



Den tyske minelægger 'Ostmark' i Frederikshavn. (F. Hansen)

Britisk signalopklaring

I løbet af eftermiddagen den 8. marts opfangede englænderne flere radiosignaler om mineskibene 'Linz', 'Ostmark' og 'Lothringens' tilstedeværelse i Sydnorge. Det første lød således:

- From: Senior Officer Minelaying Flotillas (personal)
 To: Senior Officer 3rd T-Flotilla
 T 17, T 19, T 20
 Sea Defence Commandant Oslofjord
- A. After handing over escort of Linz and T 19, 17 and 20 will at once anchor in Krokstadfjord.
 - B. Arrange for supplying of your own accord via the Sea Defence Commandant.
 - C. 3 hours notice. W/T service Baltic Long Wave 2.
 - D. Report execution.

Dette signal blev senere på dagen fulgt op af endnu et, der ikke efterlod nogen tvivl om, hvad disse skibe havde af opgave:

- From: Senior Officer Minelaying Flotillas (personal)
 To: Lauting
 Sea Defence Commandant Oslofjord
 Mining and Barrage Command Horten

Lauting will hand over mines forthwith as follows: Galster 60 'EMC' in Rauoerfjord. Lothringen 180 'EMC' in Vestre Bolaerne, then take over the 91 'EMC' stored in Bolaerne. Subsequently loading Ostmark with 180 'EMC' in Mageroey-North. Then take over 8 'EMC' stored in Horten. Subsequently handing over 40 'EMC' each to T 17, 19 and 20 in Krokstadfjord. Apply for escort of your own accord. Report execution. Maintain watch on Baltic Long Wave 2.

Der var heller ikke nogen tvivl om, at skibene skulle være klar til afgang. Klokken 18.13 opfangede man følgende signal:

- From: Sea Defence Commandant Oslofjord
 To: Forbach
 T 19

After oiling Lothringen, Ostmark and Galster, oil T 19 in Krokstadfjord. Report execution.

Også minelæggeren 'Linz' fik i løbet af eftermiddagen besked fra chefen for minelægningen:

On arrival in Larvik take over 250 'EMP'. 3 hours notice. W/T Service Baltic Long Wave 2.

Report when ready to sail. State length of mooring rope and chain.

Den 9. marts klokken 11.18 opfangede englænderne endnu et signal om minelægningsskibene og deres hensigt. På dette tidspunkt af krigen var englænderne så hurtige til at decifrere tyskernes Enigma signaler, at de allerede klokken 16.08 kunne læse indholder:

From: Admiral Skagerrak

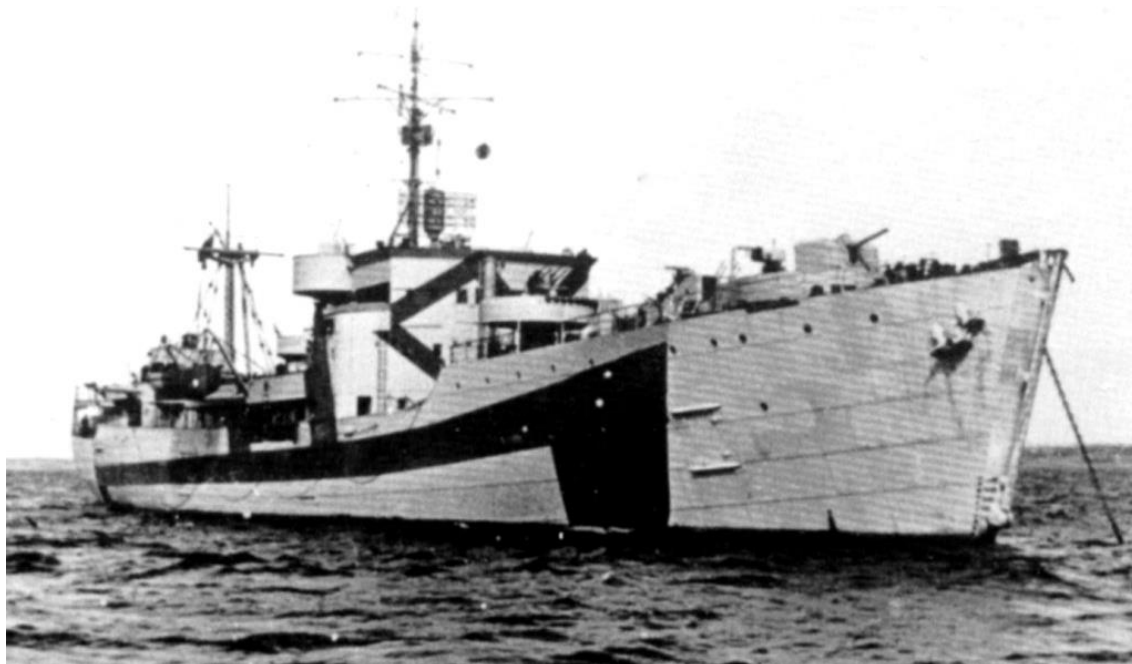
To: Pahl

Most Immediate

New orders:

In order to exploit weather conditions, carry out 'Augustus' on the night of 10-11/3, jumping off from Oslofjord. Commanding officers' conference in OSlofjord. Car approved for CO of 'Linz'. 'Linz' with one T-boat will be at Svenner at 2100/10/3.

Oslo formation will be at Lille Faerder at 2200/10/3. Rendezvous at about 0300/11/3 off Kristiansand. Commencement of lay at about 0500. R-boats' orders from your end. After the minelay, one day in Kristiansand, then Oslofjord. Further orders follow.



Den tyske minelægger 'Linz' (F. Hansen)

Dette gav Coastal Command god tid til modforanstaltninger. Englænderne opfangede i løbet af den 8. marts også flere signaler om kommende skibsbevægelser langs den norske kyst i løbet af samme aften.

Midt på eftermiddagen opfangede englænderne dagens melding om planlagte konvojbevægelser mellem Bergen og Aalesund i løbet af samme aften. Meldingen blev afsendt af 5. Küstensicherungsverband og lød i oversat version:

Northbound convoy from Bergen at 1800 V 5103, 5114, 5113 plus one ship. One tow, 8 knots, to Maaloey.

Southbound convoys:

From Aalesund at 1830 A/S vessel Dahme, V 5309 plus 3 ships, 8 knots.

From Vindspollen at 1830 V 5311, 5308 plus 4 ships, 11 knots.

From Tollesund at 2100 V 5106 plus one ship, 9 knots.

Dette signal blev efterfulgt af nedenstående:

From: 5th Coastal Defence Unit

To: All boats between Bergen and Stavanger

Northbound Convoys:

From Stavanger at 1830 V 5305, 5306 plus one ship, 8 knots. V 111 plus one ship from Koparvik at 1830 joining company from X 17.

From Marstein at 0400/09/3 V 5514 plus U-boat, 9 knots.

From Stavanger through Karmsund at 1900 one R-boat to Haugesund.

Også 6. Küstensicherungsverband afsende meldinger om konvojbevægelser i løbet af aftenen den 8. marts:

From: 6th Coastal Defence Unit
To: All boats between Stavanger and Kristiansand South
During the night of 8/3 to 9/3 southbound from Stavanger: at 1700 hospital ship Posen independent passage, 8 knots. Proceeding direct.
At 1900 SO 6th Coastal Defence Unit with 7 to 1 plus one convoy U-boat, from Egersund and from Farsund one more M-boat each. 14 knots. Proceeding direct.

Englænderne var altid interesserede i meldinger om tyske u-bådes positioner og i løbet af den 8. marts opfangede de et par stykker, som de kunne reagere på. Klokken 13.27 opfangede briterne følgende signal:

From: Senior Officer A/S School Unit
Leaving Bjoernefjord for Bergen at 1500 with Training vessel Warthe, Pregel and U 298.
Speed 10 knots.

U-298 var en ubåd af typen VII C-41 og tilhørte siden juli 1944 U-Abwehrschule Bergen. Ubåden var under kommando af Oberleutnant Heinrich Gehrken. U-289 havde aldrig gennemført et operativt togt, men kun tjent som uddannelsesfartøj. Gehrken, der tidligere havde gjort tjeneste ved forpostbåde og minesøgere blev først i 1943 uddannet ved ubådsvæsenet. U-298 overlevede krigen og blev udleveret til Royal Navy.

Den 8. marts klokken 14.29 afsendte den tyske marine følgende signal:

From: 5th Coastal Defence Unit
To: V 5514
Escort U 1023 from Marstein to Bergen at 0400/9/3.



U-1023 til højre i billedet med U-249 til venstre. Billedet er taget efter at de to ubådsbesætninger har overgivet sig. (IWM)

U-1023 var under kommando af Oberleutnant Wolfgang Strenger, der var på vej til Bergen for at aflevere ubåden til sin efterfølger, Kapitänleutnant Heinrich Schroeteler. U-1023 var af typen VIIC-41 og havde forladt Kiel den 20. februar for at ankomme i Horten tre dage senere. Den 2. marts forlod den igen Horten og ankom til Bergen den 9. marts. Oblt. Strenger forlod U-1023 og blev overflyttet til 5. U-Flotille uden at få tildelt en ny ubåd.

Kapitänleutnant Heinrich Andreas Schroeteler, der stammede fra Essen-Katernberg, havde også tidligere tilhørt minestrygerne, men blev allerede i 1941 uddannet ved ubådene. Han var chef for U-667 fra oktober 1942 til maj 1944 og blev herefter sagsbehandler og senere uddannelsesofficer ved 27. U-Flotille, før han overtog U-1023 den 10. marts 1945. To uger senere forlod U-1023 Bergen og satte kursen mod det Irske Hav, hvor han den 19. april udførte et mislykket angreb på en konvoj umiddelbart syd for Irland. Den 2. maj fik Schroeteler tildelt Ridderkorset og to dage senere blev han beordret til at sejle til Weymouth. Under vejs hertil torpederede han om aftenen den 7. maj den norske minestryger NYMS-382 sydøst for Torbay. Den norske minestryger sank i løbet af to minutter og 22 ud af den 32 mand store besætning blev dræbt. Det var det sidste allierede krigsskib, som blev sænket af en tysk ubåd. Tre dage senere sejlede U-1023 ind i Weymouth og overgav sig. Englænderne kategoriserede Schroeteler som nazist og beholdt ham i fangenskab indtil maj 1948.

Sænkningen af den norske minestryger fandt sted tre dage efter at Schroeteler havde modtaget ordre om at overgive sig, men en dag før de tyske styrker havde ordre til at indstille alle kampe. Schroeteler begyndte i 1965 at læse historie og arbejdede som kurator og historiker fra 1969. Han døde i Bochum den 19. januar 2000 i en alder af 84 år.



Kapitänleutnant Heinrich Andreas Schroeteler ved hjemkomsten fotograferet ved hjemkomsten med U-667, som han gennemførte fire togter med. I 1944 gjorde han tjeneste som stabsofficer i BdU før han i januar 1945 blev overført til 27. U-Flotille som træningsofficer. I februar 1945 blev han chef for U-1023. Under togt med U-1023 fik han den 2. maj tildelt Ridderkorset.

Klokken 20.50 opfangede briterne en fjendemelding fra U-Jäger 1717 og allerede klokken 03.36 var meldingen decifreret, så efterretningstjenesten kunne læse den:

Most Immediate

From: UJ 1717

Convoy has been spotted by enemy reconnaissance. Am returning to Kristiansand South.

Fliegerführer 4 afsendte klokken 20.10 et signal om, at en BV 138 fra (F)/130 var startet fra Sola See klokken 19.01 for at flyve en radarrekognoscering i området mellem 57.30'N og 60.30'N og så langt vest som 03'E. Senere på natten udsendte Fliegerführer 4 klokken 00.40 et signal om, at de ville afsende en Ju 88 klokken 01.13 for at flyve radar rekognoscering mellem Stavanger og Lister. Dette var en ret usædvanlig aktivitet i marts 1945 og har sikkert fået englænderne til at spekulere over, hvad der foregik siden man udsendte disse recce fly. Det kan have en forbindelse med, at tyskerne havde opdaget, at der lå tre engelske motortorpedobåde i Lysekil i Sverige den 7. marts, som de forventede ville sejle tilbage vestpå indenfor de næste to nætter.

Operationer over Kattegat og Skagerrak natten mellem den 8. og 9. marts 1945

Seekriegsleitung noterede i deres dagbog, at to tankskibe og en transporter var på vej fra nord mod syd i Kattegat og tre transportere, et køleskib samt en tanker var på vej mod nord. Alle skibene blev eskorteret. I Oslofjorden var to troppetransportskibe på vej mod syd og langs den norske vestkyst var 9 skibe med 15 ledsagebåde på vej mod nord, medens 16 skibe med 27 ledsagebåde var på vej mod syd.

Coastal Command havde fulgt tyskernes radiokommunikation og var klar over at flere transportere var i gang i Skagerrak og Kattegat, hvorfor No. 58 og 502 Squadron på RAF Stornoway fik til opgave at flyve syv sortier i Kattegat og Skagerrak om aftenen den 8. marts:

- 1st A/C Line 6 on patrol 081930A
- 2nd A/C Line 7 on patrol 081935A
- 3rd A/C Line 6 on patrol 082005A
- 4th A/C Line 6 on patrol 082030A
- 5th A/C Line 7 on patrol 082035A
- 6th A/C Line 6 on patrol 082115A
- 7th A/C Line 7 on patrol 082120A



Tysk fartøj i Kattegat med minestrygere fra Aarhus som eskorte. (C. Petersen)

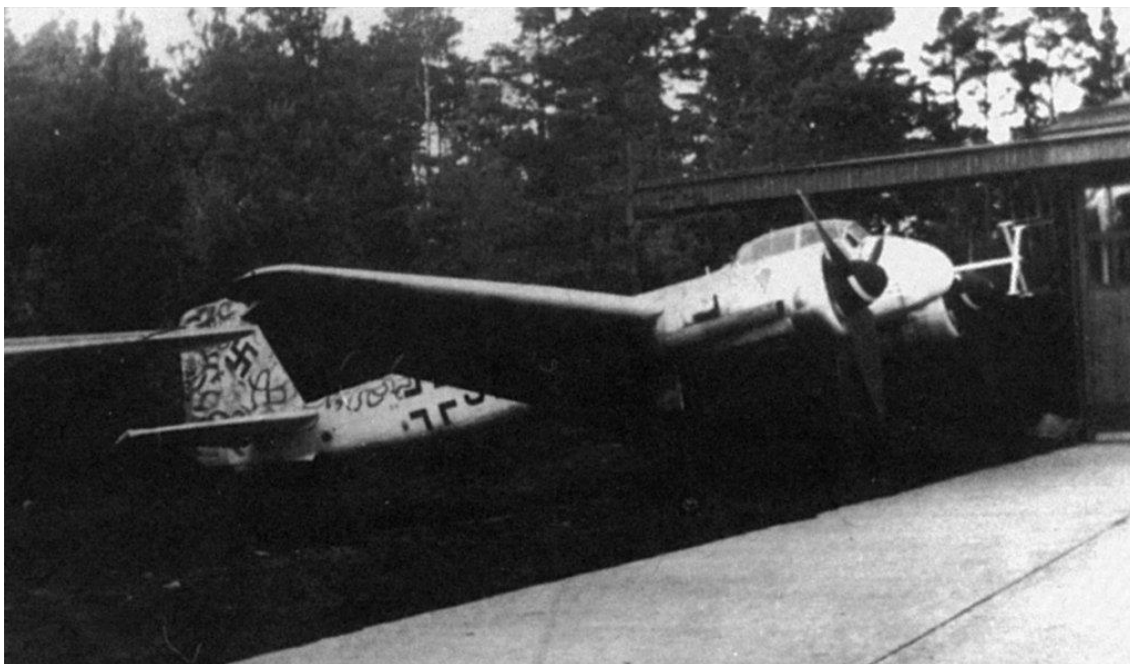
Tredie og syvende sortie blev aflyst og i stedet for blev der klokken 21.20 befalet et andet sortie til L7. Seks fly blev afsendt fra RAF Stornoway

No. 58 Sqdn	Halifax	JP336	'X'	F/Lt A D Bentley	16.45 - 02.55
No. 58 Sqdn	Halifax	JP330	'O'	F/O R N Lawson	16.50 - 22.40
No. 58 Sqdn	Halifax	JP301	'E'	F/O K J Thompson	17.45 - 02.00
No. 58 Sqdn	Halifax	JP174	'C'	F/Lt R E Robinson	18.20 - 04.10
No. 502 Sqdn	Halifax		'H'	F/Lt E P Davenport	17.44 - 02.43
No. 502 Sqdn	Halifax		'M'	F/Lt W S Biggar	20.04 - 04.55

Den tyske marines signalopklaring havde fulgt radiotransmissionerne i luften over Skagerrak og fremsendte næste dags morgen følgende melding:

Luftlage Flugzeuge 18. Gruppe melden eigene Bewegungen aus den Räumen O Frederikshavn, W Lysekil und NW Skagen, bei letzteren Standort (AO 5415) von 2150 und 2343 Uhr Angabe über beabsichtigten angriff.

For at beskytte skibsfarten i Skagerrak afsendte Nachtjagdstaffel Norwegen to Ju 88 for at flyve sikring over Skagerrak. Natjagerne fik ingen kontakt med de britiske maskiner og returnerede uden resultat eller tab. De to Ju 88 startede fra Christiansand og kom i luften henholdsvis klokken 22.05 og 23.01. Tilsyneladende opererede I./NJG 3 på Fliegerhorst Grove ikke denne nat, hvilket sandsynligvis skyldtes brændstofmangel.



Ju 88G-6 fra Nachtjagdstaffel Norwegen fotograferet på flyvepladsen F 17 Bredåkra i Sverige efter krigens afslutning. Flyet, der blev fløjet af Hptm. Hüschen og Ofw Falk, landede på F 17 den 8. maj 1945. Hptm Hüschen havde til opgave at flyve fra Norge til Kurland for at hente flygtninge, da han ud for den skånske kyst fik motorproblemer og valgte at lande i Sverige. Hüschen var chef for Nachtjagdstaffel Norwegen, der i marts 1945 blev omdøbt til 4./NJG 3. De fleste af Hüschen kollegaer mente, at han meget belejligt fik motorproblemer ud for den svenske kyst, da man betragtede flyvningen til Kurland som lidt af en selvmordsopgave. Hüschen havde to nedskydninger og havde tidligere gjort tjeneste ved Luftnachrichtendienst før han i 1942 blev overført til natjagerne.

De tyske radarstationer i Sydnorge og det nordlige Jylland var i stand til at pejle de indflyvende britiske fly og Fluko Aalborg rapporterede følgende om indflyvninger over Skagerrak:

- 21.15 Flakalarm
- 21.18 Gefechtsklar
- 21.18 In FA2 Flugzeuggeräusche
- 21.23 In DA2 2 fdl Luftziele
- 21.23 In EB und EC fdl Luftziele
- 21.29 In EG5 nach EA8 1 fdl Luftziel
- 21.30 Von DA8 nach EA3 Höhe 400 m 1 fdl Luftziel
- 21.31 Von EA8 nach EA9 1 fdl Luftziel mit Südkurs
- 21.32 Tauberei meldet: Flugzeuggeräusche Richtg 11
- 21.36 Es befindet sich keine eigenen Maschinen in der Luft
- 21.38 Von EA5 nach EA8 1 fdl Luftziel 340 kmh Höhe 800 m
- 21.39 Von DA8 nach DA9 1 fdl Luftziel
- 21.40 Von EA8 nach FA2 1 fdl Luftziel Höhe 2000 m
- 21.42 Von FA2 nach EA8
- 21.45 Tauberei meldet: Richtung 12 3 Leuchtschirme
- 21.48 Tauberei meldet: Richt 12 Flakfeuer
- 21.50 Von EA4 nach EU4 1 fdl Luftziel
- 21.48 Tauberei meldet: schwere Detonation Richtg 12
- 21.53 Ziel DU6 verloren
- 21.55 Von EA7 nach EA4 1 Luftziel
- 21.56 Das Luftziel von EA4 nach EU3
- 21.57 1 Luftziel von DA8 nach DA4
- 21.58 Von EU3 nach DU9
- 21.59 Von DU6 nach DA4 1 fdl Luftziel
- 22.00 Ziel DU6 verloren
- 22.03 DA2 1 fdl Luftziel kreisend
- 22.07 Von DA2 nach DA4 1 fdl Luftziel Kreisend

- 22.11 Von Du 8 nach Eu3 1 fdl Luftziel
- 22.12 Von DA7 nach DA5 jetzt 2 fdl Luftziele kreisend
- 22.13 Von Da2 nach DA8 2 Luftziele fdl Kurs Süd Höhe 300 m
- 22.14 Kriegswache Ruhe

Halifax 'O' fra No. 58 Squadron var beordret i luften klokken 16.45 og blev airborne klokken 16.51. Flyet blev fløjet af F/O R N Lawson, der afbrød togtet klokken 18.25, fordi højre hjul var punkteret. F/O Lawson kastede sin last af både bomber og faldskærmsblus i sikker tilstand over havet på position 58.24'N 00.40'W uden, at nogen af disse detonerede. Stornoway ønskede, at Lawson skulle afvente og forsøge at lande i tidligt dagslys på RAF Stornoway, men Lawson besluttede i stedet for at flyve til RAF Carnaby og forsøge en landing her. Klokken 22.35 gennemførte Lawson en vellykket nødlanding på Carnaby uden, at nogen besætningsmedlemmer kom noget til.



F/O R N Lawson fra No. 58 Squadron, der den 9. marts 1945 fløj Halifax 'O' over Kattegat. (Lawson)

F/Lt A D Bentley var pilot ombord på Halifax 'X' fra No. 58 Squadron. Han kom i luften klokken 16.45 og satte kursen mod Skagerrak, hvor han klokken 19.51 ankom i fuldstændig mørke vest for Lister i Norge på position 57.39'N 05.04'E.

Bentley medbragte seks 500 lb MC bomber med .025 sekunders tidsforsinkelse i halebrandrør. Derudover medførte han ni stk No. 2 Mk 1 og seks No. 3 Mk 1 faldskærmsblus.

Halifax 'X' påbegyndte patruljen klokken 20.18, da man befandt sig over Skagerrak syd for Lindenes på position 57.30'N 07.00'E. Klokken 21.17 befandt de sig nordvest for Skagen på 57.55'N 10.06'E, hvor radaroperatøren fik tre kontakter i en afstand af 25 km til bagbord. Observationen blev noteret, men blev i første omgang ikke videre undersøgt. Bentley fortsatte patruljeflyvningen, der blev gennemført i en højde af 300 fod. Han besluttede sig dog senere til at vende tilbage til det område, hvor de tidligere havde haft radarkontakt.

Klokken 21.55 indfandt han sig igen nordvest for Skagen på position 57.56'N 10.06'E og kastede klokken 22.00 tre lysbomber, hvoraf kun de to antændtes. Halifax besætningen fik ingen visuel kontakt, men forsøgte sig igen klokken 22.30 i samme område. Tre nye lysbomber blev kastet og man så et fartøj på omkring 3.000 tons samt to E/V, som alle tre foretog individuelle undvigemanøvrer, der virkede, idet de alle tre kom ud af lyset fra faldskærmsblussene inden Halifaxen kunne nå at angribe.

F/Lt Bentley drejede rundt igen og kastede seks minutter senere igen tre lysbomber nord for Tannisbugten vestnordvest for Skagen på position 57.50'N 10.10'E, hvorefter han angreb det største fartøj. Hans angrebsrapport lyder:

'At 2236 in posn 5750N 1010E, from a height of 6000 ft made a level attack from stbd bow to port quarter, on M/V 3000 tons, Co. 120/12 kts. Radar sighting then visual. Attacked with 6 x 500 lb MC bombs, Tail delay .025 secs. Results not seen due to position of ship in relation to flares after release. A/C heading into flares. Light flak from one E/V during attack. No casualties or damage to A/C'.

Efter angrebet kredsede F/Lt Bentley i området for at se resultatet af bombningen, men besætningen kunne ikke se nogen brand eller lys, hvorfor man klokken 22.53 satte kursen hjemover. Halifax 'X' landede igen på RAF Stornoway klokken 02.54.

F/O Thompson var pilot ombord på Halifax 'E' fra No. 58 Squadron. Han kom i luften klokken 17.45 og satte kursen mod Skagerrak. Klokken 20.00 var det fuldstændigt mørkt og klokken 20.36 befandt han sig i patruljeområdet nordvest for Hanstholm på position 57.24'N 08.00'E..

Radaroperatøren fik klokken 21.10 en kontakt til styrbord 70 grader i en afstand af 34 km, da flyet befandt sig over Skagerrak mellem Skagen og Larvik på 58.36'N 10.08'E. Halifaxen gennemførte det meste af sin patrulje i 300 fods højde, men steg under angreb. F/O Thompson steg op til 4.500 fod for at finde 'bombing wind' samtidig med, at han nærmede sig målet til en afstand af 15 km. Halifaxen kastede tre lysbomber og besætningen opdagede to fartøjer, som de fjernkendte som værende destroyere (DR) med kurs 250 grader og 25 knob, hvorefter Thompson indledte sit angreb:

'At 2143 in posn 5822N 1041E (vest for Kungshamn i Sverige), from a height of 4300 ft, made a level attack from starboard bow to port quarter on leading DR which altered course from 250 degs T and took violent evasive action to port. Radar sighting, later visual. Attacked with 6 x 500 lb MC bombs, tail delay .025 secs. Mid upper and rear gunner and observer estimate 2 hits on bows and forward of amidships, also saw red glow as A/C took evasive action. Light and red barrage type flak. No casualties or damage to A/C'.

Efter angrebet forblev Thompson i området for et stykke tid og besætningen så klokken 22.00 vest for den angrebne konvoj på position 58.25'N 10.20'E seks lysbomber fra et andet fly, der formodentlig blev kastet mod det samme mål, som han havde angrebet. Halifax 'E' landede igen på RAF Stornoway klokken 01.58.



I 1980'erne kunne jeg ikke forstå, hvordan det kunne lade sig gøre, at Davenport fløj så mange togter ved No. 502 Squadron. Først med tilgang af eskadrillens ORB fandt jeg ud af, at der måtte være to Davenport i enheden. Da jeg mødte John Davenport i 1990'erne fandt jeg ud af, at Peter og John Davenport var enæggede tvillinger. John Davenport var en af de mest succesrige Coastal Command piloter med afskillige skibssænkninger. (John Davenport)

F/Lt E Peter Davenport var pilot på Halifax 'H' fra No. 502 Squadron og startede fra RAF Stornoway klokken 17.44. Hans fly var ligesom de øvrige i eskadrillen udstyret med radar Mk III samt bombesigte Mk. XIV og medførte seks 500 lb MC bomber med .025 sekunders forsinkelse. Derudover medførte flyet 15 No. 3 Mk 1 lysbomber.

Davenport befandt sig klokken 20.30 i patruljeområdet syd for Lindenes i Norge (på position 57.30'N 07.00'E). Klokken 20.55, da flyet befandt sig over Skagerrak midt mellem Hanstholm og Kristiansand på 57.42'N 08.30'E, blev deres radar jammet fra Hanstholm. Det lykkedes dog ikke for tyskerne at sætte Halifaxens radar helt ud af spillet og klokken 21.12 fik man en lille radarkontakt i en afstand af 16 km 58 grader til bagbord, medens man selv befandt sig vest for Hirtshals på 57.35'N 09.34'E. Kontakten var dog ret lille og Davenport undersøgte den ikke yderligere.

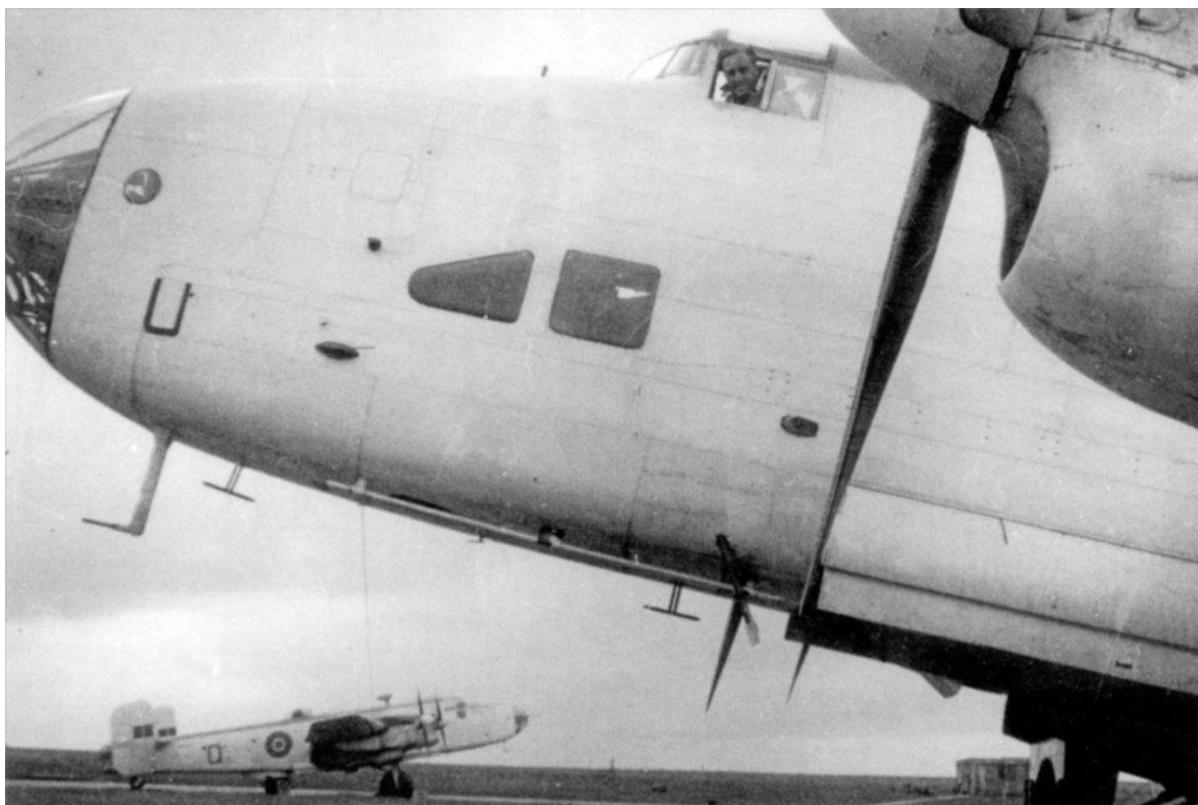
Klokken 21.17, da man befandt sig umiddelbart ud for Hirtshals på position 57.45'N 09.55'E, fik besætningen på ny en radarkontakt i en afstand af 40 km 56 grader til bagbord. F/Lt Peter Davenport fløj

det meste af patruljen i 300 fods højde, men efter denne radarkontakt steg han op til 4.000 fods højde for at finde 'bombing wind' samtidig med, at radaroperatøren homede ind på kontakten. På vej til kontakten så besætningen betydelig luftværnsskydning til styrbord, som stammede fra et andet flys angreb. Da man klokken 22.04 var nord for Hirtshals på 58.04'N 09.50'E, kastede Davenport seks lysbomber, der oplyste en '3 island type M/V 2500 tons' med kurs 090 og anslået fart af 8 knob. Det fjendtlige skib begyndte at sejle undvigemanøvrer, så snart lysbomberne blev udløst.

Davenport gik til angreb på det fjendtlige skib, der ikke affyrede luftværnsskyts. Hans rapport lyder:

'At 2207 in posn 5804N 0950E, from a height of 4000 ft made a level attack on 1 M/V 2500 tons, Co. 210/8. Attacked from port beam to s/bd quarter with 6 x 500 lb MC bombs, tail delay .025 secs, spaced 80 ft. Radar sighting then visual. Overshot by 50/75 yards. (Bomb sight suspected to be the cause). No casualties or damage to A/C'.

Navigatoren undersøgte sigtevinklen på bombesigtet efter angrebet og formodede fejl på udstyret. Efter angrebet satte Davenport kursen mod Stornoway, hvor man landede klokken 02.43.



John Davenport i cockpittet på en Halifax fra No. 502 Squadron på RAF Stornoway. (J. Davenport)

Halifax 'C' fra No. 58 Squadron kom i luften klokken 18.29 med F/Lt Robinson som pilot. Halifaxen satte kursen mod patruljeområdet i Skagerrak og ankom hertil klokken 21.28 på position 57.27'N 08.00'E, hvilket vil sige mellem Mandal og Hanstholm. Klokken 21.45 så besætningen lysbomber og luftværnsskydning til bagbord og indfandt sig tre minutter senere nord for Hirtshals på position 58.05'N 09.00'E for at søge efter årsagen til skydningen og eventuelle mulige mål. Klokken 21.58 befandt F/Lt Robinson sig på 58.11'N 09.45'E, da hans radaroperatør opdagede et mål fem grader styrbord i en afstand af omkring 33 km. Da Halifaxen nærmede sig årsagen til radarkontakten, så besætningen tre DRs, der sejlede med voldsomme undvigemanøvrer i skæret fra lysbomber stammende fra en anden Halifax. Robinson kredsedde omkring de tre fartøjer, men besluttede sig til at lede efter fragtskibe og eventuelt vende tilbage, hvis man ikke fandt nogen fragtskibe, der havde højere fortrinsret for angreb.

Klokken 22.00 steg Halifax 'C' fra 500 til 4.500 fods højde for at finde bombing wind og klokken 22.34 fik man vest for Måseskär i Sverige (på 58.06'N 10.57'E) en kontakt 10 grader bagbord i en afstand af 38 km. F/Lt Robinson forsøgte seks gange at identificere kontakten og fik klokken 23.23 ud for Fjällbacka tæt ved den svenske kyst på 58.36'N 11.00'E synskontakt med fire M/V på omkring 3.000 tons samt tre eskortefartøjer. De fjendtlige fartøjer sejlede med kurs 350 og omkring 12 knob. Halifax 'C' kastede 10 lysbomber, hvoraf de 3 ikke fungerede og to først blev tændt, da de ramte havoverfladen.

F/Lt Robinson gik til angreb klokken 23.25 på nummer to damper i venstre linie af konvojen. Fragtskibene var i to linier med to eskortefartøjer til styrbord og et til bagbord. Hans angrebsrapport lyder:

'At 2325 in posn 5836N 1100E, from a height of 4500 ft made a level attack from bow to stern along ship's course on M/V 3 - 4000 tons, with 6 x 500 lb MC bombs, tail delay, .025 secs. Radar sighting then visual. 2nd port column of C/V E/Vs fired PAC's and inaccurate light and medium flak. Bombs seen by 2nd pilot, bomb aimer, mid upper and rear gunners to fall with no range error line error to R of 100 ft to port of ship. No casualties or damage to A/C'.

Efter angrebet returnerede F/Lt Robinson til Stornoway, hvor han landede kokken 04.08.

F/Lt Biggar fra No. 502 Squadron kom i luften fra RAF Stornoway klokken 20.04 i Halifax 'M' og satte straks kursen mod Skagerrak, hvor han ankom til sit patruljeområde syd for Lindenes på pos 57.20'N 07.00'E klokken 22.58.

Klokken 23.28 så besætningen et usædvanligt syn på dette tidspunkt af krigen, nemlig op mod 200 fiskekuttere med tændte lanterner nordvest for Hirtshals. Fiskefartøjerne fik dog lov til at være i fred og klokken 23.33 fik radaroperatøren i 100 fods højde en kontakt i ca 30 km afstand. Halifaxen befandt sig på dette tidspunkt nordvest for Hirtshals på position 57.45'N 09.31'E med kurs 045 og Biggar besluttede sig til at undersøge radarkontakten, der snart splittede sig op og viste sig at være tre kontakter. Han trak Halifaxen op i 4.000 fods højde for at finde 'bombing wind' og kastede klokken 23.57 fem lysbomber No. 3 Mk 1. Tre skibe på omkring 2 - 3000 tons blev tydeligt set i skæret fra lysbomberne og F/Lt Biggar forberedte hans angreb. Hans angrebsrapport lyder:

'At 0003 in position 5806N 0937E from a height of 3700 ft attacked in a shallow dive from 4200 to 3700 ft 10degs red on M/V 2 - 3000 tons, taking evasive action, 10 knots with 6 x 500 lb MC bombs, nose plugged, .025 secs delay

Radar sighting then visual. Results not observed. Brief red glow and smoke seen as A/C investigated after attack. Light moderate and mainly inaccurate flak from 2 vessels immediately after bombs released and reopened fire at flare dropped with bombs. No casualties or damage to A/C'.



Da krigen sluttede 'stjal' No. 502 Squadrons chef, Wing Commander Hardwicke Holderness', alle fotos af eskadrillens flyvende medlemmer. Da jeg besøgte Holderness i 90'erne fik jeg et sæt kopier af billederne. (Holderness)

F/Lt Biggar satte kursen mod Stornoway og afsendte angrebsrapport over radio på vej tilbage. Han landede på Stornoway klokken 04.55.

Konvojen med 'Markobrunner' rapporterede klokken 00.58, at den var udsat for flere angreb med bombekast i farvandet vest for Fjelbacken. Der opstod ingen skader på de tyske skibe under flyangrebene. 'Markobrunner' var eskorteret af torpedobåden T16, som havde Korvettenkapitän Balser som chef. T16, der havde en besætning på 130 mand, var luftværnsmæssigt kraftigt beskyttet med en 10.5 cm L745 kanon samt en halv snes lette luftværnskanoner.

9. marts 1945

Den 9. marts klokken 08.00 rapporterede Seekriegsleitung om følgende konvojer langs den norske kyst:

Polarküste: 1 Schiff, 1 Geleitboot nach Norden
3 Schiffe, 3 Geleitboote nach Süden
Nordküste: 3 Schiffe, 4 Geleitboote nach Norden
1 Schiff, 1 Geleitboot nach Süden
Westküste: 8 Schiffe, 16 Geleitboote nach Norden
18 Schiffe, 21 Geleitboote nach Süden
Oslofjord: 3 Schiffe, 4 Geleitboote nach Norden
1 Schiff, 1 Geleitboot nach Süden

Antallet af eskortefartøjer afspejler tydeligt, hvor der var størst fare for flyangreb, idet man langs den norske vestkyst havde et væsentligt større antal eskortefartøjer i forhold til de nordlige områder.



Tyske fartøjer i Aarhus havn. 'Tønden' til højre i billedet er en dybvandsbombe. Aarhus var et vigtigt støttepunkt for den tyske krigsmarines tilstedeværelse i Kattegat og det var også her at de fleste transportere fra Norge indløb. Det havde været kortere for tyskerne at sejle troppetransporterne fra Norge til Frederikshavn, men så skulle de have været transporteret videre sydpå med tog og det skønnede den tyske ledelse, at ville være mere tidskrævende. Man valgte i stedet for at sejle transporterne direkte til Aarhus, hvorfra togforbindelserne sydpå var bedre samtidig med, at ud- og indskibsfaciliteterne var bedre. Til gengæld var sejladsen længere med større risiko for angreb fra britiske fly samt for at løbe på miner udlagt af Bomber Command. Begge britiske modforanstaltninger kostede tyskerne flere skibe på grund af sejladsen til Aarhus. (C. Petersen)

Coastal Command Narrative No. 68 rapporterede følgende aktiviteter for den 9. marts 1945 (fra midnat til midnat):

SW Approaches

From the afternoon of the 8th until morning of the 9th A/U patrols were flown in the Western Channel area and in the Bristol and St. George's Channels by 7 Wellingtons, 7 US Liberators, 4 Sunderlands and 2 Warwicks.

At 1928/8 one of the Sunderlands (R/422) sighted an oil slick 4 miles distant in position 5127N 0506W. Aircraft investigated and on arriving over the position found a slight cloud of greyish smoke. Contact was maintained and sono buoys dropped and at 2143/8 a positive contact was obtained in position 51.24N 05.03W. At 0144/9 contact was established with an Escort Group and aircraft co-operated with the vessels until 0435/9 when it set course for base. Grade 'B' sighting.

Throughout the day A/U patrols in the St. George's Channel, Bristol Channel and Western Channel areas were flown by 29 US Liberators, 5 Wellingtons, 4 Sunderlands, 4 Liberators, 2 US Catalinas and a Warwick.

Liberator W/120, following a radar contact, sighted visually a schnorkel on a northerly course, 3-4 knots at 0952 in position 52.45N 05.08W. The target dived when the aircraft was ½ mile distant and an attack was carried out. Homing procedure resulted in the arrival of escort vessels which also obtained contacts and made attacks. The same aircraft continued patrol and at 1412 in position 52.43N 05.19W sighted at 5 miles a vessel which was at first taken to be an escort vessel, but which, when the aircraft closed to 3 miles was seen to be an U-boat with deck-awash and submerging. W/120 attacked and again homed E/v's which also carried out strikes. Grade 'A'.

Sorties to escort a convoy were undertaken by 2 Sunderlands and a Liberator without incident.

A Warwick flew an ASR search in the Western Channel during the evening without success.

West and North of Scotland

From the afternoon of the 8th until the early hours of the 9th, A/U patrols were flown in the Irish Sea and to North and NW of Scotland by 4 Wellingtons, 2 Catalinas and a Liberator, but no U-boats were sighted.

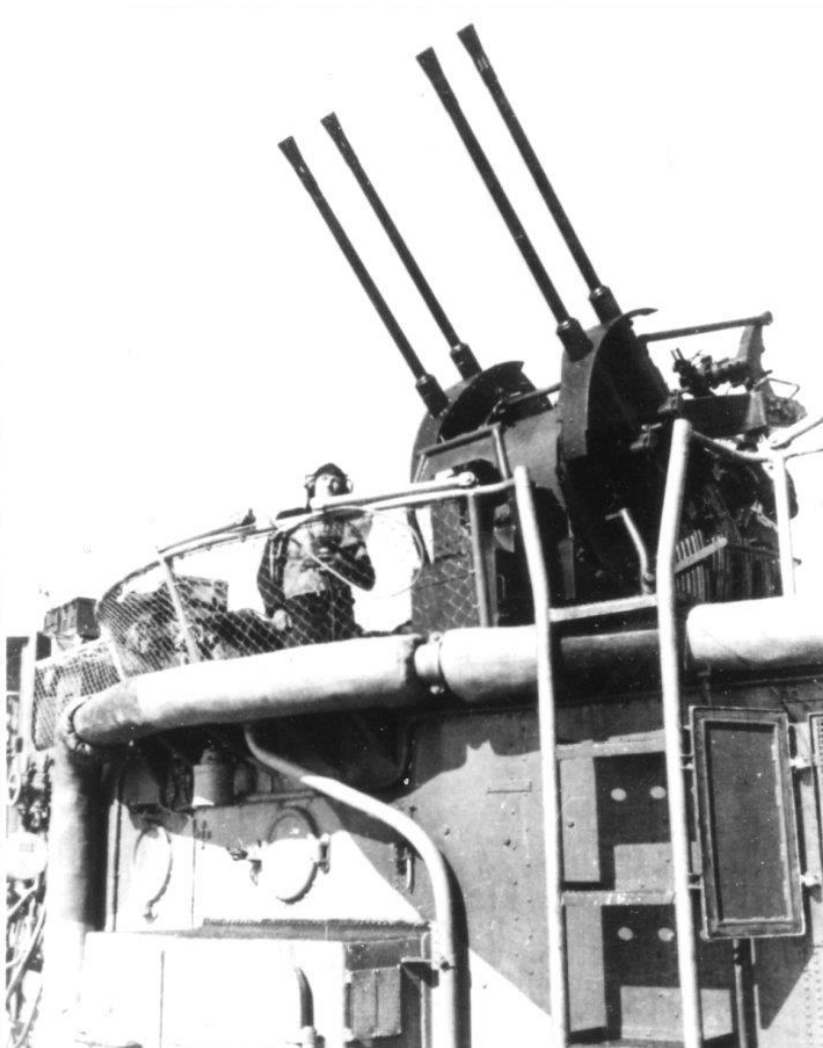
During the day A/U patrols in the Irish Sea, North Channel, N Ireland and to the North and North-west of Scotland were continued by 12 Liberators, 6 Barracudas, 5 Sunderlands, 2 Ansons and a Catalina.

One of the Barracudas (R/815) at 1323 in position 5503N 0540W sighted oil bubbling at the head of a moving oil slick and attacked with DC's. Aircraft later homed E/v's who reported positive contact in the position and also made attacks. Not graded.

Liberator T/224 at 0849 in 63.23N 01.52 W sighted a Ju 88 on westerly course at 700 feet. Enemy aircraft apparently saw "T" and turned sharply to port, disappearing in the bad visibility and was not seen again.

Sorties to escort 2 convoys were flown uneventfully by 2 Catalinas and 2 Liberators.

ASR searches to the West of Scotland were flown during the day by 4 Warwicks and 2 Wellingtons without success.



20 mm Vierling maskinkanon ombord på den tyske torpedobåd T 13, der den 9. marts gennemførte eskortesejls i Skagerrak og Kattegat, hvor man beskød Halifaxes fra RAF Stornoway.
(F. Hansen)

North and North-east of Scotland

From the afternoon of the 8th until early hours of the 9th a Liberator flew an A/U patrol to NE of Scotland and another Liberator flew an A/U patrol in the Skagerrak. Both patrols were uneventful.

During the night 8/9th, 6 Halifaxes flew anti-shipping patrols in the Skagerrak, 4 of these aircraft attacking shipping and another attacked one of three destroyers sighted on a southerly course.

An anti-shipping recce of the Norge coast was flown during the early evening by 5 Mosquitos, but no enemy forces were sighted.

Channel and Southern North Sea

During the night 8th/9th, 8 Wellingtons and 4 Beaufighters flew anti-shipping patrols off the Dutch coast but no enemy shipping was sighted.

A/U patrols in the Channel were undertaken during the day by 12 Barracudas without result. A further Barracuda also flew an anti-shipping patrol in the area of the Channel Islands during the early morning but made no sightings.

Anti-shipping patrols off the Dutch coast and Frisian Islands were flown during the afternoon by 6 Beaufighters in pairs, but no enemy vessels were sighted.

A/U patrols were completed during the evening by 3 Beaufighters in the Southern North Sea, also without incident.

Throughout the day A/SR searches were undertaken by 4 Warwicks, 5 Walrus and 2 Hurricanes.

Walrus H/279 assisted Warwick W/280 to home to the position of a dinghy which was being orbited by a Beaufighter. at 1812 in position 52.28N 03.14E, the dinghy was located by both aircraft and the Warwick dropped 2 Lindholmes, both of which overshot and could not be reached by the survivor. The Warwick continued to orbit and contacted an HSL which was led to the position and rescued the survivor at 1935 hours.



Operationsrummet for Dallachy Strike Wing, hvor man planlagte enhedens togter til den norske kyst.

No. 18. Group

Den 9. marts 1945 var en forholdsvis rolig dag for No. 18 Group med i alt 32 fly på vingerne under operativ flyvning i 216 timer og 09 minutter.

Enhed	Antal fly	Type	Varighed timer/min
No. 519 Squadron	4	Met Flights	17.45
No. 521 Squadron	1	Met Flight	04.39
No. 1693 Flight	2	A/U Patrols	07.41
No. 547 Squadron	4	A/U Patrols	45.29
No. 224 Squadron	4	A/U Patrols	32.54
No. 86 Squadron	2	A/U Patrols	22.14
No. 279 Squadron	3	ASR	12.14
No. 58 Squadron	4	A/S Patrols	38.32
No. 502 Squadron	1	A/S Patrol	09.13
No. 143 Squadron	2	Operation Chuck	03.56
No. 248 Squadron	2	Operation Chuck	09.02
No. 333 Squadron	3	Operation Chuck	12.30

De fem vejrrøkognosceringsflyvninger blev udført af to Spitfires og tre Fortresses. De to Spitfires sorties startede fra RAF Wick henholdsvis klokken 07.30 til 09.05 og 12.00 til 13.20. Begge flyvninger blev udført med samme maskine, nemlig Spitfire 'T' fra No. 519 Squadron. Flyvningerne blev udført lokalt og F/O Steele steg til 41.800 fods højde, medens F/Lt Storey kom op i 41.500 fod - begge over 5828N 0305W.

Fortress 'B' fra No. 519 Squadron gennemførte en Long Range Met Flight fra RAF Wick. F/O Wallace kom i luften klokken 23.40 den 8. marts og landede igen næste dags formiddag klokken 09.53. Han havde i mellemtiden klokken 05.05 været over havet mellem Lofoten i Norge og Island (position 6710N 0430E) i 24.000 fods højde. F/O Wallace medførte fire dybvandsbomber samt Mk. II radar, som der dog ikke blev brug for under denne flyvning.

De sidste to Fortresses gennemførte Rhombus missioner. Rhombus missioner blev på dette tidspunkt af krigen fløjet af vejrrøkognosceringsfly fra RAF Langham og RAF Wick mod den norske kyst og til den modsatte flyvestation. Den efterfølgende dag gentoges opgaven med modsat retning.

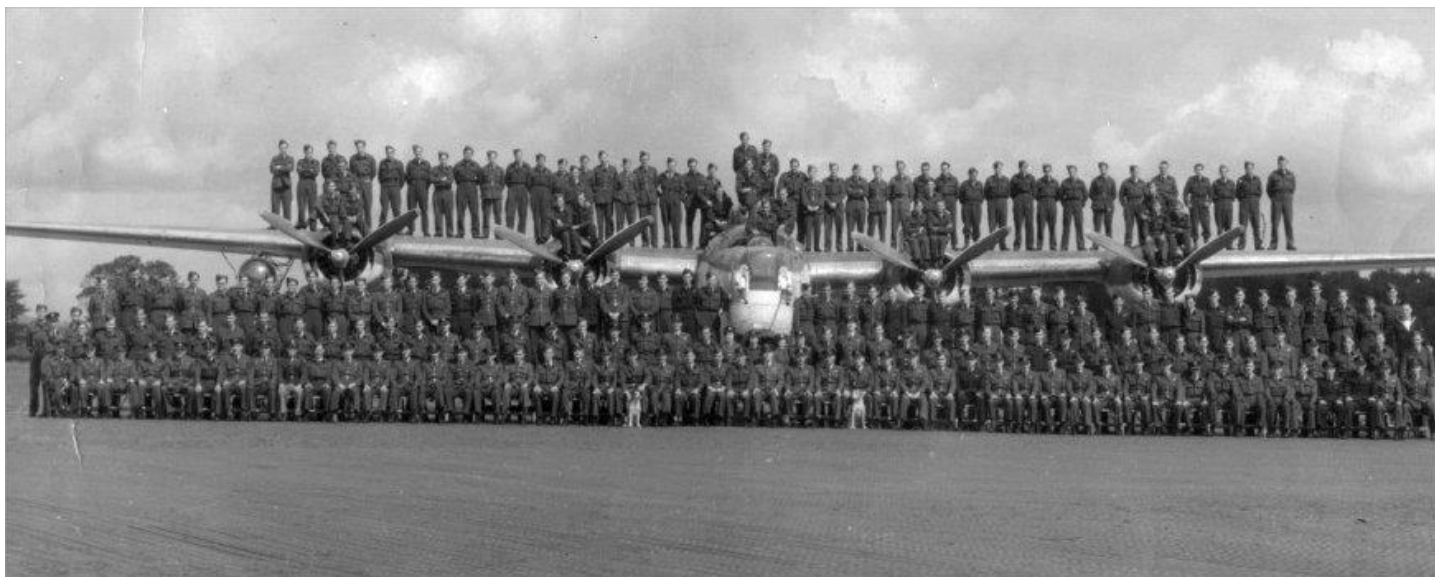
F/O Hayter var pilot ombord på Fortress 'D' fra No. 519 Squadron, og han startede klokken 04.13 fra Wick på en Rhombus I mission til Langham. F/O Hayter medførte fire 250 lb dybvandsbomber som offensiv bevæbning. Klokken 06.53 befandt han sig nordvest for Lille Fisker Banke (på position 57.18'N 05.48'E) i 24.000 fods højde. Han landede på Langham klokken 08.50.

W/O Lock var pilot ombord på Fortress 'R' fra No. 521 Squadron og han gennemførte en Rhombus II i modsat retning af F/O Hayter. Lock kom på vingerne fra Langham klokken 09.51 og landede på Wick klokken 14.30 efter, at han klokken 12.27 havde været over positionen 57.18'N 05.28'E i 18.700 fods højde.

De to A/U patruljer, som No. 1693 Flight gennemførte, blev fløjet med Anson maskiner. Anson 'K' med P/O Oakes ved roret kom i luften klokken 07.07, hvilket var 47 minutter senere end befalet. Forsinkelsen skyldes dårligt vejr på RAF Sumburgh. Ansonen medførte to 250 lb dybvandsbomber, men havde ingen radar.

P/O Oakes befandt sig over Noup Head klokken 08.00 og afpatruljerede Sule Skerry-Strathay Point og tilbage igen to gange. Han landede igen på Sumburgh klokken 11.31 uden at have set noget usædvanligt. Patruljen blev gennemført i 600 fods højde.

F/O Gamlin i Anson 'F' havde samme bevæbning. Han kom på vingerne klokken 09.12 og gennemførte flyvningen på samme måde som P/O Oakes. Heller ikke Gamlin observerede noget og landede igen klokken 12.29.



No. 547 Squadron samlet omkring en Liberator VIII, som eskadrillen konverterede til i april 1945. Fra maj 1944 og frem til juni 1945 anvendte eskadrillen også Liberator VI. No. 547 Squadron blev dannet den 21. oktober 1942 og fløj oprindeligt Wellington, som man i december 1943 udskiftede med Liberators samtidig med at man forlagde fra RAF Thorney Island til St. Eval. Her forblev man indtil september 1944, hvorefter eskadrillen forlagde til RAF Leuchars, hvor man forblev indtil No. 547 Squadron blev nedlagt i juni 1945. Wing Commander D McKenzie var chef for No. 547 Squadron fra februar 1945 og frem til juni 1945.

Anti-ubådpatruljerne, som No. 18 Group Liberators skulle flyve denne dag, var ret påvirkede af vejret. Ti fly kom på vingerne, men yderligere to skulle have været indsat. Det ene var Liberator 'B' fra No. 86 Squadron, som var beordret til at starte klokken 11.10 for at afsøge område OH3, men flyet var defekt og flyvningen blev aflyst. Det samme fly skulle klokken 18.45 have været på vingerne for at flyve en mission over Skagerrak, men denne flyvning blev aflyst på grund af vejret i patruljeområdet.

Enhed	Fly	Pilot	Startet	Landet	A/U område
No. 547 Squadron	Liberator 'L'	S/Ldr Publicover	04.46	15.53	OM5
No. 547 Squadron	Liberator 'F'	F/O Guess	05.00	16.00	OH6
No. 547 Squadron	Liberator 'C'	F/Lt Allies	10.15	21.35	OH6
No. 547 Squadron	Liberator 'V'	F/O Stallabrax	10.25	22.26	OH4
No. 224 Squadron	Liberator 'T'	F/O Atkinson	05.15	14.55	NØ Færøerne
No. 224 Squadron	Liberator 'J'	F/Lt Broadhurst	06.37	17.01	NØ Færøerne
No. 224 Squadron	Liberator 'A'	F/Lt Wilson	15.02	22.25	NØ Færøerne
No. 224 Squadron	Liberator 'V'	F/Lt Pretlove	16.18	21.41	NØ Færøerne
No. 86 Squadron	Liberator 'K'	F/O Hill	01.35	12.48	548
No. 86 Squadron	Liberator 'Z'	F/Lt Lawrence	05.34	16.35	OH4



W/O J D Nicol, DFC og hans besætning fra No. 86 Squadron, der i maj 1945 sænkede U-534 i Kattegat. I baggrunden ses Liberator VIII KH347. Nicols eskadrillekammerat, F/O L E Hill, var en af piloterne, der opererede den 9. marts 1945. Hans rapport lyder: 'A/U Patrol Area 548. RO/G11/8 Mar. Liberator KI/86, F/O Hill, W/O Lake and F/Sgt Robertson, carrying Radar Mk. X, Mk. III Bombsight, 6 x 250 and 2 x 600 DC's, was ordered to take off at 0140 and was airborne at 0135, landing at 1248. On patrol at 0154 in posn 57.44'N 02.50'W. Sea Force 3. Off patrol at 1203 in posn 57.47'N 03.00'W. Sea Force 3. Patrolled Area 58.10'N 03.00'W - 58.10'N 01.00'W - 57.30'N 01.00'W - 57.30'N 01.45'W. Area covered 4 times. About 50 fishing vessels scattered throughout the area were considered a definite hindrance and nuisance. Radar used as instructed. No suspicious contacts. At 1211 in posn 57.50'N 032.5'W MTC (1) 'Changing frequency 3635' - Org 1A. Landfall Tarbat ness at 1228. Average height 900 feet'. Lake og Robertson var henholdsvis første og anden navigator.

Alle anti-ubådspatroljerne fandt sted over Atlanterhavet uden de helt store hændelser. Liberator flyene fra No. 547 og 86 Squadron medførte seks stk 250 lb dybvandsbomber og to stk 600 lb dybvandsbomber, medens flyene fra No. 224 Squadron medførte ti stk 250 lb dybvandsbomber.

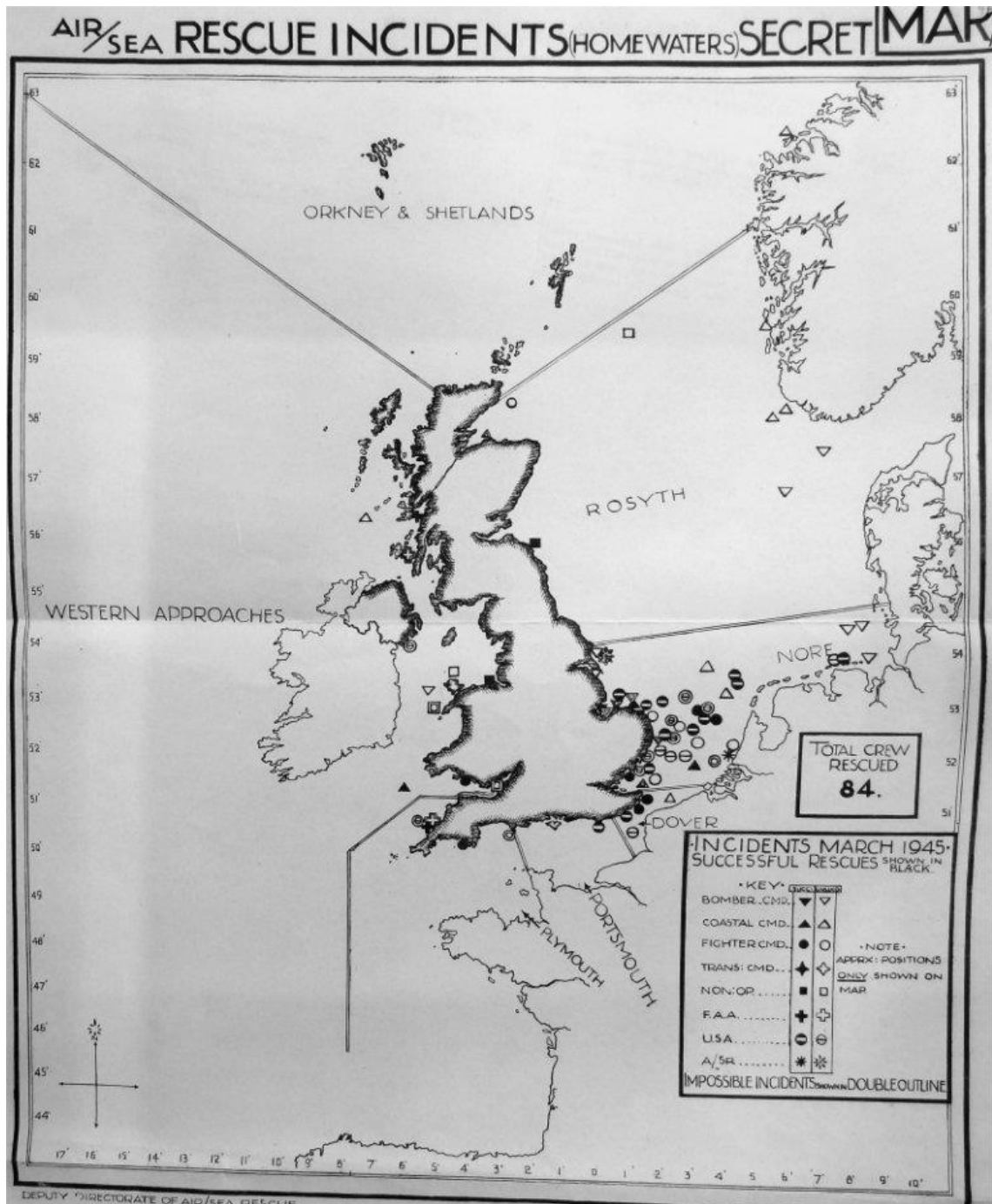
F/Lt Guess og hans besætning i Liberator 'F' fra No. 547 Squadron så klokken 10.32 vest for Ydre Hebriderne på position 57.37'N 11.36'W et meget stor passagerskib, der blev eskorteret af to fartøjer. Passagerskibet havde fire skorstene. Klokken 12.47 så de et andet stort passagerskib på position 57.22'N 10.24'W. De anslag dette skib til at være på omkring 20.000 tons. Også dette passagerskib blev eskorteret af to fartøjer.

Sgt. D S B Davies, der var agterskytte ombord på Liberator 'T' fra No. 224 Squadron, så klokken 08.49 en mørk Ju 88 nord for Færøerne på position 63.23'N 01.52'W. Det drejede sig om et Wekusta-fly, der var udsendt af Gen.d.dt. Lw in Norwegen. Det tyske fly fløj i 700 fods højde med nordlig kurs og befandt sig i en afstand af omkring 2.000 yards, da det blev opdaget. Da Liberatoren kom ind på en afstand af 1.450 yards opdagede den tyske pilot det fremmede fly og drejede skarpt af til venstre og forsvandt i disen. F/O

Atkinson fortsatte patruljeflyvningen, men afbrød denne klokken 12.03, hvilket var halvdelen time før tid. Han gjorde dette på grund af vejret og forventede at lande sent, men han landede 46 minutter før tid på grund af hjælp fra en stærk halevind.

F/Lt Wilson i Liberator 'A' fra No. 224 Squadron skulle også afpatruljere nordøst for Færøerne, men han blev tilbagekaldt tre timer før tid af 'Control'. Dette skete på grund af vejret i området. F/Lt Pretlove fra samme eskadrille blev af samme årsag tilbagekaldt fem timer før tid.

F/O Hill fra No. 86 Squadron havde et andet problem. Han skulle afsøge område 548 og afsøgte dette fire gange, men blev generet af omkring 50 fiskefartøjer i området, der besværliggjorde observationer efter ubåde. F/O Hill afpatruljerede søområdet ved Fladengrund øst for Skotland.



De tre søredningsflyvninger blev udført fra RAF Thornaby. F/Sgt Wells var pilot ombord på Warwick 'Y' fra No. 279 Squadron og han kom i luften klokken 09.08 for at afsøge område 1 for på havet nødlandede allierede fly. Vejret var dårligt i området ud for Whitby og sigtbarheden var nede på nogle få hundrede meter. Warwick's højre motor satte ud tre gange under patruljeflyvningen og to gange på vej tilbage til basen, hvor F/Sgt Wells landede klokken 14.15 uden at have set nogen nødstedte.

Område 2 skulle afsøges af to Hurricanes fra No. 279 Squadron. F/O Massey i 'H' og F/Sgt Jeweitt i 'E' kom i luften klokken 10.30 og afsøgte det befaledede område uden at se noget bortset fra Warwick 'Y', som de eskorterede tilbage til Thornaby. De landede igen klokken 14.10 og 14.00.

Banff havde ordre til at gennemføre Operation Chuck missioner med tre gange to Mosquitoes. Flyene skulle jævnfør højere myndigheds ordre være i luften klokken 13.30 og havde følgende mål:

Første par 61.45'25 N 05.05'50 E

Andet par 62.58'10 N 07.46'50 E

Tredie par 63.00'00 N 07.52'40 E

Mosquito 'B' og 'C' fra No. 143 Squadron kom i luften klokken 13.55. Begge fly medførte to 500 lb sprængbomber, hvoraf den ene ikke var armeret og den anden forsynet med en tidsforsinkelse på 30 minutter.

Mosquito 'B' P/O A R Mansfield & P/O C A Fox 13.55 14.10

Mosquito 'C' Lt R Dymek & F/O W Barnes 13.55 17.36

Allerede efter et minuts flyvning satte højre motor på Mosquito 'B' ud og P/O Mansfield kastede et par minutter senere bomberne i sikker tilstand i havet, hvorefter han klokken 14.10 igen landede på Banff på en motor, men uskadt.

Lt Dymek og F/O Barnes fortsatte flyvningen og krydsede klokken 15.35 ind over Ytteroerne. Det var dårligt vejr med regn og tåge. Sigtbarheden under skyerne, der hang som et fuldstændig tæt skydække i kun 300 fods højde, var kun halvanden kilometer. Lt Dymek vurderede, at det ikke var muligt at fortsætte længere ind over land og drejede i stedet for mod syd og påbegyndte afsøgning af kysten. Klokken 16.08 afbrød man patruljen, da Mosquitoen befandt sig ude over havet vest for Haugesund på position 5919N 0443E, og kastede bomberne i havet. Mosquito 'C' landede igen på Banff klokken 17.36.

RAF Banff klargjorde yderligere en Mosquito som erstatning for Mansfield og Fox, hvorefter S/Lt Gulsrud og Sgt Bakken kom i luften klokken 16.02 i Mosquito 'E' fra No. 333 Squadron. De satte kursen mod Norge, men vejret var endnu dårligere end tidligere på eftermiddagen. Ude over havet vest for Sandøy og Værlandet på position 61.17'N 04.38'E var sigtbarheden klokken 17.25 nede på mindre end 400 meter under skyerne, der hang som et fuldstændigt tæt skydække i kun 150 fods højde. Klokken 17.32 befandt S/Lt Gulsrud og Sgt Bakken sig ud for Froysjoen, men vejrforholdene var ikke blevet bedre og Gulsrud besluttede sig klokken 17.45 til at returnere til Banff, hvor man landede igen klokken 19.30.



Mosquito tilhørende norske No. 333 Squadron på RAF Banff. Flyets spinnere er malet i de norske farver.

Mellem klokken 13.54 og 14.03 startede yderligere fire Mosquitoes fra Banff for at flyve Operation Chuck missioner. Det drejede sig om:

No. 248 Squadron	Mosquito 'D'	F/O A M Mogridge & F/O M McQuamie	14.03	18.36
No. 248 Squadron	Mosquito 'W'	F/O J M Hayton & F/O C H Day	14.03	18.23
No. 333 Squadron	Mosquito 'Q'	Capt H Wenger & Sgt E Friis	13.55	18.25
No. 333 Squadron	Mosquito 'P'	Lt T Nodeland & 2/Lt T Thommessen	13.55	18.36

Hvert fly medførte to 500 lb bomber, hvoraf en var blind og den anden havde en tidsforsinkelse på en halv time (No. 333 Squadron) eller en time (No. 248 Squadron).

Wenger ledede formationen, som satte kursen mod Norge. Også disse maskiner havde problemer med vejret og da man klokken 16.09 nærmede sig Kristiansund Nord ved position 63.00N 06.58'E var sigtbarheden på mellem 500 og 1.000 yards med 10/10 skydække i kun 100 fods højde og helt ned til havoverfladen. Det var umuligt at krydse ind over land og Wenger besluttede sig til at afbryde missionen. Bomberne blev kastet i sikker tilstand nogle minutter senere og man satte kursen mod Banff, hvor man landede igen mellem klokken 18.23 og 18.36.

RAF Stornoway skulle sidst på eftermiddagen afsende fem Halifaxes, der havde til opgave at flyve anti-shipping patruljer i Skagerrak og Kattegat. Deres opgave lød som følger:

1st & 2nd	A/C on lines 6 and 7	at 091900A
3rd	A/C on line 7	at 091915A
4th	A/C on line 7	at 091930A
5th	A/C on line 7	at 091945A.

Flyenes alternativ mål var skibe i Sandefjord i Norge. Følgende fly blev afsendt:

No. 58 Squadron	Halifax 'D'	F/Lt Swain	16.26	01.21
No. 502 Squadron	Halifax 'H'	F/Lt Knapp	17.54	03.07
No. 58 Squadron	Halifax 'F'	F/Lt Goodyear	16.20	02.20
No. 58 Squadron	Halifax 'J'	F/O Atkinson	16.54	02.00
No. 58 Squadron	Halifax 'B'	P/O McDonald	16.56	03.27



F/Lt Swain og besætning i briefingrummet på RAF Stornoway. Bemærk trillefløjterne i venstre krave på batteldressene. Fløjten blev af flybesætninger båret på denne måde, så de nemt havde adgang til fløjten, hvis de var nødt til at lande på havet. Fløjtens placering var samtidig en kilde til irritation for alle militærpolitifolk, der forfulgte flybesætningerne på grund af overtrædelse af uniformsbestemmelser. (Swain)

F/Lt Swain fra No. 58 Squadron kom i luften i Halifax 'D' klokken 16.26 og satte kursen mod patruljeområdet (L6), hvor man klokken 19.02 ankom syd for Lindenes på position 57.35'N 07.00'E. Klokken 19.45 fik man ud for Skagen havn på position 57.48'N 10.40'E en stor radarkontakt i retning 12 Red, 17 miles. Det var den eneste kontakt i området og da man undersøgte den nærmere, viste det sig at være fire kontakter. Klokken 19.58 steg F/Lt Swain op for at finde 'bombing wind'. Han befandt sig på dette tidspunkt midt mellem Skagen og Skärhamn i Sverige på position 57.56'N 11.06'E. Medens han steg op til større højde, satte yderste venstre motor ud og Halifaxen var ikke i stand til at stige til ønsket højde. F/Lt Swain kastede derfor bomberne i sikret tilstand og satte kursen tilbage til Stornoway, hvor han landede klokken 01.21.

F/Lt Knapp fra No. 502 Squadron havde til opgave at afsøge område L7 og startede klokken 17.54, hvilket var næsten to timer senere end befalet. Knapp fløj Halifax 'H', der medførte seks stk 500 lb MC bomber samt femten No. 3 Mk. 1 faldskærmsblus.

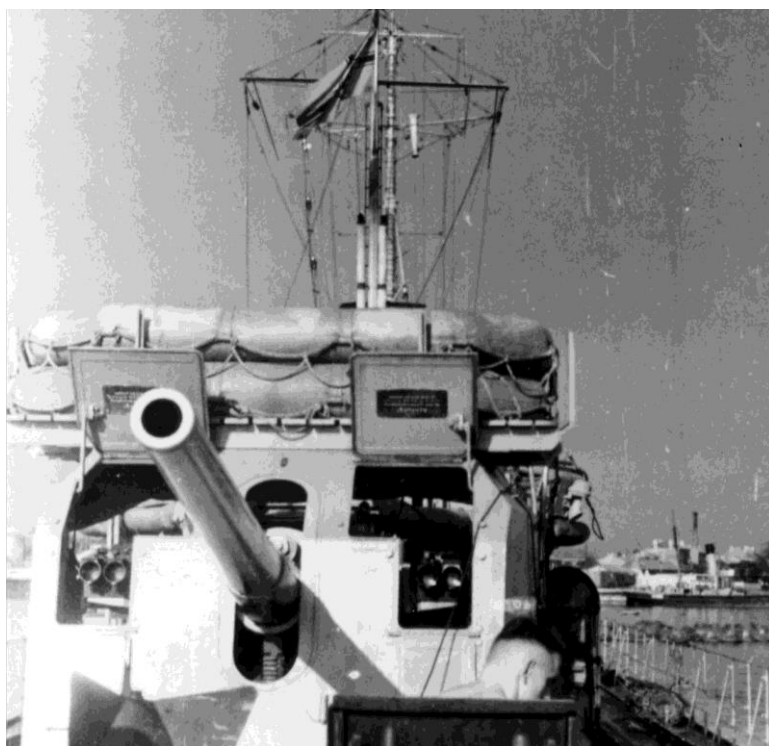
Halifax 'H' ankom syd for Lindenes (position 57.30'N 07.00'E) klokken 20.30 og påbegyndte patruljen, der hovedsageligt blev fløjet i 1.000 fods højde. Klokken 21.00 ændrede man kurs for at undersøge faldskærmsblus og luftværnsskydning, medens man befandt sig sydøst for Homboröya i Norge på position 58.10'N 08.50'E.

Klokken 21.21 så man vest for Måseskär i Sverige (position 58.05'N 11.00'E) to skibe i skæret fra lysbomber, som var blevet kastet af et andet fly. Halifax 'H' blev beskudt af nøjagtigt skydende let og medium luftværnsskyts.

Klokken 21.30 kastede man fem faldskærmsblus, der oplyste to skibe på 3.000 tons samt to eskortefartøjer. Fem minutter senere gik man til angreb:

'At 2135 in posn 5805N 1100E, from a height of 4000 ft made a shallow dive attack from 4500 ft on 1 M/V (3000) course 180/8 kts from starboard bow to port bow, target visual in light of flares, with 6 x 500 lb MC Bombs, nose plugged, tail delay .025 secs spaced 80 ft. No results seen. No casualties or damage to aircraft'.

Halifax 'H' blev beskudt af let og mellemsvært luftværnsskyts både før, under og efter angrebet.



Torpedoboot T 13's 10.5 cm kanon. T 13 blev overtaget af den tyske krigsmarine den 31. maj 1941 og bjorde tjeneste i Den Engelske Kanal, før skibet midt i 1943 forrettede tjeneste ved Torpedoschule i Østersøen. T 13 blev senere indsat mod russiske stillinger i den østlige del af Østersøen, før T 13 i vinteren 1945 blev overflyttet til eskortetjeneste i Kattegat og Skagerrak. T 13 blev natten mellem den 9. og 10. april 1945 sænket ved Læsø af Halifaxes fra No. 502 Squadron. (F. Hansen)

I løbet af aftenen opfangede englænderne et signal fra et af eskortefartøjerne i Kattegat, T 16, der meddelte, at man i de sidste to timer var blevet angrebet med faldskærmsblus og bomber, men at der ikke var opstået skader. T 16 var, sammen med T 13 og V 1612, i færd med at eskortere 'Pernau' til et punkt ud for Horten, hvorefter T 16 skulle begive sig til Hoisandbad, hvor man næste dags morgen skulle indfinde sig for at overtage to spærreballoner i god stand. Spærreballonerne skulle sammen med T 17 og T 20 transporteres til Krokstad. Herefter skulle T 16 den 10. marts klokken 16.00 i Moss overtage eskorten af 'Marko Brunner' i samarbejde med F 7.

Det 3.580 brt store skib 'Pernau' blev bygget i Wesermünde i 1929 og solgt til Sovjetunionen, hvor det sejlede under navnet 'Dnestr'. Da Tyskland angreb Sovjetunionen befandt skibet sig i Stettin, hvor det blev beslaglagt. 'Pernau' sejlede under den resterende del af krigen med materiel og forsyninger for den

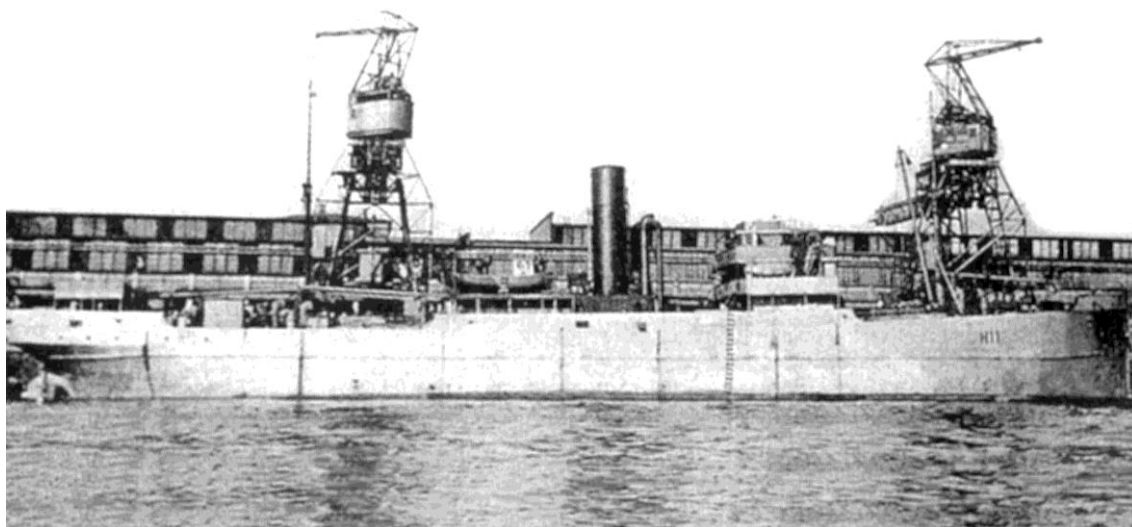
tyske værnemagt og lå i januar 1945 i Tromsø/Kvesmenes med 300 tons forråd. I november 1945 blev 'Pernau' igen overgivet til russerne.

Af andre skibe på vej nordpå var der 'Bretagne', der blev eskorteret af destroyeren 'Friedrich Ihn'. Begge fartøjer, der var afgået fra Frederikshavn, ankom til Hoisandbad først på morgenen den 10. marts.

Af sydgående skibe i Kattegat befandt der sig denne nat 'Hansa I', 'Altengamme' og 'Cap Guir' ledsaget af minestrygerne M 470 og M 293. 'Hansa I' skulle til Aarhus, medens 'Altengamme' og 'Cap Guir' skulle videre til Kiel.

'Altengamme' på 5.897 brt blev bygget i England i 1916 og sejlede før krigen under flere flag før det i maj 1940 blev tysk bytte i Belgien. 'Altengamme' blev først Kriegsmarine-Stützpunkttanker i Wilhelmshaven og senere i Trondhjem. Skibet overlevede ikke krigen, men blev i april 1945 bombet af russiske fly i Østersøen ved Neu Mukran/Prorer Wiek. I første omgang blev skibet slæbt til reden ud for Sassnitz, hvor de i de første dage af maj blev forladt af besætningen og efterfølgende sank.

Heller ikke 'Cap Guir' overlevede krigen. 'Cap Guir' på 1.536 brt blev bygget i Glasgow i 1927 og sejlede under fransk flag, før skibet i juni 1940 blev beslaglagt af tyskerne. I første omgang skulle skibet have deltaget i invasionen af England og fik betegnelsen Kriegsmarine Transporter H 11, men kom i 1941 til det tyske rederi H C Horn. Natten mellem den 17. og 18. september 1944 blev 'Cap Guir' minesprængt ved Anholt og så svært beskadiget, at man i første omgang opgav skibet. Det drev den 20. september i land på Anholt og blev bjærget af bjergningsselskabet Svitzer, der slæbte det til Helsingør, hvor det blev repareret.



'Cap Guir' på 1536 brt sejlede før krigen under fransk flag og blev beslaglagt af tyskerne i Pauillac i sommeren 1940. Natten mellem den 17. og 18. september 1944 blev skibet minesprængt på position 5650N 1128 og opgivet af besætningen. To dage senere drev det i land ved Anholt og af Switzer fragtet til Helsingør for at blive repareret. Den 9. december 1944 blev 'Cap Guir' saboteret i Frederikshavn, hvor det lykkedes modstandsbevægelsen at placere en sprængladning ved kedlen medens 'Cap Guir' lå i dok. Samme aften skete der yderligere en sprængning på værftet, hvorefter tyskere et par dage senere overtog bevogtningen af skibsværfter i Danmark. Ifølge kilder satte tyskerne 3.000 mand til at løse denne opgave, men dette antal er af andre betragtet som overdrevet. Danske arbejdere på værfterne reagerede ved at nedlægge arbejdet. 'Cap Guir' blev sænket af sovjetiske Boston torpedobombere ved Gotland den 16. april 1945, hvorved 756 personer omkom.

Den 9. december 1944 havde den danske modstandsbevægelse held til at placere en sprængladning ved kedlen, medens 'Cap Guir' lå i tørdok i Frederikshavn. Skaderne var dog ikke større, end at skibet kort tid senere igen var operationsklar.

'Altengamme' og 'Cap Guir' blev beordret til Kiel, hvorefter de begge skibe blev indsat i Østersøen. 'Cap Guir' blev den 16. april sænket af seks russiske Boston fly fra 51. MTAP, medens skibet med flygtninge var på vej sydover ved Gotland. 756 personer blev dræbt ved forliset og det lykkedes kun at redde 293 personer.

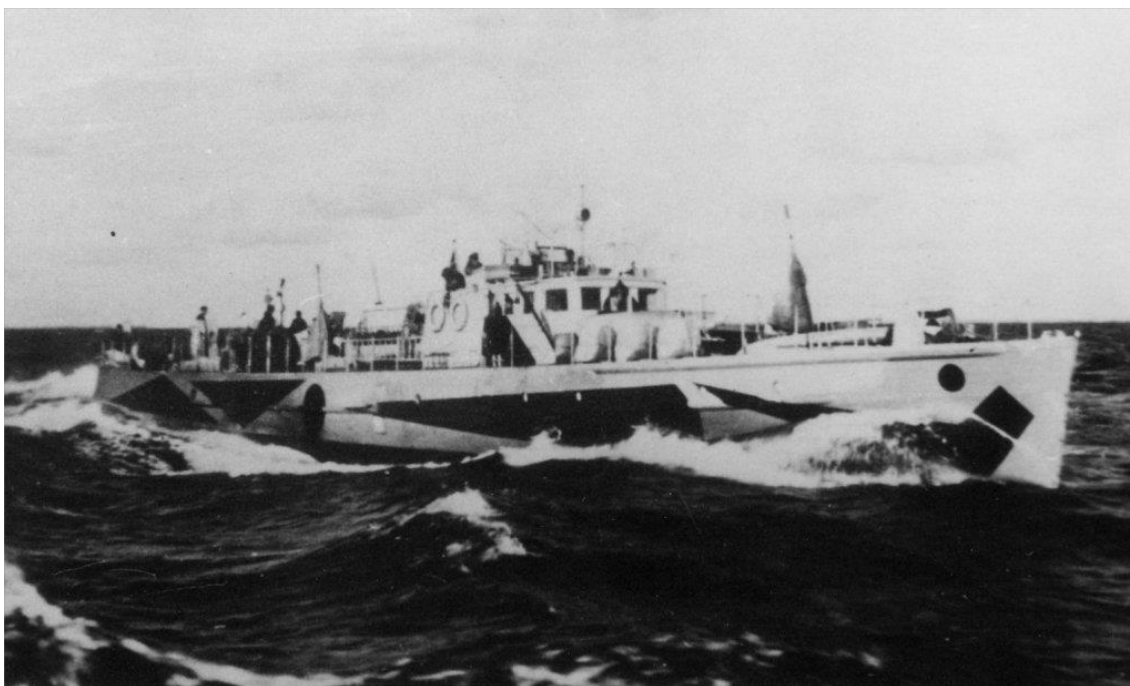
Natten mellem den 9. og 10. marts slap alle fartøjerne i Kattegat ud for den svenske kyst uskadt fra de mange angreb.

F/Lt Goodyear var pilot ombord på Halifax 'F' fra No. 58 Squadron. Han kom i luften klokken 16.20 og satte kursen mod Skagerrak, hvor han klokken 19.24 indfandt sig nordvest for Hanstholm på position 57.30'N 08.00'E for at påbegynde afsøgningen i sit patruljeområde .

Klokken 20.50, da Halifax 'F' befandt sig tæt på den svenske kyst ud for Kungshamn på position 58.20'N 11.05'E, fik radaroperatøren en kontakt til bagbord 30 grader i en afstand af 15 km. Radaroperatøren pejlede kontakten medens Goodyear satte kursen mod det fremmede mål. Klokken 21.20 kastede man en række faldskærmsblus vest for Måseskär (position 58.05'N 11.00'E), der belyste målet. Halifaxens besætning kunne fra 700 fods højde se fire fartøjer sejlen side om side, som de fjernkendte til at være R-både. De fjendtlige fartøjer udførte voldsomme undvigemanøvrer, da de blev belyst. F/Lt Goodyears angrebsrapport lyder:

'At 2120 in posn 5805N 1110E from 6000 ft made a high level bombing attack with flares. Enemy turning down flare path from line abreast to line astern across flare path at high speed. Attacked leading vessel of 4 'R' boats with 6 x 500 lb MC Bombs, tail fused .025 secs spaced 80 ft. Results not seen due to violent evasive action. Intense light and medium accurate flak for height and direction from 'R' boats, believed predicted. Flak experienced before flares released. After attack one boat seen some distance astern of others, speed reduced. At time of attack E/V were among fishing vessels. No damage to aircraft or casualties.

Weather: Vis 40 mils, Cloud N Stratus. 3/10, from 200-1000 ft. Wind 336 degs/27 kts'.



R 99, der var en del af 8. Raumboot Flottille i Frederikshavn. Fartøjet var bygget af Abeking & Rasmussen og kom i tjeneste ved krigsmarinen den 11. april 1942. R 99 overlevede krigen og kom i amerikansk tjeneste før fartøjet i 1956 blev overgivet til Bundesmarine under navnet 'Algol'. I april 1961 blev R 99 pensioneret som militært fartøj, men sejlede videre som privat fartøj indtil 1977, hvor det blev ophjaget. (F. Hansen)

Räumbootene tilhørte formodentlig 8. R-Flottille, der var hjemmehørende i Frederikshavn. Ingen af dem blev ramt under angrebet.

Klokken 22.49 steg Goodyear til en højde af 3.000 fod for, at besætningen kunne fastslå deres position ved hjælp af GEE, da man mente, at de var kommet udenfor patruljeområdet. Det viste sig, at de befandt sig vestnordvest for Hanstholm på position 57.18'N 08.00'E.

Det kunne være farligt at stige op til større højde og klokken 22.55 fik de på position 57.17'N 07.40'E i 3.000 fods højde en radarkontakt 12 km til styrbord, som de mente var fjendtlig. Det fremmede fly nærmede sig til en afstand af kun halvanden kilometer, hvorefter Goodyear gik ind i en proptrækkermanøvre, som han først kom ud af igen i 100 fods højde og i denne højde fortsatte man flyvningen hjemover. Halifaxen mistede kontakten med det fremmede fly klokken 23.15, men besætningen opdagede det igen klokken 23.18 i 10 km afstand 70 grader til bagbord. Det fremmede fly kom dog ikke nærmere og forsvandt snart. F/Lt Goodyear landede på RAF Wick klokken 02.20.

Halifax 'J' fra No. 58 Squadron blev fløjet af F/O Atkinson, der kom i luften fra Stornoway klokken 16.54. Klokken 19.35 påbegyndte man afsøgningen af patruljeområdet fra syd for Lindenes (position 57.30'N 07.00'E).

Klokken 20.25 befandt man sig syd for Larvik på position 58.42'N 10.10'E, hvor man fik en stor radarkontakt 40 grader til styrbord og i 22 km afstand. F/O Atkinson trak Halifaxen op fra 500 fods højde for at finde 'bombing wind'. Den store radarkontakt blev opsplittet til fire kontakter, da man befandt sig ved Ramskär tæt ved den svenske kyst (position 58.45'N 11.00'E). Halifax 'J' kastede fire faldskærmsblus, som viste to fartøjer, der hver var på omkring 5.000 tons, samt to eskortefartøjer. De fremmede fartøjer havde nordlig kurs og deres hastighed blev anslået til 10 knob. F/O Atkinson gav sig tid til at afsende en fjendemelding, før man gik til angreb:

'At 2103 in posn 5845N 1100E from a height of 4000 ft made a slight dive attack from 4500 ft on 1 M/V 5000 tons Co 000/10 kts from port quarter to starboard bow, with 6 x 500 lb MC bombs, nose plugged, tail delay .025 secs spaced 80 ft. Radar sighting then visual in flares. No results seen due to evasive action. Encounter accurate medium and light flak. No casualties or damage to aircraft'.

På vej tilbage til Stornoway sendte man en angrebsrapport og man landede igen på hjemmebasen klokken 02.00.

Halifax 'B' fra No. 58 Squadron kom klokken 16.56 på vingerne fra RAF Stornoway med P/O McDonald som pilot. Flyet ankom klokken 20.32 ud for Klövningerne i Oslofjorden (på højde med Dynekilen på position 58.58'N 10.55'E) og påbegyndte afsøgning af patruljeområde L7. Klokken 20.36 fik besætningen en radarkontakt 35 grader Green afstand 28 km, da man befandt sig vest for Väderöbod i Sverige på position 58.30'N 10.47'E.

Halifaxens besætning pejlede sig ind på målet og kastede tre faldskærmsblus, som dog kun viste tre mindre fartøjer. McDonald fortsatte patruljen og befandt sig klokken 21.37 nordøst for Skagen på 57.50'N 10.53'E.

Klokken 21.45 opdagede man seks små eskortefartøjer, der sejlede med høj fart. Halifax 'B' befandt sig på dette tidspunkt sydvest for Väderöbod (position 58.30'N 10.50'E). De hurtige fartøjer var dog i stand til at undvige og slippe ud af lysbombernes skær på grund af deres høje fart. Klokken 22.15 havde man forsøgt at belyse de hurtige fartøjer flere gange, men de undslap hver gang og da McDonald klokken 22.15 befandt sig sydvest for Väderöbod på position 58.30'N 10.50'E, besluttede han sig til at vende om, da brændstofforsyningen efterhånden ikke tillod videre afsøgning. Han forlod klokken 23.08 patruljeområdet nordvest for Hanstholm på position 57.30'N 08.00'E og landede igen på RAF Stornoway klokken 03.27.



Torpedoboot T 14 i norsk farvand. Skibet blev før krigen bygget i Elbing i Ostpreussen og kom i tjeneste fra juni 1941. Fra februar 1945 gjorde T 14 tjeneste som eskortefartøj i Kattegat og Skagerrak. Efter krigen blev T 14 tildelt amerikanerne, der overlod torpedobåden til Frankrig som døbte den Dompaigne. T 14 blev ophygget i 1951. (F. Hansen)

10. marts 1945

Den 10. marts klokken 08.00 rapporterede Seekriegsleitung om følgende konvojer langs den norske kyst:

Polarküste: 3 Schiffe, 2 Geleitboote nach Norden
3 Schiffe, 1 Geleitboot nach Süden
Nordküste: 5 Schiffe, 4 Geleitboote nach Norden
3 Schiffe, ? Geleitboote nach Süden
Westküste: 9 Schiffe, 16 Geleitboote nach Norden
5 Schiffe, 16 Geleitboote nach Süden
Oslofjord: 1 Schiff, 1 Geleitboot nach Norden
1 Schiff, 1 Geleitboot nach Süden

For Admiral Skagerraks vedkommende lød meldingen på:

Nach Süden: 2 Tanker, 1 Transporter

Nach Norden: 5 Transporter, 1 Küme, 1 Tanker



Tysk konvoj med eskorte (RCAF)

Den 10. marts var en meget rolig dag for No. 18 Group med kun 19 gennemførte missioner med sammenlagt 144 timers flyvetid. Rolig skal dog tages med et forbehold, idet ud af otte udsendte Halifaxes fra Stornoway gennemførte de syv af dem angreb på skibe i Kattegat/Skagerrak.

Vejret over flyvestationerne i Skotland var ikke det bedste med 6-9/10 skydække i 2-3.000 fods højde og flere steder med mindre skyer i 600 fods højde. Sigtbarheden var dog hovedsagelig god og vinden var moderat til frisk.

No. 18 Group gennemførte følgende missioner den 10. marts:

Enhed	Antal fly	Type	Varighed timer/min
No. 519 Squadron	4	Met Flight	18-31
No. 521 Squadron	1	Met Flight	03-52
No. 279 Squadron	2	Søredning	07-01
No. 544 Squadron	1	Foto-recce	04-40
No. 547 Squadron	2	A/U Patrol	22-52
No. 86 Squadron	1	A/U Patrol	10-40
No. 58 Squadron	4	A/S Patrol	39-38
No. 502 Squadron	4	A/S Patrol	36-47

Dagens 'Long Range Met Flight' blev gennemført af F/O Wiles i Fortress 'F' fra No. 519 Squadron, der om aftenen den 9. marts klokken 23.30 kom på vingerne på RAF Wick. Fortress 'F' var udstyret med Gee

og Loran samt radar Mk 11 og medførte fire stk 250 lb dybvandsbomber. F/O Wiles flyverute tog ham op nord for polarcirklen ud for den norske kyst, hvor han kredsede rundt fra 03.36 til 06.30. Klokken 04.18 befandt han sig på position 66.35'N 03.50'E i 23.500 fods højde. Klokken 09.20 var F/O Wiles over Noup Head og klokken 09.52 landede han igen på RAF Wick.

RAF Wick gennemførte sine sædvanlige vejrrekonosceringsflyvninger denne dag. No. 519 Squadron havde som sædvanligt to Spitfires i luften over Wick. F/Lt Storey kom klokken 07.32 på vingerne i Spitfire 'U' og steg til en højde af 41.000 fod, før han igen landede klokken 09.04. F/O Steele fik Spitfire 'T' op i samme højde. Han startede klokken 12.00 og landede igen klokken 13.18.

De to sædvanlige Rhombus missioner blev også gennemført, som de plejede. Fortress 'R' fra No. 521 Squadron kom klokken 04.08 på vingerne fra RAF Wick, hvorefter W/O Lock satte kursen ud over Nordsøen, hvor han klokken 06.20 kom op i 18.800 fods højde på 5649N 0532E. Fortress 'R' landede på RAF Langham klokken 08.00 uden særlige hændelser.

Fra RAF Langham kom F/O Hayter klokken 09.46 på vingerne i Fortress 'D' fra No. 519 Squadron. Ligesom W/O Lock medførte F/O Hayter fire stk 250 lb dybvandsbomber, som ikke kom i anvendelse. Fortress 'D' kom langt ude over Nordsøen på position 57.13'N 05.19'E op i en højde af 24.800 fod og landede klokken 15.08 på Wick.



Mosquito PR XVI NS502 fra No. 544 Squadron, der blev oprettet på RAF Benson i oktober 1942. Eskadrillen udførte fotorekonosceringsarbejde og fik i marts 1943 sin første Mosquito IV. Denne flytype blev udfaset i september 1943 og eskadrillen fik i stedet for tilført Mosquito IX, som man fortsatte med at flyve indtil marts 1945. I marst 1944 fik man de første Mosquito PR XVI, der havde trykkabine og kunne medføre mere brændstof end de tidligere modeller (større rækkevidde). XVI kunne flyve 670 km i timen og var i stand til at stige til en højde af 38.500 fod. Rækkevidden var på 4540 km, hvilket betød at man kunne flyve så langt som til Østpreussen. Rækkevidden gjorde, at man fra efteråret 1944 også begyndte at flyve kurerpost til bl.a. Rusland, Egypten og Italien. No. 544 Squadron var fra november 1943 og frem til september 1945 under kommando af den legendariske Wing Commander Donald Wilfried Steventon, DSO, DFC & Bar. (IWM)

I løbet af formiddagen den 10. marts forberedte F/Lt R H Foster og W/O F M Moseley fra No. 544 Squadron på RAF Leuchars en recceflyvning til Sydnorge og det nordlige Jylland. I Norge havde de til opgave at fotografere Stavanger og Kristiansand S, medens opgaven i Jylland gik ud på at fotografere en flyveplads ved Sæby - med sidstnævnte menes formodentlig Knivsholt. Foster og Moseley kom på vingerne i Mosquito XVI NS637 klokken 11.05 og satte kursen mod Norge, hvor de fotograferede Fredrikstad, Moss, Horten, Larvik, Porsgrund, Brevik samt flyvepladsen Rygge fra en højde af 27.500 fod. Opgaven blev løst uden problemer og de fortsatte til Danmark, hvor de ligeledes fotograferede Aalborg West uden problemer fra stor højde. Mosquito NS637 landede igen på Leuchars klokken 15.45. Den umiddelbare rapport efter flyvningen lyder:

Fredrikstad

Naval shipping:- One 'F' class E/V, 2 'M' class M/S. One R Boat, 2 ex-Norge T/B. One Auxiliary showing arrival since 25 Feb of 'F' class E/V, one M/S and one R Boat, and departure of one T class T/B.

Merchant shipping:- Liner L56 departed and 430' Tanker T79 and one M/V 300' arrived. M314 and M189 and 3 M/Vs 200/3000' remain. One ex-Norge T/B approaching port from south.

'T' class E/V, one 'R' boat 490' M/V M114 and M/V 320' arrived since 25 Feb and one 'M' class M/S departed. M469 remains. 3 balloons flying from active vessels. One W 34 W of Alonside Quay.

Horten

One 'M' class M/S, 1 prob ex-Norge T/B. 1 E/R boat and 2 Swinemunde drifters, showing departure of 2 'M' class M/S, 2 Auxiliary and one 'R' boat since 25 Feb and arrival of 1 E/R Boat M385 and 2 M/V 200/250' remain.

Larvik

M/V 350/400' lying off (ON 6" only).

Porsgrund

6 M/Vs 220/350' at quays and 3 M/Vs 200/250' at shipyard.

Brevik

Vessel 350/400' probably tanker, alongside M/V 300' approx lying off (6" only).

Rygge A/F

3 probably 4 large A/C visible in west dispersal which is only partly covered.

Minesweeping in Kattegat

2 'M' class M/S and one small vessel are seen sweeping in a position reported by the Pilot to be east of Frederikshavn. Disturbance in the water near sweeps presumed due to detonation of mine.

Aalborg Port

Only seen on 6". No useful statement.

Aalborg West A/F

A total of 96 A/C present. 4 Ju 52, 4 Ju 88, 1 medium A/C, 1 S/E Fighter in S dispersal. 2 large A/C, 1 Ju 52, 1 Ju 88, 18 S/E Fighters and 3 small A/C in W dispersal. 3 Ju 52, 1 He3 177 fuselage, 1 Ju 88, 50 S/E Fighter and 6 small A/C in E Dispersal. NE/SW runway in process of being mined and is unserviceable. The two other runways are serviceable.



Jordpersonel på RAF Benson foran en Mosquito IX. Fra venstre ses to F.25 (14 tommer linser) kamera til vertikale billeder, en F.24 til skråtfotograferede billeder samt to F.52 (36 tommer linser) 'split pair' til vertikale billeder. (IWM)



Bearbejdning af film på RAF Benson efter afslutning af et fotorekognoscerings-togt. Øverst ses tørrestativet for 8 x 7 tommer negativ film og det næste billede viser en medarbejder i færd med at afmærke negativerne med nødvendige oplysninger. Nederste billede viser en WAAF officer i færd med at tyde et negativ medens to canadiske piloter ser på. En stor del af fototyderarbejdet blev udført af kvindeligt personel. (TWM)

No. 279 Squadron på RAF Wick fik af No. 18. Group ordre på at sende en Warwick på en søredningsmission for at lede efter en savnet Spitfirepilot. Besætningen skulle flyve til en position 10 km direkte øst for Duncansby Head og derefter søge 9 km til hver side fra dette punkt. Warwick'en havde kaldesignalet 'Plainsong 46', medens High Speed Launch HSL 2587, der befandt sig i området, havde kaldesignalet 'Seagull 45'.

Squadron Leader E H Levin-Raw startede fra RAF Wick klokken 14.22 for at gennemføre ovennævnte operation. Han fløj Warwick 'G', der medførte en A/B Lifeboat og to Lindholmes. Han fandt ikke Spitfirepiloten i løbet af dagens mission, men blev i stedet for ført på afveje af et nødsignal via IFF, som stammede fra et jagerfly over flyvepladsen Hatston. Levin-Raw returnerede til patruljeområdet, og observerede to 'high speed launches' i området, men var ikke i stand til at finde nogen spor af den savnede pilot. Warwick 'G' landede igen på Wick klokken 17.28.

F/O F L Elliott ombord i Warwick 'W' fra No. 279 Squadron startede fra Wick klokken 18.30 for at flyve samme mission. Klokken 18.44 så han på position 58.36'N 02.39'W en gul genstand i havet og kastede flere 'markers'. Flyvehøjden under det meste af missionen var kun 200 fod. Warwick'en forblev i området indtil man ikke længere kunne se det gule objekt på grund af tiltagende mørke. Under ventetiden dirigerede man en 'high speed launch' i retning af stedet. Radioforbindelsen til HSL fungerede ikke efter klokken 20.50 og man anvendte i stedet for signallampe til kommunikationen. F/O Elliott forblev i området indtil klokken 22.09, hvorefter han vendte tilbage til Wick, hvor han landede klokken 22.25.

Kun tre Liberators blev afsendt i løbet af den 10. marts for at flyve anti-ubådspatruljer ude over Atlanterhavet.

Enhed	Fly	Pilot	Startet	Landet
No. 547 Sqdn	Liberator 'D'	F/O C J Boxall	16.36	04.16
No. 547 Sqdn	Liberator 'M'	F/O R W Ridler	16.57	04.09
No. 86 Sqdn	Liberator 'M1'	F/O Lewis	14.32	01.12

Egentlig skulle der have været yderligere en Liberator fra No. 53 Squadron på vingerne, men denne mission blev udsat 24 timer.

Vejret i patruljeområderne for anti-ubådsvævningerne var ikke det bedste med vind vestfra, der i det nordlige område var moderat og i det sydlige frisk. Sigbarheden var kun moderat til dårlig. Der var mange lave skyder og flere steder dis og støvregn. Skydækket lå i 600 til 1.000 fods højde med 8-10/10 skydække.

RAF Tain fik ordre på at afsende en Liberator fra No. 86 Squadron, der skulle eftersøge en u-båd, der var blevet observeret på position 57.53'N 03.13'W klokken 10.54 den 10. marts.

F/O Lewis i Liberator 'M1' kom på vingerne klokken 14.32 og befandt sig klokken 15.20 på position 56.46'N 02.03'W, hvor man undersøgte en olieplet på havet uden resultat. Klokken 16.06 opdagede besætningen nogle 'tubular objects projecting from water' på position 57.43'N 02.18'W, hvorefter Liberatoren kastede flame floats og klokken 16.36 dirigerede to destroyere i retning af stedet. Liberator 'M' fortsatte patruljen og opdagede klokken 17.13 en redningsbåd med bunden i vejret på position 56.44'N 01.59'W. I løbet af aftenen fandt Liberatorbesætningen flere gange vragestykker, bøjer og oliepletter på havet, men ingen spor af nogen tysk u-båd. De landede igen på Tain klokken 01.12.

RAF Leuchars blev befalet til at afsende to Liberators VI fra No. 547 Squadron, der skulle eftersøge en u-båd, der var observeret på position 56.40'N 02.05'W klokken 12.00 den 10. marts. Liberatorbesætningerne skulle samarbejde med overfladeskibe i området i jagten på ubåden. F/O C J Boxall i Liberator 'D' afsøgte det befalede område otte gange i 1.000 fods højde uden at finde nogen spor af ubåd, medens F/O R W Ridler i Liberator 'M' afsøgte området syv gange i 800 fods højde - ligeledes uden resultat.

Boxall havde en overvejende australsk besætning. Hans rapport for dagens flyvning lyder:

In this area a ship had been attacked and sunk by a U/boat about 110Z. After continuing CLA parol till 1956 instructions were received to carry out Square B search around 5640N 0205W. This latter area was covered 8 times. Surface craft wreckage and Buoys were seen. No suspicious sighting or contacts.

For F/O Ridlers vedkommende (der iøvrigt havde fire australiere i besætningen) lød meldingen endnu mere kortfattet:

The area in the Vicinity of 5640N 0205W was well searched but no suspicious sightings or contacts were made.

Sidst på eftermiddagen udsende den tyske krigsmarine i Norge flere signaler om konvojer langs den norske vestkyst. Signalerne, som den britiske aflytningstjeneste opfangede, var kodet ved hjælp af Enigma, som englænderne var i stand til at deciffrere. Indholdet var en lækkerbissen for englænderne, men Coastal Command var ikke i stand til at indsætte fly mod transporterne.



*Forpostbåde fra Aarhus under sejlads i Kattegat, hvor de fungerede som vagtskibe og eskortefartøjer.
(C. Petersen)*

Følgende enheder afsendte signaler om konvojbevægelser (i engelsk originaltekst via Ultra):

5. Küstensicherungsverband opfanget af briterne klokken 17.36:

All boats between Bergen and Aalesund

Northbound convoys:

From Bergen

- At 1700 UJ 1434, R 265 plus 2 ships, 8 knots, to Maaloey.
- At 2300 V 5310 plus u-boat, 11 knots.

Southbound convoys:

From Aalesund

- At 1830 V5103, 5114 plus one ship, 7 knots, Auxiliary warship Dieppe joining company from Haugsholmen.

From Hellisoey

- At 0200/11/3 V 5310 proceeding independently, 11 knots

5. Küstensicherungsverband opfanget af briterne klokken 18.06:

All boats between Bergen and Stavanger

Northbound convoy

From Stavanger

- At 1830 V 5302, 5311, 5313, 5112 plus 2 ships, 8 knots
- At 0400/11/3V 5306 proceeding independently to Koparvik, 10 knots.

Southbound convoy

From Bergen

- At 1700 V 5111, 5112 plus 2 ships, 8 knots

6. Küstensicherungsverband opfanget af briterne klokken 18.21:

All boats between Christiansand South and Stavanger

Northbound:

From Christiansand

- At 1900 SO 5th M/S Flotilla with 3 to 1 plus 1 convoy U.boat and 1 U.boat to detaching point. 13 knots.
- Proceeding direct.

From Farsund

- At 1900 M252 with 3 to 4 to Stavanger, 8 knots.

From Flekkefjord

- At 1800 UJ 1717 with 4 to 2 to Stavanger, 7 knots

From Egersund

- At 1900 UJ 1109 with 2 to 3 plus 1 convoy U-boat to Stavanger, 8 knots

Southbound:

From Stavanger

- At 1700 1 steamship proceeding independently to Egersund, 8 knots

From Egersund

- At 1900 UJ 1702 with 3 to 3 plus 1 tow, 7 knots to Christiansand South



De tyske koder blev knækket i Bletchley Park og i foråret 1945 læste englænderne de tyske meldinger næsten lige så hurtigt som den tyske ledelse. En stor del af personellet i Bletchley Park var kvinder, der var ansat 'så længe krigen varer'. Sikkerheden var så indarbejdet, at der skulle gå 30 år før oplysninger om den britiske kodebrydning slap ud. Det skete da en overordnet officer kom med de første oplysninger. Det kvindelige personel opretholdt hemmeligheden i yderligere 25 år. Kvinderne var ikke kun skrivemaskinepiger, men udførte også selve kodebrydningen samt analyser. En af prøverne for ansættelse var, at ansøgeren skulle bryde Daily Telegraphs kryds og tværs på under 12 minutter. Som det ses på billederne var arbejdsforholdene spartanske og slet ikke som det vises i senere Hollywood film. (IWM)

Der blev i løbet af eftermiddagen ikke opfanget signaler om transportere i Kattegat, men det betød ikke, at Coastal Command ikke var opdateret. Bortset fra Ultra-signaler, så fik de oplysninger fra både den danske og norske modstandsbevægelse og efterretningstjeneste ligesom almindelig SIGINT blev anvendt. Hvis Liberatorflyene fra Skotland ikke havde kontakt med tyskerne, så havde Halifax flyene fra Stornoway det til gengæld i overflod. RAF Stornoway fik ordre på at afsende otte Halifaxes til område L7 i Skagerrak og Kattegat for jagt efter skibe i dette område. Første fly skulle være på patrulje fra klokken 19.45 og de efterfølgende skulle ankomme med 55 minutters interval. Hvis man ikke fandt skibe i område L7 havde man skibe i Sandefjorden som alternativt mål.

Følgende fly blev afsendt fra Stornoway i løbet af den 10. marts:

Enhed	Fly	Pilot	Start	Landet	Område
No. 58 Sqdn	Halifax 'C'	F/Lt J McFadyen	16.33	02.22	L7
No. 58 Sqdn	Halifax 'A'	F/Lt L G Tacker	17.19	03.10	L7
No. 58 Sqdn	Halifax 'J'	F/O A T C Wilmot-Dear	18.15	04.08	L7
No. 58 Sqdn	Halifax 'O'	F/O R N Lawson	19.15	05.20	L7
No. 502 Sqdn	Halifax 'K'	F/Lt F J Mair	21.00	06.15	L7
No. 502 Sqdn	Halifax 'D'	F/Lt I H Stevenson	21.19	06.15	L7
No. 502 Sqdn	Halifax 'B'	F/Lt F J Rush	22.00	07.00	L7
No. 502 Sqdn	Halifax 'Q'	F/Lt J Capey	22.55	08.31	L7



Halifax fra No. 58 Squadron i luften over RAF Stornoway. (Lawson)

Den første Halifax i luften var 'C' fra No. 58 Squadron, der blev fløjet af F/Lt J McFadyen. Han indfandt sig syd for Lindenes klokken 19.26 og påbegyndte afpatruljeringen af L7. Klokken 21.02 opdagede radaroperatøren et mål på havet til styrbord i en afstand af omkring 30 kilometer. McFadyen befandt sig på dette tidspunkt over Skagerrak ud for Kungshamn i Sverige på position 58.18'N 11.00'E og steg op fra 400 fod til 4.000 fod for at finde 'bombing wind' Klokken 21.40 opdagede man et fremmed fly, der fulgte Halifax 'C' til styrbord i en afstand af to til tre kilometer. McFadyen valgt alligevel at angribe målet på havet og kastede to minutter senere seks faldskærmsblus, hvoraf de tre ikke antændtes. I lyset fra de øvrige lysbomber så man et fjendtligt fartøj, men Halifaxen var ikke i stand til at angribe dette under denne anflyvning og McFadyen kastede klokken 21.50 yderligere syv faldskærmsblus (han medbragte i alt 16 lysbomber), der belyste et fjendtligt fartøj og to eskortefartøjer med kurs 180 grader og en anslået fart på 12 knob. Klokken 21.55 gik McFadyen til angreb:

'At 2155 in posn 58 degs 21'N 11 degs 01'E from 3.800 ft A/C made level attack on 1 M/V approx 8000 tons co. 180 des 12 kts down flare path. A/C attacked 20 degs from port. Radar visual. A/C attacked with 6 500 lb MC bombs T/D .025 secs spacing 80 ft. Large flash observed near the starboard side of vessel. bomb swirls very close also to starboard side. Further assessment impossible due to evasive action. No damage to A/C or crew.

Considerable light accurate flak encountered during the entire action from all vessels. master Blue S/L observed on the Skav. Attempted to pick 'C' up another seen in the area of Svenner Light - appeared to be sweeping the area'.

Efter angrebet satte McFadyen klokken 22.00 kursen hjemover. Det fremmede fly fulgte Halifax 'C' et stykke tid, men man mistede endelig kontakten med det klokken 22.25 nord for Hirtshals på position 58.02'N 09.39'E. McFadyen landede på RAF Stornoway klokken 02.22.

F/Lt L G Thacker i Halifax 'A' fra No. 58 Squadron var beordret i luften klokken 17.25, men kom allerede klokken 17.19 i luften. Klokken 20.19 befandt han sig syd for Lindenes og påbegyndte sin patruljeflyvning. Klokken 20.40 fik han, medens han befandt sig øst for Kristiansand og syd for Lillesand i Norge på position 58.12'N 08.56'E, en kontakt på havet 90 grader til bagbord i omkring 26 km afstand, hvorefter Thacker steg op for at forberede sit angreb. Klokken 21.30 kastede Halifax 'A' seks lysbomber, der oplyste to små fartøjer, der var for små til at angribe, hvorfor man fortsatte patruljeflyvningen.

Klokken 22.00 befandt man sig nord for Skagen på position 57.55'N 10.40'E, da man opdagede lysbomber til bagbord, der blev kastet af et andet fly. Thacker satte kursen i retning af lysbomberne og kastede klokken 22.15 seks lysbomber nordøst for Skagen på 57.55'N 11.00'E uden, at man så nogen skibe på havet. Man kastede yderligere fire lysbomber, der heller ikke afslørede nogen skibe. Radaroperatøren havde kontakt til et mål på havet, men man havde ikke flere lysbomber og Thacker valgte at returnere til Stornoway, hvor man landede klokken 03.10.

F/O Wilmot-Dear var lidt heldigere under hans patrulje. Han kom i luften i Halifax 'J' klokken 18.15 og indfandt sig syd for Lindenes klokken 21.00. Halvtreds minutter senere befandt han sig øst for Kristiansand på position 58.05'N 08.30'E og så lysbomber til bagbord. Næsten samtidig fik radaroperatøren to radarkontakter og man kastede tre faldskærmsblus syd for Arendal på position 58.22'N 08.51'E, de oplyste hvad besætningen antog for at være et mindre orlogsfartøj med kurs 230 og en anslået hastighed af 15 knob. Det fjendtlige fartøj udførte voldsomme undvigemanøvrer for at slippe ud af det belyste område.

Man valgte i stedet for at undersøge området, hvor det fremmede fly havde kastet lysbomber og klokken 22.30 opfangede man angrebsmelding fra Halifax 'C' fra No. 58 Squadron. Da man klokken 22.51 befandt sig vest for Mäseskär i Sverige på position 58.06'N 11.10'E, fik radaroperatøren en radarkontakt til bagbord i en afstand af 16 kilometer og Wilmot-dear trak Halifaxen op for at finde 'bombing wind', hvorefter han kastede seks lysbomber, der oplyste et fartøj på omkring 4-5.000 tons samt en destroyer, to eskortefartøjer og et uidentificeret fartøj. Wilmot-Dear gik til angreb, medens han blev voldsomt beskudt med let luftværnsskyts:

'At 2355 hrs in posn 58 degs 12'N 11 degs 02'E from 4000 ft. A/C made level attack on 1 M/V of 4/5000 tons co. 180 degs sp 14 kts down good flare path. A/C attacked 10 degs green of vessel's track. Radar visual. Estimate 1st bomb scored direct hit on bows. Mid upper gunner reported a brilliant white flash in same position. Rear and beam gunner observed a mushroom of smoke from bows as A/C turned away. No damage to A/C or crew'.

Efter angrebet blev Halifax 'J' fortsat beskudt. Radaroperatøren plottede efter angrebet flere fly i området, men ingen af flyene forsøgte at anflyve Halifax 'J', så man må formode, at det har drejet sig om andre Halifaxes.

Klokken 00.25 forlod Wilmot-Dear patruljeområdet via et punkt sydøst for Kristiansand (5803N 0822E) og satte kursen mod Stornoway, hvor man landede klokken 04.08.

Wilmot-Dear havde rigtig nok ramt et fjendtligt fartøj. Det drejede sig om det 100 meter lange fragtskib 'Theda Fritzen' på 2.882 brt, der klokken 00.53 tysk tid rapporterede, at de var ramt af en flybombe medens fartøjet befandt sig i AO 4191 nordvest for Lysekil. Klokken 03.45 blev der igen rapporteret om angreb på 'Theda Fritzen'. Selv om 'Theda Fritzen' var beskadiget, så lykkedes det for besætningen at få skibet i havn.

'Theda Fritzen' var et gammelt fartøj, som blev bygget i England i 1905 og havde tidligere sejlet under engelsk, svensk og tysk flag, før skibet i 1939 kom under rederiet Fritzen John & Sohn i Emden. Det var ikke første gang at 'Theda Fritzen' havde prøvet at blive angrebet af fly. Der er lidt modstridende oplysninger om 'Theda Fritzen', men tilsyneladende blev hun første gang beskadiget af en bombe i Hamburg i 1940 med efterfølgende nødreparation i Hamburg og endelig reparation i Nakskov. I maj 1941 blev hun igen beskadiget af en bombe under en rejse fra Rotterdam til Königsberg. Som om det ikke skulle være nok, så blev hun i maj 1942 igen beskadiget af en bombe, der ramte tæt ved siden af skibet, medens det befandt sig ud for Nordnorge. Den 7. juni blev 'Theda Fritzen' igen beskadiget af en bombe - denne gang i Vardö. Herefter blev hun ikke beskadiget af bomber før den 21. oktober 1944, hvor hun igen blev ramt af bomber medens hun lå ud for Kristiansand i Norge. Ved krigens slutning lå 'Theda Fritzen' i Aarhus, hvor man nødtørftigt reparererede hende, før hun sejlede til Lübeck for at blive lastet med

giftgasammunion. 'Theda Fritzen' blev den 17. november 1945 sænket af englænderne i Skagerrak i et forsøg på at slippe af med gasammunionen.



'Theda Fritzen'

Den sidste Halifax fra No. 58 Squadron blev fløjet af F/O R N Lawson, der kom i luften klokken 19.15 og satte kursen mod Skagerrak, hvor han klokken 22.45 indfandt sig ud for Grimstad i Norge på position 58.16'N 08.40'E. Halifax 'O' opfangede de andre besætningers angrebsmeldinger og fortsatte østover i en højde af 500 fod, hvorefter Lawson drejede mod nord for at intercepte den angrebne konvoj. Klokken 00.30 kastede han seks lysbomber over tre radarkontakter vest for Kungshamn i Sverige på position 58.20'N 10.55'E, men besætningen så kun kølvandet fra et skib i skæret fra faldskærmsblussene. Ti minutter senere kastede Halifax 'O' fire lysbomber og denne gang belyste disse to fartøjer med kurs 180 og med anslået 20 knob. Dette var ikke konvojen og fartøjerne blev fjernkendt som værende motortorpedobåde. Radaroperatøren havde stadigvæk en tredje kontakt, men man valgte at angribe de to motortorpedobåde, da radarkontakten ikke kunne verificeres visuelt. Lawson's angrebsrapport lyder:

'Slight dive attack on 1 'E' boat and 1 possible 1000 ton M/V Co. 180/20 carried out at 0045 on 11th March in posn 58.20'N 10.55'E with 6 x 500 MC bombs tail delay .025 secs, 80 feet spacing. Attacked 050 degs port of vessels track from 4000 feet. No results seen'.

Efter angrebet blev Halifax 'O' beskudt af yderligere et fartøj, som blev fjernkendt til værende et 1.000 skib, der sejlede i nogen afstand fra de to andre fartøjer. Kort efter angrebet satte Lawson kursen hjemover og de landede klokken 05.20 på RAF Stornoway.



Første fly fra No. 502 Squadron var Halifax 'K', der blev fløjet af canadieren F/Lt F J Mair. I modsætning til Halifaxene fra No. 58 Squadron, som kun medførte seks 500 lb MC bomber, medførte

Halifax 'K' syv 500 lb MC bomber at gøre godt med. Derudover havde han 15 stk No. 3 Mk. 1 lysbomber til rådighed.

F/Lt Mair indfandt sig klokken 00.21 i den vestlige del af sit patruljeområde midt mellem Mandal i Norge og Hanstholm i Danmark på position 57.30'N 08.00'E og hørte lige som Lawson de andre Halifax besætningers angrebsmeldinger, hvorfor han satte kursen mod samme område. Klokken 00.45 befandt han sig ved Skagens Rev og fortsatte stik øst, hvorefter han fik en radarkontakt. Fem minutter senere var han vest for Marstrand i Sverige over 57.52'N 11.22'E, hvor han fik tre radarkontakter og startede sin anflyvning for at kaste lysbomber. Det nåede han dog ikke før et andet fly kastede lysbomber, der oplyste et fjendtligt fartøj på anslået 3.000 tons samt et eskortefartøj. Klokken 01.20 kastede det andet fly yderligere lysbomber samtidig med at man så luftværnsskydning fra tre fartøjer. F/Lt Mair befandt sig omkring 18 km fra angrebet og kunne ikke se noget resultat af angrebet.

Klokken 01.42 kastede F/Lt Mair seks lysbomber over Kattegat vest for Marstrand på position 57.52'N 11.22'E, der oplyste konvojen bestående af et større fartøj og to eskorteskibe og to minutter senere angreb han:

'Attack carried out at 0145 on 11th March from 4000 feet on 1 M/V approx 3-4000 tons Co 070 degs/15 in posn 57.52'N 11.22'E. Level attack down flare path. Attacked on heading 340 degs T with 7 x 500 MC bombs .025 secs, 80 feet spacing. Estimate a near miss astern. No other results seen.

Light inaccurate flak encountered from all vessels. The last flare released with bombs provided illumination for another A/C whose attack was seen - no results observed'.

Klokken 02.38 forlod F/Lt Mair patruljeområde L7 vest for Hanstholm via position 57.20'N 07.30'E og fortsatte til Stornoway, hvor han landede klokken 06.15.



Det andet fly, som F/Lt Mair omtaler, var Halifax 'D' fra No. 502 Squadron, der blev ført af F/Lt I H Stevenson som kaptajn og navigatør og med W/O A R Sarre som pilot. Stevenson var startet fra Stornoway klokken 21.19 og var fremme i patruljeområdet klokken 23.56. På vej østover modtog han meldinger om angrebene på den tyske konvoj og var klokken 00.41 fremme nordvest for Skagen på position 57.55'N 10.15'E, hvor besætningen fik den første radarkontakt. F/Lt Stevensons efterfølgende rapport lyder:

'At 0109 i posn 57.53'n 11.18'E released 6 flares, illuminated E/V but flares went out before attack could be made. Circled and dropped 6 further flares. Successfully illuminated 1 E/V 1 M/V 3/4000 tons, 1 DD but the large vessel had turned out of flare path.

Circled to drop further flares but another A/C released flares over target. Made an attempt to attack but was driven off by intense and accurate flak. Observed the other A/C attack and in light of single flare released with bomb, carried out attack on large M/V.

Level attack on 1 M/V Co un/speed un (circling) - attacked on heading from pt qtr to starboard bow - carried out at 0156 on 11th March in posn 57.45'N 11.22'E with 7 x 500 MC bombs Tail delay .025secs, spaced 80 ft. Estimate last bomb near miss on port beam.

Other vessels appeared to be dispersing in the area.

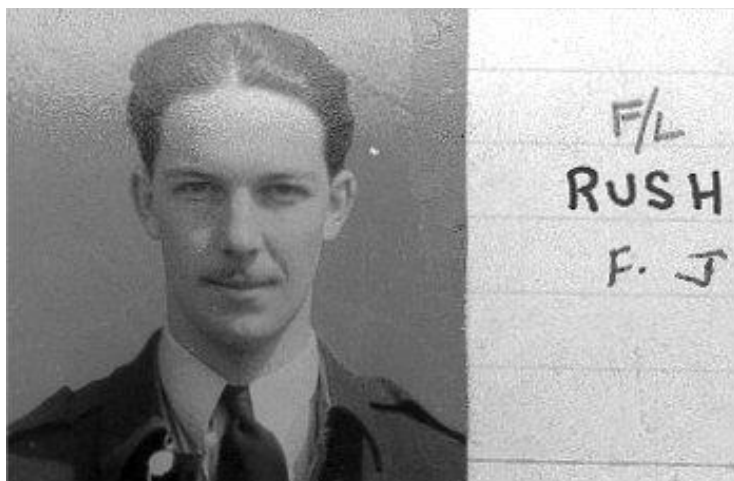
Intense light and heavy accurate flak encountered during the entire period (ENS No. 6 fired) - not effective'.

Under angrebet beskød agterskytten, W/O J Gallacher, de fjendtlige skibe for at formindske effekten fra luftværnsskydningen. Agterskyttens beskydning havde dog ikke den store effekt.

F/Lt Stevenson forlod patruljeområdet, da han klokken 02.04 befandt sig umiddelbart nord for Skagen på position 57.47'N 10.30'E. Stevenson satte kursen hjemover og landede klokken 06.15 på RAF Stornoway. Efter landingen blev Halifax 'D' inspiceret og man fandt skader på den ene vinge, som stammede fra et stålkabel, der var blevet affyret ved hjælp af PAC (af tyskerne kaldt RAG - raketaffyret granat med stålkabel) fra et af skibene.

Canadieren F/Lt F J Rush kom på vingerne klokken 22.00 i Halifax B' og indfandt sig syd for Lindenes klokken 00.45. Klokken 01.19 befandt flyet sig nord for Lild Strand i Thy på 57.18'N 08.59'E, hvor

besætningen fik en radarkontakt 30 grader til styrbord i en afstand af 8 km. F/Lt Rush ønskede at undersøge denne kontakt og kastede to lysbomber, der afslørede to mindre fartøjer med kurs 310 og anslået 25 knob. De to fartøjer var tilsyneladende på vej til Arendal.



Rush var dog på efter større bytte og befandt sig klokken 02.18 øst for Skagen på position 57.47'N 11.11'E, hvor man 30 grader til bagbord i en afstand af 14 km fik en radarkontakt. Halifax 'B' kastede seks lysbomber, hvoraf de fem blev antændt. I lyset fra lysbomberne kunne man se en konvoj bestående af fem fartøjer med en destroyer i front efterfulgt af et fartøj som blev vurderet til 5-6.000 tons. Dernæst kom to torpedobåde og endelig til sidst et mindre fartøj. Den fjendtlige konvoj havde kurs 180 og sejlede med 8 knob.

F/Lt Rush afsende fjendemelding, før han gik til angreb og hans efterfølgende angrebsmelding lyder:

'Straight and level attack on M/V 5-6000 tons port beam to starboard beam carried out at 0240 on 11th March in posn 57.40'N 11.20'E from 3000 feet.

Vessel 3-island type, tall funnel amidships, composite superstructure high out of water, 2 masts with 2 derricks on fwd and aft well decks.

Sighted visually by flares following radar contact. 7 x 500 lb MC bombs .025 secs tail delay released.

Bomb plumes seen by Engineer and Rear Gunner straddling amidships on either side of vessel - actual bomb bursts not seen. probably one hit. Extremely heavy med and light moderately accurate type flak started and continued as soon as A/C began to lay flares.

After A/C attacked only guns on bow of M/V continued firing'.

Efter angrebet kredsede F/Lt Rush omkring konvojen uden at se noget resultat af bombningen. Det største fartøj foretog ingen undvigemanøvrer, men fortsatte på samme kurs med langsom fart. De øvrige fartøjer udførte undvigemanøvrer rundt omkring det større fartøj. F/Lt Rush satte kursen mod Stornoway, hvor han landede klokken 07.00.

Nattens sidste Halifax mission over Kattegat blev fløjet af F/Lt J Capey i Halifax 'Q' fra No. 502 Squadron. Han var startet fra Stornoway klokken 22.55 som erstatning for Halifax 'K', der havde tekniske problemer.



Klokken 03.20 befandt Halifax 'Q' sig øst for Skagen på position 57.48'N 10.53'E, hvor radaroperatøren fik fem kontakter i dette område. F/Lt Capey udvalgte to kontakter, som befandt sig tæt sammen 20

grader til bagbord i en afstand af omkring 21 km. Klokken 03.28 kastede man seks lysbomber, hvoraf de to ikke antændtes. I lyset fra lysbomberne kunne besætningen se et eskortefartøj og et skib på omkring 3.500 tons med kurs 140 og 10 knob.

Klokken 03.32 gik F/Lt Capey til angreb på det største af skibene og under angrebet blev Halifaxen beskudt af nøjagtigt skydende medium luftværnsskyts fra eskortefartøjet, men ikke fra det angrebne skib. F/Lt Capeys rapport lyder:

'Attack carried out at 0332 on 11th March in posn 57.40'N 11.12'E from 3800 feet. Shallow dive along M/V 3500 tons track from bow to stern Co. 140/10 kts as vessel altered c. 040 to starboard. C/V comprised of 1 E/V and M/V 3500 tons in line abreast. 7 x 500 lb MC bombs released, spacing 80 feet, tail delay .025 secs. Rear Gunner saw red flares from bomb burst but could not see ship at same time as ship was out of flare path'.

Efter angrebet satte F/Lt Capey kursen hjemover og landede på RAF Stornoway klokken 08.31. Det meste af patruljen blev fløjet i kun 200 fods højde. På vej hjem blev Halifax 'O' klokken 03.51 forfulgt af et fremmed fly, hvorefter Capey gik ind i en undvigemanøvre. Halifaxen befandt sig på dette tidspunkt nord for Skagen på position 58.15'N 10.39'E i kun 200 fods højde, medens det fremmede fly befandt sig i omkring 4 km afstand. I kun 200 fods højde var det ikke muligt at flyve proptrækkermanøvre, men F/LT Capey fortsatte med at flyve undvigemanøvrer indtil man klokken 04.26 endelig mistede kontakten med det fremmede fly.



Tysk konvoj i Storebælt. (C. Petersen)

Operationer den 11. marts 1945

Den 11. marts klokken 08.00 rapporterede Seekriegsleitung, at de havde følgende transporter langs den norske kyst:

Polarküste: 3 Schiffe, 2 Geleitboote nach Norden
3 Schiffe, 1 Geleitboot nach Süden
Nordküste: 1 Schiff, 1 Geleitboot nach Norden
5 Schiffe, 5 Geleitboote nach Süden
Westküste: 12 Schiffe, 14 Geleitboote nach Norden
19 Schiffe, 21 Geleitboote nach Süden
Oslofjord: 3 Schiffe, 3 Geleitboote nach Norden
2 Schiffe, ? Geleitboote nach Süden

På ruten fra Norge til Danmark havde man følgende troppetransporter:

Südgeleite: Marko Brunner mit 669/315/178 10. 1600 Uhr nach Aarhus
Rückgeleite: Rolandseck 10. 0830 Uhr an Hoisandbad
Bretagne 10. 0900 Uhr an Hoisandbad

I forhold til de to tidligere dage, så steg antallet af sorties udført af No. 18 Group væsentligt den 11. marts, hvor der blev gennemført 52 operative sorties på i alt 421 timer og 4 minutters flyvning.

Enhed	Antal fly	Type	Varighed timer/min
No. 519 Squadron	4	Met Flight	18-38
No. 521 Squadron	1	Met Flight	05-09
No. 279 Squadron	1	ASR	04-02
No. 1693 Flight	1	Wire Lay Recce	02-18
No. 210 Squadron	5	A/U Patrols	72-35
No. 330 Squadron	2	A/U Patrols	24-00
No. 547 Squadron	4	A/U Patrols	42-08
No. 224 Squadron	6	A/U Patrols	63-52
No. 86 Squadron	4	A/U Patrols	43-41
No. 311 Squadron	1	A/U Patrols	22-31
No. 58 Squadron	3	A/S Patrols	27-14
No. 502 Squadron	3	A/S Patrols	26-56
No. 544 Squadron	1	Photo Recce	04-50
No. 404 Squadron	1	Recce	04-10
No. 333 Squadron	1	Recce	04-25
No. 248 Squadron	2	Operation Chuck	05-54
No. 333 Squadron	2	Operation Chuck	02-57 + FTR
No. 143 Squadron	4	Angreb på fyrtårne	19-04
No. 235 Squadron	4	Angreb på fyrtårne	18-20
No. 248 Squadron	2	Angreb på fyrtårne	08-20

Fra RAF Wick gennemførte No. 519 Squadron to sorties med Spitfire 'U', der blev fløjet af henholdsvis F/O Steele og F/Lt Storey. Begge piloter steg op til 40.600 fods højde over 58.28'N 04.05'W uden, at de observere noget usædvanligt. Steele kom i luften klokken 07.18 og landede igen klokken 08.52, medens Storey kom i luften klokken 12.06 og landede igen klokken 14.00. Begge flyvninger var rent rutine, der blev gennemført hver dag.

No. 519 Squadron gennemførte også en Long Range Met Flight med Fortress 'D', der blev fløjet af F/O Woolley og F/O Hodgson. De kom i luften fra RAF Wick klokken 02.11 og satte kursen nordpå til farvandet mellem Island og Norge, hvor de afsendte flere vejrmeldinger. Flyet medførte fire 250 lb dybvandsbomber, der dog ikke blev brugt under flyvningen.

Bortset fra at rapportere vejret, så opdagede besætningen ombord på Fortress 'D' to gange fartøjer under dem. Den første gang var klokken 08.59 på position 62.30'N 05.00'W, hvor man så to mindre fiskefartøjer med kurs 240 og anslået 8 knob. Det ene fartøj havde påmalet A/56. Klokken 09.15 opdagede man et lidt større mål, nemlig et handelsskib, der blev eskorteret af en destroyer og en korvet. Observationen blev gjort gennem disen på position 61.45'N 04.50'W.

F/O Woolley landede igen på RAF Wick klokken 10.52. Det var dog ikke kun Coastal Command, der foretog vejrrekonoscering i det område, som Wolley netop var hjemkommet fra. Et fly fra Wekusta 3 var startet klokken 08.45 fra Trondheim og fortsat ud over Atlanterhavet til umiddelbart sydøst for Island på position 64.00'N 14.00'W, hvorefter det igen returnerede til Trondheim, hvor det landede igen klokken 13.39.



Bv 138 i Norge. 1./(F) 130 udførte rekognoscering langt ude over Atlanterhavet og de allieredes vejrrekonosceringsfly var ingen alvorlig trussel mod Bv 138'erne. (Knut Mæsel)

Den engelske efterretningstjeneste opfangede radiosignaler fra yderligere to tyske rekognosceringsfly fra Trondheimområdet. Det første fly kom fra 1./(F) 22 og blev hørt i tidsrummet 09.11 til 09.33. Det næste fly var en Bv 138 fra 1./(F) 130, der blev hørt fra klokken 09.55 til 10.17 fra Trondheim og Bardufoss området.

Yderligere et rekognosceringsfly blev hørt af den britiske efterretningstjeneste. Det drejede sig om endnu et fly fra Wekusta 3, der blev hørt fra klokken 04.37. Ju 88eren var startet fra Zwischenahn og fløj med nordvestlig kurs ud over Den Tyske Bugt og videre til omkring 150 km øst for Fraserburg (5800N 0100E) for endelig at flyve tilbage og lande på Westerland.

Sidstnævnte område var sammenfaldende med noget af det område, som Rhombus Met Flight I og II dækkede. Rhombus I bestod af Fortress 'F' fra No. 519 Squadron med F/O Boyle ved roret. Han var startet fra RAF Wick klokken 04.01 og befandt sig klokken 05.57 omkring 200 km vest for Hanstholm på position 57.08'N 05.45'E. Ud over vejrobservationer blev der ikke observeret noget under flyvningen, der blev afsluttet klokken 08.40.

Klokken 10.04 kom F/O Scarrott i Fortress 'R' fra No. 521 Squadron på vingerne for at flyve Rhombus II. Han indfandt sig klokken 12.24 langt ude over Nordsøen vest for Hanstholm på position 57.08'N 05.45'E og steg til 18.800 fod. Klokken 15.13 landede F/O Scarrott på RAF Wick uden nogen hændelser.

No. 279 Squadron på RAF Wick havde den 11. marts til opgave at afsende en Warwick på en søredningsmission med start ved daggry for at søge efter en Spitfirepilot, der ikke var vendt tilbage. Warwick besætningen skulle foretage en afsøgning fra Skeabrae til Duncansby Head og ud over havet til 58.40'N 02.03'W. Flyet medførte en A/B Lifeboat og to Lindholmes, som der desværre ikke blev brug for. F/Lt R Garven startede klokken 06.52 i Warwick 'C' og satte kursen mod Duncansbury Head, hvor han kredsede indtil daggry. Warwick'en fik hjælp af to Spitfires, der kredsede over en olieplet på position 58.30'N 02.46'W, men man så ingen nødstedt pilot. F/Lt Garven fortsatte eftersøgningen indtil klokken 10.32, hvor han fik ordre på at returnere til Wick. Garven landede igen klokken 10.54. Spitfirepiloten var canadieren F/Lt E W Martin fra No. 441 Squadron, der havde øvet interception ude over havet. Han er aldrig fundet og er opført på Runnymede Memorial.

F/Lt Robert Garven arbejdede før krigen for ICI i Skotland, men meldte sig efter krigsudbruddet til RAF og blev uddannet som pilot. Han fløj tidligere i krigen Wellington bombefly ved No. 221 Squadron - først fra Bircham Newton, men fulgte eskadrille til Mellemøsten, hvor han fløj togter over over Nordafrika og senere fra Malta. Han fik et DFC i april 1943 efter 41 operative togter, hvorefter han blev instruktør i Nordirland (Limavady). Han blev efter krigen rektor ved forskellige skoler i Storbritannien og døde i februar 2001.

Wire Lay Recce blev gennemført af en enkelt Anson fra No. 1693 Flight på Sumburgh. P/O Gamlin og F/Lt Rawlinson var besætningsmedlemmer ombord på Anson 'H', der kom i luften klokken 14.07, hvorefter de satte kursen mod position 61.16'N 00.55'W, hvor de befandt sig over wirelay og fulgte denne i sydlig retning. Besætningen fulgte wirelay indtil denne sluttede og otte kilometer længere uden at observere noget usædvanligt. Patruljen blev gennemført i en højde af 400 fod og Anson'en medførte to 250 lb dybvandsbomber. P/O Gamlin landede igen på Sumburgh klokken 16.25.

På RAF Leuchars kom Mosquito Mk. XVI NS637 fra No. 544 Squadron i luften klokken 09.50, hvorefter W/O J T Durr og F/Sgt J Dyson satte kursen nordover for at flyve til Trondheim for at fotografere tyske anlæg i dette område. Der var tæt skydække over Trondheim og besætningen var nødt til at returnere med uforrettet sag. De landede igen på Leuchars klokken 14.40.

Deres eskadrillekammerater, F/Lt A Neville-Polley og F/Lt G H Williams, startede klokken 10.00 fra RAF Benson for at flyve en recce mission over Østersøen til Sassnitz, Pillau, Danzig og Königsberg. De kom i luften i Mosquito NS795, men det viste sig, at flyets radio var ude af drift, hvorfor de landede igen et kvarter senere. Det lykkedes at udbedre radioen i løbet af fem minutter, hvorefter de kom igen på vingerne og satte kursen østover. Også deres målområde viste sig at være dækket af skyer, hvorfor de måtte nøjes med at fotografere Holbæk i Danmark. De landede igen på RAF Benson klokken 16.10. Begge besætningsmedlemmer overlevede krigen og Gerard Hopkyn Williams fik et DFC i maj 1945. Alan Neville-Polley blev dræbt under et flyveuheld med en Mosquito den 1. september 1945. Han blev 34 år gammel.

RAF Dallachy havde ordre på at afsende en Beaufighter på rekognoscering mellem Bremanger og Svinoy i Norge. Mosquitoen skulle være over den norske kyst klokken 09.00A. Det var F/O V F McCallan og F/O J M Cook fra No. 404 Squadron der fik opgaven og de kom i luften i Beaufighter 'H' (NV291) klokken 07.02. Vejret på vej til Norge var dårligt med 10/10 skydække, men de fortsatte og nåede Ytterøerne klokken 08.55. Vejret var ikke egnet til rekognoscering og klokken 09.05 besluttede de sig for at returnere til Dallachy.

Det meste af patruljen blev fløjet i 1.700 fods højde og klokken 09.13 befandt man sig på position 6142N 0425E i kun 50 fods højde, hvor man opdagede en tom gul gummibåd. F/O McCallan kredsede i tre

minutter, men de kunne ikke finde nogen spor af besætningen og tabte også kontakten til gummibåden, hvorfor de fortsatte flyvningen hjemover. De landede igen på Dallachy klokken 11.12.

RAF Banff skulle sende en Mosquito på rekognoscering mellem Kristiansund Nord og Molde. Lt R Leithe og S/Lt N Skjelanger i Mosquito 'G' fra No. 333 Squadron kom på vingerne klokken 07.10 og satte kursen mod Norge. I modsætning til Beaufighter 'H' fra Dallachy, der kun var bevæbnet med maskinkanoner, så medførte Mosquito 'G' ud over deres faste bevæbning to 500 lb MC sprængbomber med 11 sekunders tidsforsinkelse.

Klokken 08.47 nåede Mosquito 'G' frem til Stadtlandet, hvor der var en vejrfrent med 10/10 skydække med base i 500 fod samt dis over kystlinien. Sigtbarheden under skyerne var ca en halvanden kilometer. Lt. Leithe satte kursen mod Hestskjoer, hvor vejret blev endnu dårligere med tåge langs kysten. Klokken 09.20 angreb Mosquito 'G' fyrtårnet ved Hestskjoer:

'Attacked Hestsskjoer Lighthouse (63.05'N 07.30'E) with cannon, heights 400-50 feet and ranges 500 to 100 yards, scoring many strikes and observing smoke and flames from top of lighthouse'.

Efter angrebet på fyrtårnet fortsatte Leithe og Skjelanger deres rekognoscering et kvarters tid, men de så ingen skibe og satte i stedet for kursen hjemover. De landede igen på RAF Banff klokken 11.35.



Mosquito tilhørende Banff Strike Wing fotograferet fra en anden Mosquito. Operation Chuck missionerne den 11. marts 1945 blev hver fløjet af to Mosquito. De norske besætninger havde ingen problemer med at gennemføre falske minelægninger i indre norske farvande, men at angribe fyrtårne bemannet med norske familier var en hård kost for de unge nordmænd. Den 11. marts blev disse opgaver udført af britiske besætninger, hvilket ikke altid var tilfældet.

RAF Banff havde ordre til klokken 14.30 at afsende to gange to Mosquitoes på en operation Chuck (falsk minelægning). Bomberne skulle kastes ved indgangene til Haugesund på henholdsvis position 59.22'21N 05.18'12E og 59.21'12N 05.19'06E. Som leder af denne mission havde man valgt Lt. Cdr. Skavhaugen. Følgende fly blev afsendt:

No. 333 Sqdn	Mosquito 'Q'	Lt/Cdr K Skavhaugen & F/O H Bobbet	14.20	17.25
No. 333 Sqdn	Mosquito 'N'	Lt R Alnton & 2/Lt P Hjorten	14.20	FTR
No. 248 Sqdn	Mosquito 'W'	F/Lt A McLeod & W/O N Wheeley	14.22	17.19
No. 248 Sqdn	Mosquito 'X'	F/O K W Dalton-Golding & F/Sgt R E Buss	14.22	17.13

Klokken 15.42 befandt de fire Mosquitoes sig ved 5920N 0510E og krydsede ind over den norske kyst ved Karmoy, hvorefter de et minut senere delte sig i to grupper (Skavhaugen og McLeod til den nordligeste position og Alnton og Dalton-Golding til den sydligste).

Der var et 8/10 skydække i 2.500 fods højde, men Mosquitoerne fløj under dette. Der var tåge langs kysten, men inde over land var sigtbarheden på omkring 22 km og de fire besætninger fandt uden problemer frem til målområderne.

Klokken 15.44 så Mosquitobesætningerne en coaster på omkring 300 tons stationært nord for Rovaersholmen på position 59.22'N 05.18'E samt et fartøj, som de fjernkendte til at være en motortorpedobåd, på position 59.24'N 05.18'E.

Alle fire Mosquitoes bombede det befalede område med 500 MC bomber. Efter at bomberne var kastet, angreb F/Lt McLeod Salhus fyrtårn, medens F/O Dalton-Golding beskød Høgevarde fyrtårn. Sidstnævnte fyrtårn stod i lys lue efter angrebet. Skavhaugen beskød Norheim fyrtårn. Mosquito 'N' blev set dreje af mod nord efter bombningen og det var det sidste, som kammeraterne så til besætningen. Mosquito HR262 blev skudt ned af det tyske luftværnsskyts og styrtede i havet ved Øyasundet ved Ferkingstadøyene, hvorved Rolf Alnton og Per Olaus Hjorten blev dræbt. De to flyvere er aldrig fundet. Alnton var på sit 27. togt medens Hjorten var på sit 42. togt langs den norske kyst.

Flyene blev udsat for moderat let flak fra havnen i Haugesund samt intens let luftværnsbeskydning ud for Haugesund fra position 59.20'N 05.22'E. Mosquito 'W' blev ramt af 20 mm granater i venstre del af kroppen, der beskadigede elevator trimmer og elevator control, samt fik hul i højre aileron. Det lykkedes dog for F/Lt McLeod at bringe Mosquitoen tilbage til Banff, hvor han landede klokken 17.19.

På vej tilbage til Skotland så Skavhaugen klokken 16.36 en Sunderland flyvebåd omkring 160 km nordøst for Fraserburg på position 58.26'N 00.45'E, som kredsede over en tom gul gummibåd med et oliespor efter sig.

RAF Banff havde også ordre til at afsende fem gange to Mosquitoes med start klokken 12.30A for at angribe fyrtårne på den norske kyst mellem Stadtlandet og Kristiansund. Følgende besætninger blev afsendt:

Hestskjoer fyrtårn

No. 143 Sqdn	Mosquito 'D'	F/O D Brown & F/O J F A Maclaren	12.34	17.23
No. 143 Sqdn	Mosquito 'G'	Lt R Dymek & F/O W Bamed	12.35	17.22

Lille Sando fyrtårn

No. 143 Sqdn	Mosquito 'S'	F/Lt M Crocker & F/O R G Simmons	12.34	17.17
No. 143 Sqdn	Mosquito 'N'	F/O A Chamberlain & F/Sgt J Heywood	12.34	17.17

Flatflesa fyrtårn

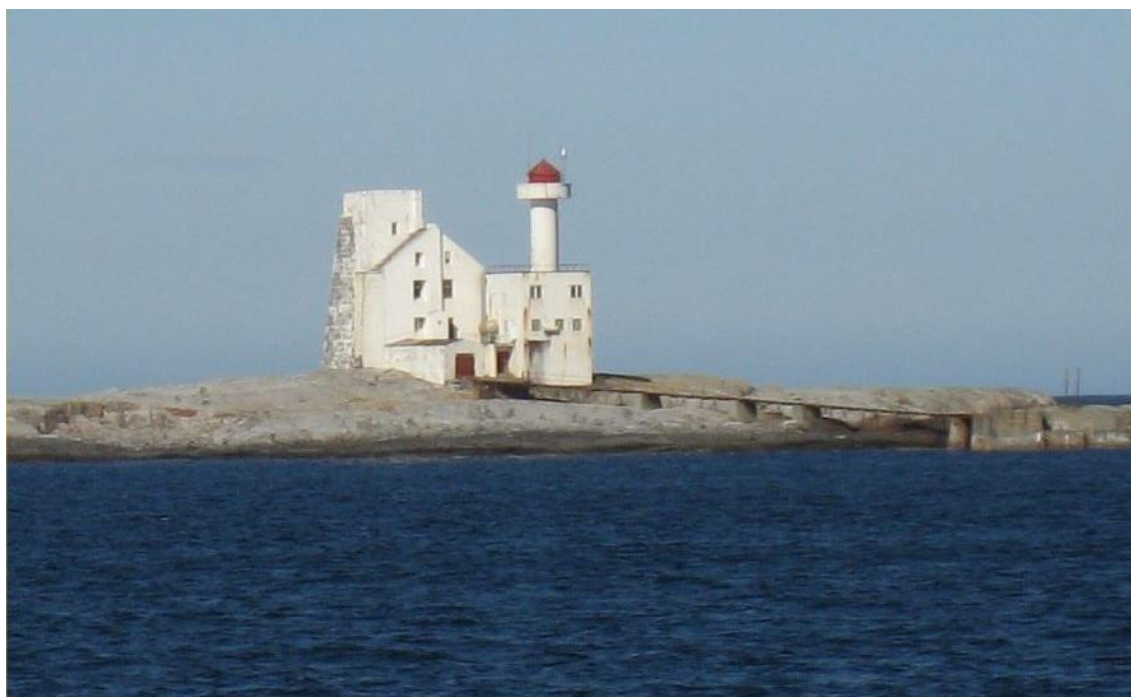
No. 248 Sqdn	Mosquito 'M'	F/Lt F S Wellby & F/Lt H A Sharville	12.35	16.55
No. 248 Sqdn	Mosquito 'Y'	W/O R R J Genno & W/O D E Goodman	12.36	16.56

Storholm fyrtårn

No. 235 Sqdn	Mosquito 'Y'	F/Lt A J C Proctor & F/Lt J W D Thomas	12.32	17.20
No. 235 Sqdn	Mosquito 'F'	P/O E F Pennie & F/Sgt O W Hinde	12.32	17.20

Bjornsund fyrtårn

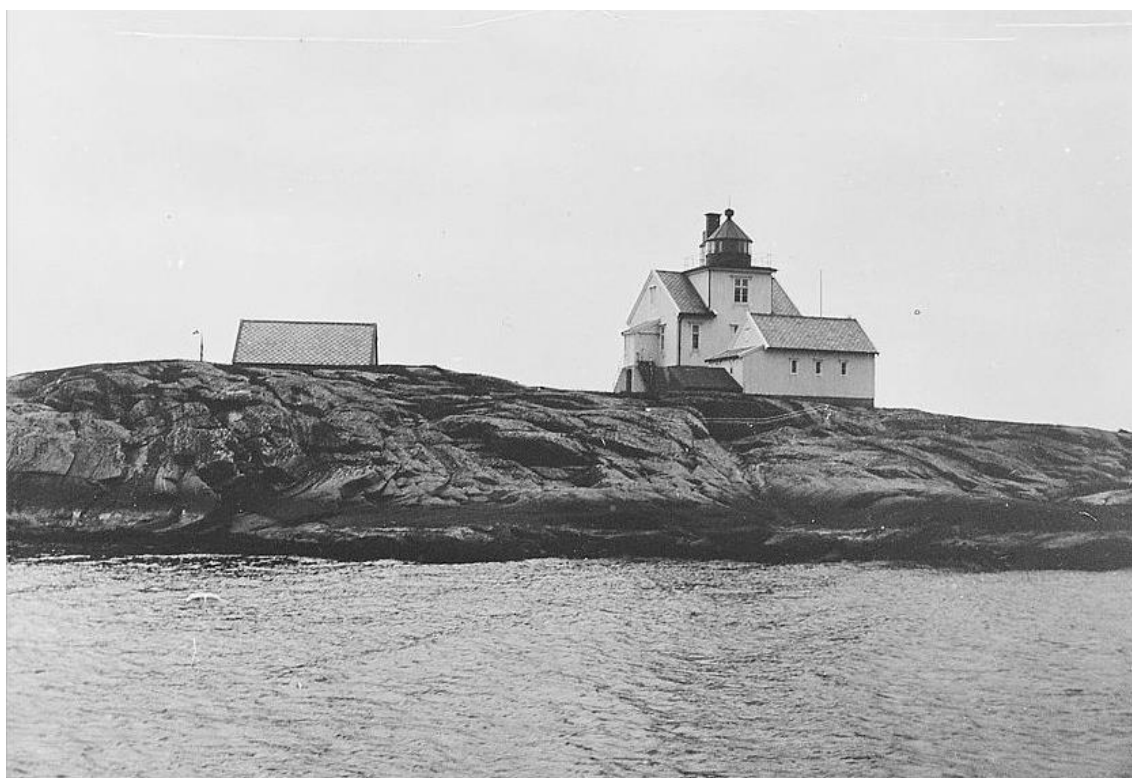
No. 235 Sqdn	Mosquito 'T'	F/Sgt A McKenzie & F/Sgt A Rolfe	12.33	16.45
No. 235 Sqdn	Mosquito 'Z'	F/O C Parkinson & F/O J R Halley	12.33	17.07



Hestkjer fyr

De to Mosquitoes fra No. 143 Squadron, som havde Hestskjoer fyrtårn som mål, kom i luften til befalet tid og satte kursen mod Norge. Begge Mosquitoes medførte otte 25 lb raketter type J samt deres sædvanlige bevæbning af maskingeværer og maskinkanoner. F/O Brown ledte missionen og de to Mosquitoes ankom til Stadtlandet klokken 14.23 og befandt sig klokken 14.43 på position 62.55'N 06.50'E. Sigtbarheden var kun nogle få hundrede meter med et tæt 10/10 skydække helt ned til havoverfladen, hvorfor F/O Brown besluttede sig til, at de skulle returnere til Banff på egen hånd. Begge fly landede igen på Banff indenfor et minut fra hinanden.

De to Mosquitoes fra No. 143 Squadron, der havde til opgave at angribe Lille Sando fyrtårn, løb ind i de samme problemer. Også disse Mosquitoer var hver bevæbnede med otte 25 lb raketter type J. De nåede Stadtlandet klokken 14.23 og befandt sig klokken 14.43 på position 65.03'N 07.12'E med nul sigtbarhed og tæt skydække ned til havoverfladen. Regnen styrtede ned og F/Lt Crocker besluttede sig til at aflyse missionen.



Flatflesa fyrtårn fotograferet før krigen. Fyrtårnet blev genopbygget igen efter krigen med et andet udseende.

De to Mosquitobesætninger fra No. 248 Squadron, der skulle angribe Flatflesa fyrtårn havde lidt mere held med dem. De ankom til Fladflesa klokken 14.40, hvor der var et 10/10 skydække i 800 fods højde, men selv om der var regn i området var sigtbarheden mellem halvanden til tre kilometer. F/Lt Welby, der var leder af missionen, besluttede sig til at angribe og begge besætninger gennemførte deres angreb:

'Both A/C attacked heights 100 - 80 feet and ranges 400 - 300 yards each firing 8 RP and M/248 scoring 1 hit just below lantern.

'M' carried out 4 cannon attacks and 'Y' 3 cannon attacks, height 300 - 50 feet and ranges 800 - 59 yards. Many strikes were seen; the top of the light was seen to be heavily damaged after the attack'.

De fire Mosquitoes fra No. 235 Squadron kom afsted til tiden og var ligesom de øvrige bevæbnede med otte 25 lb raketter type 'J'. Piloterne F/Lt Proctor og P/O Pennie havde begge Storholm fyrtårn som mål. F/Lt Proctor var en erfaren Strike Wing pilot og var leder af missionen. Både han og hans navigatør, Thomas, overlevede krigen. Ernest Frederick Pennie havde i oktober 1944 fået tildelt et DFM, medens han endnu var Flight Sergeant. Medaljen blev givet som øjeblikkelig medalje for udvist mod under angreb på tyske skibe, medens han fløj ved No. 603 Squadron. Pennie overlevede krigen og fortsatte i RAF efter krigen.

Mosquito 'Y' og 'F' kom ind over Stadtlandet klokken 14.22 og var tyve minutter senere fremme ved det fyrtårn, der var deres mål, men de var ikke i stand til at angribe på grund af kraftig regn i området. F/Lt Proctor besluttede sig til at afblæse angrebet og de to Mosquitoes returnerede til RAF Banff.



Storhømen fyrtårn fotograferet før krigen.

F/Sgt McKenzie i Mosquito 'T' og F/O Parkinson i Mosquito 'Z' var ligeledes i luften til befalet tid. De krydsede ind over den norske kyst ved Stadlandet klokken 14.26 og satte kursen mod nord. På grund af dårligt vejr fandt McKenzie ikke sit mål, men F/O Parkinson beskød klokken 14.50 Bjørnsund fyrtårn, hvorefter også han returnerede til RAF Banff. Hans angrebsrapport lyder:

'Z/235 attacked Bjørnsund L/H (62.54°N 06.50°E) with 8 x 25 lb AP/RP heights 200 ft, range 600 yards, scoring 4 RP hits on outbuilding and 4 RP hits on base of light. 'Z' carried out 3 cannon attacks in all, height 200 - 50 feet, ranges 600 - 50 yards, scoring strikes. Smoke was seen to be coming from L/H as A/C left.

Flak: meagre, fairly accurate light flak experienced from vicinity of light. Weather: cloud st 10/10 base 400 feet, vis 2 miles, v/v 275/25 kts. Sea rough'.



Bjørnsund fyrtårn.

No. 18 Group opgjorde dagens resultat for beskydning af fyrtårn i Norge således:

- At 1544 Q/333 attacked Noreim Beacon 59.22'N 05.18'E
- At 1544 W/248 attacked Salhus Beacon 59.22'N 05.18'E
- At 1548 Q/333 attacked Kjehl Beacon 59.33'N 05.15'E
- At 1545 X/248 attacked Beacon 59.21'N 09.15'E Smoking
- At 1544 N/333 seen to attack Beacon 59.21'N 05.19'N
- At 1546 X/248 attacked Hogevarde Lt 59.20'N 05.19'E On fire

All beacons attacked with cannon, strikes being observed.

Angrebene på fyrtårne i Norge kom som en overraskelse for tyskerne og selv om de nogle dage senere begyndte at sætte nødfyr op i form af blinkende lys, så var det ikke lige så effektivt. I de følgende dage var de tyske konvojer ikke i stand til at sejle via 'the Inner Leads', hvilket modstanderen øjeblikkelig udnyttede.



*Kvindeligt personel
i færd med at
servicere en
Catalina fra No.
210 Squadron.
(IWM)*

I løbet af den 11. marts gennemførte No. 18 Group en række anti-ubådspatroljer over Atlanterhavet. Flyvningerne var spredt ud over dagen og natten mellem den 11. og 12. marts med tilsammen 268 timer og 47 minutters flyvning.

Base	Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'W'	F/O Robinson	10.35	01.25	537
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'S'	F/Lt Murray	12.00	02.45	18/B537
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'A'	G/Capt Cahill	13.23	04.00	18/B537
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'Q'	F/O Johnson	18.27	08.29	18/B537
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'N'	F/Lt Gwyther	20.06	10.27	18/B538
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'X'	Lt Bugge	20.00	08.00	18/539
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'F'	S/Lt Henricksen	20.37	08.35	18/540
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'F'	F/O Roberts	14.45	00.28	B/549
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'U'	F/Lt Brown	09.37	19.18	B/549
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'C'	F/Lt Mathven	10.03	21.15	B/539
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'S'	F/O Smith	10.45	22.17	B/539
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'A'	F/Lt Gilman	10.03	20.50	B/538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'T'	F/Lt Tiller	10.18	21.00	B/539
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'C'	F/Lt Young	10.46	21.40	B/538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'S'	F/Lt Moss	11.27	22.00	B/538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'V'	F/Lt Hamilton	11.56	22.20	B7539
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'J'	F/Lt Weir	12.28	23.00	B/539
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'G1'	W/Cdr Fleetwood	06.48	17.01	550
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'M1'	F/Lt Hanson	11.34	00.24	550
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'B1'	S/ldr Parker	10.20	20.55	540
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'H1'	F/O Tyas	23.35	09.38	550
Tain	No. 311 Sqdn	Liberator 'B1'	F/Lt Hrnclir	11.47	23.10	540
Tain	No. 311 Sqdn	Liberator 'D1'	F/O Sestak	12.17	23.25	540

De fem Catalina fly og de to Sunderland flyvebåde gennemførte alle deres patruljeflyvning uden særlige hændelser. Det eneste, som besætningerne observerede, var fiskefartøjer og nogle vrage. Catalinaerne anvendte radar af typen Mk. VIIIA under patruljeflyvningerne og medførte hver fire 250 lb dybvandsbomber med Torpex sprængstof. Sunderland flyene var ligeledes udstyret med radar (Mk. III), som de anvendte under hele flyvningerne. De var lidt kraftigere bevæbnede end Catalina flyene og medførte otte 250 lb dybvandsbomber med Torpex.

F/O F Robinson i Catalina 'W' fra No. 210 Squadron udfærdigede en rapport, der var typisk for eskadrillens patruljeflyvninger den 11. marts 1945:

A/U Patrol Area 18/537

1140 6151N 0248W on patrol through points 5949N 0704W - 6151N 0248W - 6159N 0303W - 5957N 0716W using 5 miles vis. Area covered 2½ times.

1318 6045N 0535W sighted from 1200 ft bearing 325 deg. Distance 2 miles. A/C investigated and at

1320 6047N 0538W (Gee fix) over one aircraft wheel - thought to be Canso wheel. A/S sent MTC 1 and continued patrol.

Several small fishing vessel sighted during remainder of patrol but other wise patrol uneventful. average height 1200'. Efficiency 80%. Sea moderate throughout patrol. darkness from 1930 to 0125 hrs. radar used continuously.



Sunderland fra norske No. 330 Squadron under patruljeflyvning over Atlanterhavet. Øverst spejdes der efter tysk aktivitet og nederste billede viser telegrafisten i færd med at tage en pejling.

Lt Bugges rapport i Sunderland III ML818 fra No. 330 Squadron var heller ikke ophidsende, men ret typisk for lange recce-flyvninger over Atlanten:

A/S Patrol Area 18/539

- 2031 61°23'N 01°50'W on patrol through points: 61°23'N 01°50'W - 61°30'N 02°04'W - 59°28'N 06°22'W - 59°20'N 06°10'W using 5 miles vis. Area covered 2 3/4 times.
- 2153 Radar contact investigated.
- 2200 60°09'N 04°33'W over fishing trawler.
- 0543 Radar contact investigated and dropped flares.
- 0545 Over three masted sailing vessel approx 1500. 60°15'N 04°42'W.
- 0715 Off patrol. Nothing to report. S/C base. Average height 1400' efficiency 90%. Darkness from 2000 to 0720 hrs. Sea moderate to rough through. Radar used continously.



Sunderland fra No. 330 Squadron på patruljeflyvning. (RNAF)

Heller ikke Liberatorbesætningerne fik brug for deres dybvandsbomber. Flyenes radartype og offensive bevæbning varierede fra enhed til enhed:

Enhed	Radar	Bombelast
No, 86 Sqdn	Mk. X	2 x 600 lb + 6 x 250 lb dybvandsbomber
No. 224 Sqdn	Mk. X	10 x 250 lb Torpex dybvandsbomber
No. 311 Sqdn	Mk. VA	2 x 600 lb + 2 x 250 lb dybvandsbomber
No. 547 Sqdn	Mk. V	6 x 250 lb + 2 x 600 lb dybvandsbomber

Liberatorbesætningerne observerede minestrygere, fiskefartøjer samt et par oliepletter. To gange foretog flyene nærmere undersøgelser uden, at det kom til kontakt med tyske ubåde.

Liberatorbesætningernes rapporter i eskadrilledagbøgerne var som regel ret kortfattede, men hvis man dykker ned i rapporterne, der blev sendt til No. 18 Group, kommer der lidt flere oplysninger. F/Lt C Hanson var pilot ombord på Liberator VIII LL 'M' KH225 fra No. 86 Squadron. I eskadrilledagbogen omtales kort, at besætningen havde en radarkontakt, men Group rapporten er mere fyldestgørende og viser, at flyvningerne ikke altid var monotome selv om rapporten ofte afsluttes med 'nothing to report':

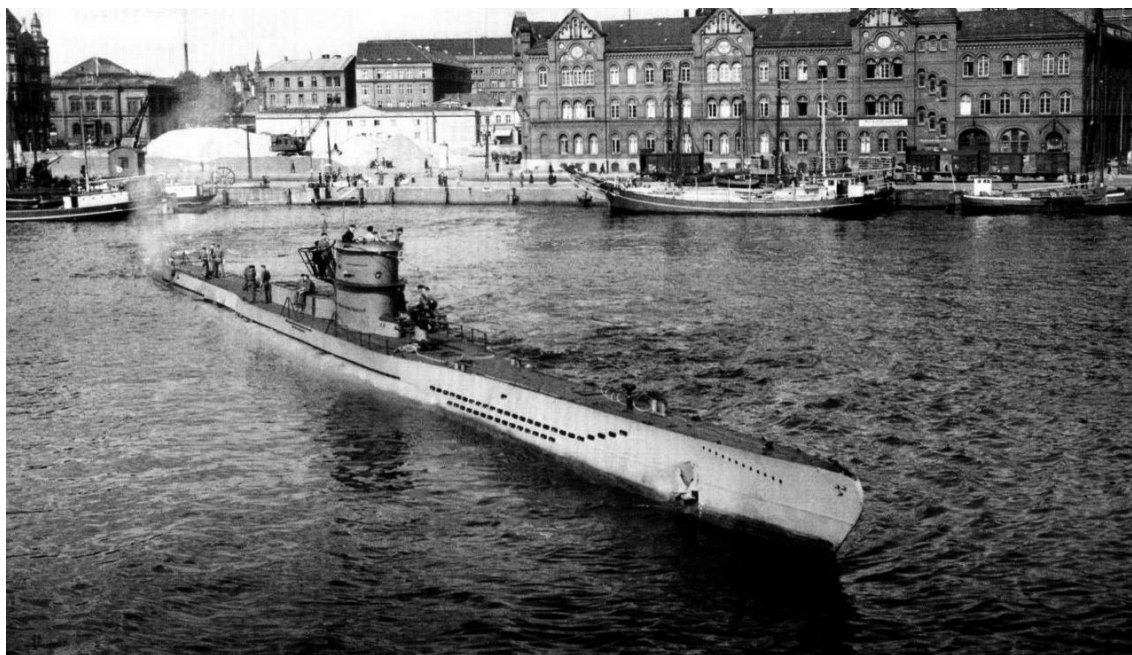
Liberator M1/86, F/L Hanson, F/O Greenhalgh and F/O Harmiston, carrying Radar Mk. X, Bombsigth Mk. III, 2 x 600 DC's and 6 x 250 DC's, was ordered to take off at 1440 and was airborne at 1134, landing at 0024 on 12th March.

On patrol at 1451 in posn 58.15'N 02.57'W. Sea Force 1. At 1702 in posn 58141'N 01152'W at 1000 feet on Co 353T Radar contact Green 120 distance 7 miles. At 1706 in posn 58144'N 02103'W over posn of contact. Nothing seen. Dropped smoke float. Circling smoke float at 1715 at 700 feet on Co 030T. Contact regained Red 20 distance 1½ miles but disappeared dead ahead 1 mile. Nothing seen in positon which coincided with position of smoke float. Dropped one marker marine Mk. II. At 1725 purple dropped and at 1751 finished laying pattern.

Resumed patrol at 1930 and MTC (1) 'HT contact positive in posn 58144'N 02103'W - 120 - have resumed patrol' - Org. 1A. Off patrol at 2352 in posn 58114'N 02133'W. Sea Force 1. Area 58100'N 03100'W - Duncansby Head - 59130'N 02110'W - 59310'N 01130'W - 58100'N 01130'W covered 2½ times. Radar in use as instructed. Average height 1000 feet.

Den britiske efterretningstjeneste opsnappede den 11. marts tre gange Ultrasignaler vedrørende tyske ubåde i Kattegat eller Skagerrak. Den første gang var klokken 08.08, hvor forpostbåden VS 902 rapporterede til 9. Sicherungsflottille i Frederikshavn, at de havde overtaget eskorten af ubådene U-218, U-324, U-398 og U-881 på Rot 1.

U-218 Type VII D ubåd under kommando af Kapitänleutnant Stock, der havde ført U-218 siden september 1944. Forlod Kiel den 8. marts for at slutte sig til 11. U-Flottille i Norge. Første stop på vejen var Horten, hvor man ankom den 16. marts. U-218 gennemførte 10 patruljer i løbet af krigen under hvilke ubåden sænkede to mindre skibe og beskadigede to andre. Sidste patrulje blev påbegyndt den 22. marts med det formål at udlægge miner i Firth of Clyde. Returnerede til Bergen den 8. maj 1945.



U-218 fotograferet i Kiel. Ubåden havde gennemført 10 patruljer, medens den var en del af 9. U-Flottille i Brest. Fra oktober 1944 til marts 1945 tilhørte U-218 8. U-Flottille i Danzig/Kiel.

U-324 Type VII C-41 ubåd under kommando af Oberleutnant Edelhoff, der forlod Kiel den 6. marts for at sejle til Horten. Havde tilhørt 4. U-Flottille i Stettin og skulle overføres til 11. U-Flottille i Bergen. Ankom til Horten den 16. marts og fortsatte seks dage senere til Bergen, hvorman ankom den 30. marts. Ingen offensive patruljer.

U-398 Type VII C under kommando af Oberleutnant Cranz, der havde forladt Kiel den 8. marts for at sejle til Horten, hvor man ankom den 16. marts. Tilhørte 33. U-Flottille i Flensburg. Havde i 1944 gennemført et operativt togt uden succes. Forlod Horten den 14. april for at sejle på togt til den britiske kyst. Forsvandt formodentlig ud for Skotland den 23. april med tab af hele besætningen.

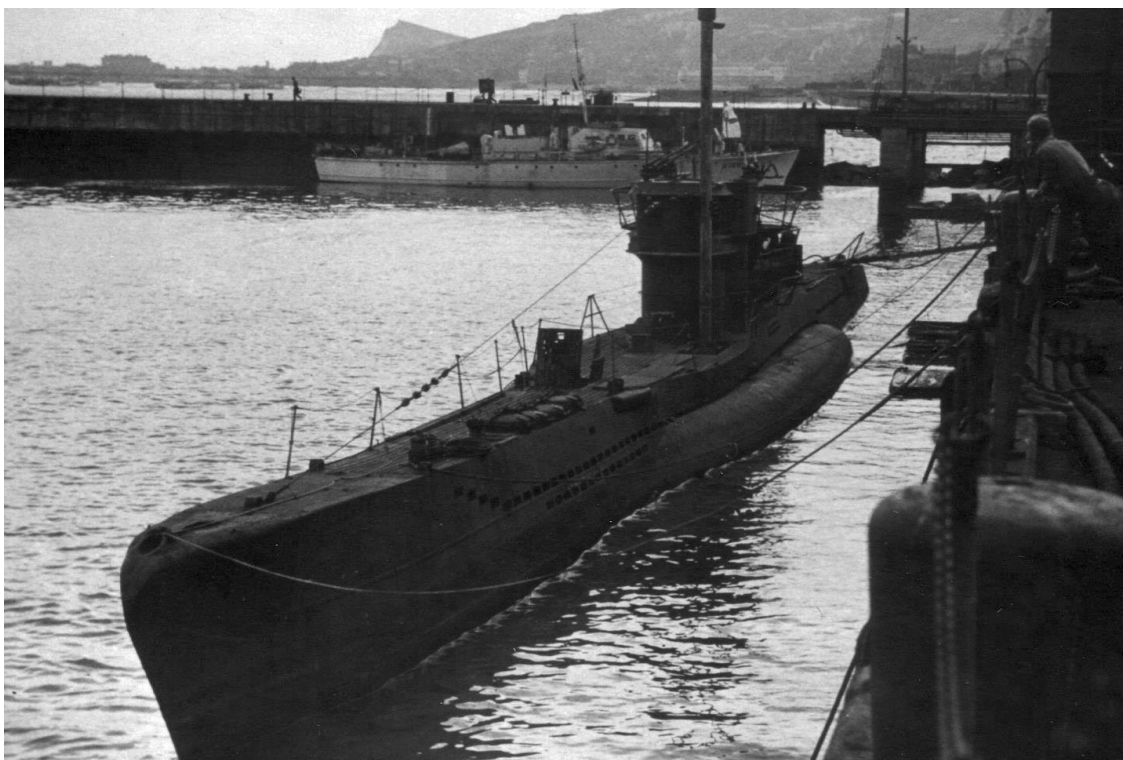
U-881 Type VII C-40 under kommando af Kapitänleutnant Frischke, der havde forladt Kiel den for at sejle til Horten, hvor man ankom den 16. marts. U-881 tilhørte 33. U-Flottille i Flensburg og skulle videre til Bergen, hvor man ankom den 30. mars. Den 7. april løb U-881 ud på sit første togt. Ubåden blev sænket den 6. maj sydøst for Cape Race i USA af den amerikanske destroyer USS Farquhar, hvorved hele den 52 mand store besætning blev dræbt.

Klokken 21.24 opfangede briterne et signal til VS 902 om, at de skulle lade ubådene ankre ved Rot 33A, hvorefter VS 902 skulle stryge kanalen til Schwarz 03 og tilbage ved hjælp af forstærket KKG (Knallkörpergerät).

Klokken 15.25 opfangede briterne også et signal fra 8. Sicherungsdivision i Aarhus til minestrygeren M 293 om, at de efter afslutning af igangværende konvojtjeneste skulle eskortere U-546, U-776 og U-1109 fra Rot 15 via 'Weide' til Schwarz 18A, hvorefter ubådene ved egen foranstaltning skulle fortsætte via Way 48 til Horten.

U-546 Type IX C-40 under kommando af Kapitänleutnant Just, der havde forladt Kiel dagen i forvejen for at sejle til amerikanske farvande. U-546 tilhørte 33. U-Flottille i flensburg og havde tidligere gennemført to operative togter. U-546 sænkede den 23. april den amerikanske destroyer 'Fredrick C Davies, hvorved 136 amerikanske søfolk omkom. Den efterfølgende dag blev U-546 sænket af fire amerikanske krigsskibe, hvorved 24 tyske besætningsmedlemmer omkom.

- U-776 Type VII C under kommando af Kapitänleutnant Martin, der havde forladt Kiel for at sejle til Horten, hvor amn ankom den 18. marts. Uåden tilhørte 31. U-Flottille i Hamburg og havde ikke tidligere været på operativ patrulje. Den 22. marts sejlede U-776 til den vestlige del af den Engelske Kanal, hvor besætningen overgav sig den 16. maj. U-776 havde ingen sænkninger af allierede skibe.
- U-1109 Type VII C-41 under kommando af Oberleutnant von Riesen, der tidligere havde gennemført et togt med U-1109. Ubåden tilhørte 11. U-Flottille i Bergen. Ankom til Horten den 16. marts og forlod Horten igen tre dage senere. Ankom til Kristiansand den 20. marts og forblev her et par dage før man fortsatte til Bergen. Den 6. april løb U-1109 ud på sit sidste togt, der gik til Nordatlanten, hvor ubåden skulle foretage vejrobservationer. U-1109 sejlede den 12. maj ind i Loch Eriboll for at overgive sig til de allierede.



U-776 fotograferet efter overgivelsen i maj 1945, hvor ubåden blev overtaget af Royal Navy og sejlede under betegnelsen N 65 indtil den blev sænket under Operation Deadlight i december 1945. U-776 tilhørte 31. U-Flottille i Hamburg og gennemførte kun et enkelt togt uden at sænke noget allieret skib i løbet af dens karriere ved krigsmarinen.

Anti-Ubådspatruljerne fra No. 18 Group opererede alle ude over Atlanten den 11. marts, hvorfor det ikke kom til kontakt med ovennævnte ubåde.

Hvis anti-ubådspatruljerne ikke havde kontakt med fjenden, så havde Halifax flyene på anti-shipping til overflod kontakt med skibe mellem Norge og Danmark. RAF Stornoway havde ordre til at afsende seks Halifaxes til Skagerrak og Kattegat med følgende opgave:

- 1st aircraft Line 6 on at 111945A
- 2nd aircraft Line 7 on at 112100A
- 3rd aircraft Line 6 on at 112215A
- 4th aircraft Line 7 on at 112330A
- 5th aircraft Line 6 on at 120045A
- 6th aircraft Line 7 on at 120200A

Hvis besætningerne ikke fandt nogen fjendtlige mål i det tildelte område var de beordret til at angribe alternative mål i Sandefjorden. RAF Stornoway afsendte følgende besætninger:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
No. 502 Sqdn	Halifax	'X' F/Lt Hutchinson	17.04	01.37	L6
No. 502 Sqdn	Halifax	'D' F/Lt Umpherson	18.56	04.15	L7
No. 58 Sqdn	Halifax	'M' F/Lt Robinson	19.39	05.02	L6
No. 58 Sqdn	Halifax	'F' F/O Thomson	20.42	05.55	L7
No. 502 Sqdn	Halifax	'B' F/Lt Townsend	22.22	07.26	L6
No. 58 Sqdn	Halifax	'O' F/Lt Bentley	23.25	08.03	L7



Rheinfels på 7.762 brt som tyskerne ikke fik megen anvendelse ud af. Skibet løb af stablen i Bremen i september 1939, men blev ikke færdiggjort i Bremen. I marts 1941 blev 'Rheinfels' via Kaiser Wilhelm Kanal og Kiel slæbt til Odense Staalskibsværft A/S, der først afleverede skibet to år senere. Den 20. april 1943 forlod 'Rheinfels' Bremen med en last på 10.185 tons kul bestemt for Oslo, men løb på grund ved Hallö i Sverige. Da man trak skibet fri efter grundstødningen, sank 'Rheinfels' og blev først hævet i september 1943. Skibet tilbragte tiden fra november 1943 til maj 1944 i Göteborg, hvor skibet blev repareret. Herefter lå 'Rheinfels' i længere tid stille, indtil man i marts slæbte skibet til Flensburg, hvor det blev beslaglagt af de allierede og senere udleveret til russerne.

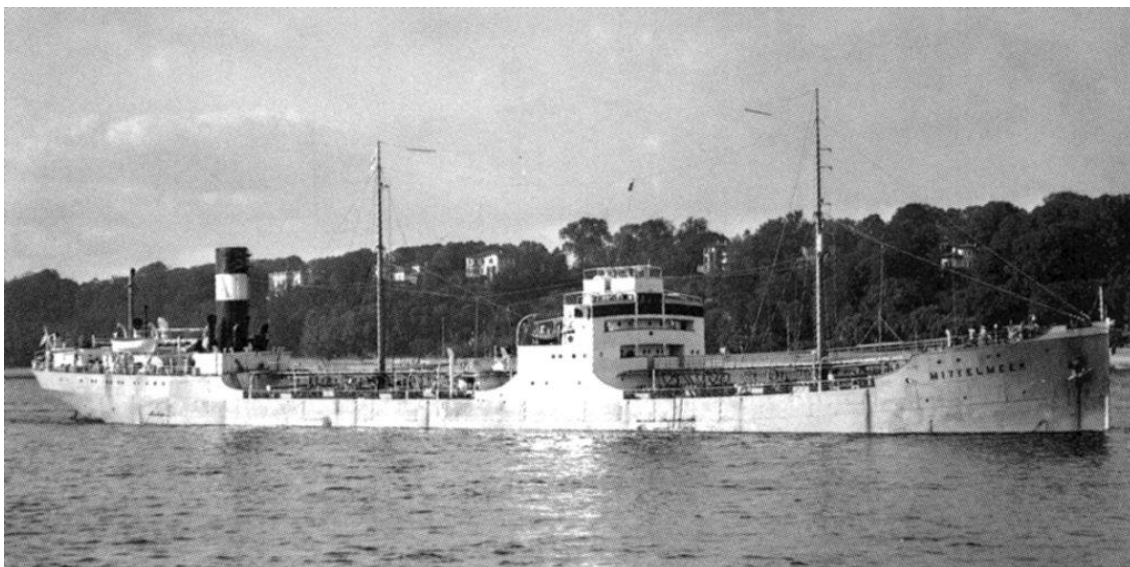
Der var denne aften adskillige mål i Kattegat og østlige Skagerrak. En af de mere langsomme transporter var 'Rheinfels', der havde passeret Wachschiff 103 klokken 12.25 med fire slæbebåde samt minestrygeren M 582 som eskorte.

'Rheinfels' på 7.762 brt blev påbegyndt bygget af Deschimag Weser i 1939 og færdiggjort af Odense Stålskibsværft i marts 1943. Natten mellem den 23. og 24. april 1943 strandede 'Rheinfels' ved Hallöy på den svenske kyst. Det lykkedes at trække den fri, men et par dage senere løb den igen på grund på den svenske kyst og sank efterfølgende. I september 1943 blev 'Rheinfels' hævet og bugseret til Göteborg for at blive repareret. I marts 1945 blev skibet slæbt fra Göteborg til Flensburg for at blive færdigrepareret. Det kom dog aldrig til at sejle under tysk flag igen. I april 1946 blev 'Rheinfels' udleveret til Sovjetunionen som krigsbygge og sejlede under polsk flag indtil 1970, hvor det blev hugget op i Kina.

To andre tyske skibe var også på vej sydpå, nemlig 'Priamus' og 'Frieda Rehder', der begge havde passeret Wachschiff 103 klokken 20.10 med sydlig kurs og med Aarhus som bestemmelsessted. 'Priamus' på 661 brt blev bygget i 1911 af AG Weser i Bremen og blev under første verdenskrig beslaglagt af russerne, der anvendte fartøjet som transporter og minestryger. Efter krigen kom skibet igen på tyske hænder og sejlede fra 1930 for rederiet Neptun i Bremen. 'Priamus' blev den 23. marts 1945 sænket af Coastal Command syd for Larvik under en rejse fra Anholt til Larvik.

'Frieda Rehder' på 705 brt blev bygget i Holland i 1918 og sejlede i første omgang under hollandsk flag som 'Alexanderpolder', før skibet i 1923 kom til Hamburg og blev omdøbt 'Altenwerder'. I 1928 blev skibet omdøbt til 'Frieda Rehder' og sejlede under dette navn indtil krigens slutning, hvor skibet lå i Bergen med en last på 60 tons salt. 'Frieda Rehder' blev overgivet til Norge og kom til at sejle under navnet 'Haganes'. Efter kun to år blev skibet overgivet til Sovtorgflot i Murmansk og omdøbt til Lovat. Det blev ophugget i 1960'erne.

Den største sydgående transport var en konvoj, der bestod af et troppetransportskib, et tankskib samt tre eskortefartøjer. Troppetransporteren 'Rolandseck' havde forladt Hoisandbad i Norge klokken 19.30 og klokken 20.00 ud for Singlefjord eskorte af destroyeren 'Karl Galster', der havde ordre på at forlægge til Østersøen. 'Rolandseck' fragtede 11 officerer, 406 soldater, 116 heste, 11 lastbiler, 1 kampvogn samt 60 forskellige køretøjer. Torpedobåden T 16 samt Flottenbegleiter F 7 dannede den resterende eskorte. Derudover tilsluttede tankskibet 'Mittelmeer' sig konvojen.

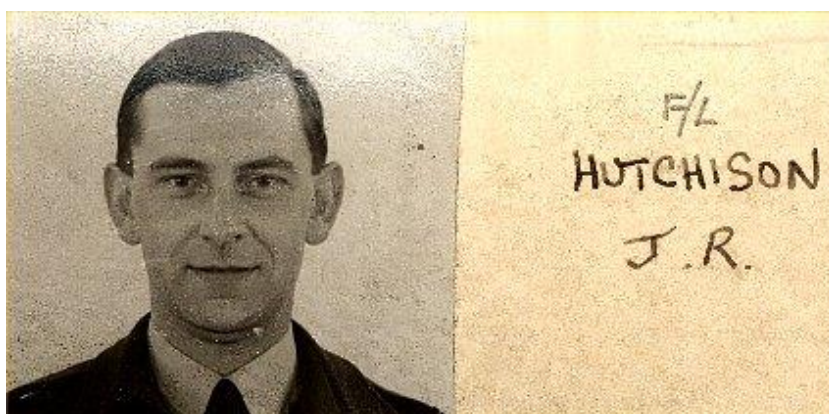


Det tyske tankskib 'Mittelmeer', der overlevede krien og blev udleveret til russerne i 1946.

'Mittelmeer' på 6.370 brt blev bygget af Deschimag Weser i 1927. Før krigen sejlede skibet for Bremer Öltransport GmbH og rederiet John Essberger, men blev fra 1939 anvendt af Luftwaffe ved Seefliegerhorst Holtenau. Den 27. juli 1942 blev 'Mittelmeer' torpederet af den russiske ubåd S 9 under en sejlads fra Libau til Wasa. Det lykkedes at få tankskibet i havn og det blev det følgende år repareret af Blohm & Voss i Hamburg.

'Mittelmeer' skulle til Danzig, hvor tankskibet den 23. marts i Kaiserhafen tog over 1.000 flygtninge ombord og sejlede til Kielerbugten. Ved krigens slutning lå 'Mittelmeer' i Strander Bucht og blev engelsk krigsbytte, før det i 1946 kom på russiske hænder som 'Pamir'. Skibet blev ophugget i slutningen af 60'erne.

Første Halifax i luften var 'X' fra No. 502 Squadron, der blev fløjet af F/Lt J R Hutchinson. Han medførte syv 500 lb MC sprængbomber med 0.025 sekunders forsinkelse samt femten Mk. 1 faldskærmsblus. Han var beordret til at starte klokken 17.15, men kom i luften 11 minutter tidligere end forventet. Klokken 18.04, da man befandt sig over havet øst for Wick i Skotland på position 58.29'N 01.42'W, satte den inderste venstre motor ud og Hutchinson nulstillede propellen, hvorefter han kredsede et par gange, medens besætningen undersøgte motorerne. Hutchinson genstartede motoren og den virkede tilsyneladende upåklageligt igen.



Klokken 20.00 påbegyndes afsøgningen i patruljeområdet fra et punkt over Nordsøen vest for Hanstholm på position 57.14'N 06.49'E og fyre minutter senere befandt man sig ved Tannis Bugt på position 57.32'N 10.15'E, hvor man fik en kontakt 45 grader til bagbord og i en afstand af 27 km.

Indtil da havde Hutchinson hovedsageligt fløjet i 500 fods højde, men klokken 20.52 steg han op til 4.000 fod for at finde 'bombing wind'. Klokken 21.05, da han var kommet op i 4.000 fods højde nordnordvest for Skagen på position 58.05'N 10.20'E, fik han ikke en men fem kontakter på radaren og F/Lt Hutchinson begyndte at kredse for at undersøge kontakterne.

Klokken 21.24 kastede Halifax 'X' seks faldskærmsblus, der afslørede to fragtskibe, et på 6.000 tons og det andet på 8.000 tons, samt tre destroyere med kurs 355 grader og 14 knob. De tre destroyere var placeret med en foran fragtskibene, en til styrbord og den sidste agterude. Destroyeren til styrbord førte en spærreballon i omkring 800 fods højde.

Besætningen ombord på Halifax 'X' havde bedømt de to fragtskibs størrelse korrekt. De havde fundet en nordgående konvoj fra Frederikshavn til Moss, der bestod af transporterne 'Tijuca' på 5.918 brt samt 'Mar del Plata' på 7.340 brt. De to skibe blev eskorteret af destroyeren 'Richard Beitzen' samt torpedobåden T 13 og Flottenbegleiter F 10. De to sidstnævnte fartøjer kunne sagtens antages for at være destroyere, idet de var større end deres britiske modparter.

De tyske skibe var svært bevæbnede og var i stand til at opsende en voldsom spærreild:

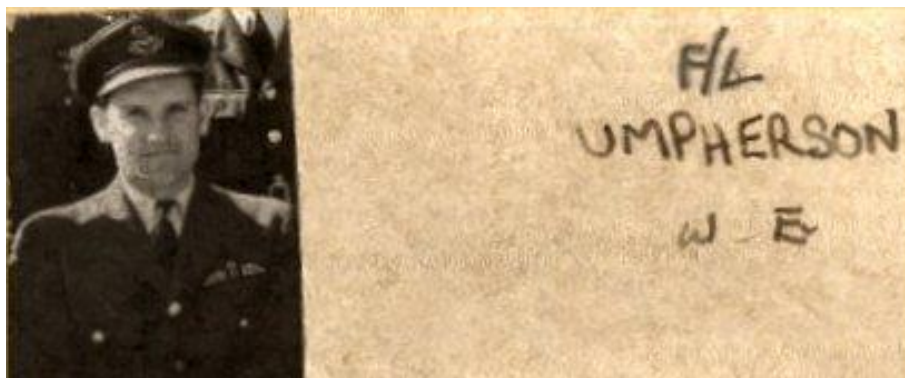
'Beitzen'	5 x 12.7 cm, 4 x 3.7 cm og 6 x 2 cm
T 13	1 x 10.5 cm og 12 x 2 cm
F 10	2 x 10.5 cm, 4 x 3.7 cm og 4 x 2 cm
'Tijuca'	2 x 3.7 cm og 5 x 2 cm
'Mar del Plata'	1 x 10.5 cm, 2 x 3.7 cm, 2 x 2 cm samt 4 x 2 cm Vierling

Hutchinson påbegyndte sit angreb på konvojen, men Halifaxen blev beskudt med 'star shells' før angrebet, så de tyske skibe anvendte radar til lokalisering af flyet. Det er formodentlig den tyske destroyer 'Richard Beitzen', der affyrede lysgranaterne under ildledning fra skibets radar, hvorefter de øvrige fartøjer, der ikke havde radar til rådighed, kunne beskyde det oplyste fly. Derudover håbede tyskerne, at lysgranaten ville blænde bombekasteren ombord på Halifaxen, så han ikke kunne foretage en nøjagtig bombning.

Halifax 'X' blev udsat for en intens beskydning fra både tungt og mellemsvært luftværnsskyts fra destroyerne og let og medium flak fra fragtskibene. Derudover blandede yderligere et fartøj sig i beskydningen. Dette fartøj befandt sig længere mod syd udenfor faldskærmsblussenes oplyste område. Hutchinsons angrebsrapport lyder:

'At 2128 in posn 5758'N 1055'E (nordnordøst for Skagen) from a height of 4000 ft made a shallow dive attack on M/V 6000 tons from starboard bow to port quarter, on Co. 355 degs 14 kts in C/V with 3 DDs and 1 M/V 8000 tons, radar sighting then visual. Attacked with 7 x 500 lb MC bombs, .025 secs tail delay. Mid upper and rear gunners saw large column of greyish black smoke approx. 200 ft high from after part of M/V attacked. No casualties or damage to A/C'.

Efter angrebet afsendte Halifax 'X' melding om angrebet til RAF Stornoway og senere på hjemturen også en vejrmelding fra området, hvor angrebet fandt sted. Halifax 'X' landede igen på Stornoway klokken 01.37.



Næste Halifax blev fløjet af F/Lt W E Umpherson fra No. 502 Squadron, der startede i Halifax 'D' klokken 18.56. Han medførte samme bevæbning som Hutchinson og indfandt sig klokken 21.50 nordvest for Hanstholm på position 57.30'N 08.00'E, hvor han påbegyndte sin afsøgning. To minutter senere opfangede han Hutchinsons signal om den tyske konvoj og satte kursen mod den opgivne position. F/Lt Umpherson steg op til 5.000 fods højde for at finde 'bombing wind', men radaroperatøren opdagede et fremmed fly omkring halvanden kilometer agterude, hvorfor Umpherson hurtigt gik ned i 200 fods højde samtidig med, at han satte kursen sydover. I løbet af fem minutter var Halifaxen i stand til at ryste det fremmede fly, som blev anset for at være en tysk natjager, af sig.

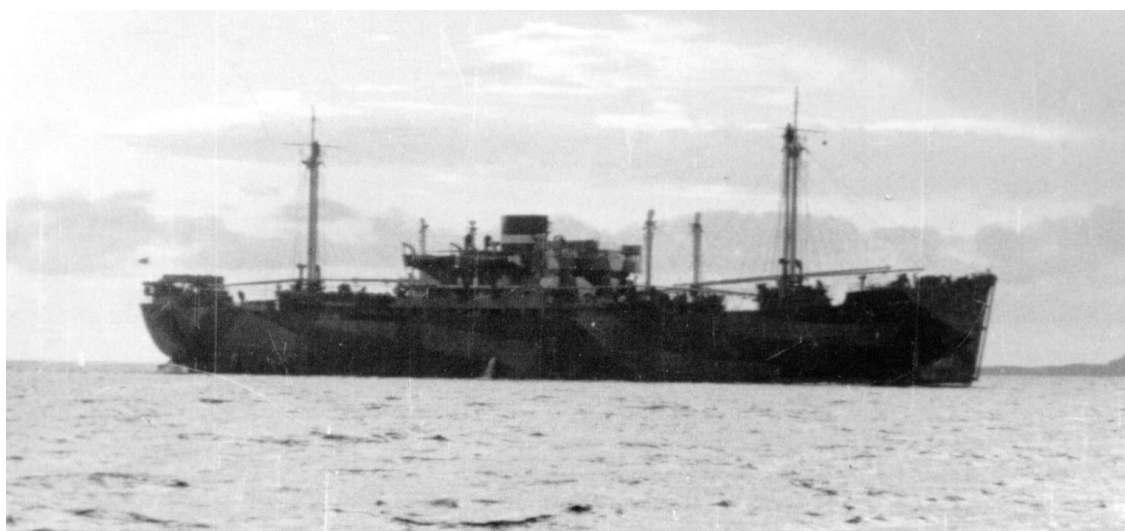
2. Jagddivision og dermed også natjagerne i Jylland var ikke på vingerne denne nat. Til gengæld opererede Nachtjagdstaffel Norwegen med syv natjagere, der forsøgte at nedskyde fly på nedkastningsmission til den norske modstandsbevægelse.

Klokken 23.15 befandt Halifax 'D' sig nordøst for Læsø på position 57.27'N 11.36'E og begyndte i 400 fods højde at søge efter den tyske konvoj. Klokken 23.40 fik man nordvest for Skagen på position 57.55'N 10.20'E radarkontakt med denne i 45 grader til styrbord og en afstand af 27 km. Da Halifaxen

nærmede sig radarkontakten, blev denne delt i fire. F/Lt Umpherson trak Halifaxen op i 5.500 fods højde og kastede tre faldskærmsblus, hvorefter man opdagede tre destroyere på linie med et fragtskib til styrbord. Det blev anslået, at de fjendtlige skibe sejlede med en fart af 15 knob og med kurs 350 grader. Klokkeren 23.50 gik F/Lt Umpherson til angreb mod en af destroyerne og under angrebet blev Halifaxen intens beskyttet med let og mellemsvært luftværnsskyts fra alle fartøjerne og lidt tungt, men unøjagtigt luftværnsild fra destroyerne. Halifax 'D' angrebsrapport lyder:

'At 2350 in posn 5812'N 1039'E (nord for Skagen) from a height of 5000 ft made a shallow dive 30 degs starbd bow to port quarter on port DD of force of 3 DDs in line abreast and one E/V, Co 350/15 kts. Radar sighting then visual. Attacked with 7 x 500 lb MC bombs, .025 secs tail delay. No results seen owing to intense flak and evasive action. No casualties or damage to aircraft'.

Efter angrebet satte F/Lt Umpherson kursen mod Stornoway, hvor han landede klokken 04.15.



'Mar del Plata' var et af skibene som Halifax flyene fra RAF Stornoway angreb denne nat. 'Mar del Plata' kunne så absolut bide fra sig og var bevæbnet med en 20 mm Vierling samt en enkelt 37 mm luftværnskanon på fordækket, to 20 mm Vierling på broen, to enkelte på agterdækket samt en 20 mm Vierling, en enkelt 37 mm luftværnskanon samt en 10,5 cm kanon på det forhøjede agterdæk.

F/Lt R E Robinson fra No. 58 Squadron startede klokken 19.39 fra Stornoway i Halifax 'M' (JP170) og satte kursen mod Skagerrak. Klokkeren 20.00 var det fuldstændig mørkt og F/Lt Robinson fortsatte i 300 fods højde. Han medførte seks 500 lb MC bomber og femten No. 3 Mk. 1 faldskærmsblus.

Klokkeren 22.00 opfangede man radiosignalet fra Halifax 'X' om angreb på den tyske konvoj og klokken 22.21 befandt man sig sydsydøst for Lister på position 57.25'N 07.01'E, hvor man påbegyndte afsøgningen af den befalede linie (L6). Klokkeren 23.01 fik Halifax 'M' radarkontakt 7 grader til styrbord i en afstand af 48 km, da man befandt sig nord for Skagen på position 58.06'N 10.22'E. Efter at radaroperatøren havde pejlet sig ind på målet, blev dette splittet op i to grupper med fem mål i den ene og to i den anden. Afstand mellem de to grupper var 8 km.

Klokkeren 23.14 steg Robinson op fra 300 til 5.000 fod for at finde 'bombing wind' og ni minutter senere så besætningen, da de befandt sig ude over havet vest for Kungshamn i Sverige på position 58.22'N 10.57'E, lysbomber fra et andet fly, der oplyste en destroyer, som foretog voldsomme undvigemanøvrer. Der var intens luftværnsskydning fra destroyeren og to andre fartøjer.

Klokkeren 23.26 sås to farvede magnesiumblus i en højde af 6.000 fod, der tilsyneladende blev affyret fra skibene og som brændte i 20 til 30 sekunder.

F/Lt Robinson brugte de næste 40 minutter til at manøvrere Halifax 'M' i den rigtige position for et angreb samt identificere målene. Under dette oplevede besætningen en intens luftværnsskydning samt tilstedeværelsen af et uidentificeret, men temmelig sikkert fjendtligt, tomotorers fly, som blev set i lysskåret fra faldskærmsblussene. Fem gange så besætningen, at skibene affyrede lysgranater for at afsløre flyets position.

På grund af intensiteten af luftværnsskydningen samt tilstedeværelse af en fjendtlig natjager besluttede F/Lt Robinson sig til at angribe ved hjælp af radar og til slut ved hjælp af Mk. XIV bombesigtet. Robinson foretog to anflyvninger, hvoraf den første var en 'dummy run', medens den næste var en god anflyvning mod skibet til bagbord af de to forreste skibe. Hans angrebsrapport lyder:

'Attack carried out at 0037 on 12th March in posn 5834'N 1054'E (vest for Väderö) from 4000 feet. Shallow dive made Green 40 degrees on leading port M/V 4000 tons of 2 vessels 3 miles ahead of C/V of 5 vessels - 3 being DD's Co. 355/12 kts. 6 x 500 MC bombs released .025 secs, tail delay. No results observed owing to evasive action and intense heavy and medium flak'.

Under angrebet blev Halifax 'M' kraftigt beskudt samtidig med, at skibene affyrede tre lysgranater i forsøg på at finde den nøjagtige position af Halifaxen. Lysgranaterne virkede også blændende på flybesætningerne og besværliggjorde synskontakten til de tyske skibe. Klokken 00.42 satte F/Lt Robinson kursen hjemover og landede på RAF Stornoway klokken 05.02.

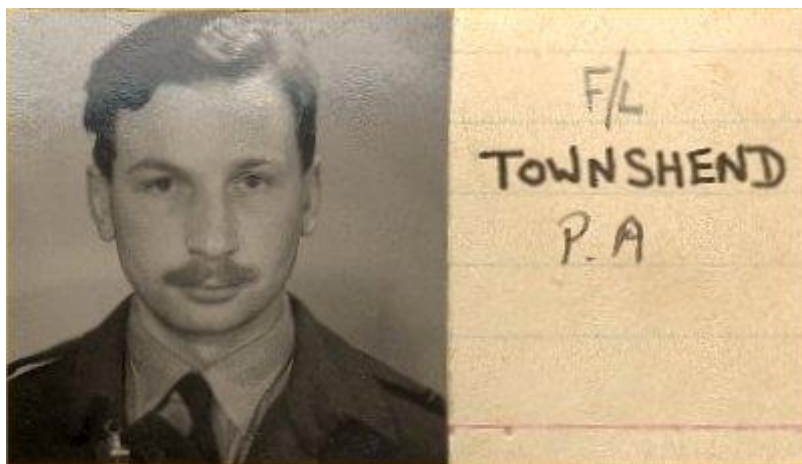
F/O H J Thompson i Halifax 'F' (JP258) fra No. 58 Squadron kom i luften klokken 20.42 og satte kursen mod Skagerrak. Han befandt sig klokken 23.42 midt mellem Mandal i Norge og Hanstholm i Danmark på position 57.30'N 08.00'E, hvor han påbegyndte sin patrulje. På vej over Nordsøen havde hans radiotelegrafist opfanget signaler om den tyske konvoj, hvorfor Thompson steg fra 300 til 5.000 fods højde for at finde 'bombing wind', hvorefter han igen gik ned i lav højde. Da Halifax 'F' nåede den i fjendemeldingen opgivne position, kunne man ikke se nogen tyske skibe på radaren, hvorfor man satte kursen mod nord. Klokken 00.48, da man befandt sig vestsydvest for Väderö på 58.30'N 10.40'E, fik man en radarkontakt 9 grader til styrbord og i en afstand af omkring 30 km samt yderligere en kontakt 15 grader til styrbord i en afstand af 18 km. Førstnævnte kontakt var den største, hvorfor Thompson koncentrerede sig om denne. Halifax 'F' kastede seks faldskærmsblus, som oplyste to skibe eskorteret af tre destroyere, der sejlede med kurs 355 og med en fart af 15 knob.

Halifaxen blev mødt af en intens spærreild fra de tyske skibe. Spærreilden bestod af beskydning med både tungt og let luftværnsskydning samt multi-farvede lysgranater (af besætningen benævnt anti-aircraft flares).

F/O Thompson vurderede, at han ikke kunne angribe fra den højde, som han befandt sig i og han steg igen til 5.000 fods højde og kastede en række faldskærmsblus, hvorefter han placerede sig for et angreb eskortefartøjet, der sejlede til styrbord af de to forreste skibe. De to fragtskibe var udenfor det oplyste område fra faldskærmsblussene, men det betød ikke, at intensiteten af luftværnsskydningen tog af - nærmest tvært imod. Halifaxen blev kraftig beskudt af medium og tungt luftværnsskyts samtidig med, at tyskerne affyrede mindst 10 anti-aircraft flares, som detonerede i 5.000 fods højde.

'Attack carried out at 0123 on 12th March in posn 58.45'N 10.45'E (ved Persgrunden) from 5000 feet. Level attack from stbd quarter to port bow on stbd. E/V of 2 vessels leading a C/V of 5 unknown type vessels, 3 thought to be DD's. 6 x 500 MC bombs .025 secs delay released. No results seen owing to intense flak and evasive action'.

Med typisk engelsk underdrivelse blev luftværnsskydningen beskrevet med 'at the end of action a greater intensity of flak was experienced from all vessels'. Efter angrebet satte Thompson kursen mod Stornoway, hvor han landede klokken 05.55.



F/Lt P A Townsend i Halifax III 'B' fra No. 502 Squadron var det næste fly på vingerne fra Stornoway. Han kom i luften klokken 22.22 og satte kursen mod Skagerrak. På vej hertil blev kompasset klokken 23.41 i uorden, men man fortsatte alligevel og indfandt sig klokken 01.06 et godt stykke syd for Lindenes i Norge på position 57.30'N 07.00'E, hvor man påbegyndte afsøgningen efter tyske skibe.

Klokken 01.45 befandt man sig ved Tannis Bugt på position 57.50'N 10.22'E i 300 fods højde med kurs 354, da radaroperatøren fik en kontakt i 20 km afstand i retning 030 Red. Townsend fortsatte på kursen, medens han steg op til 5.000 fods højde for at finde 'bombing wind'. Man kunne dog ikke finde denne på grund af lavthængende skydække.

Klokken 02.00 på position 58.35'N 10.15'E (nogenlunde midt mellem Norge og Sverige vest for Väderö) drejede Townsend på en sydgående kurs for at undersøge radarkontakten nærmere og atten minutter senere så besætningen gennem et hul i skyerne nord for Hirtshals på position 58.00'N 10.11'E et næsten stationært skib, som havde fire kraftige lys. Da man ikke var i stand til at identificere skibet undlod man at angribe og fortsatte flyvningen. Skibet var formodentligt et svensk fartøj.

Klokken 02.29 befandt Halifax 'B' sig nord for Skagen på position 58.16'N 10.16'E med kurs 090 i 4.000 fods højde, da radaroperatøren fik en kontakt i 50 km afstand. Klokken 02.40 kastede man vest for Lysekil på position 58.13'N 11.11'E tre faldskærmsblus, hvoraf det ene ikke blev antændt. På grund af skydækket var man ikke i stand til at se noget, men to minutter senere blev man udsat for luftværnsskydning fra let og tungt luftværnsskyts.

På grund af 10/10 skydække fra dækket til 600 fod kunne man ikke se målet og Townsend besluttede sig i stedet for til at angribe ved hjælp af radar.

'Attack carried out at 0256 on 12th March in posn 5813N 1111E from 5000 feet. Blind bombing attack on large contact - possibly a DD Co S'ly.

7 x 500 MC bombs nose plugged, tail delay .025 secs, spaced 80 feet released. No results observed due 10/10 cloud. Intense light and heavy flak experienced before, during and after attack'.

Umiddelbart efter angrebet forlod F/Lt Townsend området. Klokken 03.12 så man nord for Tannis Bugt på position 57.55'N 10.04'E seks faldskærmsblus, der blev kastet i retning 060, medens Halifaxen var på kurs 245T. Klokken 03.45 befandt man sig nordvest for Hanstholm på position 57.30'N 08.00'E, hvor Townsend forlod patruljeområdet og satte kursen hjemover. Halifax 'B' landede igen på RAF Stornoway klokken 07.26.

Fregattenkapitän Helmut Neuss ombord på destroyeren 'Richard Beitzen' rapporterede, at den tyske konvoj var blevet bombet fem gange i løbet af natten og at nogle af bomberne var faldet tæt på de tyske skibe, men der var heldigvis ikke opstået nogen skader.

Sidste Halifax, som opererede denne nat, var Halifax 'O' (JP330) fra No. 58 Squadron, der blev fløjet af F/Lt A D Bentley, der kom i luften klokken 23.25. Han indfandt sig klokken 02.24 i patruljeområdet ud for Mandal i Norge og fortsatte østover via patruljelinie L7.

Klokken 02.50 befandt Halifax 'O' sig sydøst for Kristiansand på position 57.55'N 08.20'E i 500 fods højde med kurs 044, da radaroperatøren fik et mål i 27 km afstand i retning 090 Red. F/Lt Bentley drejede i retning af radarkontakten og kastede klokken 03.10 seks lysbomber over havet lidt sydvest for Kristiansand, der afslørede hvad Halifaxbesætningen fjernkendte som værende to tyske motortorpedobåde med kurs 250 og 25 knob. Denne type mål var svære at bombe for en Halifax, der ikke havde airburst bomber og F/Lt Bentley fortsatte ti minutter senere patruljen.

Det var iøvrigt sandsynligvis ikke tyske motortorpedobåde (S-Boote), men R-Boote (mindre minestrygere), som besætningen ombord på Halifaxen observerede. R-Boote var en del af en tysk minelægningsstyrke, som opererede i Skagerrak denne nat.

Klokken 03.50 fik radaroperatøren igen en kontakt i retning 020 Red og i en afstand af 36 km. Halifax 'O' befandt sig på dette tidspunkt i 400 fods højde over Skagerrak øst for Kristiansand og syd for Arendal på position 58.06'N 08.55'E med kurs 046. Fem minutter senere kastede Bentley seks faldskærmsblus, som oplyste fem motortorpedobåde med kurs 230 og 25 knob. De fem motortorpedobåde sejlede tæt sammen og gav på radaren et ekko som tre større fartøjer.

F/Lt Bentley gjorde sig klar til at angribe sidstnævnte mål og i mellemtiden afsendtes fjendemelding til No. 18 Group, der dog ikke blev kvitteret for. Angrebsrapporten for Halifax 'O' lyder:

'Attack carried out at 0400 on 12th March in posn 58.15'N 08.45'E (syd for Arendal på højde med Lillesand) from 7000 feet. Slight diving attack on 5 E-Boats lying close together C/S 230/25 kts. Angle of attack from port quarter to starboard bow. 6 x 500 MC bombs nose plugged, tail delay .025 secs, spaced 80 feet, released. No results observed. Light accurate flak'.

Der var dog også et større skib blandt de fjendtlige fartøjer. Det skib, som Bentley angreb, var minelæggeren 'Linz', der klokken 04.04 rapporterede, at de i marinekvadrat AO 3391 sydøst for Arendal blev bombet med fem til seks bomber uden, at der opstod nogen skader på skibet.

Minelæggerne 'Ostmark', 'Lothringen' og 'Linz' samt destroyeren 'Ihn' og torpedobådene T17, T19 og T20 var planlagt til at forlægge til Kristiansand Süd i anden halvdel af natten mellem den 11. og 12. marts, men forlægningen blev skubbet 24 timer på grund af tåge. 'Ostmark', 'Lothringen' og 'Ihn' forlagde den efterfølgende nat, men 'Linz' befandt sig tilsyneladende natten før sydøst for Arendal.

Efter angrebet satte F/Lt. Bentley kursen hjemover og afsendte klokken 06.30 en vejrrapport til Coastal Command. Han landede på RAF Stornoway klokken 08.03.



Tyske skibe i norsk havn. Transporterne fra 20. Gebiergsarmee fra Norge til Danmark krævede store mængder transporter - skibene var til rådighed, men brændstoffet manglede. Dertil kom så forsyninger af de tyske styrker i Norge - herunder især krigsmarinen og Luftwaffe, der havde behov for store mængder for at kunne opretholde deres kampkraft. Grundet allieret luftherredømme kunne transporterne i 1945 kun foregå som konvoj med store sikringsstyrker, hvilket igen krævede brændstof. Tyskerne havde også problemer med transporter internt i Norge. De norske veje var ikke udbygget til at kunne håndtere store mængder trafik og især ikke om vinteren. De få jernbaneforbindelser var overbebyrdede, hvorfor man valgte at transportere en del af det tunge gods via vandvejen langs den norske kyst, medens personel af sikkerhedsmæssige grunde skulle transporteres via vej og jernbane. Transporterne tog længere tid end tyskerne ønskede og materiel samt personel ankom ofte dråbevis, som først skulle samles i Syd Norge før videre transport til Danmark. (C. Petersen)

12. marts 1945

Den tyske krigsmarine i Norge rapporterede, at de den 12. marts klokken 08.00 om morgenen havde følgende konvojer langs den norske kyst:

Nordküste: 3 Schiffe, 2 Geleitboote nach Norden
5 Schiffe, 6 Geleitboote nach Süden
Westküste: 13 Schiffe, 17 Geleitboote nach Norden
11 Schiffe, 8 Geleitboote nach Süden
Oslofjord: 1 Schiff, 2 Geleitboote nach Norden
Keine Südgeleite

For Admiral Skagerraks vedkommende var meldingen:

Nach Süden: 3 Transporter, 1 Tanker, 2 Dampfer, 4 Schlepper, 1 Laz.-Schiff
Nach Norden: 2 Transporter, 2 Dampfer, 4 Uboote

Antallet af sorties som No. 18 Group fløj den 12. marts var større end de foregående dage. Der blev fløjet de sædvanlige vejrrekonosceringsflyvninger samt Halifax togter over Kattegat og Skagerrak ligesom antiubådspatroljerne ude over Atlanterhavet blev gennemført efter sædvanligt mønster - dog med lidt flere fly. Dallachy havde en forøget aktivitet med angreb på fyrtårne i Norge og fra Banff gennemførte man en Strike Operation i Kattegat. Ialt havde man 94 fly på vingerne for at flyve operativt i 619 timer og 5 minutter.

Enhed	Antal fly	Type	Varighed timer/min
No. 519 Squadron	5	Met Flight	29-38
No. 521 Squadron	1	Met Flight	04-40
No. 279 Squadron	2	ASR Search	11-27

No. 279 Squadron	2	ASR (Strike Wing)	13-28
No. 1693 Flight	3	A/U Patrols	11-29
No. 210 Squadron	3	A/U Patrols	40-44
No. 330 Squadron	2	A/U Patrols	23-00
No. 547 Squadron	5	A/U Patrols	54-20
No. 224 Squadron	3	A/U Patrols	31-57
No. 86 Squadron	1	A/U Patrol	10-11
No. 311 Squadron	1	A/U Patrol	11-05
No. 58 Squadron	3	A/S Patrols	27-07
No. 502 Squadron	3	A/S Patrols	26-58
No. 333 Squadron	1	ASR Search	05-04
No. 143 Squadron	13	A/S Patrols	73-40
No. 235 Squadron	15	A/S Patrols	85-00
No. 248 Squadron	11	A/S Patrols	62-20
No. 333 Squadron	3	A/S Patrols	17-00
Film Unit	1	A/S Patrol	05-24
No. 144 Squadron	1	Recce	04-15
No. 404 Squadron	1	Recce	05-20
No. 144 Squadron	4	A/Nav Aids	20-00
No. 404 Squadron	6	A/Nav Aids	27-02
No. 489 Squadron	4	A/Nav Aids	17-56

Vejrrekonosceringsflyvninger udført af No. 519 og 521 Squadron var planlagt til at følge det sædvanlige mønster, men på grund af mekaniske defekter kom et par af flyvninger til at forløbe til at forløbe lidt anderledes. Fra RAF Wick kom Spitfire 'U' fra No. 519 Squadron på vingerne klokken 07.33 med F/Lt Storey som pilot. Han steg op til 40.700 fods højde før han igen landede klokken 09.00. Hans eskadrillekammerat, F/O Steele, i Spitfire 'T' kom på vingerne klokken 11.50 og steg op til 41.300 fods højde, før han igen landede på Wick klokken 13.19.



Britisk Fortress 41-9199, der blev leveret i Cheyenne den 15. maj 1942 for i oktober samme år at blive overdraget til Royal Air Force. I første omgang fløj flyet ved A&AEE på boscombe Down, hvor man lavede forsøg med højdeflyvning, IFF samt bevæbning. 41-9199 blev senere overflyttet til No. 206 Squadron på RAF Benbecula i Skotland, hvor det fløj patrulieflyvninger over Atlanten. Flyet fulgte med, da No. 206 Squadron forlagde til Azorerne, men blev igen overført i januar 1945. Denne gang til No. 519 Squadron, der gav 41-9199 eskadrillekoden Z9-H. Flyet blev hugget op i sommeren 1947.

Det var dog ikke dagens første vejrekognoscering. Fortress 'K' fra No. 519 Squadron kom klokken 00.08 på vingerne fra RAF Wick (38 minutter senere end planlagt) for at gennemføre en 'long range met flight'. Da man befandt sig på 67.15'N 05.10'E klokken 03.30 besluttede piloten, F/O Pullen, sig til ikke at stige til højere end 4.500 fod på grund af motorproblemer. Han landede igen klokken 09.47 på RAF Wick.

F/Lt Warner, ligeledes fra No. 519 Squadron, kom ikke på vingerne på det befalede tidspunkt. Hans Fortress 'B' skulle være i luften klokken 11.30, men på grund af motorproblemer blev man først airborne klokken 12.35. Klokken 17.17 befandt han sig på position 67.18'N 04.52'E i en højde af 23.200 fod, hvilket var det højeste, som han kom op under denne flyvning. På vej tilbage til RAF Wick fik han klokken 23.30 besked om, at Wick var lukket for landinger og at han i stedet for skulle flyve til RAF Tain, hvor han landede klokken 00.35.

De to Rhombus flyvninger blev udført af F/O Scarrott i Fortress 'R' samt F/O Boyle i Fortress 'F' - begge fra No. 519 Squadron. Scarrott kom i luften fra Wick klokken 04.07 og landede på RAF Langham klokken 08.47. Boyle kom i luften fra Langham klokken 10.06 og landede på Wick klokken 15.09. Begge fly medførte fire 250 dybvandsbomber, som der ikke blev brug for, idet der ikke var nogen fjendekontakt eller særlige hændelser under flyvningerne.



Warwick fotograferet i foråret 1945. Warwick var baseret på den gennemprøvede Wellington, men meget tungere. Det var det største tomotorede britiske fly under anden verdenskrig. Warwick var ikke særlig populær blandt besætningerne. Der var mange tekniske problemer og især manglende evne til at flyve på en motor gav problemer for besætningerne, der især opererede over havet og ofte i dårligt vejr.

Lt Alnton og 2/Lt Hjorten vendte ikke tilbage fra gårsdagens togt til Haugesund og No. 333 og 279 Squadron blev beordret til at foretage en eftersøgning den følgende morgen. En Mosquito fra No. 333 Squadron på Banff skulle lede efter redningsbåden fra Mosquito 'N' ved at følge 'N's flyverute tilbage samt afsøge 15 km syd og nord for position 59.34'N 05.10'E. Mosquitoen skulle starte klokken 06.30 og havde kaldesignalet Plainsong 91 under missionen.

Fra RAF Fraserburgh skulle en Warwick starte klokken 06.00 og ligeledes back-tracke 'N' flyverute for at forsøge at finde overlevende. Warwick'en skulle flyve til position 59.00'N 03.17'E og afsøge området nord herfor indtil brændstofsituationen påbød flyet at vende hjem igen. Warwick'en måtte ikke komme nærmere den norske kyst end ovennævnte position. Warwick'ens kaldesignal var Plainsong 90.

Sidstnævnte fly var Warwick 'S', der blev fløjet af F/Lt F L Carmichael, som medførte en A/B Lifeboat og to Lindholmes. Warwick'en var udstyret med ASV Mk 11 radar og Gee. Carmichael kom i luften klokken 05.52 og satte kursen mod Norge. Han begyndte afsøgningen ved daggry, hvilket vil sige klokken 07.17, men vejret var dårligt med megen dis. Han afsøgte det befalede område 34 gange og vendte først om klokken 12.19 og landede igen på Fraserburgh klokken 13.33. Det meste af patruljen blev fløjet i kun 100 til 200 fods højde, hvilket vil sige langt under skyerne, der hang i 2-3.000 fods højde. Havoverfladen var helt rolig.

Kaptajn Wenger fra No. 333 Squadron fløj eftersøgningsflyvningen i Mosquito 'E'. Hans navigatør var Sgt Friis og de kom i luften klokken 07.07, hvilket var 36 minutter efter befalet start. Forsinkelsen opstod, fordi deres oprindelige fly, Mosquito 'G', ikke var i stand til at gennemføre missionen. Klokken 08.19 befandt de sig ved Rovaersholmen, hvor de påbegyndte deres afsøgning uden, at de dog fandt nogen spor efter Almtøn eller Hjorten. Til gengæld så de omkring 12 fiskefartøjer mellem Rovaersholmen og Utsire. Sigtbarheden var fortræffeligt i området, hvor Wenger og Friis foretog eftersøgningen - der var dog nogen dis inde over kysten, men ingen skyer. Missionen blev fløjet i 200 fods højde og klokken 11.08 valgte Wenger at returnere til Banff, hvor man landede igen klokken 12.10.

Den 12. marts gennemførte No. 18 Group en række anti-ubådspatroljer. RAF Leuchars, Tain, Milltown, Sullom og Sumburgh fik alle tilsendt deres opgaver den 11. marts for den efterfølgende dag. Fordeling af patruljeområder og tidspunkter lød således:

1. Leuchars:

1 Lib	547 Sqdn	Area 549	on 0100	off 1100
1 Lib	547 Sqdn	Area 549	on 1100	off 2100
1 Lib	547 Sqdn	Area 538	on 1030	off 1705
1 Lib	547 Sqdn	Area 539	on 0845	off 1535
1 Lib	547 Sqdn	Area 539	on 1350	off 2040

2. Sullom:

1 Sund	330 Sqdn	Area 537	on 0730	off 1740
1 Sund	330 Sqdn	Area 537	on 1540	off 0150
1 Cat	210 Sqdn	Area 537	on 0830	off 2030
1 Cat	210 Sqdn	Area 537	on 2015	off 0815
1 Cat	210 Sqdn	Area 539	on 1900	off 0700

3. Milltown:

1 Lib	224 Sqdn	Area 538	on 0900	off 1635
1 Lib	224 Sqdn	Area 538	on 1700	off 0035
1 Lib	224 Sqdn	Area 538	on 2330	off 0705
1 Lib	224 Sqdn	Area 550	on 1800	off 0300

Tain:

1 Lib	86 Sqdn	Area 550	on 0900	off 1800
1 Lib	311 Sqdn	Area 539	on 0715	off 1545

Sumburg:

Single Ansons to carry out A/U patrol from 120700A to 121940A in the following area:
58.38'N 03.00'W - 59.30'N 02.10'W - 59.30'N 01.30'W - 58.38'N 01.30'W



Anti-ubådspatroljerne ude over Atlanterhavet var ret monotome og sløvende. Kun en sjælden gang i løbet af patruljeflyvning fik flyene kontakt med en tysk ubåd.

Anti-ubådsmissionerne blev fløjet som befalet og uden at man fik kontakt med fjenden. De fleste af sortierne var uden nogen form for begivenheder bortset fra observerede fiskefartøjer og lignende. Anson 'K's flyvning sidst på eftermiddagen blev aflyst på grund af vejrforholdene på Sumburgh.

Base	Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'E'	F/Lt Sharpe	00.55	14.25	549
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'H'	F/O Sayer	06.50	17.54	539
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'X'	F/Lt Key	08.23	19.26	539
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'C'	F/O Stoves	10.51	21.45	549
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'M'	F/Lt Waller	11.45	22.36	539
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'T'	F/Lt Wakeford	07.15	17.45	534
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'S'	F/Lt Jones	17.55	09.25	539
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'Q'	F/Lt Rawlins	18.50	09.34	537
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'G'	Lt Buer	06.40	17.20	537
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'V'	S/Lt Berge	14.40	03.00	537
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'R'	F/O Hind	07.17	18.00	538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'T'	F/Lt Barling	15.11	01.48	538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'A'	F/Lt Underwood	17.43	04.20	550
Tain	No. 311 Sqdn	Liberator 'C'	W/Cdr Tichy	05.43	16.48	539
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'K'	S/Ldr Owen	08.19	18.30	550
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'H'	F/O Hawkins	06.26	10.15	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'G'	F/O Ashfield	09.58	14.00	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'J'	F/O Nott	13.29	17.07	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'K'		Cancelled due to weather		

Den 11. marts fik RAF Dallachy ordre på at sende to Beaufighters på rekognoscering langs den norske kyst:

- 1st Aircraft Molde to Kristiansund North on at 120900A.
- 2nd Aircraft Bremanger to Svinoy on at 120910A.

Første Beaufighter på vingerne var Beaufighter 'T' fra No. 489 Squadron der blev fløjet af F/O Southernwood med F/O Gray som navigatør. De havde til opgave at rekognoscere mellem Kristiansund Nord og Molde. De kom i luften klokken 06.22, men umiddelbart efter start satte venstre motor ud og de landede igen klokken 06.30. Det viste sig at reserveflyet også var defekt, hvorfor missionen blev aflyst.

Næste fly på vingerne var Beaufighter 'E' fra No. 144 Squadron med W/O Meldrum som pilot og W/O Harvie som navigatør. De havde til opgave at rekognoscere mellem Bremanger og Svinoy. De kom i luften i luften klokken 07.15 og indfandt sig klokken 09.05 nogle få kilometer vest for Ytterøerne, hvor de fulgte kysten nordpå.

Klokken 09.14 var de ud for Stadlandet og kunne senere se Svinoy fyr, før de klokken 10.45 påbegyndte returflyvningen til Dallachy, hvor de landede igen klokken 11.30. Beaufighter 'E' havde til opgave at finde ud af om vejrforholdene tillod et angreb på fyrtårne i området. Deres vejrrapport lyder:

Weather North Sea: On way back from 15 miles W of Norge coast small break of no cloud, then ST CU 10/10, 3000 ft to about 2E thence to 1W mainly hazy with small patch then ST 9/10, 300 ft to 500 ft top.

Norway: 9-10/10 ST CU, 5000 ft from about 15 miles off coast, to coast and inland. All land above 500 ft covered by hill fog. Coast line clear but hazy. Vis about 5 miles at S/L and 1 miles at 4000 ft. Wind 170/5 kts. Average height of patrol 4000 ft. State of sea, calm.

Vejret var ikke det bedste for et angreb og man havde ikke fået foretaget nogen rekognoscering nordpå, hvorfor man afsendte endnu et fly for at foretage en rekognoscering mellem Kristiansund Nord og Stadlandet. Det var Beaufighter 'R' NV428 fra No. 404 Squadron med F/O Gibbard og F/O Burns som besætning. De kom i luften klokken 10.35 og indfandt sig klokken 12.29 ud for Krakeness, hvorfra de fløj nordover langs kysten med en afstand af 8 km til selve kysten. De fortsatte til Svino (klokken 12.36), Flemso (klokken 12.46) og Ona fyr (klokken 12.50) og befandt sig klokken 12.58 på position 63.13'N 07.24'E, hvor de besluttede sig til at sætte kursen mod Dallachy. På vej hjemover afsendte de tre vejrrapporter til Dallachy, hvoraf den sidste lyder:

Weather North Sea: Little cloud till 06.40'N 02.00'E. Weather posn. 5/10 Strato Cu 3000 ft.

Vis 10 plus. wind 220/20. Cloud increasing shortly after to 10/10 and continuing to coast.

Weather in patrol are: 10/10 Stratus, 550. Vis 10. Wind 220/15.

Patuljen blev fløjet i 5000 fods højde og F/O Gibbard landede igen klokken 15.55. Vejret var ikke det bedste for et angreb mod en klippefyldt kyst med høje fjelde, men på den anden side så gav skydækket samtidigt god beskyttelse mod tyske jagerstyrker, som man vidste var stationeret i området.

Ovennævnte rekognosceringer blev fløjet, fordi RAF Dallachy af No. 18 Group have fået ordre på at angribe en række navigationsfyr langs den norske kyst. Via Ultra-meldinger havde briterne fået et godt indblik i tyskernes sejlmonster langs den norske vestkyst samt med tyskernes problemer, når Coastal Command ødelagde fyrtårnene. Befalingen til flyvestationerne Dallachy, Sumburgh og Wick lød:

1. 7 pairs of Beaufighters to carry out attack on navigational aids on Norge Coast between Bremanger and Svinoy. Take-off 121335A.
2. 2 pairs of Beaufighters to carry out attack on navigational aids between Swinoy and Kristiansund (N). Take-off from Sumburgh 121415A, landing back at Dallachy.
3. From Wick 1 ASR Warwick to patrol between posns 61.40'N 03.00'E and 60.30'N 03.00'E on at 121530A remaining till both forces leave area.
4. W/T Org 1A

1st Force collective	W/T TQB	R/T Mugwort
2nd Force collective	W/T WJH	R/T Overhill
ASR	W/T KYU 48	R/T Plainsong 48



Beaufighter strike wing på vej til deres operationsområde. På vej til målet foregik flyvningen som regel i lav højde med radiotavshed, der først blev brudt, når outrideren (rekognosceringsflyet, der fløj foran formationen) rapporterede om eventuelle mål samt vejrforhold i målområdet.

Angrebsstyrken bestod af følgende besætninger:

No. 144 Sqdn	Beaufighter	'J'	W/Cdr A Gadd & F/O D Marrow	13.34	18.32
No. 144 Sqdn	Beaufighter	'R'	W/O P Brett & W/O W G Hooker	13.34	18.32
No. 144 Sqdn	Beaufighter	'A'	F/O J M Simpson & F/Lt C W Knell	13.36	18.35
No. 144 Sqdn	Beaufighter	'F'	W/O J G Murphy & F/Sgt R R Winter	13.36	18.35
No. 404 Sqdn	Beaufighter	'Z'	NV177 W/Cdr E W Pierce & F/Lt C C Cordes	13.36	18.09
No. 404 Sqdn	Beaufighter	'E'	NT991 F/Lt J H Stewart & F/O A A Johnston	13.36	18.09
No. 404 Sqdn	Beaufighter	'A'	NE669 F/Lt J L Rancourt & F/O J Tomes	13.37	18.09
No. 404 Sqdn	Beaufighter	'U'	NE339 F/O J B Bedell & P/O J J Campanelia	13.37	18.09
No. 404 Sqdn	Beaufighter	'T'	NE686 F/Lt L A Bolli & P/O T J M Bryce	13.37	18.03
No. 404 Sqdn	Beaufighter	'O'	RD427 F/O D A Catrano & F/Lt A E Foord	13.37	18.03
No. 489 Sqdn	Beaufighter	'H'	RB428 F/Lt C Hitchcock & F/O N Kahla	13.38	18.16
No. 489 Sqdn	Beaufighter	'P'	NE212 P/O F Hall & W/O B Gordon	13.46	18.11
No. 489 Sqdn	Beaufighter	'S'	NE429 F/O G Parking & F/O R Nugent	13.38	18.13
No. 489 Sqdn	Beaufighter	'G'	RD330 F/O K Marsh & F/O C Ward	13.39	18.06

Dertil kom så fire Beaufighters fra No. 455 Squadron, der fløj til Sumburg for at afvente vejrrapporten fra Beaufighter 'E' fra No. 404 Squadron. Da de fik rapporten om, at der var skydække i 5500 fods højde blev de fire Beaufighters mission aflyst og de returnerede alle i uskadt stand.

Som støtte for Beaufighterne afsendes Warwick 'G' fra RAF Wick for at kunne hjælpe, hvis nogen af Beaufighterne fik problemer eller var nødt til at lande på havet. P/O C R H Bolton kom i luften klokken 14.23 og fløj i retning af den norske kyst i en højde af 500 fod. De ventede i det befalede område for, hvis der skulle blive brug for dem, men klokken 16.18 fik de at vide, at de kunne returnere til Wick, hvor de landede klokken 19.37.



Flying Officer Duncan Marrow, DFC (navigator) og Wing Commander Anthony Gadd, DFC & Bar (pilot), der ledte Dallachy Strike Wing den 12. marts 1945. Marrow fik sit DFC i oktober 1944, medens han gjorde tjeneste ved North Coastes (HQ). Gadd fik sit første DFC i juli 1944, medens han gjorde tjeneste ved North Coates (HQ). Begrundelsen for hans DFC lyder: Within recent months this officer has taken part in numerous attacks on shipping. He has displayed a high degree of skill and courage and throughout his example of devotion to duty has been most praiseworthy. In June, 1944, he led a large formation of attack in an attack on a large merchant vessel and a naval auxiliary escorted by a number of minesweepers and R-Boats. In the fight, the large merchant vessel and a minesweeper were destroyed, the naval auxiliary hit and beached and several of the escorting ships damaged. By his brilliant leadership and great tactical skill Wing Commander Gadd played a prominent part in the success achieved'. Gadd fik hans næste DFC i februar 1945 for lignende ydelse.

Første formation fra Dallachy, der bestod af fire Beaufighters fra No. 144 Squadron, kom i luften mellem klokken 13.34 og 13.36. Flyene var under ledelse af Wing Commander Gadd og var alle bevæbnede med otte 25 lb raketter type J samt deres sædvanlige fire 20 mm maskinkanoner. Det meste af flyvningen blev gennemført i 3.000 fods højde. De fire Beaufighters fløj ind over den norske kyst ved Ytterøerne klokken 15.35, fløj syd om Bremanger og ind over land mod Gulen. Gadd fortsatte ind over land, medens han beordrede de øvrige fly til at følge kysten mod det befalede mål (fyrtårn ved Bremanger - Svinoy). Ved Vindspol observerede Gadd to fartøjer og da vejret ikke tillod, at de fortsatte længere ind over land mod øst eller nord, besluttede de sig for at angribe de to fartøjer fra syd mod nord.

Klokken 15.45 påbegyndte de fire Beaufighters anflyvningen til angreb fra sydlig retning og Wing Commander Gadd opdagede, at det ikke drejede sig om to fartøjer, men om fire, hvorfor han afbrød angrebet med den begrundelse, at de var for få fly til så mange mål. Det var kun muligt at anflyve målene i en lang række mod et 4-5000 tons fartøj med en skorsten i bunden af fjorden. Mod syd sås en coaster og ved den østlige bred lå to fartøjer. På grund af de stejle sider af kysten var der kun en anflyvningsmulighed mod målene.

Klokken 16.02 fløj formationen ud syd for Bremanger og drejede mod nord langs kysten og rundede Stadlandet, hvorefter man satte kursen mod sydvest. Vejret var ikke af det bedste med 8/10 skydække

ned til klipperne og ude over havet var skybasen i 200 fod med dis, hvorfor Gadd besluttede sig til at afbryde togtet. Fra Stadtlandet blev flyene beskydt af svært luftværnsartilleri samt meget nøjagtigt skydende 20 mm luftværnsskyts fra 6210'N 0507'E. Ingen af flyene blev dog ramt og man landede igen på Dallachy mellem klokken 18.32 og 18.35.

Fra No. 404 Squadron startede seks Beaufighters mellem klokken 13.36 og 13.37 og satte kursen mod den norske kyst. De seks Beaufighters var alle bevæbnede med otte 25 lb panserbrydende raketter af typen J samt deres maskinkanoner. De seks Beaufighters delte sig ud for den norske kyst op i tre hold af to fly og påbegyndte deres opgaver.

Wing Commander Pierce i Beaufighter 'Z' og F/Lt Stewart i Beaufighter 'E' krydsede den norske kyst ved Alteen klokken 13.33 og drejede i nordlig retning ud for øerne ved Vaagso. Det meste af patruljen blev fløjet i 500 fods højde. Klokken 15.45 befandt de sig ved Skengsnaes Fyr, hvor de gik til angreb. Selv om der ikke var tysk luftværnsskyts i målområdet var det lige ved at gå galt for begge besætninger:

Both aircraft attacked with rockets and cannon on course 340. Rocket heights 500 ft ranges 600 yards. Cannon heights 1500 to 500 feet, ranges 1700 to 300 yards. 6 rocket hits on base of light claimed and concentrated cannon hits on light and house.

Failures: Inner port RP hang up, E/404

Flak: Nil

Casualties: One rocket from E/404 hit a ridge in front of light house and when aircraft flew through the debris considerable damage occurred to fuselage wings and to one engine.

Z/404, debris hole in port wing and perspex holes.

Results observed: Smoking and flying debris.

Klokken 15.53 satte de kursen hjemover, medens de befandt sig over position 62.05'N 04.20'E. Selv om begge fly var beskadigede, var de i stand til at nå Dallachy, hvor de landede klokken 18.09.



Flight Lieutenant A Bolli var et højt estimeret medlem af 'the heard', som var No. 404 Squadrons øgenavn.

F/O Catrano i Beaufighter 'T' og F/Lt Bolli i Beaufighter 'O' kom i luften klokken 13.37 og indfandt sig ved Altenon øen klokken 15.33. Det meste af patruljen blev gennemført i 500 fods højde. Klokken 15.46 gik de til angreb på Krakeness fyr, hvor der var en del tysk luftværnsskyts:

Both aircraft attacked on 270 track with rockets and cannon. Rocket heights 700 to 600 feet, ranges 600 to 400 yards. Cannon heights 1300 to 300 feet, ranges 800 to 300 yards. 4 rocket hits on base of light tower 10 feet from base. Light and side of building well sprayed with cannon.

Failures: Nil

Casualties: Nil

Flak: Shore flak, 3 for 4 H/F guns and 2 LBXF guns seen to be firing. Latter 20 or 40 mm self destroying with considerable red tracer.

Results observed: Pall of dust and smoke 200 feet high seen over light. This also seen by other nearby aircraft.

Et minut efter angrebet satte de to Beaufighters kursen hjemover og de landede igen på Dallachy klokken 18.03.

De sidste to Beaufighters fra No. 404 Squadron var Beaufighter 'A' med F/Lt Ranchourt som pilot og Beaufighter 'U' med F/O Bedell som pilot. De to fly var bevæbnet ligesom de øvrige og indfandt sig ligeledes ved Alteon øen klokken 15.33. Klokken 15.45 befandt de sig på position 620010'N 045930'E, hvor de angreb Nord Vaagso fyr.

Both aircraft attacked on track 045, which necessitated banking sharply out to sea as light is on side of cliff.

A/404 attacked with rockets, 800 feet range 700 yards. Results unobserved. U/404 could not position itself for rocket attack and so not used. Both attacked with cannon, heights 1300 to 500 feet, ranges 1300 to 500 yards. Some cannon hits seen on light.

Failures: Nil

Casualties: Nil

Flak: L/F seen from kraekeness area but not directed at these aircraft.

Results observed: Dust seen rising but results generally unobserved. O/404 when passing saw red sector light go out and stay out.

Tre minutter efter angrebets påbegyndelse satte de to Beaufighters kursen hjemover og landede igen på Dallachy klokken 18.09.

De sidste fire Beaufighters tilhørte No. 489 Squadron, der ankom ved Sandoy klokken 15.34 og satte kursen nordover udenfor 'the Leads' mod Bremanger, hvorefter de fløj ind over land for at opsøge deres mål. Vejret under flyvningen var ikke af det bedste:

Weather in patrol area: Cloud 10/10 ST Base 4-5000 ft. Bremanger partly covered by fog.

Vis 3-4 miles, haze in patches. Wing 220/10.

North Sea: Very hazy, unable to give accurate cloud base. Frontal conditions midway across North Sea. Showers in patches. Vis 3 miles. Sea moderate. Wind varying from 220-30/10.



Coastal Command Beaufighter Mk VI bevæbnet med otte raketter og maskinkanoner. Flyet er udstyret med en radar til opsporing af skibe samt et kamera til at filme angreb eller eventuelle kommende mål under en rekognoscering. Sidstnævnte er placeret i den bule, som er monteret på flyets næse. (D Sewell)

Flyvningen fandt sted i højder mellem 200 og 2.500 fod. Klokken 15.40 befandt de sig på 61.57'N 05.02'E, hvor de fandt deres mål og gik til angreb med deres maskinkanoner (medførte ikke raketter):

Beaufighter 'H' F/Lt C Hitchcock & F/O N Kahla

Beaufighter 'P' P/O F Hall & W/O B Gordon

Beaufighter 'S' F/O G Parking & F/O R Nugent

Beaufighter 'G' F/O K Marsh & F/O C Ward

Tactics: G1/489 attacked from E-W. P from NE - SW. H1 from W - E. A/C P and H1 attacked twice. S/489 could not locate assigned target in posn 6155'N 0502'E Hovdenes and did not attack target in posn 5157'N 0502'E Hendanes. A/C H1/489 located assigned target 6155'N 0502'E

Attack:	Hovdenes but could not attack owing to high cliff face immediately behind so attacked alternative target 6157'N 0502'E Hendanes. G1, H1, P/489 attacked with cannon, heights from 200-100 ft, range 2000-200 yds. H1 and P/489 attacked twice from similar heights and ranges. All A/C claim concentrated hits on superstructure.
Results observed:	Considerable plume of smoke seen to pour from structure amid flying debris and followed by a short flash.
Flak:	Nil
Damage:	Nil
Casualties:	Nil
Failures:	Nil

To minutter senere befandt de sig på position 61.57'N 04.55'E, hvor F/Lt Hitcock så en drivende mine, hvilket kun kunne medvirke til, at tyskerne troede, at Beaufightere var i stand til at nedkaste ankerminer. Fra dette punkt satte de kursen hjemover og de landede igen på RAF Dallachy mellem 18.38 og 18.46. De seneste dages angreb på fyrårne i Norge samt falske minelægninger skulle snart vise sig at bære frugt. I løbet af eftermiddagen den 12. marts indrapporterede 5. og 6. Küstensicherungsverband i henholdsvis Bergen og Kristiansand Süd deres konvojbevægelser for den kommende aften.



Eskortesejls langs den norske kyst samt Kattegat og Skagerrak var en barsk omgang for besætningerne ombord på de tyske orlogsskibe, hvor man på grund af fare for luftangreb ikke kunne slappe af et eneste øjeblik. Billedet er taget i Skagerrak langs den norske kyst. (C. Petersen)

Disse oplysninger blev opsnappet og decifreret af englænderne:

5. Küstensicherungsverband

All boats between Bergen and Aalesund

Northbound convoys:

- From Bergen at 1700 V5302, 5311, 5310 plus 1 ship, 1 tow, 7 knots, to Maaloey
- From Maaloey at 1700 UJ 1434, R 365 on independent passage, 12 knots

Southbound convoy:

- From Vindspollen at 1830 V5114, Auxiliary warship Dieppe plus 2 ships, 7 knots

5. Küstensicherungsverband

All boats between Bergen and Stavanger

Southbound convoy from Haugesund:

- At 1930 A/S vessel Dahme, V5305, 5306, 5309, V 5111, 5113, mine-clearing ship Paris plus 6 ships, 7 knots.

Northbound convoy:

- At 1900 V5106, 5110, 5112 plus one ship, 8 knots

6. Küstensicherungsverband

All boats between Kristiansand south and Stavanger

Northbound:

From Kristiansand South:

- At 1900 M456 with 2 uboats to dispersal point. 11 knots

From Egersund to Stavanger:

- At 1800 M252 with 3 to 4 plus 1 convoy uboat, 9 knots

At 2300 UJ 1109 with 3 to 2. 8 knots

- At 0000 UJ 1717 with 4 to 3 plus 1 convoy uboat. 7 knots

From Farsund:

- At 1830 R401, 404 with towed cylinder in tow, 8 knots, to 'ST'

Southbound:

From stavanger

- At 2200 A/S vessel Brahe with 3 to 3 as far as JOE. 8 knots.

From Egersund:

- At 1900 UJ 1710 with 1 tow, 7 knots, to KS

From Farsund:

- At 0000 M456, UJ 1702 to KS. 10 knots



Tyske marinefartøjer i en isfyldt norsk havn. (C. Petersen)

Det var dog ikke Coastal Command, men den norske marine, der i første omgang drog nytte af, at de tyske konvojer blev tvunget ud fra deres mere sikre sejlroute på indersiden af øerne. Den 12. marts ved daggrø løb tre norske motortorpedobåde ud fra Lerwick og satte kursen mod Karmøy. Det var et farefuldt færd med mange muligheder for at togtet kunne gå galt. Den største fare bestod i, at man blev opdaget af tyske fly med efterfølgende koordinerede luftangreb mod de tre fartøjer. Motortorpedobådernes hovedforsvar var deres hastighed, men denne ville ikke være tilstrækkeligt til at undgå et koordineret luftangreb fra fly i dagslys.

Samtidig var de tyske konvojer ret godt beskyttede, når de sejlede langs den norske vestkyst. Fartøjerne rådede normalt over 8.8 cm eller 10.5 cm kanoner i deres forsvar samt mange 3.7 og 2.0 cm luftværnskanoner, der nemt kunne ødelægge en motortorpedobåd.

Klokken 18.30 befandt de tre motortorpedobåde sig ud for Utsira, hvor den ene båd fik motorproblemer og vendte tilbage til Lerwick. Så længe det var lyst havde tyskerne overtaget, men når mørket faldt på

kunne motortorpedobåde snige sig ind på deres bytte. Dog var to fartøjer ikke ret meget mod en velbevæbnet konvoj. Alligevel fortsatte de to sidste motortorpedobåde deres sejlads mod Bjørkevær. De to norske motortorpedobåde var MTB 717 og 711. Begge fartøjer havde erfarne kaptajner. MTB 717 blev ført af kapteinløjtnant Charles Herlofsen, der var en af Norges højest dekorerede krigshelte. MTB 717 blev ført af løjtnant Arne F Sveen, der i løbet af krigen ligesom Herlofsen, blev tildelt det norske Krigskors med to sværd samt DSC med Barr. Motortorpedobådernes tilstedeværelse i norsk farvand var ikke forbigået tyskerne. MPHS (Marine Peil Haupt Stelle) Hjørring i Nordjylland havde opfanget radiosignaler fra de tre motortorpedobåde og midt på eftermiddagen blev alle tyske marinemyndigheder langs den norske vestkyst af den tyske marines radiostation i Trondhjem advaret om, at engelske motortorpedobåde opererede langs vestkysten af Norge. Omkring klokken otte om aftenen opdagede de to norske motortorpedobådsbesætninger en tysk konvoj ved Karmøy, der ikke sejlede gennem Salhustraumen, men ud i åbent farvand, da tyskerne troede, at førnævnte var minelagt dagen før.



Forpostbåde fra 53. Vorpostenflotille med V 5305 til venstre, V 5307 i midten og V 5306 til højre. V 5305 og V5306 sejlede den 12. marts 1945 eskorte for Minenräumschiff 4, da konvojen blev angrebet af to norske motortorpedobåde.

Den tyske konvoj, som sejlede med 7 knob, bestod af seks skibe, der blev beskyttet af ubådsjageren 'Dahme', Minenräumschiff 4 'Paris' samt forpostbådene V5305, V5306, V5309, V5111 samt V5113. Det var en svært eskorteret konvoj, men det lykkedes for de to motortorpedobåde at bringe sig i skudposition og affyre deres torpedoer. MTB 717s torpedoer var forbiere, men MTB 711, der havde det største eskortefartøj som mål, havde held til at ramme Minenräumschiff 4 med begge dens torpedoer.

Minenräumschiff 4 'Paris' på 1.753 brt blev bygget i Oslo i 1932 og blev beslaglagt af tyskerne i 1940. I første omgang transporterede 'Paris' tropper, men i 1941 blev fartøjet ombygget til at være moderskib for Räumboote.

Minenräumschiff 4 'Paris' var kraftigt bevæbnet med to 10.5 cm kanoner, to 3.7 cm luftværnskanoner samt seks 20 mm maskinkanoner og to 15 mm tunge maskingeværer. Den 12. marts 1945 var skibet på vej til Oslo for at få nye opgaver, der bestod i at være eskorteskib for troppetransporterne fra Norge til Danmark.

Minenräumschiff 'Paris' blev svært beskadiget af de to torpedoer og sank i løbet af få minutter. 70 besætningsmedlemmer blev fisket op, men 86 blev dræbt. Både MTB 711 og 717 slap uskadede fra træfningen og returnerede til Lerwick.

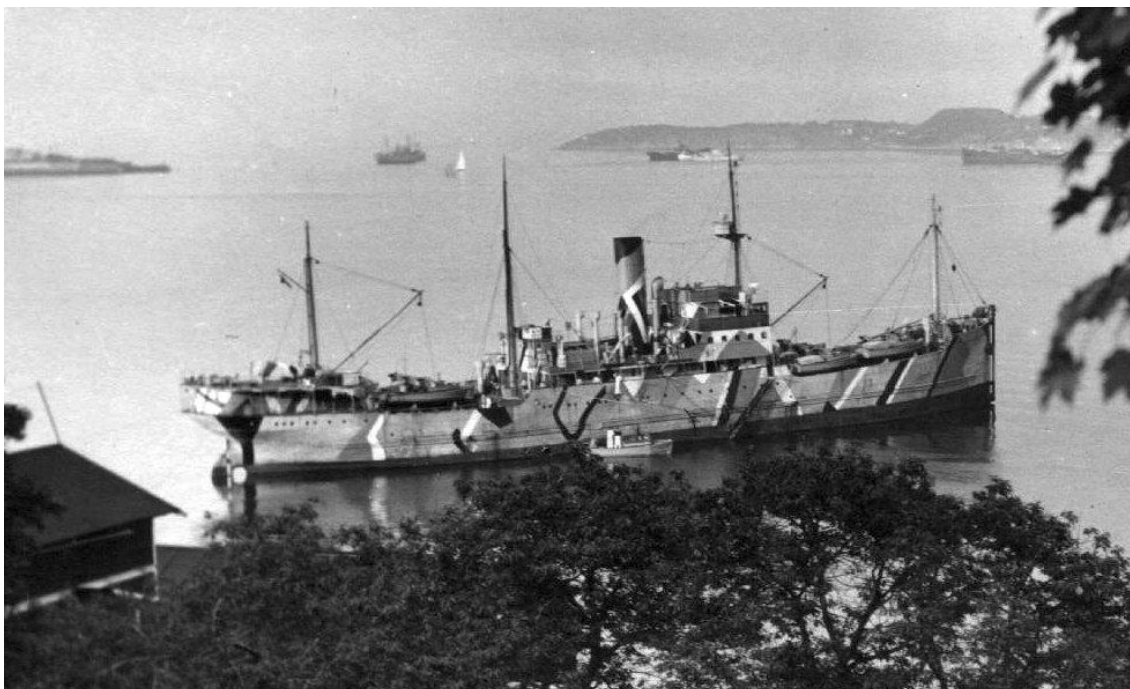
Den britiske signalopklaring opfangede de tyske meldinger fra træfningen og den britiske marine sammenfattede situationen således:

131644A - From Admiralty

Southbound convoy of 6 M/Vs escorted by Mine Clearance Vessel Paris (PRU identification Sperrbrecher XZ) and 6 armed trawlers left Haugesund 1930A/12th and was

attacked by MTB's south of Kvaloyatai Light (lat 59 degs 24' 12" N, long 05 degs 09' 48" E) at 2020A/12. Paris was sunk.

Sænkningen af 'Paris' var en direkte udløber af de falske minelægninger under Operation Chuck samt ødelæggelse af fyrtårne langs den norske vestkyst.



Minenräumschiff 4 'Paris', der blev ramt af to torpedoer og sank i løbet af et par minutter. 70 besætningsmedlemmer blev reddet medens 86 blev dræbt.

Coastal Command mente fire dage senere, at ødelæggelse af navigationsfyr nord for Statlandet havde effektivt stoppet tyskernes skibsfart om natten i dette farvand og den 17. marts fremsendte Air Chief Marshal, W S Douglas, HQ Coastal Command et ønske til Admiralitetet om, at man ønskede at udvide antallet af angreb på navigationsfyr i Norge.

'In order also to deny the use of the Leads South of Statlandet to the enemy by night, I now request permission to attack those beacons whics are set out in this letter.

The Air Officer Commanding, No. 18 Group, in consultation with DinC Rosyth, has discussed this operation with a Norwegian Naval Pilot who has operated in the Leads for may years before the war, and has since the beginning of the war carried out Motor Torpedo boat operations off the Norwegian coast. After due consideration he has selected three areas for attack. If permission is granted fo the deestruction of navigational aids in these areas, it is considered it will result, in conjunction with the operations already approved, in effectively stopping the shipping which moves by night between Bergen and Kristiansund North, unless the enemy is prepared to run the risk of routing his convoys in the open sea, therby presenting us with further opportunities for attack both by air and naval forces.

The areas selected are (a) to the NW Bremanger, (b) Floro area and (c) the area from Askevold to Sogne Fjord. Detailed positions of the lights are as follows:

(a)		
Gangsøy (NE point of island)	61.53'N 05.10'E	Iron hut, on piles
Risøy (SE point of island)	61.53'N 05.11'E	Iron hut
Skaten	61.52'N 05.13'E	Stone beacon surmounted by iron hut on pile.
Kalveholmen	61.50'N 05.14'E	Iron hut
(b) Seljestokk (Klenevaggsneset)		
Drageskjaer	61.40'N 04.59'E	Iron hut
Viktoriagrunn (Buoy light)	61.39'N 04.59'E	Iron hut on piles
W of Kjyravik (between Kjyravik and Naeroy and between Drageskjaer and Aaregrot)	61.39'N 04.59'E	
Aaregrot	61.38'N 05.00'E	Iron hut

Gress - Skjaer	61.36'N 04.58'E	Iron hut on piles
Stabben	61.36'N 04.58'E	
Faerøy Baaen (West Side)	61.35'N 04.58'E	Perch
Nekøyosen (Haneholmen)	61.35'N 04.57'E	Iron hut
(c)		
Traetanes (Granesund)	61.23'N 05.02'E	Iron hut
Granesund (W side of Prestoy)	61.20'N 05.04'E	Iron hut
Vilnes Fjord Fureneset	61.18'N 05.04'E	Iron hut
Gjeita (Aspoy fjorden Summit)	61.16'N 04.49'E	
(also wooden hut on eastern point)		
Sakriss Kjaer (AA Fjord)	61.13'N 04.58'E	Iron hut on piles
Seglstein (Sogne Fjord)	61.09'N 05.01'E	Iron hut
(Krak Hellesund)		
Klaaua (SW side of Losneoy)	61.07'N 05.02'E	Iron hut
Storakersund (E side of Channel)	61.10'N 05.05'E	Iron hut
It will be appreciated that as the hours of daylight lengthen the effect of destroying these navigational aids are proportionately reduced and therefore it is requested that this matter may have your very early attention'.		

Brevet viser helt tydeligt, at Coastal Command er villig til at optrappe luftkrigen langs den norske vestkyst og forsøge at totalt stande den tyske skibstrafik eller tilføje den så svære tab, at det ikke vil være rentabelt for tyskerne at fortsætte trafikken. Standsning af transporterne langs den norske vestkyst i dette område ville betyde, at tungt materiel fra 20. Gebirgsarmee ikke ville nå frem til Oslo med videre forsendele til Danmark. Dette ville for indflydelse på troppetransporter med forstærkninger til Tyskland, der så ville ankomme uden tunge våben og køretøjer mv.

Det ville også ødelægge tyskernes forsyningsstjeneste til de tyske støttepunkter i Norge, såsom ubådsbaserne i Bergen og Trondhjem samt fremsendelse af forsyninger til hærenheder længere mod nord. De norske jernbaneforbindelser var slet ikke udbygget til at kunne overtage disse transporter og jernbanen var på dette tidspunkt under angreb af den norske modstandsbevægelse.



Mosquito tilhørende No. 333 Squadron i færd med at blive serviceret. Vedligeholdelsesstandarden var høj i den norske eskadrille til trods for, at en stor del af vedligeholdelsen fandt sted udendørs.

Banff Strike Wing til Kattegat

I de foregående dage havde den britiske efterretningstjeneste fulgt med i Ultra-meldingerne mellem Admiral Skagerrak, 8. Sicherungsdivision i Aarhus og den tyske minelægningsstyrke i Sydnorge (destroyeren Ihn og minelæggerne Ostmark og Lothringen samt torpedobådene T 17, 19 og 20). Det er

formodentlig denne styrke, som var årsagen til, at No. 18 Group sendte en Strike Wing ind i Kattegat den 12. marts.

Banff fik længere varsel end normalt for at stille en styrke på benene. Den 11. marts modtog flyvestationerne Banff, Fraserburgh og Wick følgende signal om en Strike Wing operation til Kattegat den efterfølgende dag. Til gengæld var den en ret stor styrke, som man blev beordret til at stille:

'44 Mosquitos - 36 R/P and 8 A/A escorted by 12 Mustangs to carry out A/S patrol along shipping route between positions 58.42'N 10.46'E - 56.50'N 11.45'E approaching patrol line via position 57.25'N 08.20'E.

R/V over Peterhead at 1000 feet at 121520A

2 ASR Warwicks from Wick and Fraserburgh to patrol from 57.45'N 05.00'E to 57.10'N 06.00'E on at 1115-20A remaining till force leaves area.

S/T org. A

Collective

W/T PNT

RT Teasedale

Mosquito Fighters

W/T SVW

R/T Neatfrock

ASR

W/T KYU 47 and 61

R/T Plainsong 47 and 61

Mustangs

R/T tonic

1 Photographic Mosquito to accompany the force'.



I marts 1945 fik Banff Strike Wing endelig tilstrækkeligt med droptanke, der forøgede flyenes rækkevidde, så man kunne operere i Kattegat og Skagerrak. En Mosquito var et meget 'tørstigt' fly - især når man opererede i lav højde med stor fart. (RCAF)

Man havde siden togtet til Kattegat den 7. marts fået elimineret de fleste af problemerne med Mosquitoernes droptanke. Wing Commander Simmonds, DFC var leder af dagens Strike Wing og som eskorte havde man 12 Mustangs fra No. 19 Squadron på Fraserburgh. Fra samme sted fik man også støtte i form af to Warwicks fra No. 279 Squadron, der skulle hjælpe, hvis nogen af de deltagende besætninger kom i vanskeligheder. Mosquitoerne fra Banff kom i luften i løbet af tolv minutter mellem 12.50 og 13.02 og satte kursen mod Peterhead, hvor de klokken 13.20 mødtes med deres eskorte. Hele styrken bestod af følgende flybesætninger:

No. 143 Sqdn	Mosquito 'S'	W/Cdr C N Foxley-Norris & F/O P J Tuhill	12.54	18.37
No. 143 Sqdn	Mosquito 'G'	S/Ldr A G Deck & W/O R B McGregor	12.54	18.37
No. 143 Sqdn	Mosquito 'F'	W/O R D Harvey & W/O J M Haddock	12.55	18.37
No. 143 Sqdn	Mosquito 'T'	F/Lt D G Simpson & F/O H G Silcock	12.54	18.38
No. 143 Sqdn	Mosquito 'J'	F/Lt H H Lowe & P/O F Hannaford	12.55	18.39
No. 143 Sqdn	Mosquito 'Z'	F/O W J Caybird & F/O N Harwood	12.54	18.37

No. 143 Sqdn	Mosquito 'H'	F/O T Hawkey & W/O C S Milloy	12.55	18.43
No. 143 Sqdn	Mosquito 'V'	F/O N Smith & F/Sgt A MacBean	12.54	18.35
No. 143 Sqdn	Mosquito 'W'	F/O F Whidden & F/O J Janes	12.55	18.26
No. 143 Sqdn	Mosquito 'L'	P/O G G Symons & F/Sgt L W Flintham	12.55	18.40
No. 143 Sqdn	Mosquito 'E'	W/O G W Blake & F/Sgt A Knifton	12.54	18.41
No. 143 Sqdn	Mosquito 'C'	F/O N Graham & F/Sgt L S Malkin	13.01	18.50
No. 143 Sqdn	Mosquito 'O'	F/O D Clause & P/O T Diggory	13.02	18.42
No. 235 Sqdn	Mosquito 'W'	W/Cdr A H Simmonds & F/O L Murphy	12.50/	18.21/
No. 235 Sqdn	Mosquito 'N'	S/Ldr Jackson-Smith & F/O A Jones	12.52	18.50
No. 235 Sqdn	Mosquito 'F'	F/Lt R S Turner & F/O A McInnes	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'J'	F/Lt A L Williams & F/O W T Lowe	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'H'	F/O P C Kilminster & F/O S Gordon	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'G'	F/O W Moffatt & F/O C Hardy	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'L'	F/O A J Rendell & R Rawlins	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'Y'	S/Ldr R Redd & F/O A D Turner	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'Q'	F/Lt W Knowles & F/Sgt L Thomas	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'X'	F/Lt thorburn & F/Sgt L W R Crocker	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'M'	F/O L Bowman & F/Sgt T D Coates	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'S'	F/Lt A J C Proctor & F/Lt J W D Thomas	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'X'	F/O C Parkinson & F/O J R Halley	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'V'	F/Sgt S Seear & F/Sgt R Smith	-	-
No. 235 Sqdn	Mosquito 'D'	P/O R K Harrington & F/Sgt A B Winwood	-	-
No. 248 Sqdn	Mosquito 'F'	S/Ldr D H Robinson & F/Sgt T L Taylor	12.58	18.43
No. 248 Sqdn	Mosquito 'C'	F/Lt R D Luckwell & F/O M L Coulstock	12.58	18.43
No. 248 Sqdn	Mosquito 'G'	F/Lt R P Smith & F/Lt J R Howard	12.58	18.42
No. 248 Sqdn	Mosquito 'B'	F/Sgt H Furness & F/O H Fores	12.58	18.44
No. 248 Sqdn	Mosquito 'N'	F/O D E Chance & F/O W H C Cowan	12.58	18.45
No. 248 Sqdn	Mosquito 'A'	F/Sgt A Rickie & F/Sgt T L Collins	12.58	18.45
No. 248 Sqdn	Mosquito 'T'	F/O C Goodwin & W/O A Mudd	12.59	18.35
No. 248 Sqdn	Mosquito 'U'	W/O W G S Parfitt & W/O F T Pulling	12.59	18.45
No. 248 Sqdn	Mosquito 'S'	F/O A A Jefferson & F/O H V Lucas	12.59	18.45
No. 248 Sqdn	Mosquito 'V'	F/O K W Dalton-Golding & F/Sgt R E Buss	12.59	18.48
No. 248 Sqdn	Mosquito 'P'	F/Lt J Milsom & F/O R Holmes	12.59	18.47
No. 248 Sqdn	Mosquito 'Q'	W/O R W Moffatt & W/O B A S Abbott	12.59	FTR
No. 333 Sqdn	Mosquito 'G'	2/Lt T Gulsrud & Q/M O Bakken	13.00	18.35
No. 333 Sqdn	Mosquito 'F'	2/Lt J W Loken / Sgt S Engstrom	13.00	18.35
No. 333 Sqdn	Mosquito 'H'	F/Lt R Golightly & Sgt H Hansson	13.00	18.55
Film Unit	Mosquito DZ592		xx	xx
No. 19 Sqdn	Mustang KH511	S/Ldr P J Hearne	13.10	18.25
No. 19 Sqdn	Mustang FB352	P/O T Sparkes	13.10	18.25
No. 19 Sqdn	Mustang FB359	F/Lt R A Haywood	13.10	18.25
No. 19 Sqdn	Mustang HB832	F/Sgt W Wright	13.10	18.25
No. 19 Sqdn	Mustang HK450	F/Lt J Butler	13.10	18.20
No. 19 Sqdn	Mustang HK444	S/Ldr M R Hill	13.10	FTR
No. 19 Sqdn	Mustang HB868	F/O C L Figgis	13.10	18.25
No. 19 Sqdn	Mustang FB399	F/Lt E Glayton	13.10	18.25
No. 19 Sqdn	Mustang HB846	F/Lt A G Shirreff	13.10	18.25
No. 19 Sqdn	Mustang FB369	P/O B P Avery	13.10	18.20
No. 19 Sqdn	Mustang HK528	F/Lt J Davidson	13.10	18.20
No. 19 Sqdn	Mustang HB872	F/Sgt R Speed	13.10	18.30
No. 279 Sqdn	Warwick 'W'	F/O L H Richards	13.37	19.50
No. 279 Sqdn	Warwick 'E'	S/Ldr R R B Simpson	13.55	19.42

Mosquitoernes bevæbning var ikke den samme for alle fly og så således ud:

Mosquito S, G, F, T, J, Z, H, V, W, L, E/143	bevæbnet med maskinkanoner, maskingeværer og 8 x 25 lb panserbrydende raketter type 'J'
Mosquito C, O/143	bevæbnet med maskinkanoner og maskingeværer
Mosquito W, N, F, J, H, C, L, Y, Q, Z, M, S/235	bevæbnet med maskinkanoner, maskingeværer og 8 x 25 lb panserbrydende raketter type J
Mosquito X, V D/235	bevæbnede med maskinkanoner og maskingeværer
Mosquito F, C, G, B, N, A, T, U, S, V, P, Q/248	bevæbnet med maskinkanoner, maskingeværer og 8 x 25 lb panserbrydende raketter type J
Mosquito H, F, G/333	bevæbnet med maskinkanoner og maskingeværer

Klokken 14.15 opdagede man på 9 km afstand nord for Store Fiske Banke på position 57.25'N 04.10'E et hvidmalet skib i ballast med nordlig kurs. Man foretog sikke ikke videre, men fortsatte mod Kattegat. Klokken 14.54 befandt man sig umiddelbart nord for Hanstholm på 57.25'N 08.20'E med 15 til 30 km sigt og ingen skyer. Det var dog en smule diset. Klokken 15.25 befandt fly fra Strike Wing sig over Kattegat vest for Ramskär i Sverige på position 58.42'N 10.46'E uden skyer, men sådan så det ikke ud længere sydpå. Klokken 15.42 blev der fra området ved Anholt på position 56.45'N 11.30'E rapporteret om ubegrænset sigt over skyerne, men med 10/10 skyer med base i 100 fod. Wing Commander Simmonds besluttede på grund af vejret i dette område at sætte kursen mod nord. Anflyvningen til Kattegat var foregået i lav højde, men nu gav Simmonds ordre til at flyene skulle stige til 5.000 fods højde og flyve over skyformationen i stedet for under denne. Det kan godt være, at det ud fra et flyveteknisk synspunkt var nemmere at flyve over skyformationen end gennem denne, men set ud fra et taktisk synspunkt, så var dette en kæmpebrøler. Det store antal radarstationer, som tyskerne havde til rådighed i dette område, var det nemt for tyskerne at fastslå den nøjagtige position for Strike Wing'en. Klokken 15.58 indfandt man sig vest for Klövningarna på position 58.53'N 10.45'E og da man klokken 16.05 befandt sig på 58.54'N 09.52'E drejede man mod vest, da man befandt sig 8 til 15 km fra kysten. Klokken 16.25 befandt man sig nogenlunde midt mellem Hanstholm og Kristiansand på position 57.41'N 08.08'E og Simmonds besluttede sig til at styrken skulle returnere til Skotland, idet man endnu ikke havde set nogen skibe i Kattegat eller Skagerrak.



Wing Commander Arthur Henry Simmonds, DFC, fra No. 235 Squadron, der gjorde tjeneste ved Banff Strike Wing fra december 1944 og frem til juli 1945. Simmonds var professionel officer i RAF før krigen. Fra september 1939 og frem til maj 1941 var han tjenestegørende ved No. 42 Squadron, hvor han fløj Beaufort torpedobombere. Den 21. juni 1940 deltog han i et angreb på det tyske slagskib 'Scharnhorst'. Han forrettede i 1941 for en kort tid tjeneste ved No. 217 Squadron, før han blev instruktør ved flere forskellige træningsenheder. Fra maj 1944 og frem til december samme år fløj Simmonds ved No. 254 Squadron. Simmonds fortsatte i Royal Air Force efter krigen og var blandt andet en overgang chef for No. 120 Squadron i 1952-53 samt flyvestationschef for RAF Celle fra oktober 1953 til maj 1956.

Det så ud som et begivenhedsløst togt, men da man klokken 16.47 befandt sig ude over Nordsøen sydvest for Lista på position 57.40'N 06.02'E blev Mosquitostyrken angrebet af en halv snes tyske jagere. Banff Strike Wings indflyvning i Kattegat var ikke gået ubemærket forbi Luftwaffe. Klokken 16.00 rapporterede Jagdfliegerführer Dänemark om 40 Mosquitoes og 11 Beaufighters over Skagerrak, der var i færd med at lede efter skibsmål. Fra Jagdleitcenter Gyges blev det rapporteret, at de fjendtlige maskiner fløj i 400 meters højde og med en hastighed af 500 km/t. Jagdfliegerführer Dänemark i Grove havde ingen jagefly, som de kunne sende mod Banff Strike Wing. Der var ingen fuldt operative tyske jagerstyrker stationeret i Danmark på dette tidspunkt af krigen og selv om der var masser af Bf 109 og Fw 109 på flyvepladserne Aalborg og Grove, så drejede det sig om Schlachtflieger- samt skoleenheder.

Til gengæld var der jagerstyrker i rådighed i Sydnorge og 13./JG 5 lå perfekt placeret på Lister for at kunne afskære Mosquitoernes returflyvning. En halv snes Bf 109G-6 og G-14 gik på vingerne under ledelse af Staffelpolitän Oberleutnant Hans Schneider.



Oberleutnant Hans Schneider var ved sin død Staffelpolitän 13./JG 5 og havde fået tilkendt nedskydning af seks fjendtlige fly.

17.07.41 Blenheim Cherbourg

28.03.43 Beaufort Norge

11.02.44 Spitfire Bremanger

25.09.44 P-40 Nordfront

26.09.44 Yak-9 Nordfront

15.01.45 Mosquito Norge

Oberleutnant Schneider stammede fra München og blev født den 20. marts 1921.

Hans Schneider fløj tidligere i krigen i JG 2 og JG 1, før han i november 1942 blev Staffelpolitän for 10./JG 5. Da 10. Staffel blev omdøbt til 13. Staffel i juli 1944 fortsatte han med at være Staffelpolitän under det nye nummer. Oblt Schneider havde i marts fået tilkendt seks nedskydninger i løbet af krigen, hvoraf den sidste var Mosquito HP984 KK-R fra No. 333 Squadron den 15. januar 1945, hvorved kvartermester Sjølie og sergeant Gausland blev dræbt.

På den position, hvor Banff Strike Wing blev interceptet af Jagdgeschwader 5, var der ingen skyer, men meget diset med en sigtbarhed på kun en halvanden kilometer. Den britiske styrke opdagede først de tyske jagerfly umiddelbart før de gik til angreb og jagereskorten i form af No. 19 Squadron nåede ikke at forhindre det første angreb, der hovedsageligt var rettet mod flyene fra No. 248 Squadron.

Mosquitoerne kastede hurtigt deres raketter og der udviklede sig en heftig luftkamp, hvor Mustangjagerne udkæmpede en voldsom luftkamp med de tyske jagerfly. No. 333 Squadron havde også til opgave at beskytte de andre Mosquitoer og de norske Mosquitopiloter agerede hurtigt og aggressivt.

Banff beskrivelse af luftkampen lyder:

The Wing was attacked at 1647 in position 57.40'N 06.03'E, by a formation of ME 109's up to 8 E/A being seen. C, G, N, A, T, V/248 were attacked by E/A resulting in one MG strike on tail of plane of G/248.

G/333 (2nd Lt Gulsrud) was flying at 200 ft when he saw a Vic of 3 Me 109's bearing Green 100 on a course of 090t at 200 ft. The E/A turned in to starboard behind the Wing and G/333 also turned to starboard in a curve of pursuit. G/333 attacked one of the ME 109's which was already firing at a Mosquito. G/333 fired two bursts from 150 to 75 yards scoring strikes and setting the E/A on fire. The E/A did a tight turn and dived down towards the sea. When lost in the haze the E/A was at 200 ft still diving on a northerly course and emitting much black smoke. The E/A attacked by G/333 was seen to have scored strikes on the other Mosquito.



Warrant Officer Bruce Andrew Stanley Abbott og Raymond William Moffat, der blev skudt ned den 12. marts 1945.

De tyske jagere koncentrerede sig først om at angribe Mosquitoerne fra No. 248 Squadron og de havde held til at nedskyde Mosquito HR632 'Q' fra No. 248 Squadron, hvorved australierne Bruce Andrew Stanley Abbott og Raymond William Moffat blev dræbt. De var henholdsvis 21 og 23 år gamle.

Mustangjagerne fra No. 19 Squadron lå ikke på den lade side og gik til angreb på de tyske jagere. Det udviklede sig til en række luftkampe, hvor Squadron Leader Hill blev skudt ned og P/O Avery blev lettere såret i ryggen, da hans Mustang blev beskudt. Til gengæld hævdede Squadron Leader Hearne at have nedskudt en tysk maskine og F/Lt Butler gjorde krav på at have beskadiget og muligvis nedskudt en anden.



Squadron Leader Peter Joseph Hearne (Hearne)

Eskadrillens rapport fra luftkampen lyder:

Personal Combat Report for S/Ldr Hearne

I was Tonic Leader, leading a section of 4 a/c at the time of the engagement. White Section with three aircraft were flying on the starboard side of the Mosquitoes while Green Section with 4 a/c were on the port side and the the fore, and my section also to port but in the rear. The Mosquitoes descended rapidly from 5000 ft at the mouth of Oslo Fiord and followed the Norwegian coast from a distance of about 10 miles at zero ft until reaching Kristiansand. The visibility deteriorated rapidly to 3000 yds and whilst we were on a course of 25 degrees and at a point about 30 miles SE of Lista, White section were engaged by 8 ME 109's who intercepted them head on at 1645 hrs.

I gave the order to drop tanks and turned starboard across the Mosquitoes climbing to 3000 ft in the direction of the attack. I intercepted Green section almost immediately and saw 2 ME 109's amongst them turning in tight circles. One ME 109 had both his wheels down. This did not seem to cramp his style, however, as he was turning as tightly as some of the Mustangs, and firing repeatedly. I got on to this aircraft's tail following it around for some three tight orbits to starboard, firing 2 short bursts from about 150 yds, seeing strikes on

starboard wing root on the second occasion, until it straightened out temporarily. Just as he was going into another steep turn to starboard I got in a good 1½ second burst from 300 yds. Black smoke came from his engine and the e/a went immediately into a steep dive straight into the sea. This is confirmed by F/Lt Shireff, F/S Wright and others. The pilot jettisoned his hood in the dive but failed to jump out. I could see no more hostile aircraft around and in view of poor conditions of visibility, I immediately set course for home with 5 other aircraft.

The camouflage of the 109's appeared to be green and grey. The spinners seemed to me to be black, but some pilots reported them black and white. I claim one ME 109 destroyed.

S/Ldr Hearne 1 ME 109 destroyed

200 rounds AP, 200 Incend. No stoppages. GGS used. COCG used and exposed.



*Feldwebel Adolf Lenz
fra 13./JG 5 sammen
med sin mekaniker
foran en Bf 109G på
Lister i Norge. Det
var sandsynligvis
Lenz, der nedskød
Moffat og Abbott i
Mosquito HR632.*

Personal Combat Report for F/Lt Butler

I was leading White section and flying on the starboard side of the Mosquito formation at zero feet. Approximately 20 miles SE of Lista at 1645 hrs I saw 8 ME 109's approaching head-on and about 800 yds away. My section dropped tanks and as the e/a passed I did a steep climbing turn to the left. I lost them momentarily in the mist and then saw 4 e/a which proved to be 109's.

I turned towards them, whereupon a dog-fight commenced. I was compelled to do a series of climbing turns to the left and eventually managed to get on the tail of a 109 at 3000 ft and gave this particular aircraft a 2 - 3 second burst at an angle of 45 degrees closing to 200 yds after which clouds of white smoke began to pour out of the starboard side of the e/a. I then broke upwards and observed my No. 2 (S/L Hill - missing) firing at the same a/c, still with white smoke coming from it. This e/a then went into a very steep dive so I followed it down and at about 1,000 ft gave it another 2-second burst from 400 yds but apart from the white smoke I saw no strikes; the e/a continued diving, but I was compelled to break away as 5 109's came down on my tail from above. I took violent evasive action and went down

to zero feet, fire from the e/a hitting the sea off my starboard wing. I saw an a/c behind me go into the sea which I think must have been me No. 2. I did a steep turn and then set course for base leaving the e/a behind.

The e/a seemed newly camouflaged in grey and black spinners. I claim one Me 109 probably destroyed.

Conclusion of Report

The Mustangs were split by the dog fight but 9 a/c reformed and escorted the Mosquitoes back to base without further incident, all a/c landing by 1825 hrs.

S/Ld Hill was last seen with black smoke pouring from his aircraft and, as stated by F/Lt Butler, is thought to have crashed into the sea.

P/O Avery's a/c was hit some 5 times by 20 and 13 mm, and he himself received cannon splinters in the back. Two Me 109's were seen to be firing at a patch of oil and wreckage on the water during the combat.

Claims

S/L Hearne 1 ME 109 destroyed. 180 rounds used

F/L Butler 1 ME 109 probably destroyed. 160 rounds used.

Our Casualties

1 Mustang IIIA and pilot (S/L Hill) missing

1 Mustang IIIA Cat. B P/O Avery slightly wounded

Squadron Leader Michael Rowland Hill stammede fra Sydafrika og læste i 1930'erne historie på Cambridge universitetet, hvor han samtidig meldte sig til universitets Air Squadron. Han fik i oktober 1938 sin officersbestalling i RAFVR og blev efterfølgende indkaldt til tjeneste i Royal Air Force ved krigens start. Efter at være blevet uddannet som pilot kom han i september 1940 til 7 OTU for at blive omskølet til Spitfires. Den 21. september styrtede han ned under start i Spitfire R6917, men slap uskadt fra hændelsen og blev overflyttet til No. 266 Squadron den 28. september, der på dette tidspunkt lå stationeret på Martlesham Heath.

Hill fløj under den sidste del af Slaget om England og var en af de 'Few'. Han nedskød dog ingen fjendtlige maskiner. Det vides ikke, hvor han gjorde tjeneste efter No. 266 Squadron og indtil han kom til No. 19 Squadron i 1945. Han blev udnævnt til Squadron Leader den 1. juli 1943 og var på dette tidspunkt opført under 'General Duties Branch'.



Oberfeldwebel Theodor Stebner, der var Schneiders wing man og som blev dræbt sammen med sin Staffelpolitän. Stebner, der var født den 22. august 1914, havde tidligere fløjet ved Jagdgeschwader 51 i Rusland. Den 22. juni 1941 blev han skudt ned af russiske fly og nødlandede bag de russiske linier ved brest-Litovsk. Stebner dukkede igen op seks dage senere. Stebner havde seks anerkendte nedskydninger:

30.06.41	DB-3	Rusland
30.07.41	DB-3	Rusland
30.07.41	DB-3	Rusland
31.08.41	DB-3	Rusland
31.08.41	DB-3	Rusland
28.03.43	Mosquito	Norge

IV./Jagdgeschwader 5 på Lister mistede to Bf 109er den 12. marts og fik yderligere tre beskadiget. Det ene af de beskadigede fly var Bf 109G-6 Werk Nr 166080, der blev beskadiget 15% under start fra Lister. De to andre beskadigede fly var Bf 109G-6 Werk Nr. 463006, der blev beskadiget 40%, og Werk Nr. 462339, der blev beskadiget 15%. Begge fly blev indrapporteret som beskadigede ved landing, men dette skete ofte efter at et fly havde været i kamp og landede med skader. Ved sidstenævnte landing blev Uffz Willi Hein kvæstet.

De to mistede fly kom begge fra 13./JG 5. Det ene var Bf 109G-6 Werk Nr 410780, der forsvandt over Skagerrak, hvorved Oberleutnant Hans Schneider blev dræbt. Det andet var Bf 109G-14 Werk Nr 464231, der ligeledes forsvandt, hvorved Oberfeldwebel Theodor Stäbner blev meldt savnet.



2/Lt Gulsrud, der muligvis nedskød Schneider.

Efter luftkampen drejede Mosquito 'G' og 'F' fra No. 333 Squadron (2/Lt Gulsrud og Loken) tilbage for at eskortere en beskadiget Mustang tilbage til Skotland. Dette mislykkedes dog, da man ikke var i stand til at finde Mustangen på grund af dårlig sigt.

På vej hjem sendte F/O Smith og F/Sgt MacBean i Mosquito 'V' fra No. 143 Squadron klokken 16.50 første signal om luftkamp, da man befandt sig på 57.40'N 05.40'E. Klokken 17.17 blev denne melding på position 57.25'N 06.30'E (langt ude over Nordsøen syd for Lista og vest for Hanstholm) fulgt op med yderligere en melding om, at man var blevet intercepted af Messerschmidts.

Warwick 'W' fra No. 279 Squadron, med F/O L H Richards som pilot, var det ene af to søredningsfly, der var blevet afsendt for at støtte Banff Strike Wing. Han medførte en A/B Lifeboat og to Lindholmes og indfandt sig klokken 15.20 på position 57.45'N 05.00'E.

Klokken 16.58 fik F/O Richards oplyst af lederen af Strike Wing'en, at man returnerede til Skotland. Richards havde overhørt medlingerne indbyrdes mellem flyene i Strike Wing'en og var klar over, at mindst et fly var i vanskeligheder. Richards forespurte om dette fly kunne tænde for IFF'ens nødsignal, hvorefter han kastede to 'smoke floats' for at markere sin position.

Klokken 17.12 befandt Warwick 'W' sig nordvest for Lille Fisker Banke på position 57.15'N 05.40'E, hvor man fik oplysninger om, at en Mustang fra eskorten havde haft problemer, men at alt nu var i orden. Dette kun næsten kun have været P/O Avery, der var lettere såret. Efter denne melding satte Richards kursen mod Banff samtidig med, at han aflyttede radioen for at høre, om nogen fly var i vanskeligheder. Klokken 19.15 fik Richards oplyst, at et fly ikke var vendt tilbage til Banff, men blev samtidig beordret til at returnere til Wick. F/O Richards landede igen klokken 19.50.

Squadron Leader R R B Simpson var pilot ombord på Warwick 'E', der var det andet søredningsfly. Han kom i luften klokken 13.55 fra Fraserburgh og satte kursen mod det befalede venteområde. På vej hertil observerede besætningen et svensk fiskefartøj ved navn 'Gunnern', som man fotograferede inden man fortsatte mod Skagerrak. Klokken 14.41 befandt man sig nord for Lille Fisker Banke på position 57.08'N 06.02'E, hvor Warwick 'E' afsøgte området 6½ gange i 800 fods højde. Her afventede man indtil F/O Richards over radioen klokken 18.23 rapporterede, at man var beordret til at returnere til Skotland. Squadron Leader Simpson landede igen på Fraserburgh klokken 19.42.

Skagerrak og Kattegat om aftenen den 12. marts

Da Squadron Leader Simpson landede på Fraserburgh var Halifax flyene fra No. 58 og 502 Squadron lige ved at påbegynde deres afsøgning i Skagerrak og Kattegat. RAF Stornoway fik ordre på at afsende syv Halifaxes i løbet af aftenen, men afsendte kun seks. Til gengæld gennemførte alle seks besætninger angreb på tyske skibe.

Alle Halifax besætninger havde ordre på at afsøge linie L6 eller L7 i patruljeområdet og hvis man ikke fandt noget mål her, skulle man i stedet for angribe skibsmål i Sandefjorden i Norge. De syv Halifaxes havde følgende hovedopgaver:

1st A/C Line 7 at 121945A
2nd A/C Line 6 at 121950A
3rd A/C Line 6 at 122015A
4th A/C Line 7 at 122045A
5th A/C Line 6 at 122050A
6th A/C Line 7 at 122120A
7th A/C Line 6 at 122125A



*Gruppenkommandeur
I./NJG 3, Major Werner
Husemann til venstre og
Staffelkapitän 3./NJG 3,
Oberleutnant Eduard
Schröder til højre.
(Herbert Koch)*

Det er bemærkelsesværdigt, at alle anti-shipping togterne udført af RAF Stornoway skulle finde sted forholdsvis tidligt i den mørke periode, hvilket gav tyskerne mulighed for uhindret sejlads fra en gang over midnat. Anti-shipping operationen skulle finde sted samtidig med minelægning i Kattegat. Forskellen på minelægningen og anti-shippingen var, at minelæggerne opererede fra stor højde, medens anti-shipping flyene opererede helt nede på dækket. I løbet af aftenen startede to tyske Ju 88G natjagere fra Fliegerhorst Grove for at flyve patrulje over Skagerrak og Kattegat. De to tyske piloter, Husemann og Schroeder, havde nemmere ved at gå efter minelægningsflyene, der opererede højere oppe og koncentrerede sig derfor om disse.



Det norske skib 'Beaumont', der blev beslaglagt af tyskerne og omdøbt til 'Bromberg'.

Tyskerne havde flere transportere i Kattegat og Skagerrak denne nat. Midt på eftermiddagen den 12. marts meddelte 8. Sicherungsdivision i Aarhus torpedobåden T13, at tankskibet 'Bromberg' ville deltage i konvojen med 'Dithmarschen', der skulle sejle fra Kristandsand Süd til Kiel med en fart af 11 knob. Dette var topfarten for 'Bromberg', medens 'Dithmarschen' var i stand til at skyde en fart af 21 knob.

Med 'Bromberg' menes det 5.627 brt store tidligere norske tankskib 'Beaumont', der i maj 1940 blev beslaglagt af tyskerne i Mandal og indsat som Stützpunktanker for Kriegsmarinen under Trossschiffverband Nord. Beaumont blev færdigbygget på Odense Staalskibsværft i januar 1929. 'Bromberg' overlevede krigen og blev i 1945 overgivet til de oprindelige ejere, Biørn Biørnstad & Co, i Oslo, hvor skibet igen fik navnet 'Beaumont'. I 1956 blev skibet solgt og blev omdøbt til 'Bodø'. To år senere blev 'Bodø' hugget op i Belgien.



'Dithmarschen' fotograferet i færd med at forsyne et orlogsfartøj.

'Dithmarschen' var et 10.848 brt stort trosskib, der havde været et vigtigt forsyningskib under hele krigen. Dithmarschen-klassen bestod af seks forsyningskibe, der blev bygget sidst i 30'erne for at kunne forsyne den tyske marine, der ikke rådede over havne udenfor tysk område. Det var meningen at disse forsyningskibe skulle kunne følge svære tyske overfladeenheder såsom 'Bismarck', 'Scharnhorst' og 'Gneisenau' samt 'Admiral Scheer', under deres operationer i Atlanterhavet.

'Dithmarschen' var et tankskib, der kunne medføre 9.000 tons brændstof og 400 tons smøreolie, men fartøjet medførte også ammunition og reservedele samt generelle forsyninger. 'Dithmarschen' var også et reparationsværksted og rådede ligeledes over et mindre hospital, der var af et sådant omfang, at man kunne modtage sårede fra andre fartøjer.



'Dithmarschen' blev ved krigens afslutning beslaglagt af briterne og i 1946 udleveret til amerikanerne, der omdøbte skibet til 'Conecuh'. På billedet ses skibet som amerikansk flådetanker. Skibet blev slettet af den amerikanske flådes register i juni 1960.

For at kunne følge med de tyske slagskibe var 'Dithmarschen' et hurtigt fartøj og havde en rækkevidde på 12.500 sømil ved en fart på 15 knob. Meget kortvarigt kunne skibet skyde en fart på 23 knob.

Skibet var velbevæbnet med luftværnsskyts og havde af samme årsag også en større besætning, nemlig 11 officerer og 189 mand. Bevæbningen bestod af tre stk 15 cm L/48 kanoner, to 3.7 cm luftværnskanoner samt seks 20 mm luftværnskanoner. Dertil kom så et antal maskingeværer.

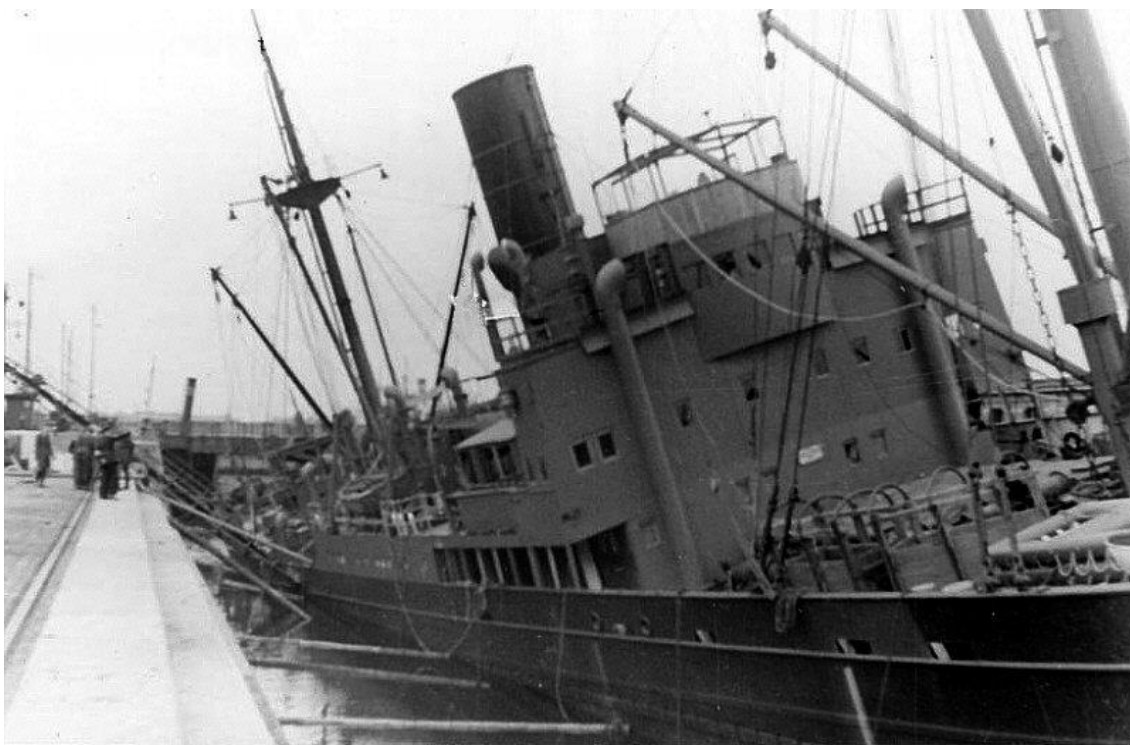
'Dithmarschen' havde adskillige gange fungeret som forsyningskib i Norge - herunder i Romdalsfjorden samt Kirkees samt Kaafjord. Ved krigens slutning lå Dithmarschen i Bremerhaven.

'Dithmarschen' og 'Bromberg' skulle den 12. marts 1945 sammen med deres eskorte bestående af T13 og destroyeren Richard Beitzen sejle fra Kristiansand til Oslo og herfra videre til Kiel.

Også minetransporteren 'Lauting' var klar til at løbe ud. Fartøjet befandt sig i Oslofjorden, men blev overrasket af mineudlægningen, som fandt sted om aftenen den 12. marts og det varde et par nætter, før 'Lauting' kom afsted. 'Lauting' på 900 brt blev bygget i Stettin i 1934 og fungerede som minetransporter for Kriegsmarinen. Den havde forsynet minelæggeren 'Ostmark' samt destroyeren 'Karl Galster' med miner og var beordret retur til Swinemünde. Admiral Skagerrak tydeligtgjorde for minelægningsstyrken, at 'Lauting' var stærkt ønsket i Swinemünde.

I løbet af natten afsejlede også minelægningsstyrken 'Ostmark', 'Lothringen' samt destroyeren 'Friedrich Ihn' fra Oslofjorden med kurs mod Kristiansand Süd. Styrken forventede at være ved Schwarz 26 klokken 07.00 om morgenen den 13. marts.

Troppetransportskibet 'Rolandseck' var på vej til Aarhus og blev i første omgang eskorteret af 'Karl Galster' samt F10. Længere nede i Kattegat overtog minstrygeren M 265 eskorten. 'Rolandseck' blev bygget af Stettiner Oderwerke AG i 1937 og sejlede før krigen for Hansa i Bremen. Ved krigens start befandt skibet sig på Vigo Red i Spanien. Skibet blev camoufleret som værende det danske skib 'Olav' og slap via Trondhjem til Hamburg, hvor man ankom den 1. november 1939. I 1940 fungerede 'Rolandseck' som Seelöwe Transporter A30 og blev den 15. september 1940 bombet i Antwerpen af britiske fly. Skibet sank, men blev hævet og repareret før det blev indsat som transporter. Den 14. juni 1944 blev 'Rolandseck' saboteret i Oslo og besætningen var nødt til at sætte skibet på grund for at redde det. Igen blev 'Rolandseck' repareret, men allerede den 17. januar 1945 blev skibet igen saboteret af den norske modstandsbevægelse. Den 12. marts var 'Rolandseck' på vej fra Hoisandbad til Aarhus og var stærkt forsinket. Tropperne ombord havde befundet sig ombord på skibet siden den 11. marts. 'Rolandseck' medførte 11 officerer, 406 soldater og 116 heste under nattens sejllads. Derudover medførte skibet en enkelt kampvogn, 11 lastbiler og 60 andre køretøjer - fortrinsvis hestetrukne.



'Rolandseck' efter sabotagen i januar 1945. Sabotagen blev udført af den norske sabotør 'Max Manus' der placerede en hæftemine på 'Rolandseck'. Skibet blev slået læk og truede med at kæntré. Det lykkedes dog for tyskerne at redde 'Rolandseck' fra at synke, der bortset fra lækken kun var mindre beskadiget.

Alt dette vidste flybesætningerne på RAF Stornoway ikke noget om. Besætningerne var briefet om at afsøge bestemte ruter gennem Skagerrak og Kattegat (L6 og L7) og de vidste af erfaring, at der var størst mulighed for at finde tysk skibsfart langs den svenske vestkyst.

F/O W Atkinson i Halifax 'C' JP174 fra No. 58 Squadron kom på vingerne klokken 16.53 og befandt sig klokken 19.30 i fuldstændig mørke syd for Lindenes på position 57.25'N 06.37'E, hvorefter man påbegyndte afsøgning af L7. Klokken 20.30 fik radaroperatøren en kontakt i retning '040 red 12 miles', medens Halifaxen selv fløj med kurs 040 grader i en højde af 200 fod vest for Persgrunden og Ramskär i Sverige på position 58.40'N 10.20'E. Fem minutter senere steg Atkinson op til en højde af 4.500 fod for at finde 'bombing wind', hvorefter han klokken 20.50 kastede fire faldskærmsblus. I lyset fra lysbomberne så Halifaxbesætningen to skibe, der hver var på omkring 5.000 tons, samt tre orlogsfartøjer - alle med kurs 290 grader og en anslået hastighed af 10 knob. Telegrafisten ombord på Halifaxen var hurtig til at afsende en fjendemelding, der angav position på de fjendtlige skibe.

Heller ikke tyskerne lå på den lade side. Klokken 20.52 affyrede eskortefartøjerne seks magnesium lysbomber, der blev antændt i en højde af 4.500 fod. Halifaxen var under anflyvning for bombekast og de tyske lysbomber var indstillet til den korrekte højde, men det afholdt dog ikke Atkinson fra at angribe:

'At 20.55 in posn 58 degs 52'N 10 degs 19'E from 4.500 ft. A/C made slight diving attack on 5000 ton M/V C/S 290 degs sp 10 kts up the track of ship from bow to stern. Radar then visual. A/C attacked with 6 500 lb MC bombs nose plugged T/D .025 seccs. Bomb bursts not seen in relation to ship but mid-upper and tail gunner saw a long column of black smoke issuing from vessel. Intense light flak from all ships. Port elevator slightly damaged'.

Klokken 20.56 forlod Halifax 'C' den tyske konvoj, men det betød ikke, at man udenfor fare. Klokken 21.05 opfangede man et fjendtligt fly på radaren, da man befandt sig nordøst for Arendal i Norge på position 58.30'N 09.10'E. Det lykkedes at ryste det fremmede fly af sig igen efter 20 minutter. Efter angrebet sendte Halifax 'C' fire meldinger, så de efterfølgende piloter kunne frem til den tyske konvoj. F/O Atkinson landede igen på Stornoway klokken 01.40.

Den næste Halifax på vingerne var 'M' fra No. 502 Squadron, der blev fløjet af F/Lt E P Davenport. Han kom i luften klokken 17.31 og fandt klokken 18.00 ud af, at flyets automatiske pilot var i stykker, men valgte alligevel at fortsætte. Halifax 'M' medførte syv 500 lb MC bomber samt femten faldskærmsblus No. 3 Mk. 1.

Klokken 19.53 indfandt han sig ude over havet syd for Lindeness i Norge på position 57.30'N 07.00'E. Herfra fortsatte han vider mod øst mod et punkt umiddelbart nord for Skagen på position 57.50'N 10.40'E, hvor han indfandt sig klokken 20.36. Davenport havde til opgave at afsøge L6.

Klokken 20.42 fik radaroperatøren en kontakt i retning '007 red 14 miles', medens Halifaxen befandt sig midt mellem Göteborg og Skagen på position 57.40'N 11.09'E med kurs 140 grader og i en højde af 300 fod. Davenport trak Halifaxen op i en højde af 4.000 fod for at finde 'bombing wind' og et minut senere afsendte telegrafisten fjendemelding med position til Stornoway og HQ No. 18 Group.

Klokken 21.15 kastede Halifax 'M' seks faldskærmsblus, der oplyste et 5.000 tons fartøj med kurs 150 grader og med en anslået hastighed af 12 knob. Davenports første anflyvning og 'bombing run' var ikke tilfredsstillende for Davenport og han drejede rundt og foretog endnu en anflyvning, alt i medens Halifaxen blev beskudt af let og tungt luftværnsskyts. Davenport kastede yderligere seks faldskærmsblus, som oplyste et 5.000 ton fartøj og to orlogsfartøjer. Davenport anfløj det 5.000 tons store fartøj:

'At 2130 hrs in posn 57 degs 38'N 11 degs 15'E (vest for Vinga) from 3.800 ft. A/C made shallow diving attack on 5000 ton M/V C/S 150 12 kts from port bow to starboard quarter. Radar then visual. A/C attacked with 7 500 lb MC bombs nose plugged T/D .025 secs spaced 800 ft. Bomb bursts seen to straddle vessel forward of amidship flak from stern and stern, flak creased immediately. Smoke was seen coming from bow of ship. Light and heavy flak from both vessels. No damage to A/C or crew'.

Davenport forlod tre minutter efter angrebet den tyske konvoj og befandt sig klokken 21.48 nord for Skagen på position 58.01'N 10.42'E, hvor besætningen kunne se luftværnsskydning og lysbomber 20 grader til styrbord i en afstand af omkring 60 km. Klokken 22.44 forlod Halifax 'M' patruljeområdet og fortsatte i 400 fods højde i retning af Stornoway, hvor man landede klokken 02.13.

Den tyske minestryger M265 rapporterede til 8. Sicherungsdivision i Aarhus, at dens konvoj var blevet opdaget af fjendtlige fly og belyst med lysbomber klokken 21.10 i marinekvadrat AO4578 og 8. Sicherungsdivision svarede tilbage, at M265 skulle opankre 'Rolandseck' på punkt Bluete og minestryger sejlfrenden til Schwarz 15 og tilbage igen, før man eskorterede 'Rolandseck' videre.

Halifax 'E' JP301 fra No. 58 Squadron med P/O J D McDonald som pilot kom i luften klokken 17.35 og indfandt sig klokken 20.07 syd for Lindenes på position 57.35'N 07.00'E, hvor man fik masser af små radarkontakter, som man anslog til at være fiskefartøjer, hvorfor man fortsatte østover uden at undersøge kontakterne nærmere. McDonald havde ordre på at afsøge L6.



'Rolandseck', der blev bygget i Stettin i 1936. Skibet var på 1845 brt og kunne skyde en fart på 11.5 knob. Skibet sejlede i løbet af krigen hovedsageligt som troppetransporter.

Da Halifax 'E' klokken 20.58 befandt sig på position 57.26'N 11.30'E, fik man en kontakt 25 grader til styrbord i en afstand af 30 km, som McDonald besluttede sig til at undersøge nærmere. Han trak Halifaxen op fra 300 til 4.500 fods højde for at finde 'bombing wind' samtidig med, at radaroperatøren homede, indtil man var i en afstand af otte kilometer fra målet.

Klokken 21.47 kastede McDonald fire faldskærmsblus øst for Læsø på position 57.15'N 11.40'E og i lyset fra disse kunne man se et skib på 3.000 tons samt et eskortefartøj. Begge skibe havde kurs 180 og sejlede med en fart af 10 knob. McDonald gik til angreb under voldsom beskydning af let luftværnsskyts fra begge fartøjer. Det lette luftværnsskyts var temmelig nøjagtigt skydende, men havde ikke held til at træffe Halifaxen. McDonalds angrebsrapport lyder:

At 2150 in posn 5715'N 1140'E from 4500 ft made a level attack down flare path on 1 M/V 3000 tons, Co. 180/10 kts. Radar then visual. Attacked slightly off right angles from port to starboard to ships course with 6 x 500 lb MC bombs, tail delay .025 secs, spaced 80 ft. R/Gunner reported last bomb scored direct hit on vessels stern, followed by considerable red sparks and smoke. Ship appeared to have stopped as A/C turned away, no wake seen. No. casualties or damage to A/C'.

Efter angrebet besluttede McDonald sig til at kredse en gang omkring det skib, som han netop havde bombet, men man fik radarkontakt fra formodede fjendtlige fly, hvorfor McDonald i stedet for begyndte at flyve undvigemanøvrer, indtil man havde mistet kontakten til de andre fly.

Klokken 23.12 forlod Halifax 'E' patruljeområdet syd for Lindenes på position 57.50'N 06.53'E og fortsatte til Stornoway, hvor man landede klokken 02.57. John Douglas McDonald stammede fra Teeswater i Ontario og meldte sig frivilligt i 1941. Han overlevede krigen med 29 operative togter under hvilke han ni gange bombede tyske fartøjer.

M265 nåede aldrig at minestryge indtil Schwarz 14, da P/O McDonald klokken 21.50 ramte 'Rolandseck' med en 500 lb MC sprængbombe, da denne befandt sig på position 5714.4'N 1136.5'E (15 sømil øst for Læsø). M265 bad øjeblikkeligt om assistance i form af lægehjælp samt jagerbeskyttelse.

Jagerbeskyttelsen var til stede i form af Husemann og Schröder fra I./NJG 3, men de to Ju 88Gere opererede i større højde og fik ikke fat i nogen af Halifaxene fra No. 58 eller 502 Squadron. Hjælpen til 'Rolandseck' bestod i første omgang af minestrygeren M293 samt forpostbådene VS902 og VS904, der af 8. Sicherungsdivision blev dirigeret til uheldsstedet.

'Rolandseck' var på dette tidspunkt i færd med at synke og forsvandt i bølgerne klokken 22.37. M265 gik straks igang med at redde nødstedte og havde klokken 23.08 overtaget hele mandskabet fra 'Rolandseck', så det må have været ret trangt ombord på den lille minestryger. Førstehjælp var også på vej i løbet af nogle timer i form af fire læger ombord på fem Räumboote fra 4. Räumbootflottille, men de ville først være fremme omkring klokken 04.00.

Da M293 ankom til uheldsstedet, overtog dette fartøj omkring 100 reddede fra M265, hvorefter begge fartøjer satte kursen mod Frederikshavn, hvor man forventede at ville ankomme klokken 08.00. Man bad den tyske marine i Frederikshavn om at have ambulancer klar til fem sårede samt indkvartering til fire hundrede nødstedte. M265 medførte også ti dræbte tyske soldater. Klokken 07.30 ankom R268 fra 4. Räumbootflottille til Frederikshavn.



Tysk minestryger i Kattegat. (C. Petersen)

F/Lt J B Goodyear i Halifax 'F' JP258 fra No. 58 Squadron var beordret i luften klokken 17.55, men startede ti minutter tidligere. Klokken 20.24 indfandt han sig midt mellem Hanstholm og Kristiansand på position 57.30'N 08.00'E, hvor han startede sin afsøgning af patruljeområdet L7. Klokken 20.59 fik radaroperatøren en kontakt i retning af 30 grader Red, 17 miles, medens Halifaxen befandt sig øst for Arendal på position 58.28'N 09.46'E med kurs 045 grader og i en højde af kun 200 fod. Goodyear trak Halifaxen op i 8.000 fods højde for at finde 'bombing wind' samtidig med, at man pejlede sig ind på det fjendtlige mål.

Klokken 21.30 kastede Halifax 'F' seks lysbomber, hvoraf den ene var en forsager og faldskærmen på en anden foldede sig sammen, hvorved lyset faldt for hurtigt. Flyet befandt sig på dette tidspunkt syd for Langesund på position 58.47'N 09.48'E. Selv om kun fire faldskærmsblus virkede, så fandt man frem til en tysk konvoj bestående af et fartøj på 5.000 tons og to andre hver på 2.000 tons. De tre fartøjer blev eskorteret af tre orlogsskibe. Alle fartøjer havde kurs 220 grader og sejlede med en hastighed af mellem 10 og 15 knob.

Konvojen beskød Halifax 'F' med let luftværnsskys samt affyrede to 'high intensity flares', som detonerede i ca. 5.000 fods højde.

F/Lt Goodyear undlod at angribe i første omgang og kastede klokken 21.42 yderligere seks faldskærmsblus, der blev besvaret med to lysgranater fra de tyske skibe. De to lysgranater lå korrekt i højde og afstand. De tyske orlogsfartøjer affyrede disse lysgranater for at blænde besætningen ombord på Halifaxen medens flyets egne faldskærmsblus brændte ud. Det lykkedes dog ikke helt og klokken 21.47 gik F/Lt Goodyear til angreb:

At 2147 in posn 5857'N 0958'E (Twistein ved indsejlingen til Langesund og Porsgrunn) from a height of 6000 ft made a level attack on 1 M/V 5000 tons across port to stbd bow with 6 x 500 lb MC bombs, tail delay .025 secs, spaced 80 ft. bomb bursts not seen. A brilliant orange red flash observed but not in relation to ship. Flak ceased but recommenced from E/Vs. One flare failed to ignite. Another ignited but collapsed'.

Efter angrebet stattede F/Lt Goodyear kursen hjemover og landede på RAF Stornoway klokken 02.43. Under returflyvningen afsendte Halifax 'F' fjende- og angrebsmeldinger. Den tyske forpostbåd VS1612 rapporterede, at de blev bombet syd for Oslofjorden, men at der ikke opstod nogen skader.

F/Lt W S Biggar i Halifax 'R' fra No. 502 Squadron kom på vingerne ret sent i forhold til det tidspunkt, som han var beordret til at starte. Han skulle have været startet klokken 18.10, men kom først i luften

klokken 18.49. Klokken 19.31 befandt han sig over Duncansby Head i fuldstændig mørke med kurs mod Skagerrak. Halifax 'R' medførte syv 500 lb MC sprægbomber og femten faldskærmsblus No. 3 Mk. 1. Klokken 21.31 indfandt man sig i patruljeområdet vest for Hanstholm på position 57.14'N 07.50'E og fik hurtigt utallige mål på radaren. Det drejede sig dog om fiskekuttere i Skagerrak, hvoraf mange havde lys brændende ombord på bådene.

Klokken 22.29 befandt man sig ved Sæby i Nordjylland på position 57.21'N 10.26'E med kurs 182, da man fik en radarkontakt i retning 090 Red i en afstand af 9 km. Målet blev pejlet, men ikke videre undersøgt, da det brændte et lille lys. Klokken 23.00 fik man ved Måseskär på position 58.06'N 11.04'E på ny en radarkontakt. Denne gang i retning 38 grader Red, 38 miles. Biggar trak Halifaxen op fra 300 fods højde til 3.500 fod for at finde 'bombing wind' samtidig med, at man homede på kontakten.

Da man klokken 23.27 befandt sig vestsydvest for Lysekil på position 58.12'N 10.50'E kastede Biggar seks faldskærmsblus, hvorefter Halifaxbesætningen så fem skibe og to orlogsfartøjer. Halifaxbesætningen var ikke i stand til at bedømme fart og kurs på de fjendtlige fartøjer, der sejlede undvigemanøvrer. Biggar udvalgte det største fartøj som mål og påbegyndte sin anflyvning:

'At 2330 in posn 5812'E 1050'E from a height of 3500 ft made a shallow dive attack on 1 M/V 5000 tons approx Co 120/spd unknown. Radar then visual. Attacked from bows to stern with 7 x 500 lb MC bombs, tail delay .025 secs, spaced 80 ft. No results seen. Navigator unable to observe results due to the brilliancy of flak in front of A/C. Intense light flak accurate at first, but inaccurate later. Moderate heavy flak encountered bursting mostly above A/C after attack one high intensity flare fired, ignited above A/C's height, 3000 ft. Also vessels attempted to shoot A/C's flares down before and after attack. No casualties or damage to A/C'.

Klokken 23.40 satte F/Lt Biggar kursen hjemover og landede igen på Stornoway klokken 04.15.



Wing Commander Harold Hardwicke Clarke Holderness, der var chef for No. 502 Squadron. Holderness, der stammede fra Salisbury i Rhodesia, gik på kostskole i England og blev senere uddannet som advokat i Sydafrika, før han i september 1939 meldte sig til RAF. Efter endt pilotuddannelse blev han udvalgt som flyveinstruktør - først i 18 måneder på Montrose og senere på Empire Central Flying School. Holderness kom til No. 502 Squadron i september 1943. Han vendte i august 1945 tilbage til Rhodesia, hvor han de næste 30 år virkede som advokat. I 1954 blev han medlem af parlamentet i Rhodesia. Han forlod Rhodesia i 1975 og bosatte sig i England. Holderness døde som 92 årig den 21. marts 2007.

Chefen for No. 502 Squadron, Wing Commander H H C Holderness, var en overordenlig dygtig og koldblodig pilot, der af og til stadigvæk fløj operativt selv om han var chef. Han startede denne aften klokken 19.10 i Halifax 'B'. Dette var 40 minutter senere end befalet.

Klokken 21.56 befandt han sig nordvest for Hanstholm på position 57.30'N 08.00'E og otte minutter senere opfangede Halifaxens radiotelegrafist F/Lt Goodyears fjendemelding. Holderness fortsatte østover for at afsøge L7 og klokken 22.15 fik man flere radarkontakter til styrbord, men disse blev blot noteret for eventuelt senere brug.

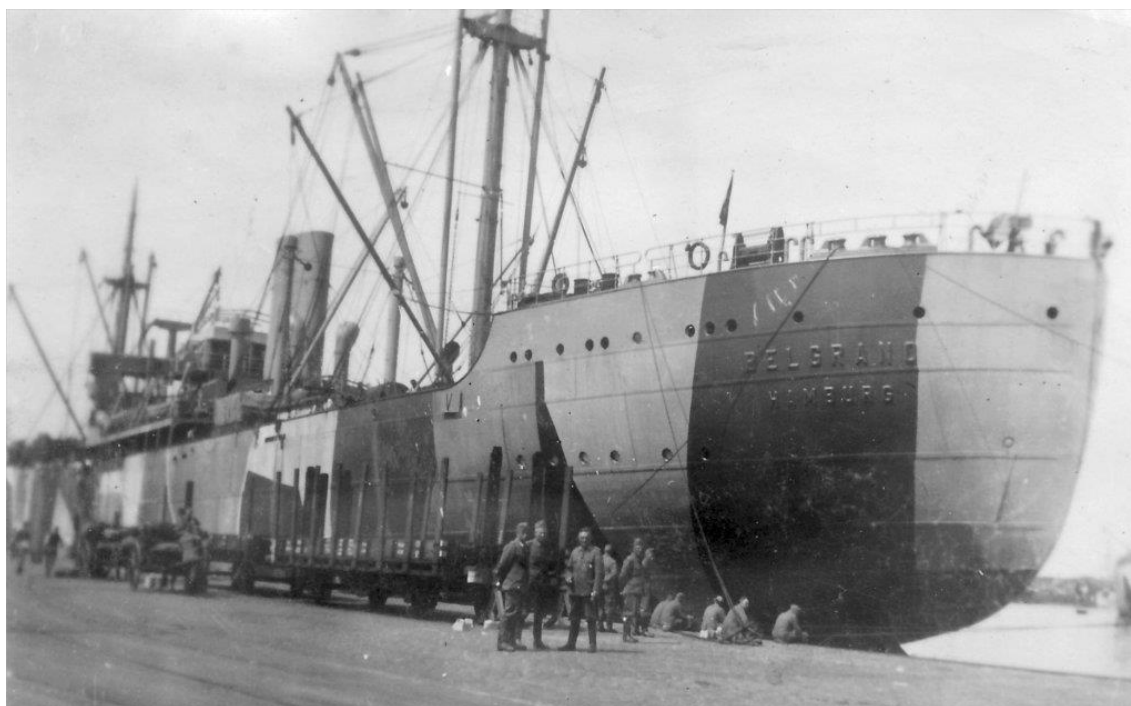
W/Cdr Holderness fløj denne nat forholdsvis højt i forhold til hans egne instrukser, idet hovedparten af hans patrulje blev udført i 800 fods højde. Klokken 22.26 befandt han sig dog i 500 fods højde med kurs 040 grader nord for Skagen på position 58.12'N 10.18'E, da radaroperatøren fik en konakt '005 Green 20 miles'. Holderness besluttede sig til at undersøge denne kontakt og kredsede rund om kontakten alt i medens han steg op til 4.000 fod for at finde 'bombing wind'.

Klokken 23.22 kastede Halifax 'B' tre faldskærmsblus, som belyste to skibe og to eskortefartøjer med kurs 120 grader og en anslået hastighed af seks til otte knob. Halifaxens telegrafist var hurtig til at sende en fjendemelding samtidig med, at Holderness gjorde sig klar til angreb:

'At 2326 in posn 5817'N 1050'E from a height of 3500 ft made a slight diving attack on 3000 tons M/V, co. 120/6-8 kts from starboard bow to port quarter, Radar then visual, with 7 x 500 lb MC bombs, nose plugged, tail delay .025 secs. Clear illumination and accurate run but no results observed. Varied light flak and greenish star shells fired from all vessels. No casualties or damage to A/C'.

Klokken 23.31 var Holderness tilskuer, da F/Lt Biggar gennemførte hans angreb på den tyske konvoj og fem minutter senere besluttede Holderness sig til at forlade området og returnere til Stornoway, hvor man landede klokken 04.00

Det var meningen, at yderligere en Halifax skulle have været sendt til Skagerrak denne nat, men Halifax 'D' fra No. 502 Squadron var defekt og kom ikke som befalet i luften klokken 18.45. I stedet for aflyste man missionen, da man ikke havde et reservefly til rådighed.



Det tyske skib 'Belgrano', der var indsat som troppetransporter mellem Norge og Danmark.

13. marts 1945

Den 13. marts 1945 var vejret ret dårligt over Skotland med masser af regn og lavthængende skyer. Sidst på eftermiddagen løftedes skyerne dog en del og sigtbarheden blev vurderet til moderat.

Langs den norske kyst var vejret heller ikke strålende. Der var 6-9/10 skydække i 2-3.000 fods højde med frist vind fra nordvest. Til gengæld var sigtbarheden under skyerne moderat til god.

Ude over havet, hvor anti-ubådspatroljerne opererede, var vejret til gengæld meget dårligere. Et regnbælte bevægede sig på tværs af området efterfulgt af regn og 10/10 skydække i 300 til 600 fods højde.

No. 18 Group opererede med følgende fly den 13. marts:

<u>Enhed</u>	<u>Antal fly</u>	<u>Type</u>	<u>Varighed timer/min</u>
No. 519 Squadron	5	Met Flight	28-58
No. 521 Squadron	1	Met Flight	04-09
No. 279 Squadron	2	ASR Cover	08-45
No. 1693 Flight	4	A/U Patrols	12-35
No. 330 Squadron	2	A/U Patrols	12-13
No. 547 Squadron	4	A/U Patrols	35-28
No. 244 Squadron	5	A/U Patrols	37-31
No. 86 Squadron	3	A/U Patrols	31-15
No. 311 Squadron	1	A/U Patrols	09-33
No. 544 Squadron	1	Photo Recce	04-30
No. 58 Squadron	2	A/S Patrols	18-35
No. 502 Squadron	4	A/S Patrols	36-01
No. 333 Squadron	2	A/Nav Aids	09-07
No. 144 Squadron	7	Rover Patrol	26-24
No. 404 Squadron	7	Rover Patrol	26-49
No. 455 Squadron	6	Rover Patrol	26-12
No. 489 Squadron	6	Rover Patrol	26-12
No. 404 Squadron	1	Outrider	04-22
No. 489 Squadron	1	Outrider	04-22
Totals	64 A/C		363 hrs 01 min

No. 18 Groups vejrrekognoscering for den 13. marts fulgte det sædvanlige mønster med to Spitfires fra No. 519 Squadron på RAF Wick, der steg op til henholdsvis 41.000 og 40.700 fods højde over position 58.28'N 03.05'W.

Fortress 'D' fra samme eskadrille fjø den ene Rhombus mission og var startet fra RAF Wick. Klokken 07.55 observerede besætningen et dansk fiskefartøj, E293 'Katherine Robin', på position 54.39'N 02.20'E. Fiskekutteren var stationær og man kunne se to besætningsmedlemmer om bord. Fortress 'D' fotograferede den danske kutter og fortsatte til RAF Langham.

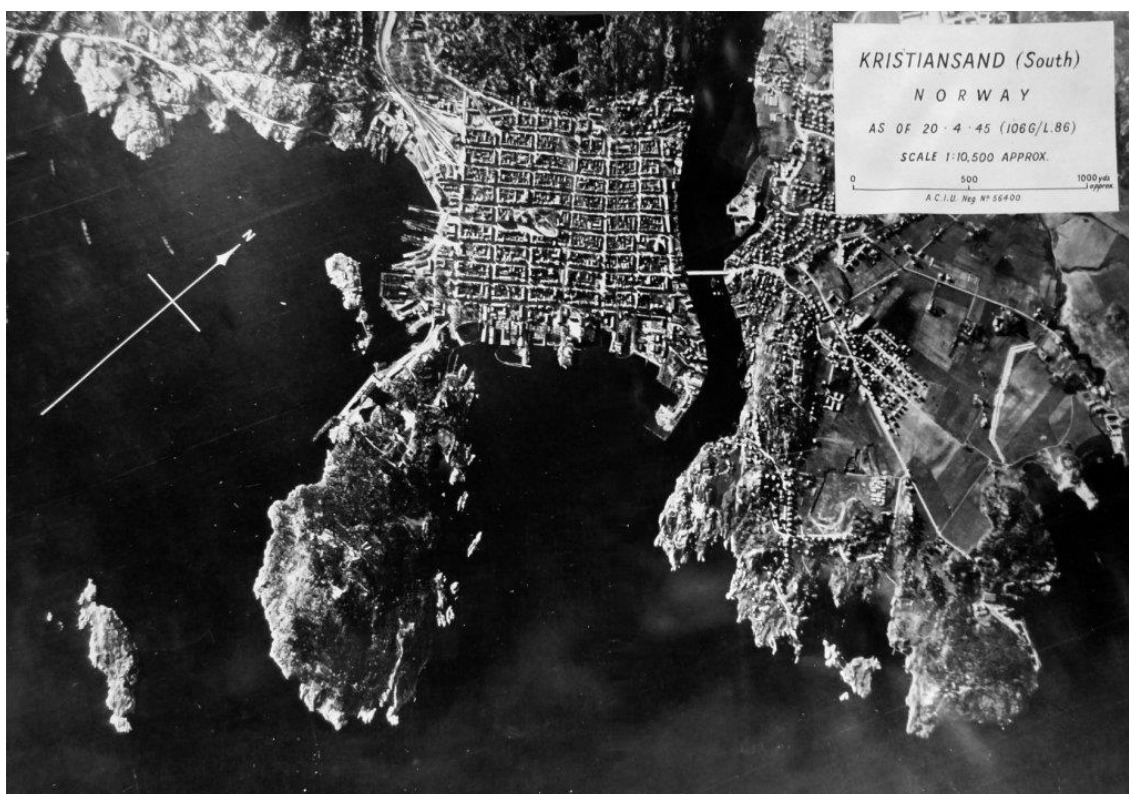
Rhombus patruljen i den modsatte retning blev fløjet af Fortress 'S' fra No. 521 Squadron, som gennemførte missionen uden nogen som helst særlige hændelser.

Det samme var tilfældet med de to Long Range Met Flights, som No. 519 Squadron gennemførte denne dag. Fortress 'K' startede fra Wick og nåede klokken 06.22 op i 24.000 fods højde over position 67.03'N 05.15'E. Flyet returnerede til Wick. Det gjorde til gengæld ikke Fortress 'L', der klokken 16.44 nåede op i 24.000 fod over position 67.19'N 04.58'E, men som på vejen tilbage på grund af vejret blev omdirigeret til RAF Tain.

Følgende fly gennemførte Met Recce:

Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned
No. 519 Sqdn	Spitfire 'T'	F/O Steele	07.18	08.31
No. 519 Sqdn	Spitfire 'T'	F/Lt Storey	11.59	13.08
No. 519 Sqdn	Fortress 'K'	F/O McNeil	00.47	12.01
No. 519 Sqdn	Fortress 'L'	F/O Wiles	11.53	22.12
No. 519 Sqdn	Fortress 'D'	W/O Stanwix	04.01	09.04
No. 521 Sqdn	Fortress 'S'	W/O Lock	09.45	13.54

No. 544 Squadron gennemførte den 13. marts en rekognosceringsflyvning over Sydnorge, hvor man fotograferede havne og flyvepladser. Egentlig skulle også Aalborgområdet i Danmark have været fotograferet, men der var et tæt skydække over dette område. Flyvningen blev gennemført af australieren F/Lt H R Vickers og P/O Frank Harold Moseley, der startede fra RAF Leuchars klokken 13.02 i Mosquito Mk. XVI NS637 og satte kursen mod Norge. Her overfløj de Kristiansand S, flyvepladsen Kjevik, Arendal, Larvik, Sandefjord, Tonsberg, Hønefoss, Holmestrand, Moss, flyvepladsen Rygge, Frederikstad (kun delvis dækket, flyvepladsen Mandal og Farsund. Udstrømmende olie ødelagde billederne på højre 36 tommer kamera. De landede tilbage på Leuchars klokken 17.32 og deres fotos viste ifølge første fototyderapport:



Britisk rekognosceringsfoto af Kristiansand Syd. Denne havn blev med jævne mellemrum fotograferet af rekognosceringsfly fra RAF Benson.

Farsund

2 small vessels possible aux, alongside.

Kristiansand S

Torpedalsfjord

Atlmark tanker, probably T.57. 2 Depot ships 340'. Probably D. 19 D.43. One D/R 3 T. Class T/Bs dispersed around Fjord. T/Bs all flying balloons and 2 balloons flying from barge lying off east off Odderen. 3 U/B at Marviken.

West harbour and town quays

Increase of 8 'R' boats making total of 9 present and departure of all (7) TLC since 5 March. Other naval shipping. 4 M class M/S. one Rendsburg E/V and two aux. 110' PF U/b possibly still present now alongside drydock. Tanker T.77 still present and possibly M.307. 14 M/V 250/350' also present.

Grimstad.

One small vessel alongside quay.

Lillesand

2 M/Vs 200/250' lying off alongside each other SE of Lillesand.

Arendal

5 Vessels 150/250' alongside a shipyard, 4 vessels 160/250' lying off the port (6" only).

Risor

One M/V 250/300'. Arrived since 5th March.

Langesund

M/V 250' approx on S co South of Langesund

Larvik

3 M/V 200' approx lying off, 2 flying balloons.

Sandefjord

Depot ship 430' Espana type D.59. One Ex Dutch gunboat. IR boat, tankers T.83 and T.94, coastal tanker. 150/250 M.132, M.205, M4 316, M328.

One M/V 250/300' and M/V 200/250 are present.

Shipping arrivals of coastal tanker 150/200' and departure of 2 Ex Norge T/Bs and trawler type aux 150/200' since 5th March. Medium floating dock is submerged at one end and may be damaged. Large floating dock is empty and afloat.

Tonsberg

(On 6" cover only). Coded vessels probably unchanged since 22 Feb. M/V 300' departed and M/V 380' approx arrived.

Vallo

Tanker 485' T.13 lying off.

Horten

One M class M/S one probably 2 R boats showing departure of 2 Swedish Drifters since 10 March. M.385 and 2 M/V 200/250 remain.

Holmestrand

No shipping of importance.

Drobak

F class E/V alongside, M/V 400/450. 2 M/Vs 250/320 and one small vessel lying off and one M/V 300/350' lying off to north.

Sjiphelle (5938N 1035E)

Wreck of M/V 530'. M.122. beached with 3 small vessels alongside.

Moss

M.469 remain. departure of F class E/V one R boat. M490, M114 and one M/V 320' since 10 March. One W.34W remain alongside quay. ON 6" cover D/R 380' approx lying off small island to S. Minesweeper is in progress at S end of Jelon. Ex Norg T/B, stationary off port.

Frederikstad

1 F class E/V. one M class M/S remain. one M class M/S had departed and 2 Ex Norge T/Bs has probably departed. Merchant shipping - arrival of one M/V 300/350' departure of 430' tanker T.79. M. 314, M.189 and 5 M/Vs 200/300' remain. Small area of port only, seen on 36".

Kjevik A/F

NE part of A/F not covered, one SE fighter in W dispersal of A/F serviceable.

Mandal A/F

Southern dispersal only covered on 36". No a/c visible.

Rygge A/F

One large a/c one possible a/c visible in W dispersal. A/F serviceable.

Horten SPB
Nil'



Tysk ministryger i norsk havn, der viser to nedskydninger på broen. (C. Petersen)

Anti-ubådspatroljer den 13. marts

Den 12. marts indløb oversigten over anti-ubådspatroljer, som No. 18 Group skulle udføre den 13. marts:

Carry out A/U Patrols as follows:

Leuchars	A. 547 Squadron	Area 549	on 13/0400	off 13/1400
	B. 547 Squadron	Area 549	on 13/1400	off 13/2359
	C. 547 Squadron	Area 539	on 13/0630	off 13/1305
	D. 547 Squadron	Area 539	on 13/0800	off 13/1405
Tain	A. 86 Squadron	Area 550	on 13/0600	off 13/1500
	B. 86 Squadron	Area 537	on 13/0815	off 13/1515
	C. 86 Squadron	Area 537	on 13/0915	off 13/1615
	D. 311 Squadron	Area 537	on 13/1015	off 13/1805
Milltown	A. 224 Squadron	Area 538	on 13/1000	off 13/1720
	B. 224 Squadron	Area 538	on 13/1130	off 13/1850
	C. 224 Squadron	Area 550	on 13/1500	off 13/2359
Sullom	A. 210 Squadron	Area 537	on 13/1800	off 14/0600
	B. 210 Squadron	Area 538	on 13/1800	off 14/0600
	C. 210 Squadron	Area 539	on 13/2230	off 14/0300
	D. 330 Squadron	Area 539	on 13/1300	off 13/2345
	E. 330 Squadron	Area 539	on 13/1450	off 14/0135

Opgaven blev udført af følgende flybesætninger:

Base	Enhed	Fly	Pilot	Op	Ned	Område
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'G'	F/O Nott	09.33	12.57	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'J'	F/O Oakes	12.37	16.25	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'K'	P/O Potter	12.50	17.10	
Sumburgh	No. 1693 Flt	Anson 'E'	F/O Ashfield	15.52		
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'F'	Lt Benum	12.17	19.25	539
Sullom Voe	No. 330 Sqdn	Sunderland 'G'	Capt. Lt Bugge	14.10	19.15	539
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'N'		Cancelled		
Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'J'		Cancelled		

Sullom Voe	No. 210 Sqdn	Catalina 'T'		Cancelled		
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'B'	F/O Guess	04.09	15.02	539
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'U'	F/Lt Allies	05.42	16.50	539
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'S'	F/O Ridler	12.13	19.26	540
Leuchars	No. 547 Sqdn	Liberator 'V'	F/Lt Brown	13.17	19.31	540
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'V'	F/Lt Stoney	07.45	17.42	538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'J'	S/Ldr Downey	09.23	18.00	538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'R'	F/Lt Broadhurst	14.45	17.35	550
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'O'	F/Lt Aldis	00.50	11.44	538
Milltown	No. 224 Sqdn	Liberator 'P'	F/Lt Wilson	12.28	17.48	JW65
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'G'	P/O Sheppard	05.34	16.45	550
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'H'	F/Lt Southan	06.13	17.22	537
Tain	No. 86 Sqdn	Liberator 'M'	F/Lt Richards	07.15	17.10	537
Tain	No. 311 Sqdn	Liberator 'L'	P/O Riha	08.15	17.48	537

De fire Ansons fra Sumburgh gennemførte deres patruljeflyvninger uden særlige hændelser, men med de eksisterende vejrforhold var det også svært at opdage noget i det tildelte område. F/O Ashfield i Anson 'E' valgte på grund af vejret at afkorte missionen med to timer og femten minutter.

Vejret var også årsagen til, at de tre Catalina-missioner, der skulle have været udført af No. 210 Squadron, blev aflyst. De tre Catalinaer skulle henholdsvis være startet klokken 17.00, 17.10 og 21.45, men vejret var så dårligt over Sulloom Voe, at man valgte ikke at gennemføre flyvningene.

De to Sunderland sorties fra Sullom Voe blev til gengæld gennemført. De var startet tidligere og var ikke så påvirket af vejret. Begge fly var udstyret med radar Mk. 3 samt Gee og Loran. Som offensiv bevæbning medførte de otte Torpex dybvandsbomber.

Sunderland 'F' var startet klokken 12.17 og afsøgte det tildelte patruljeområde uden at finde andet end en enkelt fiskerbåd samt tre egne destroyere med kurs 340 og 28 knob. Sidstnævnte observation blev foretaget på 59.48'N 05.30'W klokken 17.30. Klokken 18.22 blev Lt Benum og hans besætning tilbagekaldt og de returnerede igen til Sullom Voe, hvor man landede klokken 19.25.

Heller ikke Lt Bugge i Sunderland 'G' observerede noget særligt under hans patruljeflyvning til område 539. Der var et par fiskefartøjer i området samt et oliespor, der dog viste sig at stamme fra en flydende olietønde. Sunderland 'G' blev også, på grund af vejret over Sullom Voe, tilbagekaldt før tiden af No. 18 Group.

To Liberators fra No. 547 Squadron havde til opgave at afsøge samme område som de to Sunderland. F/O G R Guess i Liberator 'B' kom på vingerne klokken 04.09 for at afsøge område 539. Flyet var udstyret med Leight Light, Mk. III bombesigte, radar Mk. 6 samt SCR 729. Af offensiv bevæbning medførte Liberatoren seks 250 lb dybvandsbomber samt to 600 lb dybvandsbomber. F/O Guess indfandt sig i patruljeområdet klokken 06.33 på position 59.07'N 06.39'W og afsøgte området 2½ gange, før man forlod området igen klokken 13.02 via 59.07'N 06.39'W. Der blev ikke set nogen tysk aktivitet under hele togtet. Til gengæld så man nogle meget store passagerskibe (anslået 50.000 tons) med vestlig kurs.

Liberator Mk. VI 'U' var bevæbnet på samme måde som 'B' og F/L Edgar Martyn Allies kom i luften klokken 05.42 og satte kursen mod område 539. Han havde en flyvning, som han efter landingen blev godmodigt drillet for i hele eskadrillen. Hans rapport lyder:

'At 0813 in posn 59.04'N 06.46'W and carried out Box Patrol 3 times through 59.07'N 06.39'W - 61.09'N 02.20'W - 61.16'N 02.34'W - 59.14'N 06.51'W.

At 0913 in posn 60.34'N 03.38'W. Radar contact bearing 090/5 miles, Co, of A/C 055T height 600 feet. A/C homed and contact was held until posn 60.32'N 03.28'W, when contact appeared astern. No visual sighting. A/C returned on reciprocal still holding contact and when posn 60.32'N 03.28'W was passed contact again appeared astern. A/C again returned to posn, contact still being held. As posn was approached high tea was dropped. Result possibly positive and position circled. While passing over posn a black object was seen to break surface and was momentarily seen through bombsight by Navigator approx ½ mile dead ahead. Attack carried out. At moment of releasing first DC, Navigator identified the black object as a porpoise and no further DC's were released. Numerous other porpoises seen in area. At 1027 in posn 61.06'N 02.45'W black cylindrical buoy floating. Off patrol at 1434 in posn 59.42'N 05.27'W. Darkness 0542 - 0700. Radar serviceable and used throughout. Average height 600 feet. Sea 2'.

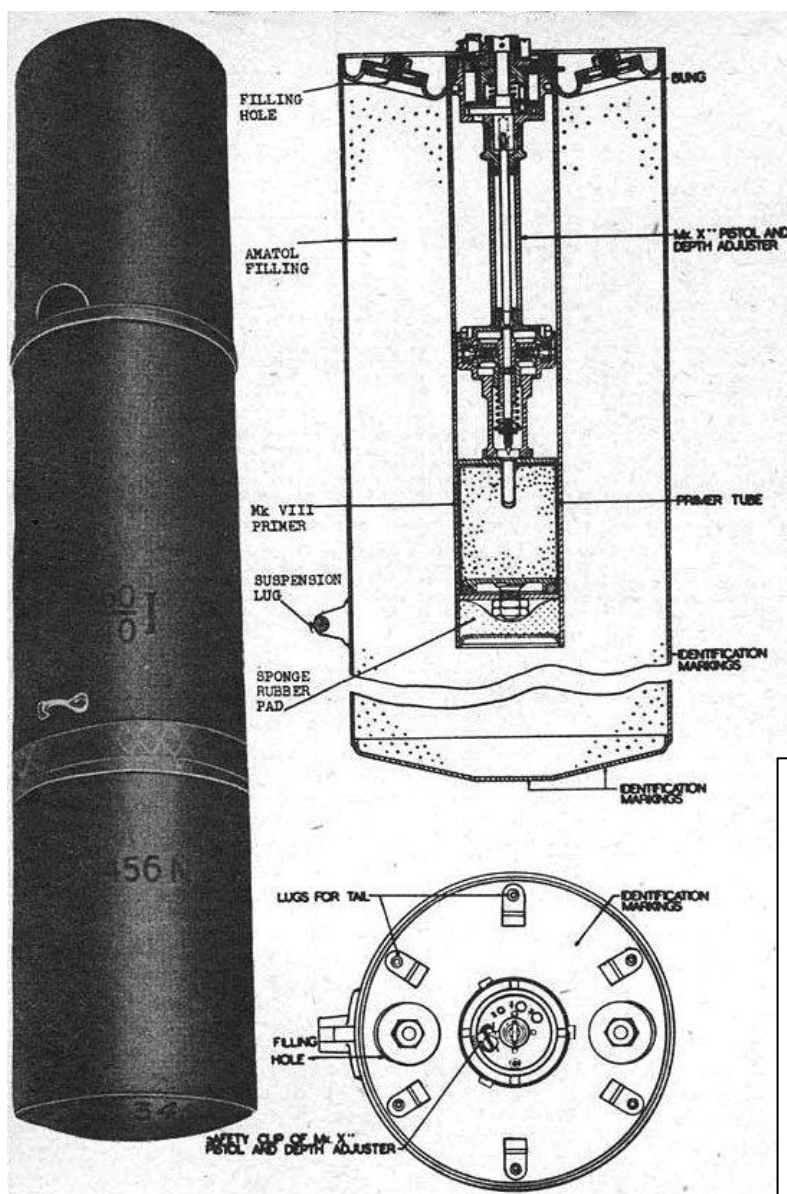
f/Lt Allies blev de følgende uger drillet med, at han angreb 'fjendtlige marsvin' (porpoise), som var Hitlers nye hemmelige våben. I virkeligheden havde besætningen ombord på Liberator 'U' blot reageret hurtigt, da de opdagede noget, som de mente var et periskob fra en fjendtlig ubåd. Der var ikke mange minutter at

spilde, hvis en sådan ubåd ikke skulle nå at dykke væk. F/Lt Allies landede tilbage på RAF Leuchars klokken 16.50.

F/Lt Allies fik i maj 1945 tildelt et DFC for hans tjeneste ved No. 547 Squadron, hvor begrundelsen blandt andet var som følger:

'Flight Lieutenant Allies is an outstanding captain and a highly skilled pilot. He has consistently displayed courage and determination and his example has been worthy of great praise. In march 1945, he participated in an attack on a U-boat which was straddled by several depth charges. His efficiency and co-operation were typical of that which he has shown throughout his operational career'.

Allies blev født den 11. april 1920 i Essex og læste til ingeniør i London ved krigen start. Han meldte sig til RAFVR og blev udnævnt til officer i februar 1940. Efter krigen læste han tysk, geologi og geografi i Bristol og fortsatte i Royal Air Force i deres uddannelsesprogram. Han blev pensioneret som Group Captain i 1975. Han døde den 27. januar 2010.



Britisk 250 lb flybåren dybvandsbombe Mk. VIII. 64% af dybvandsbomben bestod af sprængstof af typen Amatol. Ved kast brækkede dybvandsbombens hale af med sammenstøddet med havoverfladen og dybvandsbomben sank med en hastighed af omkring 2 meter i sekundet. Bomben måtte ikke kastes fra højder over 500 fod og med en hastighed af 175 mph.

No. 547 Squadron afsendte yderligere to Liberators den 13. marts. I første omgang skulle Liberator 'V' og 'S' have været startet henholdsvis klokken 03.50 og 13.50 for at afsøge område 549, men disse opgaver blev tilbagekaldt af No. 18 Group. I stedet for kom F/O R W Ridler i luften i Liberator 'S' klokken 12.13 for at afsøge område 540. Liberatoren medførte seks 250 lb og to 600 lb dybvandsbomber og klokken 14.08 indfandt Ridler sig på position 58.52'N 06.12'W, hvor han påbegynde sin Box Patrol. Afsøgningen blev foretaget i 800 fods højde med flyets Mk. V radar uden at man fandt noget. Klokken 16.34 modtog man melding om, at man på grund af vejret over basen skulle lande på RAF Leuchars senest klokken 19.45, hvorfor man klokken 17.08 afbrød togtet på position 58.52'N 06.12'W. Dette var fem timer før tid. Ridler landede igen på Leuchars klokken 19.26.

F/Lt A E Brown kom klokken 13.17 på vingerne fra Leuchars i Liberator 'V'. Flyet var udstyret og bevæbnet på samme måde som 'S' og det indfandt sig klokken 15.18 på position 58.52'N 06.12'W for at påbegynde sin afsøgning. Der blev kun gennemført tre fjerdedele af afsøgningen, før man klokken 16.35 ligesom Liberator 'S' blev beordret tilbage til Leuchars senest klokken 19.45. Landingen på Leuchars blev udført klokken 19.31 uden problemer. Patruljeflyvningen blev foretaget i 1.000 fods højde.

RAF Milltown havde tildelt fem Liberator-sorties, som udført af No. 224 Squadron. Tre af missionerne gik til område B.538 uden, at man fik nogen fjendtlig kontakt. Besætningerne ombord på to af flyene, Liberator 'J' og 'O', troede i første omgang, at de havde kontakt med en fjendtlig ubåd, men i begge tilfælde viste det sig at være en stor fiskestime. Alle tre besætninger blev på grund af vejret tilbagekaldt før tid.

Liberator 'R' havde tildelt område 550, hvor man ikke så nogen skibsfart bortset fra en trawler og et mindre fiskerfartøj. Besætningen ombord på Liberator 'P' havde en lidt mere aktiv flyvning. De blev sendt ud for at støtte ruslandkonvojen JW 65, som de fandt klokken 13.37. De samarbejdede med konvojens fregatter og afsøgte området indtil klokken 16.43, hvor de vendte næsen hjemefter.

Konvoj JW65, der bestod af 26 handelsskibe med en stærk eskorte, afsejlede fra Clyde den 11. marts og ankom ud for Kola den 21. marts. To amerikanske handelsskibe samt et britisk eskortefartøj gik tabt under sejladsen.

RAF Tain afsendte tre Liberators til område 537 og en enkelt til område 550. Område 550 blev afsøgt af Liberator 'G' fra No. 86 Squadron. Besætningen fik flere radarkontakter i deres tildelt område og kastede både marine marker og High Tea uden, at man fandt nogen spor af fjendtlige ubåde.

Liberator 'L' fra No. 311 Squadron havde tildelt område 537 og besætningen så kun nogle mindre fiskebåde i området. Liberator 'H' fra No. 86 afsøgte område 537 fra klokken 08.17 og frem til klokken 15.32, hvor de nåede at afsøge området tre gange. De havde visuel kontakt med flere fiskefartøjer samt et belgisk skib. De havde også adskillige radarkontakter, som viste sig at være marsvin.



Liberator GR VI EV872 tilhørende No. 311 Squadron fotograferet på RAF Tain i marts 1944. Dette fly havde tidligere gjort tjeneste ved No. 206 Squadron og blev i august 1944 udrustet med Leigh Light. Flyet kom i marts 1945 til tjekkiske No. 311 Squadron og fløj som PP-Y. Første togt ved No. 311 Squadron blev fløjet den 23. marts, hvor F/Lt J Hrcir kom i luften klokken 18.39 og opdagede en ubåd klokken 00.15 på position 55.12'N 15.18'E (ved Bornholm). EV872 gik til angreb på ubåden og kastede seks dybvandsbomber uden at besætningen på grund af dis kunne se noget resultat. EV872 havde et uheld under en landing den 4. juli 1945, hvor der udbrød brand i flyet. Det lykkedes dog at redde flyet, som blev repareret indtil november 1945. EV872 tilbragte sin sidste tjenestetid ved 51 MU, før det blev hugget op i januar 1947.

F/Lt Richards i Liberator 'M' fra No. 86 Squadron kom i luften fra Tain klokken 07.15 og satte kursen mod område 537. Liberatoren medbragte to 600 lb dybvandsbomber og seks 250 lb dybvandsbomber. F/Lt Richards missionsrapport lyder:

'At 0840 5919'N 0558'W at 1500' co 297 degs long narrow oil slick with turbulence at head sighted on port beam distance 3 miles. A/C turned to investigate, after the turn the oil slick could not be located. At same time radar contact was obtained in the estimated posn of oil slick dead ahead 3½ miles. Vis over 30 miles. Contact held to ¾ miles. At 0848 5928'N 0605'W over posn of contact. Nothing seen. When posn was passed, radar contact regained astern ½ mile and held, until lost in turn at 2 miles. After the turn contact regained red distance 2 miles and a/c homed, but contact disappeared at ½ mile, purple, High Tea and marker marine dropped in posn, but nothing seen again. When a/c passed posn contact regained and held for ½ mile, after the turn contact picked up at 1½ miles and lost at ½ mile. Nothing seen in posn except very faint oil slick. No result from purple. basic pattern

laid but gave no result. Sea dead calm. No further radar contact obtained. At 0951 MTC 1 'Have ASV contact posn 5928'N 0605'W. High Tea negative. request instructions - 0900 - and commenced automatic homing'. At 1009 MFC 1. Resume patrol. At 1037 5935'N 0732'W on patrol Sea force 2. At 1520 6013'N 0654'W off patrol. Sea force 2. Area 5935'N 0732'W, 5943'N 0744'W, 6137'N 0318'W, 6145'N 0333'W covered 1 3/4 times. Radar used throughout. At 1600 MFC. Land Milltown before 1700 hrs. At 1615 MFC. Land Tain before 1700 hrs. Average height 1000 ft'.

Strike Wing operation 13. marts

RAF Banff gennemførte kun to sorties den 13. marts. Lt Thorleif Nodeland og S/Lt Thommes Thommessen i Mosquito 'E' fra No. 333 Squadron kom på vingerne klokken 11.43 og satte kursen mod Stadtlandet, hvor de indfandt sig klokken 13.26. Mosquitoen medførte to 500 lb MC bomber med 11 sekunders forsinkelse plus flyets normale bevægning af maskingeværer og maskinkanoner. Lt Nodeland havde til opgave at angribe fyrtårnet ved Kvitholm på position 63.01'N 07.12'E. Da man ankom til Stadtlandet var der et tyndt 10/10 skydække med 15 km sigt og Mosquitoen fortsatte i nordlig retning.

Klokken 13.45 angreb Lt Nodeland fyrtårnet ved Kvitholm med maskinkanoner fra en højde af 1.000 fod og ned til kun 50 fod. Ildåbningen fandt sted i en afstand af 800 yards og beskydningen blev fortsat indtil Mosquitoen var inde på en afstand af kun 50 yards. Mosquitobesætningen kunne se træffere på fyrtårnet med smadret glas og røg fra toppen af fyrtårnet.

Klokken 13.52 dækkede Mosquito 'E' Tingvold og Halsefjord, hvor man ikke så nogen skibe og klokken 14.06 befandt man sig ved Kristiansund Nord, hvor man så et stationært fartøj på omkring 4-5.000 tons midt i havnen. Klokken 14.20 var man ved Grip fyrtårn på position 63.13'N 07.38'E, hvorfra man satte kursen hjemover til Banff.

Det andet sortie blev fløjet af Lt Rolf Leithe og S/Lt Nils Skjellanger fra No. 333 Squadron, der ligeledes havde til opgave at ødelægge et fyrtårn ved Sando. De startede klokken 11.40 fra Banff i Mosquito 'G' og medførte to 500 lb MC bomber med to sekunders forsinkelse.

Klokken 13.23 nåede de Stadtlandet og fløj nordpå på ydersiden af 'the leads' til Lille Sando, hvor de klokken 13.40 angreb fyrtårnet. Lt Leithe gennemførte to angreb på fyrtårnet fra en højde af 500 til 50 fod med maskinkanoner. Under angrebet kunne Mosquitobesætningen se glassplinter flyve fra fyret.

Efter angrebet fortsatte Mosquito 'G' ind over land i 3-4.000 fods højde til Halse Fjord og Bo Fjord, hvor sigtbarheden var god med skybase i 5.000 fods højde. De opdagede ingen skibsfart i de to fjorde og fløj tilbage ad samme vej. Fra Bremsnes kiggede de i retning af Kristiansund Nord, hvor de i havnen så et skib på anslået 3.000 tons (3 island type). Klokken 14.11 befandt de sig ved Hestsjøer fyr, hvor de afbrød patruljen og satte kursen hjemover. På vej hjem fik de klokken 15.18 motorproblemer, da de befandt sig på position 60.50'N 00.40'E, hvorfor de i stedet for at flyve til Banff satte kursen mod Sumburgh, hvor de landede klokken 15.55.

Den 13. marts afsendte Dallachy Strike Wing en styrke på 26 Beaufighters langs den norske kyst fra Sandoy til Svinoy. Befalingen fra No. 18 Group var indløbet dagen forinden, hvor man specificerede, at 18 af Beaufighterne skulle være bevæbnede med raketter medens seks kun skulle medføre deres maskikanonbevæbning. Sidstnævnte skulle fungere som jagerstyrke samt være i stand til at beskyde luftværnsartilleristerne ombord på eventuelle skibe. Endelig skulle to Beaufighters fungere som Out Ridere (spejderfly). Hele Strike Wing skulle samles over Dallachy i 1.000 fods højde klokken 14.55 og sætte kursen mod Norge. Tolv Mustangs fra No. 65 Squadron på Peterhead skulle fungere som jagereskorte.

Til sikring af besætninger, der eventuelt landede i havet, havde to Warwicks fra No. 279 Squadron på RAF Wick ordre til at afpatruljere mellem positionerne 61.00'N 03.00'E og 61.50'N 03.00'E fra klokken 16.40 og frem til at Beaufighter styrken ikke længere havde brug for dem.

Søredningsflyene havde som sædvanligt kaldesignalet Plainsong 47 og 48, medens hovedstyrken havde kaldesignalet Rathole. Outriderne reagerede på Neckcloth, medens de eskorterende Mustangs hed Preston.

Hvis Beaufighterne ikke fandt nogen tyske skibe, skulle tre par Beaufighters i stedet for angribe 'Navigational Aids', det vil sige fyrtårne, mellem Bremanger og Swinoy.

Wing Commander Gadd fra No. 144 Squadron blev udpeget til at føre angrebsstyrken, der kom på vingerne fra Dallachy i tidsrummet mellem 14.39 og 14.58. Beaufighterne fra No. 144, 455 og 404 Squadron var alle bevæbnede med raketter og maskinkanoner, medens de seks Beaufighters fra No. 489 Squadron kun medførte maskinkanoner. Det samme gjorde de to Outridere - F/O McCallan fra No. 404 Squadron og F/O Southerwood fra No. 489 Squadron.

Dallachy styrken kom på vingerne uden problemer, men Mustang eskorten fra Peterhead var ikke i stand til at starte på grund af vejret over flyvepladsen, hvorfor Beaufighterne og Warwick'ene fortsatte alene.

Kort efter start returnerede to Beaufighters til Dallachy med tekniske problemer. Det drejede sig om Beaufighter 'K' fra No. 144 Squadron, der landede igen allerede klokken 15.00 på grund af fejl ved understellet og Beaufighter 'N' fra No. 404 Squadron, der landede klokken 15.25 på grund af motorproblemer. De øvrige fly fortsatte mod Norge i 2.500 fods højde.



Beaufortbesætninger fra No. 404 og 455 Squadron blærer sig og 'buzzer' administrationsbygninger ved hjemkomsten efter togt.

Den startende styrke fra Dallachy så således ud:

Dallachy Strike Wing

No. 144 Sqdn	Beaufighter 'R'	W/Cdr A Gadd & F/O D Marrow	14.39	18.58
No. 144 Sqdn	Beaufighter 'A'	F/Lt J L Power & F/O D H Foxall		
No. 144 Sqdn	Beaufighter 'X'	F/O S C York & F/O F L Burton		
No. 144 Sqdn	Beaufighter 'E'	F/Sgt J Robertshaw & F/Sgt A Hudson		
No. 144 Sqdn	Beaufighter 'B'	F/Lt R S Harrison & P/O T D J Wilkinson		
No. 144 Sqdn	Beaufighter 'K'	F/Sgt S A Butler & F/Sgt C B Nicholl		15.00
No. 144 Sqdn	Beaufighter 'N'	W/O R G Harrision & F/Sgt P J Anstry	14.58	19.21
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'O'	S/Ldr H W Jones & F/O R E Stansal	14.49	19.17
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'P'	F/Lt J A Hill & F/O L M Williams	14.49	19.15
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'T'	F/O C Eick & P/O W A Wade	14.49	19.10
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'R'	F/O D E Embury & F/O R C Keele	14.49	19.12
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'N'	F/O A S Bundy & P/O E C Wright	14.48	15.24
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'J'	F/O E W Jones & P/O F G Elliott	14.47	19.21
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'V'	F/O J Coyne & P/O R J Landry	14.47	19.18
No. 404 Sqdn	Beaufighter 'Z'	F/O V F McCallan & F/O J M Cook	14.44	18.58
No. 455 Sqdn	Beaufighter 'J'	F/Lt J S Addison & F/O C Mason	14.45	18.56
No. 455 Sqdn	Beaufighter 'L'	W/O I F Murray & F/Sgt D A Mitchell	14.45	18.58
No. 455 Sqdn	Beaufighter 'C'	W/O N P Turner & P/O R F Day	14.45	18.54
No. 455 Sqdn	Beaufighter 'K'	F/O C G Thompson & W/O I M Gordon	14.45	18.56
No. 455 Sqdn	Beaufighter 'N'	F/O G W Hasskil & F/O E J Lodham	14.45	18.53
No. 455 Sqdn	Beaufighter 'T'	F/O W J Edwards & F/Sgt K L Hamilton	14.45	18.58
No. 489 Sqdn	Beaufighter 'G'	S/Ldr J Brice & F/O R Henson	14.49	19.01

No. 489 Sqdn	Beaufighter 'S'	F/O J Jolley & F/O T Morgan	14.41	19.00
No. 489 Sqdn	Beaufighter 'K'	F/Sgt R Priest & W/O D Ball	14.40	19.00
No. 489 Sqdn	Beaufighter 'E'	F/Lt R Pulham & F/O K Lang	14.40	19.00
No. 489 Sqdn	Beaufighter 'A'	W/O D Mann & F/O C Goultier	14.43	19.00
No. 489 Sqdn	Beaufighter 'B'	F/Lt K Sawyer & F/O C McClellan	14.41	19.00
No. 489 Sqdn	Beaufighter 'H'	F/O P Southernwood & F/O S Gray	14.43	19.02

Dertil kom så de to Warwick fra RAF Wick, der begge medførte en A/B Boat samt to Lindholmes:

No. 279 Sqdn	Warwick 'C'	F/Lt D F Butt	14.54	19.07
No. 279 Sqdn	Warwick 'U'	F/Lt R Garven	14.50	19.22

De to spejderfly forlod hovedstyrken klokken 16.25, da man befandt sig på position 60.42'N 03.30'E. På vej mod den norske kyst opdagede de to neutrale fartøjer, der begge var malet hvide. Fartøjerne havde ingen interesse og Beaufighterne fortsatte mod Norge, hvor de to spejderfly klokken 16.40 krydsede ind over kysten ved Sandoy. Hovedstyrken var kun to minutter bagefter og hele styrken drejede mod nordøst og fortsatte op langs kysten.

De to outridere krydsede ind over land ved Svam og afpatruljerede de indre sejlruiter samt ankerpladser - blandt andet ved Strong Fjord samt Floro - men uden at opdage nogen tyske skibe. De fortsatte mod Gulen, der var totalt indhyllet i lave stratus skyer bortset fra et par enkelte huller i skyerne. Gulen var normalt en ankerplads som den tyske krigsmarine ofte anvendte, men det var samtidig en ankerplads, der krævede gode sigtforhold for de angribende fly. Høje fjelde gjorde anflyvningen farlig. F/O V F McCallan og F/O J M Cook fra No. 404 Squadron var i stand til at afsøge Vindspol og den østlige del af Midgulen, hvor de ikke fandt nogen skibe. F/O P Southernwood og F/O S Gray fra No. 489 Squadron afsendte klokken 16.50 en melding til hovedstyrken om, at vejret ikke tillod aktivitet over Gulen og da man inden start var blevet briefet om, at angrebsstyrken ikke måtte operere nord for Gulen, dirigerede Wing Commander Gadd i stedet for angrebsstyrken mod vest og fløj ud over havet syd for Bremanger.

Beaufighterne blev skygget af to tyske enmotorede jagere, som Coastal Command besætningerne opdagede klokken 16.50 i 2.500 fods højde sydvest for Gulen med sydlig kurs samt en formodet Bf 109 ved Floro. Det kom ikke til luftkamp med de tyske maskiner.



Beaufighter 'A' fra new zealandske No. 489 Squadron.

Dallachy Strike Wing satte kursen mod Sumburgh, idet No. 18 Group havde beordret styrken til at lande på denne flyveplads fordi vejret over Dallachy var dårligt. Da man nåede frem til Sumburgh var vejret dog blevet bedre over Dallachy og styrken blev i stedet for omdirigeret igen og landede på RAF Dallachy i tidrummet mellem klokken 18.53 og 19.21.

De to Warwicks gennemførte deres flyvning som planlagt og blev i første omgang på grund af vejret omdirigeret til andre flyvepladser, men fik til sidst tilladelse til at lande på RAF Wick, hvor Warwick 'C' landede klokken 19.07 og Warwick 'U' klokken 19.22. Begge fly gennemførte deres flyvning i 200 fods højde uden problemer og uden behov for assistance til Beaufighterne.



Tyske minestrygere hjemmehørende i Aarhus under sejlads i Kattegat. (C. Petersen)

Skagerrak og Kattegat om aftenen den 13. marts

No. 18 Group opererede kun med seks Halifaxes over Kattegat og Skagerrak natten mellem den 13. og 14. marts, hvilket var alt for lidt for effektivt at afsøge de tyske konvojruter. Oprindeligt var syv Halifaxes beordret i luften for at gennemføre afsøgning i følgende områder:

1st A/C Line 7 on 131945A
 2nd A/C Line 6 on 132050A
 3rd A/C Line 7 on 132155A
 4th A/C Line 6 on 132300A
 5th A/C Line 7 on 140005A
 6th A/C Line 6 on 140110A
 7th A/C Line 7 on 140200A

Hvis Halifaxene ikke fandt skibsmål i deres tildelte område, havde de ordre på at angribe skibe i Sandefjorden som alternativt mål. I løbet af aftenen den 13. marts afsendes følgende Halifaxes fra Stornoway:

No. 58 Sqdn	Halifax 'O'	F/Lt A Swain	16.40	01.27
No. 502 Sqdn	Halifax 'R'	F/Lt C D Knapp	16.58	02.10
No. 58 Sqdn	Halifax 'M'	F/O R N Lawson	17.52	03.40
No. 502 Sqdn	Halifax 'M'	F/Lt F J Mair	18.00	04.00
No. 502 Sqdn	Halifax 'D'	F/Lt I H Stevenson	18.21	01.55
No. 502 Sqdn	Halifax 'Q'	F/Lt F J Rush	18.40	03.45

Halifax JP330 'O' fra No. 58 Squadron var udstyret med radar Mk. III samt bombesigte Mk. XIV og medførte seks 500 lb MC bomber og femten No. 3 Mk. 1 faldskærmsblus. Halifaxen var sat til at starte klokken 16.50, men F/Lt ASwain kom i luften allerede klokken 16.40. Klokken 19.50 indfandt han signordvest for Hanstholm på position 57.30'N 08.00'E, hvor han påbegyndte afsøgning af L.7 i fuldstændig mørke.

Klokken 20.29 befandt Halifax 'O' sig i det nordlige Skagerrak øst for Arendal og syd for Larvik på position 58.32'N 09.48'E i 300 fods højde med kurs 042, da man fik en radarkontakt 'Green 30/20 miles'. Swain foretog kursændring for at undersøge radarkontakten, der viste sig at være tre grupper på tilsammen otte skibe. Klokken 21.06 befandt man sig over radarkontakten sydvest for Persgrunden syd for Oslofjordens udmundning på position 58.38'N 10.25'E, hvorfor man kastede seks faldskærmsblus fra en højde af 5.000 fod. I lyset fra lysbomberne så besætningen to skibe på omkring 3.000 tons, der sejlede undvigemanøvrer.

To minutter senere afsendte telegrafisten fjendemelding og klokken 21.15 kastede Halifax 'O' yderligere seks faldskærmsblus. I lyset fra disse fjernkendte Halifax-besætningen de fjendtlige skibe som værende to '3-island type' på henholdsvis 3.000 og 4.000 tons.

F/Lt Swain brugte ikke lang tid for at klargøre til et angreb på det største af de to fartøjer. Klokken 21.18 kastede han sin bombelast fra en højde af 6.500 fod uden, at man så noget resultat af bombningen. Der blev heller ikke skudt fra skibene.

Efter yderligere en runde i området kastede F/Lt Swain klokken 21.30 yderligere tre faldskærmsblus og i lyset fra disse så man nu, ud over de to ovennævnte fartøjer, et skib på omkring 6.000 tons. Dette skib affyrede seks meget lysende hvide lysgranater, der brændte i 5.000 fods højde i 40 til 50 sekunder. Klokken 22.20 påbegyndte F/Lt Swain returflyvningen og ti minutter senere afsendte man en vejrmeddelelse for det område, hvor angrebet havde fundet sted. Klokken 23.30 afsendes angrebsmeddelelsen:

'Have attacked 1 M/V 4000 tons - estimate no hits. One large M/V 2 medium M/V's seen. 3 more unknown contacts in area'.

På vej tilbage til Skotland forspurgte F/Lt Swain, hvor han måtte lande og fik klokken 00.17 ordre på at flyve til RAF Tain, hvor han landede klokken 01.27.

F/Lt C D Knapp fra No. 502 Squadron havde ordre på at afpatruljere L.6 og kom på vingerne fra RAF Stornoway klokken 16.58 i Halifax III 'R', der medførte syv 500 lb MC bomber og femten No. 3 Mk. 1 faldskærmsblus.

Klokken 19.45 påbegyndte han sin patrulje syd for Lister på position 57.27N 06.46E og befandt sig klokken 21.10 sydøst for Læsø i Kattegat på position 57.10'N 11.25'E, hvor man så tre lyskaster i færd med at afsøge himlen. Lyskasterne var placeret på den østligste del af Læsø.

Klokken 21.46 befandt Halifax 'R' sig i 5.000 fods højde med kurs 340 grader vest for Kungshamn i Sverige på position 58.21'N 10.48'E, da man fik en radarkontakt på fem skibe direkte forude i en afstand af 21 kilometer. F/Lt Knapp besluttede sig til at undersøge denne kontakt og klokken 21.52 så man fire skibe blive belyst af et andet fly tæt ved den svenske kyst vest for Väderöerne på position 58.35'N 10.50'E. Fire minutter senere kastede Halifax 'R' fire lysbomber fra 5.000 fods højde, der belyste to skibe på omkring 1.500 tons i selskab med et fjendtligt eskortefartøj og et uidentificeret skib. Alle skibene sejlede undvigemanøvrer.

Klokken 22.00 angreb F/Lt Knapp det ene af skibene fra en højde af 4.300 fod. Bomberne overskød højst sandsynligt målet, men til gengæld blev Halifaxen heller ikke beskudt.

Klokken 22.15 satte F/Lt Knapp kursen hjemover og blev ligesom Swain omdirigeret til Tain, hvor han landede klokken 02.10. På vej hjem afsendte Halifax 'R' flere meldinger:

22.50 MFC 1 Attack 3 large vessels 2130 hours 58.38'N 10.25'E Co 175/12 kts and report.

00.26 MTC 2 Have attacked 2 M/Vs 1500 tons 1 E/V 2 U/I with bombs - overshoot - 58.35'N 10.50'E.

F/O R N Lawson fra No. 58 Squadron startede fra Stornoway klokken 17.52 i Halifax 'M' for at afsøge L.7. Han medførte seks 500 lb MC bomber og 15 faldskærmsblus og indfandt sig klokken 20.46 syd for Lister på position 57.21'N 07.00'E, hvor han påbegyndte sin patrulje.

Klokken 22.15 befandt Halifax 'M' sig vest for Kungshamn på position 58.24'N 10.38'E i 500 fods højde med kurs 335, da besætningen fik en radarkontakt i Red 020 grader og i en afstand af 21 km.

Klokken 22.26 steg F/O Lawson ude over Kattegat midt mellem Skagen og Oslofjorden på position 58.30'N 10.15'E op fra 300 til 4.500 fods højde for at finde 'bombing wind'.

Lawson havde ikke travlt med at angribe, idet de foregående fly var i færd med deres angreb og han ventede indtil klokken 22.50, før han vesty for Väderöbod på position 58.37'N 10.48'E kastede fire faldskærmsblus fra en højde af 4.000 fod. I skæret fra lysbomberne kunne besætningen se et fartøj, som de fjernkendte til at være en destroyer, samt et skib på omkring 2.000 tons. Begge fartøjer sejlede voldsomme undvigemanøvrer uden at åbne ild med deres luftværnsskyts.

Klokken 23.15 kastede F/O Lawson yderligere fire faldskærmsblus fra en højde af 4.000 fod, hvoraf det ene blus ikke virkede. Før faldskærmsblussene blev antændt, blev Halifax 'M' beskudt med let og medium luftværnsskyts, der leverede en nøjagtig og koncentreret skydning, som formodenlig var radarstyret. I lyset fra faldskærmsblussene så Halifaxbesætningen to hurtige fartøjer, som de anslog til at være destroyere og fra disse blev luftværnsskydningen koncentreret mod faldskærmsblussene.

Havet var roligt med en del tåge i op til 1.000 fods højde og inden Halifax 'M' var i stand til at bringe sig i angrebsposition, var de fjendtlige skibe forsvundet i tågen. Man havde radarkontakt med fartøjerne, men kunne ikke se dem visuelt, hvorfor F/O Lawson ikke gik til angreb. Der var iøvrigt stærke forstyrrelser på flyets radar (radar Mk. III), som formodentlig stammede fra tyskernes jamming. Klokken 23.30 besluttede man sig til at returnere og på vej tilbage blev man omdirigeret til Tain, hvor Halifax 'M' landede klokken 03.40.

F/Lt F J Mair fra No. 502 Squadron startede klokken 18.00 fra Stornoway i Halifax 'M' og indfandt sig syd for Lindeness på position 57.19'N 07.00'E klokken 20.48. Han medførte syv 500 lb MC bomber og femten faldskærmsblus No. 3 Mk. 1.

På vej østover opdagede han adskillige fiskefartøjer i området omkring Skagen, før han klokken 22.00 tæt ved Fladen i Kattegat øst for Læsø på position 57.08'N 11.42'E befandt sig over tre skibe, som de ikke kunne se visuelt på grund af tåge og lave skyer.

Klokken 22.07 befandt Halifax 'M' sig øst for Anholt på position 56.46'N 11.52'E og her fik radaroperatøren ti eller elleve fartøjer i en konvoj på skærmen, men også her var man ikke i stand til at få visuel kontakt på grund af tåge. Klokken 22.54 befandt man sig tæt ved den svenske kyst vest for Kungshamn på position 58.22'N 11.10'E i 2.000 fods højde med kurs 353, da radaroperatøren fik tre radarkontakter i 'Green 65 10 miles'. F/Lt Mair trak Halifaxen op i større højde for at finde 'bombing wind' alt imedens man fulgte radarekkoet.

Klokken 23.25 blev begge mål oplyst og klokken 23.30 kastede F/Lt Mair seks faldskærmsblus fra 4.000 fods højde ud for Oslofjordens udmunding nordvest for Ursholmen på position 58.52'N 10.52'E. Man så tre skygger af skibe, men var ikke i stand til at identificere disse. F/Lt Mair foretog en ny anflyvning og kastede klokken 23.45 yderligere seks faldskærmsblus fra 4.000 fods højde. Denne gang så man et stort tankskib på omkring 5.000 tons samt en mindre tanker og et uidentificeret fartøj med kurs 040 og 10 knobs fart. F/Lt Mair rapporterede efter angrebet:

'58.45'N 10.45'E. At 2348 attacked the large tanker from 3500 feet on Co 300 degs T with 7 x 500 MC bombs - estimated overshoot of about 40 yards. A/C engaged by inaccurate light and heavy flak and parachute wires going up to 6000 - 8000 feet'.

Efter angrebet satte F/Lt Mair kursen hjemover og blev ligesom de øvrige Halifax omdirigeret til Tain, hvor han landede klokken 04.00.

F/Lt Stevenson var pilot ombord på Halifax 'D' fra No. 502 Squadron og han kom i luften på Stornoway klokken 18.21 og indfandt sig klokken 21.08 nordvest for Hanstholm på position 57.30'N 08.00'E og påbegyndte hans afsøgning af L.6.

Klokken 21.43 befandt han sig ude over Skagerrak midt mellem Arendal i Norge og Väderöbod i Sverige på position 58.35'N 10.00'E i 200 fods højde med kurs 047, da han fik en radarkontakt i 'Green 45/15 miles'. Stevenson besluttede sig til at undersøge kontakten, der splittede sig op i to kontakter, da Halifaxen nærmede sig. F/Lt Stevenson trak Halifaxen op i 4.000 fods højde for at finde 'bombing wind' og klokken 21.50 begyndte han at kredse over kontakten vestnordvest for Väderöerne på 58.39'N 10.35'E. Fem minutter senere kastede han tre faldskærmsblus fra en højde af 3.000 fod og i lyset fra disse kunne man se to skibe. Det ene blev vurderet til at være på omkring 2.000 tons, medens det andet var mindre. De to skibe sejlede med kurs mod syd med en anslået fart af 8 knob.

På radaren kunne man se, at der befandt sig otte skibe i området og besætningen kunne se et andet fly belyse og angribe to skibe. Klokken 22.08 blev der kastet 3 faldskærmsblus fra 4.000 fods højde.

F/Lt Stevensons angrebsrapport lyder:

'At 2211 attacked one of the ships approx 2000 tons from 4000 feet on Co 050 T with 7 x 500 MC bombs. No hits estimated. No flak'.

Klokken 22.13 satte F/Lt Stevenson kursen hjemover og landede igen klokken 01.55 på RAF Tain.

Halifax 'F' fra No. 58 Squadron skulle have været i luften klokken 17.50, men denne flyvning blev aflyst af No. 18 Group. Aftenens sidste Halifax sortie blev fløjet af F/Lt Rush, der var pilot ombord på Halifax 'Q' fra No. 502 Squadron. Canadieren Francis John Rush var en erfaren Coastal Command pilot, der i januar 1945 havde fået tildelt et DFC for et angreb, som han havde udført i november 1944 mod tysk skibsfart i Skagerrak/Kattegat. I april 1945 fik han yderligere tildelt et DFC. Denne gang for et angreb, som han udførte i februar, hvor han:

'successfully attacked a large merchantmann sailing in convoy. In spite of fierce anti-aircraft fire from a number of enemy ships a perfect bombing run was executed. Several hits were obtained on the target which soon became enveloped in flames'.

Hans navigatør og bombekaster, F/O Lucy, fik ligeledes et DFC ved denne lejlighed.

F/Lt Rush, der stammede fra Saskatchewan, overlevede krigen, men blev dræbt ved et flyveuheld i det nordlige Manitoba den 21. august 1949. Seks andre blev dræbt ved samme nedstyrtning.

F/Lt Rush kom i luften klokken 18.40 og indfandt sig klokken 21.05 syd for Lindenes på position 57.45'N 0700'E. Klokken 21.35 befandt han sig vestnordvest for Hirtshals på position 57.47'N 09.19'E i 1.000 fods højde med kurs 088 grader, da radaroperatøren fik et stort antal mindre radarkontakter i 'Red 35/13½ miles'. F/Lt Rush var ligesom de øvrige Halifaxbesætninger generet af tåge i op til 1.000 fods højde i området og man kunne ikke få nogen visuel kontakt med disse radarkontakter. Det har sikkert drejet sig om fiskefartøjer.

Klokken 22.10 befandt Halifax 'F' sig over Kattegat midt mellem Skagen og Göteborg på position 57.45'N 11.18'E i 1000 fods højde med kurs 147 grader, da man fik to radarkontakter i 'Red 30/10 miles og Red 50/10 miles'. F/Lt Rush anfløj kontakterne for at få visuel kontakt, men dette kunne ikke lade sig gøre på grund af tåge og skyer. Vejret i dette område blev dårligere og F/Lt Rush besluttede sig til at forlade den sydlige del af patruljeområdet.

Klokken 22.40 befandt man sig vestnordvest for Väderöerne på 58.39'N 10.25'E, da radaroperatøren igen fik adskillige radarkontakter, som man heller ikke kunne få synskontakt med på grund af vejret. Det var temmeligt frustrerende, men klokken 22.49 fik man igen radarkontakt på havet. Halifax 'F' befandt sig

meget tæt ved den svenske kyst vest for Väderöerne på position 58.32'N 10.49'E i 1000 fods højde med kurs 340 grader, da man fik to grupper med to kontakter i 'Green 55/10 miles'.

Halifaxen pejlede sig ind på målene og klokken 22.54 tæt ved Väderöerne på position 58.39'N 10.58'E kastede F/Lt Rush fem faldskærmsblus fra en højde af 4.000 fod. Også denne gang var målene indhyllede i tåge, men man havde fundet frem til tyske skibe, idet Halifax 'F' blev beskudt af let og mellemsvært luftværnsskyts, der dog ikke var særligt nøjagtigt.

Medens F/Lt Rush kredsede i området i 2.000 fods højde fik man fire radarkontakter i 'Red 10/7 miles', som man i stedet for anfløj. Da man klokken 23.25 befandt sig vest for Ramskär på position 58.45'N 10.50'E kastede F/Lt Rush tre faldskærmsblus fra en højde af 3500 fod, der oplyste et stort tankskib på anslået 5.000 brt samt et mindre tankskib på mindre end 2.500 tons. De blev eskorteret af to minestrygere og sejlede kurs 170 gader med en anslået fart af 10 til 12 knob.

F/Lt Rush gik til angreb:

'At 2335 attacked the large tanker from 2200 feet on Co 080 degs with 7 x 500 lbs MC bombs. Bombs overshot. A/C engaged by light and medium flak - one gun believed predicted and accurate. Parachute cables seen fired up to 5000 - 6000 feet. At 2345 2 more flares dropped from 3000 feet at the same time as another A/C (M/502) was attacking.

Bombs oershot the large tanker'.

Klokken 23.53 satte F/Lt Rush kursen hjemover og blev ude over Nordsøen omdirigeret til Tain, hvor han landede klokken 03.45.