombs fell across landing pier and marshalling yards. Fairly good attack as far as we could tell. Loran. N/T Filled. FB. Sortie completed'.

Grenzschlachthof unter Dwarsieden blev totalt ødelagt under bombeangrebet og Bahnhofhotel blev ramt af en sprængbombe, der dræbte 10 officerer, der havde søgt tilflugt i kælderen. Beboelseshuset til lodserne blev ødelagt og også Haus Zimmermann blev ødelagt. Hotel Monopol blev svært beskadiget og det samme blev Victoria Hotel og Haus Thesenfilitz. Gasthof zum Lenzberg og restauranten til færgegæsterne blev ligeledes ødelagt.

Skaderne i havneområdet i Sassnitz var ret omfattende, medens den øvrige bydel var sluppet forholdsvis lempeligt fra angrebet. Steinjahn, der var borgmester i Sassnitz fra 1946-48 beretter følgende om angrebet på Sassnitz:

'Ganze Reihenwürfe gingen entlang der Küste ohne Schaden anzurichten in die See. Treffer gingen ausserdem bei der Rognikwiese und entlang des Krampasser Berges nieder. von einen auf die Toreinfahrt des Kaufhauses Rübinger in der Seestrasse niederfallenden Leuchtschirme wurden die beiden Sanitätsleute Marger und Kähning getötet. Insgesamt fielen dem bombenangriff 136 Sassnitzer und 167 Flüchtlinge zum Opfer. Die Zahl der nicht ortsansässigen Toten dürfte wohl aber noch höher gewesen sein, weil unter den Trümmern nicht alle Leichen geborgen werden konnten. Das im Fährbette liegende Lazarettenschiff Möhringen wurde schwer getroffen und geriet in Brand und sank. Hierbei fanden 80 Verwundete den Tod. Fünf aufeinander folgende Angriffe wurden auf die Fährbetтанlagen geflogen. Dabei wurde ein grosser Bagger schwer beschädigt aund auf der Reede ein Torpedoboot und ein U Bootjäger getroffen und versenkt. 27 Besatzungsmitglieder der beiden Einheiten wurden dabei getötet. Über Sassnitz wurden, soweit dies durch bombengrichter feststellbar war, 220 schwere Bomben abgeworfen. Eine grössere Anzahl von Blindgängern ist ausserdem über den ganzen westlichen Ortsteil verteilt ligen geblieben. Im Hotel zur Stubnitz musste ein Blindgänger aus den Keller entfernt werden. Ein weiterer wurde nach dem Angriff im Garten Strasse 21 unschädlich gemacht. Der entstandene Sachschaden im Orte war beträchtlich. 195 Wohnungen wurden völlig zerstört, 336 schwer und 400 leicht beschädigt. Eine Anzahl von Wirtschaftsgebäuden erlitt ebenfalls erhebliche Schäden. Bei den Bergungsausräumungsarbeiten kam die Technischw Nothilfe zum Einsatz.

Die Verwundeten wurden in die Sanitätshilfsstelle im Gemeindegarten ebracht und die meisten Ausgebombten fanden bei Verwandten und Bekannten Notunterkunft. Die Stromversorgung war im gegtroffenen Ortsteil mehrere Tage gestört und betriebsunfähig wegen schweren schädigung der Gleichrichteranlage. Während der Ortsbahnhof unbeschädigt blieb, wurde der Hafensbahnhof schwer getroffen. Die westlich gelegenen Gleisanlagen wurden fast völlig zerstört. Die dort abgestellten Flüchtlichszüge - jeder war mit 600 - 800 Personen besetzt - wurden schwer in Mitleidenschaft gezogen. Die Flüchtlingverluste traten deshalb auch hauptzächlich dort ein.

Das Backhaus des Bäckermeister Gager wurde völlig zerstört. Die hauptsächlichen Häuseerverluste traten in der Stralsunderstrasse, der uneren Gartenstrasse, Bahnhofstrasse, Seestrasse und in der untren v Halfernstrasse ein. Die schmale Mole hatte 10 Volltreffer erhalten, die den westlichen Molen sehr schwer beschädigten. Die Quarantänestation am Westhafen wurde völlig zerstört. Auch die hölzerne Übergangsbrücke zum Hafenbahn war zerstört worden. Im Fischereihafen hatte eine bombe under dort liegenden Kleinfahrzeugen grossen Schaden angerichtet. Verschiedene kleinere Dampfer warden auch an der Estmohle versenkt oder beschädigt worden.

## **Minelægning**

Alle 15 Lancasters, der havde til opgave at udlægge miner i 'Willow' ud for Sassnitz, gennemførte toget. Minerne blev kastet fra varierende højder mellem 7.-13.000 fod i tidsrummet 23.00-23.17. Der blev i alt udlagt 77 stk. 1500 lbs miner og 5 stk. 1850 lbs miner.

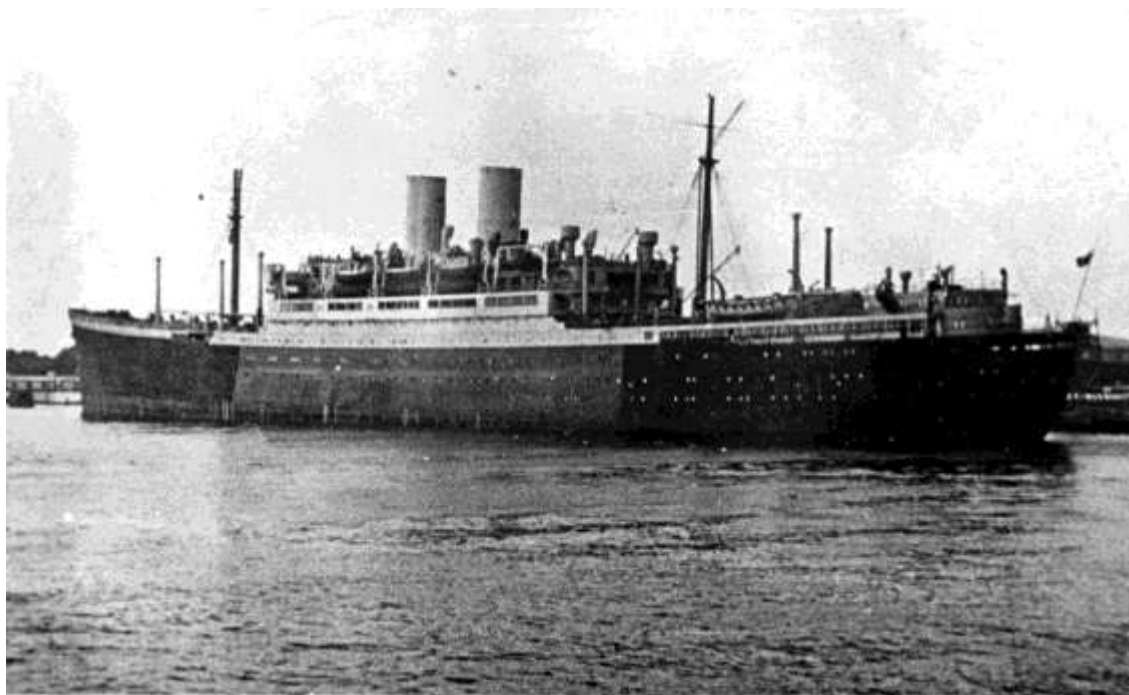
Minerne havde to formål. Det ene var at forhindre nye transporter til Sassnitz, men minerne fastholdt også de skibe, som lå ud for havnen. De kunne ikke flyttes, før området var minestrøget.

#### No. 44 Squadron

Fire fly fra No. 44 Squadron udlagde miner ud for Sassnitz, hvor der var 3-7/10 skydække med toppe i 8.000 fods højde. F/Lt Haylers Lancaster havde en H2S radar, der ikke virkede. Da man nåede den danske vestkyst opdagede man, at radaren ikke virkede, men Hayler fortsatte alligevel til minelægningsområdet, hvor han identificerede referancepunktet visuelt ved hjælp af lysbomber fra angrebet på selve Sassnitz. Alle fire Lancasters vendte tilbage til RAF Spilsby.

Følgende besætninger blev afsendt:

Lancaster III	PB534	F/O W K Dives	18.23 - 03.20
		Mark IV Vegs 2 x B.230 + 2 x D.406 + 1 x G.726. Mines laid at position 54.33N 13.47E at 23.06/35 hrs from 13.000 ft.	
Lancaster III	PB380	F/O W D Barlow	18.21 - 03.26
		Mark IV Vegs 2 x B.230 + 2 x D.406 + 1 x G.726. Mines laid at position 54.34N 13.40E at 23.09.1/2 hrs from 13.000 ft.	
Lancaster I	PD422	F/Lt M L W Wood	18.14 - 03.25
		Mark IV Vegs 3 x B.230 + 3 x G.716. Mines laid at position 54.47N 13.12E at 23.17/23 hrs from 13.000 ft.	
Lancaster III	ND578	F/Lt L W Hayler	18.30 - 03.19
		Mark IV Vegs 3 x B.230 + 2 x D.406. Mines laid at position 54.44N 13.12E at 23.02 hrs from 13.000 ft.	



*'Hamburg' på 22.117 brt blev bygget af Blohm & Voss i Hamburg og afleveret til Hamburg-Amerika-Linie i 1926. I 1940 blev skibet omdannet til Kriegsmarine-Beischiff for 7. og 3. U-Flotille i Kiel, før 'Hamburg' i 1941 kom til Danzig for at fungere som indkvartering for 6. U-Flotille. Fra 1943 gjorde 'Hamburg' tjeneste ved 8. U-Flotille i Gotenhafen. I 1945 blev skibet indsat for at evakuere soldater og flygtninge fra Gotenhafen og Hela, hvor man i løbet af tre sejladser transporterede 23.057 personer vestpå. Efter minesænkningen ud for Sassnitz den 7. marts 1945 på position 54.31N 13.42.20 lå 'Hamburg' som vrak indtil russerne hævede skibet i september 1949. 'Hamburg' blev istandsat i Antwerpen og overført til Rusland, hvor det blev døbt 'Yuri Dolgoruky og fungerede som moderskib for hvalfangere. 'Hamburg' blev hugget op i Rusland i 1977. (F. Hansen)*

#### No 57 Squadron

Lancaster I	LM186	F/Lt R Langridge	18.18 - 03.48
Lancaster I	PD262	F/Lt A King	18.23 - 03.55
Lancaster I	PB784	F/Lt K Hughes	18.17 - 03.46
Lancaster I	RF124	F/Lt L Mersh	18.22 - 03.56
Lancaster I	LM231	F/O P Keen	18.24 - 03.53

### No. 207 Squadron

Lancaster III PB293 F/Lt R G Simmons 18.13 - 03.31  
5 Veg Mark IV Assys 2 x B.230, 2 x D.406 1 x G.726 5430N 1341E. Veg  
planted 23.14 hrs from 13.000 ft heading 175° (T) IAS 192 mph. Last mine  
23.14 hrs.

Lancaster I PD217 F/Lt A Matthieson 18.13 - 03.41  
6 Veg Mk IV Assys 3 x D.416 3 x B.234. Middle of Sassnitz harbour. Visual.  
Dropped 23.09 hrs from 8.200 feet heading 222° (T). Mines seen to fall in  
water. Fell that laying could not have bettered by gardening from rowing boat.

### No. 619 Squadron

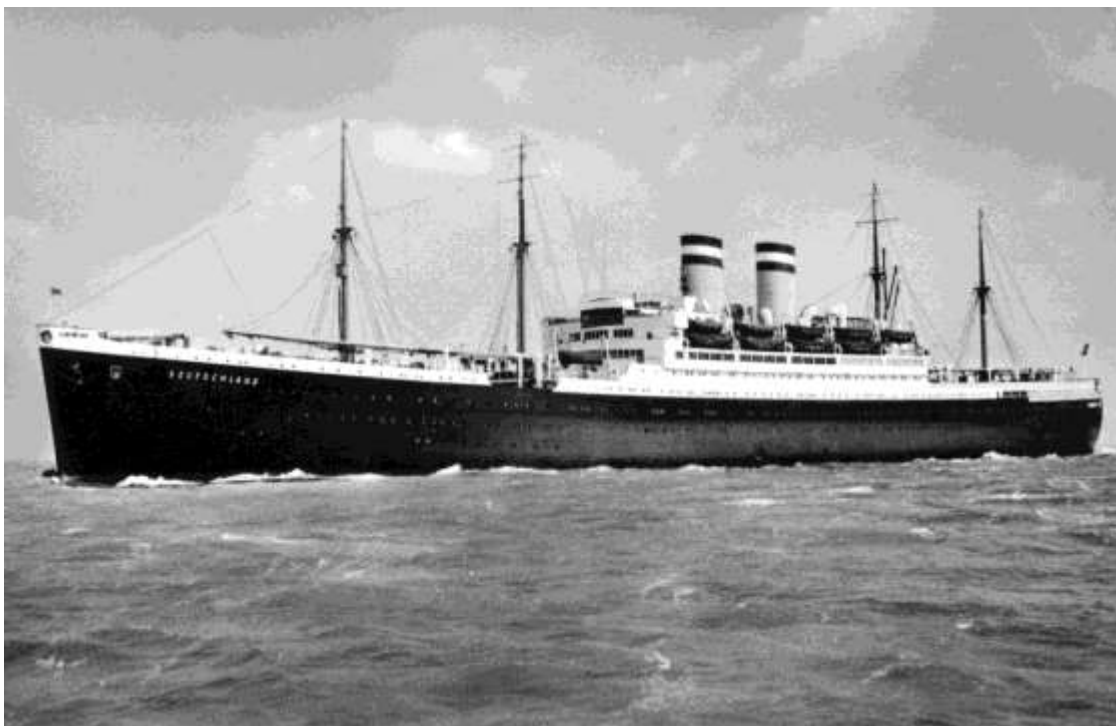
Lancaster I SW254 F/Lt A E McMorran 18.40 - 03.10  
Vegetables were planted at position 5446N 1318E from 13.000 ft at 2301  
hours.

Lancaster III LM207 F/O A R Whittaker 18.39 - 03.17  
Vegetables were planted at position 5445N 1319E from 13.000 ft at 2303  
hours.

Lancaster I PD425 F/O G M Proctor 18.39 - 03.11  
Vegetables were planted at position 5431N 1339E from 6.000 ft at 2300 hours.  
(Sidste togt i besætningens tour)

### No. 630 Squadron

Lancaster I NG259 F/Lt R Waterfall 18.09 - 03.25  
Gardening Willow. 1 aircraft of this squadron laid six Mk. VI mines in the  
allotted position as detailed without opposition. Visibility was excellent above  
and below well broken cloud at about 6000 feet



*'Deutschland' på 21.046 brt blev søsat i 1923 efter endt bygning og sejlede for HAPAG indtil 1940, hvor skibet kom til krigsmarinen for at blive anvendt som kaserneskip for 25. U-Flotille i Gotenhafen. I 1943 blev 'Deutschland' tjenestegørende ved 23. U-Flotille i Danzig og i 1945 blev skibet indsat som transporter for at overføre soldater, sårede og flygtninge vestpå. I løbe af syv overfarer transporterede 'Deutschland' 69.379 flygtninge. I maj 1945 var man nødt til at oplægge skibet på grund af brændstofmangel og det blev angrebet af Royal Air Force den 3. maj ud for Neustadt. 'Deutschland' kæntrerede efter angrebet, men ingen mennesker omkom unde hændelsen. I 1948/49 blev vraket af 'Deutschland' hugget op.*

Kaptajnen ombord på 'Deutschland', Feindt, kunne tydeligt se minerne falde i faldskærme rundt omkring skibene. Hans besætning havde kort forinden været beskæftiget med at opsamle overlevende fra Z28, der svømmede rundt i det oliedækkede hav. Opsamlingen skete ved hjælp af redningsbåde.

Næste dag besluttede kaptajnen ombord på 'Hamburg', at han ville flytte skibet en smule længere ud på havet. Under forlægningen, der kun drejede sig om nogle få hundrede meter, udløste 'Hamburg' to miner, som detonerede i umiddelbar nærhed af skibet. I løbet af den næste time lykkedes det for alle ombordværende at gå i redningsbådene, inden fartøjet sank. Minedetonationerne sket ved bagbords side og skibet lagde sig på denne side med styrbords side ragende op af vandet. Vanddybden var på det pågældende sted 20 meter og 'Hamburg' var 24 meter bred. 'Hamburg' blev i 1950 hævet af russerne og ombygget til hvalfangerskib. Det sejlede indtil 1977 under navnet 'Yury Dolgoruky'.

Søsterskibet 'Deutschland', der var fyldt med flygtninge og sårede, var i løbet af de næste par dage ikke i stand til at få passagerer i land og først den 11. marts blev skibet tømt. På dette tidspunkt var 81 af de sårede afgået ved døden om bord på 'Deutschland'. Selv om skibet var tomt og klar til at løbe ud var minefaren ikke overstået og 'Deutschland' forblev i Sassnitz indtil den 15. marts, hvor skibet satte kursen mod Gotenhafen. 'Deutschland' blev sænket af britiske fly den 3. maj 1945, da det befandt sig ud for Neustadt.

De efterfølgende dage gav minelægningen ud for Sassnitz den tyske marine store problemer. Den 17. marts skrev I Ost følgende i dagbogen:

'Vor Sassnitz bisher 9 Minen geräumt. Dabei 1 KFK durch Volltreffer Totalverlust, 2 KFK beschädigt und auf Strand gesetzt. An Land geborgene Minen mit reichlichen ZK- und honen VW. Daher mit Freigabe Ankerplatzes vorerst nicht zu rechnen. Hafen-Räumung mit KFG begonnen'.

Den efterfølgende dag forsætter dagbogen:

'15. März VS247 AO 7932 (O Sassnitz) beschädigt und auf Strand gesetzt.  
17. März 0900 Uhr Grundminendetonation Hafen Sassnitz zwischen HFG und HFG-Schlepper. Gerät nicht eingeschaltet, 2 Tote'.

## Returflyvning fra Sassnitz

Radiofyrene for 'Seehund', 'Quelle' og 'FF 26' samt 2. Jagddivision gav plot for de returnerende bombefly. 'Seehund' på Sjælland vedblev med at rapportere mål, indtil disse var over Nordjylland. På dette tidspunkt var klokken 00.37. Meldinger til I./NJG 3 fortsatte indtil klokken 00.53.

RAF opdagede fire HF radiofrekvenser, der udsendte meldinger om Sassnitz-togtet, og 5 MF radiofyre, som alle blev jammet med Drumstick og Fidget. Fidget jamningen var særdeles effektiv og blokerede radiofyrenes signaler i længere perioder.

Fra klokken 23.29 fik en enhed (formodentlig I./NJG 3) rapporter om returnerende bombefly fra Malmø til Vorsaa. Disse plot fortsatte indtil klokken 00.05, hvor bombeflyene blev rapporteret syd for Hjørring. Mindre formationer blev rapporteret syd for Norge indtil klokken 01.56.

Det kom ikke til mange sammenstød mellem tyske natjagere og britiske bombefly. Klokken 21.41 blev et bombefly angrebet over Kattegat, men det lykkedes den britiske besætning at undslippe. Over målområdet udspandt der sig også en luftkamp og efter bombningen angreb en Ju 88 en Lancaster over Rügen. Ingen af disse luftkampe resulterede i nedskydning af bombefly. Et enkelt bombefly blev beskadiget, da en anden Lancaster åbnede ild mod denne, men også dette fly klarede sig tilbage til England.

En enkel tysk natjager gik tabt under forsvaret af Sassnitz. Major Klaus von Nasse fra 10./NJG 5 styrkede klokken 23.20 ned ved Rambin på Rügen og blev dræbt. De to andre besætningsmedlemmer overlevede nedstyrtningen ved at springe ud i faldskærm. Von Nasse fløj en Bf 110G-4 med Werk Nr.140313 (kodet C9+BF). Klaus von Nasse blev født i Bernkastel ved Moselfloden den 20. august 1913 og var i september 1943 ved Luftkriegsschule 2, hvor han blev forfremmet til Major.

Ved hjemkomsten til RAF Balderton klokken 03.46 eksploderede dækket på højre landingshjul, hvorved Lancaster III PB610 fra No. 277 Squadron røg af landingsbanen. Det lykkedes for F/Lt. M W Bell og hele hans besætning at slippe ud af flyet, før det brød i brand. Bell havde uden problemer bombet Sassnitz klokken 23.10 fra en højde af 9.700 fod.

## Sassnitz

Bombningen af Sassnitz satte ikke helt byen ud af billedet som modtagehavn for flygtningetransporter, men antallet faldt drastisk. I løbet af vinteren og foråret 1945 passerede over 210.000 flygtninge, sårede og militære personer gennem Sassnitz.

Den 24. marts blev Sassnitz fotograferet af et allieret recce-fly. Rekognosceringen blev fulgt op den 7. april og for denne flyvning lyder fototyterrapporten:

### Summary of activity

There has been a decrease in naval as well as Merchant Shipping in the port since 24.3.45.

### Naval Shipping

The Depot Ship 300' Versailles D.27 is lying at her original berth, but the old German Torpedo boat 240' is no longer present.



The two 'E' boats 116' and 1 R boat (the latter reported as probably damaged in the last report) are not visible in the port on the present cover. Three, possibly 4 Torpedo Recovery launches are now seen. making a decrease of 3, possibly 4, since the last cover.

One U-boat 500 tons remains at her original berth.

#### Merchant Shipping

The only important change in merchant shipping since the last cover is the cover is the departure of passenger Vessel 280' C F T Litoin L.60. She has not yet been located elsewhere.

The two other passenger vessels 330' Orotava type L.54 (damaged and sunk at the ferry terminus) and Passenger vessel 270' Hammershus type L.100 remain as before.

In addition the hopper, dredger and aircraft salvage vessel remain sunk in harbour.



*Fru Dora Westphal og fru Berg leder efter brugbare ting i resterne af deres tidligere hus. (Sassnitz lokalhistorisk)*

#### Shipping detail

Naval	Depot ship 300' Versailles D.27 1 tawler type auxiliary 100/150' 3, possibly 4, torpedo recovery launches
Sunk	1 aircraft salvage vessel
U-boats	1 500 ton U-boat
Non-naval over 200'	Passenger vessel 330' Orotava L.54 Passenger vessel 270' Hammershus type L.100
Tankers	Nil
Non-Naval under 200'	1 vessel 150/200' 2 vessels 150' (probably self-proppelled hopper) Hoppes, lighters and small craft
Sunk	1 drodger 1 hopper Small craft

#### Shipping off the port

The Narvik class destroyer type II is still in its original position with her stern under water and a fairly considerable quantity of oil is seen drifting from the vessel.

The sunken trawler-type auxiliary seen in the last cover off the port is still present.

In the area of the roads seen the only other vessels present are the liner 665' Deutschland type L.7 and a coaster-type vessel of approx 200' in length. The Deutschland type liner is still lying on her port side and is apparently in the same state as on the last cover. No appreciable efforts seem to have been made towards salvaging the vessel.



*Bombkrater ud for Adolf Hitler Strasse 20 i Sassnitz.  
(Sassnitz lokalhistorisk)*



*Dora Westphal og fru Berg i kælderen for Bergs hjem i Gartenstrasse i Sassnitz. I baggrunden ses barakkerne for Marine-Organisationslager.*

Efter krigen blev der fremstillet adskillige beretninger i Sassnitz om angrebet på byen. En af disse er gengivet nedenfor. I beretningen berettes der om, at angrebet blev indledt af jagerfly, der skød med svære maskingeværer. Dette er ikke korrekt. Der var ingen jagerfly indsat over Sassnitz og der blev heller ikke beskudt jordmål fra bombemaskinerne af den simple årsag, at de var for højt oppe og at man ikke ønskede at tiltrække sig opmærksomhed fra eventuelle tyske natjagere. Angrebet blev indledt med skydning fra luftværnsstillinger og skibe i havnen. Nedfaldende projektiler stammer sandsynligvis herfra og var en ret hyppig forekomst under angreb. Beretningen fra Sassnitz lyder:

Der Luftangriff wurde durch Jäger mit schwerem MG-Feuer eingeleitet, anschliessend folgten die schweren Bomber, die durchweg 10-Zentner-Bomben abwarfen, mit ihrer furchtbaren Sprengwirkung überall Vernichtung und Zerstörung hinterlassend.

Fünf aufeinander folgende Angriffe wurden auf die Fährbett-Anlage geflogen, dabei wurde ein grosser Bagger schwer beschädigt und auf der Reede ein Torpedo-Boot sowie ein U-

Boot-Jäger getroffen und versenkt. 27 Besatzungsmitglieder der beiden Einheiten wurden dabei getötet.

Das Lazarettsschiff Robert Möhring wurde schwer getroffen, geriet in Brand und sank. Treffer zerrissen den Schiffskörper und entzündeten die Munition, die immer noch detonierte.

Während der Ortsbahnhof unbeschädigt blieb, wurde der Hafenbahnhof schwer getroffen. Die westlich gelegenen Gleisanlagen wurden fast völlig zerstört. Die dort abgestellten Flüchtlingszüge - jeder war mit 600 bis 800 Personen besetzt - wurden schwer in Mitleidenschaft gezogen.



*Adolf Hitler Strasse 20 i Sassnitz, hvor Otto og Dora Westphal boede. Efter bombningen undslap de ruinen gennem nummer to vindue fra venstre i underetagen. Nedenfor ses det samme hus to dage efter bombardementet af Sassnitz.*

Die schmale Mole hatte 10 Volltreffer erhalten, die den westlichen Molenteil sehr schwer beschädigten.

Die Quarantäne-Station am Westhafen, der Grenzschlachthof unter Dwarsieden und die hölzerne Übergangsbrücke zum Hafenbahnhof waren zerstört worden.

Im Fischereihafen hatte eine bombe under den dort liegenden Kleinfahrzeugen grossen Schaden angerichtet.

Verschiedene kleine Dampfer waren an der Westmole versenkt oder beschdigt worden.

Das Kesselhaus zur Wasserentkalkung der Fährschiffe ist ein Trümmerhaufen.

Von einem auf die Toreinfahrt des Kaufhaus Rábiger in der Seestrasse niederfallenden Leuchtschirme wurden die beiden Sanitätsleue Marger und Kähning getötet.

Im Hotel zur Stubbnitz musste ein Blindgänger aus dem Keller entfernt werden. Ein weiterer wurde nach dem Angriff im Hause Gartenstrasse 21 unschädlich gemacht.

Ein 250 kg schwerer Eisenträger ist infolge einer Bombenexplosion auf das Grundstück Gager - Radvan etwa 50 m weit eschleudert worden.

Ein ganzes Autochassis flog von Fleischer Radvan bis zur Reparaturwerkstatt Harder.

Das Backhaus des Bäckermeister Gager wurde völlig zerstört.



*Gerda Westphal i resterne af hendes hus i Adolf Hitler Strasse.*

Die hauptsächlichen Häuserverluste traten in der Stralsunder Strasse, der unteren Gartenstrasse, in der Bahnhofstrasse, Seestrasse und in unteren von Halfern-Strasse ein.

Der entstandene Schaden im Orte war beträchtlich. Der Tätigkeitsbericht über das Bauwesen von Frühjahr 1946 sagt folgendes aus:

- 34 Gebäude mit zusammen 195 Wohnungen wurden völlig zerstört.

- 76 Häuser mit 312 Wohnungen erlitten sehr schwere Beschädigungen sowie

- 108 Häuser mit rund 400 Wohnungen sind mit leichten Schäden davon gekommen

Die elektrische Stromversorgung und die Kanalisation im Westteil des Ortes wurden ausser Betrieb gesetzt.

Bei diesem bombenangriff kamen 136 Sassnitzer Bürger und ungefähr 750 bis 800 Flüchtlinge und Soldaten im Hafen sowie Besatzungsmitglieder der versenkten Schiff ums Leben.

Efter angrebet på Sassnitz ophørte havnebyen med at være modtagestation for store transporter. Det havde kun alt for tydeligt vist sig, at havnen var uegnet som modtagehavn for store fartøjer ligesom mulighederne for borttransport af store mængder flygtninge og soldater ikke var optimale for at sige det mildt. Sassnitz fortsatte dog med at modtage mindre skibe og inden krigens udgang havde havnen modtaget 210.072 flygtninge, sårede og tropper.

Sassnitz blev fotograferet fra luften den 19. april og på denne dato var kulterminalen, der målte 260 x 35 fod omkring 75% fyldt op, hvilket var ret usædvanligt for østersøhavne i krigens sidste dage.

I krigens sidste dage gik flygtningestrømme den modsatte vej og Sassnitz fungerede som udskibningshavn for 7.552 flygtninge og 13.106 soldater, der hovedsagelig blev fragtet til København.



*Britisk luftfoto optaget efter angrebet på Sassnitz.*

### **Taktiske flyvinger i løbet af natten**

Også 2 TAF var aktive i løbet af natten med et mindre antal fly. No. 148 Wing på flyvepladsen B.51 Lille/Vendeville gennemførte 13 patruljer i løbet af aftenen og natten.

No. 264 Squadron gennemførte tre Front Line Patrols, der forløb uden kontakt med fjenden. Alle tre patruljer blev afkortet på grund af dårlige vejrforhold med overisningsproblemer.

Mosquito XIII	MM467	F/Lt Monro & F/O Bolton	19.30 - 22.15
Mosquito XIII	MM479	W/O Moss & F/Sgt Jackson	19.40 - 21.45
Mosquito XIII	MM458	F/O Lee & F/O Thomas	20.10 - 22.40

Søstereskadrillen, No. 409 Squadron, sendte efter midnat fire Mosquito XIII på vingerne med samme resultat.

Mosquito XIII	HK473	F/Lt E A McClain & F/Lt W A Ward	00.10 - 02.10
Mosquito XIII	HK366	F/O E B Harding & F/O E H Knight	00.15 - 02.15
Mosquito XIII	MM509	P/O R F Henke & P/O L A Emmerson	00.35 - 02.50
Mosquito XIII	MM502	P/O L E Fitchett & P/O A C Hardy	03.05 - 04.40

No. 604 Squadron sendte seks Mosquito XIII på vingerne for at flyve patruljeflyvning samt to fly, der skulle øve interceptions. Af de seks patruljeflyvninger gik de to til området ved Scheldt og de sidste fire til frontlinien ved Köln. Desværre måtte tre Mosquitos vende om før tid på grund af tekniske problemer. Det kom ikke til kontakt med tyske fly.

Mosquito XIII	MM437	W/O G Stephen & F/Lt G Bradshaw	18.15 - 20.20
Mosquito XIII	MM529	F/O T R Wood & F/O R Leafe	22.00 - 22.50
Mosquito XIII	MM549	F/Lt C J Cross & F/O L Roberts	22.00 - 23.05
Mosquito XIII	MM460	F/O E L Vigar & W A Palfrey	22.05 - 23.00
Mosquito XIII	MM563	F/Lt H B Newton & P R Rose	22.45 - 01.45
Mosquito XIII	MM438	S/Ldr D C Furse & F/Lt J H Downes	23.55 - 02.00

No. 149 Wing på B.48 Amiens/Glisy gennemførte en række patruljeflyvninger, hvorunder de mistede to fly. No. 219 Squadron sendte seks Mosquitos på patrulje. Et af eskadrillens fly, Mosquito XXX NT258 styrtede på grund af motorproblemer ned under start fra Amiens, hvorved besætningen bestående af F/Lt Frederick Thomas Reynolds og F/Lt Ferdinand Van den Heuvel, blev dræbt. Heuvel var belgier, der undslap til England via Dunkirk og blev uddannet som radaroperatør.

No. 410 Squadron havde seks Mosquito XXX på vingerne for at flyve patruljeflyvning. Patruljerne gik til Düsseldorf, Krefeld, Schelde og Nijmegen og forløb uden hændelser bortset fra patruljen over Nijmegen fik visual kontakt med en Mosquito, som de var sendt ud for at intercepte under ledelse af radarstationen Voicebox. Desværre mistede No. 410 Squadron også et fly denne nat. Det drejede sig om W/O Arthur George Cole og F/O Sydney Isaiah Lees i Mosquito MM788, der klokken 22.52 styrtede ned under start fra B.77 Gilze-Rijen. Begge besætningsmedlemmer blev dræbt og ligger i dag begravet på den kanadiske kirgskirkegård i Bergen-op-Holland. De blev oprindeligt begravet på kirkegården i Breda.

No. 410 Squadron afsendte følgende besætninger natten mellem den 6. og 7. marts 1945:

Mosquito XXX	MM787	F/Lt D T Steele & F/O C Horne	17.30 - 21.15
		Patrolled the Duesseldorf area under Nuthouse GCI. Nothing to report.	
Mosquito XXX	MM785	F/O W Broderick & F/O H C Bayliss	17.50 - 21.20
		Patrolled the Krefeld area under Radox GCI. Nothing to report.	
Mosquito XXX	MM767	F/Lt A Dexter & F/O D G Tongue	17.50 - 20.35
		One Visual on a Mosquito in the Nijmegen area under Voicebox GCI.	
Mosquito XXX	NT377	F/Lt B Plumer & F/Lt N M Bradford	17.30 - 21.55
		Patrolled the Schelde area under Tailcoat. Uneventful.	
Mosquito XXX	MM756	F/O E G Jones & F/O G P Bodard	01.05 - 03.30
		Patrolled the Schelde area under Tailcoat. NTR.	
Mosquito XXX	MM788	W/O A G Cole & P/O S I Lees	
		Crashed on take off from B.77. Crew killed. A/C cat. E.	

No. 488 Squadron sendte fire Mosquitos på patrulje, der alle blev gennemført uden kontakt med tyske fly og uden tab.

RAF Fighter Command fløj 30 Flying Bomb Interception Patrols samt 2 Weather Recco. Alle flyvningerne blev gennemført uden tab eller nedskydninger.