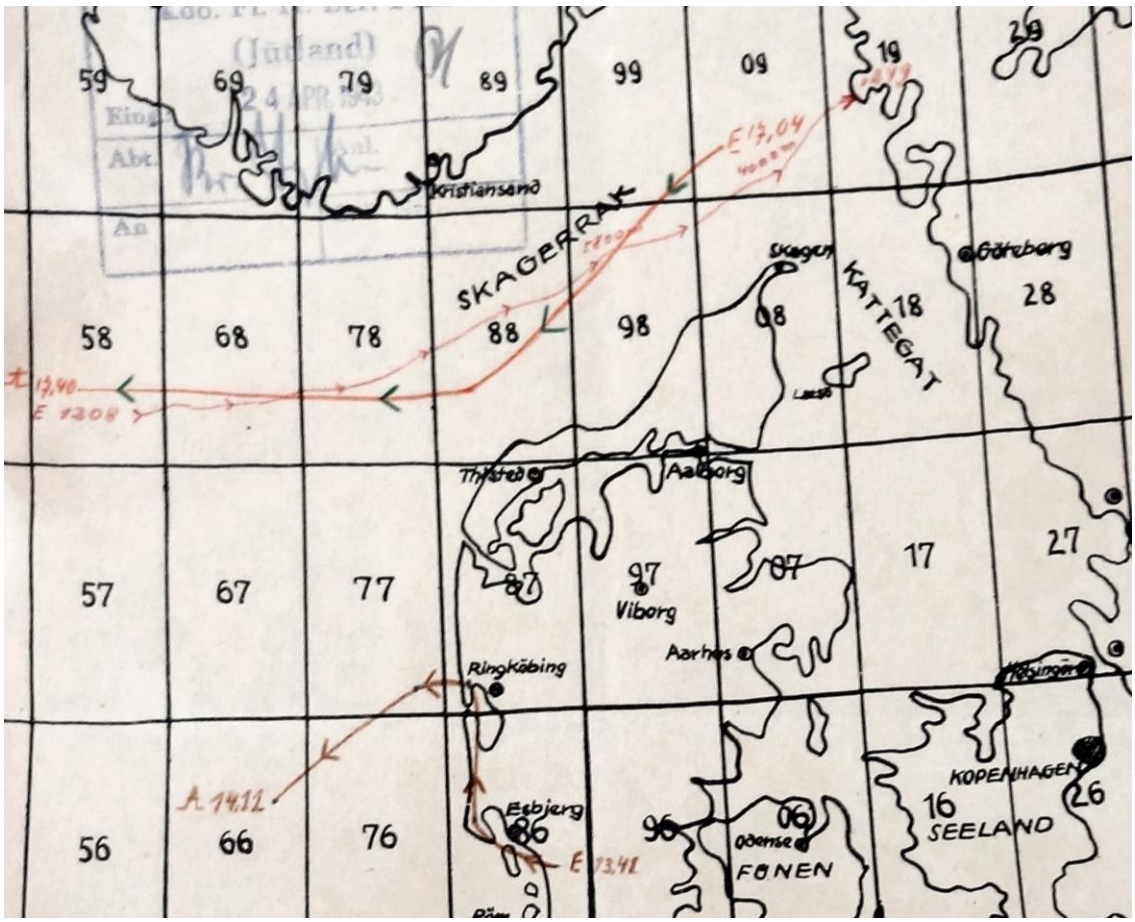


I løbet af dagtimerne den 20. april opdagede Fluko Kolding et fjendtligt rekognosceringsfly over Sønderjylland, som fløj op langs den jyske vestkyst og ud over Nordsøen ved Søndervig. Over Skagerrak registrerede Luftwaffe to kurerfly – et fra vest mod øst og senere et fra øst mod vest. Dette var BOAC fly fra/til Dyce i Skotland og Bromma i Sverige. (Bundesarchiv Freiburg)

Indflyvning natten mellem den 20. og 21. april 1943

I dette kapitel skal vi kigge lidt nærmere på en større britisk overflyvning af Danmark i foråret 1943. Hovedvægten er lagt på de tyske natjageres nedskydninger af de deltagende bombefly, men vi skal også kigge på det tyske luftværnsskyts rolle, de britiske besætningers skæbne samt tekniske problemer for bombestyrken.

Mange bombebesætninger undrede sig over, hvorfor man havde planlagt ruten til Rostock og Stettin som en lavflyvning, hvor man kom over 'kraftigt' forsvarede punkter i Danmark. Det kunne virke, som om planlæggeren af ruten havde prøvet at finde en rute med gode landkendingspunkter, men desværre førte ruten også bombeflyene i lav højde over områder med masser let tysk luftværnsskyts og det gjorde det ikke bedre, at man også overfløj tyske skibe, der var udstyret med masser af let flak. Jeg har talt med et besætningsmedlem, der deltog i togtet og han mente, at ruten var planlagt af 'Mahogany bomber pilots of the higher echelons', som ikke havde føling med virkeligheden. Det er måske ikke helt korrekt, men det var hans opfattelse.

Den tekniske udvikling gik hurtigt under anden verdenskrig. Der var næsten ingen lighed mellem bombestyrken i 1940 og 1943. Taktikken samt de tekniske hjælpemidler ændrede sig yderligere fra 1943 til 1945. I 1941 famlede Bomber Commands fly rund i blinde og i 1943 var de langsomt ved at finde måder at lokalisere målet på. I foråret 1945 var RAF i stand til at bombe større mål i næsten al slags vejr. Punktmål kneb det dog stadig med at ramme.

Jeg sad for et par år siden i det engelske rigsarkiv og ved siden af mig sad to studerende fra et meget kendt universitet i det nordøstlige USA. De var ved at researche amerikanske bombeangreb på den tyske olieindustri i 1944/45. Angreb på disse var angreb mod punktmål og det var ofte overskyet i denne periode, hvorfor en stor del af angrebene ikke var særligt effektive. De to studerende drøftede navigeringen og pludseligt spurgte den ene, hvorfor besætningerne ikke blot anvendte deres GPS. Jeg kunne ikke nære mig og lænede mig over bordet og bemærkede, at det var nok fordi raketten, som skulle opsende satelitten, endnu ikke var opfundet og man heller ikke havde opfundet computeren, som skulle styre det hele. Den studerende

grinede lidt af sig selv, men indrømmede at han var vant til at tænke i andre baner. Vi kom lidt i snak og de spurgte om kommunikationen mellem fly og hjemmebasen. Jeg fortalte, at jeg havde påbegyndt en telegrafistuddannelse i det danske flyvevåben i 1967. De havde ingen anelse om telegrafi og troede, at man talte pr voice med flyvestationen over en strækning på 800 km. Vi kom så lidt ind på planlægningen af angrebet og vi drøftede tidsforløbet for befalingen fra Bomber Command til eskadrillerne. Jeg fortalte, at befalingerne kom via fjernskriver. De havde aldrig hørt om fjernskrivere og troede at befalingerne kom via 'nettet' - underforstået intra- eller internettet. De syntes, at fjernskrivere var meget gammeldags og tidskrævende, hvilket jeg kun kunne give dem ret i, men det var også 70 år siden, at befalingerne var udsendt. Der var sket lidt på det tekniske område siden den gang.
For at forstå bombekrigen, må man også forstå det tekniske stade, som man befandt sig på i 1943. Teknikken var efter vores målestok primitiv, men man forsøgte at udnytte den daværende teknik fuldt ud og præsterede ofte det umulige.

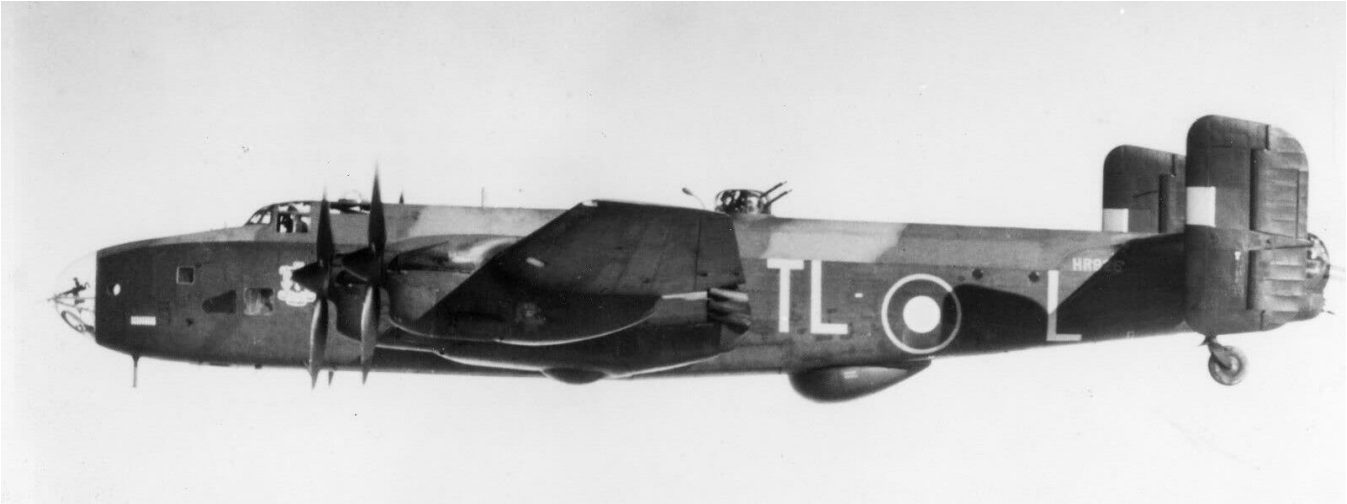
Piloten på et fly fra Bomber Command var altid den som havde kommandoen over besætningen. Til gengæld var han ikke altid den med den højeste rang, men dette var uden betydning. Størstedelen af piloterne var først i tyverne og det var ikke usædvanligt, at finde en 19 eller 20 årig som pilot. Piloter i 30erne fandtes, men de var mere sjælne. (IWM)

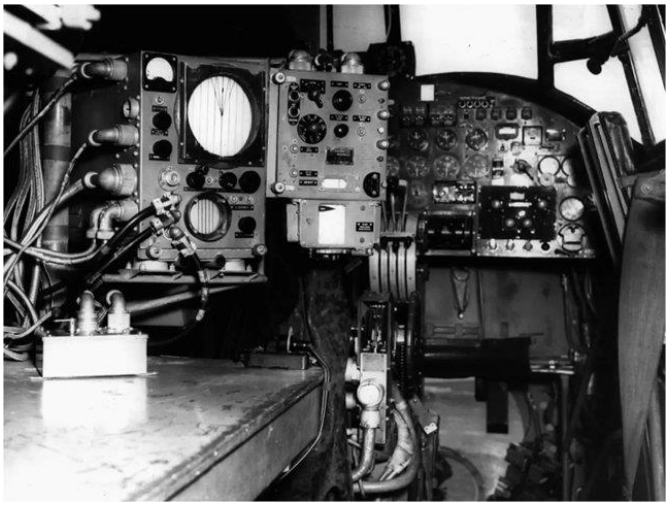
Piloten på en britisk bombemaskine var flyets kaptajn og blev ofte kaldt for 'skipper'. Hans ord var lov, når man var i luften. Til gengæld havde han ikke altid den højeste rang blandt besætningsmedlemmerne. 'Skipper' kunne være F/Sgt, medens navigatøren kunne være Pilot Officer. I nogle kredse blev piloten blot betragtet som en buschafør, der skulle føre bombekasteren frem til målet, så han kunne kaste bombelasten. I de første år af krigen forholdt det sig således i Luftwaffe, hvor observatøren (bombekasteren) var chef på flyet.

Navigatør om bord på en Lancaster. Han var placeret i et lille lukaf bag ved piloten og flyvemekanikeren, hvor han kunne have lys tændt for at se kort og hjælpemidler. Hans arbejdsplads var ikke opvarmet og arbejdet blev udført med tyk beklædning og iltmaske, hvis flyet befandt sig i over 1500 meters højde. Til gengæld havde han ikke sin faldskærm på. Den var ophængt bag ved ham og i en nødsituation skulle han først påklipse faldskærmen, før han kunne begive sig til lugen for udspring. (IWM)

At få piloten til at flyve frem til målet var navigatørens opgave og i 1943 var det ikke en nem opgave. Navigatøren havde nogle tekniske hjælpemidler til rådighed, men de virkede ikke altid. For det første kunne han stedfæste flyets position ved at kravle op i astrokuplen, finde en kendt stjerne og skyde en position ved hjælp af hans sekstant. Det var en langsommelig affære og de efterfølgende udregningen ved hjælp af en regnestok hjalp heller ikke på hastigheden. Dertil kom, at denne metode ikke kunne anvendes, hvis det var overskyet. Den næste metode var 'dead reckoning', hvor man fandt et kendt punkt og fløj en kompaskurs fra dette punkt. Her var man afhængig af, at vindhastigheden og -retning var korrekt opgivet og at piloten ikke afveg for mange grader under flyvningen.

Under togtet den 20. april skulle bombestyrken krydse Nordsøen i lav højde. Dette var en god taktik for at den tyske varslingstjeneste ikke skulle opdage indflyvningen på deres radar, før bombestyrken var tæt ved den jyske vestkyst. Problemet var blot, at navigatørens to primære navigationsmidler, GEE og Jay Beams, ikke virkede i lav højde. Hvis bombeflyene fløj i en højde af 5.-10.000 fod var det teoretisk muligt at stedfæste positionen ved hjælp af GEE eller Jay Beams (kraftige radiofyr) indtil en afstand af 5-6oo km. Problemet var blot, at tyskerne også aflyttede disse frekvenser og jammede begge systemer. I Danmark havde Luftwaffe fem faste stationer, der var specielt indrettet til at jamme GEE. De britiske besætninger rapporterede den 20. og 21. april, at deres navigationsmidler var blevet jammet fra midt ude over Nordsøen.





Øverst: Halifax HR926 fra No. 35 Squadron, som var udstyret med H2S radar. Radardomen ses helt tydeligt under flyets krop.HR926 blev færdigbygget i juni 1943 og blev leveret til No. 35 Squadron. Flyet gik tabt under et angreb på Kassel den 23. oktober 1943. Halifaxen blev først indfanget af lyskastere og beskudt af flere luftværnsbatterier, før den blev angrebet af Oberleutnant Erhard Peters fra 9./NJG 3. HR926 styrtede klokken 21.25 ned ved Warburg. Halfiaxens to skytter blev dræbt under Peters angreb, men den resterende besætning overlevede nedskydningen og røg i fangelejr.
Til venstre:Navigatørens arbejdsplads med H2S skærm. Til højre i billedet ses flyvemekanikerens arbejdsplads ved siden af piloten. Til højre: Navigatøren i færd med at aflæse H2S signalet. (IWM)

Nogle af Pathfinder flyene var udstyret med H2S navigationsradar, som tyskerne i Danmark ikke var i stand til at jamme i foråret 1943. Til gengæld rådede ikke ret mange bombefly over H2S. I 1945 var det et almindeligt navigationsmiddel for mange besætninger, men i april 1943 var det forbeholdt de få. H2S gjorde det muligt for navigatøren at skelne mellem vand, landjord og bebyggelse.
Den 20. april skulle pathfinder fly udrustet med H2S nedkaste gule målmarkeringsbomber ved Fynshoved. Dette punkt var valgt, fordi det var nemt at finde på en H2S radar. At markere et punkt på ruten frem til nattens mål synes måske ikke særligt smart, men det var nødvendigt for at bombeflyene kunne finde frem til Stettin og ændre kurs over Danmark i rette tid. De fleste bombefly overfløj ikke Fynshoved, men observerede målmarkeringen på afstand og ændre kurs i forhold hertil.

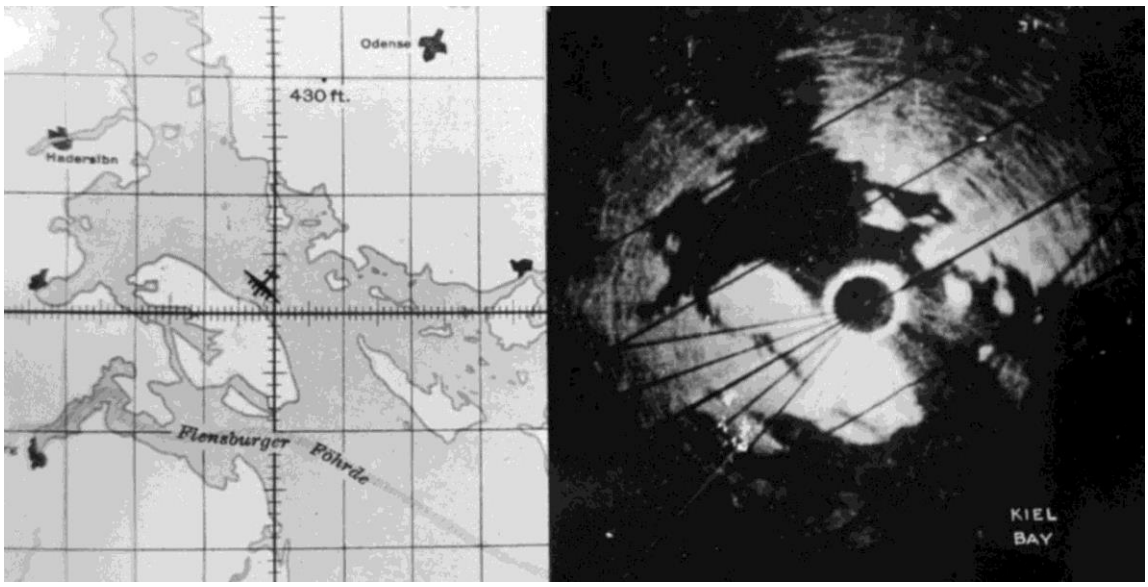
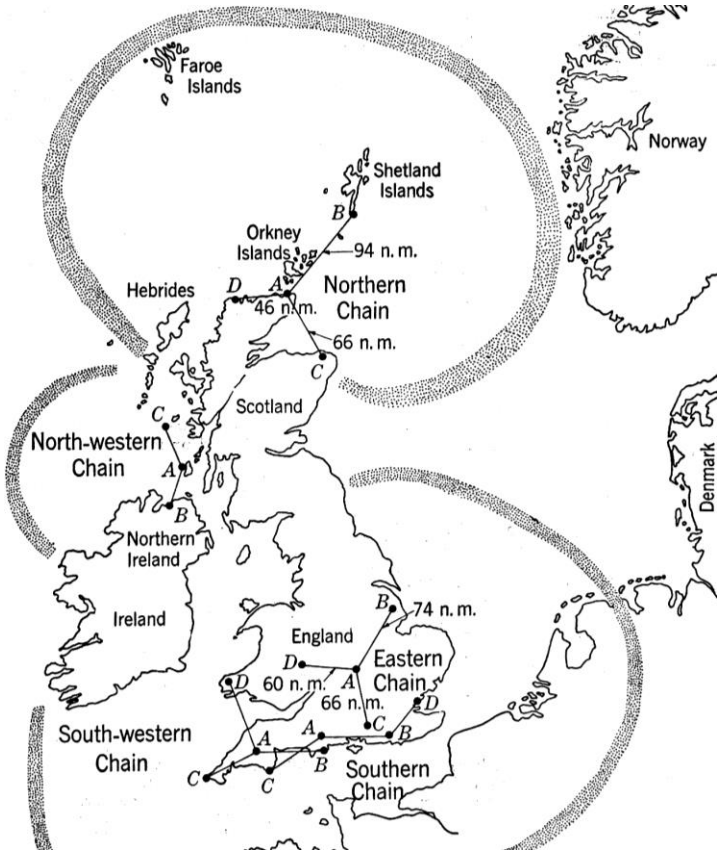


Foto af H2S skærmbillede, hvor bombeflyet befinder sig umiddelbart ud for Nørreskoven på Als. Billedet er optaget under en minelægning udført af Bomber Command. (Kew)

For at finde vej over Danmark var det nødvendigt at have en rute, som man nemt kunne følge i lav højde samt om natten. Derfor var indflyvningspunktet på den jyske vestkyst ved Nymindegab, hvor man kunne se Ringkøbing Fjord til bagbord og hedestrækninger til styrbord. Fra området ved Nymindegab gik ruten nord om Fyn, ned gennem Storebælt og ud over Møn til nordspidsen af Rügen. Desværre for de deltagende bombebesætninger var der langs denne rute adskillige luftværnsbatterier med let luftværnsskyts (20 og 37 mm). Hvis man kom lidt ud af kurs (hvilket adskillige fly gjorde) og kom for langt mod syd før indflyvning over Vestkysten, så var luftværnsskytset ved Esbjerg klar til at tage imod dem.



GEE dækning, da den var mest udbygget. Dækningen vis for fly, der flyver i 2.000 fod eller højere. Dækningen havde natten mellem den 20. og 21. april 1943 næsten ingen virkning under flyvningen til Rostock eller Stettin, men var af uvurderlig hjælp, da flystyrken vendte tilbage til England med næsten tomme brændstoftanke og skulle til at finde deres flyvepladser. Skitsen viser ikke tyskernes jamming af systemet, der i perioder var ret kraftig. Den 20. april blev GEE jammet af Luftwaffe fra midt ude over Nordsøen. (Kew)

I Storebælt var der luftværnsskyts ved Nyborg, Sprogø samt Korsør og hvis man kom for tæt på Storstrømsbroen, så blev man igen udsat for beskydning. Det gjorde det heller ikke nemmere for flybesætningerne, at den tyske marine havde flere konvojer i dansk farvand, der var eskorteret af forpostbåde og minestrygere (af bombebesætningerne opfattet som 'flak ships').

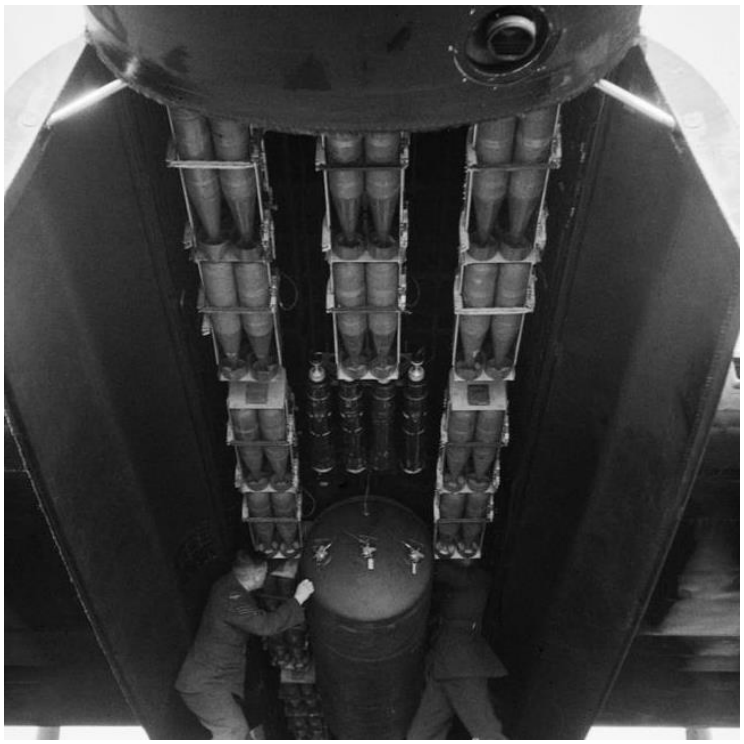
Bomber Command var ikke klar over, at de tyske natjagere var stedbundne til deres radarstationers rækkevidde. De havde nogle indikationer om dette, men var også af den overbevisning, at de tyske natjagere kunne operere frit og at man kunne forlægge tyngdepunktet i natjagernes indsats. Dette blev ikke muligt før sensommeren 1943.
Når bombeflyene kom ud over Østersøen, kom de ind i en farlig fase, idet de nu skulle stige fra lav højde til omkring 13-14.000 fods højde, som var deres bombehøjde. Dette tog tid og flyene var langsomme under opstigningen til større højde, hvilket betød, at de var sårbare overfor tyske natjagere. Natjagerne havde besvær med at finde bombeflyene i lav højde, men så snart at de britiske fly kom op i større højde, blev de opfanget af de tyske radarstationer, som så dirigerede natjagere mod bombeflyene. Bombebesætningerne så mange tyske natjagere over Stettin, men det kom ikke til ret mange nedskydninger eller luftkampe over målområdet. Dette skyldtes muligvis, at luftværnsskytset havde førsteret på forsvaret af Stettin og derfor skød på alt og alle.

Når bombebesætningen var i nærheden af Stettin, begyndte bombeskyttens arbejde for alvor. Under turen hertil havde han som regel hjulpet piloten og navigatøren eller fungeret som frontskytte, men over målområdet var bombeskytten den vigtigste mand. Hvis han ikke udførte sit arbejde fuldstændig korrekt, ville hele formålet med togtet være omsonst.
Bombeskytten kravlede på dette tidspunkt ned på hans plads i flyets næse, hvor han liggende på maven betjente bombesigtet og de øvrige hjælpemidler. Bombeskytten havde nu flere opgaver, som han skulle løse samtidig. Han skulle sikre sig, at bombedørene var åbne og at varmelegemerne på de håndtag, der holdt bomberne på plads, var tændte, så is ikke forhindrede bomberne i at løsne sig. Bomberne skulle også armeres, men det var et arbejde som bombeflyets flyvemekaniker som oftest udførte.

Til venstre: CSBS bombesigte i begyndelsen af krigen. Bombeskytten holder udløseren i højre hånd og kigger gennem det hvide sigtemiddel midt i billedet.
Til højre: Bombeskytte ombord på en Lancaster med et Mk. XIV bombesigte, der var meget nemmere at betjene. Han kigger gennem et optisk sigte og havde færre indstilliger at kontrollere, når de først var indført i sigtets mekaniske datamat. (IWM)

Bombeskytten skulle nu indstille sit bombesigte. I foråret 1943 havde de fleste bombefly i Bomber Command stadigvæk Course Setting Bomb Sight (CSBS), der var et bombesigte fra før krigsudbruddet. Data for barometrisk tryk, flyvehøjde, kurs og flyvehasighed skulle indstilles. Dertil kom oplysninger om vindhastighed og vindretning - uden disse oplysninger ville bomberne falde alle andre steder end på det ønskede sted. CSBS var oprindeligt et bombesigte beregnet på anvendelse om dagen, men havde i krigens første år gennemgået flere mindre modifikationer, så det også kunne anvendes om natten. Bomber Commands ledelse var dog ikke tilfreds med bombesigtet og pressede på for at man skulle fabrikere nok Mk XIV Stabilised Vector bombesigter, men i foråret 1943 var det overvejende Pathfinderbesætningerne, der havde adgang til disse.
Når nu alle data var indført i bombesigtet og bombeskytten havde indstillet dem korrekt, så var han klar til næste fase. Alt dette arbejde skulle naturligvis udføres i mørke liggen på maven forrest i flyet, hvor bombeskytten kun var 'beskyttet' af en 1.4 mm tyk aluminimumsplade, der overhovedet ikke ydede nogen beskyttelse for sprængstykker fra detonerende luftværnsgranater.
Bombeskytten havde første parket til det tyske luftværns bestræbelser på at nedskyde bombeflyet. Han kunne se detonerende tunge luftværnsgranater (8.8 og 10.5 cm) og de mange lysende granater fra 20 og 37 mm luftværnskanoner. Antallet af luftværnsgranater over en by som Stettin kunne under et angreb tælles i

tusinder og bombeskytten skulle være meget mærkelig, hvis dette fyrværkeri ikke påvirkede ham under hans arbejde. Bombeskytten kunne sandsynligvis også se andre bombefly, der var blevet ramt over målområdet.
Under forberedelserne hjemme i England havde bombeskytten (i heldigste tilfælde) haft mulighed for at studere skitsetegninger og fotografier af målområdet. Han havde sandsynligvis haft en halv times tid til dette arbejde og nu skulle han forsøge at finde det nøjagtige Aiming Point. Hvis der ikke var målmarkering fra Pathfinderne, var dette arbejde vanskeligt, men også med assistance fra No. 8 Group kunne det give problemer. Der var sandsynligvis kastet flere målmarkeringsbomber og de var ikke alle faldet på samme sted, så hvilken skulle han vælge? Det gjorde det heller ikke nemmere, at tyskerne antændte falske målmarkeringsbomber for at forvirre ham. Tyskernes lyskastere i målområdet kunne blænde ham og i flere tilfælde lykkedes det faktisk lyskasterbesætningerne at sløre målområdet ved hjælp af deres stærke lys.
Brande i og omkring målområdet kunne også forvirre og hvis tyskerne anvendte røgslør over målområdet, kunne det være vanskeligt at se detaljer. Tyskerne anvendte ikke kun røgslør om dagen, men også om natten og metoden med at udlægge røg var særdeles effektiv, hvis den samtidig blev suppleret med falske målmarkeringer.
Under anflyvningen skulle piloten holde flyet på en fast kurs og hastighed, så bombesigtet kunne virke efter hensigten. Det var bombeskytten, der dirigerede flyet det sidste stykke og blot et lille udsving kunne betyde, at bomberne faldt ved siden af. Piloten havde sine egne problemer under anflyvningen. Fjendtlige natjagere kunne operere over målområdet og det var ikke tilrådeligt at flyve en ret kurs alt for længe. Dertil kom, at flere hundrede bombefly befandt sig over målområdet på nogenlunde samme tid - og i nogenlunde samme højde. Dette kunne give problemer med turbulens fra andre fly, hvor bombeflyet under anflyvningen kunne blive ramt af slipstrømmen fra et foranflyvende bombefly. Også store brande i målområdet kunne have indvirkning på træfsikkerheden.



Det var vigtigt, at bombeskytten var i stand til at kaste bombelasten korrekt i rækkefølge, sa balancepunktet i flyet ikke blev forskubbet under kast. Det ligeledes vigtigt, at bombelasten blev kastet, så bomberne landede i samme område selv om de ikke havde samme aerodynamiske egenskaber. Denne Lancaster fra No. 207 Squadron var læsset med en 4.000 lb cookie, adskillige SBC'er med 30 lb brandbomber samt fire 250 lb TI (målmarkeringsbomber). Alle bomberne skulle gerne lande indenfor samme målområde selv om luftmodstand, ballance og vægt var ret så forskellige. (IWM)

Hvis alt forløb tilfredsstillende, havde bombeskytten nu målet i sigte og kunne udløse bombelasten. Dette blev gjort via en selektor med 16 kontakter, der var forudindstillede, så ikke alle bomberne blev kastet på en gang. Med så mange tons bomber ombord var det nødvendigt at kaste bomberne i serier, så flyet ikke kom ud af ligevægt. Efter bombekastet kom en periode, som alle bombebesætninger hadede. Efter at bomberne var udløst, skulle bombeflyet flyve en fuldstændig lige kurs i 35 sekunder for, at de medbragte lysbomber kunne belyse målet, medens flyets F24 kamera tog en serie billeder, så besætningen havde bevis for deres position under bombningen.
Det er ikke så mærkeligt, at bomberne af og til faldt et andet sted end planlagt, men de fleste bombeskytter var meget omhyggelige med deres angreb. Det gav dog ikke ros hos besætningen, hvis bombeskytten ikke var tilfreds med anflyvningen og man var nødt til at foretage en fornyet anflyvning.

Bomber Command forår 1943
I løbet af vinteren 1943 havde Bomber Command været i stand til at opbygge sin bombestyrke, så de den 4. marts havde 682 tunge bombefly (Lancaster, Halifax og Stirling) til rådighed. Dertil kom så 360 mellemtunge bombefly (hovedsageligt Wellington) plus 57 Mosquitoes. De fleste af Bomber Commands

angreb i vinteren 1943 var efter senere standard betragtet som 'mindre' med under eller lige omkring 200 bombefly. Franske havnebyer blev i vinteren 1943 angrebet af lidt større styrker og målet var tyske ubådsbaser, der var afgørende for den tyske krigsmarines kamp mod allierede konvojer i Atlanterhavet. Bomber Command angreb også mål i Italien og selv om det var en lang flyvetur, så betragtedes målene som nemmere end mål i Tyskland.
Mål i Tyskland var fordelt på tre måltyper. Berlin var et primært mål for englænderne og Bomber Command udnyttede de mørke nætter til at anrette angreb på den tyske hovedstad. Havnebyerne Wilhelmshaven og Bremen blev angrebet på grund af skibsværfter og krigsmarinens tilstedeværelse i disse byer og endelig var ’Battle of the Ruhr’ begyndt, hvor Bomber Command i første omgang fokuserede på Essen. Angrebsstyrken for ’større angreb’ så således ud for januar og februar 1943:

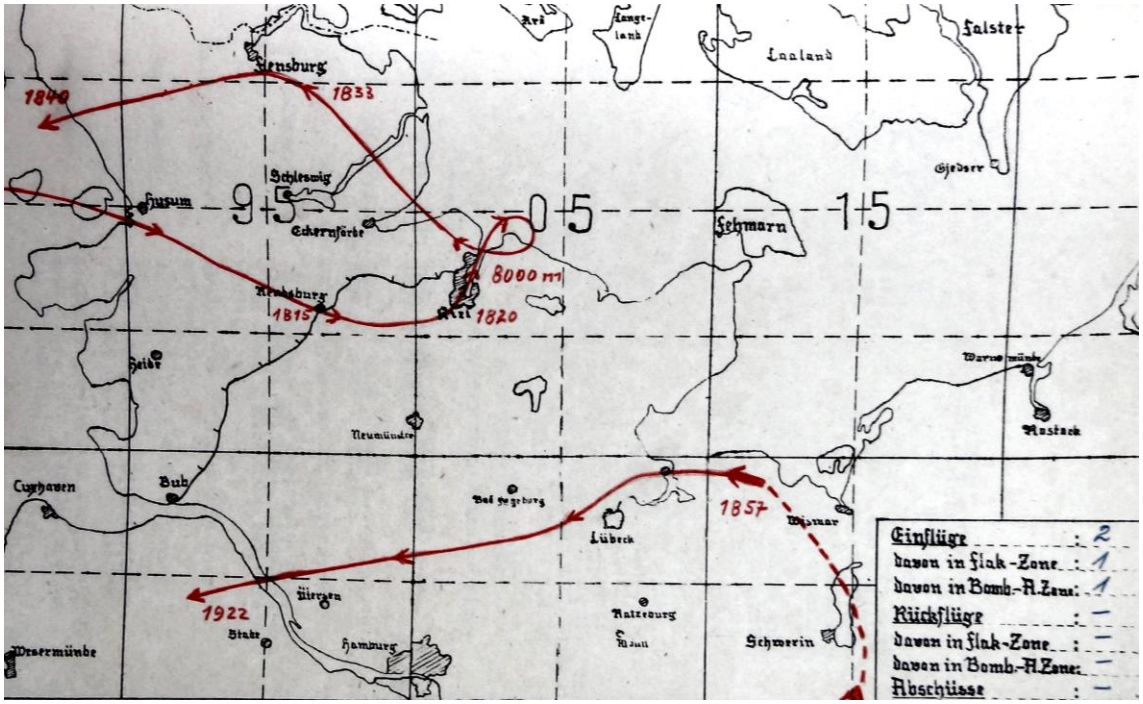
09/10 jan	Essen	52 fly	03/04 feb	Hamburg	263 fly
11/12 jan	Essen	76 fly	04/05 feb	Turin	188 fly
12/13 jan	Essen	59 fly	04/05 feb	Lorint	128 fly
13/14 jan	Essen	69 fly	07/08 feb	Lorint	323 fly
14/15 jan	Lorint	122 fly	11/12 feb	Wilhelmshaven	177 fly
15/16 jan	Lorint	157 fly	13/14 feb	Lorint	466 fly
16/17 jan	Berlin	201 fly	14/15 feb	Köln	243 fly
17/18 jan	Berlin	187 fly	14/15 feb	Milano	141 fly
21/22 jan	Essen	82 fly	16/17 feb	Lorint	337 fly
23/24 jan	Lorint	121 fly	18/19 feb	Wilhelmshaven	195 fly
23/24 jan	Düsseldorf	83 fly	19/20 feb	Wilhelmshaven	338 fly
26/27 jan	Lorint	157 fly	21/22 feb	Bremen	143 fly
27/28 jan	Düsseldorf	182 fly	24/25 feb	Wilhelmshaven	115 fly
29/20 jan	Lorint	114 fly	25/26 feb	Nürnberg	337 fly
30/31 jan	Hamburg	148 fly	26/27 feb	Köln	427 fly
02/03 feb	Köln	161 fly	28/01 mar	St Nazaire	437 fly

De lange vinternætter gav de britiske besætninger mange fordele selv om vintervejret kunne være vanskeligt for bombestyrken. Mørket gav beskyttelse mod de tyske jagerfly og de tyske natjagere havde de samme problemer som bombestyrken. Faktisk gav vintervejret de tyske natjagerbesætninger større problemer under start og landing.
De fleste af Bomber Commands angreb i denne periode var heller ikke 'deep penetration' angreb, hvilket vil sige angreb, hvor man skulle trænge dybt ind gennem det tyske luftforvar. Hvis man gjorde det, kunne det gå frygteligt galt - natten mellem den 17. og 18. januar 1943 angreb 170 Lancasters og 17 Halifaxes Berlin, hvoraf 19 Lancasters og 3 Halifaxes gik tabt. Dette giver en tabsprocent på 11.8%.
Andre tyske mål var godt forsvarede og selv om de ikke lå dybt inde i Tyskland, så var det farlige mål. Natten mellem den 3. og 4. februar angreb 263 bombefly Hamburg med et tab på 6.1%.
Nattens tab under angrebene på Stettin og Rostock lå langt over det som Bomber Command kunne tåle. Hvis man fraregner de fly, der vende om før de overfløj fjendtligt territorium, så mistede Royal Air Force 7.2% af angrebsstyrken mod Stettin og hele 11.6% for styrken, der angreb Rostock.
Med en tabsprocent på 5% for hvert angreb, så det sort ud for besætningerne i Bomber Command. Det var en fast regel, at man skulle flyve to tours, hvor den første tour bestod af 30 togter. Med en tabsprocent på 5% havde 21 ud af 100 besætninger en chance for at klare sig igennem deres tour. Herefter blev de i omkring et halvt år overflyttet til en træningsenhed, før de igen kom tilbage til operativ flyvning. Næste tour bestod af 20 toger og med samme tabsprocent ville kun 7 ud af de oprindelige 100 besætninger klare sig igennem. Næsten 9% vendte ikke tilbage fra det første togt og omkring halvdelen af alle besætninger var skudt ned, før de havde gennemført 10 togter.
Af de nedskudte besætninger blev omkring 75% dræbt under luftkampen eller nedstyrtningen og af de resterende 25% blev hovedparten taget til fange af tyskerne. Kun omkring en procent af nedskudte besætningsmedlemmer undslap og vendte tilbage i egne linier.

Det er ikke så underligt, at bombebesætningerne levede livet fuldt ud i messerne og på diverse pubs, når de ikke fløj operativt. Alle flybesætninger i Bomber Command var frivillige og havde en høj moral. Kun en enkelt gang var kampmoralen ved at knække og det var i februar 1944, hvor Slaget om Berlin var på sit højeste. I løbet af januar 1944 havde den gennemsnitlige tabsprocent ligget på 6.4% og denne steg til 7.1% i første halvdel af februar måned. Flybesætningerne forsvandt så hurtigt fra enhederne, at man ikke engang nåede at lære deres navne at kende og Bomber Command var nødt til at afbryde deres offensiv med Berlin. Alligevel gik det helt galt den efterfølgende måned. Natten mellem den 30. og 31. marts 1944 angreb Bomber Command Nürnberg med 795 bombefly, hvoraf 95 gik tabt. Det var en tabsprocent på 11.9% og det var det største enkelte tab, som Bomber Command havde i løbet af en enkelt nat.
Fra den 1. marts og frem til og med den 20. april 1943 så tabsprocenten for Bomber Command således ud (angreb på franske kystmål ikke medtaget):

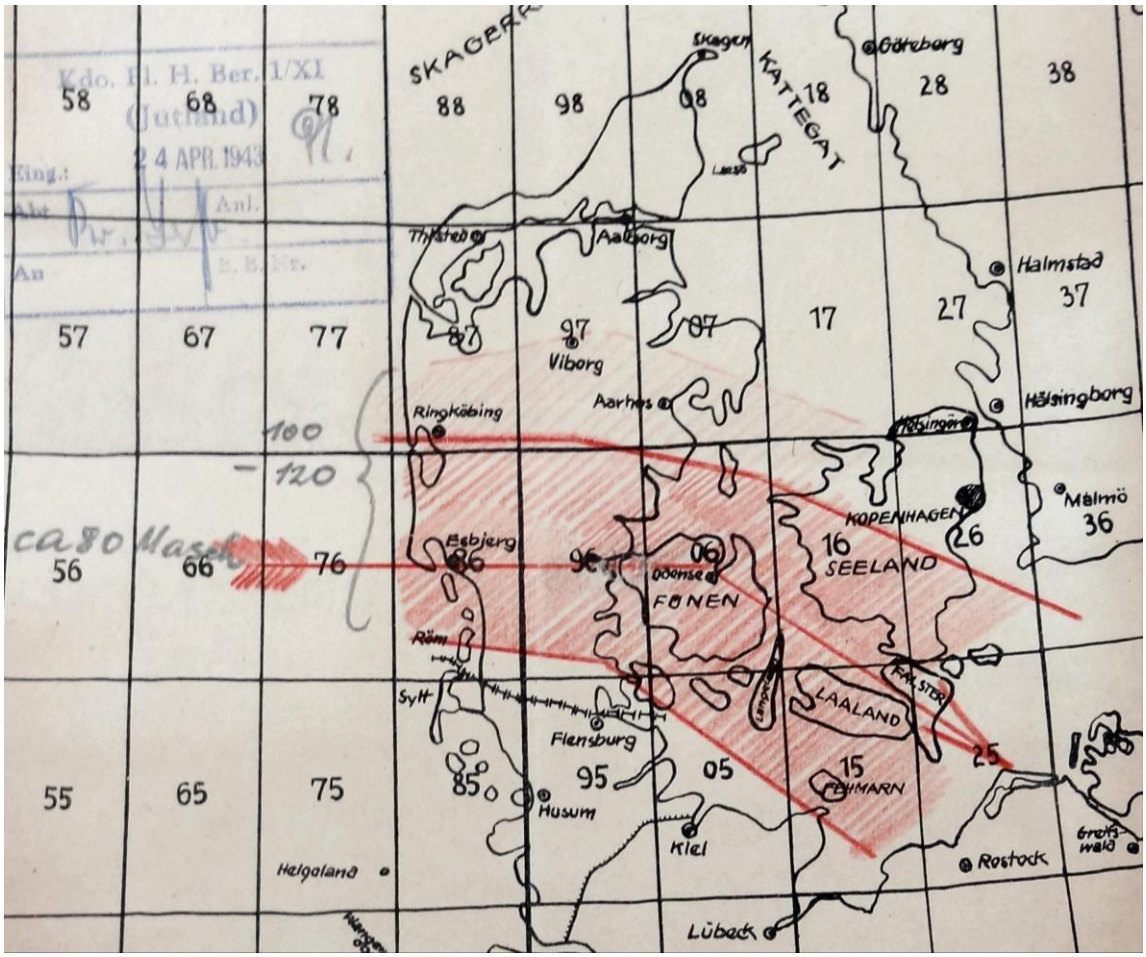
Dato	Mål	Afsendte fly	Tab procentvis
01/02 marts	Berlin	302 fly	5.6%
03/04 marts	Hamburg	417 fly	2.4%
04/05 marts	Essen	442 fly	3.2%
08/09 marts	Nürnberg	335 fly	2.4%
09/10 marts	München	262 fly	3.0%
11/12 marts	Stuttgart	314 fly	3.5%
12/13 marts	Essen	457 fly	5.0%
26/27 marts	Duisburg	455 fly	1.3%
27/28 marts	Berlin	396 fly	2.3%
29/30 marts	Berlin	329 fly	6.4%
29/30 marts	Bochum	149 fly	8.0%
03/04 april	Essen	348 fly	6.0%
04/05 april	Kiel	577 fly	2.1%
08/09 april	Duisburg	392 fly	4.8%
09/10 april	Duisburg	109 fly	7.3%
10/11 april	Frankfurt	502 fly	4.2%
13/14 april	La Spezia	211 fly	1.8%
14/15 april	Stuttgart	462 fly	5.0%
16/17 april	Pilsen	327 fly	11.0%
16/17 april	Mannheim	271 fly	6.6%
18/19 april	La Spezia	178 fly	0.5%
20/21 april	Stettin	339 fly	6.2%
20/21 april	Rostock	86 fly	9.3%

Hvis Bomber Command skulle holde presset mod de tyske byer, måtte kommandoens planlæggerne komme op med nye metoder, idet foråret var på vej, hvilket betød lysere nætter og dermed større tab. Natten mellem den 20. og 21. april besluttede man at angribe Stettin og Rostock, hvilket betød en 'deep penetration' med næsten samme længde som et togt til Berlin.



Kortskitse fra Fluko Kiel med teksten 'Aufklärungsflüge am 20.4.43'. Flyvningerne var rigtig nok rekognosceringsflyvninger, men Luftwaffe kunne ikke vide, om det drejede sig om fotorecce flyvninger eller Pampas flyvninger. Sidstnævnte var vejrrekognosceringsflyvninger, der som regel fandt sted før et større angreb. Det var vigtigt for Bomber Command at finde ud af om målområdet ville være skyfrit ved angrebstidspunktet, ligesom det var vigtigt at finde ud af vindretning og hastighed – ikke kun for målområdet, men også for flyveruten til og fra målområdet. Den ene flyvning fandt sted fra Berlinområdet, op over området syd for Stettin, over Rostockområdet, nord om Lübeck og herfra vestover nord om Hamburg. Den anden flyvning fandt sted over Kiel og herfra nordover til Flensburg for så at gå vestpå ud over Vesterhavet. Hvilken recce flyvning havde betyding for nattens operationer? (Bundesarchiv Freiburg)

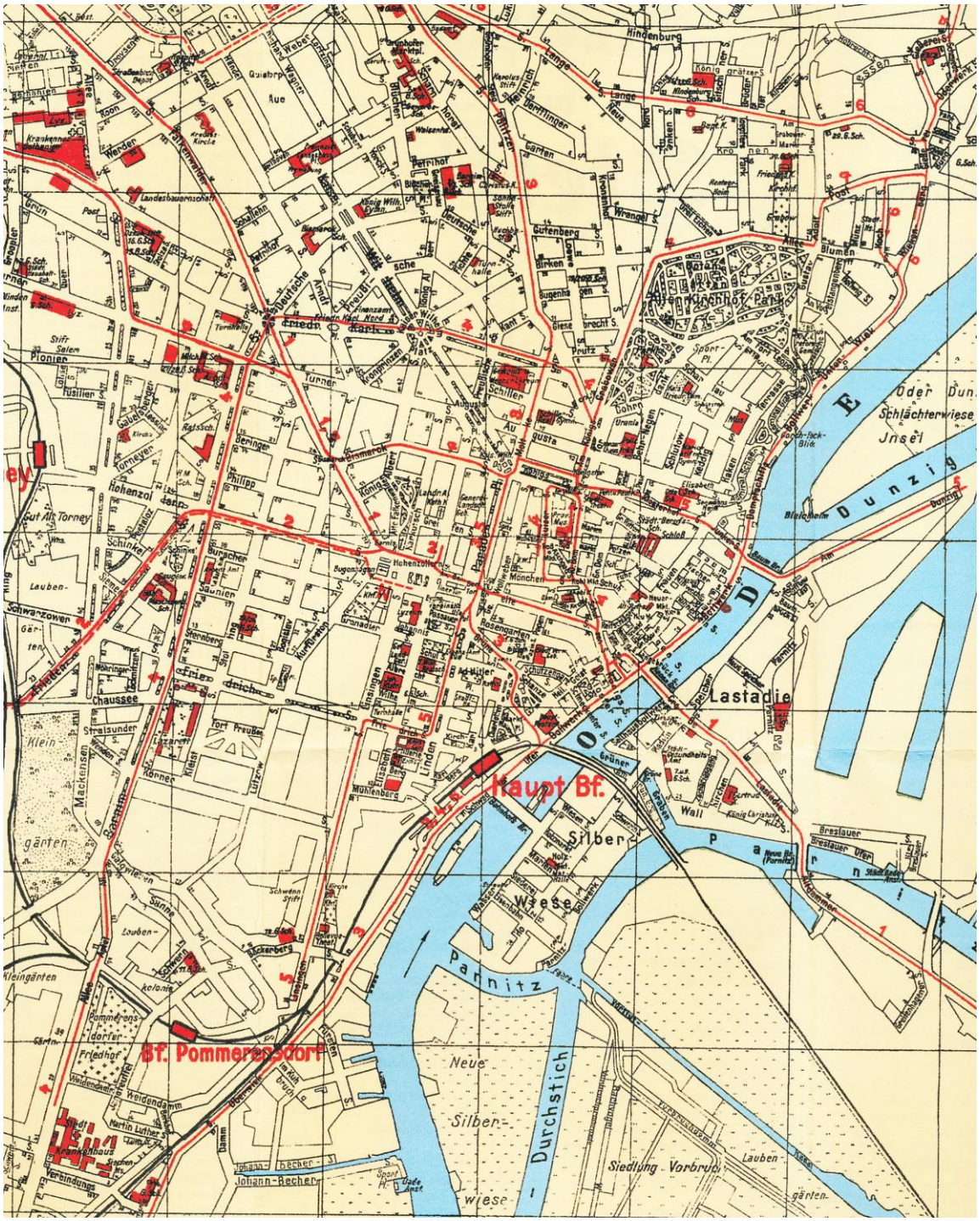
Når man talte med øjenvidner til luftkrigen over Danmark under Anden Verdenskrig, kom samtalen næsten altid ind på den store overflyvning, som fandt sted natten mellem den 20. og 21. april 1943. Folk kunne normalt huske datoen, fordi det var Hitlers fødselsdag. At overflyvningen fandt sted på Hitlers fødselsdag, var en tilfældighed, men det blev opfattet som en enorm moralsk opløftning for de anti-tyske følelser i Danmark. Normalt foregik overflyvninger i stor højde, men denne gang var flyene var helt nede på dækket.
Bomber Command havde afprøvet denne teknik nogle få nætter tidligere, hvor 327 Lancasters og Halifaxes angreb Pilsen, medens 271 Halifaxes, Stirlings og Wellingtons angreb Mannheim. Taktikken med lavflyvning til og fra målet havde denne nat ikke ligefrem været en succes. Af styrken til Pilsen gik 18 Lancasters og 18 Halifaxes tabt, hvilket var en tabsprocent på 11%. Angrebet mod Mannheim, der lå langt vestligere og med kortere flyvetid kostede 18 fly, nemlig 7 Stirlings, 2 Halifaxes og 9 Wellingtons. Dette gav en tabsprocent på 6.6 % af de indsatte fly.
Natten mellem den 20. og 21. april skulle Bomber Command igen gennemføre et deep penetration angreb og de valgte igen taktikken med anflyvning i lav højde. Der var dog set med de britiske planlæggeres øjne en væsentlig forskel på de to nætter. Under Pilsen havde hovedparten af flyvningen foregået over land, medens ruten til Stettin og Rostock hovedsageligt fandt sted over havet. Bombeflyene skulle kun overflyve et kort stræk over dansk område og man forventede ikke den samme type modstand fra tyske natjagere, som over Nordfrankrig og Sydtyskland. Denne formodning skulle vise sig at være en fatal fejl for mange besætninger.



Tysk Fluko kort udarbejdet for Flughafenbereich Jütland for Bomber Commands indflyvning mod Stettin om aftenen den 20. april. Kortet viser intet om indflyvningen mod Rostock, som Luftwaffe på dette tidspunkt endnu ikke har erkendt som et selvstændigt angrebsmål. (Bundesarchiv Freiburg)

Den tyske værnemagt havde den 20. april 1943 problemer på næsten alle fronter. I Nordafrika var tyskerne og italienerne under stort pres fra engelske, amerikanske og franske styrker og tre uger senere kapitulerede aksemagternes styrker i Nordafrika.
På østfronten pressede russerne i løbet af vinteren 1943 tyskerne 600 km tilbage og befriede et område på 480.000 kvadratkilometer. Den tyske værnemagt havde lidt et stort nederlag ved Stalingrad og var kun med nød og næppe i stand til at holde stillingen på østfronten.
I løbet af marts og april havde situationen, bortset fra mindre angreb, været forholdsvis stille langs østfronten. Det midterste afsnit af fronten var ved at drukne i slam, og al trafik blev besværliggjort af de umulige vejforhold. Begge parter var i færd med at klargøre sig til sommeroffensiven og russerne pressede

på for at få Royal Air Force til at bombe de havne, der udskibede forsyninger og tropper til den nordlige del af østfronten. Det vil sige til Finland og de baltiske lande. Hovedudskibningshavnen til disse steder var Stettin, men byen bød på mange andre militære mål.
Også den britiske flåde pressede på for, at Royal Air Force skulle bombe Stettin, der var hjemsted for en ubådsflottille og forskellige tekniske afdelinger. Endelig pressede ministeriet for økonomisk krigsførelse på for et angreb på Stettin, idet Stettin var modtagehavn for blandt andet malmtransporter fra Sverige. Hvis angrebet på Stettin kunne ændre svenskernes transporter til Tyskland i negativ retning, så ville det have afgørende betydning for tyskernes tilførsel af råstoffer.



Den centrale del af Stettin 1941 med dele af havnen, såsom Lastadia og Freihafen. I området ned mod Oderfloden ses den gamle bydel af Stettin, der bestod af tæt bebyggelse med krogede gader. I området til venstre ses den nyere bydel, med snorlige og brede gade og med bygninger, der ikke var ret så brandbare, som i den indre by. (Bundesarchiv Freiburg)

Stettin

Stettin ligger i dag i Polen og hedder Szczecin, men indtil 1945 var det en tysk by. Stettin ligger i det vestlige Pommern omkring 120 km nordøst for Berlin ved Oderflodens udmunding. Stettin var i 1943 en moderne by med 374.000 indbyggere.

Stettin blev allerede i 1164 Pommerns hovedstad og i 1278 blev byen medlem af Hansaforbundet. Efter 30 års krigen kom byen en overgang på danske hænder, før den blev overgivet til svenskerne. I 1720 blev byen preussisk. Stettin var en vigtig by i Nordtyskland, der forbandt Preussen med de skandinaviske lande via skibsfart. Det var også et vigtigt handelscentrum samt et lokalt politisk magtcentrum.

Udsigt over Stettin i begyndelsen af krigen. Midt i billedet ses urtårnet rage op over de omkringliggende bygninger og til venstre ses slotskirkens tårn. Langt ude langs Oderflodens højre bred ses den nye Getreidespeicher (kornsilo), der blev påbegyndt opført i 1936. (C. Petersen)

Oderflodens løb gennem Stettin med Lastadie og Silberwiese til venstre i billedet. På billedet ses en af byens tre vejbroer over Oder. Derudover havde man en jernbanebro. Under angrebet den 20. april 1943 blev denne del af Stettin særdeles hårdt ramt. (C. Petersen)

Stettin som udskibningshavn for tropper til Østfronten samt som modtagehavn for tropper, der var blevet afløst fra fronten eller for lazarettransporter.
Stettin understøttede de tyske styrker i de Baltiske Lande, Finland og den nordlige del af den centrale østfront. Derudover fandt der også troppeforskydnnger sted til og fra Danmark og Norge.

Stettin var en gammel garnisionsby med flere kaserner og i løbet af krigen var der bygget flere og flere baraklejre til nye tropper i Stettin. Byen var et vigtigt centrum både for hæren og krigsmarinen. Byen husede både hovedkvarterer, garnisionstropper, militære enheder under uddannelse samt depoter. Så at sige alle af hærens våbenarter var tilstede i Stettin og der var til stadighed flere tusind soldater i Stettin. Alle kaserner var i brug og man havde beslaglagt flere hoteller, skoler og sågar garager.
Friske styrker skulle udskibes til østfronten via Königsberg, Libau, Riga Reval (Tallin) samt Finland. Retur kom tusindvis af sårede og her var Stettin også en vigtig havn, idet man havde jernbaneforbindelser til Hamburg, Berlin, Frankfurt an der Oder, Breslau og Danzig.

Hvad den britiske admiralitet ønskede ødelagt i Stettin var især 4. Unterseebootsflottille, hvis værksteder og undervisningsfaciliter, forsyningspunkt og tekniske anlæg var placeret på Bredower Werder. Selve ubådspersonalet var indkvarteret ombord på beboelsesskibet 'Usambara' på 8.700 brt, som var placeret i Stichkanal ved Bredower Werders. 'Usambara' tilhørte Deutsche Afrika Linie og var bygget i Hamburg i 1923. Bomber Command fik ikke ram på 'Usambara' natten mellem den 20. og 21. april 1943, men amerikanske 8th Air Force beskadigede skibet den 11. april 1944, hvor det blev alvorligt brandskadet. 'Usambara' blev igen ramt af bomber den 13. maj 1944, hvor 8th Air Force igen bombede Stettin og den 20. marts 1945 blev skibet for sidste gang ramt af bomber. Denne gang af russiske bomber og den 31. marts blev 'Usambara' sænket af tyskerne i Kranischwerder ved Stettin.

4. U-Flottille i Stettin blev dannet i maj 1941 og havde til opgave at grunduddanne tyske ubådsbesætninger. I løbet af krigen blev 279 ubådsbesætninger uddannet på ubåde fra typerne VIIC til XXIII. Fregattenkapitän Heinz Fischer var chef for 4. U-Flottille indtil krigens afslutning.
En anden vigtig marineenhed i Stettin var MAUREP Stettin (Marinewaffen- und Ausrüstungsbetrieb), som var en udekommando af Kriegsmarinearsenal Kiel og Kriegsmarinewerft Kiel. MAUREP lå direkte overfor Oder-Werke, men på den anden side af Oder. MAUREP havde til opgave forsyne sejlende og landbaserede enheder af krigsmarinen samt ombygning af civile skibe til orlogsfartøjer. Sidstnævnte opgave omfattede blandt andet ombygnnig af mindre fartøjere til forpostbåde, minestrygere og forsyningsskibe. De ansatte ved MAUREP var hovedsageligt civile med en militær ledelse.

Stettin vrimlede med virksomheder, der producerede til militæret. På billedet ses skibsværft med fyldte beddinge, flydedokke med fartøjer til reparation eller vedligeholdelse og maskinfabrikker med materialer udenfor. Hele området virker meget hektisk og fyldt med aktivitet. (Kew)

Minestryger på vej ud fra Stettin med byens Getreide-speicher til højre i billedet. Stettin lå ret langt inde i landet og kunne ad søvejen kun nås via Oderfloden, der til stadighed blev uddybet for at tillade selv forholdsvis store skibe at anløbe Stettin. I maj 1943 ankom Tysklands eneste hangarskib, Graf Zeppelin, til Stettin, hvor det forblev resten af krigen. (C.Petersen)

Det sydlige Stettin i april 1943. (Kew)

Stettiner Maschinenbau AG Vulcan fremstillede et utal af fartøjer til Kriegsmarine og Stettiner Oderwerke AG var ligeledes dybt involveret i bygning samt reparation af fartøjer til Kriegsmarinen. Oprindeligt havde man haft planer om at bygge ubåde i Stettin, men dette var blevet opgivet og man koncentrerede sig i stedet for om at vedligeholde og reparere mindre marinefartøjer. Derudover byggede værftet 25 minestrygere af typen 1935 og 1940. Oderwerke beskæftigede i 1943 4.500 medarbejdere mod 3.600 før krigen.

Skibsværftet Vulcan havde 2.302 ansatte i deres brød. Derudover havde værftet deres egen fangelejr med koncentrationslejrfanger, der arbejdede under kummerlige forhold på værftet. Fire store køleskibe blev ombygget til ubåds-tendere og tre skibe blev ombygget til at kunne fungere som minelæggere. En mængde ubåde af typen IX blev ligeledes repareret eller ombygget i Stettin.

Vulcan og Oderwerke var de største skibsværfter i Stettin, men ikke de eneste. Baltik Werft GmbH i Göringtrasse fremstillede skibe til kyst- og kanalsejlads. Værftet havde 314 ansatte og var en vigtig leverandør af fartøjer til videre transport af gods fra Stettin ad kanal- og flodforbindelser.
Greifenwerft GmbH på Silberwiese var også involveret i skibsbygning, men fremstilelde også apparater til både Luftwaffe og Kriegsmarine. Virksomheden havde 374 ansatte. Firmaet Paul Rogge havde 368 ansatte og fremstillede ligeledes apparater til Kriegsmarinen. Derudover var Paul Rogge underleverandør af skibsinteriør til de andre skibsværfter i Stettin.
Også AEG Schiffbau Stettin var underleverandør med 213 ansatte, som beskæftigede sig med at installere elektriske anlæg på krigsskibe. Firmaet Carl Lüttig på Altdammerstrasse var ligeledes underleverandør til værfterne, men fremstillede også propeller og dele til fly. Lüttig beskæftigede 106 ansatte.
Krupp Druckenmüller GmbH i frihavnen havde 293 ansatte. Dette firma havde til opgave at udføre 'Marinebauaufsicht' hos Oderwerken Stettin.

Kemisk fabrik i Pommersdorf i den sydlige del af Stettin.

Der var mange industrivirksomheder i Stettin. Hütte Kraft var en af dem. Fabrikken beskæftigede før krigen 7-800 personer og fremstillede kobber, hvilket var vigtigt for krigsproduktionen. Hütte Kraft forarbejdede også jernmalm, som ankom fra Sverige og slutresultatet kunne sendes videre ned i Tyskland via kanalsystemet, der udgik fra Stettin.
Pommersche Motorenwerke GmbH havde 6.395 ansatte og fremstillede blandt andet flymotorer for Junkers fabrikkerne. Næsten lige så vigtig var Stoever Werke i Stettin, som beskæftigede 1.960 ansatte. Virksomheden fremstillede hovedsageligt mindre militærkøretøjer, men havde også en vigtig produktion af køretøjer og udstyr til det tyske brandvæsen.
253 ansatte ved Stettiner Schraubenwerk i Altdammer Strasse fremstillede patroner og 220 personer ved Stettiner Präzisions-Machinen Fabrik i Elsenstrasse fremstillede motorer og reservedele til den tyske værnemagt. I Alte Vulkanstrasse lå J. Gollow & Sohn Stahlhoch u. Brückenbau, der var en stor virksomhed indenfor stålkonstruktioner med i alt 2.771 ansatte.

Stettiner Oelwerke AG var også en vigtig virksomhed med omkring 700 ansatte. Fabrikken fremstillede hovedsagelig spiseolier og var en af Tysklands største indenfor dette område. En anden vigtig virksomhed var Pommersdorf Milch, der forarbejdede mange andre ting end mælk. Her blev der fremstillet store mængder svovl- og saltsyre samt forskellige kemikalier til brug for rustningsindustrien.
Oderschmie GmbH i Göring Strasse havde 192 ansatte, som var beskæftiget med at fremstille mange typer kemikalier til brug for rustningsindustrien. Hochofenwerk Lübeck AG, der ligeledes var placeret i Göring Strasse, havde 945 ansatte, som blandt andet fremstillede benzol og toluen, tjære, ammoniaksalte samt bygas.

Heeresbekleidungsamt i Bellevuestrasse styrede udlevering og produktion af militærbeklædning i Pommern. At denne myndighed var placeret i Stettin betød, at der fandtes masser af virksomheder i byen, der producerede uniformsgenstande i de væbnede tyske styrker. Det bevirkede, at omkring 5.000 personer i Stettin og forstæderne arbejdede med at producere uniformer.

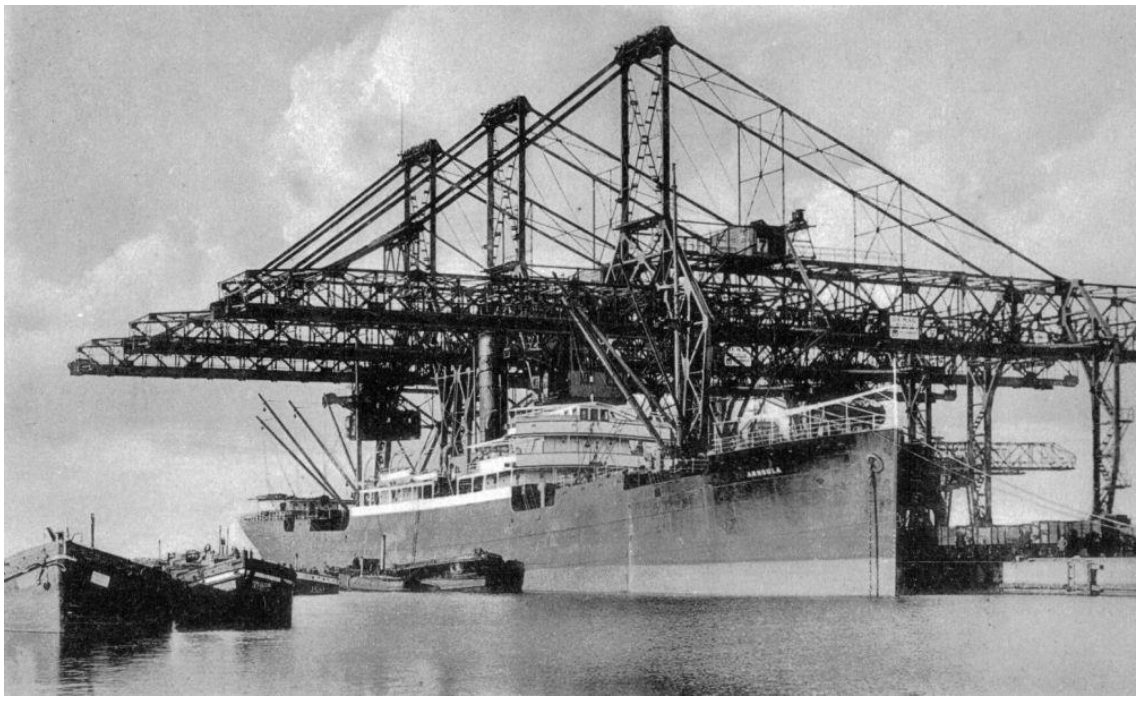
Heeresbekleidungsamt Stettin havde til opgave at forsyne den tyske hærstyrker med alle former for mundering. Det var ikke en lille opgave og myndigheden havde kontrakter med mange større virksomheder i Stettin, der fremstillede beklædning eller tekstiler:

Fink & Michaelis	163 ansatte	Kleiderfabrik Odermark GmbH	1.200 ansatte
Willi Mohns & Co	130 ansatte	Mathiesen Herrenkleiderfabrik	93 ansatte
Franz Manke	169 ansatte	Lago Kleiderfabrik	243 ansatte
Richard Lehmann u Co	238 ansatte	Wilhelm Vordemfelde	552 ansatte
Rohde & Bottcher	197 ansatte	Rudolf Karstedt	251 ansatte
Wilhelm Rieckmann	119 ansatte	Emil Köster	198 ansatte
Thies & Saatzen	103 ansatte	Stettiner Herrenkleiderfabrig KG	497 ansatte
Viktor Schmänk	102 ansatte	Albert Stange & Co	105 ansatte
Helmut Kähn	120 ansatte	Germania GmbH Kleiderfabrik	187 ansatte

Ovennævnte tekstilvirksomheder havde mange underleverandører og hvis man blot kunne ramme en del af denne industri, kunne man opnå problemer for iklædning og genforsyning af uniformer til den tyske værnemagt. I april 1943 fremstillede ovennævnte virksomheder næsten intet til det civile marked, hvor der var streng rationering indenfor beklædning.

Det var ikke kun store virksomheder, der var vigtige for krigsindustrien. Der var hundredvis af mindre virksomheder i Stettin, der hver havde deres vigtige plads som underleverandører i krigsindustrien. I Stettin var der ved krigens begyndelse registreret omkring 600 industriforetagener samt 400 'Grosshandelsbetriebe'.

Det var dog ikke kun industri, der var et vigtigt bombemål i Stettin. Via Stettiner Haff og kanalen til Swinemünde havde Stettin adgang til Østersøen. Stettin regnedes for en af de vigtigste tyske havnebyer i Østersøen - især udskibninger til Finland samt forbindelserne til Sverige var af stor betydning for Tyskland. Samtidig var Stettin ind- og udskibsningshavn for gods til Berlin via Oder og Havel kanalen.
En særlig vigtig betydning for Stettin var også forbindelsen via Oderfloden til stenkulsområderne i Oberschlesien. Kullene blev transporteret til Stettin med flodpramme og omladet på større skibe til eksport eller videre transport til industriområder i Tyskland og besatte lande.

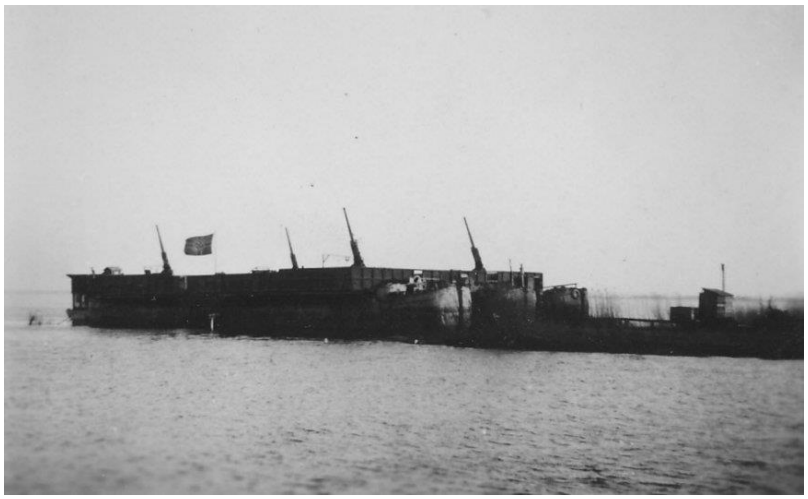


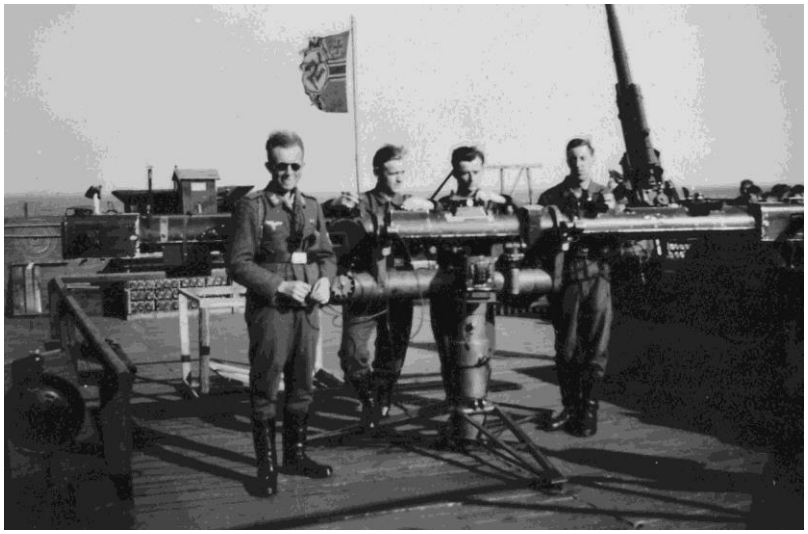
Havnen i Stettin var efter datidens forhold top moderne og i stand til at håndtere store mængder gods. På billedet ses et skib i Reiherwerderhafen, der var bygget for at kunne håndtere jernmalm og kul transporter.

Stettins centrum blev benævnt Altstadt og lå lige overfor den vigtigste del af havnen, nemlig øen Lastadie hvortil der var broforbindelse via Hansabrücke og Braunbrücke. Syd for Lastadie lå Silberwiese, der blandt andet rummede jernbaneforbindelsen fra Stettin til Berlin. Hovedbanegården i Stettin lå på den anden side af floden Oder lige overfor Silberwiese. Området var tæt pakket med industri samt varehuse og depoter. Lastadie rummede blandt andet frihavnen samt kajanlæggene ved Dunzig og Möllnhafen.
I 30'erne blev søforbindelsen mellem Swinemünde og Stettin udbygget til en dybde af 9.6 meter og forsynet med lysfyr, så man kunne besejle forbindelsen hele døgnet rundt. Dybden var tilstrækkelig for hovedparten af datidens fartøjer og Stettin havde derfor gode betingelser. I 1938 blev der håndteret 8.246.000 tons gods i søhavnen, medens Stettiner Binnehafen (forbindelsen til kanal og flodsystemet) var på 4.446.096 tons.

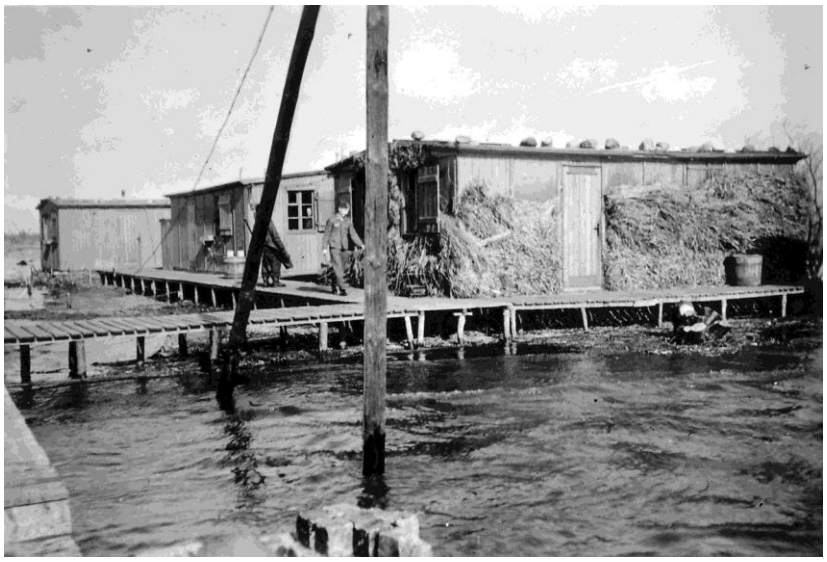
Havnesystemet i Stettin bestod af:
- Alter Hafen
- Dunzigkai (med 11 elektriske kraner) til trafik med tyske søhavne
- Möllhafen med en kajlængde på 561 meter og en vanddybde på 8 m. Denne havn var anlagt til aflastning af Dunzig.
- Frihavnen (60.82 Ha) med 36 elektriske og 59 hydrauliske kraner. Oversøiske forbindelser. Frihavnen havde bl.a. en Schuppenspeicher, der var 210 x 37 meter.
- Reiherwerderhafen med kul- og malmkaj. Kulhavnen havde anlæg til læsning af jernbanevogne og fem læssebroer. Malmhavnen havde fire store ladebroer.
- Industrihavn med tilslutning til Reiherwerderhafen. Denne havn rummede også olie og brændstof.
- Getreidehafen, der var nybygget i 30'erne med Getreidespeicher til 43.000 tons korn.
- Binnenhafen samt endelig private havne

Stettin var blevet bombet et par gange i løbet af 1941. Første gang var natten mellem den 19. og 20 september, hvor 72 bombefly blev afsendt mod Stettin. 60 besætninger hævdede at have angrebet byen og to fly gik tabt under nattens operation. Skaderne i Stettin var ikke særligt store og angrebet havde ikke den ønskede effekt, hvorfor Bomber Command angreb Stettin igen natten mellem den 29. og 30. september. Denne gang afsendte man 139 fly mod fire forskellige mål i Stettin. RAF troede på dette tidspunkt stadigvæk på, at de kunne angribe punktmål midt i en større tysk by. Det var heldigt, hvis besætningerne overhovedet fandt frem til byen. 95 besætninger hævdede at have bombet Stettin. Otte bombefly vendte ikke tilbage fra turen til Stettin og yderligere fem nødlandede i England.





Stettin var forholdsvis godt udrustet med luftværnsskyts. Billederne stammer fra et flydende luftværnsbatteri i en af Oderflodens forgreninger i Stettin.
Øverst ses batteriet med fire 8.8 cm luftværnskanoner.
Billedet i midten viser en af luftværnskanonerne med ammunition klargjort i umiddelbar nærhed af kanonen. Klokken anvendtes til alarmering af mandskab, der boede på det flydende batteri.
Det nederste billede viser batteriets EM ® 40, der var deres afstandsmåler. Dette var ikke den nyeste model, men blev stadig anvendt af luftværnsbatterier overalt i Tyskland.
Mandskabet bestod af en blanding af erfarne luftværnsartillerister med førkrigserfaring, unge soldater og fra 1943 også skoleelever, der blev indkaldt som Flakhelfer.
(C. Petersen)



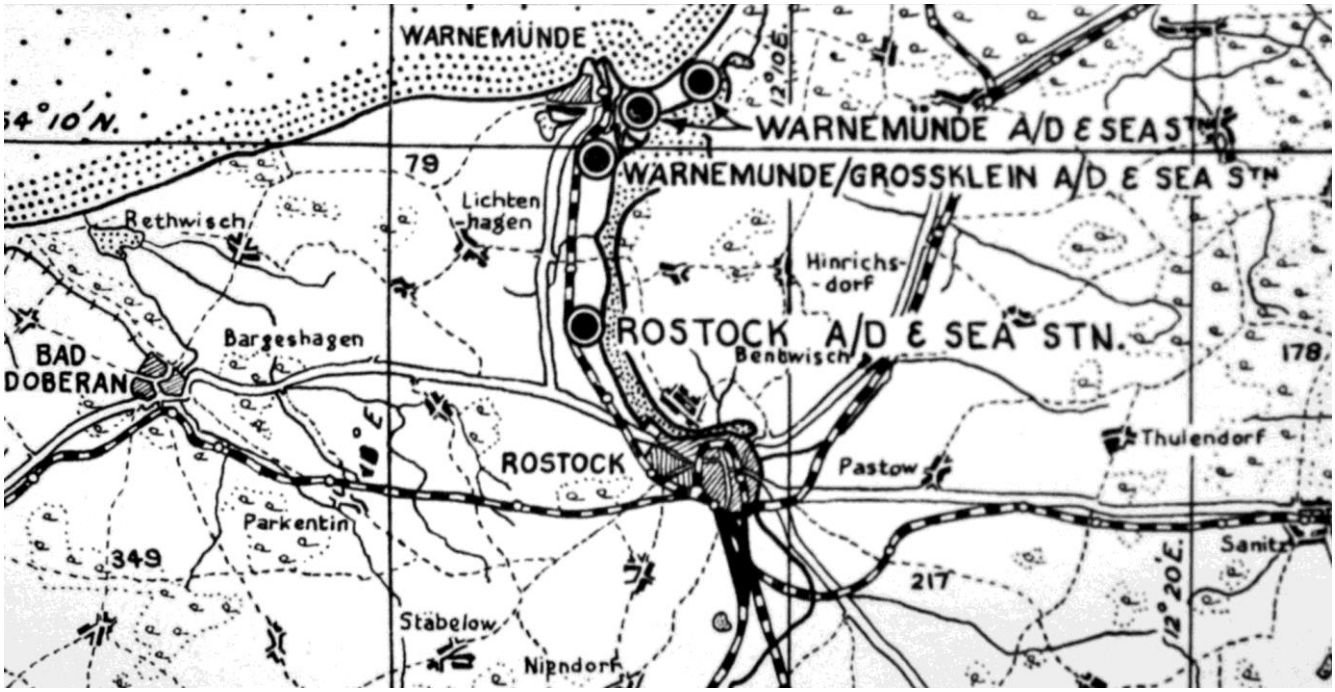
Øverste billede viser luftværnsbatteriets radar, der var af typen FuMG 39 T Würzburg D. Fra denne radar fik batteriet oplysninger om højde, retning og afstand til de fjendtlige fly. For en øvet besætning var det også muligt at beregne flyve-hastigheden, hvorefter man havde alle nød-vendige data til at bekæmpe de fjendtlige mål – i alt fald i teorien. Billedet i midten viser batteriets mandskab sammen med ders chef. Personerne med armbind er Hitlerjugend, der forretter tjeneste ved batteriet samtidig med at de får skoleundervisning. Det nederste billede viser et par af indkvarterings-barakkerne. Det er uvist om den monterede bevoksning er lavet som et forsøg på sløring eller om det er isolering mod kulden. I begge tilfælde var den ikke særlig effektiv. (C. Petersen)

Herefter havde Stettin ro for Bomber Command indtil den 20. april 1943. Tyskerne benyttede den bombefrie periode i 1942 til at udbygge byens forsvar. Især det civile forsvar blev forstærket ved at bygge beskyttelsesrum og udbedre kældre, så de kunne anvendes til beskyttelse under angreb. I oktober 1941 var der 14 beskyttelsesrum i Stettin med plads til 2.620 personer, men i januar 1943 var dette tal forøget til 117 beskyttlsesrum med plads til 14.841 personer. Efter angrebet i april 1943, hvor man fandt ud af, at antallet af pladser i beskyttelsrum i Stettin ikke var tilstrækkeligt, forøgedes antallet i juli 1944 til 218 beskyttelsesrum med plads til 31.112 personer.

Også byens brandvæsen blev skolet til at imødegå bombeangreb, men man havde i april 1943 endnu ikke erfaring nok til at kunne imødegå et større bombeangreb. For eksempel flyttede man ikke centrale dele af brandvæsnet ud til udkanten af byen, så brandmateriellet ikke indebrændte under et større angreb.
Byens største beskyttelsesrum med plads til 5.000 personer blev bygget ved hovedbanegården og kan i dag ses som en turistattraktion. Bunkeren er stor med gode adgangsforhold og med tre meter tykke vægge. Problemet var blot, at myndighederne i Stettin havde indført et langsommeligt system, når indbyggerne skulle ind i bunkeren. Man skulle identificere sig ved ankomsten, så man var sikker på, at der ikke var udlændinge eller jøder blandt dem, der fik lov til at komme ind i beskyttelsesrummet.

Rostock

Rostock havde fra sommeren 1940 og frem til april 1943 været udsat for en hel række angreb, hvor Rostock nogle gange havde været hovedmålet og andre gange blot havde været alternativt mål i forbindelse med angreb på Warnemünde. Det første større angreb fandt sted den natten mellem den 11. og 12. september 1941, hvor Rostock blev angrebet af 56 fly. Heinkel fabrikkerne samt havnen i Rostock var nattens mål. På grund af skydække blev hovedsageligt Rostock by bombet, medens Heinkel fabrikkerne slap let. To bombefly gik tabt under nattens togt til Rostock. Samme nat angreb Bomber Command også Kiel med 55 Wellingtons samt Warnemünde med 32 Whitleys. Ingen at stederne var angrebet den store succes og var også i modstrid med et af Clausewitz grundprincipper om, at man ikke skulle klatte sine resourcer, men samle dem.

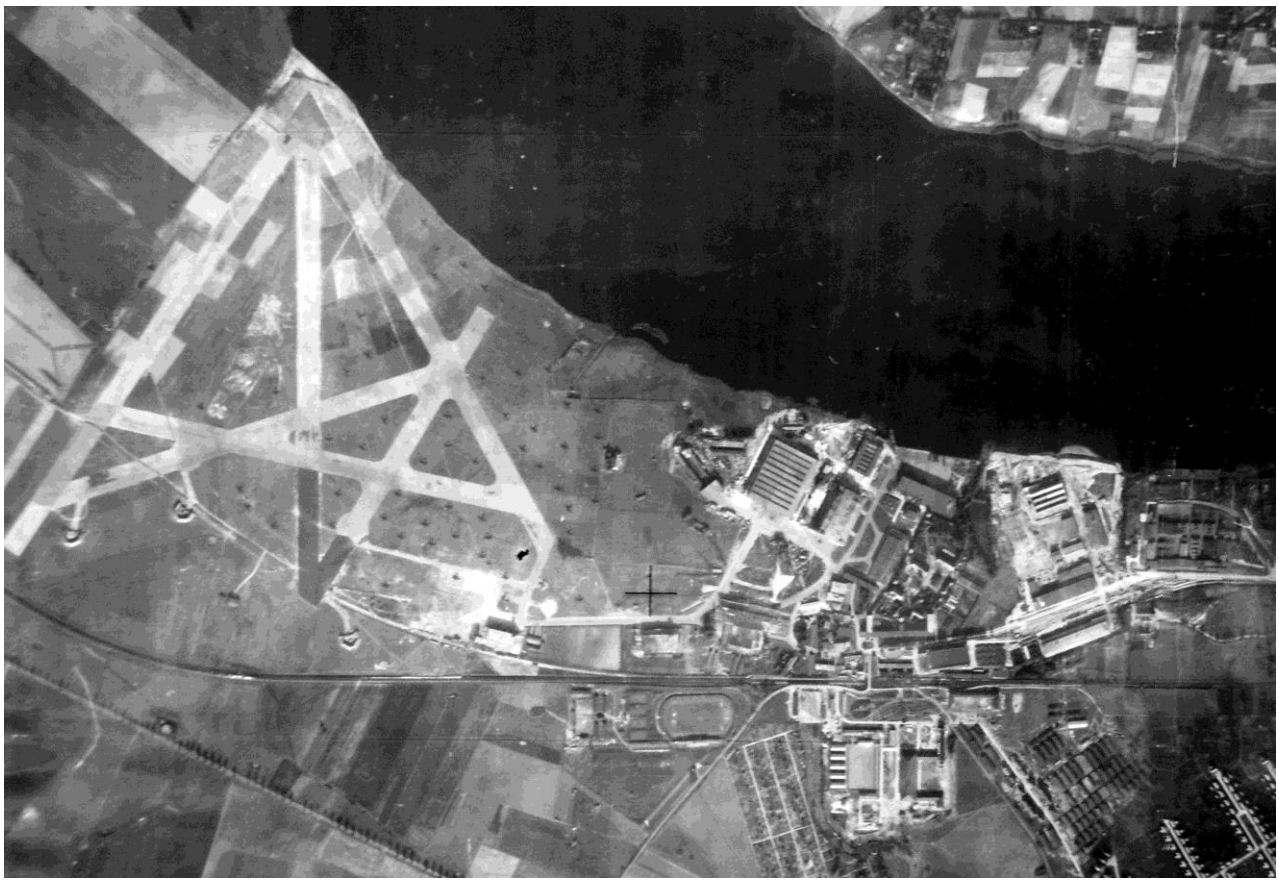


Nattens mål for styrken til Rostock var Heinkelfabrikkerne nord for selve byen. Rostock Marienehe var Heinkel koncernens vigtigste flyveplads, hvilket Bomber Command udmærket var klar over. Marienehe var fotograferet adskillige gange og englænderne var klar over, at der var en produktion af He 111 i gang i Rostock. De havde også det sidste år fotograferet He 177 bombefly og i april 1943 blev der for første gang taget billeder af en He 219 natjager på Marienehe.

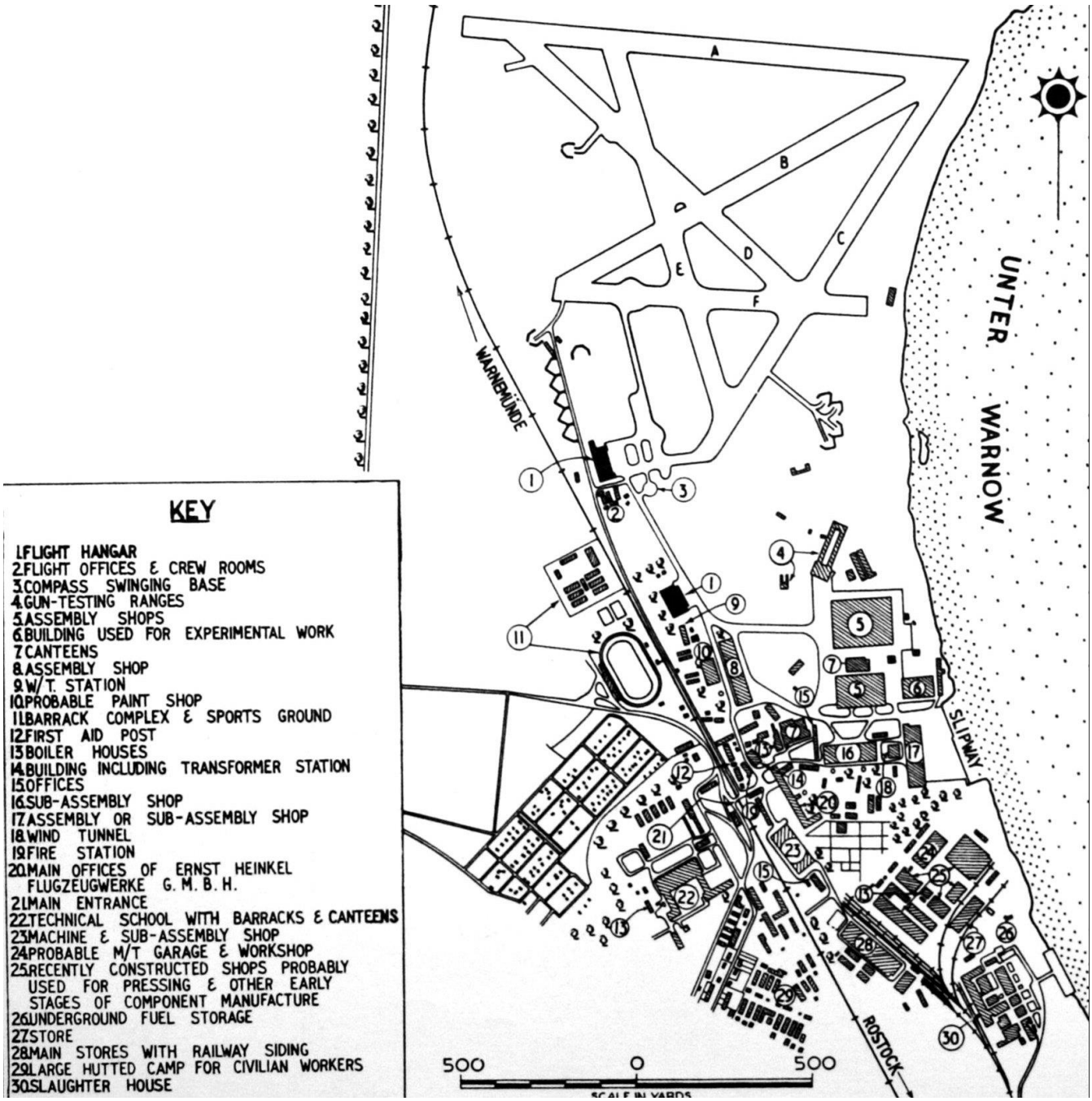
Rostocks virkelige prøvelse kom i nætterne mellem den 24. og 27. april 1942, hvor Bomber Command angreb byen fire nætter i træk. Lidt over halvdelen af den gamle bydel i Rostock nedbrændte under disse angreb og er i mange tyske kilder blevet beskrevet som en ildstorm. Der var ingen ildstorm i Rostock. Ved en ildstorm sammensmelter en række brande med en kraftig luftbevægelse ind mod centrum af brandene. I løbet af kort tid ville hele området være omspændt af flammer og vindhastigheden kunne komme op på over 200 km/t. I brandområdet kunne temperaturen komme op på omkring 1000ºC. En ildstorm fortærede alt og udbrændte af sig selv i løbet af få timer. Fænomenet ildstorm opstod første gang ved angrebene i Hamburg i juli 1943.
I Rostock havde man i april 1942 en fladebrand, hvor ildfronten bevægede sig med cirka en kilometer i timen. Omkring en halv time efter bombeangrebets start begyndte ildfronten at vandre og i løbet af de næste to til tre timer tog branden til i styrke. Efter en fire til fem timers forløb begyndte branden at uddø - ganske simpelt fordi alt brændbart var fortæret af flammerne.

Under angrebene på Rostock i april 1942 gik det hårdt ud over den centrale del af Rostock by. Dette luftfoto er taget den 27. april 1942 og de britiske fototyderes vurderinger lyder:

A. Mqin area of devastation.
B. Area of devastation on both sides of Friedrich Franz Strasse.
C. Area of devastation between Augusten and Paul Str.
1. Small factory gutted
2. Destruction of storage facilities at East of town
3. Otter Ludenwig and J. Moller. Buildings in shipbuilding yard and adjusting destroyed.
4. Warehouse on Town Quay burnt out.
5. Lawcourts destroyed by fire.
6. Head Post and Telegraph Office gutted.
7. Friedrich Franz Station. Offices etc gutted.
8. Friedrich Franz Station. Goods Station buildings burnt out.
9. Heinkel sub-factory. Factory building gutted
10. Heinkel sub-factory. Main factory fuilding roof damaed.
11. Heinkel dwellings gutted.
12. Craters nearby.
13. Further damage to Gasworks (already severely damaged in previous raids)
14. Hits on edge of railway. Damage to tracks and buildings.
15. Hit on small quay adjoining Muhlen Damm. (National Archives, Kew)



Øverst. Rostock Marienehe fotograferet af Royal Air Force i 1941. Englænderne holdt løbende øje med flyvepladsen og registrerede ændringer blandt de fly, som de fotograferede på flyvefeltet.
Nederst: Luftfoto optaget den 21. april 1943, som viser det første billede af en He 219 på Rostock. Flyet øverst til venstre er en He 219, medens flyet nederst til højre er en He 111, som man fotograferede adskillige af på pladsen.



I løbet af de fire nætter i april 1942 afsendte Bomber Command i alt 520 bombefly mod Rostock by og Heinkelfabrikkerne ved Rostock-Marienehe. Omkring 77% af de afsendte fly blev sendt mod Rostock, medens de resterende 23% havde Heinkel Werke som mål. 1.765 bygninger i byen blev totalt ødelagt og yderligere 513 svært beskadiget. Omkring 130 hektar bebyggelse udbrændte. De menneskelige tab var på 216 dræbte og 89 sårede personer, hvilket var usædvanligt højt for foråret 1942, men som blot et år senere lå i den lave ende for et større angreb. Omkring 35.000 ud af Rostocks 130.000 indbyggere blev hjemløse.

Stettin skulle angribes af Lancaster og Halifax fly, medens styrken til Rostock bestod af Stirling fly fra No. 3 Group.
Stirlingflyet var konstrueret på så tidligt et tidspunkt, at man i RAF ikke kunne forestille sig en bombe større end 2.000 lb og derfor ikke lavede plads til bomber med større diameter end 19 tommer. De øvrige typer sprængbomber, som Stirlingflyene anvendte under angrebet på Rostock, var 1.000 lb og 500 lb GP (General Purpose).
Nattens angreb var en lav anflyvning over Danmark, hvorefter besætningerne skulle stige til bombehøjde, som for Stirlingflyenes vedkommende var 9.000 fod, medens Lancasterne og Halifaxene til Stettin havde ordre på at bombe fra højder mellem 13.000 til 15.000 fod. Den gennemsnitlige bombelast for Stirling flyenes angreb på Rostock lå på omkring 4.400 lb, medens det for Lancasternes til Stettin lå mellem 7.300 og 7.800 lbs og for Halifaxenes vedkommende på omkring 4.200 lbs. Årsagen til den mindre bombelast for

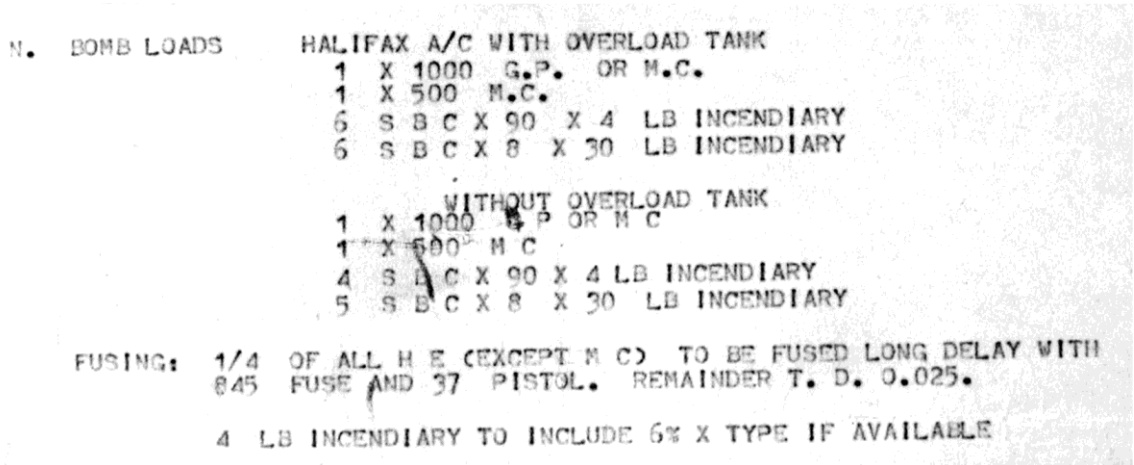
Halifaxenes vedkommende var, at det var nødvendligt at installere en ekstra brændstoftank i bomberummene på grund af det større brændstofforbrug ved anflyvning i lav højde til Stettin.
Stirling I og III var allerede forældet i april 1943, men flytypen fik lov til at fortsætte i lang tid endnu. I løbet af november 1943 blev det besluttet, at flytypen ikke længere kunne bombe mål såsom Berlin og Stirling eskadrillerne fik tildelt 'lette' mål samt minelægningsopgaver. Alligevel var tabsprocenten alt for høj.
Hovedproblemet med Stirlng flyene var, at de ikke kunne flyve højere end 14.000 fod og det endda kun nød og næppe. Samtidig var stigeevnen ikke tilfredsstillende. Disse problemer opstod, fordi Air Minsistry i 1938 i deres kravspecifikationer fastsatte, at vingefanget skulle være minde end 100 fod, så flyene passede ind i datidens hangartyper. For at kompensere for dette byggede Short fabrikkerne Stirling med brede og tykke vinger, hvilket igen gav andre problemer.

Short Stirling Mk. I fra No. 149 Squadron, som opererede med Stirlings fra oktober 1941 til september 1944 og derved var den længst opererende eskadrille i Bomber Command, der var udstyret med Stirling. Bortset fra problemet med flyvehøjde, så var Stirling flyet alt for tungt. Det vejede i tom tilstand næsten tre tons mere end en Lancaster og derved ikke kunne medføre en tilstrækkelig stor bombelast. Flyets bomberum var også konstrueret i forhold til de bombetyper, der fandtes før krigsudbruddet og var derfor underdimensioneret.

Af de tre typer bombefly, så var Stirlingen langt den største og tungeste. En Stirling Mk III vejede i tom tilstand 19,595 kg, medens en Halifax vejede 17.345 kg og en Lancaster I kun 16.738 kg. Denne vægtforskel i egenvægt havde betydning både for flyvehøjde, rækkevidde og bombelast.
Stirlingens understel var kæmpestort i forhold til Lancaster og Halifax og medens de to sidstnævnte flytyper havde hydraulisk system til at hæve og sænke understellet, så havde Stirlings elektrisk drevne understel. Hvis der opstod skader på systemet, så kunne Lancasters og Halifaxes sænke understellet ved hjælp af tyngdeloven, medens besætningen ombord på et Stirlingfly var nødt til at sænke understellet ved hjælp af håndkraft og svinghjul.
Bomber Command fik leveret 756 Stirling Mk. I og 875 Stirling Mk. III, der var en lille forbedring i forhold til forgængeren. De sidste Mk. III blev leveret længe efter, at man var blevet klar over, at Stirlingen ikke længere var tidssvarende og at eskadrillerne, som var udrustet med Stirlings, havde en højere tabsprocent end Lancaster og Halifax enheder. Man fortsatte med at modtage de forældede fly, fordi man var kontaktligt forpligtet til dette.
Teamet bag ved Short Stirling havde forsøgt at få lov til at ændre flyet radikalt ved blandt andet at forlænge vingefanget og gøre vingerne tyndere, men fik afslag fra Air Ministry. Arvo fabrikken havde store vanskeligheder med deres Manchester, der havde to upålidelige motorer og en del andre svagheder. Arvo ændrede designet og fremkom med en ændret flytype med fire motorer af samme type som Spitfiren. Derved havde man skabt det nok bedste bombefly under anden verdenskrig, nemlig Lancasteren.

WAAF personel foran fjernskrivere. Hver flyvestation havde en krypteret fjernskriverforbindelse over hvilken man kunne modtage angrebsordrer etc.
Befalingerne blev sendt fra HQ Bomber Command via signalcenter direkte til flyvestationerne og blev efterfølgende fulgt op af de enkelte Bombergroups mere uddybende befalinger om antal fly, bombetype og mængde, flyverute og tidspunkter etc.

Forberedelserne til nattens angreb
Nattens mål blev udvalgt af chefen for Bomber Command, Air Chief Marshal Arthur T Harris, hvorefter hans stab afsendte en overordnet plan for angrebets gennemførelse til alle implicerede Bomber Groups. Dette blev gjort via krypteret fjernskrivermeddelelser. Hvis fjernskrivermeddelelsen indeholdt kodeordet 'Goodwood' betød det, at nattens operation var en maximum effort, hvorefter hver enhed skulle stille så mange fly som muligt. Natten mellem den 20. og 21. april 1943 var det dog ikke tilfældet.
Fra hovedkvarteret i hver Group udgik så et nyt signal, der mere detaljeret fortalte de enkelte flyvestationer om nattens operation samt hvilke ting man planmæssigt skulle forholde sig til. Denne plan ville blandt andet indeholde ruten til og fra målet (men ikke målet, der som kodeord med referancenummer blev sendt af en anden kanal), hvilke enheder der tiltog i angrebet, angrebsbølger, tidspunkter, forholdsregler under vejs, bombelast o.s.v. Bomber Commands kode for Stettin var Sewin (Fish Code), men punktmål i Stettin havde deres egne betegnelser. Således var kodebetegnelsen for tre flydedokke i Stettin GR 2423, medens Stadt Werke AG Stettin havde koden GQ 2080.



N. BOMB LOADS HALIFAX A/C WITH OVERLOAD TANK
1 X 1000 G.P. OR M.C.
1 X 500 M.C.
6 S B C X 90 X 4 LB INCENDIARY
6 S B C X 8 X 30 LB INCENDIARY

WITHOUT OVERLOAD TANK
1 X 1000 G P OR M C
1 X 500 M C
4 S B C X 90 X 4 LB INCENDIARY
5 S B C X 8 X 30 LB INCENDIARY

FUSING: 1/4 OF ALL H E (EXCEPT M C) TO BE FUSED LONG DELAY WITH 845 FUSE AND 37 PISTOL. REMAINDER T. D. 0.025.

4 LB INCENDIARY TO INCLUDE 6% X TYPE IF AVAILABLE

Udsnit af angrebsordren til No. 6 Group for den 20. april 1943. Udsnittet indeholder oplysninger om bombelast (mængde og type) samt hvilke brandrør der skulle anvendes.

Når ordren ankom til flyvestationerne via fjernskriver, sammenkaldtes staben, der skulle formulere ordren i detaljer til besætningerne samt implicerede personalegrupper på flyvestationen. Denne stab bestod normalt af flyvestationschefen, eskadrillechefer, flight commanders, leder af navigatørerne, bombekasterne, signal og flymekanikerne samt skytter, men også vigtige personer blandt jordpersonellet deltog i denne planlægning, nemlig lederen af den tekniske tjeneste (flyvemekanikerne), centraliseret bombetjenese, flyvekontrollen og efterretning. I særlige tilfælde kunne andre også indkaldes til denne stab.
Samtidig med dette ville flyvestationen blev totalt isoleret fra omverdenen, da mængden af brændstof samt type af bombelast kunne give et fingerprej på et eventuelt mål.

Lancaster i færd med at blive tanket. Efter modtagelse af angrebsordren blev der givet besked til jordpersonellet om, hvor mange liter brændstof de enkelte fly skulle tankes med. Mandskabet, der intet vidste om angrebsmålet, arbejdede under et stort tidspres for at nå at gøre flyene klar til nattens operation.
Den på billedet viste Lancaster tilhørte No. 57 Squadron og gik tabt under et togt til Stuttgart. (IWM)

Denne nat blev det besluttet, at hvert Stirling fly i No. 8 Group med Rotock som mål skulle tankes med 8.531 liter brændstof, medens Halifaxes skulle forsynes med 7.994 liter. Dette betød, at Haliax fly skulle medføre en ekstra brændstoftank i bomberummet og at bombelasten derfor ville være reduceret. For Lancasternes vedkommende var mængden af brændstof 7.381 liter. Brændstofmængden var beregnet på baggrund af afstand til målet, bombelast samt flyvehøjde og denne nat skulle flyvningen det meste af vejen foregå i lav højde, hvorfor brændstofforbruget ville være større.
Tankningen af fly var tidskrævende og jordpersonellet gik i gang med dette så hurtigt som muligt. Det flyvende personel forsøgte gerne at gætte nattens mål ved at beregne, hvor meget brændstof deres fly blev tanket med.

Ammunitionstjenesten i færd med at transportere nattens bombelast fra ammunitionsområdet og frem til de parkerede fly. Bombelasten er på nuværende tidspunkt forsynet med tændmekanismer, men med påmonteret sikkerhedssplit. Alligevel skete det flere gange, at en ammunitionstransport detonerede under transport eller under ophejsning i de enkelte fly. På billedet ses 4000 lb cookies samt SBC (small bomb containers) med enten 4 eller 30 lb brandbomber, hvilket var en typisk last for et angreb på et tysk byområde. (IWM)

1.000 lb GP sprængbombe i færd med at blive hejst ombord på en Stirling fra No. 218 Squadron. Denne bombetype blev under angreb på tyske byer anvendt af flere forskellige årsager. Den havde en enorm virkning under angreb på industrivirksomheder, hvor den skulle ødelægge produktionsanlæg, men den blev også anvendt under angreb på boligmassen i tyske byer. Bombetypen kunne forsynes med forskellige typer brandrør, der hver havde forskellige formål. Hvis bomben detonerede med 0.1 sekunds forsinkelse, var det normalt fordi bomben skulle trænge ind i bygninger og ødelægge dem indefra. Med en forsinkelse på 0.025 sekund var det normalt, fordi den skulle trænge ned i jorden og detonere i omkring 10 meters dybe med det formål at afbryde vandforsyningen for at umuliggøre slukningsarbejdet. Endelig kunne bomben forsynes med tidsforsinkelse på op til flere dage for at vanskeliggøre sluknings- eller reetableringsarbejdet. Brandrør med tidsforsinkelse gav ofte forsagere og den dag i dag ligger tusindvis af ueksploderede bomber under de tyske byer og udgør en fare for beboerne. (IWM)

Den centraliserede bombetjeneste havde også travlt. Flyene skulle forsynes med det korrekte antal bomber og disse bomber skulle have monteret brandrør. Halifaxes fra No. 4 Group havde Stettin som mål, og deres fly var beordret til at medføre en 1.000 GP sprængbombe med 0.025 sekunds tidsforsinkelse (så den kunne nå at trænge ned i målet, før den detonerede), fem SBC containere, der hver indeholdt 90 stk 4 lb brandbomber samt seks SBC containere, der hver indeholdt otte stk 30 lb brandbomber. Som en tillægsordre fik eskadrillerne ordre til, at en fjerdedel af alle sprængbomber skulle være langtidsforsinkede med et Type 845 brandrør og Type 37 forsinket tændmekanisme.

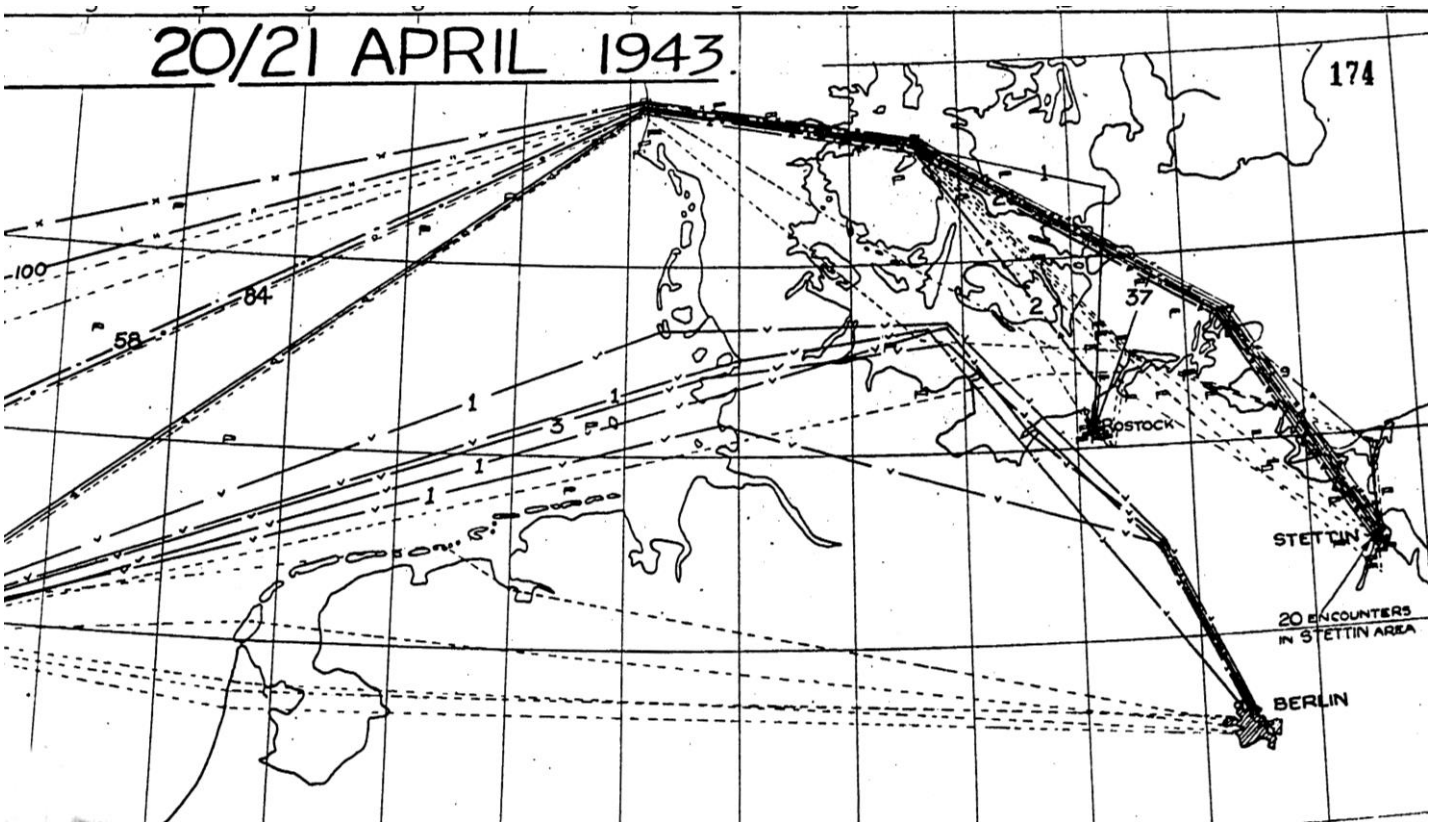
Den langtidsforsinkede tændsats 845 var forsynet med en anti-disturbance enhed, så det var vanskeligt for tyske rydningskommandoer at uskadeliggøre dem. Tændsatsen var forsynet med et lille batteri og gav Royal Air Force mange problemer, når man skulle klargøre bombeflyene. Tændsatsen blev betragtet som yderest farlig at arbejde med og efter en større ulykke i et ammunitionsdepot i efteråret 1943 blev tændsatsen taget ud af tjeneste efter direkte ordre fra chefen for Bomber Command. Type 37 forsinket tændmekanisme var også skyld i mange uheld på flyvestationerne. Til gengæld havde de tyske mineryddere ikke de store problemer med at fjerne tændmekanismen fra en bombe, hvis den fandt frem til den i tide. Mindst 15% af alle Type 37 var forsagere.

Seks percent af alle 4 lb brandbomber skulle være af typen X, hvilket vil sige forsynet med en lille sprængladning, så rydningspersonalet blev skræmt fra at forsøge at slukke brandbomberne. Sprængladningen havde den halve sprængkraft af en håndgranat.

Lancasterne var nattens arbejdsheste og medførte den største bombelast. No. 5 Groups Lancastere havde tre forskellige typer bombelast, hvor den første var en 4.000 lb HC og tolv SBC, der hver var fyldt med 90 stk 4 lb brandbomber. Nummer to last bestod af en 4.000 lb HC og 12 SBC, der hver indeholdt otte stk 30 lb brandbomber. Den sidste type bombelast var en 8.000 lb HC, som på dette tidspunkt af krigen var Bomber Commands største bombe. Der blev denne nat kun kastet en af disse over Stettin.

Stirling flyene, der havde til opgave at bombe Rostock, havde ordre til at medføre en trediedel sprængbomber og to trediedele brandbomber. Halvdelen af alle brandbomber skulle være 30 lb brandbomber og en fjerdedel af alle sprængbomber skulle være med tidsforsinkelse ligesom Halifaxflyene. De eneste sprængbomber, der ikke skulle være tidsforsinkede var 2.000 lb HC, som skulle detonere, så snart de ramte målet og med deres trykbølge åbnede bygningerne for brandbomberne.

Inden man holdt den store briefing for alle besætningsmedlemmer blev der normalt holdt en 'preliminary briefing' for piloter, navigatører og bombekastere. Dette var en mere udførlig teknisk briefing, der var specielt rettet mod disse fagområder, som skulle gøre dem i stand til at foretage deres egen planlægning. Navigatørerne fik mulighed for at checke ruten til og fra målet med mellempunkter samt foretage deres egne beregninger for afdrift mv. For bombekasterens vedkommende blev han normalt vist et udsnit af det område, som man skulle bombe, så han blev bekendt med kendetegn i området.



Den af Bomber Command befalede rute for angrebene på Stettin, Rostock samt Berlin. I virkeligheden forgik indflyvningerne over en lagt bredere front på grund af navigationsproblemer. (National Archives, Kew)

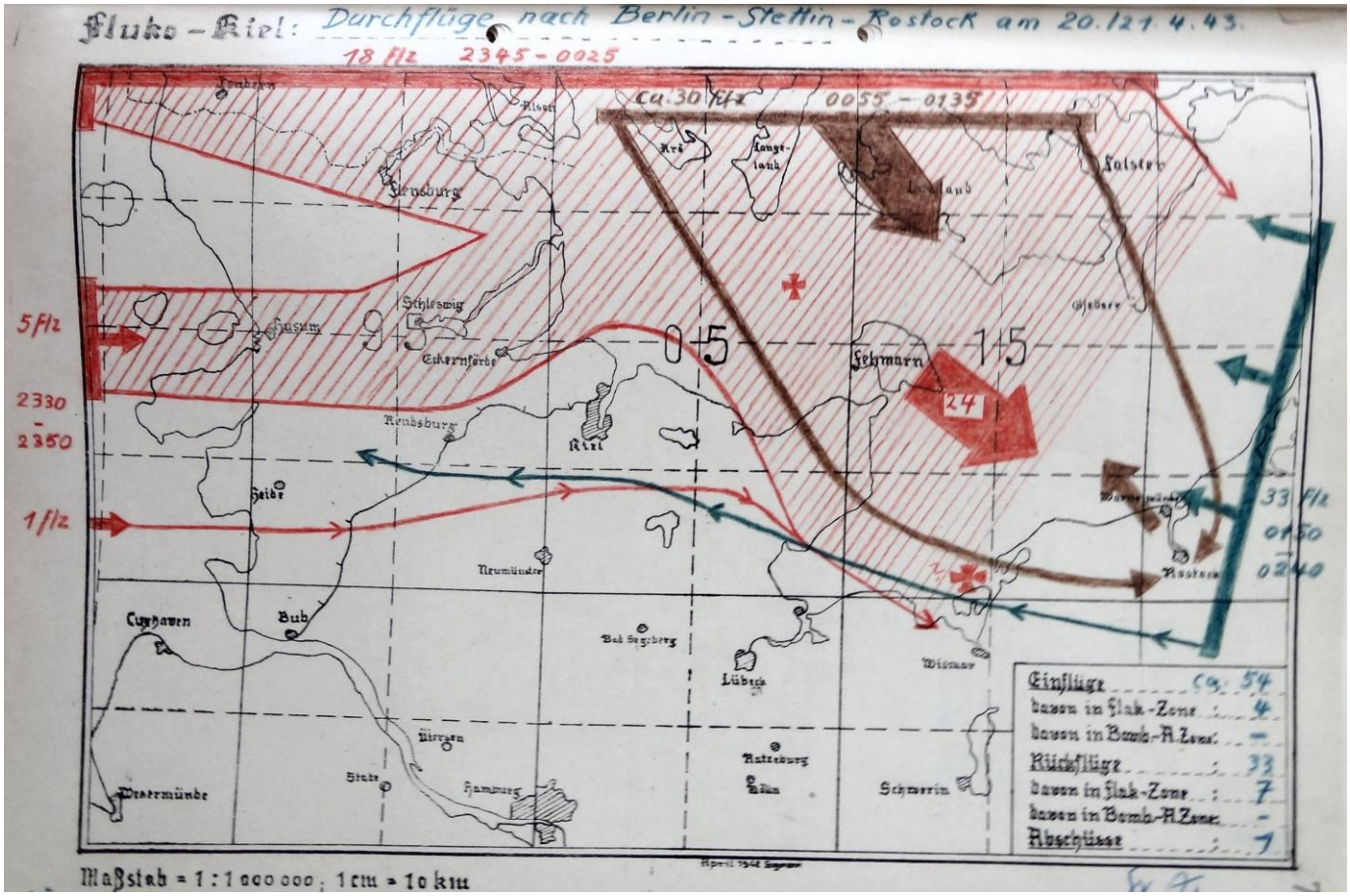
Ruten til Stettin gik via punkterne 55º50'N 08º10'E (Nymindegab) - 55º35'N 10º37'E (Mejlø/Fynshoved) - 54º40'N 13º17'E (10 km øst for Kap Arkona) - Stettin - 53º15'N 14º35'E (Pyritz) - 54º28'N 12º32'E (Dasser Ort) - 55º35'N 10º37'E (Mejlø/Fynshoved) - 55º50'N 08º10'E (Nymindegab).

De forskellige Groups havde forskellige ordrer for flyvningen til og fra målet, når det gjalt flyvehøjde. Lancasterne fra No. 1 Group skulle over Nordsøen og indtil 06º30'E flyve under 5.000 fods højde for så at gå ned i 1.000 fods højde indtil 54º40'N. Over målet skulle de foretage anflyvning i 10-12.000 fod for så igen at tabe højde og på den måde forøge farten. De skulle nu holde sig i 1.000 eller 3-5.000 fods højde indtil de havde forladt den jyske vestkyt.
No. 6 Group skulle foretage flyvning over Nordsøen i 3-5.000 fods højde og derpå gå ned i 500 fods højde (eller lavere) indtil de ankom til målområdet, hvor de skulle stige til 12.000 fod eller højere. Returflyvningen skulle foregå i så lav en højde som muligt. No. 4 og 5 Group skulle krydse Danmark i så lav en højde som muligt, men ellers flyve ligesom No. 6 Group.
For Stettins vedkommende var angrebstidspunktet (H-Hour) sat til klokken 01.00 og Pathfinder Force havde ordre til at starte angrebet på dette tidspunkt og vedligeholde målmarkeringen indtil H-hour plus 30 minutter. Halifax angrebsstyrken skulle bombe mellem H-Hour plus 2 minutter til plus 15 minutter og hovedstyrkens Lancastere skulle bombe fra H-Hour plus 10 minutter til plus 30 minutter.

Styrken til Rostock, der bestod af Stirlings fra No. 3 Group, skulle følge ruten 55º50'N 08º10'E (Nymindegab) - 55º35'N 10º37'E (Mejlø/Fynshoved) - 54º20'N 12º23'E (Wustrow) - Rostock - drej til venstre - 54º00'N 12º15'E (Prisannewitz) - 54º28'N 12º32'E (Dasser Ort) - 55º35'N 10º37'E (Mejlø/Fynshoved) - 55º50'N 08º10'E (Nymindegab).

Vindretning og -hastighed havde stor betydning både for navigatøren samt bombekasteren og under togtet til både Stettin og Rostock var vinden over Nordsøen 220º-240º med vindhastighed 25 mph. Over Danmark var

vindens retning 220º-230º og vindhastigheden mellem 20-30 mph. Over målområderne, hvor flyene var steget op i 9-16.000 fods højde var vindretningen 290º-310º med vindhastighed på 30-40 mph. Det vil sige at der var stor forskel på vindhastighed og –retning i forskellige højder. Hvis bombeskytten skulle ramme det befalede mål, så skulle han kende den nøjagtige vindretning og –hastighed. Under ruten frem til målet var specielle besætninger fra Pathfinder Force udpeget til at skulle være 'wind finders', så man hele tiden havde den korrekte vind. Oplysningerne fra 'wind finderne' blev sendt tilbage til Bomber Command i England, som så udsendte oplysningerne om vind hastighed og retning til alle bombefly.



Fluko Kiels opfattelse af angrebet på Stettin og Rostock, hvilket langfra viser den samme indflyvning, som Flughafenbereich Jütland eller Bomber Command mente fandt sted. (Bundesarchiv Freiburg)

Navigeringen satte store krav til de implicerede besætninger. Anflyvningen over Nordsøen var lavt i forhold til normal anflyvning og selv om man havde assistance fra GEE Eastern og Northern Chain til rådighed hele natten, så var dette navigationsmiddel ikke en særlig stor hjælp under hovedparten af ruten. Rækkevidden på Gee var omkring 500 km over Nordsøen, hvis flyet fløj i mindst 10.000 fods højde. Nu var flyene langt lavere og vindafdriften førte en del bombefly for langt mod syd, så de krydsede den jyske vestkyst indenfor Esbjergområdet, der var forholdsvis kraftigt udstyret med luftværnsskyts. Flyveruten var sat til at føre bombestyren hen over Vejle fjord og videre til Fynshoved. Dette gav problemer, idet en del fly kom for langt mod syd og i nærheden af Lillebæltsbroen, hvor tyskerne også havde let luftværnsskyts. Ved nordudgangen af Lillebælt havde den tyske marine flere mindre fartøjer med luftværnsskyts.

Fra Fynshoved gik turen ned gennem Storebælt tæt forbi Sprogø. Her gik det rigtigt galt, da der ved Sprogø, Nyborg og Korsør var let luftværnsartilleri samtidig med, at man var uheldig at støde på en tysk konvoj, der var kraftigt beskyttet af eskortefartøjer. Flyvningen ned over Sydsjælland foregik uden de større problemer, men de dukkede op igen for de fly, der kom for tæt på Storestrømsbroen med tyske luftværnskanoner og i farvandet mellem Møen og Rügen stødte man igen på tyske flådefartøjer. Endelig var punktet ved Kap Arkona på det nordlige Rügen heller ikke særlig godt. Det var nemt at finde for flybesætningerne, men der var adskillige luftværnskanoner i dette område. Det kunne virke som om ruten var planlagt af en med navigatør baggrund, men som ikke var bekendt med placering af tyske luftværnsbatterier. I alt fald har planlæggeren gjort alt for at overflyve næsten samtlige luftværnsbatterier. Det virker iøvrigt påfaldende, at man ikke har taget hensyn til de 'flak map', som Bomber Command møjsommeligt havde udarbejdet for dansk område.

Bombekasterne, der havde Heinkel fabrikken ved Rostock som mål, blev instrueret i at sigte på den nærmeste del af fabrikken for, at hovedparten af deres bomber skulle ramme det lille og smalle mål. H-Hour for Rostock var officielt sat til klokken 01.30.
De mest erfarne Stirling besætninger i hver eskadrille, der havde Rostock som mål, skulle medføre maksimalt antal brandbomber og klokken 01.25 flyve et omhyggelig 'timed run' til målet. Ingen andre fly måtte starte deres anflyvning før 01.26. Det mindre erfarne besætinger skulle medføre sprængbomber og måtte ikke påbegynde deres timed run før klokken 01.28. Hvis besætningerne ankom til målområdet før det befalede tidspunkt, skulle de kredse indtil det befalede angrebstidspunkt. Ingen flybesætninger ønskede at kredse længere en højst nødendigt i et målområde.
Besætningerne fra hovestyrken, der skulle bombe Stettin, havde orde på at ignorere hvide lysbomber samt røde målmarkeringsbomber og kun koncentrere sig om de grønne. De røde TI'er var kun til for Pathfinder besætningerne. Hovedstyrken måtte under ingen omstændigheder ankomme for tidligt til målet eller bombe for tidligt.

Typisk situation i et briefingrum før et togt. I dette tilfælde gives briefingen til No. 51 Squadron på flyvepladsen Snait i Yorkshire. (RAF)

Briefing før togtet
Briefingen for nattens operation foregik normalt i et specielt briefingrum, der kunne variere lidt fra station til station, men som altid indeholdt et stort dækket kort af Europa samt tavler på væggene med oplysninger om fly og besætninger. Alle besætningsmedlemmer blev checket ved indgangsdøren af militærpoliti, hvorefter de indtog deres pladser. Normalt var der lidt tid til at sludre lidt, før flyvestationschefen og eskadrillechefen ankom. Alle rejste sig og chefen bad de tilstedværende om at sætte sig. Efter nogle sekunder blev der helt stille i rummet og alle ventede spændt på, at dugen foran kortet på væggen skulle blive fjernet.
Normalt blev briefingen indledt med ordene: 'gentlemen, the target for tonight is ....', hvorefter kortet blev afsløret. Ruten til og fra målet var vist med et rødt bånd, der blev fastholdt med nåle. Normalt gik der et sus igennem lokalet, hvorefter chefen gav en kort overordnet briefing, der blev efterfulgt af efterretningsofficerens beskrivelse af målet samt tyskernes forventede forsvar i løbet af natten.
Efter meteorologens forventninger til nattens vejr overtog specialisterne briefingen. Et af de vigtige punkter var H-Hour, hvilket vil sige det tidspunkt, hvor angrebet skulle indledes. Der blev nu givet oplysninger om forhold under flyvning til og fra målet, pathfindernes markering af ruten samt målområdet, farver på målmarkeringerne og tidsforskydninger i angrebet etc.
Navigationsofficeren, signalofficeren og gunnery officer var også en del af den særlige briefing. Når de alle var færdige med deres indlæg, blev der mulighed for at stille spørgsmål. Briefingen blev normalt afsluttet af eskadrille- eller flyvestationschefen, der forsøgte at give en pep-talk og ønskede besætninger held og lykke.
Efter briefingen blev der normalt serveret et måltid, hvorefter besætningerne gjorde sig klar til nattens togt. Alt der kunne give fjenden oplysninger blev fjernet fra deres tøj og de anlagde komplet flyveudrustning med hjelm, briller, redningsvest samt flugt-og-undvige (E&E) sæt. Turen ud til deres fly foregik normalt bag i en lastbil og det var et ret almindeligt ritual, at man skulle aftisse, før man kravlede ombord i flyet. Der var godt nok toiletmulighed i flyet, men ingen benyttede det under normale forhold. Skytterne kunne ikke forlade deres poster og det samme kunne de andre besætningsmedlemmer heller ikke. Man var nødt til at holde sig i de timer, som togtet varede. Besætningerne i No. 50 Squadron, der skulle til Stettin, kom i luften omkring klokken 21.40 og landede igen omkring klokken 05.20.

Advarsel om indflyvning

Royal Air Force Bomber Command var ikke de eneste, der havde klargjort sig i løbet af eftermiddagen. Den 20. april 1943 klokken 16.00 udsendte FAK Dänemark (FAK = Flieger Abwehr Kommando) advarsel til alle luftværnsenheder i Danmark med besked om, at amerikanske flystyrker i England var i færd med at gøre sig klar til et raid.

Klokken 18.06 tysk tid opdagede Luftwaffe et indflyvende fjendtligt opklaringsfly på vej ind over Nordsøen i retning af Pellworn og videre over Husum og Rendsburg (klokken 18.15) mod Kiel, hvor flyet ti minuter senere kredsede over den ydre del af Kielerbugten. Herfra fløj maskinen, som tyskerne formodede var en Mosquito, videre nordpå til syd for Flenburg, før den satte kursen vestover og ud over Nordsøen igen. Sidste gang, at Luftwaffe pejlede flyet var klokken 19.15, da det befandt sig 15 km nord for Borkum. Den fjendtlige maskine holde sig i 7-8.000 meters højde og fløj med en hastighed af omkring 500 km/t, hvilket afslørede det som en Mosquito.

I et forsøg på at nedskyde det fjendtlige fly startede to Fw 190A-4 fra Fliegerhorst Husum klokken 18.13. De to tyske jagerfly tilhørte I./Jagdgeschwader 11, som var nyoprettet fra den 1. april 1943. I./JG 11 rådede over 37 Fw 190A-4 og 3 Fw 190A-5. Major Walter Spies var netop udnævnt til Major samt Gruppenkommandeur og havde tidligere fløjet ved JG 53, hvor han havde opnået 12 nedskydninger. Den 13. nedskydnng fandt sted den 17. april 1943, hvor han nedskød en B-17 sydvest for Oldenburg.

I./JG 11 på Husum i foråret 1943. Enheden var netop blevet dannet med piloter fra III./JG 1 samt nyt mandskab tilgået fra jagerskoler. Enheden var udrustet med Fw 190A-4, der var Lufwaffes primære jager-type i første del af 1943.

Det varede ikke længe, før endnu et fjendtligt opklaringsfly dukkede op over Schleswig-Holstein, Klokken 18.24 var et fjendtligt fly i over 5.000 meters højde fløjet ind over Wismar. Flyet dukkede op fra området mellem Osnabrück og Hannover og Fluko Kiel havde ikke tidliger fået melding om flyet. Den fjendtlige maskine befandt sig klokken 18.57 mellem Wismar og Lübeck og fløj nord om Lübeck klokken 19.04 for at foretage en udflyvning igen i området ved Stade. Dette skete klokken 19.22. I mellemtiden var to Fw 190 igen startet fra Husum for at afskære det fjendtlige fly vejen hjemover, men de to fly kom først på vingerne klokken 19.07 og nåede ikke at indhente den hurtige Mosquito.

Klokken 21.28 befalede Flakgruppe Hansted 'Feuerbereitschaft', da 'amerikanske fly' var i beredskab. Kun syv minutter senere udsendte Flak-Kommandeuren i Hanstholm følgende ordre til alle luftværnskanoner i sit ansvarsområde: 'Ab sofort erhöhte Aufmerksamkeit, da mit Einflügen amerikanischer Kampfverbände zu rechnen ist'.

Det var ikke de 'amerikanske' styrker i England, som var i færd med at gøre klar til angreb. Det var Royal Air Force Bomber Command, og den tyske overkommando har formodentlig udmærket været klar over dette, men den udsendte meldingen i lettere forvansket form for ikke at afsløre kilden. Kilden var den tyske radioaflytningstjeneste. Man havde på de forskellige britiske flyvepladser afprøvet radiomateriellet i de fly, der skulle anvendes i løbet af natten og tyskerne havde aflyttet disse afprøvninger. Det var ren rutine, som Luftwaffe foretog sig hver eneste dag og som briterne udmærket var klar over. De var blot ikke klar over, hvor mange oplysninger tyskerne fik ud af disse afprøvninger. Som regel var tyskerne på dette tidspunkt af krigen i stand til at danne sig et forholdsvis nøjagtigt billede af, hvor mange bombefly, der skulle deltage i nattens operationer.

Luftwaffe aflyttede også de britiske radiofyr og GEE-senderne, hvorved de af og til var i stand til at få et billede af i hvilken retning, at angrebene skulle gå. Det var blot en grov angivelse, men RAF tændte ikke for Northern Chain, hvis man havde forberedt sig på et angreb på Norditalien eller Sydtyskland. Klargøring af de britiske søredningstjenester var et andet godt tegn for luftwaffes efterretningsofficerer.

Luftwaffe havde natten mellem den 20. og 21. april 1943 et forholdsvis stort antal natjagere til rådighed. Nedenstående tabel viser stationering (Gruppenstab), antal fly og besætninger, hvor tallet foran skråstregen viser operative og efter tallet ikke operative fly eller besætninger. Ikke operative fly kan være fly, der er under reparation, men kan også blot være fly, som ikke er klargjort til nattens operation. Det samme gør sig gældende for besætningerne. Ikke operative besætninger kan være besætninger, som ikke er fuldt uddannet eller som er syge, på orlov eller blot ikke er sat på vagtlisten for pågældende nat.

Stab 1. JD	**Stab 2. JD**	**Stab 3. JD**	**Stab 4. JD**	
(Deelen)	(Stade)	(Metz)	(Döberitz)	
1/1 Bf 110	1/1 Fw 190	1/1 Bf 109	1/1 Bf 110	
1/1 Bf 109	1/- besætning	4/4 besætninger	1/1 besætninger	
-/1 besætning				
Stab NJG 1	**I./NJG 1**	**II./NJG 1**	**III./NJG 1**	**IV./NJG 1**
(Deelen)	(Venlo)	(St. Trond)	(Twente)	(Leeuwarden)
2/2 Bf 110 C-7	22/2 Bf 110E-G	17/8 Bf 110E-G	14/7 Bf 110E-G	19/7 Bf 110F-G
2/2 besætninger	1/1 Do 215	1/3 Do 217	9/6 besætninger	2/1 Do 217
	1/1 Bf 110 (brun)	14/4 besætninger		1/- Do 17
	17/4 besætninger			15/3 besætninger
Stab NJG 2	**I./NJG 2**	**II./NJG 2**	**Stab NJG 3**	**I./NJG 3**
(Comiso)	(Castelvetrano)	(Comiso)	(Stade)	(Vechta)
1/- Ju 88C-6	8/9 Ju 88C-6	9/3 Ju 88C-6	1/1 Bf 110	6/1 Ju 88C-6
2/- besætninger	18/4 besætninger	11/6 besætninger	3/- besætninger	8/3 Do 217
				8/1 Bf 110
				20/1 besætninger
II./NJG 3	**III./NJG 3**	**IV./NJG 3**	**Stab NJG 4**	**I./NJG 4**
(Schleswig)	(Stade/Kastrup)	(Grove/Aalborg)	(Metz)	(Florennes)
10/7 Do 217J/N	18/5 Bf 110E-G	25/4 Ju 88C-4/6	1/- Bf 110C	18/5 Bf 110C-F
10/5 Bf 110F	13/7 besætninger	15/9 besætninger	-/2 besætninger	8/1 Do 217J/N
18/7 besætninger				22/4 besætninger
II./NJG 4	**III./NJG 4**	**IV./NJG 4**	**Stab NJG 5**	**I./NJG 5**
(St. Dizier)	(Juvincourt)	(Mainz-Finthen)	(Döberitz)	(Stendal)
12/5 Bf 110C-7	17/7 Bf 110D-G	25/- Bf 110	1/- Ju 88C-6	22/9 Bf 110F-4
10/1 Do 217N	4/2 Do 2217J	-/8 Do 217	-/1 Bf 110E	22/3 besætninger
27/1 besætninger	19/6 besætninger	20/7 besætninger	2/2 besætninger	
II./NJG 5	**IV./NJG 5**	**Erg.St./NJG 2**		
(Parchim)	(Insterburg)	(Gilze Rijen)		
27/3 Bf 110	14/4 Bf 110C-F	10/2 Ju 88		
1/1 Do 217J	13/2 Ju 88C2/C6	8/6 besætninger		
20/2 besætninger	31/1 besætninger			
Stab NJG 101	**I./NJG 101**	**II./NJG 101**	**III,/NJG 101**	
(Schleissheim)	(Schleissheim)	(München-Riem)	(Stuttgart-Echterdingen)	
1/3 Bf 110E-D	8/5 Bf 110	2/1 Bf 110	45/28 Bf 110	
-/4 besætninger	18/16 Bf 109	20/12 Do 217	18/26 besætninger	
	10/7 Ju 88	2/1 Do 17		
	5/3 Do 215	5/2 Ju 88		
	3/2 Do 17	14/23 besætninger		
	20/20 besætninger			

De tyske enheder, som kom i kontakt med angrebsstyrken til Stettin eller Rostock, var II./NJG 3 på Schleswig og Westerland, 7./NJG 3 på Kastrup, IV./NJG 3 på Grove samt II./NJG 5 på Parchim og Greifswald.

Bomber Commands operationer

Nattens hovedmål var Stettin og Rostock. Mod Stettin blev der afsendt 339 fly og mod Rostock 86 fly, men der blev også sendt 11 Mosquitoes mod Berlin og 18 fly på minelægning langs den franske kyst. Sidstnævnte var især et forsøg på at ramme den tyske ubådstrafik til og fra franske havne.

Mål	Group	Fly afsendt	Angrebet målet	Savnet	TOT	Højde i fod
Stettin	8	11 Stirlings	10	1	00.59-01.09	14.000
Stettin	8	13 Halifaxes	13	-	01.00-01.21	14.000
Stettin	8	22 Lancasters	22	1	01.01-01.24	14.000
Stettin	1	70 Lancasters	66	8	01.06-01.43	12.000
Stettin	3	11 Lancasters	11	-	01.09-01.21	13.000
Stettin	4	100 Halifaxes	96	7	01.00-01.25	13.000
Stettin	5	91 Lancasters	88	4	01.08-01.41	13.000
Stettin	6	21 Halifaxes	20	1	01.06-01.45	15.000
Berlin	2	11 Mosquitoes	10	1	00.24-01.00	20.000
Rostock	3	84 Stirlings	75	8	01.29-02.10	9.000
Rostock	8	2 Stirlings	2	-	01.35	6.000
Minelægning	1	9 Wellington X	7	-	00.02-01.12	1.000
Minelægning	1	3 Wellington III	3	-	23.53-00.10	1.000
Minelægning	6	6 Wellington X	5	-	00.26-01.05	600
Leaflets	92	3 Wellington III	3	-	23.52-00.18	12.000

Statistik kan laves på mange måder og Bomber Command udarbejdede flere modeller. Nedenstående er en simplificeret oversigt over enheder, antal flyvninger, tab og beskadigede fly samt fjendtlige angreb. Fly, der var beskadiget, blev indordnet i flere kategorier, hvor E stod for fly, som det ikke kunne betale sig at reparere. A kunne repareres af egen enhed indenfor 36 timer, AC tog mere end 36 timer, men kunne stadigvæk repareres af egen enhed. B var meget beskadigede fly, hvor der skulle specialuddannet personel til for at kunne reparere og hvor reparationen var ret omfattende.

Grp	Flytype	Sorties	Bombet	Afbrudt	FTR	Beskadiget			Intercepted	
						Flak	Jager	Uheld	Angrebet	Ikke angrebet
Stettin										
PFF	Lancaster I	12	11	-	1	-	-	-	1	2
PFF	Stirling I	11	10	1	1	-	-	-	-	2
PFF	Halifax Z	13	13	-	-	1AC+3	-	1AC+	-	2
8	Lancaster I	10	10	-	-	-	-	-	-	-
1	Lancaster I	42	34	4	4	5AC+5	-	-	3	5
1	Lancaster III	28	24	-	4	1AC+2	-	-	-	2
3	Lancaster II	11	11	-	-	1AC	-	-	-	2
4	Halifax Z	76	68	2	6	3AC+8	-	-	2	4
4	Halifax IA	24	22	1	1	2AC+7	-	-	-	-
5	Lancaster I	47	44	-	3	1B+3AC+1	-	1AC	1	2
5	Lancaster III	44 4	0	3	1	2AC+6	1B	-	2	1
6	Halifax Z	21	19	1	1	-	-	-	-	1
Rostock										
8	Stirling I	2	2	-	-	-	-	-	-	1
3	Stirling I	24	17	4	3	3+1x	1+x	-	2	3
3	Stirling III	60	51	4	5	1AC+9	1AC+1	1B	3	2
Berlin										
2	Mosquito	11	9	1	1	-	-	-	-	2
St Nazaire										
1	Wellington X	5	5	-	-	-	-			
1	Wellington III	1	1	-	-	-				
Lorint										
1	Wellington X	4	2	-	2	-	-	-	-	-
1	Wellington III	2	2	-	-	-	1AC		1	-
Brest										
6	Wellington X	6	5	1	-	1E	1AC	-	1	-
Flyveblade Lille										
92	Wellington III	3	3	-	-	-	-	-	-	-

Nattens hovedmål var Stettin og Rostock, men Bomber Command afsendte i løbet af natten en række fly til højst forskellige mål.
Tre Wellington III fra No. 92 Group skulle nedkaste propagandamateriale over Lille i Nordfrankrig. Flyene havde ordre til at foretage udkastningen fra en højde af 12.000 fod i tidsrummet 23.52 til 00.18. Alle tre fly returnerede efter at have gennemført operationen.

Bomber Command benyttede også natten til at udlægge et mindre antal miner. No. 199 Squadron fra No. 1 Group havde til opgave med 12 Wellingtons at udlægge miner i områderne Artichokes (Lorint) og Beeches (St. Nazaire).
Squadron Leader K Humby i Wellington X HZ281 vendte på grund af fejlnavigering om efter næsten tre timers flyvning. Han havde forinden (klokken 23.49) kastet sine miner fra en højde af 800 fod, da sikkerhedsanordningen, som skulle forhindre at minerne løsrev sig under landing, manglede. Fejlnavigeringen skyldtes, at navigatøren var syg. Humby landede igen på flyvepladsen RAF Ingham klokken 01.58.
Noget kunne tyde på, at vedligeholdelsestandarden blandt personellet i No. 199 Squadrons ikke var i orden, da sikkerhedsanordningen også manglede ombord på Wellington HZ424, der blev fløjet af Sgt W Humphries. Besætningen fik 15 minutter efter start problemer med den ene motor og Humphries besluttede sig til at vende om og lande igen, men opdagede, at sikkerhedsanordningen i bomberummet manglede. Han fløj i stedet for ud over havet og kastede sine to miner i sikret tilstand, hvorefter han returnerede og landede på RAF Ingham. Det viste sig, at tankdækslet på venstre motor manglede, hvilket medførte at venstre motor satte ud. Uheldet kunne have været fatalt, hvis det først var blevet opdaget lidt senere.

En Wellington Mk. II i luften over England. Både No. 199 og 429 Squadron, der udlagde miner ud for den franske kyst den 20. april 1943, opererede med Wellington. No. 199 Squadron på RAF Ingham opererede med Wellington Mk X indtil juni 1943, hvorefter de konverterede til Stirling Mk. III, som de fortsatte at flyve med indtil marts 1945. No. 429 Squadron, der var en canadisk eskadrille, operede i foråret 1943 fra flyvempladsen East Moor i Yorkshire. Denne eskadrille blev oprettet i november 1942 med Wellington Mk. III og konverterede i april 1943 til Wellington X, der var en lille forbedring. I august 1943 blev No. 429 Squadron udrustet med Halifax, som de fortsatte at flyve med indtil marts 1945. Wellington flyet var det bedste britiske bombefly i krigens første år, men det var forældet i foråret 1943. No. 429 Squadron gennemførte 384 operative togter med Welligtons, hvoraf de mistede 5.5%, hvilket var langt over smertegrænsen. (IWM)

De ti andre fly i eskadrillen udlagde deres miner i befalet område. Minelægningen blev foretaget i tidsrummene 00.02-01.12 og 23.53-00.10. F/O Archer i Wellington III X3413 udlagde hans miner klokken 00.10 fra en højde af 1.000 fod. Klokken 00.50 blev Wellington X3413 angrebet af en tysk natjager, da man befandt sig sydøst for De Morlaix. Der var månelys og ingen skyer, men lidt jordtåge i området. Agterskytten affyrede en salve mod den tyske natjager, som han fjernkendte som værende en Ju 88, der igen forsvandt i mørket. Agterskyttens tårn blev ramt af natjagerens ild og hydraulikken forsvandt. Det lykkedes for F/O Archer at flyve tilbage til hjemmebasen, hvor han landede igen klokken 02.12.

Angrebet blev udført af Uffz Gerd Heinze (resterende besætning Feldwebel Rockteschel og Unteroffizier Meinhold) fra 10./NJG 5, som blev ført til målet af Oberleutnant Walther. Walther var jagerkontrolofficer ved 5./Ln.Rgt. 42, som var den signalenhed, der bemandede Nachtjagd Eisenbahnzug 'Sumatra I'. Denne mobile GCI-station var i april 1943 stationeret på banegården i Plounerin i Bretagne, hvor man dækkede Dunkelnachtjagdraum 'Beate I'.
10./NJG 5 opererede på dette tidspunkt fra flyvepladsen Insterburg under ledelse af Jafü Ostpreussen, men det var almindelig kotyme, at enkelte besætninger fra østlige enheder kom til 'vesten' for en kort periode for at få updated deres taktik. NJG 1 var især kendt for at være vært for besætninger fra andre enheder. Det var Heinzes anden nedskydning. Han kom senere til 1./NJG 100, hvor han opnåede mindst 2 nedskydninger i løbet af 1944.

Nachtjagd Eisenbahnzug 'Sumatra I', der i april 1943 befandt sig i Bretagne for at øve natjagerkontrol, hvorefter toget blev overført til Østfronten, hvor det gjorde sig særdeles god tjeneste ved at lede natjagere fra NJG 5 og NJG 100. Medens toget i foråret 1943 befandt sig i Bretagne, havde besætningen til opgave at beskytte ubådsstøttepunktet Lorint, der i januar 1943 fem gange var blevet udsat for større luftangreb af Bomber Command. (Bundesarchiv Freiburg)

Også No. 6 Group havde til opgave at udlægge miner og her gik opgaven til No. 429 (RCAF) Squadron, der afsendte 6 Wellingtons for at udlægge miner i 'Jellyfish' (Brest). En af besætningerne, F/Sgt Conroy, havde problemer med at finde det nøjagtige udlægningspunkt og returnerede uden at have udlagt minerne. De fem andre fly udlagde deres minelast i tidsrummet 00.26-01.05 fra en højde af kun 600 fod. Udlægningen var ikke uden dramatik.
Besætningen ombord på Wellington X HE414 (kodet AL-H) udlagde deres to 1500 lb miner klokken 00.48. Umiddelbart herefter, medens de var på vej hjem, blev de beskudt af let luftværnsskyts i udlægningsområdet. Wellington HE414 blev ramt i venstre motor, der brød i brand. Det lykkedes for Sgt R Ellison og hans besætning at slukke branden, men under landing på flyvepladsen Exeter i Devenshire røg Wellington'en på grund af skaderne af banen og fortsatte indtil den mødte en grøft. Flyet brød i brand, men det lykkedes for hele besætningen at slippe ud af maskinen, der blev totalt ødelagt.
F/Sgt Ellison og hans besætning blev skudt ned over Belgien natten mellem den 11. og 12. juni 1943 under et togt til Düsseldorf. 23 årige Richard Campbell Ellison blev dræbt under nedskydningen, men det lykkedes for den øvrige besætning at springe ud med faldskærm. Tre mand af besætningen blev angivet af en stikker og taget til fange, medens det lykkedes for navigatøren, Sgt W G Bailey, at slippe til Spanien.

Mosquito DZ483 fra No. 105 Squadron, der vendte om ved Helgoland på grund af tekniske problemer. Flyet havde dagen forinden med en anden besætning også afbrudt togtet på grund af tekniske problemer. DZ483 gik tabt under et togt til Jena den 27. maj 1943, hvorved P/O Mossie og Sgt Lister blev dræbt. (IWM)

No. 2 Group havde med 11 Mosquitoes til opgave at flyve 'forstyrrelsesangreb' til Berlin i håb om at aflede det tyske luftforsvars opmærksomhed fra nattens hovedangrebsstyrke. Det var første gang, at man anvendte højdtflyvende Mosquitoes til at angribe Berlin for at vildlede om nattens mål. Et af flyene, Mosquito DZ483 fra No. 105 Squadron, vendte om i nærheden af Helgoland, idet flyets elektriske system gav problemer. W/O

Little og Sgt Kitchen landede på hjemmeflyvepladsen Marham i Norfolk klokken 00.30. De øvrige otte Mosquitoes fra No. 105 Squadron bombede alle Berlin fra højder mellem 15.000 til 22.000 fod. Bombningen fandt sted i tidsrummet mellem klokken 00.24 og 00.38 med eskadrillechefen, Wing Commander Wooldridge, som den første der bombede. Flere af besætningerne bemærkede i deres missionsrapporter, at der var betydelig luftværnsskydning over Berlin.

Wing Commander John de Lacy Wooldridge, DSO, DFC & Bar, DFM fløj adskillige gange over Danmark. Han blev født i Yokoham i Japan den 19. juli 1919 og studerede oprindelig musik. I 1938 meldte han sig til RAF som frivillig og blev udnævnt til Sergent. Hans første tour fløj han ved No. 207 Squadron og kom senere til No. 106 Squadron under W/Cdr Gibson. I marts 1943 blev han udnævnt til chef for No. 105 Squadron, der udførte lavangreb med Mosquitoes. Wooldridge fløj i alt 97 operative togter før han i 1944 blev sendt til USA Efter krigen dominerede musikken hans liv. Han studerede under Sibeliua og havde William Walton som personlig ven. Wooldridge opnåede blandt andet at få hans stykker opført i Carnegie Hall. Som 39 årig blev ahn dræbt ved et trafikuheld den 27. oktober 1958. (Wooldridge)

En af besætningerne fik det mere at føle end de andre. F/O Forrest Martin ’Bud’ Fisher Jr og Sgt Leslie Hogan i Mosquito DK337 blev indfanget af lyskasterne og med engelsk underdrivelse udsat for 'considerable heavy flak'. Fisher var endda ikke britisk, men amerikansk statsborger fra Pennesylvania i USA. Lt Fisher, DFC og P/O Hogan, DFM blev dræbt under returflyvning fra et bombeangrebn på Bochum natten mellem den 29. og 30. september 1943. Deres Mosquito IX LR506 styrtede ned kun en kilometer fra RAF West Raynham.

F/O Forrest Martin Fisher Jr

F/Lt Charles E S Patterson og J D Hill i Mosquito DZ414 fra No. 105 Squadron bombede klokken 00.34 Berlin fra en højde af 18.000 fod. Medens de befandt sig i luften over Berlin, blev de udsat for en intens og nøjagtig luftværnsbeskydning af tungt flak. Lige inden de kastede deres bombelast hørte Patterson et kraftigt smeld i flyet og mærkede et bump, men tænkte ikke mere over dette. Næste dags morgen, efter at han var blevet debriefet og havde fået et par timer søvn, blev Patterson spurgt om han var klar over, at hans Mosquito var blevet ramt natten før. Han regnede med, at der var et par små huller fra sprængstykker i flyet, men blegnede, da han opdagede, at der var et stort hul i halepartiet, hvor et granatstykke næsten havde gennemskåret kablerne til roret. Kun en enkelt streng i en wire var ikke skåret over. Hvis denne også var blevet klippet, havde Patterson ingen chancer haft for at komme hjem.

F/Lt Charles Elliott Sinclair Patterson blev før krigen uddannet på Canford School og lærte om landbrug i Irland. Efter hans indtræden i RAF fløj han i første omgang Whitley bombefly, før han kom til No. 114 Squadron. Her fløj han anti-skibs missioner med Blenheims. I 1942 kom han til No. 105 Squadron, før han i september 1943 blev instruktør, der havde til opgave at uddanne Ventura besætninger på Mosquito. Hans tredje operative tour blev gennemført ved No. 487 Squadron og i februar 1944 fik han tildelt et DSO med følgende begrundelse: 'This officer has an outstanding operational record. He has completed numerous sorties, mostly in daylight, against heavily defended targets. An excellent flight commander and pilot, this officer has consistently displayed outstanding devotion to duty and determination. Although his aircraft has often been damaged by anti-aircraft fire Sqn.Ldr. Patterson has always completed his allotted tasks'.

Patterson havde tidligere fløjet en tour som Blenheim pilot i No. 114 Squadron, hvor han efter 40 operative togter i december 1941 fil tildelt sit DFC. Han fløj i en periode Boston og deltog blandt andet i angrebet på Phillips fabrikkerne i Eindhoven i 1942, før han i august 1942 kom til No. 105 Squadron for at flyve Mosquito. Efter 69 togter afsluttede Patterson sin tour ved No. 105 Squadron i juni 1943. Han fik i februar 1944 tildelt et DSO for hans tjeneste ved No. 105 Squadron. Patterson tilbragte herefter 18 måneder som instruktør, før han blev overflyttet til Fjernøsten. Patterson blev hjemsendt i december 1945 og døde som 89 årig den 2. marts 2008. Hans navigatør, James Douglas Hill fik i marts 1944 tildelt et DFC. Han var på dette tidspunkt tjenestegørende ved hovedkvareret på flyvepladsen Swanton Morley.

No. 139 Squadron afsendte to Mosquito til Berlin og F/O Sutherland og Dean i Mosquito DZ464 var det sidste fly, der bombede. Mosquitobesætningen så flere små brande og bombede uden problemer.
Chefen for No. 139 Squadron, Wing Commander William Peter Shand, DFC og hans navigatør, F/Sgt Christopher Dinsdale Handley, DFM, i Mosquito DZ386 vendte ikke tilbage fra nattens togt. Shand og Handley var en erfaren besætning, der havde fløjet en del togter sammen. De blev på vej tilbage skudt ned over Holland af Staffelkapitän for 12./NJG 1, Oberleutnant Lothar Linke.

Chefen for No. 139 Squadron, Wing Commander William Peter Shand, stående foran sin Mosquito på RAF Marham i februar 1943. (IWM)

Linke og hans radaroperatør, Oberfeldwebel Czybulka, blev ført til Mosquitoen af Leutnant Lübke, der var jagerkontrol officer i Raum 'Eisbär' ved Leeuwarden. Umiddelbart før Linke kom på banen, havde en anden Bf 110 opereret under 'Eisbär', men den ene motor på denne natjager var overophedet og Linke overtog opgaven. Hvis Linke havde haft problemer ventede endnu en natjager i 'Eisbärs' venterum. Luftwaffe var tilsyneladende ret opsatte på at forsøge at nedskyde en Mosquito.
Oberleutnant Linke blev af Lübke dirigeret til et punkt foran Moquitoen, men højere oppe end denne. Fra denne position lykkedes det Linke at dykke ned med forøget fart og indhente W/Cdr Shand. Begge besætningsmedlemmer ombord på Moquitoen blev dræbt ved nedskydningen. Det var Linkes 19. nedskydning. Han opnåede i alt 21 nedskydninger, før han blev dræbt natten mellem den 13. og 14. maj 1943. Efter luftkamp med to Lancasters var Linke og Czybulka nødt til at springe ud med faldskærm. Linke ramte Bf 110erens haleplan under udspringet og blev øjeblikkeligt dræbt.

Oberleutnant Lothar Linke fra 12./NJG 1, der oprindelig fløj som Zerstörerpilot, hvor han opnåede to nedskydninger. Efter omskoling til natjagerpilot kom han til NJG 1 og havde ved sin død i maj 1943 fået tilkendt nedskydning af 27 fjendtlige maskiner. Fjorten af disse nedskydninger blev opnået i løbet af 1943. (Theo Boiten)

Lothar Linke stammede fra Liegnietz i Schlesien og var før krigen flyvelærer. Han forrettede som Oberfeldwebel i 1939/40 tjeneste ved 3./ZG 76 og havde sin første nedskydning den 19. april 1940, da han nedskød Blenheim P4906 fra No. 107 Squadron vest for Stavanger i Norge. I august samme år blev han overflyttet til natjagerne - først til II./NJG 1, så 5./NJG 2 og endelig 11./NJG 1. Først natten mellem den 11. og 12. maj 1941 fik han sin første natlige nedskydning. I december 1942 havde han 13 nedskydninger og blev den 27. februar 1943 chef for 12./NJG 1. Den 25. januar havde han fået tildelt Luftwaffes Ehrenpokal. Natten mellem den 4. og 5. maj 1943 nedskød han fire britiske bombefly og havde ved sin død 21 natlige nedskydninger (havde indgivet 24 begæringer). Ved sin død var han allerede indstillet til Deutsches Kreuz in Gold, som blev tildelt den 29. maj, men som noget ganske særligt fik han postumt tildelt Ridderkorset den 19. september 1943.

Oberkommando der Wehrmacht rapporterede den 20. april 1943 for Berlin:

> 'Berlin 3-4 hurtige flyvemaskiner (muligvis Mosquitoes). Afkast af 10 sprængbomber, heraf 5 langtidsforsinkede, i Berlin-Weissensee, Pankow, Charlottenburg, Heerstrasse og Hallesches Tor. 2 dræbte og 15 sårede'.

I de officielle meddelelser fra Oberkommando der Wehrmacht kom der ingen omtale af angrebet på Berlin.

Politiet i Berlin registrerede, at der var faldet 11 sprængbomber, hvoraf de 5 var langtidsforsinkede eller forsagere. Dertil kom 6 lysbomber. Sammenlagt blev en virksomhed ramt samt 17 beboelseshuse og et trafikanlæg. Bomberne faldt spredt ud over byen fra Horst Wessel over Charlottenburg, Spandau og Köpenicktil Weissensee og Pankow. I forhold til Wehrmachts indberetning, så opjusterede Berlins politi tabene til to personer dræbt og 25 sårede. 1.500 personer blev hjemløse for en kort periode, hvorefter 1.408 kunne vende tilbage til deres egne boliger.
Bomber Command rapporterede, at de kastede 40 stk 500 MC bomber over Berlin og flere besætninger bemærkede et kraftigt lysglimt i området ved Wilmersdorf. Tyskerne registrerede ingen bombenedslag i Wilmersdorf. Vejrbetingelserne i målområdet var fantastiske med god sigt og månelys, hvorfor besætningerne ifølge egne oplysninger ikke havde problemer med måludpegningen.
Mosquito angrebet på Berlin skal mere ses som en propagandaindsats fra Bomber Commands side end et forsøg på at anrette større skade på en millionby. Angrebet blev gennemført, fordi det var Hitlers fødselsdag og man ønskede at sende en hilsen til berlinerne om, at man var i stand til at ramme byen. Det var Berlins 104. flyveralarm og den varede lidt over en halvanden time.

Tysk luftværnsforsvar af Esbjerg

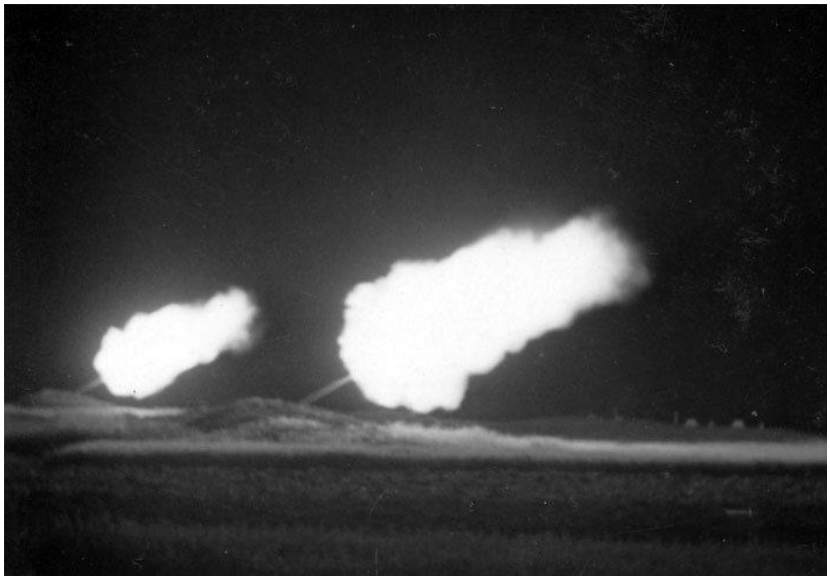
I løbet af natten skulle adskillige bombemaskiner komme inden for 'Flakbereich Esbjerg'. Esbjerg blev hovedsageligt forsvaret mod luftangreb af Marine Flak Abteilung 204 samt nogle lette Luftwaffe-batterier. M.Flak.Abt. 204 blev opstillet i oktober 1939 på Westerland på øen Sylt og blev i april 1940 forlagt til Esbjerg. Afdelingen ændrede udseende flere gange i løbet af krigen.

Let luftværnsskydning over Esbjerg den 20. april 1943. På billederne ses tydeligt sporlys samt granater, der detonerer efter fastlagt tid, så de ikke forårsager større skader, når de falder ned. Desværre detonerede en del granater ikke og der opstod denne nat mange skader i Esbjerg og omegn. (Frihedsmuseet)

Ved krigens begyndelse mente man, at luftværnsartilleriets vigtigste opgave var at forsvare beskyttelsesobjektet. I den forbindelse mente man, at det var ligegyldigt, om de fjendtlige fly blev skudt ned eller blot tvunget til at vende om. Det vigtigste var, at objektet ikke blev beskadiget.

Krigen lærte hurtigt Luftwaffes stabsofficerer, at luftværnsartilleriet ikke kunne forhindre bombefly i at angribe. Luftværnsskytset kunne tilføje de angribende fly tab, forstyrre indflyvningen inden bombeafkastet og tvinge de angribende fly op i en meget stor højde - men bombeflyene slap normalt igennem luftværnsskytsets spærrering. Luftværnsartilleriets vigtigste opgave blev derefter at nedskyde de angribende fly samt forstyrre anflyvningen i den mest kritiske fase inden bombekastet.

Ofte er det blevet udlagt, som om Esbjerg var uhyre velforsvaret mod luftangreb. I virkeligheden var Esbjerg ikke forsvaret af ret mange tunge luftværnskanoner. I april 1943 fandtes der kun to tunge batterier ved Esbjerg, som var operationsklare, nemlig 2./M.Flak.A 204 ved Femhøje og 3./M.Flak.A. 204 på Fanø. Begge batterier var hver udrustet med 4 stk. 10.5 cm.



To af batterie Femhøjes 10.5 cm luftværnskanoner under natlig skydning i 1943. Billedet er taget af en tysk soldat.
Nederste billede viser 10.5 cm L/45 SK C/32 i samme batteri. Kanonen, der er velsløret, var monteret på en drejelig lavet, så den hurtigt kunne ændre skudretning. Billedet er taget i 1945 af Tillisch, der var chef for den militære efterretnings-tjeneste i Midt-jylland, (Marco Hansen)

Medens den tyske hær og det tyske luftvåben tidligt i krigen hovedsageligt anvendte 8.8 cm luftværnkanoner, besluttede den tyske marine sig til at anvende 10.5 cm. Med denne type kanon kunne de skyde lidt højere, og granaten indeholdt flere sprængstykker og kunne gøre mere skade på de angribende fly. Til gengæld var skudhastigheden lidt langsommere end hos 8.8 cm kanonerne (10-15 skud mod 15-20 skud/min.).
Begge tunge batterier var yderligere udrustet med 2 x 2 stk. dansk producerede 2 cm Flak Madsen maskinkanoner. Kanonerne i Esbjerg havde tyskerne rekvireret fra det danske forsvar, men tyskerne anvendte på andre lokaliteter Madsen maskinkanoner, som de havde beslaglagt mange andre steder. 2 cm Flak Madsen var inden krigen blevet eksporteret til mange lande, og tyskerne anvendte kanoner, som de havde beslaglagt i Tjekkoslovakiet, Polen, Norge, Belgien og Frankrig.

Tyskerne anvendte også 2 cm Flak Oerlikon i Esbjerg. Denne luftværnskanon stammede ligeledes fra erobrede lagre samt fra en tidlig sending luftværnskanoner, som den tyske marine havde indkøbt i Schweiz.
Naturligvis havde tyskerne også deres egen 2 cm Flak 30 og Flak 38 stationeret i Esbjerg. I begyndelsen anvendte tyskerne især Flak 30, men på grund af ringe skudhastighed (praktisk ca. 120 skud/min.) blev Flak 38 senere taget i anvendelse (praktisk skudhastighed ca. 220 skud/min). I april 1943 var 1./M.Flak.A. 204 Esbjergs lette luftværnsbatteri med 2 cm Flak 30.
Et tysk 20 mm luftværnsbatteri kunne bestå af 4-5 delinger, der hver var forsynet med tre luftværnskanoner. I begyndelsen af krigen var kanonerne opstillet i en trekant med en indbyrdes afstand på 200 m, men senere blev kanonerne koncentreret i en trekant med kun 50 m mellem kanonerne.

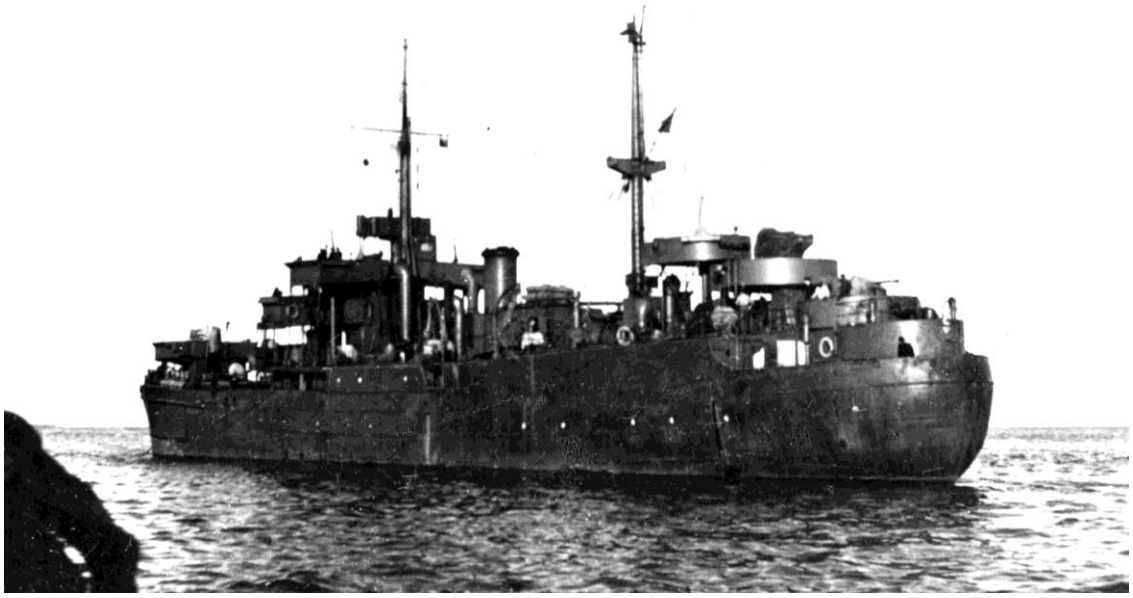
De lette tyske luftværnskanoner skød med granater, der var forsynet med anslagstænder. Hvis granaten ikke ramte noget mål, skulle en tidsmekanisme sørge for, at granaten detonerede, når den nåede den maksimale, effektive rækkevidde. Det var meget almindeligt, at disse brændrør ikke virkede, og der opstod i løbet af krigsårene mange skader på grund af luftværnsgranater, som ikke detonerede, før de ramte jorden.
De lette luftværnskanoner anvendte optiske sigtemidler, som skulle sørge for, at skuddene lå så tæt ved målet som muligt. Den sidste korrektion blev foretaget ved hjælp af lysspor. På grund af de dårlige sigtemidler var skytterne ofte kun i stand til at følge et mål, der fløj mod eller væk fra kanonen. Mål, som kom på tværkurs af kanonen, var meget svære at nedskyde. 2 cm luftværnskanonernes effektive rækkevidde var kun omkring 1.000 meter, og det var derfor af største vigtighed, at skytterne engagerede målene så tidligt som muligt. Det lette luftværn opererede normalt sammen delingsvis. Det vil sige, at man havde en lederkanon, og de to andre kanoner engagerede samme mål.

3,7 cm luftværnskanon ved Esbjerg i 1945. (Tillisch)

Esbjerg havde endnu et batteri med lette luftværnskanoner, nemlig 6./M.Flak.A. 204. Disse kanoner var lidt tungere og var af typen 3.7 cm Flak 36, 3.7 cm SKC 30 samt 4 cm Flak 28. Førstnævnte luftværnskanon var standard i hele det tyske luftværnsforsvar. 3.7 cm SKC 30 var en luftværnskanon udviklet for den tyske marine og oprindeligt tiltænkt skibe, men den blev ofte anvendt i marinestillinger i land. 4 cm Flak 28 var den berømte 40 mm Bofors, som de allierede også benyttede.
Tyskerne havde da også fået deres 4 cm luftværnskanoner fra de allierede. Størstedelen havde de erobret i Polen, men også kanoner fra Holland og England kom i anvendelse. Tyskerne fik endog sat en mindre produktion af 4 cm Flak i gang i Kongsberg i Norge. Denne kanontype blev hovedsageligt anvendt af den tyske marine.
I april 1943 havde Marine Flak Abteilung 204 yderligere to batterier, nemlig 4./204, der var et lyskasterbatteri, samt 5./204, der var afdelingens stabsbatteri.
På samme tidspunkt havde Luftwaffe følgende luftværnsenheder i Esbjergområdet: 2./742, 3./742, 11/XI samt 109/XI. Luftwaffe havde ansvaret for Flakzug Seehafen Süd, Flakzug E-Werk, Flakzug Gammelby, Flakzug Nordby samt luftforsvaret af Esbjerg flyveplads.

I Esbjerg havn lå to tyske skibe, som livligt tog del i nattens skyderier. Det ene fartøj var Flakjäger 24, som var et skib specielt beregnet til at beskytte tysk skibsfart mod lavtflyvende allierede maskiner. Flakjäger 24 var udrustet med 2 og 3.7 cm luftværnskanoner.
Det andet fartøj var Sperrbrecher 177. En Sperrbrecher var et fartøj, der blev anvendt til minerydning (magnet og akustiske miner), og i løbet af krigen gjorde den tyske marine flittigt brug af disse fartøjer i danske farvande, der var et af de mest minerede i verden.
Sperrbrecher 177 startede i 1925 sin tilværelse i Bremen som M/S 'Kepler'. M/S 'Kepler' var på 1.236 BRT og tilhørte Hamburg-rederiet A. Kirsten. Det var blandt andet planlagt, at M/S 'Kepler' skulle have fungeret som kulskib for ’Unternehmen Seelöwe’ (den tyske invasion af England). Planen blev dog som bekendt

aldrig til noget, og den 26. januar 1943 blev 'Kepler' taget i brug som Sperrbrecher 177 ved 1. Sperrbrecher Flottille og gjorde indtil krigens slutning tjeneste ved denne enhed. Efter krigen blev Sperrbrecher 177, som krigsbytte, udleveret til Sovjetunionen og gjorde blandt andet tjeneste som ubådsforsyningsskib under navnet 'Kuloy', senere som beboelsesskib under betegnelsen PKZ146, før det i 1965 blev hugget op.
Nordvest for Esbjerg, nemlig i Oksbøl, lå den eneste af den tyske hærs luftværnsenheder i Danmark. Det var II. Flakartillerie Ersatz und Ausbildungs Abteilung 280, som hørte under Division Nr. 160. Enheden fik ikke nogen indflydelse på nattens kampe.



Sperrbrecher 177, der lå i Esbjerg, var ret aktiv i løbet af den 20. april 1943. Besætningen affyrede i alt 29 skud 8.8 cm, 76 skud 3.7 cm og 844 skud 2 cm plus 200 skud med maskingevær. Sperrbrecher 177 ændrede flere gange bevæbning i løbet af krigen og var i 1945 udstyret med en 10.5 cm kanon, 2 stk 3.7 cm og 3 stk 20 mm maskinkanoner. Dertil kom så en 20 mm Vierling.
Fluko rapporterede om 70 indflyvende fjendemaskiner i Esbjergområdet, hvoraf lyskasterne i Esbjerg var i stand til at belyse 30 af dem – heraf nogle i op til 2 minutter. Krigsmarinen i Esbjeg mente, at det lykkedes dem at nedskyde fem fly (kl. 23.33, 0020, 0050, 00.51 og 03.07).

Indflyvning

Efter planen skulle de engelske bombefly flyve hele ruten i lav højde og først stige umiddelbart før målet. Hovedparten af de engelske fly krydsede da også Nordsøen i lav højde, men adskillige fly fløj i højde mellem 1.000 og 5.000 meter. Det gjorde, at tyskerne erkendte indflyvningen lang tid før, de engelske fly krydsede den jyske vestkyst.
Klokken 22.55 blev de første engelske fly opdaget nord for Borkum med kurs mod området Helgoland-Limfjorden. De sydligste af disse fly var Mosquitoes på vej til Berlin, og de forfulgtes af de tyske radaroperatører, alt imedens de mellem klokken 23.30 og 23.50 krydsede Schleswig-Holsten. De var dog for hurtige til, at de tyske natjagere i dette område kunne nå at opfange dem.
Den tyske kontrol- og varslingstjeneste fik fornemmelsen af, at indflyvningen var lige op over, da de af deres radarapparater, som tilhørte Freya-systemet, blev forstyrret (det vil på det tidspunkt af krigen sige Freya og Mammut). De tyske radarapparater blev jammet af Mandrel, og tyskerne vurderede ganske rigtigt, at disse jammere blev medbragt i indflyvende bombefly.

Den tyske krigsmarine havde allerede rapporteret indflyvningen, da den befandt sig ude over Nordsøen, men det tog tid at få meldingerne fra det ene system (Kriegsmarine) til det andet (Luftwaffe). De første indrapporteringer blev foretaget af forpostbåde langt ude i Nordsøen.
Den britiske aflytningstjeneste kunne klokken 23.10 (engelsk tid) høre radiotrafik fra tyske natjagere over Lolland og Falster og et kvarter senere kunne radiooperatøren høre den tyske jagerkontrolofficer beordre natjageren til at angribe. Uden at kunne gøre noget kunne radiooperatøren følge med i den tyske radiotrafik indtil det blev tydeligt, at natjageren havde nedskudt bombeflyet. En time senere kunne radiooperatøren igen høre den samme tyske natjagerpilot rapportere, at han gik til angreb. Denne gang meldte jordstationen, at bombeflyet var styrtet ned på land og ikke i havet. Radiooperatøren kunne også høre en melding om, at den britiske agterskytte havde haft held til at ramme natjageren, men uden at omfanget af skaden blev meldt.
Efter planen skulle de tunge bombefly krydse den jyske vestkyst ved Henne og fortsætte tværs over Jylland mod Horsens Fjord. Klokken 23.45 begyndte de første tunge bombefly at krydse den jyske vestkyst.

De tyske natjagere var allerede på plads. Nachtjagdgeschwader 3's anden Gruppe, som havde ansvaret for natforsvaret af Schleswig og Sydjylland, var allerede gået på vingerne. Mellem klokken 23.15 og 23.45 var ialt 7 Bf 110 og 6 Do 217 startet fra Fliegerhorst Schleswig-Land.
Flere af disse fly fløj til radarstationerne 'Büffel' (Blåvand), 'Robbe' (Rømø), 'Auster' (Sylt) og 'Ameise' (Løjtland). Her fik de anvist et patruljeområde, hvorefter de blev dirigeret mod de fjendtlige mål. Vejret var perfekt for natjagere. Der var dis enkelte steder, men ellers skyfrit med svag sydvestvind. Det var en stjerneklar nat med fuldmåne og god sigtbarhed.

Bombestyrken til Stettin og Rostock bestod af følgende fly:

Stettin

No. 1 Group

No. 12 Squadron	- 12 Lancasters
No. 100 Squadron	- 9 Lancasters
No. 101 Squadron	- 16 Lancasters
No. 103 Squadron	- 16 Lancasters
No. 460 Squadron	- 17 Lancasters

No. 3 Group

No. 115 Squadron	- 11 Lancasters

No. 4 Group

No. 10 Squadron	- 13 Halifaxes
No. 51 Squadron	- 12 Halifaxes
No. 76 Squadron	- 14 Halifaxes
No. 77 Squadron	- 16 Halifaxes
No. 78 Squadron	- 14 Halifaxes
No. 102 Squadron	- 16 Halifaxes
No. 158 Squadron	- 16 Halifaxes

No. 5 Group

No. 9 Squadron	- 6 Lancasters
No. 44 Squadron	- 10 Lancasters
No. 49 Squadron	- 8 Lancasters
No. 50 Squadron	- 8 Lancasters
No. 57 Squadron	- 11 Lancasters
No. 61 Squadron	- 13 Lancasters
No. 106 Squadron	- 13 Lancasters
No. 207 Squadron	- 9 Lancasters
No. 467 Squadron	- 13 Lancasters

No. 6 Group

No. 408 Squadron	- 8 Halifaxes
No. 419 Squadron	- 14 Halifaxes

No. 8 Group

No. 7 Squadron	- 11 Stirlings
No. 35 Squadron	- 13 Halifaxes
No. 83 Squadron	- 10 Lancasters
No. 156 Squadron	- 12 Lancasters

Rostock

No. 8 Group

No. 7 Squadron	- 2 Stirlings

No. 3 Group

No. 15 Squadron	- 15 Stirlings
No. 75 Squadron	- 9 Stirlings
No. 90 Squadron	- 17 Stirlings
No. 149 Squadron	- 14 Stirlings
No. 214 Squadron	- 16 Stirlings
No. 218 Squadron	- 15 Stirlings

Et mindre antal britiske fly vendte om før målet og en af dem var Halifax II JB867, der blev fløjet af 27 årige Wing Commander Henry Reginald Coventry, der netop samme dag havde overtaget kommandoen over No. 102 Squadron. Coventry vendte om umiddelbart før den jyske vestkyst, da agterskyttens tårn ikke kunne drejes. Han kastede sin bombelast i havet ud for den jyske vestkyst og landede igen tilbage på RAF Pocklington klokken 02.34.
W/Cdr Conventry stammede fra Alberta i Canada og meldte sig i 1932 til Royal Air Force. Han fik sin officersuddannelse på RAF Cranwell og blev i 1935 udnævnt til Pilot Officer. Efter en kort periode ved No. 58 Squadron blev han sendt til Mellemøsten, hvor han blandt andet forrettede tjeneste i Palestina og Irak.

Coventry blev i december 1941 udnævnt til Wing Commander og gjorde umiddelbart før hans udnævnelse til chef for No. 102 Squadron tjeneste ved RAF Pocklington. Coventry nåede ikke at være chef i særlig lang tid. Han blev skudt ned og dræbt under et togt til Aachen natten mellem den 13. og 14. juli 1943. Coventry og hele hans besætning blev dræbt af Oberleutnant Rudolf Altendorf fra 2./NJG 4, der skød dem ned over Maueuge i Nordfrankrig.

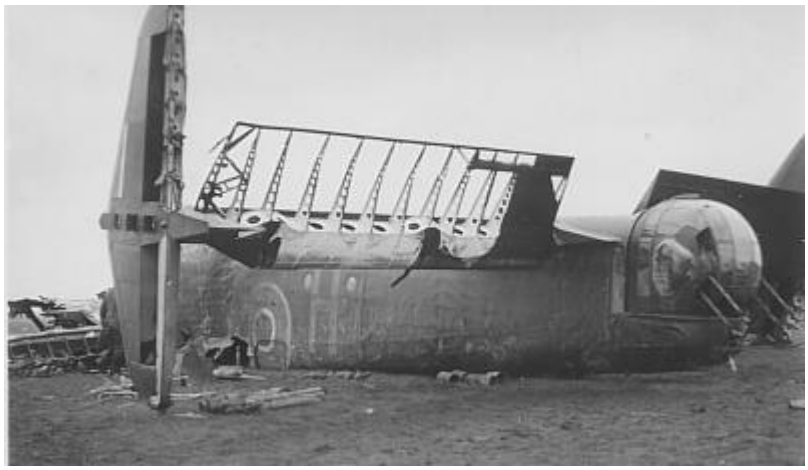
Wing Commander Henry Reginald Coventry, der var chef for No. 102 Squadron

Første engelske tab

Nattens første nedskudte engelske bombefly blev ikke skudt ned af en natjager, men af luftværnsskyts ved Esbjerg. Adskillige af de engelske fly krydsede vestkysten for langt mod syd og kom ind over luftforsvarszonen ved Esbjerg. Kommandocentralen for det tyske luftværn i Esbjerg registrerede 70 indflyvninger i højder mellem 100 og 2.600 meter. Adskillige maskiner lå dog meget lavere.

Halifax II JB930 fra No. 10 Squadron (med eskadrillekoden ZA- H) blev indfanget af de tyske lyskastere i Esbjergområdet og taget under beskydning. Halifaxen blev ramt i inderste venstre motor og brød i brand. Flyets pilot, Sgt F Glover, udløste brandslukkeren, men det havde inden virkning og kort tid efter havde branden bredt sig til den yderste motor samt selve flykroppen. Flyet nødlandede klokken 23.33 ved Gammelby i nærheden af lysterkasterstilling Maade.

Halifaxen blev skudt ned af Marineflak, Luftwaffeflak samt af skibe ud for Esbjerg. Luftwaffe tilkendte nedskydningen til 2./lei.Flak Abt 742 og 3./Lei Flak Abt 742 samt marinen. Marinens andel blev udført af Sperrbrecher 177, Boot 1202 fra 12. Vorp-Flottille, Flakjäger 24 samt Boot 7 fra HS-Flottille Esbjerg. Derudover beskød M.Flak.A. 204 flyet med 1.305 stk 2 cm, 151 stk 3,7 cm, 882 skud MG samt 80 skud 10,5 cm. Sidstnævnte medførte en reprimande fra stabschefen for Admiral Dänemark, der ikke mente, at det var taktisk korrekt at beskyde et mål, som kun fløj i 100 meters højde, med tungt luftværnsskyts. Også Sperrbrecher 177 fik en reprimande med på vejen, da de beskød målet med 6 skud 8,8 cm.

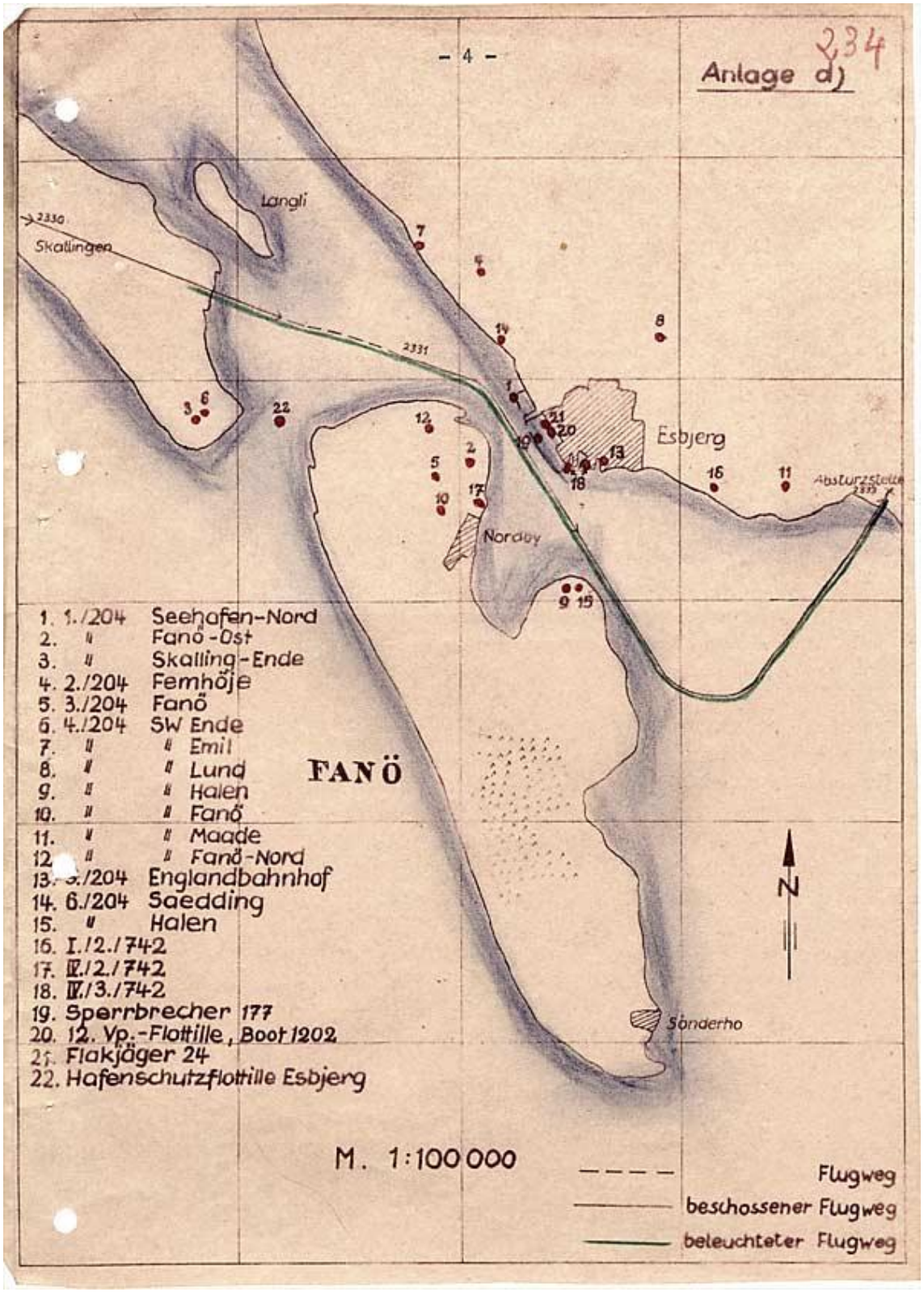


Halifax JB930 efter nødlandingen ved Gammelby. På billedet ses agterskytten Sgt Everetts kanontårn af typen Boulton Paul Type E, som var et af de bedste typer kanontårne i Bomber Command. (Bundesarchiv Freiburg)

M.A.Maat Albert Hahnefeldt, der var fører af en af lyskasterne i 4./M.Flak.A.204 beretter:

> Under alarmen den 20.4.1943 befandt jeg mig som leder af lyskasteren i lyskastertilling 'Maade. Omkring klokken 23.31 blev en vestfra inflyvende fjendtlig firemotorers maskine indfanget af min lyskaster. Det drejede sig om en Lancaster. Flyvemaskinen befandt sig i en højde af omkring 150 meter og var allerede under anflyvningen blevet indfanget af andre lyskastere og af luftværnsskytset taget under beskydning. Medens lyskaster 'Maade' belyste flyet, observerede jeg helt tydeligt, at yderste venstre motor og vinge viste et mørkerødt skær. Denne lille brand bredte sig hurtigt til at dække hele flyet. Flyvemaskinen tabte øjeblikkeligt højde og fløj fra nu fra sydlig retning mod nord, hvor den omkring 500 meter fra stranden

ramte jorden klokken 23.33. Nedslagsstedet ligger 2.500 meter øst for lyskasterstilling 'Maade'.
Efter nedslaget observerede jeg, at seks besætningsmedlemmer forlod den brændende maskine. Disse blev taget til fange af soldater fra min lyskasterstilling. I mellemtiden var endnu et hårdt såret besætningsmedlem reddet ud af maskinen.



Besætningen bestod af Sgt. Frederick Glover, Sgt. Dennis Eric Taylor, Sgt. Robert Bell, Sgt. J Phillips, F/Lt Theodore Bruce Baker, Sgt. Ronald Sidney Burr og Sgt. Ronald Ernest Everett.
Glovers besætning havde den 4. april deltaget i et angreb på Kiel. De kastede deres bombelast over et skydækket mål fra en højde af 18.500 fod og satte kursen tilbage mod RAF Melbourne, hvor de ankom

klokken 02.11. Under landingen overskød Sgt Glover landingsbanen og endte i en grøft, der beskadigede understellet på Halifax DT792, som var det fly de fløj denne nat.
Sgt Glovers besætning overtog herefter Halifax JB930 og fløj deres næste togter i dette fly. Selv om de havde haft et alvorligt uheld natten mellem den 4. og 5. april, så fik de ikke en lang hvileperiode. Allerede den 10. april gæstede i Frankfurt og den 17. april deltog de i et angreb på Pilzen i Tjekkiet. Under dette togt blev Halifax JB930 ramt af luftskyts i venstre vinge, men skaderne var ikke større end, at Halifaxen kunne lappes sammen igen før togtet til Stettin.
Under togtet til Stettin blev rygskytten Hobbs udskiftet med F/Lt Baker, der stammede fra North Hollywood i Californien. Han var eskadrillens gunnery officer med ansvar for eskadrillens skytter samt det materiel, som de betjente.

Halifax JB930 efter nødlandingen. Det virker helt unaturligt at nogen kunne overleve denne, men alligevel overlevede samtlige besætnings-medlemmer – de seks af dem endda kun med mindre skader. (Bundesarchiv Frei-burg)

Baker forlod efter nødlandingen Halifaxen gennem et hul i flykroppen og løb gennem brændende benzin, der var løbet ud fra en af flyets tanke. Her så han, at agterskytten, Sgt R E Everett, forsøgte at komme ud af sit kanontårn, men som var i vanskeligheder. Baker vendte om og åbnede tårnet med en brandøkse. Også navigatøren, Sgt D E Taylor dukkede op ved agterskyttens tårn og ved fælles hjælp lykkedes det dem at få Everett ud af flyet. Everrett havde brækket begge sine arme under nødlandingen og kunne ikke tage for sig.
Ifølge tyske oplysninger var der seks sårede, hvoraf de tre blev bragt til Revier Esbjerg og de tre andre til Marine Lazarett Esbjerg. Tililende tysk personel reddede to radiosendere og et kamera fra maskinen inden flyet udbrændte totalt. Kun den bageste del af maskinen blev ikke flammernes bytte.
Bombekasteren, Sgt. R Bell, var sværere såret end de andre besætningsmedlemmer, der ret hurtigt blev fordelt til forskellige fangelejre efter et kort ophold i afhøringscenteret i Oberursel. Bell tilbagte en del tid i fem forskellige hospitaler for krigsfanger, før han blev overflyttet til en almindelig fangelejr - i første omgang Stalag IX Mühlhausen. Alle besætningsmedlemmerne overlevede krigen.

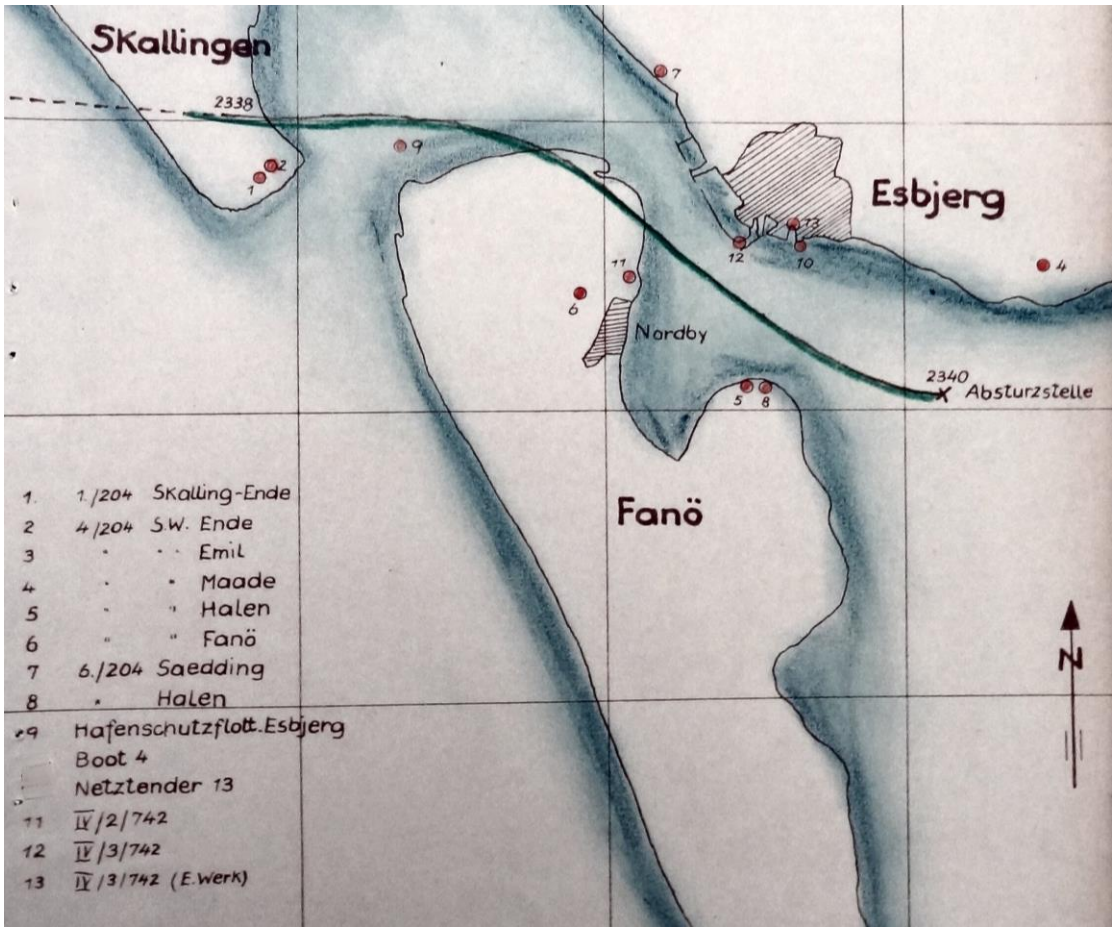
Det tyske luftværnsskyts ved Esbjerg var i livlig aktivitet. Næste dags morgen afsendtes følgende rapport til Admiral Dänemark:

> 'Lyskastere belyste omkring 30 mål i op til 2 minutter. De fjendtlige maskiner forsøgte at unddrage sig luftværnsilden ved hjælp af kurveflyvning og højdeændring. Enkelte fjendtlige maskiner besvarede ilden med maskingeværer.
> Fem nedskydninger opnået ved hjælp af 'Vernichtungsfeuer'. Klokken 23.33, 00.20, 00.51 og 03.07. Tre soldater blev såret på grund af beskydning fra luften. Alarm afsluttet 04.28

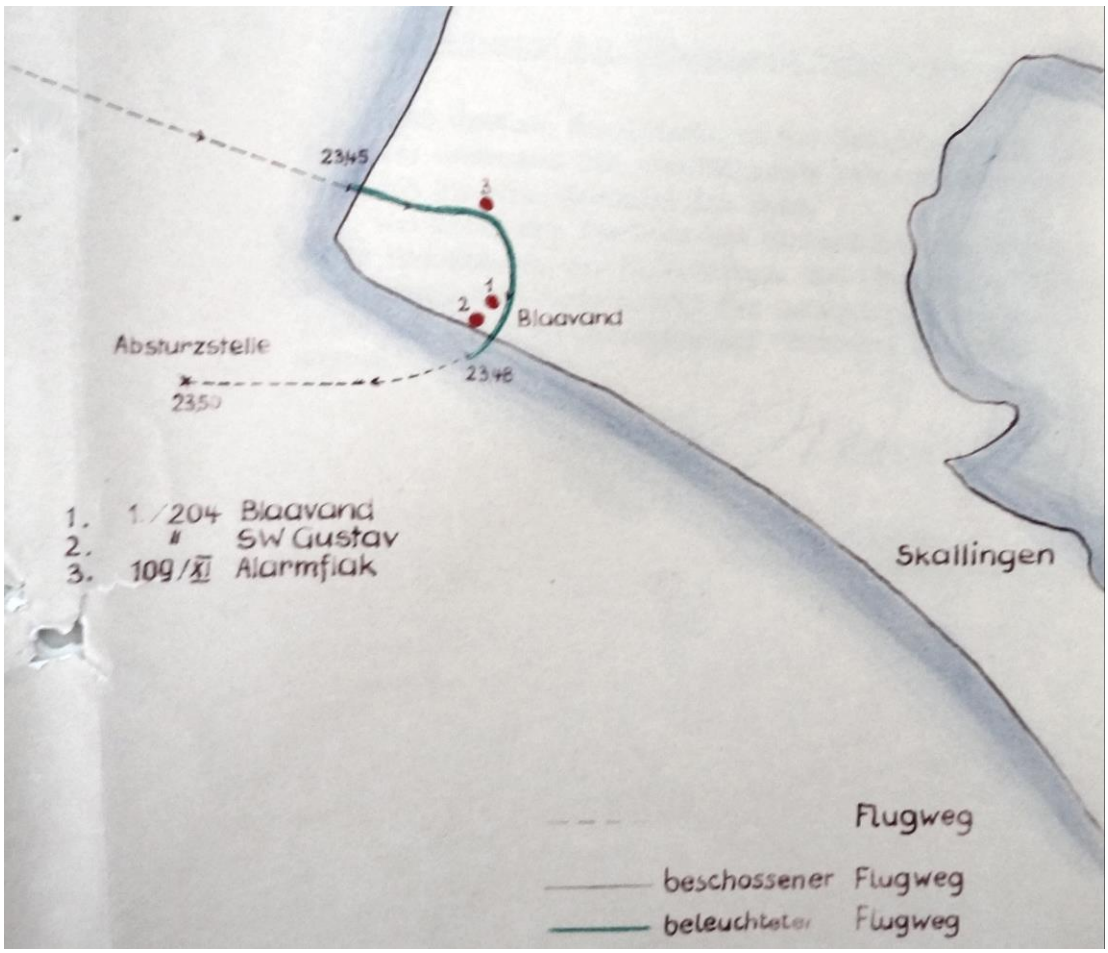
Ammunitionsforbrug		Marine	Luftwaffe
10.5 cm	446 skud	2./204	
10.5 cm	279 skud	3./204	
8.8 cm	29 skud	Sperrbr. 177	
4 cm	139 skud	6./204	
3.7 cm	1079 skud	6./204	
3.7 cm	987 skud		2/
3.7 cm	76 skud	Sperrbr. 177	
3.7 cm	121skud	Flakjäger 24	
2 cm	6855 skud	1./204	
2 cm	963 skud		3./742
2 cm	292 skud	2./204	

2 cm	1955 skud	2/8	
2 cm	330 skud	3./204	
2 cm	1100 skud		11/XI
2 cm	360 skud	H.S.Fl.	
2 cm	893 skud		109/XI
2 cm	844 skud	Sperrbr. 177	
2 cm	246 skud	Flakjäger 24	
2 cm	576 skud	12. Vp.Flot.	
1.5 cm	317 skud	H.S.Fl.	
MG	1130 skud	1./204	
MG	336 skud		2./742
MG	2852 skud	4./204	
MG	44 skud	3./204	
MG	340 skud	5./204	
MG	170 skud	H.S.Fl.	
MG	200 skud	Sperrbr. 177	
MG	150 skud	Flakjäger 24	

To af de sårede soldater kom fra Lei. Flak Abt. 742. Ifølge enhedens melding blev én såret på grund af beskydning fra et forbipasserende fly, medens den anden blev såret på grund af granatsplinter fra egen luftværnsskydning.
Under skydningen opstod der 197 større og mindre skader i Esbjerg. Hovedparten af skaderne opstod ved granatsplinter, som faldt ned på tagene og knuste tagsten. Desuden blev en hel del vinduer knust.



I løbet af overflyvningerne over Esbjerg blev der gjort krav på flere nedskydninger. Gefreiter Erwin Sendner fra 6./204 'Saedding' gav følgende melding om nattens hændelser: 'Nedskydning af en fjendtlig maskine den 20. april 1943 klokken 23.40. Under flakalarmen den 20.4. befandt jeg mig i lyskasterstilling 'Bruno' (6./204) ved Flakzug 'Saedding'. Omkring klokken 23.38 så jeg en fjendtlig 4-mot. maskine. Den kom fra retning 10 og fløj i østlig retning. Flyet blev indfanget af lyskaster 'Bruno', hvorefter to kanoner fra Flakzug 'Saedding' åbnede ild. Jeg så flere træffere i flyet, hvorefter flyet tabte højde. På grund af den store afstand kunne jeg ikke observere det videre forløb'.



Leutnant og Auswerteoffizier Christopher gav følgende beretning om en formodet nedskydning klokken 23.50: 'Den 20.4.1943 havde Flakuntergruppe Esbjerg siden 23.08 alarm. Klokken 23.45 fløj en fjendtlig firemotorers maskine med kurs vest – øst ind nord for H.K.B 7/180 (Blaavand) i retning af fastlandet. Flyvehøjden var omkring 300 meter. Flyet blev øjeblikkeligt beskudt af de to 2 cm kanoner ved Alarmflakbatterie 109/XI. Flyet gennemførte herefter straks en højrekurve og fløj videre i sydlig retning. Klokken 23.47 blev flyet indfanget af lyskaster 'Gustav' og øjeblikkeligt virkningsfuldt beskudt af 2 cm delingen fra 1./204 samt begge 2 cm våben fra Alarmflakbatteire 109/XI. Der blev løbende observeret træffere i krop og vinger. Allerede efter de første salver faldt mindre dele af flyets krop. Flyet viste en tydlig røgfane. Da flyet var omkring 5 – 6 km ude over havet faldt enkelte dele brændende af flyet. Umiddelbart herefter styrtede flyet klokken 23.50 i havet. Lysskæret var et kort øjeblik synligt ude over havet. Besætningens skæbne er ukendt. Der blev affyret 450 skud 2 cm'. (Freiburg)

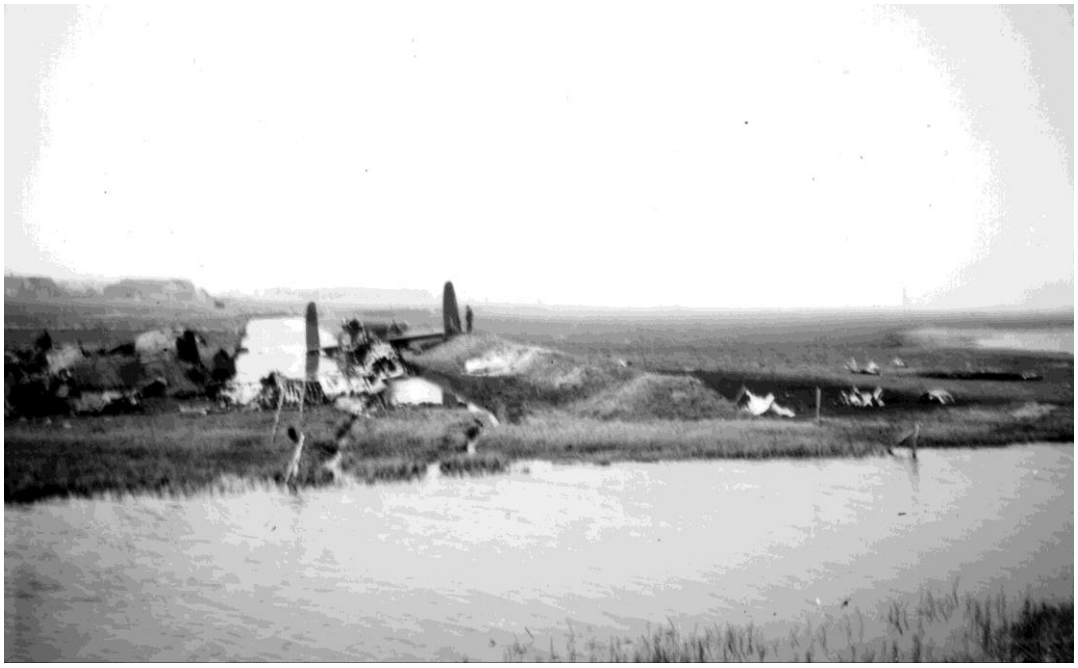
Nedstyrtning ved Stadil

Det næste fly blev skudt ned få minutter senere. Lancaster Mk. III ED620 fra No. 49 Squadron (eskadrillekode EA-K) krydsede i lav højde den jyske vestkyst nord for Søndervig. Uheldigvis overfløj maskinen den tyske radarstilling Ringelnatter. Luftværnsskyts fra Ringelnatter samt fra et hærkystbatteri (5/H.K.B.180), som lå umiddelbart nord for radarstationen, beskød maskinen, som næsten øjeblikkeligt brød i brand.

Et dansk øjenvidne fortæller:

> 'Indflyvningen af de engelske bombefly startede den nat omkring kl. 23. Flyene kom enkeltvis eller i små grupper ind over kysten i kun ca. 100 meters højde. Det var en klar nat, så man kunne tydeligt se dem mod den lidt lysere himmel.
> På det tidspunkt var det rigtige tyske luftværnsskyts ikke færdigmonteret i Houvig. I Luftwaffe-stillingen Ringelnatter stillede man blot almindelige maskingeværer op på pæle, der var anbragt i dækning bag en rund jordvold.
> Da indflyvningen startede, kastede jeg mig i dækning i et dækningshul. Jeg burde ligge på maven, men jeg var så nysgerrig, at jeg lå på ryggen.
> Det store mørke fly kom lige hen over mig, og de tyske maskingeværer åbnede ild. Jeg kunne tydeligt følge lyssporene fra det maskingevær, der kun var få meter fra mig. En salve ramte

den ene vingespids - jeg tror den venstre. Hvor den ramte, var der et kort øjeblik en ganske lille glød, der pludselig blev til en noget større ildkugle, og et øjeblik senere havde et flammehav omspændt hele vingen, da de store benzintanke brød i brand'.



Lancaster Mk. III ED620 fra No. 49 Squadron endte sine dage i en afvandingskanal ved Stadil, hvorved fire besætningsmedlemmer blev dræbt. Besætningen var kun på deres andet togt, da de blev skudt ned af et maskingevær fra radarstillingen Ringelnatter. (Bent B Anthonisen)

Agterskytten på ED620, George Barclay, fortalte i 1987 under et besøg i Danmark:

'Vi fik besked om to ting: Flyv lavt og flyv hurtigt. Det gjorde vi så. At vores udstukne kurs skulle føre os lige hen over tyske fæstningsværker, havde vi ingen anelse om. Det tyske angreb står helt klart for mig. Det lød som en pen, der går gennem et stykke papir, da vi blev ramt. Jeg var helt sikker på, at vi var blevet ramt af det svære antiluftskyts. Vi var ramt i venstre vinge, som brød i brand. Derfor krængede flyet nordpå mod Stadil.

Det hydrauliske og elektriske system i flyet brød sammen ved angrebet, og det var grunden til, at ingen fra flyet svarede igen, da tyskerne skød.

Jeg havde mine fire maskingeværer i stilling, men de ville ikke gå af. De indre systemer var allerede ødelagt, så da jeg trykkede på aftrækkeren, klikkede maskingeværerne, og kort efter styrtede vi ned.

I sekunderne inden vi styrtede, overvejede jeg at springe ud med faldskærm, men jeg så ned og vidste, at vi var alt for tæt på jorden. En af de andre - Sgt. Evans - tog chancen, men det var for lavt, og han overlevede ikke springet'.

Klokken 23.35 forsøgte den kun 20 årige pilot, Sgt. Anderson, at nødlande ved Stadil. En vinge ramte jorden, og nødlandingen blev til en nedstyrtning, hvorved flyet blev næsten totalt ødelagt.

Det næste, Barclay kunne huske, var, at han lå og rodede rundt i en afvandingskanal i vand til halsen. Han forsøgte at trække sig op, men højre håndled samt venstre fodled var brækket, og han var ikke selv i stand til at komme op ad de stejle sider. Til alt held havde Sgt. W P Hayworth også overlevet nedstyrtningen. Han var sluppet endnu heldigere end Barclay, og havde 'kun' fået forbrændinger (bl.a. i ansigtet). Hayworth hjalp Barclay op af afvandingskanalen. I mellemtiden havde et par danskere indfundet sig, og de forsøgte at hjælpe de to flyvere til at flygte, men Barclay var for medtaget, og Hayworth ville ikke forlade sin sårede kammerat. I løbet af kort tid indfandt tyskerne sig, og Hayworth og Barclay blev kørt på Ringkøbing sygehus.

Ved den brændende maskine fandt man endnu en overlevende. Det var Sgt. G Boulton. Man var ikke i stand til at komme i nærheden af ham, før branden var døet noget hen. Boulton var hårdt såret med åbent benbrud og brækket kæbe. Boulton blev ligeledes overført til Ringkøbing sygehus, hvor han dagen efter fik amputeret det ene ben. Fra Århus ankom en kæbekirurg for at sætte kæben sammen igen.

Også piloten, Sgt. Adam Anderson fra Kelso i Roxburghshire, overlevede i første omgang nedstyrtningen, men han var så hårdt medtaget, at han døde to timer efter ankomsten til Ringkøbing sygehus.

Sgt. A Anderson (pilot) blev sammen med de resterende tre besætningsmedlemmer, Sgt. W A Cook (bombeskytte), Sgt. G J Evans (telegrafist) og Sgt. A Telfer (flymekaniker), begravet på Lemvig kirkegård.

Besætningsmedlemmer fra Lancaster ED620 begraves den 24. april 1943 på kirkegården i Lemvig. Indtil sommeren 1943 blev de fleste britiske dræbte begravet med tysk deltagelse og æresvagt. Det ophørte de fleste steder midt i 1943 efter de voldsomme angreb på bl.a. Hamburg.
Efterhånden som luftkrigen blev mee og mere brutal, blev også tyskernes behandling af de dræbte allierede flyvere også mere brutal. På Lemvig kirkegård ligger 43 allierede flyvere begravet. (C. Petersen)

Sgt. G Barclay og Sgt. W P Hayworth var ikke så hårdt medtagne. De kom ligeledes i første omgang på Ringkøbing Sygehus, men da deres læsioner var af mindre omfang, blev de næste dag overflyttet til Luftwaffefeldlazaret Aarhus. Overførslen blev foretaget af Stabsarzt Podnik fra den tyske flyveplads Rom.
Sgt. G Boulton lå på Ringkøbing sygehus i tre uger, før han ligeledes blev overflyttet. Transporten foregik med ambulance til Herning og herfra videre til Aarhus med tog liggende på en båre. Efter en tids ophold i Aarhus blev han overført til flere forskellige hospitaler i Tyskland. Boulton endte op i krigsfangelejren Stalag Luft VI Heydekrug, hvor han blev tvunget til at vandre fra jernbanestationen til krigsfangelejren selv om han kun havde et ben. Marchen var på fem kilometer. Den 13. maj 1944 blev Boulton udvekslet med en tysk krigsfange, da han ikke længere blev betragtet som værende tjenestedygtig.

Sgt George Boulton, der var navigatør ombord på Lancaster ED620, blev hårdt såret med et skudsår i det ene ben samt alvorligt brud på underkæben. Hans kæbebrud blev behandlet af specialister, som blev fragtet til Ringkøbing sygehus. På grund af benskaden var det nødvendigt at ambutere hans ene ben. Da den tyske værnemagt mente, at det var forsvarligt at flytte Boulton, blev han den 10. maj kørt til Herning i en ambulance og herfra med tog transporteret til det tyske lazaret Aarhus. Han kom senere under behandling på hospital i Tyskland, før han blev sendt til Stalag Luft VI Heydekrug i Ostpreussen, hvor han til trods for hans manglende ben blev tvunget til at gå de fem kilometer fra banegården til fangelejren. Rødekors arbejdede på at få ham udvekslet og den 13. maj 1944 blev han udvekslet med en tysk krigsfange.

Bombekast og beskydninger i Vestjylland

Til den danske luftmeldecentral i Aarhus indløb der i nattens løb en melding om, at Hvide Sande var blevet beskudt fra luften. Ifølge meldingen skulle bygningsskaderne være betydelige, men nærmere enkeltheder blev ikke oplyst. I luftmeldecentralen frygtede man det værste og bad derfor om flere oplysninger.
I løbet af formiddagen indløb følgende melding:

> 'Hvide Sande - hos barbermester Overgaard 4 skud gennem taget, 2 i stuen, 2 i soveværelset. Nogle møbler beskadiget. Smedemester Niels Christian Hansen 5 skud gennem taget, 2 i stuen, 1 i køkkenet og 2 i pulterrum ved værkstedet. Ingen skade på indbo. Hos vodbinder Knudsen 3 skud - ingen ind i huset. Skaden stammer fra maskingeværild fra fly'.

I løbet af natten indløb flere panikmeldinger, men hovedparten af dem viste sig heldigvis at være stærkt overdrevne. Det var naturligvis slemt nok for de implicerede, når en maskingeværsalve knuste tagsten eller ramte indbo i huset, men set med militære øjne var det småskader.
Andre meldinger lød:

> 'I Troldhede er der skudt fra en flyvemaskine med maskingevær. Fabrikken Troldhede Pladeindustri og 3 private huse blev beskudt. Taget og siderne af fabrikken samt de 3 huse, der ligger i umiddelbar nærhed af fabrikken, er gennemhullet af maskingeværkugler. Der er ingen personer kommet til skade'.

En anden melding kom fra Ringkøbing:

> 'Klokken 00.52 Der brænder en gård i Klegod tilhørende Jens P.Christensen, Klegod lige nord for købmanden i Klegod. Brandfogden har sat vagt'.
> 'Klokken 01.55 Klegod Tlf. Søndervig 22 melder: Jens Peter Christensens efterfølgers gård (Laurids Jensen). Gården er helt nedbrændt. Ejeren er kommet lettere til skade i foden. Branden i lyngarealerne breder sig mod nord og syd. Mod nord er der en plantage, og der er fare for den'.

Klegod ligger ca. 7 km vest for Ringkøbing. Branden opstod på grund af bombenedslag. De danske myndigheder anslog, at der blev kastet 1 sprængbombe og 114 brandbomber. Der var tale om både 30 lbs. brandbomber samt 4 lbs. stavbrandbomber.

P/O. Leslie Ellis (pilot – 20 år) og F/O. Bill Rollings (navigatør – 28 år) fra Lancaster III ED783, der kun havde 58 timers flyvning bag sig, da den blev skudt ned natten mellem den 30. april og 1. maj 1943. ED783 var den første Lancaster Mark III, som No. 44 Squadron mistede.

Sgt Leslie James Ellis fra No. 44 Squadron havde motorproblemer, da han nærmede sig den jyske vestkyst. Den yderste højre motor på Lancaster III ED783 brød i brand og samtidig holdt den automatiske pilot op med at virke. Sgt Ellis kastede bombelasten fra en højde af 10.500 fod, da han efter hans navigatørs beregning (canadieren F/O W A Rollins) var på position 55º57'N 08º10'E. Statens Civile Luftværn rapporterede, at to sprængbomber detonerede ved Bjærggaard, 24 km sydsydvest for Ringkøbing. Der opstod ingen skader på dansk ejendom. Det lykkedes for Sgt Ellis at flyve tilbage til Waddington, hvor han landede klokken 03.46.
Tilsyneladende overholdt Sgt Ellis ikke den befalede flyvehøjde, idet han kastede sin bombelast fra 10.500 fods højde. Han kan naturligvis have steget op til større højde for at kaste bombelasten, men han har alle under omstændigheder givet tyskerne en mulighed for at spore indflyvningen.
Ellis havde ikke en lang levetid. Han nåede dog at blive udnævnt til Pilot Officer før hans død. Ellis og hele hans besætning blev dræbt natten mellem den 30. april og 1. maj 1943, da deres Lancaster ED783 blev skudt ned over Holland af Hauptmann Wolfgang Thimmig fra III./NJG 1. Sgt Ellis deltog i et angreb på Essen og ED783 styrtede ned ved Rechteren østsydøst for Zwolle. Hele besætningen ligger begravet på kirkegården i Dalfsen.

Luftkampe over Jylland

De tyske natjagere havde allerede kontakt med den engelske bombestrøm. Lancaster ED491 fra No. 50 Squadron (pilot Sgt. F.H.Huntley) var klokken 21.47 startet fra flyvepladsen Skellingthorpe i England og var på vej mod målet, da en tysk natjager fik kontakt med Lancasteren på en position, som Lancasterbesætningen mente var i nærheden af Vejle. Besætningen på ED491 rapporterede efter togtet:

'Målet blev ikke angrebet. På vej mod målet blev en Ju 88 mødt klokken 23.31. Den befandt sig på venstre side i en afstand af 1.000 yards og omkring 100 fod lavere. Agterskytten åbnede ild med en fire sekunders salve. Det fjendtlige fly brød af til højre. Det syntes ikke at være blevet beskadiget. På dette tidspunkt så andre besætningsmedlemmer en anden Ju 88 tværs om bagbord i en afstand af 1.000 yards. Omkring fem minutter senere så agterskytten en Ju 88 agterude i en afstand af 1.000 yards. På dette tidspunkt så rygskytten en anden Ju 88 tværs om styrbord i en afstand af omkring 800 yards. Da det førstnævnte fly nærmede sig, affyrede rygskytten en kort salve for at skræmme det væk og drejede derefter sit tårn i tide til at affyre omkring 500 skud mod flyet agterude. Fem besætningsmedlemmer inkluderet piloten så det fjendtlige fly bryde i brand og forsvinde agterude. Agterskytten så jageren ramme jorden, og det er bekræftet af to andre besætningsmedlemmer, at den lå og brændte. En Ju 88 hævdes ødelagt. Agterskytten blev kvæstet af en granat, som smadrede perspexen og forårsagede betydelig olielækage'.

Sgt. Huntley var i stand til at bringe Lancaster ED491 tilbage til flyvepladsen Skellingthorpe klokken 03.11. Det havde været en lang tur hjem for Huntley. Han måtte have hjælp fra flyvemekanikeren for at holde rorpinden. Han havde ingen 'elevator trimmeing tabs' og kunne kun bruge højre elevator. Han var nødt til at foretage landingen uden brug af flaps, alt imens flyvemekanikeren håndterede throttles. Den 28. april fik Huntley tildelt et øjeblikkeligt DFM for indsatsen natten mellem den 20. og 21. april. Det samme gjorde agterskytten, Sgt Alan Stott. Det var Francis Hindmarsh Huntleys 26. togt.

P/O F.H.Huntley, DFM, og hele hans besætning blev dræbt, da deres Lancaster W4762 blev skudt ned under et angreb mod Duisburg natten mellem den 12. og 13. maj 1943. De blev skudt ned af Leutnant Robert Denzel fra fra 12./NJG 1, der klokken 01.38 angreb W4762 i 5.600 meters højde. Huntleys Lancaster styrtede i Ijsselmeer omkring 5 km nordvest for Nijkert. Denzel var under ledelse af radarstationen Salzhering. Det var Leutnant Denzels 7. nedskydning. Denzel fik ikke lang tid at leve i. Han blev skudt ned og dræbt under luftkamp ved Vollenhove i Holland den 25. juni 1943.

Tysk nachtjagdleitoffizier ved hans Seeburgtisch. Den britiske aflytningstjeneste fulge transmissionerne fra de tyske radarstationer og overhørte følgende trafik fra 'Ringelnatter' og Grove:

Patrol S of Grove 0157 – 0231 hours.
One pursuit:
0157-0205 Course: Doubtful (South, then North) (5 vectors)
0231 'You are in Flak'

Patrol in Rinkjobing area. 0245 to 0334 hours.
Two pursuits:
0255-0306 Course: Westerly (6 vectors)
Height: 7.000 ft
Result: Shootdown
0324-0334 Course: Westerly (3 vectors)
Height: 700 ft
Result: Not shown
Op. note: Jamming at intervals throughout traffic. The aerodrome beacon heard from 2300 to 0100 and 0215 to 0300 hours.
(Foto Bundesarchiv Koblenz)

Engelske besætninger rapporterede om adskillige beskadigede tyske natjagere under luftkampene natten mellem den 20. og 21. april 1943. Ifølge de tyske kilder, som jeg har haft adgang til, blev kun én Ju 88 beskadiget. Det var Ju 88C-6 Werk Nr. 360278 fra 11./NJG 3, som landede på Fliegerhorst Grove i svært beskadiget tilstand. På grund af fjendtlig beskydning var flyet beskadiget 35%, hvilket var ret meget.

På flyvepladsen Westerland på Sylt landede tre Do 217N med svære skader på grund af beskydning under luftkamp. Alle tre fly kom fra 4. Staffel fra Nachtjagdgeschwader 3. Do 217 Werk Nr. 1478 mavelandede og blev 35% beskadiget, Do 217 Werk Nr. 1457 blev ligeledes 35% beskadiget, og Do 217 Werk Nr. 1477 blev 25% beskadiget.

En Do 217 fra 4./NJG 3 blev totalt ødelagt på Fliegerhorst Westerland den 21. april 1943, nemlig Do 217 Werk Nr. 1453. Maskinen deltog ikke i nattens operationer, men var på en træningsmission. Den styrtede ned under start, hvorved den tre mand store besætning blev dræbt.

Klokken 23.48 fik en Ju 88 kontakt med Lancaster ED528 (kodet PM-Z) fra No. 103 Squadron, medens den befandt sig over Hoven i Vestjylland i en højde af 5000 fod. Lancasterens pilot havde lidt tidligere set natjageren passere deres fly på modsat kurs i en afstand af 800-1000 meter og lidt lavere. Australieren F/Sgt. Arnold Douglas Kemp, DFM, advarede sine skytter og rygskytten, Sgt Gamble, kunne følge Ju 88eren gøre klar til angreb. Den tyske natjagerpilot angreb den engelske bombemaskine agterfra i en afstand af 500-650 meter. Både agter- og topskytte besvarede ilden, medens Lancasteren gik ind i et stejlt dyk. Den tyske natjager fulgte efter, og efter at have kredset omkring Lancasteren angreb Ju 88eren fra højre side. Natjageren og Lancasterens agterskytte, Sgt. Bancroft, åbnede ild samtidig, og den engelske besætning kunne se sporlys ramme natjagerens venstre motor. Lancasteren gik ind i et stejlt drej til højre, og den tyske jager forsvandt i et drej til venstre.
F/Sgt. Kemp og hans besætning overlevede deres tour, der sluttede i juni 1943, hvorefter Kemp blev sendt til Craneige Central School på et 'captain on aircraft course'. Efter afslutning af kurset blev Kemp overflyttet til No. 1677 Conversion Unit på RAF Lindholme for at fungere som instruktør for kommende bombe besætninger, der skulle flyve med Lancaster Mk. I og III.

Næsten samtidig og ikke langt væk, nemlig klokken 23.50 over Grindsted, blev en Halifax fra No. 6 Group angrebet i kun 300 fods højde. Agterskytten på Halifax JB900 (VR-E) fra No. 419 Squadron opdagede et ikke identificerbart tomotoret fly, som hastigt nærmede sig. Agterskytten, Flight Sergeant O D Dell, var først ikke helt sikker på, at det var en natjager, men han åbnede alligevel ild, da flyet var i en afstand af omkring 200 meter. Dell sigtede med vilje lidt under målet og affyrede en salve på 40 skud. Det ukendte fly, som havde højt haleror, foretog et hurtigt drej tværs om styrbord og fløj derefter parallelt med Halifaxen i en afstand af 150 meter. Efter et halvt minut drejede flyet væk og forsvandt ud af syne. Statens Civile Luftværn rapporterede næste dag, at to ejendomme ved Grindsted var blevet lettere beskadiget på grund af maskingeværbeskydning fra luften.
Samme nat rapporterede Halifax W7920 fra No. 102 Squadron (pilot F/O H Hartley), at 'elevator control rod' på styrbords side blev ramt af maskingeværprojektiler, da flyet befandt sig i nærheden af Grindsted.
F/Sgt. Dell fik ikke ligefrem ros for hans handling. Episoden blev anvendt som lærebogseksempel i hele Bomber Command og blev rundsendt med følgende tekst: 'Man finder, at det ikke var korrekt af agterskytten at åbne ild mod flyet, idet han ikke var i stand til at identificere det. Det tilstås, at han skød under flyet, men herved røbede han sin nøjagtige position. Den korrekte aktion ville have været at foretage en drejning til venstre eller højre og observere det uidentificerede flys reaktion. Dette ville have bragt det nærmere, og han ville sandsynligvis have været i stand til at identificere det, og samtidig ville drejet have været korrekt undvigemanøvre, hvis flyet havde været fjendtligt og åbnet ild. En skræmmesalve er uden effekt, undtagen hvis der sigtes for at ramme. Fjenden er ikke bekymret for beskydning, som ikke rammer'.

Halifax II W7920, som blev beskudt over Grindsted, tilhørte No. 102 Squadron, der ved krigens start fløj Whitley bombefly indtil de ved årsskiftet 1941/42 konverterede til Halifax II. I maj 1944 konverterede de til Halifax III, som de vedblev med at flyve indtil krigens afslutning. No. 102 Squadron fløj det største antal operative flyvninger med Halifax, nemlig 4.734, og af hvilke de mistede 140. Dette gav en gennemsnitlig tabsprocent på 3%. No. 102 Squadron skulle deltage i angrebet på Stettin med 16 Halifax II, hvoraf et fly (JB869 Sgt W B J Happold) ikke kom i luften på grund af utæt brændstoftank. Eskadrillens netop nytilgåede chef, W/Cdr H R Coventry vendte om får målet på grund af et defekt agtertårn. Eskadrillen mistede to Halifaxes – Halifax DT747 (Sgt W A Griffith) blev skudt ned ved Esbjerg og Halfiax HR712 (Sgt P R Olliver) blev skudt ned ved Nyborg. Begge fly blev skudt ned af luftværnsskyts. Der var to overlevende fra sidstnævnte fly. (IWM)

Halifax JB900 fløj sit første operative togt til Pilzen natten mellem den 16. og 17. april 1943. Pilot Officer B F Heintz var den første pilot, som fløj maskinen operativt og det var også ham, der fløj de fleste togter i JB900. Heinz var kommet til No. 419 Squadron som befalingsmand og havde tjent sig op til Pilot Officer i april 1943. Heintz havde i løbet af hans togter med JB900 flere problemer. Den 29. maj satte yderste højre motor ud under et togt til Wupperthal, hvorefter Heinz afbrød togtet og bragte bombelasten med tilbage til RAF Middleton St George.
Under et angreb på Düsseldorf natten mellem den 11. og 12. juni 1943 blev JB900 ramt af tysk luftværnsskyts før, under og efter bombekast, men det lykkedes for Heintz at bringe Halifaxen tilbage til hjemmebasen, hvor han landede den beskadige maskine klokken 04.25. Kun et par uger senere var det igen ved at gå galt for Heintz og JB900, nemlig natten mellem den 24. og 25. juni, hvor Bomber Command angeb Wupperthal. P/O Heintz bombede byen uden problemer og flammerne fra Wupperthal blev set indtil den hollandske kyst. På vej tilbage var det lige ved at gå galt for JB900, da en anden Halifax krydsede ind foran dem og var kun få centimeter fra, at de to fly stødte sammen.
Medens Wupperthal var skyfrit, så var målet næste nat dækket af et 10/10 skydække. P/O Heintz bombede målmarkeringen i Gelsenkirchen, men togtet var ikke uden problemer. Under starten fra Middleton St George blev den yderste venstre motor overophedet. Heintz valgte dog at fortsætte, men både på turen ud og hjem var han nødt til at nulstille propellerne på yderste motor.
Herefter skildtes Halifax JB900 og Heintz's veje. Flere andre piloter fløj flyet, indtil det i slutningen af juli 1943 blev taget ud af tjeneste som udtjent til operativ flyvning. Halifax JB900 kom i første omgang til 1666 HCU og senere til 1656 HCU, før den i november 1944 blev hugget op. Heintz og besætning gennemførte deres tour og overlevede deres krigsindsats.

Halifax W7920, som F/Sgt Dell beskød over Grindsted, overlevede også sin operative tour. Flyet var involveret i adskillige hårrejsende episoder, men bragte hver gang besætningen tilbage til England. Den 23. september 1943 blev den slettet af rullen i No. 102 Squadron og overført til 1658 HCU på Riccall. Her fik den ikke en lang levetid. Allerede den 5. oktober forulykkede W7920 under landing på RAF Riccall og ti dage senere vurderede man, at det ikke kunne betale sig at reparere flyet.

Halifax II fra No. 78 Squadron, der var stationeret på RAF Linton-on-Ouse. Eskadrillen afsende den 20. april 14 fly mod Stettin. Alle bombede deres mål og returnerede. Et af de deltagende fly var JB855 (i eskadrilledagbogen fejlagtigt opført som JB 885), der blev fløjet af Sgt J C Rudd. Han kom i luften klokken 2057 og ladede igen klokken 05.35. Besætningens rapport lyder: 'Target was attacked and bombed at 001.15 hours from 11500 feet. Identified visually by river and by PFF green ground markers. Concentration of green markers were in bombsight at time of bombing but own results were not observed. About 25 fires were counted in the target area and clouds of smoke were also visible. Starboard inner engine hit by light flak but continued on to target on 3 engines and carried out mission. Visibility clear'. Sgt. James Chadd Rudd og fire af hans besætningsmedlemmer blev den 1. maj 1943 dræbt under en nødlanding på flyvepladsen Docking i Norfolk. Rudd havde deltaget i bombing af Essen, hvor hans Halifax W7929 var blevet ramt af luftværnsskyts. To besætningsmedlemmer overlevede nødlandingen i kvæstet tilstand. Rudd fik den 14. maj 1943 tildelt et øjeblikkeligt DFM for thans togt til Stettin. Halifax JB855 gik tabt natten mellem den 22. og 23. juni 1943 under et angreb på Mülheim. (IWM)

Bomber Command opgjorde kontakter eller observationer med tyske natjagere som 'encounters', hvor det ikke kom til luftkamp. For natten mellem den 20. og 21. april så listen således ud:

Encounters Stettin

Tid	Enhed	Sted og hændelse
23.15	8 Group	55º23'N 06º50'E, 3.000 fod, uidentificeret fly med et enkelt hvidt lys set på forskellige tidspunkter fra alle vinkler i omkring 1.000 yards afstand med variende højde og med samme kurs, syntes at følge vores fly.
23.33	4 Group	30 km nordvest for Varde, 500 fod, Ju 88
23.42	4 Group	Blaavandshuk, 2.000 fod, Ju 88
23.44	5 Group	Danmark, 50 fod, Ju 88
23.53	8 Group	55º35'N 10º37'E, 6.500 fod, Bf 110
23.55	4 Group	22 km nordøst for Odense, 12.000 fod, 2 Ju 88
00.01	5 Group	40 km vest for Vejle, 700 fod, Ju 88 set i 500 fods højde
00.02	1 Group	25 km nordvest for Odense, 5.000 ft, formodet Ju 88 fløj i to minutter afsøgende i slipstrømmen efter Lancaster, kom indtil 800 yards afstand i 2/3000 fods højde.
00.03	1 Group	5 km øst for Grindsted, 300 fod, tomotors fly
00.05	8 Group	55º20'N 11ºE 9.000 ft, V-formation af tre enmotorede fjendtlige fly set flyvende omkring 1.000 fod over konvoj bestående af 15 skibe.
00.21	4 Group	Nord for Langeland, 12.000 fod, Bf 109
00.37	4 Group	38 km nord for Ribnitz, 10.000 fod, Halifax blev anfløjet af Fw 190, agterskytten affyrede 2 korte byger, det fjendtlige fly passeede overover Halifax og blev ikke set igen.
00.40	1 Group	8 km vest for Wolgast, 5.500 fod, formodet Ju 88
00.40	1 Group	54º43'N 12º50'E, 3.000 fod, Ju 88
00.48	4 Group	45 km sydøst for Stralsund, 15.500 fod, enmotors fjendtligt fly
00.57	4 Group	60 km nordvest for Stettin, 12.000 fod, Ju 88
00.50	1 Group	54º16'N 12º40'E, 6,500 fod, enmotors fly
00.53	8 Group	Ahlbeck, 14.000 fod, Bf 109
00.55	8 Group	Stettin 14.000 fod, Bf 110, 3.000 fod lavere flyvende voldsomme undvigemanøvrer ramt af byge fra let luftværn og brudt i brand, faldt til jorden.
00.57	8 Group	Stettin, 14.000 fod, Ju 88
01.00	8 Group	11 km nordvest for Pölitz, 15.000 fod, enmotors fjendtligt fly kredsende 500 fød højere oppe. Fra dette punkt og frem til målet blev mange fjendtlige fly set.
01.00	8 Group	Stettin, 14.000 fod, enmotors fjendtligt fly
01.03	4 Group	Stettin, 16.000 fod, enmotors fly
01.05	4 Group	Nordvest for Stettin, 13.000 fod, enmotors fly
01.06	4 Group	Stettin, 12.000 fod, Bf 109
01.06	4 Group	Stettin, 12.000 fod, Bf 109
01.08	4 Group	Stettin, 11.000 fod, Bf 109
01.09	1 Group	Stettin, 12.000 fod, Ju 88
01.10	4 Group	Stettin, 15.000 fod, Bf 109
01.10	4 Group	15 km syd for Stettin, 11.000 fod, 2 formodet Me 210
01.10	5 Group	Stettin 10.000 fod, 2 Bf 109
01.11	1 Group	12 km nordvest for Korsør, 4.000 fod, 2 tomotorede fly
01.11	8 Group	Stettin, 16.000 fod, Lancaster så Ju 88 fra venste side i samme højde. Agterskytte affyrede to korte byger i en afstand af 250 yards. Det fjendtlige fly sideforskød til styrbord og vores fly dykkede til venstre. Det fjendtige fly åbnede ikke ild. Omkring 6 minutter senere blev et angreb gentaget af Ju 88. Agterskytte affyrede en kort byge fra en afstand af 550 meter. Det fjendtlige fly dykkede til styrbord og blev ikke set igen.
01.12	4 Group	Stettin, 13.000 fod, tomotors fjendtligt fly
01.12	5 Group	Stettin, 10.000 fod, Bf 110
01.13	3 Group	Stettin, 14.3000, Ju 88
01.14	5 Group	Stettin 14.000 fod, Bf 110
01.14	3 Group	Stettin, 12.000 fod, Bf 109
01.14	1 Group	54º35'N 12º15'E, 12.000 fod, enmotors fly 600 yards bagude i samme højde, rygskytten affyrede en lang salve, undvigemanøvre fløet og det fjendtlige fly forsvandt.
01.15	8 Group	Greifenhagen, 14.000 fod, formodet Ju 88
01.15	1 Group	5 km nord for Stettin, 13.000 fod, tomotors fly
01.16	8 Group	30 km nordøst for Stettin, 10.500 ft, Bf 109
01.17	4 Group	15 km vest for Stettin, 11.000 fod, Bf 109
01.17	4 Group	15 km vest for Stettin, 11.000 fod, Bf 109
01.21	1 Group	15 km syd for Stettin, 12000 fod, Ju 88

01.24	1 Group	Stettin, 10.000 fod, tomotors fly fulgte Lancaster ind over målet i en afstand af 350 yards, bagfra og lidt højere, afbrød og forsvandt da Lancasteren nærmede sig luftværnsild.
01.25	1 Group	15 km nordvest for Stettin, 8.000 fod, Ju 88
01.25	8 Group	Syd for Stettin, 13.000 fod, uidentificeret fly med grønt/hvidt lys
01.26	4 Group	Stettin, 13.000 fod, tomotors fjendtligt fly med hvidt lys i næse og hale
01.27	4 Group	22 km vest for Stettin, 12.000 fod, formodet He 113
01.30	8 Group	Anklam, 11.000 fod, 2 uidentificerede tomotorede fjendtlige fly flyvende i formation og kredsende 500 fod højere oppe.
00.42	5 Group	Møns Klint, 14.000 fod, Lancaster så Bf 110 nærme sig fra styrbord side og omkring 1.000 fod lavere og i en afstand af 350 yards. Lancaster drejede til styrbord og agterskytten affyrede en kort byge. Det fjendtlige fly faldt bagud og foretog et fornyet angreb bagfra og nedefra, Lancaster affyrede endnu en byge, det fjendtige fly åbnede ikke ild.
01.45	4 Group	90 km nordvest for Greifswald, 12.000 fod, Halifax set jaget af tomtors fly
01.48	4 Group	8 km nord for Ribnitz, 13.000 fod, bf 109
01.49	4 Group	28 km nord for Ribnietz, 13.000 fod, Fw 190
01.53	4 Group	Rostock området, 12.000 fod, Bf 109
01.55	1 Group	45km nord for Rostock, 5.000 fod, Bf 109
01.57	4 Group	12 km sydest for Stralsund, 10.000 fod, Bf 110
02.00	4 Group	Rostock området, 11.000 fod, Halifax så Fw 190 i retning af Stirling, som var fanget af lyskaster
02.00	8 Group	Smålandsfarvandet, 10.000 fod, 2 enmotorede fjendtlige fly
02.05	4 Group	23 km nordøst for Warnemünde, 8.000 fod, Bf 110
02.29	4 Group	Odense, 5.000 fod, uidentificeret fly med hvidt lys i halen samt navigationslys
03.05	1 Group	55º40N 07º40E, 5.000 fod, tomotors fly
04.28	5 Group	54º35N 03º20E, 3.000 fod, tomotors fjendtligt fly
04.55	1 Group	54º02N 04º30E, 4.000 fod, tomotors fly

Encounters Rostock

Tid	Enhed	Sted og hændelse
01.00	3 Group	Nyborg, nul højde, enmotors fjendtligt fly
01.02	3 Group	Rostock, 10.000 fod, Bf 110
00.21	3 Group	30 km vest for Blåvandshuk, 1.000 fod, enmotors fjendtligt fly
01.25	3 Group	Dasser Ort, 11.000 fod, tomotors fly
01.25	3 Group	Rostock, 9.000 fod, Bf 110
01.30	8 Group	Rostock, 6.000 fod, Stirling så uidentificeret fjendtligt fly 300 yards til styrbord og lidt lavere. Dety fjendtlige fly kom inf for at angribe fra styrbords side (stigende). Agterskytten gav to korte byger og det fjendtlige fly afbrød nedad til venstre uden at gentage anflyvningen.
01.35	8 Group	Rostock, 12.000 fod, Ju 88
01.40	3 Group	Rostock, 8.000 fod, enmotors fjendtligt fly nærmede sig Stirling på modsat kurs 200 fod højere oppe og affyrede en salve mod en anden Stirling på samme kurs.
01.50	3 Group	Rostock, 10.000 fod, tomotors fjendtligt fly
01.50	3 Group	Rostock, 12.000 fod, tomotors fjendtligt fly nærmede sig stirling fra grøn sektor og lettere ovenfra. Rygskytten affyrede en kort byge, Stirling gennemførte voldsom undvigemanøvre og tabte 2.000 fod og mistede kontaktet til det fjendtlige fly.
01.55	3 Group	Rostock, 7.500 fod, Ju 88
02.00	3 Group	Rostock, 8.000 fod, Ju 88
02.43	3 Group	15 km øst for Fyns Hoved, 6.000 fod, Ju 88
02.48	3 Group	54º20'N 10º32'E, 8.000 fod, 2 fjendtlige fly med to røde lys.

Fly med problemer

No. 9 Squadron var en af de gamle eskadriller i Bomber Command og havde deltaget i deres første bombetogt den 4. september 1939, hvor en af eskadrillens Wellingtons ved en fejltagelse bombede Esbjerg i stedet for skibe ud for Brunsbüttel ved Elbens udmunding i Nordsøen. Det var en fejlnavigering på næsten 200 km og da Danmark var et neutralt land, gav det visse diplomatiske forviklinger - især da England benægtede, at de skulle have bombet Esbjerg.

I de mellemliggende år havde No. 9 Squadron udviklet sig og hørte til blandt de bedste i Bomber Command. Eskadrillen havde konverteret til Lancasters i august 1942 og var samtidig blevet overflyttet fra No. 3 til No. 5 Group. Den 14. april 1943 flyttede No. 9 Squadron også flyveplads fra RAF Waddington til RAF Bardney. Flytningen skete fordi Waddington skulle have bygget nye startbaner. RAF Waddington var hovedflyveplads med RAF Bardney som satellit flyveplads.

Natten mellem den 20. og 21. april var eskadrillen i stand til at sende seks Lancasters mod Stettin. De fem af dem bombede uden de større problemer, men Sgt John Evans og hans besætning i Lancaster ED834 var nær aldrig vendt tilbage. Klokken 23.59 befandt de sig i omkring 200 fods højde mellem Endelave og Agernæs på Fyn. De blev pludselig beskudt af et tysk flakskib, der ramte venstre vinge og satte den yderste motor i brand. Lancasterens krop blev også ramt og der udbrød brand i cockpittet under pilotens sæde. Medens den øvrige besætning slukkede branden i cockpittet og flyvemekanikeren lukkede for brændstoftilførslen til yderste venstre motor og aktiverede brandslukningsudstyret i motoren, så kastede Sgt Evans Lancasterens bombelast. Evans troede, at han kastede bombelasten i sikret tilstand, men deres 4.000 lb HC sprængbombe detonerede, da den ramte havoverfladen og beskadigede på grund af den lave flyvehøjde Lancasteren i svær grad. Det lykkedes dog Evans at holde flyet i luften og han var i stand til at lande tilbage på Bardney klokken 04.04.
Lancaster III ED834 gik med en anden besætning allerede tabt natten mellem den 25. og 26. maj 1943 under et angreb til Düsseldorf. Sgt Evans og hele hans besætning blev dræbt natten mellem den 14. og 15. juni 1943, da deres Lancaster III LM329 blev skudt ned over Holland under et togt til Oberhausen. Nedskydningen blev foretaget af Hauptmann Wilhelm Hergert fra I./NJG 4.

Få minutter efter midnat havde besætningen på en Lancaster fra No. 1 Group nogle ophidsende minutter, da en Ju 88er fulgte den engelske bombemaskine i 2 minutter. Lancasteren befandt sig i en højde af 5.000 fod ca. 20 km nordvest for Odense, og den tyske jager fulgte Lancasterens spor i en afstand af 700 meter, men 2.000 fod lavere. Natjageren fløj en usikker kurs og har sikkert afsøgt området med sin flybårne FuG 202 radar i et forsøg på at finde bombemaskinen. Radarstationen Faun på Nordfyn har øjensynligt fejlbedømt højden på det allierede fly, og den tyske natjager forsvandt uden at få kontakt med Lancasteren.
En Halifax fra No. 4 Group blev klokken 00.15 angrebet af en Ju 88 i en højde af 1.000 fod over Slagelse. Den tyske natjager angreb direkte fra agter og åbnede ild i en afstand af 200 meter. Halifaxen blev ramt, men både agter- og topskytte besvarede ilden. Natjageren brød af ved at dykke ned til venstre, men kort tid efter dukkede den op igen direkte agterude. Den tyske pilot lavede en fejl og trak under denne anflyvning op over Halifaxen. Skytterne på det engelske fly åbnede ild, og det tyske fly trak væk med den ene motor rygende. Halifaxen fortsatte mod målet.

Lancaster ED646 fra No. 103 Squadron, der den 20. april 1943 blev fløjet af Sgt Arthur Denis Nicholson, som var startet klokken 21.40 fra RAF Elsham Wolds. Besætningen bombede Stettin klokken 01.20 fra en højde af 10.000 fod medens de havde Pathfindernes TI i sigtet. De landede igen på Elsham Wolds klokken 05.33. Desværre ik besætninen ikke en lang levetid. De ankom til No. 103 Squadron først i april 1943. Deres første togt fandt sted den 10. april, hvor de bombede Frankfurt. De to næste togter blev fløejt i ED646, hvor de bombede La Spezia den 18 april og Stettin den 20. april. Den 26. april skiftede de til Lancaster ED733 og bombede den 26. april Duisburg i dette fly. Den 28. april skulle de udlægge miner ud for Danzig, men blev skudt ned på vej tilbage over Ordrtup af Oberleutnant Szameitat fra 5./NJG 3.

Nedskydning ved Halsskov

Korsør blev overfløjet af et stort antal fly. Hovedparten af disse maskiner krydsede Storebælt i ganske lav højde. Udover luftværnsstillingerne på Sprogø og ved Revsklint lå fire forpostbåde fra 19. Vorposten Flottille i Korsør havn. Fartøjerne var Vp 1903, Vp 1905, Vp 1911 og Vp 1913. Derudover lå den 544 BRT store Sperrbrecher 148 fra 8. Sperrbrecher Flottille til reparation i Korsør havn.

Sperrbrecher 148 blev i 1940 oprindeligt bygget som M/S Strijpe i Holland og blev samme år overtaget af den tyske marine. Fartøjet var udstyret med 1 stk. 8.8 cm, 1 stk. 3.7 cm og 2 stk. 2 cm luftværnskanoner.

Uden for Korsør lå den 2.468 BRT store Sperrbrecher 22, der ligeledes kom fra 8. Sperrbrecher Flottille. Fartøjet var oprindeligt bygget i Bremen i 1939 som M/S Zeus. I august 1940 kom det i tjeneste som Sperrbrecher 11, men den 9. september 1940 løb det på en mine ud for Korsør. Skibet blev kraftigt beskadiget, og bl.a. blev maskinrummet fyldt med vand. I første omgang blev det slæbt til Kiel for at komme i dok, men senere blev det overført til København for at gennemgå en større reparation. Først den 1. april 1943 blev det igen indsat som Sperrbrecher - denne gang under betegnelsen Sperrbrecher 22, da et andet fartøj allerede havde overtaget det gamle nummer.

Sperrbrecher 22 var udstyret med 2 stk. 10.5 cm luftværnskanoner samt et større antal lette luftværnskanoner. Antallet svingede i løbet af krigen, men opgives til mellem 4 - 6 stk 3.7 cm og 5 - 14 stk 2 cm luftværnskanoner. Derudover var skibet udstyret med en spærreballon.

I nærheden af Sperrbrecher 22 lå de to danske færger ’Sjælland’ og ’Korsør’, som havde kastet anker, da der blev givet flyvevarsel. På ankerplads C lå endvidere to tyske skibe, nemlig damperen 'Thielbek' og skolefartøjet 'Volker'.

Sperrbrecher 22 ‘Zeuss’ i Aarhus havn. ’Zeuss’ på 2.468 BRT blev bygget i Wesermünde I 1939 og sejlede først som Sperrbrecher 11 under 1. Sperrbrecherflottille i danske farvande, hvor ’Zeuss’ den 9. september 1940 blev minesprængt ud for Korsør. Efter en længerevarende reparation kom skibet tilbage i tjeneste i 1943 og fik benævnelsen ’Sperrbrecher 22’, da 11 allerede var optaget. ’Zeuss’ kom i tjeneste igen den 1. april 1943 i Hamburg og blev tilknyttet 3. Sperrbrecherflottille, der var hjemmehørende i Aarhus. Sperrbrecher 22 kom første gang i aktion den 20. april 1943, hvor den deltog i beskydning af overflyvende bombefly i Storebælt. Sperrbrecheren lå i nærheden af de to danske færger ’Sjælland’ og ’Korsør’, hvorfor de tre fartøjer blev opfattet som en konvoj. Det tyske fartøj beskadigede flere overflyvende maskiner og fik tilkendt en nedskydning. 'Zeus' overlevede krigen og sejlede i mange år i civil regi, indtil skibet i 1972 blev ophugget i Bilbao. (C. Petersen)

Klokken 00.19 blev et bombefly skudt ned ved Halsskov, medens det var på vej til Stettin. Nedskydningen blev tilkendt luftværnsskytset ved 1./leichte Flak Abteilung 985. Maskinen styrtede ned i udkanten af Halsskov og lavede et seks meter dybt krater. Ved eksplosionen blev telefonforbindelsen mellem radarapparatet på Revsklint og Fluko København revet over, og tyskerne var resten af natten nød til at køre meldingerne fra dette vigtige radarapparat pr. bil mellem Revsklint og havnekommandanten i Korsør, som så telefonerede meldingen videre til Fluko i København.

I mange år havde man en formodning om, at det drejede sig om Halifax II DT628 fra No. 51 Squadron, men senere undersøgelser har fastslået, at det drejer sig om en Lancaster. De fleste Lancasters havde denne nat en 4.000 lb HC sprængbombe plus brandbomber ombord og da bombelasten detonerede var der ikke andet tilbage end et hul i jorden. Resterne af besætningen blev begravet på Bispebjerg kirkegård den 28. april, men

det var ikke muligt at fastslå deres identitet. Den dag i dag er det uvist, hvilken Lancaster der styrtede ned ved Strandgården ved Halskov.

Billed øverst: Tyske soldater ved den nedbrændte Strandgård. Nederste billede: Vragrester på markerne omkring Strandgården. I mange år troede man, at det drejede sig om en Halifax, men det har senere vist sig at være rester fra en ukendt Lancaster.

Berlingske Tidende skrev næste dag:

> 'En af maskinerne var blevet anskudt af luftværnsskytset. Det brændte i den ene vinge, og den fløj i store buer ind over Halsskov Rev, der som en fangarm går ud nord for sejlløbet til Korsør havn. Den forsøgte øjensynligt at lande. Pludselig stak den næsen nedad. En ildsøjle slog op, og i næste sekund lød der to voldsomme detonationer. Maskinen var styrtet ned på en mark, der støder op til Revvej.
>
> Det var kun få meter fra Strandgården, et boelsmandssted, som blev overdænget med bombesplinter. Beboerne lå og sov, men ingen var kommet noget til. Så snart folkene var kommet i tøjet, så de, at det brændte i gavlen. Snart efter stod gården i lys lue.
>
> Også en del andre ejendomme var blevet ramt, enten af bombesplinter eller af stumper af flyvemaskinen. En halv snes mennesker var blevet lettere såret, men kun i enkelte tilfælde blev det nødvendigt at foretage hospitalsindlæggelse.
>
> Flere ejendomme var imidlertid foreløbig ubeboelige, og da det yderligere kunne formodes, at der lå en eller flere blindgængere på arealet, blev det besluttet at evakuere et par hundrede mennesker.
>
> På det afspærrede område ligger fabrikant Næsteds meget højtliggende 3 etagers villa, der også var blevet stærkt medtaget. Alle ruder ud mod bæltet var knust, og inde i stuerne lå knust glas som pulver over gulvtæpperne.
>
> - Vi var gået i seng, fortæller fabrikanten i en samtale. Soveværelset ligger på 1. sal. Vi havde ikke rullet ned, og fra sengen kunde jeg se, da maskinen styrtede ned. En ildsøjle slog op og i næste øjeblik lød de to voldsomme brag. Huset rystede, og der lød et infernalsk spektakel, da alle ruderne knustes. Lufttrykket var så kraftigt, at en indvendig dør blev slået op, og dørstolpen splintret. Et stort billede, der hang over sengen, styrtede ned, men lykkeligvis kom hverken min hustru eller jeg noget til.
>
> Man troede oprindeligt, at der lå en tidsindstillet bombe i et udhus, men det viste sig at være en aksel fra propellen. Den var gået ind gennem et vindue, havde splintret et klædeskab og var

gået gennem en væg for til sidst at lægge sig til rette på komfuret. I værelset lå en ung pige og sov, men hun var intet kommet til.

- Ja, det var en forfærdelig nat, men lykkeligvis gik ingen menneskeliv tabt, siger fabrikanten'.

Det var ikke helt sandt. Hele besætningen gik tabt og er mindet på Runnymede Memorial for besætninger, der ikke har nogen kendt grav.

Bombekrater ved Strandgården besigtiges af nysgerrige danskere den 21. april. (Korsør Lokalhistorisk)

Det var ikke den eneste bombemaskine, der gik tabt ved Halskov denne nat. Stirling III BF463 (eskadrillekode WP-Q) fra No. 90 Squadron, som var en del af styrken til Rostock, styrtede ved et-tiden i havet mellem Sprogø og Halskov, hvorved hele besætningen blev dræbt. Maskinen blev nedskudt af let flak. Både batterier på land og de tyske fartøjer i Storebælt indgav krav om nedskydning. 1./lei Flak Abt 985 fik tilkendt nedskydningen. I løbet af de kommende måneder dukkede ligene af besætningen op forskellige steder i Storebælt. 24 årige new zeelænder P/O Sydney Nelson Cross (pilot), Sgt Norman Shield (navigatør), Sgt Edwin Marley Offen (skytte), 25 årige Sgt. John Desmond Lindrea (skytte) og Sgt Cyril Leslie Cruttenden (flyvemekaniker) ligger begravet på Svinø, medens bombeskytten 28 årige Sgt Lancelot Tagg og 23 årige Sgt Thomas Edwin Hall (telegrafist) er begravet på Bispebjerg Kirkegård.

24 årige Pilot Officer Sydney Nelson Cross, der stammede fra New Zealand. Han var pilot ombord på Stirling III BF 463 fra No. 90 Squadron, der styrtede ned over Store Bælt. Han ligger begravet på Svinø kirkegård på Sjælland. (Søren Flensted)

Bombetogtet til Rostock var et hårdt slag for No. 90 Squadron. Eskadrillen afsendte 17 Stirlings (7 Mark I og 10 Mark III), hvoraf to vendte om før målet. Den ene på grund af motorproblemer og den anden umiddelbart før den jyske vestkyst på grund af et defekt agterskytte kanontårn. Tre Stirlings fra No. 90 Squadron gik tabt under togtet, nemlig BF442 ved Hiddensee, BF463 over Storebælt og BF508 ved Fænøsund. Der var ingen overlevende fra nogen af de nedstyrtede fly.

No. 90 Squadron havde været oprettet og nedlagt flere gange før de igen blev aktiveret med Stirling Mk. I i november 1942. Eskadrillen fløj sit første operative togt den 8/9 januar 1943, hvor tre ud af fire Stirlings udlagde miner i 'Jasmine' og Nectarines II'. Stirling Mk. I var i vinteren 1943 forældet og i februar begyndte No. 90 Squadron at få tildelt Mk. III, hvorefter Mk. I blev endelig udfaset i maj 1943. Eskadrillen fortsatte

med at flyve Stirlings indtil juni 1944, hvorefter de konverterede til Lancasters. I de sidste måneder fløj No. 90 Squadron hovedsageligt minelægningsoperationer, fordi Stirling flyene ikke længere var tidssvarende. Eskadrillen fløj i alt 1.937 sorties med Stirlings, under hvilke de mistede 58 fly. Det giver en tabsprocent på 3%. Efter at man skiftede til Lancasters, fløj eskadrillen 2.624 sorties, under hvilke man mistede 25 fly, hvilket giver en tabsprocent på kun 1.0%.

Halifax II DT628 fra No. 51 Squadron (eskadrillekode MH-N), som man troede styrtede ned ved Halskov, havde 21 årige Sgt Bruce Thomas Brett som pilot. Flyet havde en bombelast bestående af en 1.000 lb sprængbombe, 48 stk 30 lb og 450 stk 4 lb brandbomber. Flyet er sandsynligvis styrtet i havet, men det har ikke været muligt at finde frem til hvor. Besætningen bestod af Sgt Bruce Thomas Brett (pilot), 21 årige Sgt Deryk Bramley Martin (anden pilot), Sgt John Cyril C Waring (flyvemekaniker), 21 årige Sgt Roland Felix Lyster (navigatør), 24 årige P/O Roland Haigh Glover (bombeskytte), 22 årige Sgt Peter Shortland (telegrafist), 20 årige Sgt Clifford Vandy (rygskytte) og Sgt Alexander Barrie BEM (agterskytte). De har ingen kendt grav og er mindet på Runnymede Memorial.
Sgt Brett havde et par uheldige hændelser før hans død den 20. april. Om aftenen den 9. januar 1943 skulle han udlægge miner i området ud for Borkum. Under udlægningen satte den ene mine sig fast og Brett var kun i stand til at udlægge en enkelt mine. Over mineudlægningsområdet blev Bretts Halifax BB253 kraftigt beskudt af luftværnsskyts, men heldigvis fik flyet kun lettere skader og det lykkedes Brett at nå hjem til flyvepladsen Snaith.
Sgt Brett havde den 15. januar 1943 haft et uheld på flyvepladsen RAF Pocklington. Da han efter et togt til Lorint kom tilbage til England og egentlig skulle lande på hjemmeflyvepladsen RAF Snaith, blev han på grund af dårligt vejr i stedet for omdirigeret til RAF Pocklington, Under landingen brød landingsstellet sammen under Halifax DT506 og flyet blev kraftigt beskadiget. Besætningen kom intet til.

21 årige Sgt Bruce Thomas Brett, der var pilot ombord på Halifax II DT628 fra No. 51 Squadron.

Halfiax DT628 var det eneste fly, som No. 51 Squadron mistede natten mellem den 20. og 21. april, men eskadrillen var tæt på at miste flere ud af de 12 afsendte Halifaxes.
F/Lt C Bridgen i Halifax II HR787 rapporterede følgende efter angrebet på Stettin:

> Flyet, som medførte en bombelast estående af 1 x 1.000 lb GP, 48 x 30 lb og 450 x 4 lb brandbomber, afleverede dets angreb fra en højde af 14.000 fod klokken 01.17. Der var ingen skyer, men masser af røg, over målområdet. Stifindernes markering blev bombet. Da vi ankom var der et sløvt rødt skær og sort røg over målområdet og vi så kraftige eksplosioner, da vi forlod det. Piloten rapporterede efter en sikker hjemkost, at et antal skibe i havnen deltog i forsvaret og sendte luftværnsgranater op. Et fartøj, der syntes at være en destroyer, dirigerede dens ild lidt mere end de andre. Flyets skytter beskød et antal flakskibe på vej tilbage til basen og observerede iøvrigt at mørklægningen var ualmindelig dårlig i det besatte Danmark.

Pilot Officer Geoffrey Winston Woodward i Halifax II W1224 fra No. 51 Squadron fik motorproblemer omkring 150 km fra Stettin. Den inderste venstre motor satte fuldstændig ud, men Woodward besluttede sig til at fortsætte til målet. Han kastede sin bombelast klokken 01.15 fra en højde af 11.000 fod. Under angrebet observerede Woodward, at en del fly overskød målområdet. Det lykkedes for Woodward at bringe flyet tilbage til England på tre motorer, for hvilket han blev indtillet til et øjeblikkeligt DFC. Udmærkelsen blev tildelt den 14. maj 1943. Den 9. juli samme år modtog han i forbindelse med afslutning af hans første tour en bjælke til sit DFC.
Woodward startede i 1944 på sin anden tour ved en anden eskadrille, nemlig ved No. 158 Squadron. Under en dagoperation til Essen den 24. oktober blev hans Halifax III MZ945 NP-U ramt af luftværnsskytset i målområdet. F/Lt Woodward holdt flyet i luften, så den resterende besætning kunne nå at springe ud med faldskærm, men Woodward selv blev dræbt og ligger begravet på Rheinberg War Cemetary.

Halifax II HR782, der blev fløjet af Sgt N C Richards, blev klokken 23.22 ramt af flak på position 55º22'N 10º37'E (Langeskov på Fyn), da den befandt sig i 2.000 fods højde. Beskydningen ødelagde flyets elektriske system og Sgt Richards bemærkede efter hjemkomsten til England, at de var heldige, at de overhovedet havde været i stand til at flyve hele vejen tilbage. Richards bragte flyets bombelast med tilbage til Snaith, hvor han landede klokken 05.15. Besætningen rapporterede, at adskillige tyske fartøjer havde beskudt bombeflyene i dansk farvand.
Sgt C R Wilson var pilot ombord på Halifax II HR750 fra No. 51 Squadron og han bombede Stettin klokken 01.20 fra en højde af 14.000 fod. En af flyets SBC (container indeholdende brandbomber) ville ikke frigøre sig og Wilson var nødt til at bringe 90 stk 4 lb brandbomber med tilbage til England. På vej tilbage beskød Halifaxens skytter flyvepladsen Anklam med maskingeværer. Skytterne rettede ilden mod barakker på flyvepladsen. Politiet i Stettin rapporterede, at landsbyen Wussenthin ved Anklam blev beskudt af et fly, hvorved et hus nedbrændte og en del foder og landbrugsmaskiner blev ødelagt. Derudover blev yderligere fem landsbyer i området beskudt af fly.

Halifax II HR952 fra No. 51 Squadron på RAF Snaith i færd med at blive læsset med 500 lb MC bomber samt SBC med brandbomber. Eskadrillen afsendte den 20. april 1943 tolv Halifaxes mod Stettin, hvoraf et fly ikke vendte tilbage. En af de deltagende piloter var chefen for No. 51 Squadron, W/Cdr Alexander Vivian Sawyer, DFC, der under nattens togt fløj Halifax II HR789. Han kom i luften klokken 21.15 medbringende 1 x 1.000 GP, 450 x 4 lb og 48 x 30 lb brandbomber, som han klokken 01.24 kastede over Stettin fra en højde af 14.000 fod. Sawyer ankom som en af de første til Stettin og observerede, at Pathfinderne åbnede angrebet klokken 00.59. Sawyer kastede først sin bombelat 25 minutter senere og kunne på det tidspunkt se adskillige brande i målområdet. Sawyer landede tilbage på RAF Snait klokken 05.36. W/Cdr Sawyer havde overtaget kommandoen over No. 51 Squadron den 8. oktober 1942 og blev den 28. april 1943 forfremmet til (acting) Group Captain samtidig med, at han blev forflyttet til RAF Burn for at være den nye flyvestationschef. Sawyer havde modtaget sit DFC i novemer 1941 efter afslutning af hans første tour, der fandt sted ved No. 78 Squadron. Sawyer blev født i Karachi i 1912 og blev i 1933 udnævnt til officer, medens han gjorde tjenese ved RAF Cranwell. (IWM)

Sgt J J Williams i Halifax HR728 fra No. 51 Squadron rapporterede ved hjemkomsten, at mørklægningen i Danmark var meget mangelfuld og at lyset strømmede ud fra døre og vinduer, da de mange fly krydsede landet i lav højde. Et sted så besætningen danskere signalere 'V' til flyene og de kvitterede med at morse tilbage. Sgt Williams beskrev tyskernes luftværnsforsvar over Stettin som god, men det forhindrede ham ikke i at kaste sin bombelast klokken 01.25. Under krydsning af Lillebælt blev Halfiax HR728 beskudt af et skib, men ilden ophørte efter, at flyets skytter havde besvaret ilden. Williams beskrev nattens togt som en fortrindelig tur.
F/Sgt George Williams Locksmith var pilot ombord på Halifax HR786 og han bombede Stettin klokken 01.11 fra en højde af 13.500 fod. Også Locksmith havde problemer med en SBC og var nødt til at bringe 90 stk 4 lb brandbomber med tilbage, fordi de ikke kunne kastes over målområdet. Han beskrev angrebet som et godt angreb, hvor man unde hjemsturen kunne se brandede i omkring 150 km afstand. På vej tilbage blev de

beskudt af et flakskib på position 55º36'N 10º30'E (lidt vest for Fynshoved), men det tyske fartøj ophørte med at beskyde Halifaxen, da flyets skytter besvarede ilden.
F/Sgt Locksmith og hans besætning blev alle dræbt den 13. maj 1943, da deres Halifax HR786 blev skudt ned over Holland af Oberfeldwebel Bruno Eikmeier fra 2./NJG 1.

Også No. 76 Squadron havde problemer over Storebælt, hvor Halifax V DK172 blev ramt af af flak, da den befandt sig omkring 5 km vest for Næstved. Ilden blev affyret fra et flakskib. Halifaxens hydraulikforbindelse til bombedørene blev bortskudt samtidig med, at der opstod skader på halepartiet og venstre vinge. Det lykkedes for 23 årige F/Sgt Edward Semmens Bawden at bringe flyet tilbage til Linton-on-Ouse i Yorkshire, hvor han landede klokken 03.55 uden at have bombet Stettin. Bomberne blev kastet under tibageturen i sikret tilstand.
Bawden havde et ekstra besætningsmedlem med under nattens togt. Det var Sgt J I Byrne, som havde hans første togt under hans nye tour. Byrne havde tidligere gennemført en tour i 1941
Under hændelsen over Storebælt så besætningen en anden Lancaster direkte agterude åbne ild mod deres fly fly. Halifaxen tog dog ikke yderligere skade.
Sgt Bawden og tre andre besætningsmedlemmer fra Halifax DK172 blev dræbt den 24. maj 1943, da de deltog i et angreb på Dortmund. Halifax DK172 blev klokken 01.03 skudt ned ved Greven i Tyskland af Leutnant Werner Rapp fra 7./NJG 1. Fire besætningsmedlemmer overlevede nedskydningen og blev taget til fange.

Resterne af Lancaster ED614, der styrtede ned ved Vester Vedsted. Hele besætningen blev dræbt. (Søren Flensted)

Luftkampe over den jyske halvø

Klokken 00.20 blev Lancaster Mk. III ED614 fra No. 103 Squadron (med eskadrillekode PM-G) nedskudt af en tysk natjager ved Vester Vedsted 7 km syd for Ribe. Nedskydningen blev foretaget af Hptm Baer fra 4./NJG 3 i samarbejde med radarstationen 'Robbe' (13./Ln.Rgt. 212) på Rømø. Hauptmann Baers besætning bestod af Fekdwebel Lingen og Oberfeldwebel Heise. 4./NJG 3 var stationeret på Westerland og var udrustet med en blanding af Do 217J/N samt Bf 110E/F/G. Det har ikke været muligt at finde ud af, hvilken flytype Baer fløj denne nat, men han fløj ofte en Do 217 og var en af de få natjagerpiloter, der syntes om denne flytype.

Vragdele fra Lancaster ED614

Baer havde held til at sætte Lancaster ED614 i brand og halen brækkede af Lancasteren, hvorefter besætningen var fortabt. Flyet styrtede ned ved Vester Vedsted, som det passerede i sydvestlig retning, før det endte ved det gamle fløjdige ved Spækvej. Da tililende danskere nærmede sig vraget, kunne de høre stønnen fra den afbrækkede hale. Det viste sig at komme fra agterskytten, F/Sgt Patrick J Cramer, og han blev hastigt bragt til sygehuset i Ribe, hvor han døde samme nat. Det var besætningens 7. operative togt.
En sprængbombe og omkring 200 brandbomber blev senere fundet i vraget. Hele besætningen bestående af Sgt George May Pettigrew (pilot - 25 år), Sgt. Walter Dennis Ramsay (observatør - 21 år), Sgt Archibald Ian MacKay (bombekaster - 20 år), Sgt Arthur Daley, DFM (telegrafist - 24 år), Sgt James Cooper (flyvemekaniker - 23 år), Sgt Raymond George Elkins (rygskytte - 23 år) og Sgt Patrick Joseph Cramer (34 år) blev dræbt og ligger begravet i Esbjerg.
Besætningen blev under deres næstsidste togt, der gik til Pilsen, indfanget af lyskastere og udsat for kraftig luftværnsbeskydning, der beskadigede deres fly. De havde været en del af No. 103 Squadron i mindre end en måned.
Sgt Arthur Daley fik tildelt sit DFM den 13. maj 1940 efter, at han havde udvist ’keenness and willingness’ under luftkamp med tyske jagerfly. Sgt Daley var besætningsmedlem på en Blenheim fra No. 57 Squadron, der udførte rekognosceringsflyvning over Belgien under nærmest selvmorderiske forhold.

Den britiske aflytningstjeneste kunne den 20. april høre adskillige interceptions over Sønderjylland og Schleswig, men deres stedpositioner var ikke altid helt nøjagtige. Alene nordvest for Flensburg kunne de i tidsrummet 23.36 til 02.37 høre fem forsøg på forfølgelse af bombefly. Ingen af disse forsøg på interceptions førte tilsyneladende til noget.

Radioaflytningstjenesten aflyttede i tidsrummet 00.11-00.42 følgende meldinger fra området ved Rendsborg:

00.11-00.14	Kurs østlig (1 vector), højde 1.600 - 400 fod.
00.11	Det fjendtlige fly er meget lavt
00.32	Der er en nedskydning til venstre bag ved mig
00.36	Natjageren melder, at han kan se bomber blive kastet nær ham
00.42	Fly: De fjendtlige er over Berlin
	Jordstation: Ikke så meget snak.

En anden melding kom ligeledes fra Rendsborgområdet:

00.27	Fjendtlige fly flyver enkeltvis
	Så snart De er landet, skal de tanke op igen og gå i luften igen
00.31	Der kommer muligvis flere enkeltflyvende tilbage
	Det håber jeg
00.39	Jeg dirigerer Dem, så De ikke kommer indenfor rækkevidden af luftværnsskytset.

Den britiske aflytningstjeneste sammenfattede denne del af indflyvningen således i en rapport:

> På dette tidspunkt var en række natjagere fra Schleswig kommet i luften for at flyve mod indtrængerne på den nordlige rute, en nordvest for Flensburg blev første gang hørt klokken 23.35 og det var tydeligt fra meldingerne, at fem forsøg på at anflyve fjendtlige fly blev gennemført selv om de sædvanlige detaljer udeblev. På trods af disse så det ud til, at bombeflyene havde held til at undvige angriberen. Da natjageren kom ind til landing klokken 03.30 fortalte jagerkontrollen ham dog, at to bombefly var blevet skudt ned i nærhden af ham. En eller to advarsler blev videregivet fra jagerkontrollen til denne natjager, hvilket kunne tyde på, at flyvepladsen var blevet forstærket med en anti-intruder patrulje. Dette kunne forklare referencen til nedskydningerne, der ellers ikke kunne sættes i forbindelse med radiotrafikken.
> Kort efter denne Flensburg patrulje blev Kiel sektoren bemandet klokken 23.44 selv om der ikke skete noget særligt i dette område. Klokken 00.12 informerede jagerkontrollen om, at britiske fly var over havet, men i løbet af de 18 minutter mellem klokken 00.05 og 00.23 var der et uforklarligt hul i radiotrafikken, som forhindrede endelig vurdering af denne natjagers aktivitet. Flyet landede igen klokken 00.48, men i stedet for at lande på Schleswig, som var den normale flyveplads for denne sektor, blev piloten omdirigeret til Neumünster. Der blev ikke givet nogen årsag for dette.
> To patruljer i Rendsburg området blev efterfulgt af en nordøst for Schleswig og en anden nord for Flensburg - alle sendt op i hurtig rækkefølge.
> Den eneste jagt, som Rendsburg patruljen udførte, oplyste, at natjageren ikke var i stand til at nedskyde bombeflyet, fordi det med succes havde undveget natjageren, da det gik ned i en højde af 400 fod. Piloten som afløste foregående Rendsburg patrulje meddelte, at han havde set en nedskydning til bagbord og da han bemærkede, at han havde set bomber blivet kastet, svarede jagerkontrollen at 'dette var nær os'.
> Klokken 00.42 rapporterede piloten, formodenlig gættende, at 'britiske fly er over Berlin', hvilket medførte en reprimande fra jagerkontrollen, som informerede ham om regler for radiodiciplinen.

Piloten var nu ret træt af at vente på bombeflyene og klokken 01.02 returnerede det andet fly til hjemmeflyvepladsen. Det formodes, at yderligere en natjager fortsatte indtil klokken 02.22, men på grund af et svagt signal kunne meddelelserne ikke rigtig blive opfanget.
Den anden Rendsburg patrulje må have været aktiv i lang tid, før man hørte første livstegn fra den klokken 00.27, hvor jagerkontrollen befalede 'der er stadigvæk enkelte fly. Når De lander, skal de tanke op og gå i luften igen'. Natjageren landede klokken 00.50.
På den anden side var natjagerne, som patruljerede nordøst for Schleswig, travlt beskæftiget med at forsøge at afbryde strømmen af britiske fly på vej til Østersøhavnene eller deres returflyvning. Mindst tre forfølgelser blev gennemført, to af dem endte med ødelæggelse af britiske fly. Det er muligt, at der var flere forsøg på interceptions, men radioens interferens var så kraftigt, at det kun med den største besværlighed var muligt at opfange meldingerne. Jagerkontrollen klagede klokken 00.36 og 01.15 over interferens og der var et hul i radiotrafikken mellem klokken 01.06 og 01.14 samt stærk interferens klokken 01.39. I denne sektor havde bombeflyene større forhindringer end i nogle af de andre områder, da natjagerne ikke kun var hjulpet af lyskastere, men at de også var udstyret med flybåren radar.
Interferens blev igen nævnt af en patrulje, som var kommet i luften klokken 01.26 og befandt sig i et område nordøst for Flensburg. Patruljen klagede klokken 01.32 og 01.49, hvorefter jagerkontrollen klokken 02.03 fortale sit jagerfly 'hvis De ikke kan forstå mig, skal De returnere til Deres venteområde'. Dette var afslutningen på en interception, selv om natjageren var indenfor en halv kilometer fra bombeflyet, der undslap ved at flyve undvigemanøvrer.

De britiske aflytninger drejede sig om meldinger i Nachtjagdraumführer 1's område og i dette område registrerede man i tidsrummet mellem klokken 23.45 og 00.25 atten indflyvende fjendtlige maskiner med kurs fra Tønder til Falster med videreflyvnng mod Stettin og Berlin. En anden bølge bestående af omkring 30 fly fløj mellem klokken 00.55 og 01.35 ind over Schleswig-Holsten og Sønderjylland, over Ærø og Lolland for at bombe Rostock. Returflyvningen fandt sted med modsat kurs. Mellem klokken 01.50 og 02.40 fløj 33 fjendtlige fly tilbage over Lübecker Bucht og Lolland, nord for Kiel, over Flensburg Fjord samt det sydlige Sønderjylland. Under flyvningen til målet kom fire fly ind i Flakzone Kiel og under returflyvningen syv fly.
For at imødegå disse ind- og udflyvninger startede følgende natjagere fra II./NJG 3:

23.15-23.45	7 Bf 110 fra Schleswig
23.15-23.45	6 do 217 fra Schleswig
02.10	1 Bf 110 fra Neumünster
02.10-02.25	2 Bf 110 fra Flensburg

Resterne af Stirling BK714 ved Tarp. (Søren Flensted)

Pilotfejl

Klokken 00.20 fløj piloten om bord på Stirling Mk. III BK714 fra No. 149 Squadron på grund af pilotfejl under lavflyvning direkte i jorden ved Tarp ca. 8 km nord for Esbjerg. Stirlingen var kodet OJ- L og var på sit 6. operative togt.
Luftværnsenhederne II og III./2/lei 742, V./2/844 og Alarmbatterie 11/XI samt Marine Flak Abt. Esbjerg forsøgte at få tilkendt flyet som nedskudt, men piloten, Squadron Leader Thomas Leach Howell, har efter

krigen oplyst, at han selv var skyld i, at flyet styrtede ned. Han fejlbedømte højden og fløj direkte ind i en lav bakke. At han blev blændet af lyset fra flere lyskastere gjorde ikke flyvningen lettere.
Heldigvis ramte Stirlingen jorden i en flad vinkel og kun et besætningsmedlem blev dræbt. Sgt. Eric Lewis var 'observer' (bombekaster) og opholdt sig i Stirlingens næse, da den ramte jorden. Næsen blev ved sammenstøddet med jorden revet af og endte under Stirlingen. Lewis havde ikke en chance og ligger begravet i Gravlunden ved Esbjerg. Lewis er af British War Graves opført som tilhørende No. 102 Sqadron, men Stirling BK714 (som styrtede ned ved Brøndum, og som Lewis var om bord på) tilhørte No. 149 Squadron.

Tysk soldat ved agterskyttens tårn på Stirling BK714. Agterskytten Carter endte efter afhøring i fangelejren Stalag XI Kopernikus.

Som ved et under overlevede den resterende del af besætningen og blev taget til fange. Besætningen var ualmindelig heldige. Stirlingen kurede gennem minefelt og hindringer, der omgav flyvepladsen ved Esbjerg, før den ende på en mark med brækket krop mellem rygtårnet og halen. Besætningen havde ingen muligheder for at undslippe. De landede næsten lige ved siden af en vagtbygning i forbindelse med flyvepladsen. Besætningen bestod af S/Ldr T L Howell, Sgt F L Parker, Sgt A W Dowie, Sgt E Lewis, P/O M Winston, Sgt G W Herring og Sgt G A Carter. Besætningen blev taget til vagtrummet og næste dag sendt videre til Dulag Luft i Oberursel.

S/Ldr Thomas Leach Howell, der efter Esbjerg blev afhørt i Oberursel. Herfra kom senere til Stalag Luft III Sagan.

S/Ldr Howel fortsatte med at flyve efter krigen og blev pilot for British Airways. Hans flyvekarriere strakte sig over 40 år, hvor han startede med at flyve Westland Wapityi i 1930erne og sluttede med overlyds passagerflyet Concorde.
Under den heftige skydning blev Tarp brugsforening ramt af en luftværnsgranat og Esbjergavisen 'Vestkysten' bragte den næste dag følgende artikel:

> 'Under luftalarmen i nat opstod der ild i Tarp Brugsforening. Ilden blev opdaget af kroejer Jacobsens sønner i Tarp Kro. De så pludselig ild slå ud fra loftet over brugsforeningens lagerbygning, og kroejer Jacobsen løb i nattøj over til brugsforeningen og fik dens beboere vækket. Han satte en stige op til værelserne på loftet, hvor han vidste, at brugsforeningens kommiser sov, og det var også på høje tid, at de unge mennesker kom ned fra deres værelse. Ilden havde allerede på det tidspunkt godt fat i tagkonstruktionen, og de unge mennesker måtte bjerge sig ned ad stigen.
> Kroejer Jacobsen fik også vækket uddeler Jensen, der sammen med hustru og to børn sov i bygningens stueetage. Soveværelset var allerede ved at blive fyldt med røg og måtte rømmes øjeblikkeligt'.

Brugsforeningen blev ramt af en luftværnsgranat. Det skete ret ofte, at bygninger blev ramt af ikke detonerende luftværnsgranater eller af større rødglødende sprængstykker. Af samme årsag var det tilrådeligt at søge beskyttelsesrum under overflyvninger, men ofte undlod danskerne dette - desværre flere gange med tragisk resultat.

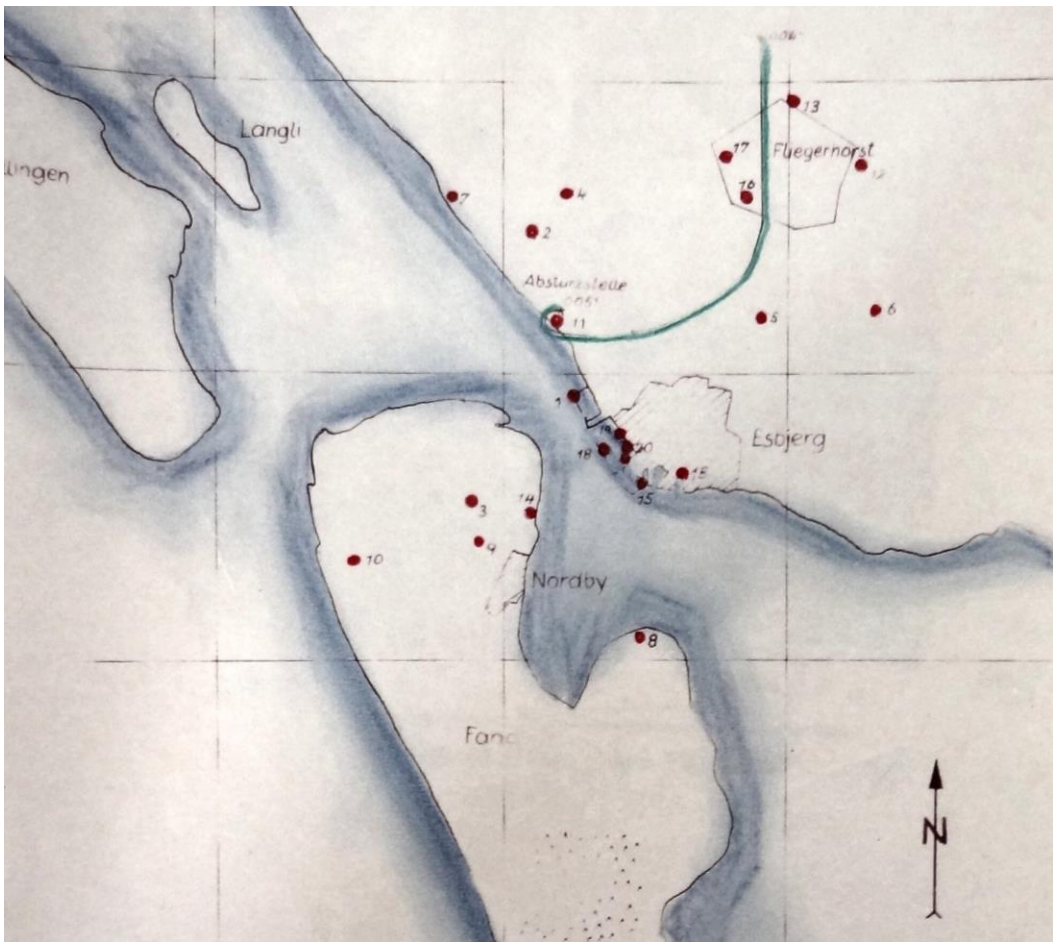
Tysk soldat ved resterne af Halifax DT474, der styrtede ned ved Sædding. Den britiske maskine blev udsat for en voldsom beskydning fra både luftværnsskyts på land samt ombord på tyske skibe i Esbjerg havn. Hele besætningen omkom ved nedskydningen.

Nedskydning ved Sædding

Lidt før klokken et kunne indbyggerne i Esbjerg se et kæmpemæssigt flammeskær i nordvestlig retning. En mægtig sort røgsøjle tilkendegav, at en nedskudt maskines brændstofbeholdere stod i lys lue. Af og til kunne man se, at ammunitionen i den brændende maskine eksploderede og sendte en regn af gnister i vejret, og enkelte gange kom der røde signallyskugler til vejrs fra det brændende vrag. Det var Halifax Mk. II DT747 fra No. 102 Squadron (eskadrillekode DY-P), som var styrtet ned ved Hjertingvejen i nærheden af feriehusene ved Sædding (tæt ved det nuværende fiskerimuseum). Nogle små sommerhuse i nabolaget blev beskadiget og et enkelt nedbrændte helt.
Maskinen blev nedskudt af luftværnsskyts. Fra Luftwaffe gjorde 2./lei Flak A 742 samt 2./lei Flak Abt 844 samt Alarmflak Batt II./XI (Lk) krav på nedskydningen, men også den tyske marine fremsatte krav på nedskydningen. Sandheden er nok, at begge værn havde part i nedskydningen, der resulterede i, at hele besætningen blev dræbt. De ligger alle begravet i Esbjerg: Sgt. Wilfred Ambrose Griffins (førstepilot – 20 år), F/Sgt Thomas Samuel Eric Bennett (andenpilot -31 år), Sgt Wilfrid Charles Marsh (observatør – 31 år), Sgt Arnold Jenkinson, (telegraphist), F/Sgt Alexander Cuthberth Weir (flyvemekaniker – 26 år), Sgt Bertram Charles John White (rygskytte), Sgt James Thomas Smith (agterskytte) og Sgt James Kenneth Campbell (bombekaster – 22 år).

De sidste minutter må have været frygtelige for den britiske besætning. Delingsfører i 6./M.Flak.A. 204, Oberfänrich Heinz Harland, fortæller:

> Under alarmen den 21.4.1943 befandt jeg mig ved den lette flakdeling 'Saedding' tilhørende 6./204. Omkring klokken 00.49 blev en fra sydøst flyvende firemotors flyvemaskine indfanget af lyskasterne. Virkningsilden fra den lette flakdeling 6./204 ramte i en afstand af 2.000 meter fra stranden det fjendtlige fly, der viste en lettere røgudvikling, som ved yderligere beskydning tiltog. Flyet havde en flyvehøjde på omkring 100 meter og fløj nu fra øst mod vest omkring 200 meter nordlig for Sædding. Jeg kunne tydeligt se træffere i kroppen og venstre motor. Da flyet befandt sig over vejen Esbjerg-Hjerting, styrtede flyet pludseligt stejlt ned. Ved sammenstøddet med jorden opstod en stor stikflamme, hvorefter flyet fuldstændigt udbrændte.



Følgende enheder affyrede skud med Halifax DT747:

1./M.Flak.A.204:			
Seehafen Nord	478	Schuss	2 cm
2./M.Flak.A. 204:	46	Schuss	10,5 cm
3./M.Flak.A. 204:	24	Schuss	10,5 cm
4./M.Flak.A. 204:			
Scheinwerfer Trupp	80	Schuss	MG
Scheinwerfer Lund	300	Schuss	MG
6./M.Flak.A. 204:			
Saedding	156	Schuss	3,7 cm
2.Lei.Flakabt. 742			
II. Zug	60	Schuss	3,7 cm
III. Zug	48	Schuss	3,7 cm
IV. Zug	63	Schuss	3,7 cm
3. lei. Flakabt 742			
IV. Zug	204	Schuss	2 cm
2. lei. Flakabt 844			
V. Zug	340	Schuss	2 cm
Alarmflakbatterie 11/XI	190	Schuss	2 cm
	70	Schuss	MG
Sperrbrecher 177	15	Schuss	8,8 cm
	30	Schuss	3,7 cm
Flakjäger 24	28	Schuss	3,7 cm
	20	Schuss	2 cm
12. Vorpostenflott:			
Boot 1202	76	Schuss	2 cm
Hafenschutzflottille Esbjerg:			
Boot 8	60	Schuss	2 cm

Resterne af Stirling DT747, der blev udsat for en massiv beskydning før den styrtede ned ved Sædding. Hele besætningen omkom.

En øjenvidneberetning fra Auswerteoffizier ved M.Flak.A. 204 lyder:

> 'Under alarmen fløj et firemotors fjendtligt fly af typen Halifax fra nordøst i ca 150 meter højde over Fliegerhorst Esbjerg og blev opfanget af lyskaster 'Flugplatz'. Klokken 00.47 blev flyet beskudt af Luftwaffes 2 cm og 3.7 cm luftværnskanoner (2./742, 2./844 u. Alarmflakbatt. 11/XI). Lyskasterne fra 4./204 'Richter' og 'Halen' indfangede herefter flyet og overgav det til lyskasterstilling Trupp, Lund, Emil, Fanö und Hans. Det fjendtlige fly blev beskudt af maskingeværer fra lysskasterstilling Trupp og Lund og drejde af mod vest. Så snart flyet igen blev indfanget af lyskasterne åbnede 10.5 cm batteriet Femhöje ild.
> Samtidig med dette blev det fjendtlige fly beskudt af 2 cm, 3,7 cm og 10,5 cm fra stillingerne Seehafen-Süd (2./742) og Seehafen-Nord (1./204), Flakzug Saedding (6./204) og fra det tunge batteri Batt. Fanö. Også Sperrbrecher 177 og Flakjäger 24, som lå i Esbjerg havn, bekæmpede virksomt det fjendtlige fly. Skuddene lå godt i målet og der blev observeret træffere i selve flyet samt i den venstre motor, hvorved der opstod et kraftigt brandskær. Flyet forsøgte at vinde højde, men blev ramt af nye salver og styrtede klokken 00.51 næsten lodret ned ved Stellung Saedding nær vejen mellem Esbjerg og Hjerting. Med udvikling at høje stikflammer udbrændte flyet fuldstændigt og samtlige besætningsmedlemmer omkom ved nedstyrtningen'.

Alle de deltagende luftværnsenheder fik tildelt en nedskydningsvimpel. Det var kutyme, at enheder, der havde del i nedskydninger, fik tildelt en lille vimpel med angivelse af dato og type, som man kunne hænge på flagstangen udenfor enhedens bygning. For luftværnsartilleriet i Danmark var det sædvanligvis FAK Dänemark, der udfærdigede vimplen.

Lillebælt

Klokken 00.48 styrtede Stirling Mk. III BF508 fra No. 90 Squadron (eskadrillekode WP-S) ned i Fænøsund ud for Teglgaarden, medens den var på vej til Rostock. Flyet blev nedskudt af let flak fra IV./3./lei Flak Abt. 844. Omkring 50 butiksruder i Middelfart blev knust ved en kæmpeeksplosion, da Stirlingen ramte vandet. Hele besætningen blev dræbt under nedstyrtningen, men kun tre besætningsmedlemmer er identificeret. En

fiskerbåd, der ilede til undsætning, bjærgede ligene af to engelske flyvere, der begge var dræbt ved nedstyrtningen og liget af en tredje flyver fandtes næste morgen i strandkanten. De førtes til kapellet ved Middelfart sygehus. Piloten, Flt Anthony Seton Wombwell Prioleau, blev den 23. april begravet i Odense sammen med to ukendte britiske flyvere. 21 årige Sgt Dennis Stove og 22 årige Sgt Charles Dale McKelvie ligger begravet i Gravlunden i Esbjerg. De blev begravet henholdsvis 9. juni og 9. juli 1943. De øvrige fire besætningsmedlemmer, 30 årige Sgt William Trevor T Leathly, 34 årige Sgt Reginald Herbert Dunstan, 20 årige Sgt Mervyn Leonard og ligeledes 20 årlige Sgt Harold Munnery, er officelt erklæret for forsvundet i havet.

No. 90 Squadron var i april 1943 stationeret på RAF Ridgewell i Essex, hvorfra de den 20. april afsendte syv Stirling Mk. I og ti Stirling Mk. III for at bombe Heinkelfabrikken ved Rostock. To fly vendte om kort efter start – den ene på grund af motorproblemer og den anden med et defekt kanontårn. Eskadrillen mistede tre Stirlings i løbet af natten. Eskadrillens rapport for angrebet hævder, at tolv besætninger havde bombet det primære mål. Dette er ikke helt i overensstemmelse med de enkelte besætningers rapporter, hvor flere udtrykker tvivl om hvor deres bomber landede, da Heinkel fabrikken var dækket af et røgslør. Rostock by var ret tydelig, da det var skyfrit i området. P/O George Cecil Crew i Stirling I BF346 rapporterede, at fabrikken var dækket af røg og at Stirlingens bomber blev kastet fire sekunder for sent på grund af tekniske problemer. Bomberne faldt dog i det område, der var dækket af røg. Stirling BF346 blev under turen til Rostock beskadiget af luftværnsild, der blandt andet ødelagde flere af cockpittets instrumenter. P/O Crew fik i maj 1943 et DFC for hans flyvning til Rostock. Stirling BF346 gik tabt allerede den 29. april, da den med en anden besætning styrtede i Østersøen under en minelægningsoperation. Hele besætningen omkom. Crew overlevede sin første tour, men blev dræbt den 25. maj 1944 under sin anden tour ved No. 7 Squadron, hvor hans Lancaster JB313 blev skudt ned af flak over Holland under et angreb på en jernbanestation ved Aachen.

Luftgaukommando XI Ic Ass rapporterer følgende:

> 'Klokken 00.48 - Ved Teglgaard 2 km sydøst for Middelfart i havet. 3 lig drevet i land. Resten ukendt. Nedskydning af flak. Flughafenbereich Seeland bjærger'.

Om samme flystyrt melder K.S.Fl. Kl.Belt i Fredericia:

> 'Fjendtligt fly beskudt af KW 49 på position F og styrtet ned. Kystvagt Stenderup melder om nedstyrtningssted ved 'Faerde'. Benzin på vandet i brand'.

Küstenschutzflottille Kl.Belt var ret så ivrige. De havde allerede rapporteret om nedskydning af et fly klokken 24.00.

> 'Fly nedskudt af J Be 03 (havnen i Fredericia) uden tvivl nedskudt. Nedstyrtningssted tværs over for MSS Fredericia på Fyn'.

Nedskydningskravet blev videresendt under følgende ordlyd:

> 'Klokken 23.58 - I Lillebælt ved Strib 8 km nordøst for Middelfart. Besætningens skæbne ukendt. Maskinen ligger på 40 meters dybde i havet. Besætning formodentlig druknet. Indtil nu 3 døde drevet i land. Flughafenbereich Seeland bjærger. Nedskydning af luftværnsskyts'.

De tre ilanddrevne døde flyvere er de samme, som tyskerne rapporterede for nedstyrtningen i Fænøsund. Alligevel fik kanonbesætningerne tilkendt nedskydningen. K.S.Fl. Kl.Belt nedskød ikke noget fly klokken 23.58.

Hjem på tre motorer

Den australske No. 460 Squadron var hjemmehørende på RAF Breighton i Yorkshire og tilhørte No. 1 Group. Den 20. april afsendte eskadrille 17 Lancasters for at bombe Stettin. No. 460 Squadron led svære tab under nattens angreb. Tre af eskadrillens fly gik tabt, og Lancaster W4941 (eskadrillekode UV-E) blev beskadiget.

Lancaster W4941 var på vej til Stettin med 1 x 4000 lbs. sprængbombe, 48 x 30 lbs. brandbomber samt 540 x 4 lbs. brandbomber, da den klokken 00.30 i en højde af 3.500 fod blev ramt af både let og tung luftværnsild affyret af et flakskib, som ifølge bombeskytten befandt sig omkring 5 km sydøst for Møn. Lancasteren blev ramt i styrbords halefinne, bombeportene og yderste venstre motor. Efter landingen i England fandt man 20-30 huller i kroppen mellem topskytten og agterskytten. Besætningen var nær aldrig kommet tilbage til England. Flyet tabte højde, da yderste venstre motor holdt op med at virke, og piloten måtte nødafkaste bomberne. Navigatøren, F/O Charles Beattie Anderson, blev ramt af splinter i hoften og fik førstehjælp, alt imens besætningen gjorde sig klar til at springe ud med faldskærm. Piloten, australieren Sgt Herbert Leonard Fuhrmann, satte kursen mod Sverige, men konstaterede dog, at han var i stand til at holde højden efter, at bomberne var kastet. Besætningen besluttede sig til at forsøge at nå tilbage til England, hvor de landede klokken 07.10. Turen hjem havde taget så meget på piloten, at han efter ankomsten blev beordret til køjs af flyvestationens læge, og det var i stedet flyets bombeskytte, som aflagde rapport til eskadrillens efterretningsofficer.

F/Sgt. H L Fuhrmann og hele hans besætning blev dræbt natten mellem den 29. og 30. juli 1943, da hans Lancaster JA689 styrtede ned ved Hamburg. Fuhrmann blev sandsynligvis nedskudt af Uffz. Löwenich fra II./JG 300.

Den beskadigede Lancaster W4941 efter hjemkomsen den 21. april 1943. W4941 overlevede sin tour ved No. 460 Squadron og kom senere til 5 LFS, før flyet i september 1945 blev hugget op.

F/Sgt Fuhrmann var ikke den eneste, der havde problemer ved Møn. Sgt. Harrison, som var rygskytte på Lancaster ED813 (eskadrillekode EA-W) fra No. 49 Squadron, opdagede en tysk natjager tværs om styrbord i en afstand af 350 meter og lidt lavere, da han klokken 00.42 befandt sig i 14.000 fods højde ved Møns Klint. Hans advarsel fik Lancasterens pilot, F/Lt. Gerald Rowland Scorer, til at trække flyet ind i et skarpt drej til højre, og lidt senere befandt den tyske jager sig agterude i en afstand af omkring 400 meter.

Agterskytten, Sgt. Fowler, affyrede en 50 skuds salve, da natjageren, som blev identificeret som en Bf 110, havde nærmet sig til en afstand af 300 meter. Natjageren nåede ikke at åbne ild, før F/Lt. Scorer igen trak Lancasteren ind i et nyt drej. Lancasteren foretog en fuldstændig 'proptrækkermanøvre', og Scorer tabte kontakten til det tyske fly.

Lancasteren fortsatte til Stettin, hvor besætningen bombede fra en højde af 10.000 fod. Bombeskytten, Sgt. Vander-Dasson, havde målmarkeringsbomberne i sigtet, da han kastede bombelasten. ED813 blev mødt af tung luftværnsild over målområdet, og selv om besætningen efter hjemkomsten til England rapporterede, at beskydningen var på afstand, blev agterskyttens kanontårn alligevel beskadiget af en luftværnsgranat. Sgt. Fowler kom dog ikke noget til. Fowler blev dræbt den 15. juni 1943, da hans Lancaster blev skudt ned af tungt luftværnsskyts under et angreb på Oberhausen. Fowler var på dette tidspunkt ikke længere en del af Scorers besætning.

Scorer fløj ved No. 49 Squadron i april og maj 1943, hvorefter han blev overført til No. 619 Squadron, som blev oprettet i april 1943 af besætninger fra No. 49 Squadron. Turen til Stettin fandt sted under Scorers anden tour. Den første tour fløj han han også ved No. 49 Squadron. Den fandt sted i tidsrummet februar til maj

1941 og han fløj på dette tidspunkt Hampden. Squadron Leader Gerald Scorer overlevede hans tour ved No. 619 Squadron og fik en bjælke til hans DFC i december 1943. Hans første DFC havde han fået tildelt i december 1941 for hans missioner dette år i No. 49 Squadron.

Lancaster fra No. 49 Squadron i færd med at starte op før natlig flyvning. Den 20. april 1943 afsendte No. 49 Squadron 9 Lancasters mod Stettin, hvoraf en blev skudt ned ved Stadil i Vestjjylland. De øvrige otte fly bombede alle Stettin, men et enkelt fly havde problemer med navigeringen og ankom for sent til målområdet. Det var F/Lt Ralf A P Allsebrook i Lancaster ED597. Han så godt nok TI og lysbomber over Stettin, men troede først at det var Rostock og fortsatte. Da han endelig indfandt sig over Stettin klokken 01.33, var der ikke længere nogen målmarkeringsbomber. Det var dog ikke nødvendligt, da centrum af byen stod i brand. Han bombede klokken 01.33 Stettin fra en højde af 10.000 fod og vendte tilbage til RAF Fiskerton klokken 05.45. F/Lt Allsebrook gennemførte 50 operative togter ved No. 49 Squadron og kom senere til No. 617 (Dambuster) Squadron. Han blev dræbt den 16. september 1943 under et angreb på Dortmund-Ems kanalen ved Ladbergen. Allsebrook var på dette tidspunkt som 22 årig indehaver af et DSO samt et DFC. (IWM)

Luftkamp over Nordfyn

Luftgaukommando XI Ic Ass rapporterede den 26. april 1943, at en tysk natjager den 21. april klokken 00.45 havde nedskudt en allieret maskine af ukendt type ca. 10 km nordøst for Odense. Det allierede fly var ifølge de tyske meldinger styrtet i havet, og besætningen var formodentlig druknet.

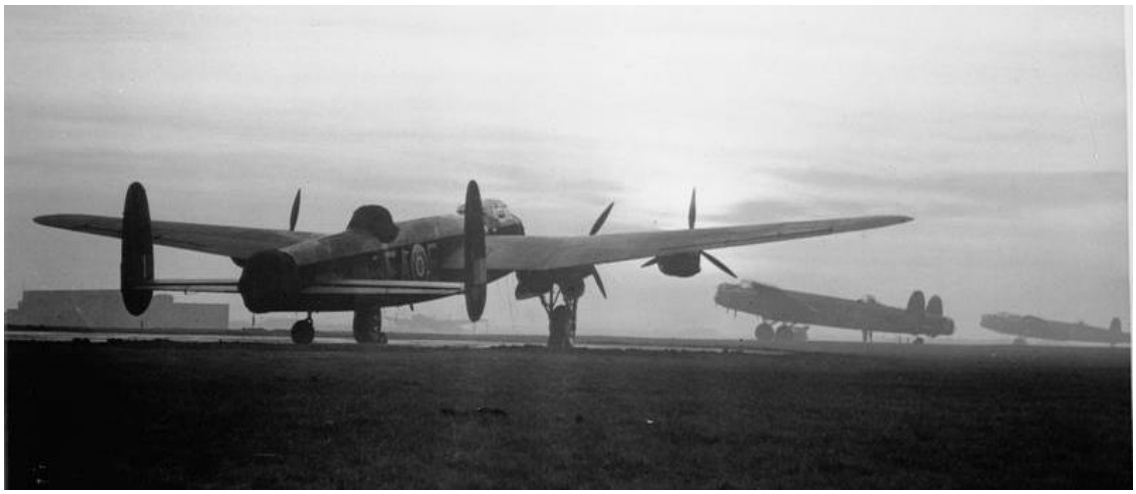
Også englænderne har registreret en luftkamp klokken 00.44 i samme område. Besætningen beretter:

> 'Stirling Mk I EF343 med bogstavskode 'B' blev fløjet af F/Lt. Davey fra No. 149 Squadron. Beordret til at angribe Rostock om natten mellem den 20. og 21. april 1943. Var en af de første til at angribe fra denne Group (No. 3 Group). Vi befandt os klokken 00.43 på udturen på position 55º30'N 10º44'E i en højde af 200 fod med en indikeret hastighed af 170 m.p.h. og kurs 110, da agterskytten rapporterede et uidentificeret fly, som formodedes at være et 4-motoret fly. Identifikationen var vanskeligt på grund af jordtåge. Det andet fly befandt sig til bagbord i samme højde i en afstand af 1.000 yards. Flyet fløj på parallel kurs og bevægede sig på tværs om bagbord. Topskytten beordrede piloten til at dreje til bagbord, da det andet fly stadigvæk ikke var identificeret. Da vores fly drejede, åbnede det andet fly ild i en afstand anslået til 400 yards. Begge vore skytter åbnede jeblikkeligt ild, og det fjendtlige fly brød af til bagbord under stigning. Topskytten fik affyret en salve træffere, medens det fjendtlige fly brød af, og han identificerede det som værende en Ju 88.
>
> Flyvemekanikeren rapporterede, at det fjendtlige fly blev ramt i højre vinge. Det lykkedes kun agterskytten at affyre én god salve, før hans sigte fik funktioneringsfejl, da den første salve fra det fjendtlige fly ramte hans tårn og satte det ud af spillet. Han fortsatte med at affyre nogle korte byger i den generelle retning af angrebet. Han var ikke i stand til at se, da små stykker

perspex var trængt ind i hans øjne. Topskyttens tårn blev sat ud af funktion, da ild fra det fjendtlige fly ramte fødelinierne.

Da vores fly fløj i meget lav højde, var det ikke muligt at foretage voldsomme undvigemanøvrer, og undvigemanøvren bestod af et drej klasse I til venstre efterfulgt af et drej klasse II til højre, medens det fjendtlige fly brød af. Det fjendtlige fly blev ikke set igen'.

Stirling EF343 gik tabt få uger senere, da det den 5. maj 1943 ikke vendte tilbage efter et angreb på Dortmund. 21 årige F/Lt. Walter Erwin Davey og hele hans besætning, der skudt ned af en natjager, blev dræbt og ligger begravet på Wymbritseradeel i Holland. Stirling EF343 blev skudt ned af Major Helmut Lent, der registrerede nedskydningen som sin 66. sejr. Også luftværnsskytset fra M. Flak Abt 246 gjorde krav på nedskydningen og fik den registreret som sejr nummer 46. Lents nedskydning blev godkendt af Luftwaffe, medens flakbatteriets nedskydning blev godkendt af krigsmarinen.



Af de otte Lancasters fra No. 49 Squadron, som bombede Stettin, blev de tre beskudt af luftværnsskyts eller kom i luftkamp med tyske natjagere. Eskadrillen var en førkrigs enhed og havde tidligere fløjet Hampden og Manchesters, før de konverterede til Lancasters. No. 49 Squadron fløj i tidsrummet fra september 1939 til april 1942 2.636 togter med Hampdens. De havde i denne periode en tabsprocent på 2.1%, men da de fra april til juli 1942 opererede med Manchesters steg tabsprocenten til 12.8%. No. 49 Squadron fik Lancastes i juli 1942 og fløj under resten af krigen 3.818 togter med denne type med en tabsprocent på 2.7%. (IWM)

Sgt. Price over Mesinge

Yderligere en luftkamp fandt sted over Nordfyn. Klokken 01.15 befandt Sgt. James Hugh Price sig i en højde af 1500 fod over Mesinge på Hindsholm, da hans Lancaster blev angrebet af en Ju 88. Lancaster ED426 (EA-P) fra No. 49 Squadron fløj med kurs 130 grader, da topskytten, Sgt William Joseph King, og agterskytten, Sgt Alfred Victor Hefferon, opdagede en Ju 88 agterude i en afstand af omkring 200 meter. Begge skytter åbnede ild samtidig med, at Sgt Price tvang Lancasteren ind i en proptrækkermanøvre. Den tyske natjager afbrød angrebet ved at trække til venstre, men umiddelbart efter angreb den igen direkte agterfra. Lancasterens skytter bemærkede røg fra natjagerens højre motor. Begge skytter åbnede ild, og den tyske natjagerpilot trak i en afstand af 150 meter flyets næse op, så undersiden blev blottet. Både King og Hefferon affyrede en lang salve mod natjagerens bug, hvorved der blev registreret træffere. Sgt King affyrede næsten al ammunitionen til rygtårnet, og Sgt Hefferon affyrede omkring 600 skud. Ju 88eren faldt væk i et lodret dyk, men den engelske besætning observerede den ikke ramme jorden, da Lancasteren stadigvæk foretog voldsomme undvigemanøvrer.

Lancasteren blev beskadiget under luftkampen, men ikke mere end at Sgt Price kunne fortsætte togtet. Han bombede Stettin klokken 01.28. Besætningen så deres bombelast detonere lidt nordøst for målmarkeringen. Hans bombeskytte, canadieren Sgt Charles Gordon Glover, havde netop de grønne målmarkeringsbomber i sigtet, da Lancasteren blev ramt af luftværnsgranater. Price var dog i stand til at bringe Lancasteren tilbage til England, hvor han landede klokken 05.50.

De to skytter fik tilkendt en 'muligvis nedskudt maskine', da eskadrillens skydeofficer anså det for lidet sandsynligt, at Ju 88eren kunne nå at komme ud af dykket, før den ramte jorden. De tyske arkiver angiver intet om, at Luftwaffe skulle have mistet en Ju 88er over Nordfyn eller Storebælt natten mellem den 20. og 21. april 1943.

Sgt Price og hans besætning ankom til No. 49 Squadron i februar 1943 og fløj 24 bombetogter i eskadrillen. Oprindelig var Hefferon ikke en del af besætningen, men kom først til i marts måned. Price og hans besætning blev i juni 1943 overflyttet til No. 83 Squadron. De blev alle dræbt under et bombetogt til

Mannheim natten mellem den 5. og 6. september 1943. Deres Lancaster III JB118 blev sandsynligvis klokken 00.52 nedskudt omkring 20 km syd for Mannheim af Feldwebel Herbert Herre fra 7./JG 300. Det var Herres første nedskydning. Han blev efter seks nedskydninger selv dræbt under et togt den 14. januar 1944.

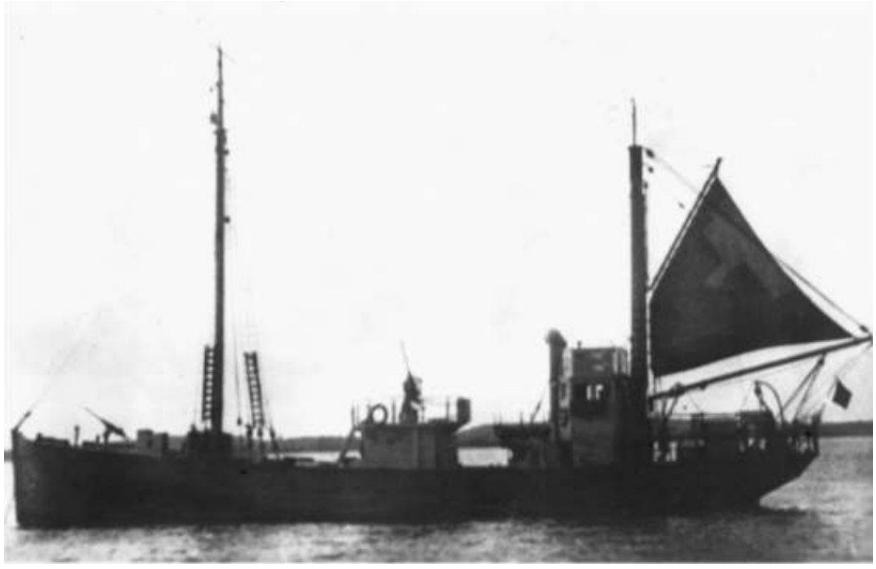
Storebælt overflyves

Fra Flakstellung Slipshavn (MAA 508) blev der umiddelbart efter midnat meldt, at en fjendtlig maskine var blevet beskudt i en afstand af 1.500-1.800 m, medens den befandt sig i en højde af omkring 150 meter. De tyske besætninger formodede, at flyet var i færd med at udlægge miner og beskød det under anflyvningen. Luftværnsstillingens lyskaster forsøgte at belyse målet, men besætningen var ikke i stand til at følge flyet. Luftværnsilden lå godt i målet. Ganske få minutter senere meldtes på ny om et fly. Heller ikke denne gang kunne lyskasteren følge målet, der fløj i en afstand af kun 1200 meter.

Mellem Nyborg og Slipshavn lå fartøjer fra Hafenschutzflottille Nyborg. Klokken 00.15 meldte de:

> 'Fjendtligt fly fra nordvest med kurs mod sydøst blev beskudt af 'Wotan', medens det overfløj skoven nord for Slipshavn i 300 meters højde. Drejer af og bliver beskudt fra Knudshoved samt fra artilleri placeret længere ude over havet. Ildskær fra nedstyrtet fly observeres. Kort herefter bliver et andet ildskær observeret i samme retning, men lidt til højre fra det først observerede'.

Klokken 00.22 rapporterede Logger 'Sophie' fra position III, at de havde nedskudt et fly samt, at chefen for fartøjet, Obersteuermann Kirchbichler, og Matros Gefreiter Wolfschläger, var lettere såret af sprængstykker fra granater.



Forpostbådede VS502 (øverst) og VS505 (nederst) var begge hjemmehørende i Korsør. I 1943 var de bevæbnet med 20 mm maskinkanoner samt et par tunge maskingeværer, men senere i krigen blev de opnormeret med en 37 mm maskin-kanon. Begge fartøjer var før krigen fiskefartøjer.
VS502 hed før krigen 'Amsel' og var hjemmehørende i Bremen, medens VS505 sejlede under navnet 'Iltis' i Bremerhafen.

Klokken 00.29 kunne man fra Nyborg se luftværnsild i retning øst, som formodentlig stammede fra et vagtskib. I luftværnsilden kunne man i flere sekunder se en klar flamme. Et minut senere meldte 'Sophie', at de havde skudt yderligere et fly i brand. Flyet fortsatte sin færd.

Den næste time blev der meldt om kraftig beskydning overalt over Storebælt. De engelske bombemaskiner rapporterede efter hjemkomsten til England, at de i lav højde havde overfløjet en stor konvoj i bæltet, og at denne havde åbnet ild mod dem, alt imens kystbatterierne ligeledes var vågnet op og havde taget del i beskydningen. Den påståede konvoj var skibene ud for Korsør samt Sprogø midt ude i bæltet.

Klokken 01.31 blev Lancaster Mk. III ED557 fra No. 100 Squadron (eskadrillekode HW-Y) nedskudt i Storebælt mellem Sprogø og Korsør af II. Zug 1/lei 985 og Sperrbrecher 22.
Hele besætningen blev dræbt. Sgt Clifford Walker ligger begravet på Bispebjerg kirkegård. Den resterende besætning (F/Lt William Arthur Jones, Sgt Donald Robert Ling, P/O Guy Bamford Herring, Sgt Bernard William David Cooper, Sgt Alfred Malcolm Hodges og Sgt Samuel James Houston) forsvandt i havet. F/Lt William Arthur Jones og hans besætning var den 8. februar 1943 ankommet til No. 100 Squadron fra No. 1656 Conversion Unit og havde sit første operative togt natten mellem den 4. og 5. marts, som også var No. 100 Squadrons første operation.

No. 100 Squadron var en del af No. 1 Group. Eskadrillen blev først en del af Bomber Command i december 1942 efter, at enheden blev reaktiveret. Den tidligere No. 100 Squadron var blevet udslettet af japanerne i 1942. Den nye enhed brugte tre måneder på at blive operativ med Lancasters og fløj deres første togt natten mellem den 3. og 4. marts, som var en minelægning. Det første bombetogt gik til Nürnberg natten mellem den 8. og 9. marts, som eskadrillen 'gæstede' med 6 Lancasters. No. 100 Squadron fløj i alt 3.984 operative togter under hvilke de misede 92 Lancasters. Det gav en gennemsnitlig tabsprocent på 2.3%. Godt nok havde eskadrillen store tab, men de havde også flere fly, der gennemførte mange togter. De havde fire Lancasters, der hver gennemførte over 100 operative toger. Den 20. april afsendte No. 100 Squadron 9 Lancasters mod Stettin og i løbet af natten mistede eskadrillen to af de afsendte fly. Lancaster ED557 blev skudt over Storebælt og ED709 led samme skæbne over Ringkøbing. Der var ingen overlevende fra de to besætninger. Eskadrillenchefen, W/Cdr Swain, omkom ved Ringkøbing og det varede tre dage før en ny chef (W/Cdr R V Mcintyre) var klar til at overtage eskadrillen.

Lad os prøve at se, hvordan den operative flyvning forløb for en nyuddannet besætning ved No. 100 Squadron i foråret 1943. Besætningens næste togt gik natten mellem den 8. og 9. marts til Nürnberg efterfulgt næste nat med et togt til München. Natten mellem den 12. og 13. marts var besætningen nord for Amsterdam i luftkamp med en tysk natjager. Luftkampen forhindrede dog ikke F/Lt Jones i at bombe nattens mål, som var Essen. Jones fløj ikke operativt igen før natten mellem den 3. og 4. april, hvor han igen gæstede Essen. Denne gang blev hans Lancaster ED557 ramt af granatsplinter fra en svær luftværnsgranat, der detonerede tæt ved flyet, som fløj i 18.000 fods højde. Skaden på flyet var dog af mindre karakter og allerede den efterfølgende nat bombede Jones Kiel, der vær dækket af et tæt skydække. Natten mellem den 8. og 9. april besøgte Jones Duisburg i Lancaster ED709, hvor han bombede gennem et tæt skydække. I hans rapport fremførte Jones, at togtet var tidsspilde på grund af vejret. Allerede næste nat var Jones igen på vingerne og denne gang gik turen igen til Duisburg, hvor han beskrev togtet som en succes. Natten mellem den 13. og 14. april gik turen til La Spezia i Italien, hvor Jones bombede den sydlige del af havnen. Besætningens sidste togt var turen til Stettin den 20. april. Radiotelegrafisten, Sgt Bernard William David Cooper, var med 31 år den ældste i besætningen, medens Jones var 24 år. Yngste mand var rygskytten, Sgt Alfred Malcom Hodges, der kun var 19 år gammel.

Canadieren F/Sgt. Thomas Matheson Moran fra No. 77 Squadron var pilot ombord på Halifax II DT793. Også dette fly blev beskudt af flakskibe i Storebælt. Halifaxen fløj i kun 200 fods højde, da det blev ramt, men Moran var i stand til at gennemføre togtet og bombede Stettin fra en højde af 15.000 fod. Moran

landede igen i England klokken 05.18. F/Sgt. Moran var kun én af mange piloter, som stiftede bekendtskab med let luftværnsskyts over Storebælt. I nattens løb blev omkring 50 bombefly mere eller mindre beskadigede på grund af luftværnsbeskydning. En stor del af skaderne - hvis ikke hovedparten - opstod over de danske bælter.
W/O T.Moran og hele hans besætning blev dræbt natten mellem den 12. og 13. maj 1943 under et angreb på Duisburg, hvor de blev skudt ned af det tyske natjageres Oberleutnant August Geiger fra 7./NJG 1. Det var Geigers 24. nedskydning.

Besætningsmedlemmer fra No. 101 Squadron iført flak veste, som ydede en vis beskyttelse mod granatsplinter. Hovedparten af de besætningslemmer, der blev såret eller dræbt ombord i tilbagevendte fly, var ikke dræbt af skud, men af granatspliter med mindre anslagshastighed. Vestene var tunge og gjorde livet besværligt for personellet, hvorfor mange ikke ønskede at anvende dem. Det var også et problem, at montere faldskærmen i en nødsituation, da flak vesten først skulle afmonteres. Det britiske firma Wilkinson Sword fremstillede flere modeller.

Klokken 00.32 engelsk tid kastede Lancaster ED422 fra No. 101 Squadron sin bombelast over Karrebæksminde Bugt i Smålandsfarvandet efter, at den var blevet beskudt af let luftværnsskyts. Lancasteren fik en direkte træffer i yderste venstre motor og brød i brand samtidig med, at rygskyttens tårn blev beskadiget. Et af flyets brændstoftanke blev også gennemhullet. Det lykkedes for besætningen at få slukket branden igen og australieren F/Sgt Kenneth Douglas Gray satte kursen hjemover og landede igen på RAF Home-on-Spalding Moor klokken 05.05.
F/Sgt Gray og hans besætning fløj en lang række togter ved No. 101 Squadron, før de den 5. august havde overstået deres første tour og blev overflyttet til 27 OTU, som var en træningsenhed. Gray fik som Pilot Officer i november tildelt et DFC. Gray afsluttede krigen som F/Lt og blev hjemsendt det efterfølgende år for i 1948 at melde sig til den australske marine. Gray afsluttede sin militære karriere som Captain.
Lancaster ED422 blev senere overført til No. 166 Squadron og styrtede på grund af en pilotfejl ned den 17. novemer 1943, hvorved fem ud af den syv mand store besætning omkom.

F/Sgt Gray var ikke den eneste fra No. 101 Squadron, der blev udsat for luftværnsbeskydning den 20. april. Sgt D N Brook var pilot ombord på Lancaster ED650. Han bombede Stettin klokken 01.13 fra en højde af 12.000 fod og under opholdet over byen blev Lancasteren ramt af granatsplinter, der sårede flyvemekanikeren, 32 årige Sgt A C Keightley, lettere i hovedet. Lancasteren blev ramt af granatstykker i venstre vinge og et vindue i højre side af flyet blev knust. Sgt Brook landede på hjemmebasen klokken 05.20. Sgt Dennis Herert Brook og hans besætning blev under et angreb på Krefeld skudt ned ved Mönchengladbach den 22. juni 1943. De fløj også denne nat Lancaster ED650.
Også Lancaster ED775 fra No. 101 Squadron, der blev fløjet af australieren Sgt Ian Lloyd Edwards, blev den 20. april ramt af let luftværnsskyts, der beskadigede understellet. Edwards bombede Stettin klokken 01.13 fra 12.000 fods højde og landede hjemme igen klokken 05.45. Sgt Edwards og hans besætning var ankommet til No. 101 Squadron den 8. marts 1943 og overlevede deres første tour ved No. 101 Squadron. Edwards var i mellemtiden blevet udnævnt til Pilot Officer og fik tildelt et DFC den 19. oktober 1943.

Pathfinder nedskydes

Klokken 00.14 opfattede en radiostation i England et signal udsendt fra Lancaster Mk. I ED312 fra No. 83 Squadron. Radiostationen nåede kun at opfatte 'Bailing out', hvorefter der intet hørtes fra flyet.
Lancaster ED312 OL-F var et af Pathfinderflyene, som havde til opgave at markere angrebet på Stettin. Lancasteren blev fløjet af Pilot Officer Charles Parkinson McDonald, DFM, medens den resterende besætning blev udgjort af Sgt Parrington (flyvemekaniker), Sgt Paley (bombeskytte), P/O Nunn (navigatør), Sgt Coles (telegrafist), F/Sgt Ford (rygskytte) og F/O Crebbin (agterskytte).

Lancaster Mk I ED312 fra No. 83 Squadron, som blev anskudt af Feldwebel Herbert Koch fra IV./NJG 3.
Lancasterens pilot, P/O McDonald mavelandede efterfølgende på havet ud for Klagshamn.
McDonald var en erfaren pilot med 42 togter bag sig.

Canadieren McDonald havde fået tildelt sit DFM den 19. marts 1943 for hans indsats som F/Sgt ved No. 9 Squadron. Her havde han gjort sig bemærket ved angreb på bl.a. Bremen og Essen og Le Creusot i Frankrig. McDonald havde på dette tidspunkt gennemført 31 operative bombetogter. McDonald og hans besætning ankom til No. 83 Squadron den 15. marts og den 22. marts gennemførte de deres første togt ved deres nye enhed. Flyvningen gik til St Nazaire, som de bombede fra en højde af 18.000 fod.
Natten mellem den 27. og 28. marts bombede de Berlin fra en højde af 20.000 fod og to nætter senere gæstede besætningen igen Berlin, hvor de tog del i markering af målet med 10 målmarkeringsbomber samt en 4.000 lb cookie. Herefter var der en kort pause før besætningen bombede Duisburg natten mellem den 8. og 9. april. Vejret var dårligt og McDonald nøjedes med at kaste lasten af sprængbomber og bragte lasten af målmarkeringsbomber med tilbage til England.
Natten mellem den 13. og 14. april var målet La Spezia i Italien og McDonald kom i luften klokken 21.24. Kort efter starten opdagede besætningen, at brændstofforbruget var overordenligt stort, men McDonald valgte at fortsætte toget. Han landede igen klokken 05.50 på RAF Tagmere under udnyttelse af al hans flyvekunst for at nedsætte brændstofforbruget. Lancasterens tanke var fuldstændig tomme, da han ladede og flyvemekanikerne kunne ikke måle noget benzin i tankene. Natten mellem den 16. og 17. april gik togtet til Pilsen, hvor han afmærkede Skodafabrikken klokken 01.56 fra 13.000 fods højde.

En del af Lancaster ED312s besæting. Set fra venstre: P/O Charles McDonald (pilot – 42 ops), F/O Johnny Crebbin (agterskytte – 42 ops), Sgt Cy Paley (bombeskytte – 37 ops), P/O Vic Nunn (navigatør 33 ops), Sgt Max Coles (telegrafist – 33 ops). Rygskytten, F/Sgt Chris Ford (38 ops) og flyvemekanikeren, Sgt T J Parrington (32 ops), er ikke med i billedet. (McDonald)

Lancaster ED312s bombelast bestod den 20. april af en 4.000 HC og to 500 lbs sprængbomber samt 5 stk 250 lbs målmarkeringsbomber og 16 flares. McDonald var en af de piloter, der havde til opgave at starte angrebet over Stettin, men han nåede aldrig så langt. Lancasteren blev angrebet af en Ju 88 omkring 120 km nordvest for Stettin, hvorved den venstre vinge brød i brand. Til at begynde med var branden ikke særlig stor, men ilden voksede i styrke, og besætningen indså, at de ikke var i stand til at nå målområdet. Efter en række dramatiske hændelser nødlandede maskinen ud for den svenske kyst og blev interneret i Sverige. Efter hjemkomsten til England blev besætningen afhørt af RAF. P/O C P McDonald, der var på sin 38. mission, gav følgende oplysninger til Operational Research Section Bomber Command:

> Lancasteren startede fra Wyton klokken 21.30 og steg til 4-5.000 fod. Den danske kyst blev krydset mellem Fanø og Rømø, men piloten gik ikke som befalet ned i lavere højde. Han oplyser, at det havde altid væres hans vane at til stadighed og voldsomt at 'weave' (flyve undvigemanøvrer), når han var over fjendtligt territorium og dette var ikke muligt, hvis han skulle stige op til større

højde. Han ønskede derfor ikke at tilbringe mere tid end højst nødvendigt med at opnå større højde.
Medens man krydsede Danmark blev Lancasteren mødt med en hel del let flak og lyskastere, men fik ingen skader. Piloten så fem fly, der blev skudt ned i flammer. To af disse tæt ved vestkysten og de resterende længere inde i landet. En stedfæstigelse af positionen blev opnået tæt ved Svendborg og kursen blev sat mod Kap Arkona, alt imens flyet hele tiden steg op til større højde. Yderligere to fly blev set blive skudt end ved Stralsund. Ved det sidste knæk på ruten før Stettin blev der kastet 'tracking flares' (lysbomber udkastet af Pathfinderflyene for at de andre besætninger kunne finde punktet) og næsten øjeblikkeligt så man et fly blive skudt ned i nærheden af lysbomberne. P/O MacDonald er af den overbevisning, at det er forkert at anvende tracking flares på så månelys en nat som denne, da de tiltrækker fjendtlige jagerfly, som kredsede og ventede på et offer.
Lancasteren fulgte kysten sydpå og havde netop krydset Stettiner Haff, da agterskytten rapporterede om et uidentificeret fly til styrbord og lidt lavere. Lancasteren var på det tidspunkt i omkring 16.000 fods højde. Omkring tre minutter senee rapporterede agterskytten, at flyet, som han nu identificerede som en Ju 88, var ved at gøre klar til angreb fra en vinkel til højre. Han beordrede piloten til at klargøre et skarpt drej til venstre og da ordren 'Go' blev givet, trak piloten Lancasteren ind i et stejlt dykkende drej på omkring 60 grader. Han havde netop påbegyndt drejet, da det fjendtlige fly åbnede ild i en afstand af omkring 650 meter. Ju 88eren affyrede kun en byge med maskingeværer og maskinkanoner, men var heldig at ramme med mange skud. Den øverste halvdel af højre ror og finne blev bortskudt, rygskyttens tårn blev ramt og skytten blev såret, maskingeværprojektiler gik gennem pilotens frontrude og en 20 mm granat eksploderede i kabinen bag ved piloten.
Agterskytten åbnede ild i en afstand af omkring 550 meter og vedblev med at skyde indtil natjageren havde passeret under Lancasterens hale. Da Ju 88eren viste sig under venstre vinge fik piloten et glimt af den og så, at den rullede over og gik ind i et spin - dog uden nogen tegn på brand i maskinen. P/O MacDonald er overbevit om, at det fjendtlige blev muligvis blev nedskudt.
Lancasteren kom ud af sit dyk i 8.000 fods højde efter at have opnået en hastighed på over 400 mph IAS. Piloten havde netop afsluttet en orbit for at fortsætte flyvningen, da han blev informeret om at rygskytten var såret og umiddelbart herefter rapporterede telegrafisten, at den centrale tank i venstre vinge var i brand to steder.

Ju 88C-6 fra 11./NJG 3 i 1943.

I betragtning af at dykket allerede var gennemført, mente P/O MacDonald ikke, at yderligere dyk ville slukke ilden. Han satte flyet 'into the S gear and never pulled the cut out, raised the revolutions to 2850 and the boost to +9'. Flyet fløj på brændstof fra de inderste tanke, da det blev angrebet, men piloten skiftede alle fire motorer til at få brændstof fra den beskadigede brændstoftank, så den kunne tømmes så hurtigt som muligt. Han satte derefter kursen hjemover og gav bombekasteren besked på at søge efter et lønnende mål, hvor de kunne kaste deres bombelast. De opdagede snart en landsby, som de mente var Torgelow, hvor de kastede deres sprængbomber. 4.000 lb bomben blev set detonere i bebygget område.
Flyvemekanikeren og radiotelegrafisten trak rygskytten ud af hans tårn og anbragte ham på flyets seng. Han var såret tre steder i venste overarm fra sprængstykker fra 20 mm granater og han var meget svag på grund af blodtab. Et tourniquet blev anlagt og armen blev forbundet.

Der var nu tre brande, som var vokset i størrelse, men som ikke var spredt længere ud end til den mellemste brændstoftank. Flyet skred til styrbord og var lidt svær at kontrollere, så skipper beordrede derfor besætningen til at klargøre sig til at forlade flyet. Han fulgte kysten til Kap Arcona og fløj herfra med kurs mod Sverige. Da han nærmede sig Møn var brandene vokset til fem og brændte voldsomt. Hele den mellemste del af vingen var hvidglødende og aluminiumet brændte. Medens de krydsede Østersøen udsendte flyets radiotelegrafist løbende sos signaler, men han fik ingen svar, hvilket formodentlig skyldes at antennerne var bortskudte.
Piloten tabte 2.000 fod, da han nærmede sig den svenske kyst. Alle fire motorer virkede stadigvæk perfekt. P/O MacDonald beordrede besætningen til at gøre sig klar til at forlade flyet, men da han fortalte, at han på grund af det sårede besætningsmedlem ville forsøge at mavelande, besluttede hele besætningen at forblive ombord. Han kredsede en gang rundt omkring Malmø i en højde af 300 fod for at finde et egnet sted at lande. De blev mødt af let luftværnsbeskydning, som dog var unøjagtig. Da P/O MacDonald ikke kunne finde et egnet sted på landjorden til at foretage mavelandingen, fløj han igen ud over havet, hvor han kastede målmarkeringsbomber og lysbomberne. Han opdagede nu en egnet strandbred umiddelbart syd for Malmø og gennemførte et højredrej samtidig med, at beordrede besætningen til at indtage positionerne for nødlanding på havet. Han sænkede flyets flaps 30 grader og foretog en almindelig nødlandingsanflyvning. Han var bange for, at hvis han stallede flyet og halen ramte vandet, ville sammenstøddet kaste så meget benzin op på brandene, at vingen ville brække af. Han fløj derfor Lancasteren direkte ned i vandet med en hastighed af omkring 160 km/t, som om han foretog en normal landing. Proceduren virkede og kun en mindre del af benzinen skød opad og antændtes i branden. Flyet kom til standsning omkring 220 meter fra stranden.

Vraget af Lancaster ED312 ud for Klagshamn, hvor svenske soldater er i færd med at opsamle stumper af flyet. (Bo Widfeldt)

Besætningen forlod flyet hurtigt og bar rygskytten ud gennem den bagerste nødluge, hvorefter de samlede sig på højre vinge. Flyets gummibåd virkede perfekt, men et af besætningsmedlemmerne sprang ud i vandet og opdagede, at vandet kun gik han til knæene, så besætningen vadede i stedet for i land medbringende den sårede, der på dette tidspunkt praktiskt talt var bevidstløs.
Før besætningen forlod flyet blev sprængladningerne på IFF og Gee detoneret og flyets radio blev også ødelagt. De var helt sikre på at intet hemmeligt udstyr faldt i hænderne på svenskerne. Da kaptajnen besøgte vraget den efterfølgende dag, så han, at det stadigvæk ulmede. Flykroppen var næsten totalt ødelagt fra næsen til det punkt, hvor vingerne mødte kroppen. Begge vinger var fuldstændig brændte og motorerne var ikke mere end klumper af smeltet metal. Den eneste del af flyet, der ikke var særligt beskadiget, var hvad der var agterud fra rygskyttens tårn.
Lancasteren medbragte jammingsudstyret Tinsel, som blev anvendt og i funktion på det tidspunkt, da de blev angrebet. Piloten mener, at fjenden muligvis har plottet hans position på grund af Tinsel og under alle omstændigheder var han overbevist om, at han kurs var blevet plottet af radar. Han tilskrev dette den lange stigning over Østersøen og hans manglende evene til at gennemføre hans sædvanlige undvigemanøvrer under stigningen. Han oplyste, at han aldrig tidligere havde fløjet 'straight and level' i så lang tid under nogen af hans tidligere operationer'.

Det lykkedes svenskerne at bjærge store dele af ED312 og den svenske efterretningstjeneste fik masser af oplysninger om britisk udstyr. (Bo Widfeldt)

Nedskydningen af Lancaster ED312 blev tilskrevet Feldwebel Herbert Koch fra 11./NJG 3. Koch angiver, at nedskydningen blev foretaget i en højde af 500 meter klokken 00.50. Kochs to besætningsmedlemmer var Uffz. Gärtner og Fw Prinz, der fortsatte med at flyve sammen med Koch indtil krigens afslutning.

Herbert Koch i Bundesloftwaffe i 1960. Koch var på det tidspunkt testpilot på Nordatlas 2501 og samtidig uddannet på Do 27. I 1943 var han nyuddannet natjagerpilot ved 11./NJG 3, men var allerede året efter Staffelkapitän for 1./NJG 3.

Jeg har spurgt Herbert Koch om Lancasterens brug af Tinsel havde nogen indflydelse på, at han fandt frem til sit mål. Det havde det ikke – Lancasteren blev fundet via Ju 88erens FuG 202 og sidenhen visuel observation.
Tinsel var det britiske kodenavn på et jammingssystem, hvor man havde anbragt en mikrofon i bombeflyets ene motorgondol og forbundet den til en Marconi T1154 sender. Systemet blev for første gang anvendt i december 1942 for at forstyrre radioforbindelsen mellem radarstation og natjager. Tilsel var rettet mod tyskernes FuG 10 radiosystem, der på dette tidspunkt blev anvendt af størstedelen af natjagerne, men Luftwaffe var i fuld gang med at udskifte til FuG 16, der opererede i et helt andet frekvensområde. IV./NJG 3 havde i foråret 1943 kun ganske få FuG 16 udstyrede fly til rådighed, men dette blev i løbet af få måneder ændret. Bomber Command havde fra starten af problemer med Tinsel, da vibrationerne fra motoren ødelagde kul elementerne i mikrofonen, hvorfor man i maj 1943 flyttede denne til flyets krop i stedet for. Tinsel blev anvendt indtil krigens afslutning, men blev suppleret med mere avancerede jammingsudstyr.

Lancaster ED312 var også blevet beskudt af de svenske luftværnskanoner ved Falsterbo kanalen. Svensk militær undersøgte Lancasteren efter nødlandingen og fandt flere interessante detaljer. Afhøringen af den britiske besætning gav også svenskerne flere gode oplysninger. McDonald oplyste hjemme i England, at svenskerne ikke fik nogen oplysninger, men det passer ikke. De fik oplysninger om bl.a. Monica, H2S og Boozer samt detaljer om Pathfinderernes arbejdsmetoder.

I No. 83 Squadrons eskadrilledagbog blev der den 21. april indført følgende bemærkning:

> 'Missing but messge at 0114 'Bailing out'. No more heard. A realy fine crew with an exceptional captain who have made a big impression though they have not been long with us'
> '22.4.43 Oubted in papers from Stockholm, this crew crashed in Sweden – all afe.

Den britiske besætning blev sendt tilbage til England i august 1943. McDonald fik den 7. maj 1943 tildelt et DFC for hans indsats ved No. 83 Squadron og fik i november 1944 yderligere tildelt en bjælke til hans DFC. Sidstnævnte for hans anden tour ved eskadrillen.

F/O Crebbin, P/O McDonald og Sgt Coles ud for hovedbanegården i Stockholm.
Undersøgelsen af vragdelene fra ED312 gav en hel del oplysninger, men afhøringerne af besætningen gav mere. Den svenske efterretningstjeneste førte venskabelige samtaler med besætningen og lokkede blandt andet oplysninger om Monica, H2S, Boozer samt detaljer om Pathfinders organisation og virkemåde ud af dem. Ved hjemkomsen til England oplyste besætningen, at de ingen oplysninger havde givet, men svenske efterretningsrapporter siger noget andet.

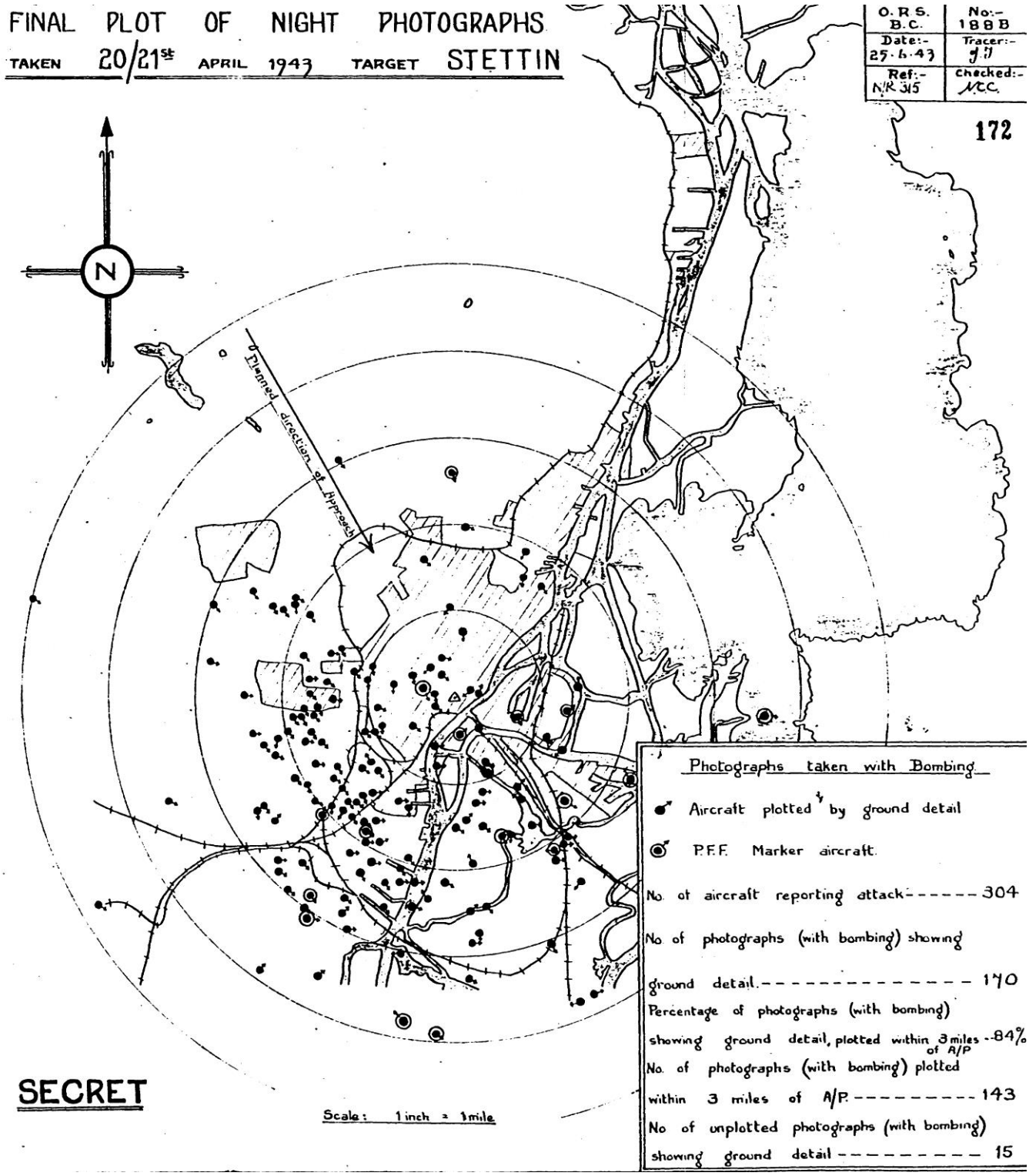
Luftkamp over Vejle Fjord

Klokken 01.02 opdagede besætningen på Stirling BK656 (LS-A) fra No. 15 Squadron en gulgrøn lysbombe på dens kurs, medens den befandt sig over Vejle Fjord i en højde af kun 150 fod. Rygskytten, Sgt W Roach, opdagede umiddelbart herefter en Ju 88, som befandt sig i en afstand af 700 meter. På det tidspunkt var det fjendtlige fly under anflyvning til angreb fra bagbords side. Natjageren kom ind mod sit mål ganske lavt hen over vandet og havde på denne måde Stirlingen i silhouet mod den lyse fuldmåne.
Ju 88eren åbnede ild med en kort byge og ramte Stirlingen i kroppen. To granater ramte midt på kroppen og satte det interne samtaleanlæg ud af drift samtidig med, at Sgt Roach blev såret i den ene fod. Det forhindrede dog ikke Roach i at besvare ilden med en kort byge.
Ju 88eren drejede af mod oven, og det gav agterskytten, F/Sgt Dorie, chancen for at beskyde den. Samtidig trak Stirlingens pilot, Sgt J Smale, flyet op i håb om at få mere plads til at manøvrere. Ju 88eren holdt sig derefter på en afstand af 7-900 meter. Både agter- og rygskytten beskød det tyske fly med korte byger, før natjageren forsvandt i mørket. Ialt affyrede de to skytter omkring 500 skud mod det tyske fly.
Sgt Smale bombede fra en højde af 10.000 fod klokken 02.08, hvad han formodede var Rostock. På grund af kraftig røg var det ikke muligt at fastslå positionen helt nøjagtigt.
Sgt. John Leonard Smale og hans besætning overlevede deres tour og den 15. juni 1943 fik han tildelt et DFM, hvor begrundelsen for tildelingen blandt andet var, at han havde gennemført flere togter selv om han havde haft mulighed for at vende om. Citationen indeholdt sætningen 'with complete disregard for his own safety and has invariably shown great courage and devotion to duty of the highest order'. Smale blev officer i november 1943 og gennemførte senere en tour med No. 433 Squadron, hvor han fik tildelt et DFC.
Stirling BK656 holdt ikke så længe. Den gik tabt natten mellem den 22. og 23. juni under et angreb på Mülheim. Hptm Dormann fra III./NJG 1 nedskød flyet over Gelderland i Holland, hvorved F/O Hawkins og hele hans besætning blev dræbt.

Pathfinders afmærking af Stettin

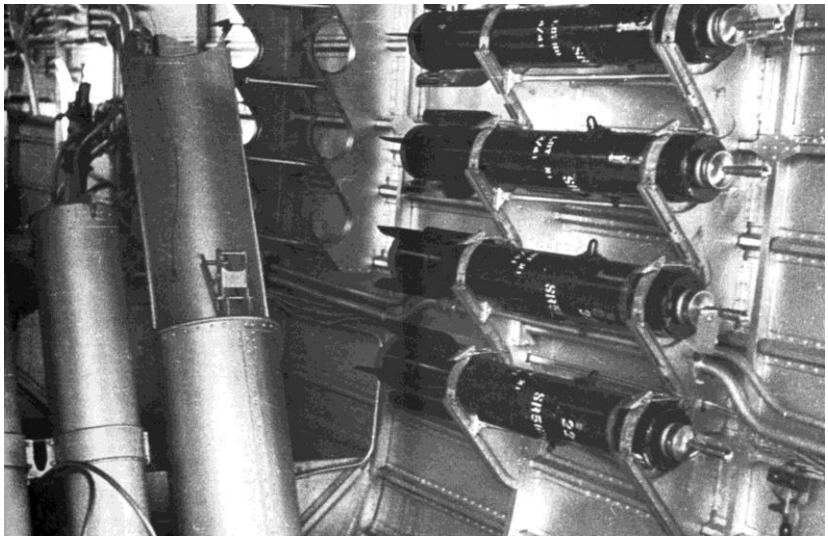
Bomber Commands angreb på Stettin var sat til at vare fra klokken 01.00 til 01.30 (engelsk tid) og Pathfinderfly fra fire eskadriller fra No. 8 Group havde til opgave at afmærke målet.
På vej til Stettin havde Stirling og Halifax fly fra henholdsvis No. 7 og 35 Squadron haft til opgave at afmærke ruten ved at kaste gule målmarkeringsbomber på position 55º35'N 10º37'E (Bogø nord for Martofte på Fyn). Målmarkeringsbomberne skulle kastet ved hjælp af H2S radar og efterfølgende pathfinderfly havde til opgave at vedligeholde markeringen. Statens Civile Luftværn rapporterede om brandbomber flere steder i dette område strækkende sig fra Fynshoved over Nordskov, Brockdorff til Lindø. Tilsyneladende blev planerne lavet om i sidste øjeblik, da ingen af Halifaxene fra No. 35 Squadron medbragte gule

målmarkeringsbomber (af Bomber Command benævnt TI). Til gengæld medførte alle Stirings fra No. 7 Squadron en gul TI.
Under selve angrebet på Stettin havde bombefly udstyret med H2S klokken 01.00 (H-Hour) til opgave at kaste deres røde målmarkeringsbomber blindt ved hjælp af deres navigationsradar, hvorefter de 10 sekunder senere skulle kaste deres hvide lysbomber med 4 sekunders interval. Denne markering blev udført af fem Halifaxes fra No. 35 Squadron og ni ud af elleve udsendte Stirlings fra No. 7 Squadron.



Pathfindernes teknik var endnu ikke så forfinet, som den ville være et år senere og begrebet Master Bomber var endnu ikke opfundet. Det blev først indført under angrebet på Peenemünde i august 1943. Bomber Commands ledelse kaldte No. 7 Squadrons fly for Blind Markers Illuminators, men No. 35 Squadron benævnte deres 'markere' som Ground Markers. I princippet var det det samme og var en blanding af det, der senere blev benævnt som Blind Marker og Illuminators. Ground markerne havde til opgave at kaste deres

målmarkering ved hjælp af H2S navigationsradar og kun ved hjælp af dette. Hvis deres H2S ikke virkede, skulle de bringe deres ground markers med tilbage. Hvis de havde spræng- eller brandbomber med ombord, overgik de til hovedstyrken som en almindelig besætning. Ground Markerne hørte til de bedste besætninger.
Den 20. april 1943 havde Ground Markerne også til opgave at kaste lysbomber efter, at de havde kastet deres TI'er. Lysbomberne blev normalt kastet over eller rundt om aiming point efter visuel identifikation. Den 20. april skulle besætningerne dog holde den oprindelige kurs og kaste lysbomberne 10 sekunder efter TI'erne og fortsætte med dette med 4 sekunders interval, indtil der ikke var flere lysbomber tilbage.



Fire tommers lysbomber i en Stirling fra No. 7 Squadron. Lysbomberne var forsynet med en barometerisk tænd-sats, der udløse lysbomben i befalet højde. Bomberne blev kastet af et besætnings-medlem via røret til venstre i billedet. (RAF)

Blind Markers Illuminators

Eskadrille	Fly	Kode	Pilot	Angrebstidspunkt
No. 7 Sqdn	Stirling R9263	'D'	S/Ldr C A Hughes	Vendt om før målet
No. 7 Sqdn	Stirling R9261	'M'	F/Lt C W Parish	Nedskudt ved Kongsmark
No. 7 Sqdn	Stirling R9266	'J'	F/LT C D Ince	00.59
No. 7 Sqdn	Stirling R9283	'Q'	W/Cdr R G Barrell	00.59
No. 7 Sqdn	Stirling R2972	'W'	F/Lt J S Watt	01.00
No. 7 Sqdn	Stirling EF366	'L'	W/O J A Lee	01.00
No. 7 Sqdn	Stirling R9260	'O'	S/Ldr G H Malcolm	01.00
No. 35 Sqdn	Halifax HR763	'B'	S/Ldr E K Creswell	01.00
No. 7 Sqdn	Stirling EF368	'A'	W/O W J Senger	01.01
No. 35 Sqdn	Halifax DT801	'A'	F/Lt J Sale	01.01
No. 35 Sqdn	Halifax DT803	'O'	F/Lt A P C Cranswick	01.02
No. 7 Sqdn	Stirling EF361	'B'	F/O R H Angus	01.02
No. 7 Sqdn	Stirling EF363	'G'	F/O S Baker	01.02
No. 7 Sqdn	Stirling R9267	'S'	S/Ldr W R Butterfield	01.04
No. 35 Sqdn	Halifax JB787	'Z'	F/Lt H B MacDonald	01.04
No. 35 Sqdn	Halifax BB320	'S'	F/Lt T H Lane	01.12

Alle flyene fra No. 7 Squadron medbragte en gul målmarkeringsbombe, fem røde gulmarkeringsbomber og to grønne målmarkeringsbomber, så de ville være i stand til at overtage et andet flys markeringsopgaver, hvis de blev bedt om det. Dertil kom så 6 x 3 hvide lysbomber og otte stk 40 lbs GP sprængbomber. De fem Halifaxes fra No. 35 Squadron medførte en gul, fem røde og en hvid målmarkeringsbombe samt 4 x 4 hvide lysbomber, men ingen sprængbomber.
De fleste af No. 7 Squadrons besætninger kastede deres målmarkering uden problemer og mente i øvrigt, at det var et godt angreb med 'mange gode brande'. Det var dog ikke alle fly fra No. 7 Squadron, der nåede frem til målet eller vendte tilbage herfra.

Squadron Leader Colin Arthur Hughes i Stirling R9263 nåede ikke at komme til Stettin. Han fik kort tid efter start problemer med yderste venstre motor, der satte ud, hvorefter Hughes kastede sin bombelast over Nordsøen og returnerede til RAF Oakington, hvor han landede efter 81 minutters flyvning.
Hughes var en ret erfaren bombepilot. Han havde som sergent fløjet sin første tour ved No. 58 Squadron, hvor han blev Mentioned in Despatches i juni 1942 og fik et DFM i november samme år. Han kom herefter til No. 1657 Don. Flight, hvor han samlede en ny besætning og overtalte dem til at følge ham over i No. 7 Squadron ved Pathfinders. Det var et stærkt team med F/Lt G B Boreham, DFC, DFM som navigatør. Besætningen ankom til No. 7 Squadron i december 1942 og fløj næsten øjeblikkeligt deres første mission, som gik til München. I løbet af de næste måneder fløj de en lang række togter og var i juni 1943 en af de

ældre besætninger i No. 7 Squadron. Hughes fik den 11. juni en ny MID og gik på vingerne den 21. juni i Stirling I EE387 for at bombe Krefeld. Besætningen afmærkede målområdet, men blev kort herefter angrebet af det førende tyske natjageres, Hptm Werner Streib, der nedskød dem klokken 01.30 omkring 7 km sydvest for Boxmeer i Holland. Rygskytten, F/Sgt S T Cox blev dræbt under luftkampen, men det lykkedes for den øvrige besætning at springe ud med faldskærm. De havde denne nat en 'passager' med i Stirlingen, nemlig S/Ldr Charlton Orme Bastian DFM, DFC, der var eskadrillens gunnery officer. Han var et af tre besætningsmedlemmer, der holdt sig på fri fod et stykke tid, indtil de blev angivet til tyskerne. F/Lt Hughes kom i krigsfangelejren Stalag Luft L3 Sagan.

Wing Commander Sidney 'Tubby' Baker, (IWM)

Besætningen ombord på Stirling EF363, der blev fløjet af F/O Sidney Baker, blev angrebet af en Bf 109, som de rapporterede, at de skød ned. Deres rapport lyder:

> Stirling G2 EF363 befandt sig 20 miles nordvest for Stettin i 14.800 fods højde på vej til målet, retning 150º M ASI, 140 knob. Rygskytten (F/Sgt G Thornhill) opdagede en Bf 109, der var i færd med at ovenover Stirlingen med modsat kurs. Agterskytten (F/Sgt J E Robbins) opfangede det fjendtlige fly efter, at det havde vendt om og var i færd med at nærme sig fra højre side i en afstand af omkring 1.000 yards og lidt højere end Stirlingen samt med månen bag sig. Det fjendtlige fly gik ind i et svagt dyk og kom op igen nedfra og direkte bag ved Stirlingen. Medens den fjendtlige pilot angreb, beordrede agterskytten Stirlingens pilot (F/O S Baker) til at gå ind i et dyk til venstre samtidig med, at han affyrede en kort byge mod det fjendtlige fly, der befandt sig i en afstand af 400 yards. Umiddelbart efter, at agterskytten havde åbnet ild, afbrød det fjendtlige fly angrebet og trak opad i en afstand af 150 yards. Det lykkedes for agterskytten at ramme flyets bug med en salve, hvilket fik det fjendtlige fly til at dykke ned i flammer. Det fjendtlige fly blev af de to skytter og Stirlingens telegrafist (P/O Roch) set ramme jorden. Nedskydningen blev også bevidnet af besætningen ombord på Stirling R2972 (F/Lt J S Watt).
>
> Det fjendtlige fly åbnede ikke på noget tidspunkt ild og anvendte ingen lys. Der var ingen lyskastere eller luftværnsskydning på pågældende tidspunkt.

Flying Officer Sidney Baker afmærkede målområdet som befalet og returnerede til hjemmebasen uden problemer, hvor han landede klokken 05.41.

Baker var en ualmindelig heldig mand. Der var kun fire piloter i Bomber Command, som tilhørte 'the 100 Club', hvilket vil sige, at de havde gennemført 100 operative flyvninger. To af disse, Sidney Baker og P Cranswick, deltog i angrebet på Stettin den 20. april, medens Leonard Chesihre og James Brian Tait begge havde en pause fra operativ flyvning på dette tidspunkt. De to sidstnævnte blev senere chefer for No. 617 Squadron.

Sidney Baker blev i november 1918 født i Clapton-in-Gordano i Somerset og gik i skole i Bristol, hvorefter han i en kort periode arbejdede som kontormand for LMS Railway. Den 30. marts 1940 blev han indkaldt til RAFVR og påbegyndte sin grunduddannelse efterfulgt af pilotuddannelse. Baker fløj første gang solo i en DH82 den 4. septembert 1940, hvorefter han fortsatte sin uddannelse på mere avancerede flytyper. Den 28. april 1941 ankom han fra No. 20 OTU til No. 214 Squadron, der fløj Wellington bombefly fra RAF Stradishall.

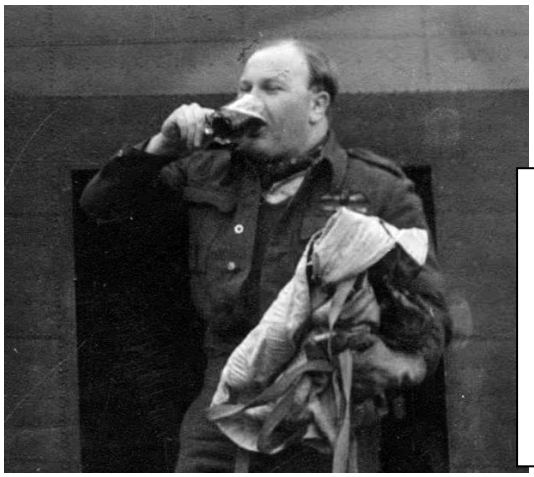
Den 4. maj 1941 fløj Baker som andenpilot i Wellington R1621, der blev ført af Sgt George McKeand. De kom i luften klokken 21.25 og aftenens mål var Scharnhorst og Gneisenau i Brest, som de uden held forsøgte at ramme fra en højde af 11.000 fod. Baker var andenpilot hos Sgt. McKeand de næste fire togter, hvor de den 16. og 25. maj bombede Köln, den 2. juni Düsseldorf og den 7. juni forsøgte at bombe Brest igen.

Sgt McKeand, DFC DSO, sluttede krigen som Squadron Leader og fløj sidst ved moskitoenheden, No. 692 Squadron, der var en del af Pathfinder Force. Han havde på det tidspunkt gennemført 81 operative bombetogter. McKeand fortsatte indtil 1950 i RAF. Han døde som 79 årig i 1996.
Den 18. juni kom Baker klokken 22.15 i luften i Wellington W5637 for selv at bombe Brest fra en højde af 13.500 fod. Hans mål var den tunge krydser Prinz Eugen, men han ramte ligesom de øvrige 64 bombefly ikke krydseren, da hele målområdet var dækket af et røgslør. Besætningen kunne dog se en kraftig brand gennem røgsløret. Hverken Scharnhorst, Gneisenau eller Prinz Eugen blev denne nat ramt af bomber.
Baker blev udnævnt til Pilot Officer (på prøve) den 24. november 1941 og Flying Officer den 1. oktober 1942. Han havde i mellemtiden afsluttet sin tour og forladt No. 214 Squadron for at blive lærer ved No. 23 OTU. Den 9. december 1942 var han instruktør ombord på Wellington DV810 med F/Sgt G Turner som elev pilot. Navigatøren, F/Sgt N Dawson, mistede på grund af dårligt vejr orienteringen og Wellington'en forvildede sig under træingsflyvningen ind i et område med spærreballoner. Baker overtog styringen og kort tid senere ramte Wellington'en jorden på Broomhead Moor. Det kunne nærmest beskrives som en kontrolleret nedstyrtning med Baker ved roret. Det lykkedes for ham at nødlande flyet og hele besætningen slap ud af vraget, der udbrændte. Hele besætningen fik kvæstelser. Baker kom forholdsvis hurtigt tilbage i tjenesten. Bombekasteren Weeks fik hovedskader og kom i 1943 til Australien. Han overlevede krigen. Den resterende besætning kom til No. 40 Squadron i Mellemøsten og blev alle dræbt den 19. aprl 1943, da deres Welligton HZ248 blev skudt ned over Tunesien.

Sidney Baker og hans besætning fra No. 635 Squadron efter at de var vendt hjem fra et bombe-togt til Wuppertal. Det var Bakers 100. operative togt.

F/O Baker blev i vinteren 1943 sendt til No. 1651 CU for at blive omskolet til Stirling, hvorefter han den 9. marts 1943 blev overflyttet til No. 7 Squadron. Allerede samme nat blev han sendt på sit førte togt som andenpilot hos F/O Ince. Nattens mål var München, men flyvningen blev afbrudt på grund af tekniske vanskeligheder. Der var en læk i tank nummer tre og samtidig virkede Stirling R9266s kompas og Gee heller ikke. Den 11. marts kom Baker igen afsted med Ince og denne gang gennemførte de togtet, som gik til Stuttgart. Første togt som førstepilot fandt sted den 22. marts, hvor aftenens mål var St. Nazaire. Baker bombede byen med syv 1000 lb GP og fire røde TI.
Den 27. marts deltog Baker i et angreb på Berlin. Han medbragte denne nat hovedsageligt TI samt flares og havde til opgave at afmærke målområdet. Derudover medførte han otte 40 lb GP bomber. Baker blev indfanget af lyskasterne over Berlin og udsat for intens luftværnsbeskydning. En motor satte ud og en anden blev alvorligt beskadiget. Bakers Stirling havde flere skader og han mistede et øjeblik herredømmet over flyet, før han igen fik rettet Stirlingen op og satte kursen hjemover. Han ankom fem timere senere til hjemmeflyvepladsen Oakington, hvor hans Stirlings understel, på grund af skader fra luftværnsbeskydningen, kollapsede under landingen. Stirling R9255 kurede hen over landingsfeltet og blev dagen efter kasseret.
Allerede den 29. marts blev Baker igen afsendt mod Berlin for at afmærke målområdet. Han fløj denne nat Stirling R9258 og kom i luften klokken 20.57. På vej over Nordsøen satte inderste venstre motor ud og Baker valgte at returnere til RAF Oakington medbringende flyets bombelast.
Den 4. april markerede Baker målområdet i Kiel med røde og gule målmarkeringsbomber samtidig med, at han kastede 16 stk 40 lb sprængbomber. Besætningen rapporterede, at målmarkeringen faldt præcist og at man kunne se et brandskær under skydækket. Turen forløb planmæssigt og Baker fløj ikke operativt igen før togtet til Stettin den 20. april.
Den 4. juli blev Baker udnævnt til F/Lt og var nu et centralt medlem af No. 7 Squadron. Under angreb på Hamburg i sommeren 1943 nedskød Bakers besætning en tysk natjager og fik den 13. august tildelt sit første

DFC samtidig med, at han blev udnævnt til Squadron Leader. Tabene i No. 7 Squadron var i 1943 så voldsomme, at Baker nogle få måneder efter hans ankomst til enheden blev udnævnt til flight commander.
Efter 40 operative togter ved No. 7 Squadron blev Baker den 19. november 1943 sendt til No. 1651 CU som instruktør. Den 1.januar 1944 fik Baker tildelt et DSO, hvilket er en medalje lige under Victoria korset.
I maj 1944 kom Baker tilbage til No. 7 Squadron, der i mellemtiden havde konverteret til Lancasters. Han blev i juli udnævnt til Master Bomber og fløj en række halsbrækkende togter som sådan.
Den 16. august 1944 bombede han Kiel, hvor han var Blind Marker Illuminator. Den 18. august var målet Bremen og Baker fløj ligesom den foregående nat Lancasrer III PA975. Han var også denne nat Blid Marker Illuminator (og ikke Master Bomber som ofte hævdet). Han medbragfe seks grønne målmarkeringsbomber samt en 4.000 HC Minol 'cookie', der alle faldt omkring en halvanden kilometer nordvest for Aiming Point. Efter togtet til Bremen blev han indtillet til en bjælke til hans DFC samtidig med, at hans tour ved No. 7 Squadron var overstået. DFC'et blev tildelt i november 1944, hvor Baker allerede havde skiftet enhed.
Baker fik i august at vide, at han skulle være chef for No. 635 Squadron på RAF Downham Market. Denne eskadrille, der også var en del af Pathfinder Force, var dannet den 20. marts 1944 ved at overføre 'B' Flight fra No. 35 og 'C' Flight fra No. 97 Squadron. Eskadrillen fløj deres første togt to nætter senere, som gik til Frankfurt.
Baker blev i begyndelsen af september udnævnt til Wing Commander og klargjort til at overtage sit nye job. Der går historier om, at han dagen efter angrebet på Bremen sprang i et fly og fløj over til sin nye enhed, men det er ikke helt korrekt. Han ankom til Downham Market den 10. september og havde samtaler med den afgående chef, Wing Commander Walter Thomas Brooks, DSO, der skulle til No. 29 OTU. Den efterfølgende dag skete overdragelse af kommandoen og den 12. september forlod Brooks Downham Market.
Opgaven som chef betød, at Baker ikke skulle flyve så mange operative togter. Hans opgave var, at hans enhed fungerede tilfredsstillende og Baker kom ikke i luften igen før den 27. september 1944, hvor han deltog i et dagangreb på Sterkrade, som han bombede gennem et 10/10 skydække.
I Bomber Command var der krav om, at en eskadrillechef fløj et operativt togt hver måned, men Baker fløj naturligvis flere. Et af de mere vigtige fandt sted den 26. december i forbindelse med tyskernes fremstød i Ardennerne. I trafikknudepunktet Saint Vith i Belgien mødtes flere af tyskernes vigtige forsynings- og fremrykningsruter og så snart at vejret var til det, blev det besluttet at Bomber Command skulle bombe vejknudepunktet St Vith samt troppekoncentrationer i umiddelbar nærhed af byen. Klokken 13.20 kom Baker på vingerne i Lancaster III PB226 for at fungere som master bomber for angrebet. Han indfandt sig over St Vith klokken 15.26 og instruerede hovedstyrken til at vente indtil målet var tilstrækkeligt markeret. Baker sikrede sig at de grønne TI'er var placeret korrekt og gav klokken 15.29 hovedstyren ordre til at påbegynde bombningen. Hans kodenavn som Master Bomber var i øvrigt denne dag Plato. Bomberne fra 146 Lancasters og 136 Halifaxes faldt tæt over målområdet, der hurtigt blev dækket af røg, hvorfor Baker, der hele tiden kredsede over St Vith, gav bombebesætningerne ordre til at bombe i udkanten af røgen fra de mange brande. Klokken 15.41 var angrebet overstået og Baker satte kursen hjemover. Han landede igen klokken 17.47 uden, at Lancasteren havde fået en skramme, selv om han havde kredset over målområdet i 21 minutter. Skaderne i St Vith var omfattende, men vejforbindelserne var blevet hårdt medtagne og kilder oplyser, at det tog de tyske styrker tre dage før de vigtige forsyningslinjer blev fuldt genåbnet, hvilket havde indflydelse på de svære kampe omkring Bastogne.
Efter dette angreb blev han i januar 1945 han indstillet til sit andet DSO, som han først fik tildelt den 13. marts efter hjemkomsten fra et angreb på Wuppertal, hvor han havde været Master Bomber i Lancaster PB914. Han havde under dette togt fløjet rundt over målet i 20 minutter. Det var Bakers togt nummer 100 og han fik herefter flyveforbud for at flyve operativt resten af krigen ud.



Wing Commander Baker den 13. marts 1945 efter hjemkomsten fra Wuppertal. Straks efter laidingen fik han stukket et glas øl i hånden og det blev til flere i løbet af dagen. Baker var glad for øl, cigaretter og mad, hvorfor han fik øgenavnet 'Tubby' Man skulle dog ikke tage fejl af ham. Baker var yderst professionel og var både en dygtig pilot og leder.

'Tubby' Baker forblev i RAF efter krigen, men måtte i første omgang gå ned i rang. Han blev den 1. september 1945 udnævnt til F/Lt og den 1. januar 1951 til Squadron Leader. Den 1. juli 1957 blev han udnævnt til Wing Commander igen samtidig med, at han blev chef for No. 138 Squadron, der var udrustet med Valiant bombefly, som var en del af Englands atomstyrke. Baker fortsatte senere som stabsofficer indtilhan blev pensioneret fra RAF i 1966. Han blev herefter ansat i det civile liv som personalechef i Bristol og gik endelig på pension i 1985. Sydney Baker døde den 28. juli 2007.

Sidney Bakers medaljer, logbog og forskellige effekter blev solgt af familien i juni 2021. Man havde forventet, at det ville indbringe omkring £30.000, men det endelige resultat var £70,000.

Wing Commander Robert George Barrell var pilot ombord på Stirling R9283. Barrell var en overordenlig dygtig bombepilot, men denne nat faldt hans røde målmarkeringsbomber ifølge Barrell selv omkring en halvanden kilometer sydvest for AP. Aiming Point (AP – centrum for målområdet) var iøvrigt Adolf Hitler Schanze ved hovedpostkontoret og hovedbanegården i Stettin.
W/Cdr Barrell var flight commander i No. 7 Squadron og havde tidligere fløjet en tour ved No. 77 Squadron, hvilket i juni 1941 indbragte ham et DFC. I februar 1943 var han Squadron Leader i No. 7 Squadron og deltog den 14. februar i et angreb på Köln, hvor hans Stirling R9270 blev ramt af luftværnsskyts, netop som han havde kastet sin bombelast. Flyet blev alvorligt beskadiget og mistede flere tusind fods højde, før Barrell igen fik kontrol over Stirlingen. Det lykkedes for Barrell at flyve hjem med det beskadigede bombefly, hvilket indbragte ham et øjeblikkeligt DFC. I foråret fik han også tildelt et DSO. I marts 1943 blev Barrell udnævnt til Wing Commander, hvilket svarer til oberstløjtnant i det danske forsvar.
RAF havde en særlig udmærkelse, hvor man kunne blive 'mentioned in despatches' og denne tildeling fik Barrell to gange, nemlig i juni 1942 og januar 1943. Nu kunne man tro, at W/Cdr Barrell var en moden herre, men han var kun 23 år gammel.
W/Cdr Barrell blev dræbt natten mellem den 24. og 25. juni 1943, medens han deltog i et angreb på Wuppertal. No. 7 Squadron mistede to Stirlings og en Lancaster denne nat. No. 7 Squadron var i færd med at konvertere fra Stirlings til Lancasters og Barrell fløj Lancaster III ED595. Han blev skudt ned af Oberleutnant Gerhard Raht fra 4./NJG 3 og styrtede ned omkring 4 km øst for Rilland i Holland. Oblt Raht var udlånt til 1./NJG 1 i Holland og det var Rahts 7. nedskydning.

No. 7 Squadron var kendt for korte beskrivelser i deres Operational Record Books, men F/Lt Clarence Desmond Ince, DFC & Bar, tager sandsynligvis rekorden for ikke at beskrive, hvilke problemer besætningen havde under angrebet på Stettin. Han fløj denne nat Stirling R9266, som han også havde fløjet til Berlin natten mellem den 27. og 28. marts 1943. Her var Stirling R9266 blevet beskadiget af luftværnsbeskydning og måtte på et længere reparationsophold. Den 20. april var flyet klar til at flyve operativt igen og F/Lt Ince startede fra RAF Oakington klokken 21.05 og satte kursen mod Danmark. Hans rapport lød:

> Stettin. 1 TI gul, 5 TI rød, 2 TI grøn, 6 x 3 hvide lysbomber, 8 x 40 GP sprængbomber. Bombede succesfuldt. Røde TI og lysbomber godt koncentrerede. Mange brande startede senere. Udmærket tur. Lysbomberne brugbare.

Efter at have markeret målområdet i Stettin havde Stirling R9266 ifølge besætningsmedlemmer til opgave at markere et turning point på vejen hjem. F/Lt Ince havde ordre til at gå ned i lavere højde efter at have bombet Stettin, men på grund af de mange ’flak skibe’ i farvandet omkring Danmark besluttede han sig til først at gå ned i lavere højde på et senere tidspunkt. Stirling R9266 var udstyret med H2S radar og pletter på scopet bekræftede, at der var mange skibe til søs. Besætningen kunne også se flere fly blive skudt ned i lav højde.
Stirling R9266 slap ikke helt uskadt fra hjemturen. På vej over Danmark blev Stirlingen beskadiget af luftværnsskyts og selv om Ince kunne holde flyet i luften, så havde besætningen problemer. De tabte brændstof og havde i forvejen ikke for meget. Flyvemekanikeren, F/Sgt Frederick Clive Fray, brugte alle sine færdigheder for at få det yderste ud af det resterende brændstof og det lykkedes for Ince at nå tilbage til RAF Oakington, hvor han landede klokken 05.23.
F/Sgt Fray fik tildelt et DFM i maj 1943 og besætningen troede, at han fik den på grund af turen til Stettin. Det er ikke korrekt. Han var allerede indstillet til medaljen den 1. marts, hvilket vil sige både før turen til Berlin og Stettin.

F/Lt Clarence Desmond Ince, DFC & Bar. Bjælken til hans DFC fik han den 12. marts 1943 med følgende baggrund: 'One night in February 1943, this officer captained an aircraft which attackedf Cologne. While crossing the enemy coast on the outward flight, the bomber was attacked by an enemy fighter. The port wing and tail plane was damaged, while the port petrol units were pierced and the petrol control cock cables were severed; the electrical system also sustained damage. Despite this, Flying Officer Ince pressed on to his target which he bombed successfully. Displaying great skill and determination he then flew the damaged aircraft to base where he made a safe landing. Flying Officer Ince set a fine example of courage and devotion to duty throughout'. (RAF)

F/Lt Ince, der stammede fra Barbados, havde fået sit første DFC i november 1942, medens han fløj i No 214 Squadron. Hans bjælke til DFC fik han tildelt i marts 1943 efter en tur til Köln i februar, hvor hans Stirling blev alvorligt beskadiget af en tysk natjager. Selv om hans fly var beskadiget, fortsatte Ince til Köln og gennemførte bombningen af målet.
F/Lt Ince omkom natten mellem den 21. og 22. juni 1943 under et angreb på Krefeld. Stirling R9266 blev ramt af luftværnsild fra 2./schw. Flak Abt. 475, der startede en brand imellem motorerne på venstre vinge. Ince forsøgte at slukke ilden ved at foretage et kraftigt dyk, men ilden bredte sig mere og mere og Ince gav besætningen ordre til at forlade flyet. Det lykkedes for besætningen at springe ud med faldskærm, men den efterfølgende dag fandt man liget af F/Lt Ince i resterne af Stirlingen. Besætningen skulle samme dag have været på en hårdt tiltrængt orlov.

Squadron Leader Creswell fra No. 35 Squadron kunne ved ankomt til målområdet tydeligt se Stettin og kanalerne gennem byen. Han skønnede, at sigtbarheden var omkring 75 km. Alligevel vurderede han, at hans røde målmarkeringsbomber faldt omkring to kilometer fra AP. Hans målmarkeringsbomber blev kastet ved hjælp af H2S radar, hvilket sandsynligvis er årsagen til fejlbombningen. Efter kast af de røde TI kastede han som befaldet sine hvide lysbomber for at give de efterfølgende fly mulighed for at lokalisere det nøjagtige Aiming Point.

Cresswell med besætning og jordpersonel i sommeren 1944.

Edmund Keith Creswell blev født den 12. november 1919 og var søn af Rear Admiral Creswell DSO, DSC, ADC. Creswell junior gik på Imperial Service College fra 1933 til 1938 og blev i juli 1941 udnævnt til Pilot Officer. Han var på daværende tidspunkt tjenestegørende ved No. 51 Squadron og blev samme måned overført til No. 35 Squadron, hvor han gennemførte 11 bombeangreb. Et af disse angreb fandt sted den 29. september 1941 mod Stettin, så det var ikke første gang, at Creswell var over byen.
Den 6. januar 1942 var hans første tur ved No. 35 Squadron overstået, hvorefter han blev overført til No. 28 Conversion Flight og senere 158 Squadron Conversion Flight på Linton-on Ouse. I november 1942 fik han tildelt et DFC, medens han stadigvæk var en del af denne enhed. Han fik medaljen på grund af hans mange bombetogter, der blandt andet var gået til Turin i Italien samt Berlin. To gange havde han været i stand til at bringe et beskadiget fly hjem. I januar 1943 var han lige kort forbi No. 102 Squadron, før han den 15. februar

kom tilbage til No. 35 Squadron. I løbet af de næste to måneder fløj han 12 bombetogter til blandt andet Frankfurt, Stuttgart og tre gange Berlin samt Spezia i Italien.
Creswell gennemførte 45 bombetogter under hans anden tour ved No. 35 Squadron og opnåede blandt andet at blive Master Bomber. Han afsluttede sin tour med et togt til Manneville den 18. juli 1944 og blev den 9. august overflyttet til HQ Transport Command. I september 1944 fik han tildelt et DSO for hans tjeneste ved No. 35 Squadron. Cresswell døde i februar 1999.

F/Lt A P Cranswick i Halifax DT803 kastede sine fem røde målmarkeringsbomber klokken 01.02 fra en højde af 14.000 fod og observerede, at de faldt lidt nordvest for AP. Han forblev i målområdet, indtil der ikke var brug for hans grønne målmarkeringsbombe, hvorefter han satte kursen hjemover. På vej hjem blev hans fly klokken 02.20 (britisk tid) beskudt af luftværnsskyts ved Kiel samt over Sylt klokken 02.40. Ved hjemkomsten blev der fundet 10 til 15 huller fra luftværnsskytset i Halifaxen.
Alec Panton Cranswick var en de helt store berømtheder i Bomber Command. Han meldte sig til RAF i sommeren 1939 og fik sine pilotvinger i september 1939 sammen med hans udnævnelse til Pilot Officer (acting). Herefter begyndte hans uddannelse til bombepilot, før han i 1940 blev forflyttet til No. 214 Squadron, der på dette tidspunkt fløj Wellingtons. Her gennemførte han 29 operative togter, før han i december 1940 fløj til Malta, hvor han blev en del af No. 148 Squadron. Cranswick fløj 32 togter i denne enhed, før han igen blev forsat tilbage til England. Hjemturen foregik ved hjælp af skib og da Cranswick kom tilbage til England, blev han udnævnt til Flight Lieutenant og tildelt et DFC for hans mange missioner.

Alec Panton Cranswick, DFC DSO, der også var medlem af 'the 100 Club'.

Efter omskoling til Halifax bombefly blev Cranswick sidst i december 1942 forflyttet til No. 419 Squadron på flyvepladsen Middleton St. George. Her fløj en et mindre antal togter, før han sidst i januar 1943 endelig ankom til No. 35 Squadron. Hans første togt i sin nye enhed fandt sted den 14. februar og gik til Köln. Herefter fløj Cranswick 42 operative togter, der blandt andet indbragte ham et DSO. Natten mellem den 4. og 5. juli 1944 blev Squadron Leader Cranswick skudt ned under et angreb på jernbaneterrænet i Villeneuve St Georges i Frankrig. Cranswicks Lancaster (ND846) blev i 8.000 fods højde ramt af en luftværnsgranat få sekunder efter, at han havde kastet sin last af målmarkeringsbomber. Syv af den otte mand store besætning blev dræbt - herunder Cranswick. Cranswick blev 24 år.

F/Lt Douglas Julian Sale angreb et minut før Cranswick og kastede sine målmarkeringsbomber, der landede omkring 1.000 meter nordøst for Aiming Point. F/Lt Sale kunne se hele Stettin by og vandveje i månelyset. Han kastede sin bombelast ved hjælp af H2S og visuel observation. Sale forblev også kort tid i målområdet efter, at han havde kastet sine lysbomber og observerede grønne målmarkeringsbomber mellem de røde TI'er. Da han var på vej ud af området ved Stettin, kunne besætningen se en stor brand i dokområdet samtidig med, at andre brande var ved at få godt fat.

F/Lt Douglas Julian Sale, DSO & Bar, DFC

F/Lt Sale kom til No. 35 Squadron fra No. 10 Squadron den 28. januar 1943 og fløj sit første togt med sin nye eskadrille den 3. februar, hvor turen gik til Hamburg. Angrebet på Stettin var Sales 19. togt med No. 35 Squadron. Medens Sale var stationeret ved No. 10 Squadron, fløj han omkring 10 togter.
Sale blev født i Penetanguishene i Ontario den 28. februar 1914 og boede før krigen i Toronto. Han meldte sig til RCAF den 28. april 1941 og fik sine pilotvinger den 16. januar 1942. I marts samme år rejste han til England, hvor han blev uddannet på Whitley og senere Halifax bombefly.

Natten mellem den 12. og 13. maj 1943 blev F/Lt Sale skudt ned af Oberleutnant Geiger fra III./NJG 1. Nedskydningen fandt sted ved Haaksbergen i Holland og Sale blev kastet ud af Halifax DT801, da den eksploderede i luften. Sale landede i et fyrretræ og var i stand til at flygte. To af Halifaxens besætningsmedlemmer blev dræbt ved nedstyrtningen og de fire øvrige blev taget til fange af den tyske værnemagt. Sale dukkede op i Gibraltar den 4. august 1943 og var den 2. september tilbage i No. 35 Squadron. Hans flugt og undvigelse indbragte Sale et DSO.
Sale blev i oktober 1943 udnævnt til Squadron Leader. Natten mellem den 20. og 21. december var han på vej tilbage fra et togt til Frankfurt, da en af markeringsbomberne eksploderede i flyet og satte agterskyttens tårn samt den ene vinge i brand. Sale beordrede besætningen til at springe ud med faldskærm, men opdagede at rygskyttens faldskærm var brændt, hvorfor han besluttede sig til at nødlande den beskadigede maskine på flyvepladsen Gravely. Det lykkedes ham at få maskinen ned så langt fra hangarer og andre bygninger som muligt, hvorefter rygskutten og Sales forlod flyet så hurtigt som muligt. Da de var omkring 200 meter fra flyet, detonerede det og kastede dem begge to til jorden.

D J Sale, hans besætning samt jordpersonel foran deres Halifax.

Natten mellem den 19. og 20. februar 1944 deltog Squadron Leader Sale i et angreb på Leipzig, hvor hans Halifax HX325 blev skudt ned i 23.000 fods højde over Beedenbostel. Det var Sales 40. operative togt med No. 35 Squadron. Nedskydningen blev foretaget af Hauptmann Ludwig Meister fra 1./NJG 4. Under luftkampen blev Halifaxens agterskytte, F/Sgt Knight, dræbt og Sale blev såret. Halifaxens brændstoftanke eksploderede, men det lykkedes for Sale at holde maskinen i luften indtil den resterende besætning var sprunget ud med faldskærm. Sale landede med faldskærm, men var hårdt såret og blev af tyskerne tage til fange og transporteret til et hospital, hvor de tyske læger forsøgte at lappe ham sammen. Den 20. marts begik Sale selvmord ved at kaste sig ud af et vindue på hospitalet. Squadron Leader Sale så sig ikke i stand til at fortsætte livet med de skader, som han havde pådraget sig under udspringet. Han blev 30 år. Sale blev efter sin død tildelt yderligere et DSO samt et DFC.

F/Lt MacDonald i Halifaxs JB787 havde problemer med flyets H2S navigationsradar, hvorfor han ikke kastede sine røde målmarkeringsbomber, men ventede indtil der var nok af disse til, at han kunne kaste en grøn TI'er. På dette tidspunkt var der en god markering af Aiming Point med grønne TI'er. Da JB787 forlod målområdet, kunne besætningen se sprængbomber detonere i det sydøstlige hjørne af byen. Brandbomberne var også ved at få godt fat. Pludselig sås en stor eksplosion med ildglimt og efterfølgende rødt skær samt sort røg.
Harry Burns MacDonald var født i 1915 og boede i Sackwille i Canada, før han i oktober 1940 meldte sig til RAF. Efter færdig pilotuddannelse i Canada kom han i sommeren 1941 til England, hvor han tilsyneladende gennemførte en tour som bombepilot, før han i forsommeren 1942 kom til No. 35 Squadron.
Den 22. juni 1942 var ikke en heldig dag for MacDonald. Han skulle gennemføre en air test med Halifax W1159, der netop var blevet leveret til No. 35 Squadron den 11. juni. Flyet var helt nyt og under landing på

flyvepladsen Linton-On-Ouse røg W1159 på grund af en kraftig sidevind af startbanen. Besætningen kom ikke noget til, men Halifax W1159 var så kraftigt beskadiget, at man den 16. juli besluttede at skrotte flyet.
Uheldet fik ikke nogen indflydelse på MacDonalds forfremmelse, da han nogle få dage senere blev udnævnt til officer. MacDonalds første operative togt fandt sted den 25. juni 1942, hvor han deltog i et angreb på Bremen. Natten mellem den 13. og 14. juli var han på hans sjette togt, der gik til Duisburg. Da MacDonald var over målområdet, kunne besætningen ikke kaste deres 4.000 lb HC sprængbombe. På vej tilbage til England forsøgte besætningen på alle måder at få den store bombe frigjort, idet den var fuldt armeret og kunne gå af under landing. Da dette ikke lykkedes, besluttede MacDonald, at besætningen skulle springe ud med faldskærm. Dette skete i nærheden af Harrogate. Halifax W7761 fortsatte et stykke tid for så at rulle om på ryggen og styrte ned ved Beckwith klokken 05.20. Under styrtet blev bomben frigjort og detonerede omkring 700 meter fra nedstyrtningsstedet.
MacDonald beskadigede begge ankler, da han landede med faldskærm og var sygemeldt indtil den 31. juli. Medens han var syg, blev der afholdt en undersøgelse af hændelsen. Undersøgelseskommisionen fastslog, at der var fejl på Halifaxen og foreslog en teknisk ændring af nødudløsning af bombelasten.
Allerede den 31. juli kom MacDonald igen i luften, hvor nattens togt gik til Düsseldorf. MacDonald bombede målet, men fik motorproblemer på vej tilbage og landede på flvyepladsen Cottesmore i stedet for No. 35 Squadrons almindelige flyveplads.
Angrebet på Stettin var MacDonalds 31. operative togt ved No. 35 Squadron. Han fik i maj 1943 tildelt et velfortjent DFC. Den 25. juli 1943 havde han sit nummer 41. og sidste togt ved eskadrillen. Turen gik til Essen, hvorefter MacDonald blev forflyttet til PFF NTU (PFF Navigation Training Unit) på flyvepladsen Gransden Lodge. MacDonald overlevede krigen, men døde i 1956.

F/Lt Thomas Henry Lane, DFC, fra No. 35 Squadron

Også F/Lt Lane i Halifax BB320 havde problemer med flyets H2S radar og han angreb senere end de andre Blind Target Illuminators (af No. 35 Squadron benævnt Ground Markers). Han nøjedes med at kaste sin grønne målmarkeringsbombe, der faldt i en samling af røde TI'er, samt sine hvide lysbomber. TI'eren faldt i centrum af Stettin vest for dokområdet. På vej ud af målområdet kunne besætningen se store dele af Stettin i flammer.
Thomas Henry Lane var i juli 1942 kommet til No. 35 Squadron fra 1652 CU (Conversion Unit), hvor han og hans besætning var blevet færdiguddannet som bombebesætning. Lane deltog i sit første bombetogt natten mellem den 29. og 30. juli, hvor Bomber Command angreb Saarbrücken med 291 fly. Sgt. Lane fløj som andenpilot for Sgt C C Spencer for at få lidt praktisk viden om et angreb, før han selv skulle være skipper på en Halifax. Den 11. august 1942 fløj Sgt. T H Lane sit første selvstændige operative bombetogt, der gik til Le Havre. Togtet blev gennemført uden særlige hændelser.
Togtet til Stettin var Lanes 33. togt og i maj 1943 fik han tildelt et DFC for hans indsats ved No. 35 Squadron. Det blev dog ikke ved med at gå godt. Natten mellem den 21. og 22. juni 1943 deltog Lane i et angreb på Krefeld. Lanes Halifax Mk. II HR685 blev i 5.500 meters højde klokken 01.48 angrebet af Hauptmann Meurer fra 3./NJG 1. Det var Meurers 49. nedskydning og han skød den inderste motors brændstoftank i brand. Det lykkedes for Lane at holde Halifaxen i luften indtil besætningen kunne springe ud. Da det som sidste mand var Lanes tur, kunne han ikke komme ud af pilotsædet, da hans sele var fanget af en sikkerhedssplit. Rygskytten, F/Sgt. Roy MacDonald stod i døren og skulle lige til at springe, men satte sit eget liv på spil og søgte tilbage i flyet for at hjælpe Lane. Det lykkedes for MacDonald at løsne sikkerhedssplitten, så Lane var frigjort. MacDonald sprang uden at kigge sig tilbage og Lane fulgte sekunder efter. Det var Lanes 41. operative bombetogt.
Alle besætningsmedlemmer overlevede udspringet og blev taget til fange af den tyske værnemagt. Halifax HR685 styrtede ned syd for Wamel i Gelderland, som er en del af Holland. Efter en tur i det tyske afhøringscenter i Oberursel kom besætningen til forskellige fangelejre. Lane endte i Stalag Luft III.

Thomas Henry Lane kom tilbage til Canada i 1945 og giftede sig i 1946. Han læste på dette tidspunkt på universitetet i Guelph i det sydvestlige Ontario, hvor han senere blev professor i Land Resource Science. Lane døde som 96 årig den 28. juni 2016.

Den indledende faste af angrebet på Stettin den 20. april 1943. Flares oplyser mål-området og de første mål-markeringer er kastet, hvorefter Visual Marker Illuminator besætningerne skal til at afmærke Aiming Point. (IWM)

Visual Marker Illuminators

To og tre minutter efter Ground Markerns skulle tre Visual Markers støttet af de røde målmarkeringsbomber, lokalisere Aiming Point og afmærke dette med grønne målmarkeringsbomber. Hvis der ikke var tilstrækkeligt med lysbomber, kunne Visual Marker flyene kaste lysbomber på samme måde som de bombefly, der var udstyret med H2S. Hvis det ikke var muligt at lokalisere Aiming Point, skulle Visual Marker kaste deres grønne TI mod den største samling af røde TI. Sidstnævnte mulighed var kun den absolutte sidste udvej.

Visual Marker bestod af to Lancasters fra No. 83 Squadron og en Halifax fra No. 35 Squadron. Da man havde inkalkulereret tab under anflyvningen, var disse funktioner doblet op og sidstnævnte tre fly havde ordre på at bombe, hvis de grønne målmarkeringsbomber ikke faldt rettidigt. Lancasterne i nummer to hold bestod af fly fra No. 156 Squadron.

Lancasternes bombelast bestod af en gul og fire grønne målmarkeringsbomber, en langtidsbrændende grøn målmarkeringsbombe (med 7 minutters brændtid), 4 x 4 hvide lysbomber, en 4.000 lb HC sprængbombe og to stk 500 lb GP sprængbomber. Halifaxene fra No. 35 Squadron medførte fem grønne målmarkeringsbomber, to stk 1.000 lb GP sprængbomber og 2 x 4 hvide lysbomber. Hvert fly fra Pathfinder Force, der medførte 500 eller 1.000 lb GP sprængbomber, havde ordre til at mindst en bombe skulle forsynes med to 'screamers'. En screamer var en form for fløjte, der udsendte en forfærdelig lyd, som skulle skræmme folk på jorden.

Visual Marker blev udvalgt blandt de bedste og mest erfarne Pathfinder besætninger. Besætningerne havde til opgave at lokalisere Aiming Point og markere dette med stor nøjagtighed. Dette skulle gøres ved hjælp af deres XIV bombesigte, der var meget nøjagtigt, men også mere simpelt at operere end nogle af de tidligere typer bombesigter, hvilket var en fordel, når bombebesætningerne var udsat for højt stressniveau under anflyvning før bombekast.

Visual Marker Illuminators

Eskadrille	Fly	Kode	Pilot	Angrebstidspunkt
No. 83 Sqdn	Lancaster ED312	'F'	P/O C P McDonald	Nedskudt før Stettin
No. 83 Sqdn	Lancaster W4231	'U'	F/O F J Garvey	01.01
No. 35 Sqdn	Halifax W7876	'K'	F/Lt P A Haggarty	01.03
No. 35 Sqdn	Halifax JB785	'F'	P/O W S Sherk	01.03
No. 156 Sqdn	Lancaster ED715	'J'	S/Ldr B L Duigan	01.04
No. 156 Sqdn	Lancaster ED841	'V'	S/Ldr J H White	01.05

Det første fly blandt Visual Marker Illuminators ankom ikke over Stettin. P/O Charles Parkinson McDonald var blevet anskudt før målområdet og havde vendt om i et forsøg på at nå Sverige.

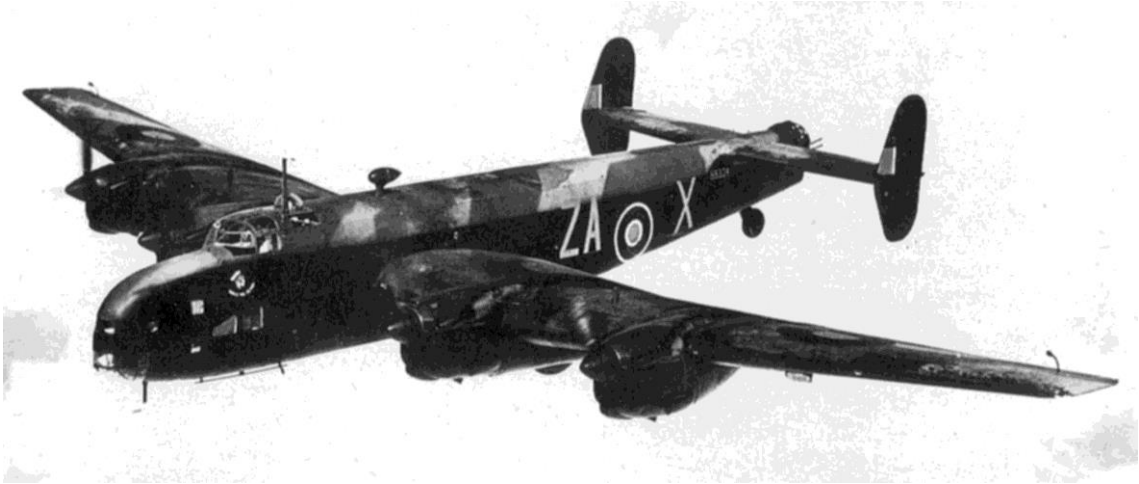
Den næste Lancaster fra No. 83 Squadron blev fløjet af F/O Frederick James Garvey, der klokken 01.01 bombede fra 14.000 fods højde. Besætningen kunne tydeligt se øerne Silberwiese og Lastadie samt knækket i Oderfloden, så de havde intet problem med at identificere Aiming Point. Deres bombelast faldt tæt ved den nordvestlige bred af Oderfloden. Aiming Point var ifølge besætningen omringet af flere røde målmarkeringsbomber og hovedstyrkens efterfølgende bombning var pænt koncentreret omkring målmarkeringen. Klokken 01.12 så besætningen en stor eksplosion med en masse sort røg. På dette tidspunkt var brandene også ved at få godt fat i det tæt bebyggede område.

F/O Frederick James Garvey fra No. 83 Squadron (længst til venstre) fotograferet på RAF Wyton sammen med hans besætning og jordpersonel. Jack Cooke (femte fra venstre) blev pensioneret som S/Ldr, Sukthanker (ottende fra venstre) kom fra Indien gik et DFC, Hugh Ashgton (længst til højre) fik ligeledes et DFC. Webster (anden fra højre) blev dræbt under et togt. (H A Ashton)

Garvey var født i Vancouver i 1913 og arbejdede som journalist i Vancouver, før han meldte sig til RAF i 1940. Efter endt pilotuddannelse kom han til England og fløj fra januar 1943 en tour ved No. 83 Squadron på over 60 togter, før han blev overflyttet til No. 7 Flying Instructor School på flyvepladsen RAF Upavon ved Marlborough. Garvey havde deltaget i mange hårrejsende togter over tysk område, men det var et almindelig flyveuheld, som tog livet af ham. Garvey blev dræbt den 15. februar 1944, da han var instruktør ombord på Oxford I LW776, som styrtede ned i Headley Park ved Bristol. Garvey blev 38 år gammel og var ved sin død indehaver af DSO og DFC.

Den næste, der kastede sine målmarkeringsbomber, var F/Lt P A Haggerty i Halifax W7876, Klokken 01.03 kastede han fra 14.000 fods højde en grøn målmarkeringsbombe efterfulgt af 2 x 4 hvide lysbomber. Fire af de grønne TI'er kunne ikke kastes på grund af tekniske problemer. Bombekasteren kunne tydeligt se Aiming Point i månelyset, men mente at de røde målmarkeringsbomber forvirrede identifikationen af AP. De røde TI'er faldt midt i Stettin by og nordøst for denne i en afstand indtil tre kilometer fra AP. Nogle af hovedstyrkens brandbomber faldt for kort, men en fornyet afmærking med grønne TI'er rettede op på dette og hele den indre by stod i flammer, da Haggerty forlod målområdet.
Halifax W7876 blev kraftigt beskudt af det tunge luftværnsskyts i Stettin og ved landingen tilbage i England fandt man mange små huller i flyet fra granatsplinter. Haggerty landede uden problemer klokken 06.00 på RAF Graveley.
På vej hjem kastede F/Lt Haggarty klokken 02.05 britisk tid fra en højde af 16.000 fod sine to 1000 lb sprængbomber mod, hvad han betegnede som Nykøbing. Bomberne landede på Ourup Gårds marker ca. 5 km øst for Nykøbing Falster. Der skete kun mindre skade på en ejendom samt en del markskade.

F/Lt Patrick Archibald Haggarty havde tidligere fløjet ved No. 158 Squadron, før han i marts 1943 kom til No. 35 Squadron, Hans første togt i eskadrillen gik til Duisburg den 26. marts og angrebet på Stettin var hans fjerde. Haggarty gennemførte 18 bombetogter, medens han var i No. 35 Squadron og nåede at blive forfremmet til Squadron Leader samt få tildelt et DFC. DFC'et blev tildelt den 13. august, men Haggarty nåede ikke at få megen glæde ud af medaljen. Hans Halifax HR880 blev natten mellem den 16. og 17. august 1943 skudt ned under et angreb mod Turin i Italien, hvorved Haggarty og fire andre besætningsmedlemmer blev dræbt. To overlevede og blev taget til fange. Den ene af dem, navigatøren F/Lt Ronald Denis Ferguson, DFC, flygtede i november 1943 fra militærhospitalet i Turin.



Halifax ZA-X fra No. 10 Squadron, der den 20. april 1943 blev fløjet af WO Lewis Kenneth Fennell. Han bombede klokken 01.10 Stettin fra en højde af 15.000 fod. Vejret oer godt over målområdet og bombningen blev foretaget efter visual identificering af vandkonjekturer og bebygget område samt målmarkeringsbomber. En større mængde brande blev observeret i målområdet og disse var allerede synlige fra Østersø kysten. Der var moderat luftværnsskydning og lyskasteraktivitet over målområdet. Fennell fik tilkendt et DFC den 17. august 1943.

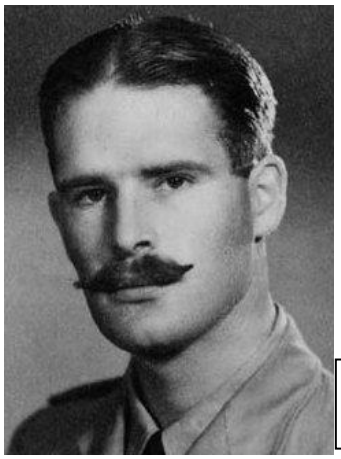
Den næste Visual Marker, som kom ind over målet, var P/O Walter Scott Sherk i Halifax JB785 fra No. 35 Squadron. Han kunne i månelyset tydeligt se havnen i Stettin, Oderfloder og selve Stettin by. Besætningen så også detonerende bomber i eller ved Aiming Point. Han kastede klokken 01.03 sine grønne målmarkeringsbomber og to 1.000 lb sprængbomber fra en højde af 14.000 fod samt hans lysbomber omkring 15 km nordvest for målområdet. Klokken 01.08 blev Halifaxen ramt af brandbomber, der blev kastet af et højereflyvende bombefly. To 4 lb brandbomber røg igennem pilotens nødluge og den ene eksploderede i flyvemekanikerens område. På vej gennem cockpittet satte den anden brandbombe ild i pilotens sæde og kilede sig fast bag ved dette. Brandbomben klemte Sherks forbindelse til krænge- og sideror samtidig med, at flammer og røg hurtigt fyldte cockpittet. Sherks flyvedragt brød også i brand. Sherk mistede en kort overgang herredømmet over Halifaxen, hvorfor han gav besætningen ordre til at springe ud med faldskærm. En sådan ordre skulle efterkommes øjeblikkeligt, da der normalt ikke var lang tid til rådighed, før flyet gik i spin, hvor man blev fastholdt af centrifugalkraften, eller eksploderede. Agterskytten (F/Sgt Henry Thomas Woonton) og bombeskytten (F/Sgt Mathias Stanley Keon) var de første til at springe. Radiotelegrafisten (F/O George Glover McGladrey) forsøgte at slukke flammerne, medens flyvemekanikeren (Sgt Douglas Glenn Bebensee) kæmpede med at fjerne brandbomben, der klemte på kablerne til rorene. Situationen så ret håbløs ud, men pludselig fik Sherk igen kontrol over flyet og annullerede ordren om at springe ud. Telegrafisten havde i mellemtiden fået slukket ilden i cockpittet, men en stor del af navigatørens (F/O Roy Gordon Morrison) kort og tabeller var gået tabt. Sherk satte kursen hjemover samtidig med, at navigatøren udarbejede en ny kurs med de materialer, som han havde til rådighed. Klokken 06.33 landede Halifax JB785 igen på hjemmebasen.

Officererne Sherk, Morrison og McGladrey fik tildelt et DFC for deres indsats over Stettin, medens Bebensee som befalingsmand fik et DFM. Beebensee, Morrison og McGladrey blev i begyndelsen af juli overflyttet til No. 405 Squadron og blev alle dræbt natten mellem den 13. og 14. juli 1943 under et angreb på Aachen. Deres Halifax HR905 blev skudt ned af Hauptmann Hans-Dieter Frank fra Stab I./NJG 1. Halifaxen faldt fra hinanden i luften sydøst for Helmond i Holland.

Sherks DFC var en bjælke til hans allerede tildelte DFC, som han havde fået i marts 1943 for en tur til Köln i februar 1943. Under dette togt satte den ene motor ud omkring 100 km før målet, men Sherk forsatte til Köln og gennemførte bombningen.

Halifax JB785 fik ikke en lang levetid. Den blev skudt ned ved Giessen-Nieuwkerk i Holland den 12. juni 1943, hvorved fem ud af den 7 mand store besætning blev dræbt. Det var dog en anden besætning, der fløj JB785 denne nat.
Sherk stammede fra Fort Erie, Ontario i Canada og meldte sig til RAF i maj 1941. Efter endt pilotuddannelse i Canada blev han sendt til England, hvor han blev omskolet til Wellington samt Halifax og overført til No. 419 Squadron, som var en canadisk eskadrille under No. 3 Group. Sherks første operative togt fandt sted den 1. juni 1942, hvor han som pilot ombord på en Wellington bombede Essen.
Da canadiske No. 6 Group blev dannet i januar 1943 blev No. 419 Squadron overflyttet hertil. Sherk forlod eskadrillen den 5. marts og blev overført til Pathfinder Force under No. 35 Squadron. Her fløj han ni togter, hvor togtet til Stettin var nummer otte. Efter et togt til Duisburg seks dage senere blev han sygemeldt og forlod No. 35 Squadron den 6. maj 1943. Sherk blev over Duisburg fastholdt af flere lyskastere for at en tysk natjager kunne nedskyde ham. Det lykkedes ham at slippe ud af lyskeglerne ved at gå ind i et kraftigt dyk. Togtet til Duisburg var Sherks 36. togt.
Nu kunne man tro, at Sherk blev sygemeldt, fordi hans nerver ikke slog til, men det var ikke tilfældet. Hans sygdom skyldtes et biluheld i Cambridge, hvor han kørte lidt for hurtigt. Han brækkede nakken og blev sendt hjem til Canada på sygeorlov. Sherk døde som 62 årig den 16. april 1975 i Niagara Falls i Canada. Efter hans hustrus død i 1998 blev Sherks medaljer solgt i Winnipeg for 3.300 canadiske dollars.

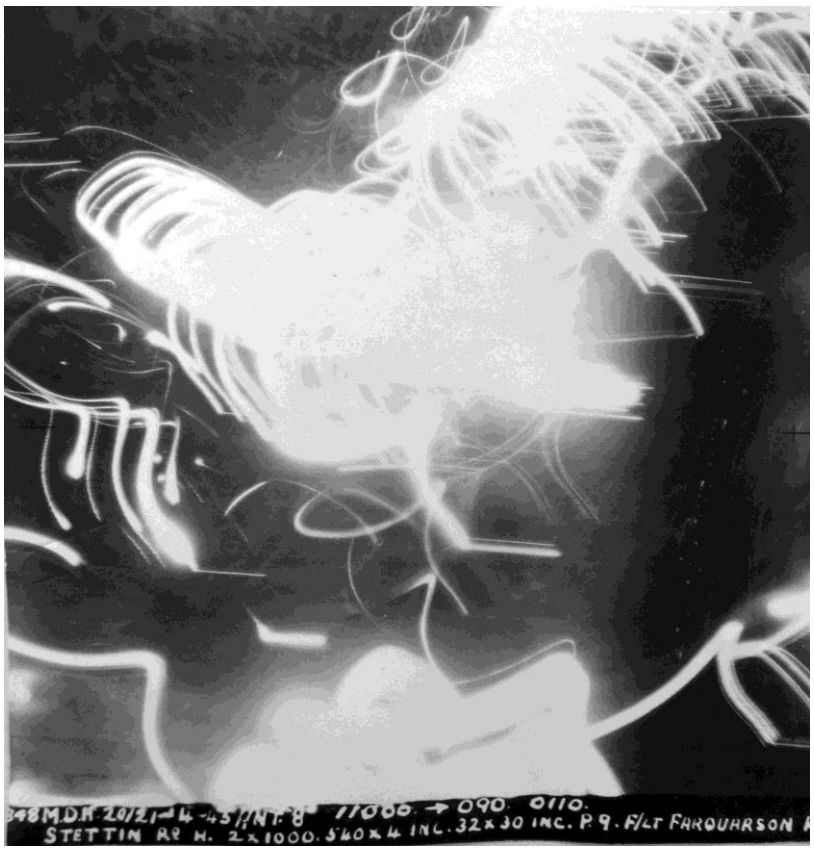
S/Ldr Brian Lawless Duigan i Lancaster ED715 fra No. 156 Squadron identificerede AP visuel ved hjælp af havnen i Stettin samt røde målmarkeringsbomber. Vejret over Stettin var fint med kun en let dis og han bombede klokken 01.04 fra 14.000 fods højde.
Under Duigans anflyvning var der moderat unøjagtig tungt luftværsild over Stettin samt lidt let flak. Omkring 20 til 30 lyskastere var også aktive. Lyskasterne var placeret flere steder rundt omkring Stettin. På vej ind til Aiming Point så besætningen ombord på Lancaster ED715 en Bf 109 med modsat kurs af Lancasteren. Det tyske fly blev i den klare nat set i en afstand af 1.500 meter. Duigan gik ind i en undvigemanøvre og Bf 109eren blev ikke set igen. Over selve målområdet så besætningen en Bf 110 natjager, som blev skudt ned af byens luftværnsskyts. Det har ikke været muligt at finde oplysninger om tab af en Bf 110 over Stettin natten mellem den 20. og 21. april 1943. Besætningen så også to andre fly, som faldt ned i flammer.
Duigans besætning så mange spræng- og brandbomber falde omkring Aiming Point, da de foretog deres angreb og på vej hjem kunne de se brandskæret fra Stettin indtil en afstand af omkring 150 km. Duigan landede klokken 05.15 hjemme på flyvepladsen Warboys.



S/Ldr Brian Lawless Duigan, DSO, DFC & Bar

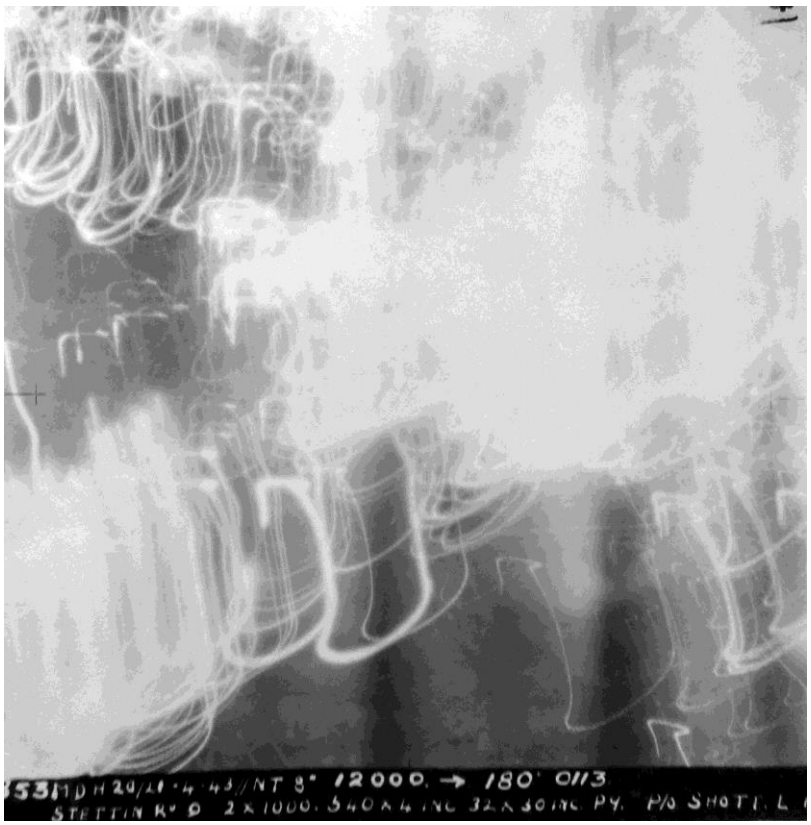
Duigan var født den 15. november 1914 i Queensland i Australien og havde inden krigen blandt andet arbejdet på en kvægranch i Australien, før han i 1933 rejste til Sydafrika. Her blev han ansat ved en mine i Johannesburg og arbejdede her indtil 1937, hvor han skiftede til en kobbermine i Rhodesia. Duigan rejste i 1938 over 6.500 km på motorcykel for at ankomme i England i juni 1939, hvor han meldte sig til RAF. Efter en tour med Wellingtons i Europa, meldte Duigan sig til endnu en tour i Mellemøsten. Her blev Duigan en del af No. 70 Squadron og medens han var tjenestegørende i denne enhed, fik han tildelt et DFC samt et bjælke til hans DFC. Det første DFC blev givet i august 1941. P/O Duigan havde i juli angrebet havnen i Benghazi fra lav højde, hvor han blev kraftigt beskudt af let luftværnsskyts. Selv om hans maskine blev ramt, kastede Duigan bomberne i målområdet og satte kursen hjemover. På vejen hjem overfløj han en større militærlejr, som hans skytter fik rig lejlighed til at beskyde. En anden nat i juli angreb Duigan den fjendtlige flyveplads Nasrulla, hvor han foretog fire angreb. Under den sidste overflyvning blev han angrebet af tre fjendlige jagere. Selv om han undslap jagerne, var hans Wellington så beskadiget, at han blev nødt til at nødlande i Sahara ørkenen omkring 150 km fra Port Said.

I maj 1942 var Duigans tjeneste ved No. 70 Squadron udløbet og han returnerede den efterfølgende måned til England, hvor han som Flying Officer personligt fik overrakt sin bjælke til DFC af King George VI. I de næste seks måneder fungerede Duigan som testpilot, men det afholdt ham ikke fra at deltage i 1.000 fly angrebene på Köln og Bremen i maj og juni 1942.
Duigan kom til No. 156 Squadron som Squadron Leader den 15. marts 1943 (fra 25 OTU, hvor han havde været instruktør) og han gjorde sig ret hurtigt bemærket. Under et angreb på flådebasen La Spezia i Italien den 18. april blev hans Lancaster på vej hjem kraftigt beskudt af let luftværnsskyts samtidig med, at flyet blev belyst af flere lyskastere. Lancasterens skytter 'slukkede' to af lyskasterne. For dette og andre angreb under No. 156 Squadron fik Duigan i juli 1943 tildelt et DSO.
Duigan overlevede krigen og var i juli og august 1945 som Wing Commander chef for No. 575 Squadron. Han fortsatte med at flyve efter krigen, men måtte gå en grad ned for at fortsætte. Fra 1945 til 1948 forrettede han tjeneste i Palæstina og senere hen i Malaysia. Duigan døde som 58 årig i 1972. Hans medaljer blev solgt på en auktion i 2011 for 76.966 kr.



Målfoto for F/Lt William Lyall Farquharson, der var pilot ombord på Lancaster DS612 fra No. 115 Squadron. Hans rapport lød: 'Identified town & river and dropped bombs on green target indicator markers from a height of 11.000 feet. Good concentrated fires were seen throughout town'. Farquarson fik i maj1943 sit første DFC og det næste fik han i 1945 for hanstjense ved No. 195 Squadron. (Kew)

Squadron Leader John Henry White kom til No. 156 Squadron den 26. februar 1943 og blev straks en af de ledende personligheder indenfor pathfinder besætningerne. Under angrebet på Stettin fløj han Lancaster III ED841 og han var den sidste af Visual Markerne til at bombe Aiming Point. Besætningen havde ingen problemer med at finde deres mål, da der var masser af månelys og ingen skydække. De kastede deres målmarkering og 4.000 lb HC sprængbombe klokken 01.05 fra en højde af 14.000 fod. De kunne ikke se deres egne bomber detonere, men klokken 01.25 observerede de en kæmpe eksplosion midt i Stettin.
Der var under Whites angreb ikke ret meget skydning med det tunge luftværnsskyts, men det lette var aktivt sammen med otte eller ni lyskastere. Besætningen så seks bombefly blive skudt ned under ruten til og fra Stettin og ude over Østersøen observerede de flere 'flak ships', hvilken blandt RAF besætninger var alle mindre fartøjer udstyret med luftværnsskyts. Som oftest var 'flak ships' Vorpostenboote, minestrygere og Sperrbrechere.
S/Ldr White var 28 år i 1943 og stammede fra Weybridge i Surrey. Han blev hurtigt kendt som en dygtig Pathfinder pilot og da RAF i august skulle bombe den tyske forsøgsstation Peenemünde, var White en af de to Deputy Master Bombers. Det var første gang, at man anvendte en sådan og White klarede opgaven med glans, hvorfor han den 10. september 1943 fik tildelt et DFC. Desværre nåede White ikke få glæde af sin medalje. Han blev skudt ned under et angreb på Berlin om aftenen den 18. november samme år. Whites Lancaster III JB363 blev klokken 20.53 ramt af luftværnsild og eksploderede i luften over Berlin-Reinickendorf. Nedskydningen blev foretaget af 4./Schw.Flak.Abt 123 i samarbejde med 6./Schw.Flak.Abt. 516. Der var ingen overlevende. White var på dette tidspunkt Wing Commander og samtlige besætningsmedlemmer ombord på flyet var indehaver af et DFC eller DFM.



Lancaster DS624 'L' fra No. 115 Squadron blev fløjet af P/O Norman Shott. Eskadrillens beretning lyder: 'Located target by means of Dammscher Lake and green target indicator markers on which he dropped his bombs from a height of 12.000 feet. Large concentrated fires were seen around aiming point'.
F/Lt Shotts fik i august 1943 tildelt et DFC. Shotts arbejdede efter krigen for staben på Kings College i Newcastle indtil hans pension i 1978. Han døde som 89 årig i april 2006. (Kew)

Backers-up
Backers-up havde til opgave at vedligeholde målmarkeringsbomberne og skulle kaste deres last nøjagtigt i centrum for de allerede kastede Ground Markers. Senerehen i bombekrigen (efter at man havde indført Master Bomber) kunne Backers-up få instruktion om at ændre målpunktet, men dette kunne ikke lade sig gøre i april 1943.

Backers-up

Eskadrille	Fly	Kode	Pilot	Angrebstidspunkt
No. 156 Sqdn	Lancaster ED395	'M'	Sgt L W Overton	01.03
No. 35 Sqdn	Halifax W7821	'H'	P/O N A Cobb	01.04
No. 35 Sqdn	Halifax W7874	'R'	Sgt N J Matich	01.07
No. 83 Sqdn	Lancaster W4957	'B'	Sgt A S Renshaw	01.08
No. 156 Sqdn	Lancaster ED842	'W'	F/O B F Smith	01.09
No. 83 Sqdn	Lancaster R5625	'D'	F/O T F Wilmot	01.12
No. 35 Sqdn	Halifax DT488	'Q'	Sgt M G Jensen	01.12
No. 156 Sqdn	Lancaster ED837	'Z'	Sgt W M Wendon	01.15
No. 156 Sqdn	Lancaster W4933	'Y'	F/Sgt R J Hudson	01.19
No. 35 Sqdn	Halifax W7887	'E'	F/Sgt L E N Lahey	01.21
No. 156 Sqdn	Lancaster W4937	'O'	Sgt M A Sullivan	01.21
No. 156 Sqdn	Lancaster ED734	'M'	Sgt E L W Lay	01.24

Sgt Leonard William Overton i Lancaster III ED395 fra No. 156 Squadron kastede sin bombelast klokken 01.03 fra en højde af 14.000 fod. Inden han forlod målområdet, var der mange brande i byen. Brandene dækkede omkring tre kvadratkilometer. Medens Overton og hans besætning befandt sig over Stettin, så de klokken 01.03 to fly blive skudt ned i en højde af 14.000 fod.
Overton fik som Pilot Officer tildelt et DFC i oktober 1943, da han havde gennemført hans første tour. Det næste DFC fik han tildelt i april 1944 efter afslutningen på hans anden tour. Hans Lancaster under angrebet på Stettin, ED395, overlevede også krigen og blev først skrottet i august 1947. Flyet startede med at gøre tjeneste i No. 156 Squadron, men kom senere til No. 9 og 15 Squadron, før det blev overført til ikke operativ tjeneste ved 1660 CU og 1654 CU.

Næste Backers-Up var Pilot Officer Nelson Alexander Cobb, DFC, i Halifax W7821 fra No. 35 Squadron. Han kastede klokken 01.04 visuelt fem grønne TI'er, to 1000 lb GP og en 500 lb GP sprængbombe. Målmarkeringsbomberne faldt omkring 500 meter nord for Aiming Point.

P/O Cobb fik hans DFC for hans indsats i No. 10 Squadron, som han tilhørte inden han og hans besætning kom til No. 35 Squadron den 25. marts 1943. Cobb og hans besætning fløj deres første togt i deres nye enhed allerede den 28. marts, hvor de bombede St. Nazaire. De nåede at deltage i 14 togter, før de blev skudt ned i Halifax HR850 den 29. juni 1943 under et togt til Köln. De blev skudt ned klokken 02.10 ved Euskirchen af Oberfeldwebel Fritz Schellwat fra 5./NJG 1. Cobb blev dræbt ved nedskydningen, men den resterende del af besætningen havde held til at springe ud med faldskærm og blev taget af fange.

Pilot Officer Nelson Alexander Cobb, DFC

Eskadrillekammeraten Sgt Nicholas Jeseph Matich i Halifax W7874 kastede sine bomber tre minutter senere end Cobb. Få minutter senere så det ud, som om hele Stettin by stod i flammer. Ligesom så mange andre besætninger så de en stor eksplosion med en røgsky i op til 2.000 fods højde.
Sgt Matich og hans besætning var ankommet til No. 35 Squadron fra No. 102 Squadron den 19. marts 1943. De fløj 32 togter i deres nye enhed, inden de den 27. september 1943 ikke vendte tilbage fra et togt til Hannover. De blev på vej til målet skudt ned over Schröttinghausen af Leutnant Augenstein fra 9./NJG 1. Halifax HR907s to skytter overlevede ikke nedskydningen, men de fem øvrige besætningsmedlemmer sprang alle ud med faldskærm. De fire blev hurtigt taget til fange af tyskerne, Men P/O Matich påbegyndte en længere flugt. Han var landet omkring 150 km fra den tysk/hollandske grænse og brugte 10 dage for at tilbagelægge denne strækning. Det gav især problemer at krydse Dortmund-Emskanalen, hvor alle overgange var bevogtede. I Holland fik han kontakt med en flugtorganisation og påbegyndte den lange flugtrute til Spanien. Fra Spanien kom han til Gibraltar og ankom tilbage i England den 14. januar 1944.

Nicholas Jeseph Matich (knælende i midten) og hans besætning.

Matich kom fra North Auckland på New Zealand med jugoslavisk baggrund. Han havde fået sin pilotuddannelse i Saskatoon i Canada, før han kom til England. Han blev i juli 1943 indstillet til et DFM, som han fik tilkendt den 10. september. Ved hjemkomsten til England fik han også tildelt et DSO samtidig med, at han fik forbud mod at flyve operativt, da han havde været i kontakt med den hollandske, belgiske og franske modstandsbevægelse. Efter krigen vendte han tilbage til Auckland, hvor han døde den 25. september 1992.

Sgt Anthony Steven Renshaw i Lancaster W4957 fra No. 83 Squadron havde ingen problemer med at finde målområdet, der var tydeligt afmærket i forvejen. Hovedparten af de røde målmarkeringsbomber var klokken 01.08 i havneområdet, men creep back var allerede begyndt. Besætningen så en del brandbomber spredt ud over den nordvestlige del af Stettin. En enkelt grøn TI var helt ude af kurs og var faldet omkring 12 km vest for AP. Besætningen så en stor røgskærm, som var tændt omkring havneområdet. Røgen blæste mod øst og væk fra selve Stettin. Der var tekniske problemer med Lancaster W4957 og Renshaw var ikke i stand til at kaste den ene 1000 GP bombe. De øvrige bomber blev kastet fra en højde af 18.000 fod.
Renshaw og hans besætning blev skudt ned over Holland den 13. maj 1943, hvorved hele besætningen undtagen agterskytten, F/O Stanley Wilfried Gould, omkom. Renshaws Lancaster W4981 blev skudt ned af Oberleutnant Lothar Linke fra 12./NJG 1. Det var Linkes 12. nedskydning.

Sgt Renshaw og hans besætning ligger ligger begravet på kirkegården i Lemsterland i Holland. Agterskytten, F/O Gould, blev taget til fange og sendt til Stalag Luft L3 Sagan. (CWGC)

F/O Basil Francis Smith i Lancaster ED842 fra No. 156 Squadron angreb fra en højde af 13.500 fod, hvilket var 500 fod lavere end befalet. Det var meget farligt i målområdet at flyve i en lavere højde end angivet i befalingen, da faren for at blive ramt af bomber fra ovenover flyvende maskiner var meget høj. F/O Smith kastede 5 stk. grønne målmarkeringsbomber samt 1 stk 4.000 HC og 2 stk 1.000 GP sprængbomber over Stettin.
På vej ind til målet så besætningen, hvad de antog for at være falske målmarkeringer omkring 15 km nordvest for målet. Smith bombede uden problemer målområdet og beskrev koncentrationen af målmarkeringsbomber som meget god. Det tyske luftværnsskyts var ifølge Smiths vurdering ikke særligt effektivt. Der var kun mindre skydning med tungt luftværnsskyts, som syntes komme fra den nordlige del af byen, samt moderat let luftværnsskydning. Besætningen så fire eller fem lyskastere, som ikke havde den store effekt.
På vej til Stettin var Smiths Lancaster ED842 klokken 23.44 blevet angrebet af en Ju 88, medens bombeflyet befandt sig i en højde af 7500 fod over Henne Strand. Den tyske natjager angreb fra den klassiske position - agter og nedefra. F/O Smith gik ind i et dyk, og den tyske natjager reagerede ikke hurtigt nok og kom derfor til at stå i silhouet til højre for bombemaskinen med en højdeforskel på 70 meter. Hele Ju 88erens underside var blottet for Lancasterens tårnskytte, Sgt Leslie James Jones, og agterskytte, 21 årige F/O Ernest Spencer Hayes. Begge skytter var sikre på, at de ramte Ju 88eren. Sgt. Jones affyrede 160 skud og Sgt. Hayes 400. De mente, at de havde beskadiget natjageren, som sidst blev set i en position til styrbord i en afstand af ca. 400 m. F/O Smith landede igen på flyvepladsen Warboys klokken 05.01, hvor han var startet fra klokken 21.32 engelsk tid.
F/Lt Smith, DFC, og hans besætning blev alle dræbt, da hans Lancaster ED598 blev skudt ned af Oberleutnant Gerhard Raht fra 4./NJG 3 under et angreb på Hamburg natten mellem den 29. og 30. juli 1943. Smiths Lancaster styrtede ned sydvest for Heide. Agterskytten, F/O Hayes, DFC, var ikke med på denne flyvning. Han var allerede dræbt under luftkamp natten mellem den 16. og 17. juni, hvor han fløj sammen med P/O Busby's besætning under et angreb mod Köln.

Flying Officer Thomas Fenton Wilmot i Lancaster R5625 fra No. 83 Squadron kastede sine bomber klokken 01.12 fra en højde af 17.500 fod. Bomberne ramte de i forvejen udlagte målmarkeringsbomber omkring Aiming Point. Besætningen kunne se brandene fra Stettin i lang tid efter, at de havde forladt målområdet.
Wilmot var 21 år gammel i 1943 og havde meldt sig til RAF som 18 årig. Han fik sine pilotvinger i 1941 og fløj sin første tour ved No. 9 Squadron. Wilmot fik tildelt et DSO i august 1943, medens han fløj ved No. 83 Squadron og det var højst usædvanligt at så lav en grad som en Flying Officer fik tildelt denne medalje. Thomas F Wilmot døde i Karachi i Pakistan den 6. juli 1948.

Sgt Morton Glenis Jensen i Halifax DT488 fra No. 35 Squadron kastede sin bombelast klokken 01.12. Jensen var født i Alberta i Canada af forældre med dansk baggrund og meldte sig i den 9. juni 1941 til tjeneste i Vancouver. Han blev uddannet ved 4 ITS, 5. EFTS og 12 SFTS, før han i 1943 blev udnævnt til officer. Han kom i marts 1943 til No. 35 Squadron og fløj sit første togt til Berlin den 27. marts. Næste togt to dage senere gik ligeledes til Berlin. Inden togtet til Stettin den 20. april nåede han at gæste Frankfurt, Stuttgart og Mannheim - alle tre frygtede mål i Bomber Command.
P/O Jensen havde ingen problemer med at finde målområdet og byen stod i flammer, da han forlod den. Han fløj den 26. april yderligere et bombetogt ved No. 35 Squadron, før han forlod eskadrillen til fordel for No. 405 Squadron, som netop var blevet overflyttet til Pathfinder Force. P/O Jensen fik i oktober 1943 tildelt et DFC for hans indsat som en 'frygtløs og pålidelig pilot, der havde deltaget i mange angreb på kraftigt forsvarede mål. Morten Jensen døde af sygdom i 1960 i Vancouver.

Sgt William Murray Wendon

Australieren Sgt William Murray Wendon i Lancaster III ED837 fra No. 156 Squadron havde hovedbanegården i Stettin i sigtet, da han kastede sin bombelast. Han var startet fra RAF Warboys klokken 21.37 medbringende en bombelast bestående af en 4.000 lb HC, 1 TI Yellow samt 5 TI Green. Wendon bombede klokken 01.15 fra en højde af 13.000 fod. Besætningen kunne ikke se virkningen af deres egne bomber, da der var meget koncentreret bombning i samme område. Hele målområdet var et flammehav, da Lancaster ED837 forlod målområdet. Besætningen rapporterede ved hjemkomsten, at der var en smule tungt og let luftværnsskydning over Stettin samt omkring otte ineffektive lyskastere. Besætningen havde ingen problemer under eturflyvningen fra Stettin og landede igen på hjemmeflyvepladsen klokken 05.54.
Wendon blev kort efter udnævnt til Pilot Officer. Wendon og alle, undtagen et af hans besætningsmedlemmer, blev dræbt den 13. maj 1943 under et angreb på Duisburg. Wendon havde tidligere fløjet ved No. 460 Squadron og havde den 17. januar 1943 været nød til at springe ud med faldskærm under en returflyvning fra et bombeangreb på Berlin.

Eskadrillekammeraten, 21 årige F/Sgt Richard Julian Hudson i Lancaster W4933, havde heller ikke problemer med at finde målområdet i Stettin, der var et stort flammehav, da han angreb klokken 01.19. Røgen fra den brændende by steg på dette tidspunkt op til en højde af 6-8.000 fod. Det tyske luftværnsskyts ved Stettin var under Hudsons anflyvning nærmest værdiløst, men under turen til og fra Stettin havde de observeret adskillige 'flak ships'. Mellem Fyns Hoved og Sejrø havde de talt fem flakskibe, der havde skudt tre lavtflyvende bombefly ned.
Pilot Officer Hudson og hele hans besætning blev dræbt natten mellem den 25. og 26. juli 1943 under et angreb på Essen, da deres Lancaster blev skudt ned over Nistelrode i Holland af Geschwaderkommodore Major Werner Streib fra Nachtjagdgeschwader 1. Det var Streibs 60. nedskydning..

F/Sgt Lawrence Edward Nicklin Lahey i Halifax W7887 fra No. 35 Squadron havde problemer med at finde målområdet og han kastede sin bombelast klokken 01.21, medens Stettin stod i flammer. Røg fra brandene var begyndt at sløre detaler i byen, men der var masser af målmarkeringsbomber at se under angrebet. Lahey's grønne målmarkeringsbomber overskød med fire sekunder og dette kan sagtens have været med vilje for at andre besætninger, der underskød målet, ville ramme korrekt. Besætninger, der underskød mål forekom ofte under større angreb og blev benævnt 'creep back'. Da Master Bomber begrebet blev indført var det en af hans opgaver at forhindre creep back.
Lahey og hans besætning kom fra No. 77 Squadron til No. 35 Squadron den 26. marts 1943 og fløj deres første togt ved No. 35 Squadron den 4. april 1943, hvor nattens mål var Kiel. De blev skudt ned under et togt til Berlin den 23. august samme år. No. 35 Squadron mistede fire Halifaxes denne nat, men Lahey og hans besætning var heldige i forhold til de øvrige besætninger, idet de alle overlevede nedskydningen, som blev foretaget af Gruppenkommandeur II./NJG 3 Hauptmann Prinz zu Sayn-Wittgenstein. Nedskydningen

fandt sted ved Dorst omkring 30 km fra Brandenburg. Wittgenstein skød højre motor i brand og Lahey's besætning havde tid til at komme ud af flyet. Lahey kom til Stalag Luft II i Sagan og i 1945 til Milag Nord, som var en fangelejr, der oprindelig var bygget til fanger fra marinen.

De to sidste Backers-Up fly, der angreb Stettin, var to fly fra No. 156 Squadron. Sgt Michael Acton Sullivan i Lancaster W4937 havde ingen problemer med at kaste bombelasten klokken 01.21, men tre minutter senere opdagede de en fjendtlig natjager omkring 12 km syd for Stettin. Det fremmede fly fløj på modsat kurs af Lancaster W4937 og lidt højere oppe. Det tyske fly førte en rød lampe agter i flyet. Sullivan fløj undvigemanøvrer og det kom ikke til luftkamp med natjageren.
Sullivan fik som Pilot Officer tildelt et DFC i august 1943. Han døde som F/Lt den 20. december samme år, da han blev skudt ned under et angreb på Frankfurt. Sullivan blev skudt ned klokken 20.07 af Uffz Wernerf Rominger fra 8./NJG 3. Det var Romingers første nedskydning. Luftkampen fandt sted omkring 25 sydøst for Giessen og hele Lancasterens besætning blev dræbt.
Australieren, 25 årige Sgt Kenneth Laurence William Lay, i Lancaster ED734 kastede som den sidste Backers-Up sine bomber klokkken 01.24. Under indflyvnngen til Stettin så besætningen pludselig omkring en halv snes kilometer nord for byen en række lys blive tændt på jorden. Lysene var kun tændt et minuts tid, før de igen blev lukket. F/Sgt. Lay og hele hans besætning blev dræbt under et angreb på Münster natten mellem den 11. og 12. juni 1943, da deres Lancaster III ED935 styrtede i Ijsselmeer i Holland.

Øvrige Pathfinderfly
Pathfinder bombeflyene, der i april 1943 blev udnævnt til at være en del af hovedstyrken, blev senere i krigen benævnt Supporters. De skulle støtte de besætninger, der havde til opgave at afmærke målområdet og det var vigtigt, at disse fly indfandt sig til befalet tid, så de kunne Visual Marker. Flyene medførte almindelige spræng- og brandbomber og disse kunne kastes ved hjælp af H2S, visuelt mod allerede placeret målmarkering eller mod tysk luftværnsskyts, hvis flyets pilot mente, at dette ville hjælpe Visual Marker.
Som det fremgår af tidspunkterne for bombekast, så angreb disse Pathfinder besætninger indenfor de første otte minutter og hovedparten af dem indenfor det tidsrum, hvor Visual Markers opererede.

Main Force

Eskadrille	Fly	Kode	Pilot	Angrebstidspunkt
No. 83 Sqdn	Lancaster R5686	'G'	F/O I C B Slade	01.02
No. 35 Sqdn	Halifax W7779	'U'	Sgt Petrie-Andrews	01.03
No. 156 Sqdn	Lancaster ED863	'X'	W/O D C C Busby	01.03
No. 83 Sqdn	Lancaster ED601	'T'	F/Sgt J Finding	01.04
No. 83 Sqdn	Lancaster W4955	'R'	F/Lt L A Rickinson	01.04
No. 156 Sqdn	Lancaster W4947	'F'	Sgt R B Miller	01.05
No. 83 Sqdn	Lancaster W4953	'W'	Sgt D N Britton	01.05
No. 83 Sqdn	Lancaster R5629	'J'	F/Sgt C Murray	01.05
No. 83 Sqdn	Lancaster ED372	'O'	F/O E A Tilbury	01.06
No. 35 Sqdn	Halifax W7873	'W'	F/Lt H C Pexton	01.07
No. 156 Sqdn	Lancaster ED860	'U'	P/O J M Moran	01.08
No. 156 Sqdn	Lancaster ED822	'T'	S/Ldr G F Grant	01.08

16 årige Ivor Charles Brian Slade i 1940, da han meldte sig til RAF.

Flying Officer Ivor Charles Brian Slade i Lancaster R5686 fra No. 83 Squadron kastede klokken 01.02 sin bombelast, som bestod af en 4.000 lb HC, tre 1.000 lb GP og en enkelt 500 lb GP sprængbombe. Bombelasten blev kastet fra en højde af 18.000 fod på et tidspunkt, hvor der endnu ikke var brande i Stettin. Hele byen var dog godt oplyst af de mange lysbomber, som de andre Pathfinder fly havde kastet.
F/O Slade havde tidligere fløjet ved No. 115 Squadron og fik tildelt hans DFC i denne enhed i septembe 1942.

I august 1943 var Slade blevet forfremmet til F/Lt og var indehaver af et DFC. Natten mellem den 23. og 24. august deltog besætningen i et angreb på Berlin og fløj Lancaster ED984. Da de befandt sig omkring 30 km syd for Berlin, blev de skudt ned af Feldwebel Günther Bahr fra 3./NJG 6. Hele Slades besætning undtagen agterskytten, F/Lt Ronald Frank W Turner, blev dræbt. Deres Lancaster styrtede ned i et skovområde ved Woltersdorf.
F/Lt Turner blev taget til fange og kom efter et ophold i afhøringscenter til Stalag L3 Sagan. Togtet til Berlin var F/Lt Slades 59 operative togt, hvilket skulle være det næstsidste i hans to tours.
19 årige F/Lt Slade stammede fra Hemel Hempstead i Hertfordshire og forfalskede sin fødselsattest i 1940, så han var 18 år gammel. Han skulle bruge attesten for at melde sig til RAF, men var kun 16 år. Dette skete naturlivis uden hans forældres viden. Han blev optaget i RAF.

John Rushbrooke Petrie-Andrews

Sgt John Rushbrooke Petrie-Andrews i Halifax W7779 fra No. 35 Squadron bombede klokken 01.03 fra en højde af 18.000 fod. Besætningen havde intet problem med at finde målet og have både visuel observation samt grønne TI'er at gå efter. Besætningen havde inget problem med navigeringen, men ellers havde de problemer nok. Klokken 23.57 var Halifaxen blevet beskudt af luftværnsskyts, da den befandt sig i 1.000 fods højde over Langeland. Både bombesigtet, fartmåleren, kompasset og besætningens intercom blev ødelagt under beskydningen. Navigatøren, P/O J W Armitage, og telegrafisten, Sgt R B Berwick, blev begge sårede, men besætningen valgte at fortsætte togtet.
Under angrebet kunne besætningen se sprængbomber falde i Stettin by samt i havneområdet. En stor brand var startet i havneområdet i nærheden af Aiming Point og adskillige mindre brande blev set sammen med en stor eksplosion midt i byen. Det var en lang tur hjem fra Stettin uden fartmåler og kompas. Den manglende intercom gjorde ikke nemmere, men det lykkedes for Armitage at lede Petrie-Andrews tilbage til RAF Graveley, hvor Petrie-Andrews landede Halifaxen i mørke på en 1.800 meter lang landingsbane uden fartmåler eller bremser. Togtet til Stettin indbragte Petrie-Andrews et øjeblikkelig DFM.
Petrie-Andrews var englænder og meldte sig til RAF i Uxbridge. Efter grundtræning blev han sendt på flyveskole i Canada og ved hjemkomsten til England gennemgik han de sædvanlige omskolinger, før han i januar 1943 via 1652 HCU blev tjenestegørende ved No. 102 Squadron. Her var han kun en måned, før han blev sendt videre til No. 158 Squadron og ved denne eskadrille fløj han sit første operative togt, som gik til Lorint. Efter syv togter blev han igen forflyttet. Denne gang kom han til No. 35 Squadron, hvor han forblev indtil juli 1944. Ved No. 35 Squadron fløj han sit første togt den 14. april, hvor turen gik til Stuttgart. Angrebet på Stettin var hans 3. ved eskadrillen og hans 10. totalt. Den 11. november 1943 fløj Petrie-Andrews som Flying Officer sit 31 togt, der gik til Cannes. Han fløj turen på tre motorer og var bag efter nød til at lande på havet ud for Sardinien. Besætninge kom alle i flyets gummibåd og startede med at padle i retning af Sardinien. Det tog 70 timers padling for at nå land. Hele besætningen blev reddet og sendt tilbage til England, hvor de den 2. januar 1944 blev sendt mod Berlin. Togtet blev aflyst og næste togt fandt sted den 5. januar, hvor Petrie-Andrews igen angreb Stettin. Petri-Andrews fik midt i februar tildelt et velfortjent DFC. Den 22. juni 1944 fløj Petri-Andrews sit sidste togt ved No. 35 Squadron (hans 68. togt) og blev i første omgang overført til No. 85 OTU som instruktør. Petrie-Andrews kom senere til No. 24 Squadron som en del af King's Long Range Flight med Lancastrian. Under Berlinblokaden fløj han 200 togter til den indesluttede by, som han tre gange havde bombet i løbet af krigen.

W/O Desmond Clive Camden Busby i Lancaster III ED863 fra No. 156 Squadron kunne se de røde målmarkeringsbomber. Ligesom de andre fly fra hans eskadrille, der deltog som Main Force, så bestod Busby's bombelast af en 4000 lb HC, to 1000 lb GP og en 500 lb GP. Busby's bombelast landede omkring en halvanden kilometer nord for hovedbanegården. Besætningen så mange brande i området, hvoraf de fleste brændte på den vestlige side af Oderfloden. Ligesom de andre besætninger rapporterede Busby om kun moderat luftværnsskydning, men hvad angår lyskastere, så er det næsten som om han deltog i et andet angreb. Busbys besætning rapporterede om 30 til 40 lyskastere, der forsøgte at samle sig i lyskegler.
W/O Busby blev i maj 1943 efter 53 operative togter indstillet til CGM (Conspicuous Gallantry Medal), hvilket var en medalje der rangerede mellem Victoric Cross og DFM. Busby og hele hans besætning blev

dræbt den 17. juni 1943 under et angreb på Köln og ligger begravet på Rheinberg War Cemetery. Deres Lancaster blev ramt af luftværnsskyts fra adskillige flak batterier og styrtede ned ved Müngersdorf nord for Köln.

F/Lt Leslie Arthur Rickinson

F/Sgt Jack Finding i Lancaster ED601 og F/Lt Leslie Arthur Rickinson i Lancaster W4955 - begge fra No. 83 Squadron - kastede deres bombelast uden problemer klokken 01.04 fra henholdsvis 18.000 og 17.600 fods højde.
Jack Finding fik som Pilot Officer tildelt et DFC i december 1943 og overlevede tilsyneladende sine to tours med No. 83 Squadron. Finding fik sit DFC for et angreb på Hannover i september 1943, hvor hans fly på vej til målet over Steinhuder See blev kraftigt beskadiget af luftværnsskyts, men hvor Finding alligevel fortsatte til Hannover og gennemførte hans bombning. På vej tilbage til Lancasteren på ny alvorligt beskadiget af luftværnsbeskydning. Udover at Lancasteren var flyvemæssigt alvorligt beskadiget, så havde besætningen også problemer fordi navigatørens kort mv var røget ud af et beskadiget vindue. Heller ikke flyets GEE eller radio samt interne kommunikationsanlæg virkede. Det lykkedes at finde tilbage til England, men i stedet for at flyve tilbage til RAF Wyton, så mavelandede F/Lt Finding Lancaster EE201 ’N’ på flyvepladsen Catfoss, der havde et skydække i kun 300 fods højde. Hele besætningen overlevede uden skader.
F/Lt Rickinson deltog natten mellem den 12. og 13. maj 1943 i et angreb på Duisburg. Han fløj Lancaster W4955 og blev klokken 02.17 skudt ned ved Eemnes, der ligger omkring 18 nordordøst for Utrecht i Holland. Kun agterskytten, F/LT H D Ransome, DFC, overlevede nedskydningen, der blev foretaget af Feldweben Heinz Vinke fra 11./NJG 1. Vinke var under ledelse af radarstationen Zander og det var Vinkes 21. nedskydning.
F/Lt Rickingson forlod skolen i 1934 og kom til RAF ved Air Training School. Midt i 30’erne kom han til Singapore som Leading Aircaft Man og blev tilknyttet en enhed med flyvebåde. I 1939 blev han pilotuddannet og blev efter endt uddannelse overflyttet til Bomber Command. Han fløj i 1941 en tour ved No. 101 Squadron, hvor han efter indstilling i september 1941 i november fik tildelt et DFC.

Sgt Robert Ballentine Miller i Lancaster I W4947 fra No. 156 Squadron kastede sin bombelast fra kun 12.500 fods højde efter visuelt at have identificeret målområdet. Hans bombelast detonerede umiddelbart vest for bredden af Oder på den anden side af Aiming Point. Røde TI'er blev set i den nordlige del af byen og de grønne TI'er lå tæt koncentreret omkring AP.
Miller og hans besætning havde heller ikke lang tid at leve i. De blev skudt ned og dræbt af Hauptmann Manfred Meurer fra 3./NJG 1. Nedskydningen fandt sted over Braunsrath natten mellem den 16. og 17. juni 1943 under et angreb på Köln.

Sgt Dennis Noble Britton fra No. 83 Squadron bombede klokken 01.05. Hans Lancaster W4953 kom ind over målområdet i kun 10.000 fods højde og besætningen mente, at de røde målmarkeringer var forholdsvis nøjagtigt placeret, men de grønne var ret spredte. Som så mange andre besætninger så de en stor eksplosion klokken 01.26 og på vejen hjem kunne de se brandskæret indtil en afstand af omkring 140 km. F/Sgt Britton fik efter 25 operative i juli 1943 tildelt et DFM i september 1943. I januar 1944 fik han som Pilot Officer tildelt et velfortjent DFC, hvorefter han blev overflyttet til en træningsenhed som instruktør. Britton fortsatte efter krigen i Royal Air Force.

F/Sgt Charles Murray i Lancaster R5629 fra No. 83 Squadron kom ind over Stettin i kun 10.000 fods højde og kunne både se Aiming Point og hovedbanegården i Stettin, da han kastede sin last af sprængbomber. Grunden til den lave højde over Stettin var, at inderste venstre motor gav problemer, hvorfor Murray var nødt til at kantstille propellerne. Det betød, at han ikke kunne komme op i større højde. På vej tilbage over Nordsøen gav yderste venstre motor også problemer og var ikke i stand til at trække for fuld kraft. Murray landede på RAF Wyton klokken 05.53 som eskadrillens sidste fly.

Murray og hans besætning deltog natten mellem den 15. og 16. juni i et angreb på Köln. Deres fly, Lancaster ED907, blev skudt ned lidt syd for Broich i Holland, hvorved Murray og Jack Galloway MacKay blev dræbt. De øvrige besætningsmedlemmer blev taget til fange af tyskerne. Nedskydningen blev foretaget af Hauptmann Heinrich Wohlers fra IV./NJG 4. Det var Wohlers 10. nedskydning.

Eskadrillekammeraten Flying Officer Eric Arthur Tilbury i Lancaster ED372 bombede klokken 01.06 fra 18.000 fods højde. Tilbury var i tvivl om det var røg fra de mange brande eller et af tyskerne udlagt røgslør, der dækkede dele af Stettin. Han kunne dog tydeligt se grønne TI'er og forskellige landkendingsmærker. Hans bombekaster sigtede mod en grøn TI'er i det tæt bebyggede område af Stettin. Besætningen så 30 store brande i Stettin og på vej tilbage til RAF Wyton kunne de klokken 01.50 se 'a good party' over Rostock.
Tilbury og hans besætning blev natten mellem den 12. og 13. juni 1943 skudt ned lidt øst for Den Oever i Holland. Nedskydningen blev foretaget af Hauptmann Rudolf Sigmunds fra 10./NJG 1. Det var Sigmunds 15. nedskydning. Tilbury og hele hans besætning blev dræbt.

Flying Officer Eric Arthur Tilbury

F/Lt Harold Cass Pexton kom til No. 35 Squadron den 26. marts 1943 og havde tidligere fløjet ved No. 51 Squadron. Hans første togt ved No. 35 Squadron var næsten også blevet hans sidste. Han skulle natten mellem den 8. og 9. april deltage i et angreb på Duisburg, På vej til målet begyndte Pexton at få problemer. På grund af overisning kunne han ikke flyve højere end 13.000 fod, selv om han havde kastet fire 1.000 lb sprængbomber for at lette flyet. På et tidspunkt satte også flyets navigationssystem GEE ud samtidig med at kompasset viste 120 grader forkert. Da han var i nærheden af Rotterdam besluttede Pexton sig til at afbryde togtet og på vej hjem kastede han den resterende bombelast. Eller nærmere sagt, han troede, at han kastede hele sin bombelast, men under landingen på RAF Graveley klokken 00.45 løsnede en 2.000 lb HC sig og fald af under landingen.
Inden angrebet på Stettin deltog Pexton i to togter, hvoraf det ene gik til Stuttgart og det andet til Pilsen. Turen til Stettin forløb uden problemer og Pextons Halifax W7872 (i eskadrillebogen fejlagtigt opført som W7873, der blev skudt ned natten mellem den 16. og 17. april under et angreb på Pilsen) gjorde ingen knuder. Han bombede klokken 01.07 fra en højde af 15.000 fod og kastede frie 1.000 lb GP bomber. Målet blev identificeret visuelt, da månelyset fik byen til at fremstå tydeligt. Bomberne faldt midt i byen og Pexton kredsede en gang over Stettin, før han satte kursen hjemover.
Pexton deltog i 18 togter ved No. 35 Squadron, men vendte ikke tilbage fra Hamburg natten mellem den 29. og 30. juli 1943. Han blev klokken 01.10 skudt ned af adskillige luftværnsbatterier og hans Halifax II HR851 styrtede ned ved Podendorf. Pexton og fire andre af besætningen blev dræbt ved nedskydningen. To mand overlevede og blev taget til fange. Pexton fik nøjagtigt et år efter sin død tildelt et DFC for hans indsats ved No. 35 Squadron.

P/O Joseph MacInnis Horans besætning i Lancaster ED860 fra No. 156 Squadron så deres bomber detonere i Aiming Point. På vej ind til målområdet blev de beskudt af tungt luftværnsskyts ved Pölitz, som skød gennem et røgslør. Tyskerne havde et stort syntetisk olieværk ved Pölitz og dette var beskyttet af røgpotter og masser af luftværnsskyts. At Lancaster ED860 blev beskudt af tungt luftværnsskyts kunne tyde på, at de tyske luftværnsartillerister beskød deres mål ved hjælp af Würzburg C eller D radar.
Horans besætning så adskillige fly blive skudt ned i flammer i området fra 10 km nordvest for Stettin og indtil målområdet. Kun en gang så de lysspor under luftkampene. Horans besætning mente, at det var tyske natjagere, der blev skudt ned, men det var ønsketænkning.
Horan meldte sig til RCAF den 10. september 1940 i Saskatoon i Canada og havde i august 1941 gennemført sin afsluttende uddannelse ved 34 SFTS, hvorefter han blev sendt til England. Her endte han ved No. 156 Squadron og fløj sit første togt den 20. marts 1942, som var en minelægning ud for

Tershelling. Han blev oprindelig af sine instruktører anset for at være en gennemsnitlig pilot, men hans eskadrille lærte hurtigt at sætte pris på ham, og da han i marts 1943 blev indstillet til et DFC, var det med begrundelsen, at han satte et eksempel af højeste orden for resten af hans enhed. W/O Horan blev ved samme lejlighed udnævnt til Pilot Officer. Horan fik overrakt sit DFC den 15. maj 1943.

Lancaster ED860, som P/O Horan fløj den 20. april 1943. Det var på dette tidspunkt et helt nyt fly. ED860 ankom til No. 156 Squadron den 14. april 1943 og Horan var den første pilot, som skulle flyve Lancasteren operativt. Flyet blev i No. 156 Squadron udstyret med eskadrillekoden GT-N, hvorfor flyet blev kaldt for 'Nuts'. P/O Horan fløj kun ED860 på to togter. Det næste togt fandt sted natten mellem den 26. og 27. april, hvotr Duisburg var målet. ED860 gav ingen problemer og da Lancasteren havde gennemført 23 togter ved No. 156 Squadron blev den overgivet til No. 61 Squadron i august 1943. I løbet af 1944 begyndte Lancaster ED860 at blive et slidt ældre fly og i august begyndte flyet at blive et problem. Efter et togt til Königsberg i Ostpreussen den 29/30 august blev flyet erklæret Cat C. Man besluttede sig til at givet ED860 en større overhaling og den kom i tjeneste igen den 18. oktober. Den 23. oktober 1944 fløj F/O Pearse et togt til Flushing, hvorefter flyet den 4. november 1944 blev erklæret kasseret og hugget op. ED860 havde på det tidspunkt gennemført togt nummber 130.

Squadron Leader George Francis Grant i Lancaster ED822 fra No. 156 Squadron bombede klokken 01.08 som sidste fly fra Pathfinder Mainforce. Målområdet blev identificeret visuelt og på vej ud af området observerede besætningen mange brande, der syntes at brænde over hele byen. I den nordøstlige del af målet havde tyskerne aktiveret en effektiv røgskærm, men dette forhindrede ikke bombeflyene i at bombe den centrale del af Stettin.
S/Ldr Grant, DSO, DFC & Bar, tilhørte ikke No. 156 Squadron, men var hjemmehørende i staben for Pathfinder Force. Grant deltog i togtet til Stettin for at følge den operative udvikling i Bomber Command. Han havde tidligere fløjet ved No. 109 Squadron og overtog den 28. maj 1944 kommandoen over No. 109 Squadron og førte enheden indtil den 6. december samme år. Grant overlevede krigen og fortsatte i RAF, hvorfra han blev pensioneret som Group Captain i 1948. Grant døde i Vancuver den 3. august 1990.

Stettin bombes

Pathfinderflyene var i stand til at markere målet med stor nøjagtighed, og de efterfløgende fly fra hovedstyrken havde ingen vanskeligheder ved at bombe målet. Pathfinderne anvendte Newhaven (visual groundmarking) under deres markering af målet og alle seks primære Visual Markers havde afmærket målet indenfor Z+5. Yderligere støtte blev giver af 10 Blind Marker Illuminators og Backers-up vedligeholdt målmarkeringen.
Ifølge engelske oplysninger blev de kemiske fabrikker, Pommersdorf-Milch, totalt ødelagt. Store industriområder blev ødelagt, og både skibsværft og marineinstallationer blev sat i brand. Et

rekognosceringsfly, som tog en stribe billeder 34 timer efter angrebet, rapporterede, at der stadigvæk var 24 brande i målområdet.
Oberkommando der Wehrmacht rapporterede:

> 'Stettin 1 minebombe, 53 sprængbomber, 300 brandbomber, 33 fosforbomber. 276 brande, 59 huse totalt ødelagt af sprængbomber. Brandskade på politikaserne, 3 Wehrmachtskaserner, Ersatzverpflegungsmagasin, Heimatveterinärpark og Generalkommando. Storbrand på Vulkan- værftet, træffer i Schamottefabrik og på Staatswerft. Forskellige trafik- og havneanlæg blev ramt. Gasværk blev totalt ødelagt. 1 sygehus, 1 skole og arbejdsformidling blev beskadiget. 21 dræbt, 60 sårede og 32 savnes. Bombeafkast over nogle mindre bebyggelser i Pommern-Mecklenburg'.

Senere tyske meldinger forøgede de ødelagte huse til 380 plus 13 industrianlæg. 586 mennesker i Stettin blev dræbt under luftangrebet.

Stettin

Grp	Aircraft	Desp	Att	High Explosive	Incendiaries	Remarks
8	Stirling	11	9	2x500, 64x40	47x250 TI, 144 Flares	
8	Halifax	13	13	18x1000, 4x500	43x250 TI, 88 Flares	
8	Lancaster	22	21	21x4000 HC, 45x1000x 16x500	5x250 TI, 16 Flares	
8	Stirling		1	8x40	7x250 TI, 68 Flares	Missing
8	Lancaster		1	1x4000 HC, 2x500	5x250 TI, 16 Flares	Missing
1	Lancaster	70	58	58x4000 HC	2828x30, 29700x4, 2160x4 'X'	
1	Lancaster		8	8x4000 HC	384x30, 4320x4	Missing
3	Lancaster	11	11	22x1000	352x30, 4950x4, 990x4 'X'	
4	Halifax	100	89	89x1000	352x30, 4950x4, 990x4 'X'	
4	Halifax		7	7x1000	336x30, 2730x4, 420x 4 'X'	Missing
5	Lancaster	91	84	1x8000 HC, 82x4000 HC	3488x30, 42210x4, 90x4 'X'	
5	Lancaster		4	4x4000 HC	384x30	Missing
6	Halifax	21	19	19x1000, 19x500	760x30, 6740x4, 240x4 'X'	
6	Halifax		1	1x1000, 1x500	40x30, 360x4	Missing

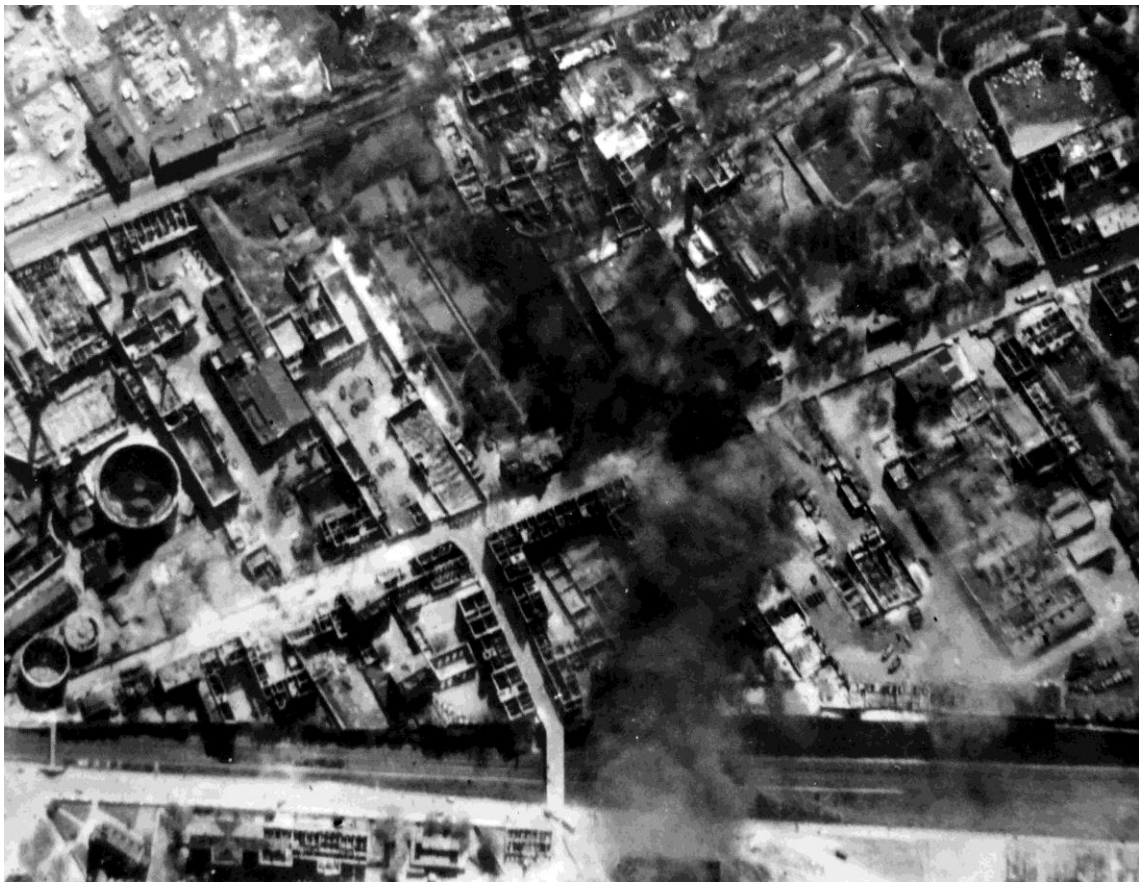
Bomber Command meldte efter angrebet, at der 'kun' var moderat let og tungt luftværnsskyts ved Stettin, og at dette var overvejende unøjagtigt skydende. Nogle få lyskastere opererede sammen med luftværnsskytset. Flak Liasion Officer i No. 5 Group gav nok den mest detaljerede beskrivelse af luftværnsskytset ved Stettin,

hvor han mente, at luftværnsskytset var som forventet ved Stettin, det vil sige omkring 15 tunge og ca 20 lette luftværnskanoner samt omkring 12 til 15 lyskastere. Samtidig rapporteredes der om 6 lyskastere og tungt luftværnsskyts ved Politz, som han beskrev som en dummy. I virkeligheden var det de vigtige kemiske anlæg ved Pölitz, der et halvandet år senere skulle blive et af de kraftigst forsvarede anlæg i Tyskland.

Halifax II DT736 'M' fra No. 77 Squadron blev fløjet af Sgt John Harrison Rank og hans rapport for bombingen af Stettin lød:

> 'Fandt primært mål, og bomberne blev kastet fra en højde af 15.000 fod. Sigbarheden var usædvanligt god over målet, og visuel identifikation af havneanlæg blev gennemført. En meget stor eksplosion blev observeret, og brandbomberne var meget koncentrerede i målområdet. 1000 lb. GP sad fast og blev kastet fra samme højde under anden indflyvning over målet. 3 pakker G.21 flyveblade kastet over målområdet. Luftværnsskytset var kraftigt med få lyskastere i operation'.

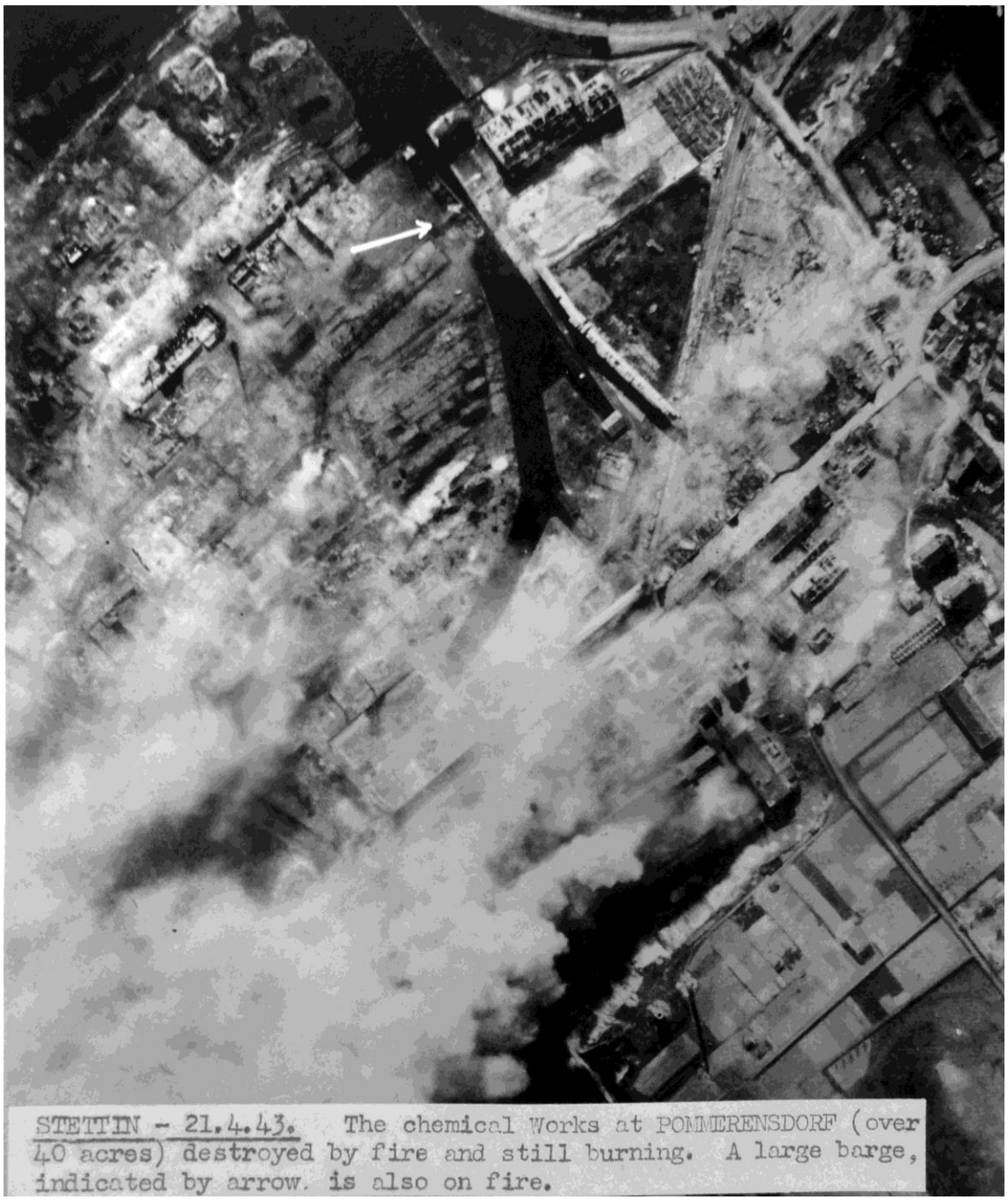
Rank var en dygtig pilot og fik efter et togt til Wuppertal natten mellem den 29. og 30. maj 1943 tildelt et øjeblikkeligt DFC for at udvise mod ud over det normale.



Eskadrillekammaraten, F/O Richard Fitzgerald i Halifax II JB853, havde intet problem med at finde frem til Stettin, hvor det lette luftværnsskyts var moderat, men nøjagtigt skydende. Sigtbarheden over Stettin blev beskrevet som god og besætningen kastede deres bombelast fra en højde af 14.000 fod. Bombeskytten hvde grønne og røde målmarkeringsbomber i sigtet, da han udløste sin bombelast. Hfalifax JB853 blev angrebet af en Ju 88, medens den befandt sig over målområdet. Den tyske natjager åbnede ild mod Halifaxen medens den befandt sig direkte bag ved bombeflyet i en afstand af komkring 350 meter. Halifaxens agterskytte, F/Sgt F Taylor, besvarede ilden og F/O Fitzgerald gennemførte en proptrækker undvigemanøvre, der rystede Ju 88eren af dem. Halifax JB853 landede igen på RAF Elvington klokken 05.36.
Fitzgerald og hans besætning overlevede deres tour og Fitzgerald fik tildelt et DFC i november 1943. Desværre for Fitzgerald overlevede han ikke krigen. Han blev efter en tur som instruktør forsat til No. 35 Squadron, hvor han som Squadron Leader den 24. marts 1944 blev skudt ned og dræbt af luftværnsskydning fra Flak Abteitlung 495 ved Schönbeck-Elbe.

Squadron Leader Robert Alexander Greville Baird var pilot ombord på Halifax II DT787 fra No. 10 Squadron og han må have været ret frustreret over Stettin. Han var startet fra flyvepladsen Melbourne i Yorkshire klokken 21.30 og indfandt sig uden problemer over Stettin, hvor han identificerede målområdet. Der var lidt luftværnsskydning, men denne kom ikke i nærheden af Halifaxen. Da han forsøgte at kaste

bombelasten, skete der intet. Bomberne blev hængende og Baird forlod målområdet, hvorefter besætningen forsøgte at slippe af med bomberne. Dette skete klokken 01.18 ude over Østersøen på position 55º18'N 14º30'E. Bombelasten bestod af en 1.000 lb sprængbombe, fem SBC med 4 lb brandbomber og en SBC med 30 lb brandbomber. Blaird fløj den lange vej tilbage til Yorkshire, hvor han igen landede på hjemmeflyvepladsen klokken 06.08.
33 årige S/Ldr Blaird blev sammen med sin besætning den 26. maj 1943 overført til No. 115 Squadron. Blaird var ikke en mister hvem-som-helst. Han var søn af 1st Viscount Stonehaven og 11th Countess of Kintore. Blaird og alle undtagen et besætningsmedlem blev dræbt, da de blev skudt ned natten mellem den 13. og 14. juli 1943 under et angreb på Aachen. Blaird var på vej i en helt ny Lancaster DS690, da han over Boullion i Belgien blev skudt ned af Hauptmann Geiger fra III./NJG 1.



F/Lt Ernest Keith Sinclair, der var pilot ombord på Lancaster III ED543 fra No. 467 Squadron, rapporterede efter angrebet:

> 'God sigtbarhed, ingen skyer. Bombede klokken 01.15 (1 stk 4000 HC, 810 stk 4 lb brandbomber) fra en højde af 13.000 fod. Bomberne blev set detonere i det sydvestlige område af byen, gode brande. Hele målområdet var dækket af brande og blå røg blev set komme fra et tankskib i dokområdet. Et godt angreb. Målet godt identificeret. Gode grupper af brande med tyk sort røg observeret i næsten en time efter at have forladt målområdet'.

F/Lt Sinclair var startet fra RAF Bottesford klokken 21.40 og landede samme sted igen klokken 05.22. Sinclair var australier og ankom til No. 467 Squadron den 7. november 1942, men han fløj først operativt fra slutningen af marts 1943, hvor han gennemførte et togt til St Nazaire. Bombningen af Stettin var hans 8. togt. Medens han var tjenestegørende ved No. 467 Squadron, blev han forfremmet til Squadron Leader og B-Flight Commander. Han var en af de heldige, der overlevede sin tour, der afsluttedes med et togt til Dortmund natten mellem den 4. og 5. september 1943. Den 30. september blev han forflyttet til 1654 CU og startede som instruktør. Ernest Keith Sinclair, DFC OBE CMG, blev efter krigen nyhedsredaktør i Australien og døde i 1994.

Ødelæggelser i Stettin

Selv om der var mange modstridende meldinger fra både tysk og engelsk side, så stod det helt klart, at Stettin blev hårdt ramt under angrebet. Det tyske politi i Stettin opgjorde i de næste dage skaderne efter angrebet således:

21 minebomber og 420 sprængbomber, hvoraf de 256 var blindgængere eller langtidsforsinkede. Der bev kastet omkring 80.000 brandbomber samt 1.000 Flüssigkeitsbrandbomben, hvilket vil sige 30 lb brandbomber med olieindhold, samt 2.000 fosforbrandbomber.

I første omgang registrerede politiet i Stettin 860 brande, hvoraf de 31 var storbrande eller fladebrande. En fladebrand er et farligt fænomen, der har eksisteret i mange år. Det er når flere store brande smelter sammen og danner en vandrende ildfront. Under 'naturlige' forhold vandrer denne ildfront med en hastighed af omkring en kilomter i døgnet, men under luftangreb gik det lidt hurtigere. Omkring en halv time efter, at brandbomberne var kastet og havde antændt større brande, begyndte ilden at vandre. I de næste par timer tog branden til i styrke og vandrede med en hastighed af omkring en kilometer i timen. Efter yderligere to til tre timer slukkede branden sig selv igen, fordi alt brandbart materiale var fortæret på ildens vej. Brandvæsnet kunne intet stille op mod en sådan en brand og det eneste man kunne gøre var at redde folk ud af området inden ilden fortærede beskyttelsesrummene.

Politiet registrerede 233 dræbte efter angrebet (123 mænd, 70 kvinder og 32 børn). 875 blev sårede (459 mænd, 328 kvinder og 88 børn). Dertil kom at 37 pesoner den 1. maj stadigvæk var begravet i ruinerne. 32.000 personer blev hjemløse.

Det tog flere dage for politiet at få et overblik over skaderne, men den 1. maj blev skaderne opgjort til 1.044 totalskadede bygninger, 651 svært og 2.357 lettere beskadigede bygninger.

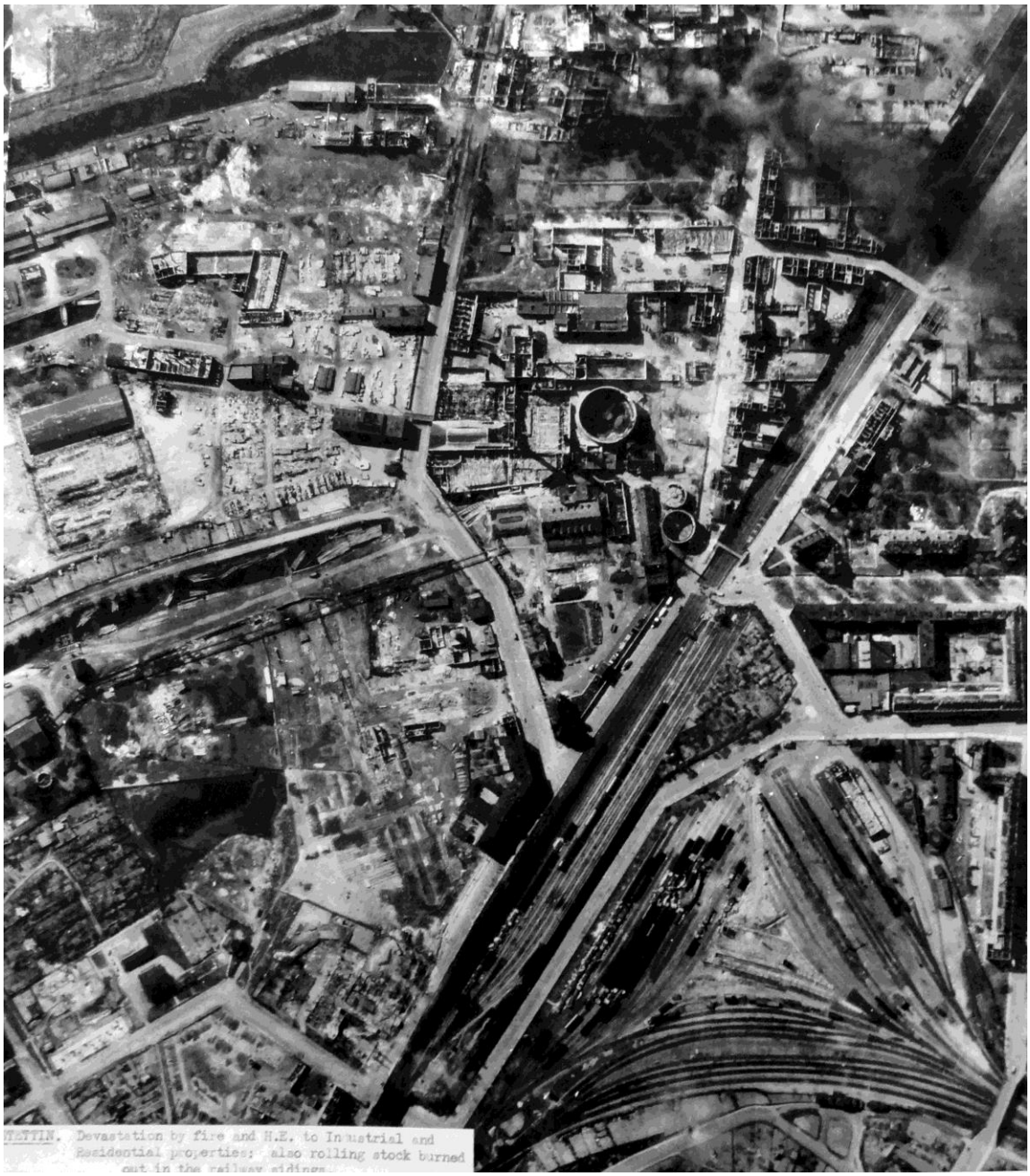
I første omgang indrapporterede politiet, at 16 militære anlæg var blevet ramt af bomber. Dertil kom så 25 industrianlæg samt 764 Selbstschutzbetriebe (virksomheder, som havde bedriftsværn), 71 virksomheder med udvidet bedriftsværn, 15 virksomheder med Werkluftschutz (eget brandværn), 4 jernbaneanlæg samt 3 sygehuse.

De engelske fototydere har følgende tekst: 'Widespread devastation extends over the whole of the wouthern part of the town and suburbs.

A. Area of approx. 80 acres which is about the boundary of the Pommerensdorfmilch Chemical Factory – practically every building has been gutted or demolished.
B. Area of approx. 23 acres of industrial buildings and houses – the greater part is gutted.
C. Probable M/T Repair Works totally destroyed – approx. 9 acres devasted.
D. Edible Oil Factory – area of Works is 22 acres – practically all buildings destroyed – fires burning two days after the raid.
E. Catalyst Works covering area of 33 acres; two thinds of buildings destroyed.
F. Approx half Saw Mill and Timber Starage buildings destroyed.
G. Gasholders and possible switching station. Holders and seeral buildings gutted.
H. Edible Oil and Lubricant Works, including large oil tank, destroyed.
L. Stettin Gasworks damaged.

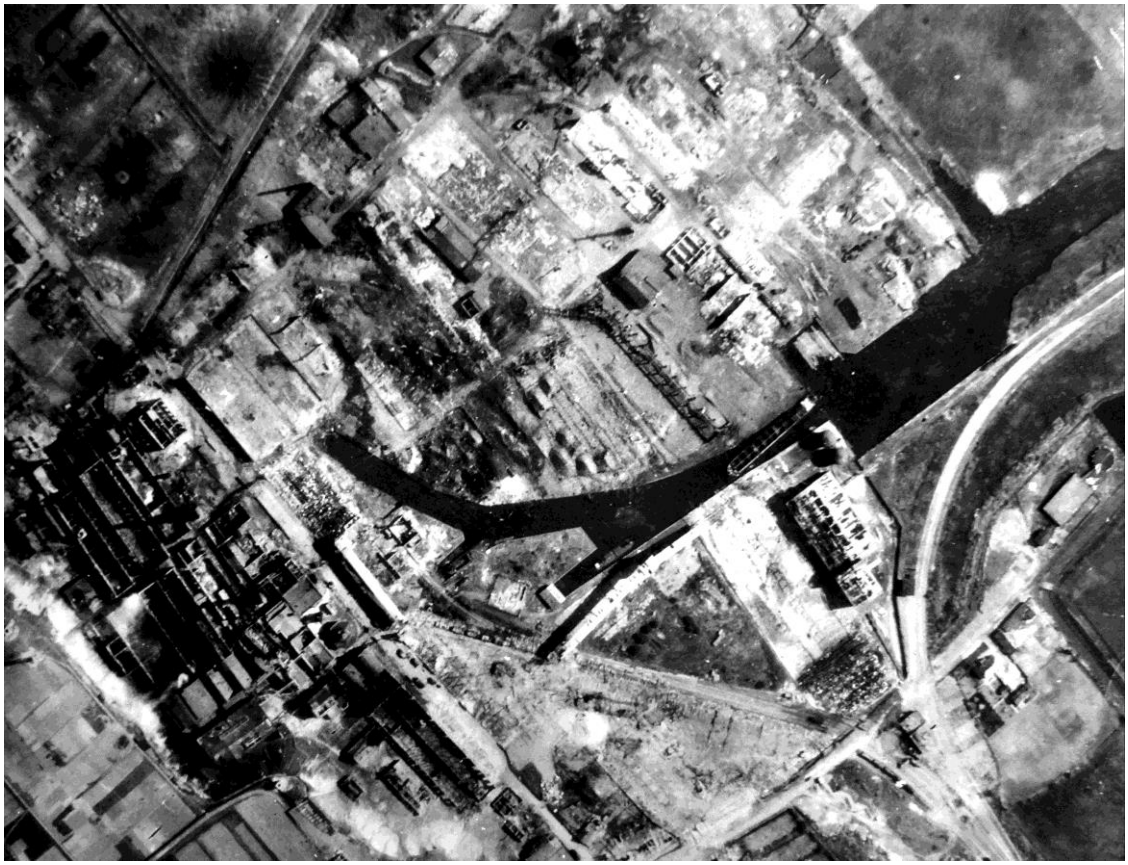
Storbrande opstod følgende steder: Heeresbekleidungslager, Luftwaffenbauamt, Märkisches Elektrizitätswerk, Fliedner børnesygehus, Poll's Hof, fødevaregrossistfirmaet krauthoff, sækkefabrikken Fenger, Heringskühlhaus Firma Witte und Co, alderdomshjemmet og hovedbanegården for godsvogne.
Der opstod mange brande – hovedsageligt i Altstadt (den indre by), Stettin Süd og i havneområdet. Der var glasskader overalt i byen og det kunne umiddelbart synes som et mindre problem, men der var mangel på vinduesglas og en bygning uden ruder blev hurtigt beskadiget af fugt.

På Vulkan værftet opstod der kun mindre til mellemsvære skader. På Greifenwerft opstod der en storbrand under angrebet og værksteder, kontorer samt maskiner blev ødelagt. Der var 100% tab produktion.
Kuffertfabrikken Hermelin blev totalt ødelagt med 100% produktionstab – fabrikken fremstillede blandt andet beholdere til artillerigranater til Wehrmacht. Også Stettiner Bergschlossbrauerei blev totalskadet med fuldstændig produktionstab. Oliemøllen Paul Julius Stahlberg blev ramt af brand- og sprængbomber og blev totalt ødelagt med 100% produktionstab.
Stettiner Seifen- und Kerzenfabrik blev ligeledes totalskadet med fuldstændigt produktionsstop. Det samme blev Borisch Brauerei, der også ophørte deres produktion.
Den vigtige kemiske fabrik, Pommerensdorf Milch, blev totalskadet og ophørte med at fremstille kemiske produkter. Også lak og farvefabrikken Würfel und Heinrich blev totalt ødelagt og det samme blev Funk und Rochlitz, der fremstillede olie og fedt.



Ferdinand Rüuckforth Nachfolger var navnet på en spirutusfabrik og denne udbrændte totalt. Maskinfabrikken Albert Äfke blev totaltskadet og det samme blev Kurbenwellen-Schleiferei Hans Dai. Begge med totalt produktionsstop.
Didierwerk, Schamott-Fabrik und Eisenhochbau blev 90% beskadiget og indstillede deres produktion på ubestemt tid. På sække- og planfabrik Erwin Fengler blev jutelageret ødelagt, hvilket umuliggjorde videre produktion og hos Reichsmonopolverwaltung blev lagerhus, værksted og garager ødelagt af bomber.

Trælagerbarakker, olielager, mekanikerværksted, motorgarage, snedkeri og bådebyggeri hos det statslige værft blev ødelagt og værftet indstillede deres produktion indtil videre.
Hos Stettiner Papier- und Pappenfabrik, i sukkerfabrikken Scheine og hos Träger & Baueisengeschellschaft opsteod der skader efter brand. Det samme gjorde i bygninger hos Stettiner Stadtwerke, ved sporvejene og bilafdelingen. Hos sporvejene opstod der skader på køreledninger og skinner i hele byområdet.
Hos Stettiner Hafengesellschaft blev Getreidehafen, Möllnhafen og Industriehafen ramt af både sprænge- og brandbomber, hvorved der opstod skader på bygninger, lagerhaller, beboelsesbygninger og sporanlæg. Reichsbahn meldte om vidtgående skader på grund af brand- og sprængbomber. Først efter 24 timers stop kunne man få gang i reduceret kørsel på sporterrænet.
Lagerhallen hos Grosskraftwerk Stettin styrtede sammen efter bombeskader og der opstod mange skader på gas og vandforsyningen i byen.



Britisk luftfoto fra den 21. april, der viser skader på Pommerensdorfmilch Chemical Factory

Den 27. april indrapporterede politiet følgende skader for Stettin:

Totalt ødelagt:	502 beboelseshuse inklusiv beboelsesbarakker og 504 andre bygninger, herunder 4 offentlige bygninger, 437 handelsforretning og salgssteder, 61 gæstgiversteder og hoteller/ samt 2 banker eller sparekasser og forsikringer. Derudover 5 trafikanlæg (post, jernbane, skibsfart), 90 militære anlæg, 29 erhvervsvirksomheder, 2 kultursteder og 3 landbrugsvirksomheder.
Svært beskadiget:	603 beboelseshuse inklusiv beboelsesbarakker, 26 andre bygninger, herunder 6 offentlige bygninger, 3 sygehuse, 12 handelsvirksomheder og forretninger, 3 gæstgiver steder og to banker, sparekasser og forsikringer. Derudover 5 forsynings- og trafikanlæg, 2 militære anlæg, 18 erhvervsmæssige virksomheder, 1 kultursted og 3 landbrugsvirksomheder.
Lettere beskadiget:	1.960 beboelseshuse inklusiv beboelsesbarakker, 388 andre bygnigner, herunder 4 offentlige bygninger, 3 sygehuse, 377 handelsvirksomheder og forretninger, 3 gæstgiversteder og 1 bank. Derudover 1 forsyningsanlæg, 1 militært anlæg, 7 erhversmæssige virksomheder, 1 kultursted og 4 landbrugsvirksomheder.

Det var ikke alle bombebesætninger, der kastede deres last over Stettin og politiet indrapporterede de efterfølgende dage følgende skader i oplandet:

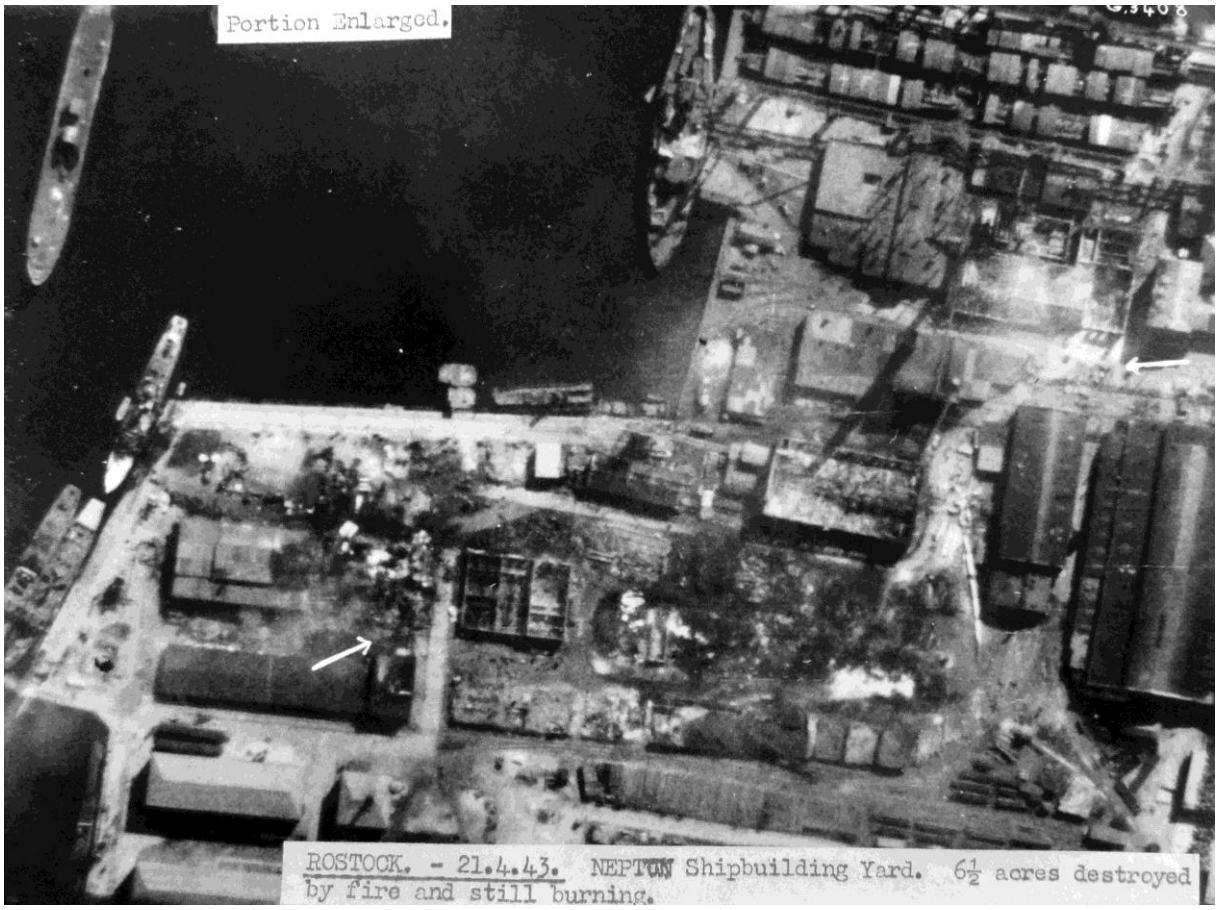
Luisenhof Kreis Ückermünde	200 brandbomber. En lade ødelagt, flere huse beskadiget
Retzowsfelde Kreis Greifsenhagen	Et antal Brandbomber. To stalde og en lade ødelagt.
Armenheide Kreis Uckermünde	1 sprængbombe. En lade ødelagt.
Bussenthin Kreis Anklam	Et beboelseshus nedbrændt på grund af beskydning fra luften.
Luisenhof Kreis Ückermünde	En lade nedbrændt på grund af bombenedslag.
Pasewalk	Brandbomber kastet, enkelte brande.
Triebsee Kreis Grimmen	En person hårdt såret på grund af beskydning fra luften.

I Armenheide, Zarrenthin og Warthe blev der kastet en sprængbombe og 85 brandbomber, der dog ikke forårsagede nogen skader. I Greifenhagen, Demmin, Tutow, Barth og Damgarten opstod der mindre skader på grund af brandbomber og beskydning fra luften.

Angrebet på Rostock

Bombningen af Rostock forløb ikke lige så effektivt angrebet på Stettin. Selv om der var stærkt månelyst med gode sigtbetingelser, så havde Pathfinderne svært ved at finde Heinkel-fabrikkerne ved Rostock. Et effektivt røgslør dækkede målområdet og en del af flyene forsøgte i stedet for at bombe Rostock by. De angribende besætninger kunne se mange bomber falde i det bebyggede område. Det var dog ikke et koncentreret angreb, men alligevel meldte Oberkommando der Wehrmacht:

> 'Rostock 20 sprængbomber, 1500 brandbomber. 87 huse ødelagt, 54 beskadiget. Trælageret på Neptun-værftet brænder. En montagehal hos Heinkel-værftet ødelagt - intet produktionsudfald. 5 dræbt og omkring 50 sårede, 20 levende begravet'.



Politiet i Rostock rapporterede næste dag, at der var kastet 43 sprængbomber og 6.600 brandbomber, hvorved seks industriforetagener var blevet ødelagt eller beskadiget. Politiet rapporterede endvidere, at der ikke var sket skade på beboelsesejendommme, hvilket lyder højst usandsynligt. 40 personer blev dræbt og 120 sårede. Bomber Command anslog, at 77 fly havde kastet 133.1 tons bomber mod byen.

Rostock-Heinkel Factory

Grp	Aircraft	Desp	Att	High Explosive	Incendiaries	Remarks
8	Stirling	2	2	4 x 2000		A/C factory
3	Stirling	84	53	11 x 2000, 36 x 1000, 7 x 500	2344 x 30, 17850 x 4, 601 x 4 'X'	A/C factory
3	Stirling		14	1 x 2000, 8 x 1000	392 x 30, 5470 x 4, 630 x 4 'X'	Town
3	Stirling		8	4 x 2000, 3 x 1000	464 x 30, 2826 x 4, 315 x 4 'X'	Missing

Om forsvaret af Rostock rapporterede Bomber Command:
'Intens og nøjagtigtskydende let luftværnsskyts i samarbejde med lyskastere med samlede lys på 5 'beams'. Spærreballoner blev set i 8000 fods højde omkring Heinkelfabrikkerne og den nedre del af byen. Et røgslør var i anvendelse'.

Målfoto taget af chefen for No. 218 Squadron, australieren Wing Commander Donald Teale Saville, DSO DFC der denne nat fløj Stirling BF505 'Z'. Han var startet fra RAF Downham Market klokken 22.05 og landede samme sted igen klokken 05.30. Savilles rapport er meget kort: 'Bombs dropped believed in target – Heinkel Works. Most bombs believed in town'. Saville er over Heinkel Werke under udløsning af bombelasten og på billedet ser man tydeligt brændende røgpotter, hvor tyskerne forsøge at sløre fabrikken. Røgsløret er dog endnu ikke fuldt udviklet. Saville blev chef for No. 218 Squadron den 28. marts 1943 og blev skudt ned under et angreb på Hamburg natten mellem den 24. og 25. juli 1943. Savilles Stirling BF567 blev klokkne 01.11 skudt ned af Feldwebel Hans Meissner fra 6./NJG 3, der var startet fra Schleswig. Nedskydningen fandt sted lidt sydvest for Neumünster. Syv ud af Stirlingens otte mand store besætning blev dræbt under nedstyrtningen.
Stirling BF505 var allerede natten mellem den 4. og 5. maj 1943 blevet skudt ned af Oberfeldwebel Danzel fra 12./NJG 1 under et angreb på Duisburg. Nedskydningen fandt sted lidt syd for Dokkum i Holland. (Kew)

Røgsløret gav de angribende bombebesætninger mange problemer, og en typisk melding lød som følger:

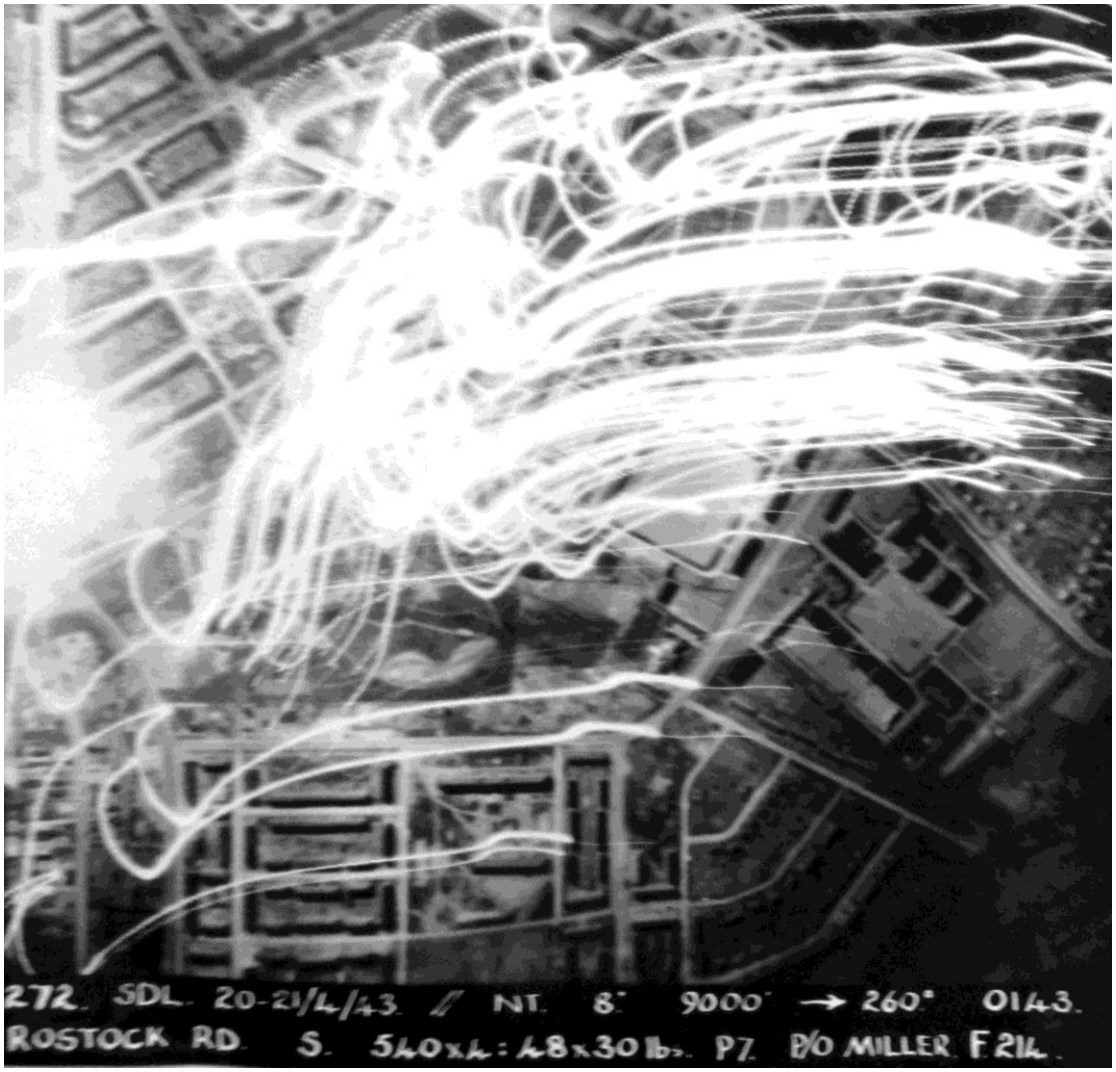
> 'No. 90 Squadron - Stirling BK473 (V) - P/O F E Sheppard - Dette fly angreb Rostock som beordret klokken 01.52. Kastede 2 x 2000 HC og 3 x 30 brandbomber fra 10.000 fods højde, kurs 213 grader, indikeret air speed 190. Måne 0/10. God undtagen for røg. Østlige side af bugten set. Fabrikken var dækket af røg. Bomber kastet på formodet position for fabrikken efter en anflyvning fra fundet punkt på floden. Brande set i fabriksområdet, også mange i byen. Forsøgte et foto. Rute som beordret'.

F/Lt Francis Edward Sheppard overlevede sin tour ved No. 90 Squadron og fik i oktober 1943 tildelt et DFC. Han blev dræbt den 2. april 1945, da han som instruktør styrtede ned med Lancaster I HK655 fra No. 1651 HCU. Lancasteren stallede fra en højde af 50 fod under anflyvning til flyvepladsen Fiskerton, hvorefter den stødte ind i en bygning.

Skader i Rostock

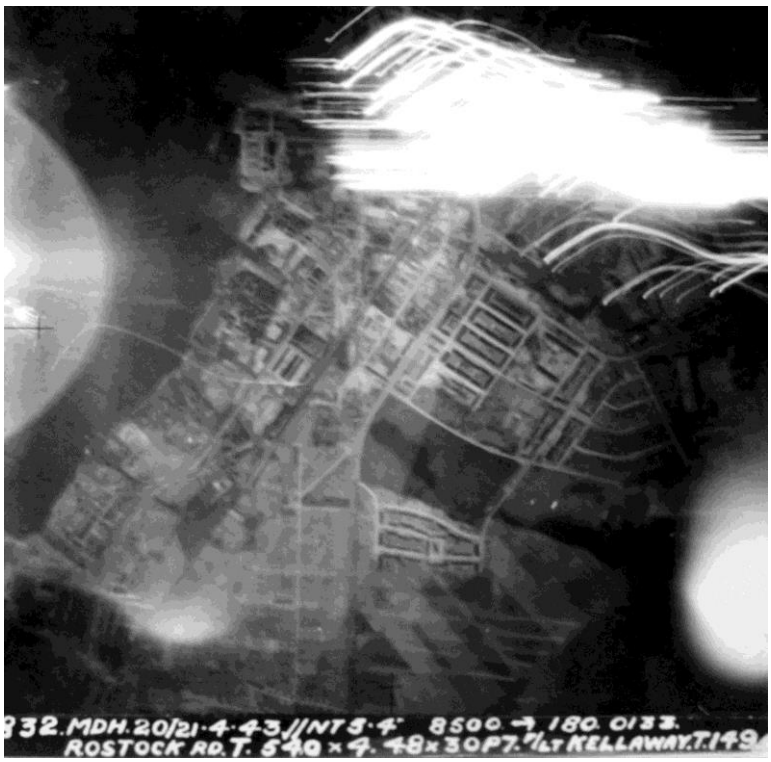
Det tyske ordenspoliti opgjorde i løbet af nogle dage skaderne i og omkring Rostock. Slutresultatet var lidt anderledes end den første indmelding, men overordnet set slap Rostock meget billigt fra angrebet.

Politiet registrerede, at 8 minebomber, 35 sprængbomber og 6.000 brand- og fosforbomber blev kastet over Rostock, hvorved 65 bygninger blev total skadet, medens 239 blev delvist beskadigede. Heraf blev 11 bygninger totalt ødelagt af sprængbomber, medens 409 blev delvist ødelagte. Personskaderne beløb sig til 38 dræbte, 24 hårdt og 63 lettere sårede.



Målfoto for P/O Ernest Vernon Miller i Stirling BK673 fra No. 214 Squadron. Han var kommet i luften fra RAF Chedburg klokken 21.55 og landede igen samme sted klokken 05.55. Besætningens rapport lyder: 'This aircraft attacked Heinkel works, Marienehe at 01.43 hours. From 9000 ft, heading 260°M, dropping 540 x 4 lb and 48 x 30 lb incends. The night was fine, moonlight, no cloud and the visibility poor owing to smoke screen, other wise good. Factory approached on first run, but not clearly identified, owing to smoke screen. Aircraft turned up North and returned to original spot and saw factory buildings, in light of flashes and flames where smoke screem was thinner. Shape of river and estimated position pointed to these buildings as belonging to the factory. One large fire with heavy brown or black smoke in factory fuildings, and several small fires. Aircraft caught in searchlights immediately after, and crew too blinded to distinguish many details. One photo attempted. Route as ordered'. P/O Miller overlevede hans første tour og fik tildelt et DFC den 15. maj 1943. I 1944 kom han tilbage til No. 214 Squadron og færdiggjorde en tour på Fortress, der var udstyret med jamming udstyr. (Kew)

I Rostock udbrændte Clausewitzschule, sportshallen ved St. Georgsschule samt baraklejren i Adolf Hitler Strasse. Goethe Schule blev delvist beskadigt af brand.
Rostocks Gemeindehaus blev ødelagt af brand og hos Pharmazeutischen Grosshandlung Breniker und Co blev hele deres lager ødelagt. Kaufhaus Fredersdorf und Baade blev totalt ødelagt af bomber.
Schliemannstrasse blev ramt af en cookie, der beskadigede talrige bygninger i gaden og i Joachim Schule Strasse og i Neuen Werderstrasse opstod der også alvorlige bygningsskader på grund af bomber.
Flere bombebesætninger forsøgte at ramme Neptun skibsværftet og det lykkedes for nogle af dem. Neptun værftet rapporterede at deres hovedlager og snedkeri, Stellmacherie, malerværksted, elektroværksted og reservelageret samt varmecentralen og træ- og kullager blev totalt ødelagt. Derudover opstod der alvorlige skader på lærlingehjemmet.



Målfoto for F/Lt Winston Herbert Kellaway, der fløj Stirling BK722 'T' fra No. 149 Squadron. Besætningens rapport lyder: 'Target Rostock (Heinkel aircraft factory). No cloud. Big block of factory fuildings seen in light of a photo flash. Some Red fires were burning'.
Kellaway fløj ved No. 12 Squadron i 1940 og kom til No. 149 Squadron i januar 1943. Fik tildelt et DSO den 30. marts og kom den 4. juli 1943 til No. 617 Squadron. Havde et alvorligt flyveuheld under lavflyvning den 5. august og havde et længere hospitalsophold. Kom til No. 630 Squadron den 15. november. Tildelt DSO nummer to den 9. maj 1944. Fortsatte i RAF efter krigen og fløj bl.a. Canberra. Pensioneret fra RAF den 1. oktober 1957. Kellaway døde i Torbay i april 1994. (Kew)

I havneområdet i Rostock blev 10 barakker totalt ødelagt af bomber og der opstod lettere skader på Heilanstalt Gehlshaim, i en tandlægeklinik samt på Heinkelværket.
På Aufmarchgelände, der var en paradeplads oprettet af nazisterne i 1933, blev tribunen ødelagt af en brand. En fårestald med 10 får blev toalt ødelagt og derudover indebrændte 654 får og 6 svin.

I oplandet til Rostock blev følgende skader indrapporteret:

Markow Kreis Rostock	Mindre skader på grund af beskydning med maskingeværer fra luften.
Diendorf Kreis Güstow	30-40 fosforbrandbomber og en sprængbombe. Skader ikke indrapporteret.
Rossow Kreis Prenzlau	30 brandbomber. Mindre bygningsskader.
Vorwerk Steinfurt	30 brandbomber. Mindre bygningsskader.
Greifenhagen	40 fosforbrandbomber i mosen. En beholder med 70 brandbomber faldt på åben mark. Ingen skader.
Biestow Kreis Rostock	50 brandbomber. Flere brande. Tag- og bygningsskader.
Teutenwinkel	30 brandbomber og to fosforbeholdere. En lade, en stal, en motorcykel med sidevogn og en varevogn brændt.
Ebershagen	Et antal fosforbrandbomber. En barak nedbrændt.
Kirchow-Neubukow Kreis Wismar	Et antal brandbomber. På grund af storbrand omkring 80 kvæg dræbt på grund af brand.
Friedland	Beskydning af fabrik, der fremstillede stivelse. Ingen skader.

Derudover blev der kastet 3 sprængbomber, 17 brand- og 30 fosforbrandbomber i Sennenberg, Meinsberg og Dargen. Kun ringe bygnings- og markskader. I Pees, Gr. Kussewitz og Toitenwinkel blev der kastet 140 brand- og 3 fosforbomber, der dog kun forårsagede mindre skader.

I Wittenborn, Wustrow og Levien blev der kastet en sprængbombe og omkring 100 brandbomber. Wustrow blev også beskudt med maskingeværer fra luften, men der opstod kun ringe skader.

Luftkampe over Stettin

En Halifax fra No. 102 Squadron observerede ligeledes Bf 109ere i luften. Halifax II W7934 (J) beskød en Bf 109 omkring fem km syd for Stettin. Ialt blev der affyret 400 skud mod den tyske jager, som forsvandt i mørket. Otte km sydvest for Stralsund blev Halifaxen igen angrebet af en Bf 109er. Sgt. Bryan Rigg Moss, som var pilot på W7934, kastede Halifaxen ind i et voldsomt dyk til venstre. Bf 109eren forsvandt igen i mørket, og Halifaxen kunne fortsætte sin færd. W7934 landede med to skudhuller i venstre halefinne.
Der er fra britisk side adskillige rapporter om luftkampe med Bf 109ere, medens der fra tysk side ingen meldinger er om indsættelse af Bf 109 natten mellem den 20. og 21. april 1943. Forvirringen kan være opstået, fordi de britiske besætninger har rapporteret om Messerschmidt og efterretningsfolkene efterfølgende har indført det som Bf 109.
Da Halifax W7934 krydsede Vejle i 100 fods højde, blev flyet beskudt af flak monteret på taget af en bygning. En granat eksploderede over skakten til lysbomber på højre side af Halifaxen, der dog var i stand til at fortsætte flyvningen. Sgt. Moss landede på flyvepladsen Pocklington klokken 06.00.
Pilot Officer Moss fik i november 1943 tildelt et DFM efter 33 operative togter, hvorefter han blev overført til ikke operativ tjeneste. At han fik tildelt et DFM som officer betyder, at han var indstillet til et DFM, før han blev udnævnt til officer.

Det var natjagere fra II./NJG 5, der var aktive over den nordtyske kyst. II./NJG 5 var under kommando af Hauptmann Rudolf Schoenert og var blevet oprettet i december 1942. Seks besætninger fra NJG 5 fik tilkendt nedskydninger natten mellem den 20. og 21. april 1943.
Gruppenstab, 5. og 6. Staffel var placeret på flyvepladsen Parchim, medens 4./NJG 5 var stationeret på flyvepladsen Greifswald. Sidstnævnte Staffel var dannet af besætninger fra 7./NJG 3 samt nye besætninger fra Nachtjagdschule. Staffelkapitän for 4./NJG 5 var den meget erfarne natjagerpilot Hauptmann Werner Hoffmann, som den 20. april skulle få to nye nedskydninger. 5./NJG 5 var under ledelse af Hauptmann Leopold Fellerer og 6./NJG 5 af Oberleutnant Fritz Radusch.
II./NJG 5 opererede i april 1943 med en blanding af Bf 110F-4 samt nogle ældre E og D modeller, men var i færd med at konvertere med Bf 110G-4. På grund af forsyningsvanskeligheder måtte II./NJG 5 dog vente med at være fuldstændig konverteret indtil efteråret 1943.

Den første nedskydning fandt sted klokken 00.33 ved Hiddensee, hvor Oberfeldwebel Heinrich Säwert og hans radaroperatør, Unteroffizier Thal, fra 4./NJG 5 nedskød Stirling I BF442 (eskadrillekode WP-K) fra No. 90 Squadron. P/O Reginald Frederick Elliott og og hele hans besætning blev dræbt ved nedskydningen. Nedskydningen fandt sted i samarbejde med radarstationen 'Reh' (7./Ln.Rgt. 214). Luftkampen fandt sted i 3.000 meters højde og Stirlingen styrtede i Østersøen i nærheden af Hiddenau. Kun Stirlingens agterskytte, canadieren P/O Clifford Mauder, er fundet og han ligger begravet i Berlin. Den resterende besætning forsvandt i havet.
No. 90 Squadron var særdeles hårdt ramt denne nat med tre nedskudte fly ud af 17 afsendte. Oberfeldwebel Saewert overlevede ikke krigen. Han blev dræbt under et lavangreb den 22. august 1944. På dette tidspunkt havde han 16 anerkendte nedskydninger.

Vraget af Halifax II JB912 fra No. 419 Squadron.

Halifax II JB912 (eskadrillekode VR-B) fra No. 419 Squadron blev fløjet af P/O Thomas E Jackson fra Saskachewan i Canada. Klokken 00.45 blev han i en højde af 16.000 fod skudt ned 47 km nordvest for Stettin af Hauptmann Werner Hoffmann fra 4./NJG 5. Hoffmann startede klokken 00.10 fra flyvepladsen

Griefswald i en Bf 110 kodet G9+AM sammen med hans radaroperatør, Uffz Schniedler, og satte kursen mod radarstationen Greif (9./Ln.Rgt. 214), som han kom under operativ ledelse af.
Hptm Hoffmann angreb Halifaxen fra den klassiske angrebsvinkel - bagfra og lidt lavere - og skød den canadiske bombemaskine i brand. Hoffmann dræbte først bombemaskinens agterskytte, hvorefter det var let for ham at skyde Halifaxen i brand. En eller flere af Hoffmanns 20 mm granater ramte bombeflyets beholdning af brandbomber, som brød i brand. Normalt beskød de tyske natjagerpiloter aldrig bombelasten, da en detonerende 'blockbuster' kunne være fatal for den tyske natjagerbesætning.
Halifaxen styrtede ned i nærheden af Eggesin, men det lykkedes for 7 ud af den 8 mand store besætning at komme ud af flyet. Kun agterskytten, F/Sgt Dennis A Watkins DFM, blev dræbt ved nedskydningen og ligger begravet i Berlin. Watkins, der stammede fra Huddersfield i Yorkshire, var trods sine kun 22 år en erfaren agterskytte, der var på sin anden tour (første tour gennemført i mellemøsten), men den første flyvning med P/O Jackson. Watkins havde gennemført 60 togter, da han blev dræbt.
Halifax JB912 var netop kommet ud over Østersøen, da den blev anskudt, men i den korte tid at Halifaxen endnu var i luften, var det lykkedes for P/O Jackson at flyve ind over land igen, så besætningen ikke skulle springe ud over havet. Den resterende besætning blev taget til fange. Thomas Jackson kom efter afhøring i Oberursel til fangelejren Stalag Luft III, hvor han deltog i 'Den Store Flugt'. Jackson blev en af tunnelrotterne og deltog i gravearbejdet af tunnelen. Under flugten ventede han som nummer 139 på at komme ud i friheden, men efter, at nummer 76 havde forladt tunnelsen, blev flugten opdaget og Jackson kom ikke ud i friheden, hvilket formodentlig var meget heldigt for ham. Ud af de 76, som slap ud af tunnelen, kom kun 3 mand tilbage til England. Af de resterende henrettede Gestapo 50 mand.

Halifax JB912s besætning (fra venstre) Sgt T M Crandell (telegrafist), Sgt C J Sebastian (flyvemekaniker), F/Sgt J M Carlton (navigatør), P/O T Jackson (pilot), O'Connor, Turner og P/O J R Fry (bombeskytte). O'Connor og Turner deltog ikke i flyvningen den 20. april. Agterskytten denne dato var Sgtt E Jury og rygskytten var F/Sgt D Watkins DFM.

Kun få minutter efter at Hoffmann havde nedskudt Halifax JB912, opdagede han endnu en Halifax. Denne gang drejede det sig om Halifax II JB804 (eskadrillekode KN-Q) tilhørende No. 77 Squadron. Halifaxen blev fløjet af F/Lt Thomas Sidney Lea, DFC, der ikke havde mange chancer mod Hoffmann. Det var Hptm Hoffmanns fjerde nedskydning. Halifax JB804 styrtede ned ved Pasewalk klokken 00.50, hvorved hele besætningen blev dræbt. Besætningen blev den 24. april begravet i Pasewalk, men er senere overflyttet til Berlin War Cemetery. F/Lt Lea havde fået sit DFC for et togt til Frankfurt natten mellem den 10. og 11. april, hvor han bragte sit fly hjem i alvorligt beskadiget tilstand.

Werner Hoffmann overlevede krigen. Han blev født den 13. januar 1918 i Stettin, så han havde en særlig interesse i at beskytte byen mod nattens angreb. Hoffmann blev allerede i august 1938 Zerstörerpilot (pilot på en tomotorers jager af typen Bf 110) og fik sin første luftsejr over Dunkirk i 1940. I juli samme år blev han kommanderet til Ergänzungszerstörergruppe Værløse, hvor han var lærer, indtil han i august 1941 blev omskolet til natjagerne. Hoffmann blev udnævnt til Oberleutnant, medens han var i Værløse, og det var også samme sted, at han fik tildelt jernkorset af første grad. Hoffmann startede i 5./NJG 3 og overtog den 11. februar 1943 4./NJG 5, inden han i juli samme år blev chef for I./NJG 5. Ridderkorset blev udløst efter 31

nedskydninger og blev tildelt den 4. maj 1944. Hoffmann nedskød i løbet af 192 operative flyvninger 52 fly og var ved krigens slutning indstillet til Ridderkorset med Egeløv. Medaljen blev dog aldrig overrakt. Efter krigen bosatte Hoffmann sig ved Bremen, hvor han arbejdede som kemiker og apoteker.

Klokken 02.00 tysk tid nedskød Leutnant Peter Paul Ehrhardt og hans radaroperatør, Unteroffizier Fryba, fra 5./NJG 5 Lancaster I ED770 fra No. 57 Squadron. Ehrhardt blev dirigeret til Lancasteren af radarstationen 'Reiher' (16./Ln.Rgt. 204 ved Kägsdorf nordnordøst for Rerik). 28 årige F/Lt Ian Shirley Jenks og hans besætning ligger alle begravet på den gamle garnisionskirkegård i Poznan i Polen.
25 minutter senere blev Ehrhardt igen ført til et nyt mål af radarstationen 'Reiher' og klokken 02.28 nedskød han ved Rerik Lancaster I W4795 fra No. 61 Squadron. Pilot Officer James Louis Rossignol og hans besætning omkom alle ved nedskydningen. Rossignol var amerikansk statsborger fra Daytona Beach i Florida, men havde meldt sig til det canadiske flyvevåben.
Ehrhardt stammede fra Frankfurm am Main og havde netop været udlånt til 6./NJG 1 på St. Trond i Belgien. Flyvningen den 20. april må have været en af hans første efter hans hjemkomst til 5./NJG 5. Den 1. november 1943 blev han forfremmet til Oberleutnant, som senere blev justeret, så hans rang var gældende fra den 1. marts 1943. I sensommeren 1944 fløj han ved 2./NJG 5 og kom sidst i krigen til NJG 11. Ehrhardt overlevede krigen med 22 nedskydninger og døde i Düsseldorf i maj 1983.

Klokken 02.23 nedskød Hauptmann Rudolf Schoenert fra II./NJG 5 Lancaster I W4956 (eskadrillekode UV-J) fra No. 460 Squadron syd for Gedser. Schoenert fulgte Lancasteren, da den gik ind i en proptrækkermanøvre og dykkede fra 4.700 meter ned til 2.300 meters højde. Lancasteren styrtede i havet og den 20 årige australier Sgt Walter Frank Pridgeon og hele hans besætning blev dræbt. Kun et besætningsmedlem fra Lancasteren er fundet. Det er Sgt Peter Murchison Mackenzie, som blev fundet ved Petersdorf og ligger begravet i Kiel.
Hptm Schoenert sluttede krigen som major og chef for NJG 5. Han opnåede 65 nedskydninger i løbet af 376 operative togter og var indehaver af både Ridderkorset (25. juli 1942) og Ridderkorset med Egeløv (11. april 1944). Schoenert døde i Canada i november 1985.

Angrebet på Stettin var en rigtig dårlig nat for No. 460 Squadron. Eskadrillen mistede som tidligere nævnt tre Lancasters (W4956, W4330 og W4325) og havde nær mistet Sgt Fuhrmanns W4941, men derudover blev flere andre af eskadrillens fly beskadiget af luftværnsskyts:

- Lancaster W4927 (C), som blev fløjet af australieren Sgt Walter Henry Rose, blev ramt af let luftværnsskyts, der beskadigede højre vinge, oliepumperne og agterskyttens tårn.
  Rose var elektriker, før han meldte sig til RAAF i april 1941. Han kom til No. 460 Squadron i marts 1943 og blev i maj samme år overført til No. 156 Squadron for at blive Pathfinder. Rose fik som P/O tildelt et DFC i oktober 1943, men forsvandt under et togt til Berlin natten mellem den 23. og 24. november 1943. 22 årige Rose har ingen kendt grav.
- Lancaster ED369 (A), som blev fløjet af australieren Sgt Geoffrey Jonathan Oakeshott, fik flere huller i flyet fra flak.
  Oakeshott havde sin 21 års fødselsdag under turen til Stettin. Han var først kommet til No. 460 Squadron den 13. april og gennemførte sin første tour i oktober 1943. Han fik ved samme lejlighed tildelt et DFM og blev udnævnt til Pilot Officer. Han gjorde herefter tjeneste i flere ikke operative enheder og var ved krigens afslutning F/Lt.

Donald Buchan Moodie blev senere udnævnt til officer og ses her som Flying Officer. Han fløj en tour ved No. 460 Squadron og efter et 'ophold' som instruktør fløj han endnu en tour ved No. 99. Squadron. Han fortsatte i RAAF indtil februar 1946. Moodie, der stammede fra Brisbane, døde same sted so 74 årig den 12. marts 1995.

- Lancaster W4316 (Q), som blev fløjet af australieren F/Sgt Donald Buchan Moodie, blev under returflyvningen beskudt af af let flak fra en luftværnsstilling ved en bro. Broen var formodentlig Storstrømsbroen, da de lidt efter mente, at de blev beskudt af nogle u-både. U-bådene har formodentlig været mindre sikringsfartøjer i Smålandsfarvandet. Storstrømsbroen blev beskyttet af 3 stk. 4 cm

luftværnskanoner samt 3 stk. 2 cm maskinkanoner. Lancasteren blev ramt i bomberummet og venstre ror. Flyets hydraulik blev beskadiget og alligevel mente besætningen, at det havde været et godt angreb.
Moodie stammede fra Brisbane i Australien og kom til No. 460 Squadron i foråret 1943. Moodie overlevede krigen og fløj senere i det australske flyvevåben. Han fik i september 1943 et DFM for hans tjeneste i No. 460 Squadron.

- Lancaster W4332 (M), som blev fløjet af F/Sgt Peter Abernethy Coldham, blev ligeledes ramt af let luftværnsskyts. Coldham kastede klokken 01.20 sin bombelast bestående af en 4000 lb HC, 48 stk 30 lb brandbomber og 540 stk 4 lb brandbomber over Stettin fra en højde af 12.000 fod.
  Coldham meldte sig til RAAF i april 1941 og kom til No. 460 Squadron i marts 1943, hvor han fløj sit første bombetogt den 26. samme måned. I slutningen af april 1943 blev han overført til No. 156 Squadron og blev i juni 1943 udnævnt til officer. Coldham fløj 46 bombetogter, før han blev overført til ikke operativ tjeneste. Han fik tildelt et DFC i oktober 1943 og en bjælke til samme i februar 1944. Efter at have fungeret som instruktør i seks måneder i England, blev han sendt tilbage til Austalien. Coldham døde under en ferie i London i september 1995.
- Lancaster ED804 (Z), som blev fløjet af 20 årige Sgt James 'Jim' Joseph Hewerdine, blev ramt af let luftværnsskyts fra et flakskib, der befandt sig på positiion 54º27'N 11º00'E i Femer Bælt. Bombeskyttens kuppel blev knust og to antenner blev bortskudt. Sgt. Hewerdine var dog i stand til at bringe flyet hjem uden yderligere skader.
  Også Hewerdine ankom til No. 460 Squadron i marts 1943. Hewerdine blev overflyttet til No. 156 Squadron i midten af maj og blev udnævnt til officer i juni. Han forsvandt under et togt til Turin natten mellem den 12. og 13. juli 1943. Hewerdine blev sandsynligvis skudt ned af 8./JG 2 eller 10./ZG 1 ude over havet vest for Brest tidligt om morgenen den 13. juli, men der er aldrig fundet spor af Lancasterens besætning.

Stirlings til Rostock i luftkampe

Stirling I BK596 (eskadrillekode HA-B) fra No. 218 Squadron blev klokken 03.25 skud ned ved Stralsund af Leutnant Viktor Sorko fra 4./NJG 5. Sorko blev ført til målet af radarstationen 'Greif' (9./Ln.Rgt. 214 - Dargelin ved Greifwalder Oie). Sorkos radar- og radiooperatør var Unteroffizier Franz Hucke. Stirlingens pilot, Sgt Thomas Jopling, og tre andre besætningsmedlemmer blev dræbt ved nedskydningen, men det lykkedes for tre mand at springe ud med faldskærm. De blev alle taget til fange af værnemagten.
Sorko var østriger og blev født den 1. oktober 1921 i Graz. Han blev den 1. juni 1943 forfremmet til Oberleutnant og blev herefter sendt vestpå for først at flyve ved II./NJG 3 på Schleswig og senere ved 1./NJG 1 på flyvepladsen Venlo i Holland. Sorko var udset til at blive eskadrillechef og i foråret 1944 var han Staffelkapitän for 4./NJG 5. Både Sorko og Hucke blev dræbt den 6. marts 1944, da de efter en luftkamp styrtede ned nord for Bernau ved Werneuchen. De fløj denne nat Bf 110G-4 Werk Nr. 5444, der blev totalt knust ved nedstyrtningen. Sorko havde fire anerkendte nedskydninger ved sin død. Han blev begravet i sin hjemby, hvilket ikke var normalt for almindelige besætninger.

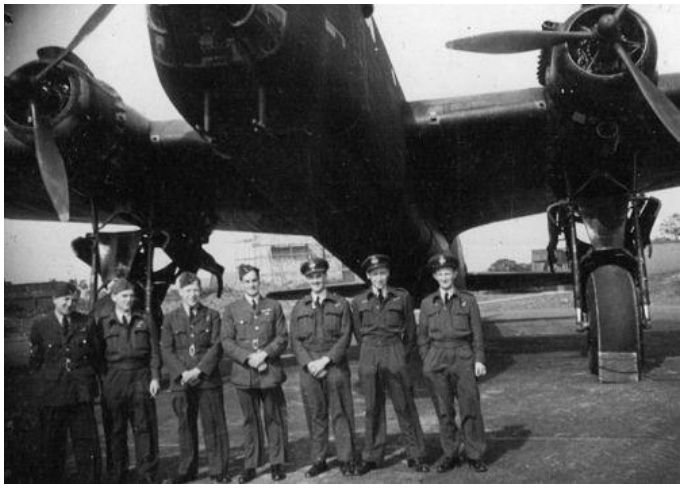
Stirling BK596 fra No. 218 Squadron, der blev skudt ned ved Stralsund.

No. 218 Squadron afsendte 15 Stirlings mod Rostock, hvoraf ni besætninger mente, at de havde bombet det primære mål og tre havde bombet 'last resort' (alternativt mål). Fire af de ni Stirlingbesætninger hævdede, at de havde bombet Heinkel fabrikken.
F/Sgt L T C Richards fra No. 218 Squadron vendte om før tid, fordi kompasset på Stirling I EF356 var defekt. Inden landingen på hjemmebasen kastede han sin bombelast over Nordsøen. Også F/O H L Saunders fra samme eskadrille afbrød togtet før tid, da der var problemer med olietrykket på Stirling III BK687. Saunders landede igen efter lidt over en times flyvning.

Stirling III BK688 fra No. 218 Squadron havde 28 årige F/Lt Wilbur Lewis Turner som pilot og han bombede en by, som han formodede var Lübeck. Besætningen oplyste, at byen var forsvaret af en koncentration af lyskastere og havde et meget aktivt luftværnsforsvar. Drägerwerk Lübeck rapporterede klokken 23.02, at Berlin-Lübecker Maschinenfabriken var blevet ramt af ti stavbrandbomber, der dog ikke havde forvoldt nogen skade. I de følgende minutter indløb der meldinger fra forskellige steder steder omkring Lübeck, at der var kastet sprængbomber uden, at disse havde forvoldt nogen skader. En af sprængbomberne havde ramt lige ved siden af Kraftwerk Siems, der dog ud over glasskader ikke var blevet beskadiget.
Klokken 01.28 rapporterede Norddeutsche Dornier Werke, at en mindre sprængbombe havde ramt deres hangar og der var opstået mindre bygningsskader. Samtidig meldte Schulze & Co, Werk Trems, at lægteren 'Poseidon' var blevet sænket af en fuldtræffer. 'Poseidon' befandt sig ud for værket.
F/Lt Turner og fire andre af hans besætning blev dræbt natten mellem den 4. og 5. maj 1943, da deres Stirling BF505 blev skudt ned ved Dokkum i Holland. Tre besætningsmedlemmer overlevede nedskydningen og blev taget til fange. Nedskydningen blev foretaget af Leutnant Robert Denzel fra 12./NJG 1, der var under ledelse af radarstationen 'Tiger'. Det var Denzels anden nedskydning denne nat og dermed hans samlede 6. nedskydning. Leutnant Denzel levede ikke meget længere. Han blev skudt ned af Beaufighter V8744 fra No. 141 Squadron (F/O Kelsey og Sgt Smith) natten mellem den 25. og 26. juni 1943.

F/Lt Kenneth Henry Becroft fra No. 218 Squadron var pilot ombord på Stirling III BK705 og han bombede Rostock by, da røgslør dækkede Heinkel Werke. Ved hjemkomsten rapporterede han, at Stirlingen var blevet ramt af svært luftværnsskyts over Middleport, hvilket lyder lidt mærkeligt, da Middleport ligger i Staffordshire og ikke ligefrem lå på ruten. Det var formodentlig over Middelfart, at han blev beskadiget af luftværnsskydning. Da Becroft afsluttede sin tour ved No. 218 Squadron i oktober 1943, fik han tildelt et DFC og som begrundelse herfor blev det blandt andet fremhævet, at Becroft havde angrebet Rostock den 20. april, hvor hans fly blev ramt, da det krydsede den fjendtlige kyst. En motor blev beskadiget og det samme blev kontrollen af højderoret. Becroft, der var født i 1915, overlevede krigen og døde i 1968.

No. 214 Squadron på RAF Chedburgh i Suffolk afsendte 16 Stirlings mod Rostock og de havde en del problemer. F/Lt Bruce Gibb Wallace ombord i Stirling BK686 havde problemer med den inderste styrbords motor og var nødt til at kantstille propellerne. Flyet fortsatte på befalet kurs indtil lidt øst for Billund, hvorefter Wallace besluttede sig til at vende om. Bombelasten blev kastet i skarp tilstand ude over havet vest for Henne Strand.
Bruce Wallace stammede fra Invercargill på New Zealand. Han blev i 1941 omskolet til Wellingtons og forrettede fra den 24. juli 1941 og frem til den 21. juli 1942 tjeneste ved No. 150 Squadron på RAF Lichfield. Efter afslutningen på hans første tour blev han instruktør på Liberators, før han den 2. december 1942 blev sendt til No. 214 Squadron for at flyve Stirlings.



F/Lt B G Wallace og hans besætning, der den 20. april 1943 bestod af F/O W J Hein, Sgt A H Bradley, Sgt F R Woodger, Sgt F H Dix, P/O R J G Tait, Sgt R R Shipley og Sgt H Brookfield.

F/Lt Wallace og hans besætning var i marts 1943 nær blevet dræbt, da deres fly under start ramte et træ. Wallace valgte at fortsætte togtet selv om Stirlingens understel og hale var beskadiget. Wallace bombede München og det lykkedes ham at bringe det beskadige fly hjem igen. Nogle nætter senere blev hans Stirling kraftigt beskadiget af luftværnsbeskydningunder et togt til Essen. Stirlingen blev fastholdt af lyskastere og udsat for en inten beskydning, hvorefter Wallace dykkede ned til 7.000 fods højde, alt imens flyets skytter beskød lyskasterne. Disse to hændelser og flere andre udløste den 2. april et DFC til Wallace.

F/Lt Bruce Gibb Wallace

I marts gjorde Wallace sig igen bemærket, da hans Stirling blev alvorligt beskadiget over Berlin, men hvor det lykkedes Wallace at bringe den beskadigede maskine tilbage til Chedbourg, selv om det meste af cockpittets instrumenter var ødelagte af beskydningen. I maj gjorde han sig igen bemærket under et togt til Dortmund og dette sammenholdt med de mange andre togter, som han fløj i denne periode, fik Wallace i august 1943 en bjælke til sit DFC. Ved overrækkelsen var han allerede færdig med sin tour ved No. 214 Squadron, der terminerede den 17. juni. Han ansøgte om at gennemføre en tredje tour, men fik afslag og blev i stedet for som Squadron Leader overflyttet til hovedkvarteret ved No. 3 Group.
Stabsarbejdet var ikke for Wallace og i oktober 1944 fik han tilladelse til at komme i BOAC, hvor han fløj transport- og passagerfly. Han fortsatte herefter i British Airways, hvor han blandt andet fløj Comets og VC10.

P/O Ernest Vernon 'Stinky' Miller i Stirling BK673 kastede klokken 01.43 sin bombelast over Heinkel Werke fra en højde af 9.000 fod. Bombelasten bestod af 450 stk 4 lb brandbomber og 48 stk 30 lb brandbomber. Det var en fin nat med måneskin og ingen skyer. Desværre var der et tæt røgslør over målområdet. Stirlingen nærmede sig flyfabrikken under første anflyvning, men denne blev ikke klart identificeret på grund af røgsløret og P/O Miller drejede mod nord og foretog en fornyet anflyvning. Denne gang kunne besætningen se fabriksbygninger i lyset fra flammer samt bombeeksplosioner og røgsløret var denne gang også lidt tyndere. Besætningen mente, at de var på det rette sted, vurderet fra flodens udformning og bygningernes placering. Umiddelbart efter, at bomberne var kastet, blev Stirlingen indfanget af lyskasterne og besætninen blev fuldstændig blændet. De blev dog ikke ramt af luftværnsskytset og returnerede til Chedburg, hvor de landede klokken 05.55.
Canadieren Miller overlevede sin første tour ved No. 214 Squadron og fik i juni 1943 tildelt et DFC. Efter en pause fra operativ flyvning kom Miller tilbage til eskadrillen i maj 1944 og fløj 20 missioner før krigens afslutning. Sidstnævnte flyvninger var som pilot og Squadron Leader på B-17 fly, der havde til opgave at jamme tyskernes kommunikation.
Eskadrillekammeraten P/O A C Harding i Stirling BK689 bombede klokken 01.55 fra en højde af 8.500 fod. Bombelasten var den samme som P/O Millers og også P/O Harding blev generet af røgsløret over Rostock og Heinkel Werke. Harding brugte ti minutter på at kredse over det formodede målområde, før bomberne blev kastet over det nordlige område af fabrikskomplekset. Besætningen kunne se brande i Rostock by, men ikke ret mange i flyfabrikken. Over dansk farvand så besætningen på BK689 et brændende flakskib og ved Vejle Fjords munding blev de beskudt af et flakskib, som flyets skytter hver besvarede med omkring 250 skud.
Canadieren Harding kom til No. 214 Squadron den 19. november 1942, men forlod eskadrillen kun en dag efter togtet til Rostock. Han havde søgt over til Pathfinderne og kom den 22. april til No. 7 Squadron, hvor han fløj en lang række togter inden hans død den 18. novembert 1943 under et togt til Mannheim. F/Lt Hardings Lancaster JA970 blev skudt ned over målområdet af Major Helmut Weinreich fra Stab/JG 301. Hele Lancasterens besætning omkom. Harding havde en måned forinden fået tildelt et DFC for hans indsats ved No. 7 Squadron og togtet til Mannheim skulle efter planen have været besætningens sidste, før de skulle overflyttes til ikke operativ tjeneste.

P/O Geoff Francis Shattock i Stirling BK659 fra No. 214 Squadron bombede Rostock by klokken 01.41 fra en højde af 8.000 fod. Over Danmark havde bombeskytten, Sgt Hunt i forreste tårn, beskudt let flak, der var i færd med at skyde sig ind på Stirlingen, som fløj i meget lav højde. Ryg- og agterskytte overtog beskydningen, så snart Stirlingen havde passeret luftværnskanonerne.
Under anflyvningen til Rostock blev Stirlingen umiddelbart før målområdet bskudt af agterskytten på en anden Stirling. Et projektil ramte kabinen og Stirlingen kom ude af kontrol, da P/O Shattock blev ramt i venstre ben. Umiddelbart efter, at blive beskudt af en anden Stirling, blev flyet nu også beskudt af let luftværnsskyts. Ud over en såret pilot havde Stirlingen flere alvorlige skader. Kablet, der styrede kontrollen af propellerne på indereste venstre motor, blev skudt over og der opstod mange huller i Stirlingens krop. Det lykkedes for bombekasteren, Sgt Howard Switzer Hunt, at tage kontrol med flyet og styre flyet ud af målområdet. Hunt havde ingen formel flyvetræning, men fløj Stirlingen i omkring en time indtil Shattock

igen kunne overtage styringen af flyet. Shattock forbandt sit sår i låret, men ville ikke modtage morfin, da han var bange for, at han ville blive for sløv af morfinen og ikke ville være i stand til at lande ved hjemkomsten i England. De landede igen på Chedburg klokken 06.10.

P/O Geoff Francis Shattock, der stammede fra North Petherton i Somerset. Efter hans grundlæggende uddannelse i England blev han i 1941 pilotuddannet i Montgomery, Alabama USA. Tilbage i England blev han videreuddannet ved AFU Rissington: samt OTU Cottesmore, før han fik sin uddannelse på Stirlings ved 1657 Con Unit på RAF Stradishall.

P/O Shattock og hans besætning var ankommet til No. 214 Squadron den 28. februar 1943 og fløj ved denne enhed indtil den 29. juli samme år. Udmærkelserne hang ikke på træerne i No. 214 Squadron og hverken Shattock eller Hunt fik nogen erkentlighed for deres indsats over Rostock eller under turen tilbage til England. Hunt blev senere i 1943 udnævnt til officer og fløj fra august 1944 ved canadiske No. 427 Squadron, hvor han fik tildelt et DFC i februar 1945. Hunt var canadier og stammede fra Saskatchewan.
Efter hans tour ved No. 214 Squadron kom Shattock til forskellige træningsenheder, hvor han indtil krigens afslutning uddannede besætninger på Wellington og Dakota. Shattock døde i december 2002 i en alder af 81 år.

Også australieren Sgt Frederick George Matthews, der var pilot ombord på Stirling W7577 fra No. 214 Squadron, blev såret af maskingevær eller maskinkanonskydning, der dog kom fra jorden. Stirlingen blev beskadiget i næsen, men dog ikke mere end at Matthews var i stand til at kaste bombelasten i sikret tilstand ude over Nordsøen og lande tilbage på hjemmeflyvepladsen. P/O Matthews og hele hans besætning blev dræbt den 13. august 1943, da deres fly under et togt til Turino blev skudt ned af Hauptmann Niebelschütz fra 5./NJG 4. Nedskydningen fandt sted over La Buissiere sur Ovche i Frankrig.

Også F/O John 'Jack' Alfred Dixon i Stirling BK690 fra No. 214 Squadron havde problemer med flak. Han bombede Rostock by, fordi målområdet var dækket af røg. Stirlingens næse, vinger, krop og hale blev beskadiget af flak og besætningen var på grund af brændstofmangel (forårsaget af flak skader) nødt til at lande på flyvepladsen Oulton.
Dixon og hans besætning overlevede deres tour ved No. 214 Squadron og havde deres sidste togt den 6. november, hvorefter de fik en periode ved ikke operative enheder. Dixon fik tildelt et DFC i september 1944 for et angreb mod Nürnberg den foregående måned, hvor han udviste overordenlig godt flyvekendskab for at bringe hans beskadigede fly tilbage til England. Dixon kom i 1945 tilbage til No. 214 Squadron og var på dette tidspunkt Squadron Leader.

Sgt R G Gray i Stirling I BK800 fra No. 214 Squadron bombede Rostock Marienehe klokken 01.40 fra en højde af 10.000 fod. Vejret var fint over målområdet, men besætningen blev generet af et tæt røgtæppe, som slørede detaljer på jorden. Det lykkedes dog at identificere det primære mål, og besætningen kunne gennem røgtæppet se brande i fabriksområdet. Stirlingen var blevet beskudt af flak over Rostock, der havde ødelagt hydraulikken til rygskyttens tårn, men Sgt Henry var stadigvæk i stand til at dreje tårnet manuelt.
På vej hjem blev Stirlingen umiddelbart vest for Fyns Hoved i 1.000 fods højde klokken 02.40 beskudt af et flakskib. Beskydningen ødelagde agterskyttens tårn og Sgt Benjamin Oldroyd blev dræbt. Det tyske skib blev beskudt af Stirlingens fronttårn, men skytten, Sgt Rollings, der samtidig var flyets bombekaster, fik funktionsfejl, som han brugte lidt tid på at rette. Ti minutter senere opdagede Stirlingbesætningen pludselig en række sporlys, der blev afgivet af et fly, der kom agterfra og lidt lavere. Den tyske natjager foretog et nyt angreb og kom denne gang ind fra højre side og lidt højere oppe end Stirlingen. Sgt Henry affyrede en 50 skuds byge i retning af det fjendtlige fly. Medens Sgt Henry var i færd med at skyde, detonerede en 20 mm granat i tårnet, som kastede Henry ud af sædet og ned i Stirlingens krop. Sgt Gray var i mellemtiden dykket ned i nulhøjde og den tyske natjager afbrød angrebet og forsvandt. Denne luftkamp fandt sted ved Æbelø nord for Fyn. F/Sgt Gray landede tilbage på RAF Chedburg i Suffolk klokken 07.00.
Sgt Gray og hans besætning var netop ankommet fra No. 1651 HCU til No. 214 Squadron den 8. april 1943 og det var deres første togt. Sgt Oldroyd blev ramt af et projektil i hovedet og var dræbt øjeblikkeligt. Tilsyneladende overlevede den resterende besætning deres tour og Stirling BK800 kom i sommeren 1943 til

No. 620 Squadron, hvor den blev ramt af luftværnsild fra Flak Abt. 321 og 342 under et angreb på Wuppertal den 25. juni 1943 og styrtede ned ved Hasslinghausen.

George Frederick Rollings, der var Stirling BK800's bombeskytte. Besætningen fløj 15 toger sammen ved No. 214 Squadron, hvorefter de blev fordelt til flere enheder. Rollings blev sendt til Bomber Instuction Unit og da han havde bestået kurset, blev han bombe instruktør på RAF Millom i Cumberland. Da krigen sluttede i Europa, blev han sendt til Sri Lanka, hvorefter han blev sendt tilbage til England og hjemsendt. Rollings døde i 2008.

F/O W H Howitt i Stirling BK707 fra No. 214 Squadron så 'to destroyere og fem mindre fartøjer' for anker mellem Kørsør og Nyborg. Stirlingens besætning observerede, at disse skibe nedskød to bombefly. Besætningen bombede Heinkelfabrikken ved Marienehe klokken 01.42 fra en højde af 8.000 fod. Stirlingen kastede 540 stk 4 lb og 48 stk 30 lb brandbomber. Besætningen beskrev, at det var en fin nat med månelys, men at tyskerne opererede et røgslør i målområdet. Målpunktet blev fundet ved at flyve en bestemt kurs og tid fra udpeget punkt, hvilket var en meget usikker stedsbestemmelse, men besætningen mente, at de kunne se fabriksbygningerne gennem røgsløret. Stirling BK707 landede igen hjemme på RAF Chedburgh klokken 05.37.

F/Lt Albert Frederick Wallace var pilot ombord på Stirling BK720 fra No. 214 Squadron. Han var startet fra Chedburg klokken 22.00 og var under turen over Danmark flere gange blevet beskudt af luftværnsskyts. Da man klokken 01.55 (engelsk tid) nåede Lolland, mente Wallace ikke, at de kunne nå at komme til Rostock indenfor befalet tid, hvorfor besætningen kastede deres bombelst bestående af 540 stk 4 lb og 48 stk 30 lb brandbomber i havet omkring 8 km vest for Nakskov. Da Stirling BK720 under turen hjem nåede til et punkt omkring 50 km sydvest for Esbjerg, blev flyet klokken 03.58 angrebet af en tysk jager, som agterskytten fjernkendte til at være en Bf 109. Stirlingen befandt sig i kun 100 fods højde, da den tyske jager kom ind fra styrbords side omkring 100 fod højere. Stirlingens skytter så det tyske fly i en afstand af 350 meter, da den åbnede ild med både maskingeværer og maskinkanoner. Stirlingens agterskytte, Sgt R E Thompson, åbnede øjeblikkeligt ild med en to til tre sekunder lang byge og så sporlys ramme det fremmede fly. Han så dog ingen ild eller skader på den tyske jager. Det tyske fly var sandsynligvis en Do 217 eller Bf 110 fra II./NJG 3 under ledelse af radarstationerne Robbe på Rømø eller Büffel ved Blåvand.

F/Lt Albert Frederick Wallace, der sluttede sin tjeneste I RAF som Group Captain dekoreret med DFC og OBE. Han døde i 2008.

F/Lt Wallace var på grund af den lave flyvehøjde ikke i stand til at dykke, som ellers var et bombeflys normale undvigemanøvre og han trak i steder for Stirlingen skarpt til højre. Sgt Thompson var blevet såret i hovedet under første angreb, men det afholdt ham ikke fra at affyre endnu en to sekunders byge fra hans fire maskingeværer mod den tyske jager, da den drejede af til venstre. Den tyske jager forsvandt og blev ikke set igen. Sgt Thompson var blevet ramt to steder i hovedet og Stirlingen havde fået skader i agterskyttens tårn, haleplan, halehjul og havde også fået huller i højre side af kroppen. F/Lt Wallace landede tilbage på hjemmeflyvepladsen klokken 06.15 og Thompson blev kørt på hospitalet, hvor han brugte en måneds tid før han igen opnåede flyvestatus.
I juni blev Stirling BK720s besætning overført til No. 620 Squadron. Fem af besætningsmedlemmerne forblev sammen og de blev skudt ned under angrebet på Peenemünde natten mellem den 17. og 18. august 1943. De var denne nat besætningsmedlemmer ombord på Stirling III EF457, som blev fløjet a S/Ldr

Anthony David Lamebert, DFC. De blev skudt ned ved ved Wusterhusen 15 km nordøst for Greifswald af Leutnant Helmut Perle fra Ergänzungsstaffel/NJG 2. Under nedskydningen blev Ronald Ernest Thompson og Dennis John Carrington, der også var med den 20. april, dræbt, medens den resterende besætning blev taget til fange. F/Lt Wallace endte som Group Captain med et OBE, CBC og DFC. Ved No. 620 Squadron var han flight commander.

F/Sgt George Arthur Cozens var pilot ombord på Stirling BF477 fra No. 149 Squadron, der blev beskudt af flak over Rostock. Flyets radiotelegrafist, Sgt R A Hodge, fik et chock, da uret i hans aflukke uden varsel blev skudt i stykker. Stirlingens kabel til justering af roret blev skudt over og selve hovedkontrollen til roret blev delvist ødelagt. Flyets krop blev gennemhullet ved halen. Turen hjem over Danmark føltes lang, men det lykkedes for Cozens at flyve tilbage til hjemmeflyvepladsen RAF Lakenheath, hvor han landede klokken 05.52. Cozens nåede at blive udnævnt til Pilot Officer, før han og hans besætning blev skudt ned over Belgien på vej til at bombe Köln natten mellem den 3. og 4. juli 1943. Deres Stirling III BF530 blev skudt ned af Oberleutnant Schnaufer fra II./NJG 1. Det var Schnaufers 19. nedskydning. Han skulle inden krigens afslutning nå at blive den højest scorende natjagerpilot i verden med 121 nedskydninger.

George Arthur Cozens og hans besætning fra No. 149 Squadron foran Stirling BF477 'OJ-H'.

Også Stirling III BF504 fra No. 90 Squadron blev ramt af flak, der beskadigede olie og benzintanke. Det blev under tilbageturen nødvendigt at kantstille propellerne på inderste højre motor. Det lykkedes dog for piloten, new zealænderen F/Lt Allan Roy Scott, at flyve tilbage til hjemmeflyvepladsen RAF Ridgewell, hvor han landede klokken 05.37. Stirling BF504 havde klokken 01.29 bombet Rostock med 136 stk 30 lb brandbomber fra en højde af 10.500 fod. Besætningen mente, at de havde ramt Heinkel Werke, men at nogle af deres brandbomber var muligvis faldet i floden Warnow.
Scott overlevede begge sine tours ved No. 90 Squadron og fik ved afslutning af sin første tour et DFC i maj 1943. I marts 1945 fik Squadron Leader Allan Scott tildelt en bjælke til hans DFC efter afsluttet anden tour ved No. 90 Squadron.

Lancaster W4783, hvis besætning beskød et tog mellem Demmin og Treptow.

Beskydning af tog og bygninger samt bombekast

F/Sgt. Jack Neville Murray meldte ved hjemkomsten til England, at Lancaster W4783 (G) fra No. 460 Squadron klokken 01.45 havde beskudt et tog mellem Demmin og Treptow. Toget stoppede efter beskydningen. Murrays to skytter var australierne F/Sgt O F Hodgen (rygskytte) og F/Sgt J A Kirby (agterskytte).

F/Sgt Murray var startet fra RAF Breighton i Yorkshire klokken 21.32 medbringende 1 stk 4.000 lb HC bombe, 450 stk 4 lb brandbobmer og 48 stk 30 lb brandbomber, som han kastede over Stettin klokken 01.14 fra en højde af 12.000 fod. Han havde ingen problemer med at finde målet, da det var tydeligt afmærket med målmarkeringsbomber samt lysbomber kastet af Pathfinder Force. Endvidere stod målområdet i lys lue og især den indre by brændte godt.
F/Sgt Murray beskrev Stettin som et dårligt forsvaret mål, men han var ikke imponeret over ruten til og fra målet samt at man skulle foretage flyvningen i lav højde, idet han så adskillige bombemaskiner blive skudt ned af luftværnsskytset, fordi de fløj så lavt.
Jack Neville Murray stammede fra New South Wales og gjorde først tjeneste i hæren, før han ansøgte om overflyttele til RAAF. Han deltog i Slaget om Ruhr, hvor han i foråret 1943 fløj 10 missioner til kraftigt forsvarede mål i Ruhrområdet og det blev også til tre togter til Berlin. F/Sgt Murray blev i april 1943 indstillet til et DFM efter 29 bombetogter og fik medaljen måneden efter. Murray overlevede krigen.
Agterskytten, F/Sgt Jack Albert Kirby, slap levende fra hele sin operative tour, men blev dræbt ved en ulykke i marts 1944 medens han var Gunnery Leader og i færd med at instruere en elev. Dette foregik i en Wellington, hvis gummibåd udløstes under flyvning. Kirby blev dræbt ved det efterfølgende styrt.
F/Lt Murrays besætning var ikke den eneste, som beskød tog den nat. Ordenspolitiet i Hamburg rapporterede, at et orlovstog var blevet beskudt med maskingeværer ved Altenkamp i Kreis Ammerland. Ved Bordesholm i Kreis Rendsburg blev en hest dræbt af en britisk maskine, der beskød den med maskingeværer.

Lancaster W4783, der gennemførte 89 bombetogter ved No. 460 Squadron – herunder 15 angreb på Berlin. Murrays besætning, der fløj den 20. april 1943, gennemførte 13 togter i Lancasteren. W4783 var heldig at blive 'pensioneret' i maj 1944 og blev allerede i efteråret 1944 sendt til Australien for at blive et museumsfly. Flyet kan i dag ses i ANZAC Hall på Australien War Memorial.

I Nørre Vedeby på Falster opholdt en dame sig uden for sit hus for at iagttage overflyvningen. En anden person i hendes nærhed havde en tændt lommelygte. Et projektil ramte damen i ryggen, og hun var død ved ankomsten til sygehuset. Lægen, som blev tilkaldt, blev beskudt i sin vogn.
Maglebølle Papirfabrik ved Næstved blev ligeledes beskudt. En ejendom i nærheden blev ramt af projektiler. Et af projektilerne ramte hovedgærdet på en seng, hvori der lå en ældre dame. Projektilet ramte kun 20 cm fra hendes hoved. Et andet projektil ramte en vinduessprosse, hvorunder der var en seng med en 4-årig pige.

To godstog blev beskudt i Danmark. Det ene holdt på Orehoved Station ved Nørre Alslev. Det var godstog 2148. En enkelt maskine fløj hen over toget og beskød det med maskingeværer. En tankvogn blev skudt læk. Beskydningen kan være foretaget af Lacaster W4256 fra No. 106 Squadron, som blev fløjet af F/O C V Stephens. W4256 var startet fra RAF Syerston klokken 21.20, hvorefter besætningen satte kursen ud over Nordsøen og krydsede den jyske vestkyst ved Esbjerg, hvor let tysk luftværnsskyts forsøgte at nedskyde flyet. Stephens fløj i omkring 20 meters højde med en hastighed af 320 km i timen og W4256 blev ikke ramt af beskydningen. På vej over Danmark beskød Lancasterens skytter en bil samt et tog. Beskydningen af sidstnævnte fandt sted en times tid efter krydsning af den jyske vestkyst og umiddelbart før man fløj ud over

Østersøen. P/O Stephens foretog anflyvning af Stettin som befalet i hans instruks, men var nødt til at afbryde anflyvningen, da deres fly blev indfandet af lyskastere og beskudt af luftværnsskyts. Stephens foretog en fornyet anflyvning og bombede Stettin visuelt, hvilket ikke var vanskeligt, da der ikke var noget skydække over målet og der samtidig var månelyst. Bombningen fandt sted klokken 01.26 fra en højde af 12.600 fod. Umiddelbart efter, at W4256 havde kastet bombelasten bestående af en 4000 lb cookie samt 12 SBC (30 lb), blev Lancasteren igen indfanget af lyskastere samtidig med, at flyet blev ramt af en granat i kroppen. Stephens gik ind i et dyk og fløj ud over Østersøen i nulhøjde. Det betød dog ikke, at besætningens vanskeligheder var overstået. Tyske marinefartøjer beskød Lancasteren, der igen blev ramt. Denne gang ramte en granat højre højderor og beskadigede det svært. Det lykkkedes dog for Stephens at holde flyet i luften. Næste træffer var en granat, der ramte flyets krop næsten lige under flyvemekanikerens plads. Denne granat rev de hydrauliske slanger over, hvorefter det ikke ville være muligt hydraulisk at sænke understellet under landing. Ved ankomsten til RAF Syerston var besætningen i stand til at aktivere nødanlægget til understellet, som heldigvis fastlåste det i sænket tilstand, hvorefter Stephenson foretog in landing klokken 06.00. På grund af det ødelagte højderor var landingshastigheden større end sædvanligt og W4256 endte i et 'ground loop' for enden af landingsbanen. Heldigvis opstod der ikke større skade på flyet og besætningen var uskadte.

Beskydning af tog 2985 ved Forlev er sandsynligvis udført af skytter på Stirling BK712 fra No. 218 Squadron. Dette fly blev skudt ned natten mellem den 21. og. 22 juni 1943 – dog med en anden besætning. Stirling BF712 blev skudt ned af verdens førende natjager es Heinz Wolfgang Schnaufer fra II./NJG 1. Hele Stirlingens besætning blev dræbt og ligger begravet på kirkegården i Langdorp i Belgien. Et af besætningsmedlemmerne var dansk, nemlig F/O Arne Hroar Helvard, som var tidligere danske marineflyver, der i 1942 var sammen med Sneum undsluppen til England via Sverige.

Den anden beskydning af tog i Danmark fandt sted på Vestsjælland. Tog 2985 befandt sig ud for stopsignalet ved Forlev Station, da det blev beskudt. Lokomotivet blev ramt, men mirakuløst kom ingen noget til. Hele førerhuset blev fyldt med damp, fordi hovedkraftdamprøret til injektoren var gennemskudt. Lokomotivpersonalet dækkede sig, så godt de kunne, og nåede at komme ud, inden de blev skoldede ihjel af dampen.

Denne beskydning kan have været foretaget af skytterne på S/Ldr Geoffrey Maurice Rothwells Stirling III BK712 fra No. 218 Squadron, der rapporterede, at de havde beskudt et lokomotiv sydvest for Vejle og set tre eksplosioner fra kedlen. Der er ingen danske rapporter om beskydning af tog ved Vejle og noget kunne tyde på, at Rothwell var lidt nordligere end den kurs, som han troede, at han fløj.

Rothwell havde bombet Rostock fra en højde af 9.000 fod og mente, at han havde bombet selve Heinkel Werke. Der var et røgslør over området, men det dækkede ikke fabrikken på det tidspunkt, hvor Rothwell bombede. Rothwell havde tidliger fløjet en tour ved No. 99 Squadron, hvor han i januar 1941 som Pilot Officer havde fået tildelt et DFC. Det næste DFC fik han i september 1943, hvor han afsluttede sin anden tour ved No. 218 Squadron. Han fløj 71 operative togter, idet han i maj 1944 startede på sin tredie tour, som foregik ved No. 138 (Special Duties) Squadron. Den 8. september ramte han under en nedkastningsoperation kablet til en spærreballon og nødlandede i klitterne på øen Texel i Holland. Tre besætningsmedlemmer blev dræbt under nødlandingen og Rothwell plus de øvrige blev taget til fange af tyskerne. Rothwells næstsidste togt gik iøvrigt til Tablejam 60 i Danmark den 6. september 1944. Rothwell døde i en alder af 97 år den 5. november 2017

Nedstyrtning ved Kongsmark

Klokken 01.55 styrtede Stirling Mk. I R9261 (kodet MG-M) fra No. 7 Squadron ned ved Kongsmark på Sjælland. Flere kilder angiver, at Stirlingen blev fløjet af S/Ldr W A Blake med F/Lt C W Parish som andenpilot. Sidstnævnte skulle instrueres af Blake. Virkeligheden forholdt sig direkte modsat.

Squadron Leader Wilfred Albert Blake var en professionel officer, der var blevet udnævnt til Pilot Officer den 24. oktober 1937 og som blev udnævnt til Flying Officer i marts 1940. I 1940 og begyndelsen af 1941 fløj Blake en række togter, hvilket i december 1940 gav ham et Mentioned in Dispatches. I maj 1941 blev han udnævnt til F/Lt og havde afsluttet sin tour, hvorefter han blev forflyttet til ikke operativ tjeneste. Blake blev udnævnt til S/Ldr den 1. juni 1942 og kom efter oprettelsen af Pathfinder Force til hovedkvarteret for denne. I 1943 var tiden kommet til, at han igen skulle flyve operativt og han blev den 7. april 1943 forflyttet til No. 7 Squadron på RAF Oakington. Den 10. april var Blake andenpilot ombord på Stirling R9272 med F/Lt J S Watt som førstepilot. Turen forløb uden problemer.

Nederst i billedet ses Stirling Mk. I R9261 med eskadrillekoden MG-M, der blev skudt ned ved Kongsmark på Sjælland af Uffz. Willi Berg fra 7./NJG 3. (IWM)

Den 20. april var førstepiloten på Stirling R9261, F/Lt. Parish, på slutningen af sin anden 'tour' og det var ham der havde til opgave at vise S/Ldr Wilfred Albert Blake til rette, før Blake selv skulle overtage en besætning. Blake var ankommet til No. 7 Squadron fra HQ (Unit) PFF den 7. april 1943.

F/Lt Charles Woodbine Parish kom som Pilot Officer til No. 149 Squadron slutningen af august eller først i september 1940 og blev øjeblikkeligt sendt på et togt til Schwarzwald natten mellem den 5. og 6. september. Eskadrilledagbogen angiver, at målet var depoter eller fabrikker i Schwarzwald, men i virkeligheden skulle flyene sætte området i brand. Angrebet havde ikke den store virkning.

Vi kan prøve at kigge lidt på, hvordan en bombepilots liv kunne forme sig. Allerede den 8. september kom Parish på hans næste mission, hvor turen gik til Boulogne for at bombe tyske fartøjer – især pramme og landgangsfartøjer. Parish var denne nat andenpilot med S/Ldr L W Andrews som førstepilot. På vej hjem fra målet blev vejret dårligt og Andrews gik op fra 6,000 til 9.000 fod for at komme ovenover det værste uvejr.

Det bevirkede, at flyet overisede og det gjorde ikke bedre, at Welligton P9245 pludselig blev ramt af et lyn, der først satte den ene og lidt efter den anden motor ud af drift. I en højde af omkring 4.000 fods højde beordrede piloten sin besætning til at forlade flyet pr faldskærm. Besætningen var ikke helt klar over, hvor flyet befandt sig og desværre for besætningen var de stadigvæk ude over havet. Parish var i stand til at frigøre sig fra sin faldskærm og pelsforede støvler efter, at han havde ramt havoverladen. Heldigvis fungerede hans May West (oppustelig redningsvest opkaldt efter en barmfager amerikansk filmstjerne) og han begyndte at svømme i retning af kysten. Parish havde under faldskærmsudspringet set lys fra kysten, og efter at han var landet i havet, navigerede han ved hjælp af stjernerne for at svømme i retning af land. Det blev en lang svømmetur. Han tilbagelagde omkring 10 km og da det blev lyst, var han lidt over en kilometer fra land. Da han nåede kysten ved Clacton on Sea i Esses, fik han hjælp af nogle soldater til at komme i land. Han var så udmattet, at han ikke kunne stå på benene. Parish var den eneste af Wellington besætningen, der overlevede nattens strabadser.
Nu kunne man jo tro, at Parish fik en længere periode til at komme til hægterne, men det var ikke tilfældet. Natten mellem den 21. og 22. sepember bombede han i Welligton L7855 tyske fartøjer i Dunkirk og kun to nætter senere gik turen til Berlin. Den 25. september blev han i sendt mod Calais for at bombe pramme og landgangsfartøjer. Fra begyndelsen af september og frem til november 1940 fløj Parish 16 operative bombetogter. Under togt nummer 30 fik han forfrysninger i den ene fod og tilbragte nogen tid på et militærhospital i Ely.
Efter endt tour ved No. 149 Squadron kom Parish sandsynligvis til en operativ træningsenhed og han kom først til at flyve operativt igen i september 1942, hvor han blev overflyttet til No. 75 Squadron på RAF Mildenhall.
Hans første togt ved No. 75 Squadron var en minelægning ud for De Frisiske Øer. Han gennenførte togtet uden problemer i Wellington III BK206 og to dage senere blev han sendt mod Lingen. Det var et dagtogt med tre fly og til at begynde med så turen fin ud med masser af skydække. Da man nåede den fjendtlige kyst forsvandt skyerne og de tre fly vendte om på grund af manglende skydække. Det blev ikke bedre af, at et par tyske jagerfly kom på vingerne. Det lykkedes dog for Parish at lande tilbage på RAF Mildenhall. De næste to togter gik til Krefeld og Aachen, hvorefter Parish den 11. oktober blev sendt på en minelægning i Kattegat. Den 13. oktober 1942 angreb Parish Kiel, hvorefter der var en længere pause i den operative flyvning.
Eskadrillen flyttede til RAF Newmarket i Suffolk samtidig med, at man konverterede til Stirling bombefly. En Stirling var efter datidens forhold et meget stort bombefly og det var noget af et spring fra et Wellington fly. Bombelasten og rækkevidden var større, hvilket gjorde at Parishs mål blev anderledes end tidligere:

20.11.42 Bombetogt til Torino	03.12.42 Mineudlægning ud for De Frisiske Øer
22.11.42 Bombetogt til Stuttgart	08.12.42 Minelægning i Østersøen
28.11.42 Bombetogt til Torino	14.01.43 Bombetogt til Lorint

Besætningen på Stirling R9261 bestående af (fra venstre stående) P/O Elmer Robert Vance (navigatør), Sgt. Donald V. Smith (flymekaniker), F/Lt Charles Woodbine Parish (pilot), Sgt. Jack Lees (agterskytte), W/O James Stanley Marshall (næseskytte) og på knæ Sgt. Louis John Krulicki (telegrafist) samt Sgt. Dennis Charles Farley (rygskytte).

Den 18. januar 1943 blev F/Lt Parish og hele hans besætning efter egen ansøgning overflyttet til Pathfinder Force og indfandt sig på RAF Oakington for at gøre tjeneste ved No. 7 Squadron. Parish blev dog ikke tildelt en nøglepost i første omgang. Han skulle lige først ses an og herefter uddannes til at kunne markere måletområdet. At være Pathfinder pilot var nok det mest prestigefulde job i Bomber Command. I første omgang blev han sendt mod følgede mål som 'almindelig' bombepilot:

23.01.43 Stirling BF339 'F' 17.59 – 22.51
Lorint - 1680 x 4 incendiaries, 120 x 4 'X' incendiaries. Bombed across aiming point. Very successful raid. Flares fine.

26.01.43 Stirling BF339 ’F’ 17.32 - 22.43
Lorint - 1770 x 4, 120 x 4 ‘X’ incendiaries. 3 x 3 flares. Could not actually identify target. Scattered bombs around target area. Flares considered insufficient.

03.02.43 Stirling W7617 ‘A’ 18.50 - 20.35
Hamburg - 3 x 2000 HC. Abandoned. Gee failed, oxygen failed, electricity failed.

04.02.43 Stirling BK592 ’P’ 17.50 - 01.27
Torino - 4 x 1000 GP. Returned early owing to failure of port outer engine 10 miles NW of Lake Bouget. Jettisoned bombs 10 miles NW Lake Bouget safe.

07.02.43 Stirling W7529 ’R’ 18.07 – 23.21
Lorint - 1680 x 4 incendiaries. 120 x 4 ’X’ incendiaries. Flare tecnique excellent. Bombed Port di Commerce area. Town very well covered.

13.02.43 Stirling BK592 ‘P’ 18.06 - 22.57
Lorint - 1980 x 4 incendiaries. 90 x 4 ’X’ incendiaries. Good light and visibility, no cloud. Bombed aiming point. Illuminating flares very useful.

14.02.43 Stirling W7529 ’R’ 18.33 - 23.20
Köln - 1530 x 4 incendiaries, 90 x 4 ’X’ incendiaries. 32 x 30 incendiaries. Concentrated whitish glow seen under cloud. Flares were very useful; otherwise would not have known where to bomb.

F/Lt Parish deltog i fem luftangreb på ubådsstøttepunktet Lorint i vinteren 1943 og Bomber Commands officielle mening var, at man havde beskadiget den tyske ubådsbase alvorligt. Størstedelen af de angribende besætninger var af samme opfattelse, men ubådsfaciliteterne og især ubådsbunkerne led ikke nævneværdig skade. Til gengæld gik det hårdt ud over den civile befolkning i Lorint, der umiddelbart før krigen husede 46.000 personer.

Efter angrebet på Köln den 14. februar blev F/Lt Parish ’godkendt’ i No. 7 Squadron og gennemgik nu en intensiv træningsperiode, hvor hele besætningen skulle lære at afmærke mål for den resterende del af Bomber Command. Der var ikke særlig stor tolerance overfor fejl og kun de bedste blev accepteret.

Parish og hans besætning blev accepteret og begyndte nu en række togter, hvor deres hovedopgave var afmærkning af målområdet:

08.03.43 Stirling R9260 ‘O’ 19.11 – 03.14
Nürnberg – 6 x 3 flares, 1 TI yellow, 2 TI red, 2 TI green. Large area covered with incendiaries, considerably wider than town and saw HE flashes. Main Force came in well.

09.03.43 Stirling R9260 ‘O’ 20.00 - 03.41
München – 2 TI white, 2 TI red, 8 x 3 flares white, 1 x 2 flares white, 1 green/white. Heavy Flak encountered at Munich and French Coast north east of Dieppe. One very big and many other explosions seen on leaving target.

11.03.43 Stirling R9277 ‘T’ 19.28 – 02.17
Stuttgart – 2 TI green, 2 TI red, 180 x 4 incendiaries, 8 x 3 flares white. Bombed on aiming point.

27.03.43 Stirling R9267 ‘S’ 19.31 – 21.32
Berlin – 4 TI green, 1 x 3 flares green steady, 1 TI yellow, 2 x 3 flares red/green, 4 TI red, 8 x 40 GP. Abandoned. Starboard inner engine became unserviceable. All flares and TI brought back.

29.03.43 Stirling R9277 ‘T’ 20.47 - 05.06
Berlin – 2 TI yellow, 8 x 3 white flares, 4 TI red, 1 x 3 green/red flares. Bombed built-up area. Flares useful.

10.04.43 Stirling R9267 ‘S’ 23.17 - 06.20
Frankfurt – 3 TI yellow, 1 x 3 flares (2 red/green, 1 white), 4 TI red, 1 x 1000 GP .025, 3 x 3 flares (green steady). Did not bomb Frankfurt as navigational aid ‘Y’ was unserviceable and TI glow below could spread too far for aiming.

14.04.43 Stirling R9283 ’Q’ 21.13 - 03.52
Stuttgart – 2 TI yellow, 3 TI red, 1 TI red (LB), 6 x 3 flares white seady, 4 x 250 GP. Bombed on aiming point.

16.04.43 Stirling R9261 ‘M’ 21.33 - 03.49
Mannheim – 4 TI red, 2 TI red (LB), 8 x 3 flares white steady, 2 TI green, 1 TI green (LB), 1 x 2000 HC. Bombed successfully. Big explosion seen ten minutes after leaving.

Den 20. april kom Stirling R9261 i luften klokken 21.00. Det var Parish 54. bombetogt og han manglede kun 6 togter, før han var færdig med hans tour og kunne få et mindre farligt job. Parish satte kursen ud over Nordsøen. Ud over S/Ldr Wilfred Albert Blake bestod hans sædvanlige besætning af canaideren 25 årige P/O Elmer Robert Wance (navigatør), canadieren 22 årige Sgt. Louis John Krulicki (telegrafist), Sgt. Donald V. Smith (flymekaniker), canadieren 21 årige W/O James Stanley Marshall (næseskytte), Sgt. Dennis Charles Farley (rygskytte) og 33 årige Sgt. Jack Lees (agterskytte).

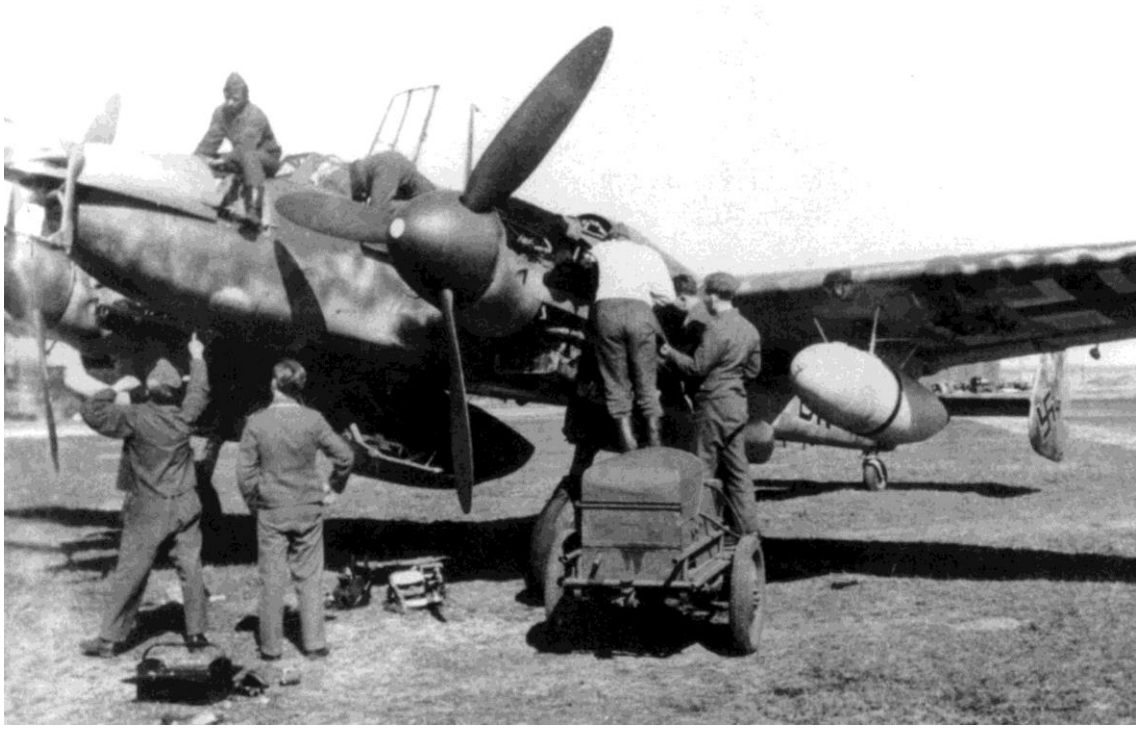
Besætningen havde til opgave at deltage i den indledende markering af målområdet og medbragte derfor 1 gul TI, 5 røde TI, 2 grønne TI, 6 x 3 hvide lysbomber samt 8 x 40 lbs. sprængbomber.
F/Lt. Parish befandt sig over Stettin i færd med at markere målområdet, da R9261 blev ramt af en luftværnsgranat i den ene motor. Parish afbrød anflyvningen og bombede i stedet for en formodet flyveplads i Pommern, før han satte kursen nordover igen. Flyvepladsen var sandsynligvis Barth, der blev ramt af to brandbomber, som ikke anrettede nogen skade.
På vej tilbage over Sjælland blev Stirlingen opdaget af radarstationen 'Seehund' ved Tybjerg. Unteroffizier Willi Berg (pilot) og Unteroffizier Krebs (telegrafist) fra 7./NJG 3 fløj en Bf 110 og var tildelt 'Seehund'. Jagerkontrolofficeren i 'Seehund' var i stand til at placere Uffz. Berg umiddelbart bag R9261, og Sgt. Lees opdagede for sent den tyske natjager. Parish trak Stirlingen ind i en undvigemanøvre, men Uffz. Berg var i stand til at følge efter. Stirlingen brød i brand, og kun flyvemekanikeren, Sgt. Smith, nåede at komme ud.
Donald Victor Smith blev født i Beeton, Ontario i Canada, den 10. august 1921 og kom i RCAF den 28. august 1940. Medens han var tjenstegørende i England, meldte han sig frivilligt som besætningsmedlem. Han kom til No. 75 Squadron i oktober 1942 og til No. 7 Squadron i januar 1943. Turen til Stettin var hans 19 sortie.
Sgt. Smith hørte, at Parish gav besætningen ordre til at forlade flyet, hvorefter han begav sig til nødudgangen. Han var nødt til at kravle til døren, hvor han fandt radiooperatøren, Sgt. Krulicki, siddende ved siden af døren, der kun var halvt åbnet. Smith gav døren et ordenligt skub, hvorefter den åbnede sig helt. Suget fra den åbnede dør trak Smith ud af flyet. Heldigvis havde Smith anlagt faldskærmen og få sekunder efter trak han i håndtaget, som åbnede faldskærmen. Medens han forlod flyet, kunne han høre agterskytten, Sgt Lees, beskyde den tyske natjager.

Donald V Smith, der var den eneste som overlevede nedskydningen ved Kongsmark. Smith bad om at han efter sin død kunne blive begrvet sammen med hans kammerater på Svinø kirkegård. Smith døde den 18. oktober 1998 i en alder af 77 år og den 4. maj 1999 blev hans urne nedsat på Svinø ved siden af hans kammerater. (Smith)

Ikke mange sekunder efter, at Smith havde forladt flyet, detonerede Stirlingen i en ildkugle og styrtede klokken 01.55 ned ved Kongsmark 10 km vestnordvest for Slagelse. Bortset fra Sgt. Smith blev alle de andre besætningsmedlemmer dræbt og ligger begravet på Svinø kirkegård.
Sgt. Donald Smith slap uskadt fra faldskærmsspringet. Han begravede sin faldskærm, fjernede distinktionerne på uniformen og begav sig i retning Helsingør. Smith overnattede i stalde og blev en morgen overrasket af en gårdejer. Landmanden var ham dog venligt stemt og gav ham morgenmad samt lidt danske penge. Da Smith ankom til Helsingør, fik han kontakt med modstandsbevægelsen. Smith var overordenlig heldig. Han bankede på døren til fru Dalsborg i Aalsgaarde og bad om hjælp. Da der var små børn i huset, kunne Smith ikke blive i huset, men blev i stedet for indlogeret hos naboen, Einar Knudsen. Han fik kontakt til modstandsbevægelsen, som lod Gert Baumgarten overtage ansvaret for Smith.
Der var nogle dages ventetid på at komme til Sverige og Smith blev taget på en rundtur i København af to unge kvindelige medlemmer af modstandsbevægelsen. De tog ham blandt andet ud til den lille havfrue samt til Dagmarhus, som var det tyske hovedkvarter i København. I rundturen indgik også en frokost på dAngleterre, der havde mange tyskere som gæster. Det var mildest talt amatøragtigt og uforsvarligt at tage Smith rundt i København, men han blev ikke opdaget.
Den 30. april sejlede Smith sammen med en dansker, Lars Troen, over Øresund i en kajak og efter fire timer på vandet var de i stand til at gå i land nær Helsingborg, hvor Smith overgav sig til det svenske politi. Donald Smith var den første allierede flyver, som undslap fra Danmark og kom til Sverige.
Smith tilbragte nogle dage i fængsel, inden den britiske konsul fik ham på fri fod og installeret på Hotel Savoy. Den svenske kronprins, den senere Kong Adolf IV, hørte om Smiths flugt til Sverige og bad om at mødes med Smith. Det blev til et halv times møde.
Den 12. maj 1943 blev Smith fløjet fra Bromma til Dyce ved Aberdeen i BOACs Dakota G-AGGA. Turen tog fem timer. Herefter fulgte flere afhøringer af den britiske efterretningstjeneste. Den 25. juni gik hans indstilling til DFM igennem og den 12. oktober 1943 fik han medaljen personligt overrakt af af kong George VI. Efter hjemkomsten til England måtte han ikke længere flyve operativt, fordi han havde været i kontakt med den danske modstandsbevægelse. Han blev sendt retur til Canada, hvor han forrettede tjeneste ved No. 5 OTU. Han blev hjemsendt i september 1945.
For F/Lt Parishs vedkommende fik han først lang tid efter hans død hans første udmærkelse. Han havde deltaget i 54 operative flyvninger, forulykket ude over havet, fået forfrysning i hans ene fod, som pathfinder

været ansvarlig for målafmærking for de øvrige besætninger i Bomber Command og angrebet mål såsom Berlin, Stuttgart, München og Mannheim (der alle var mål frygtede af besætningerne i Bomber Command). Den 5. november fik han tildelt et DFC med tilbagevirkende kraft fra den 14. marts 1943. Han var blevet indstillet til DFC'et efter hans 50. bombetogt.

Hvordan gik det med den tyske pilot, som nedskød Stirling R9261? Nedskydningen var Willi Bergs første nedskydning og den næste fik han en uges tid senere, da han den 29. april nedskød Stirling III BF515 fra No. 218 Squadron ved Taagerup. Uffz. Berg var også denne gang startet fra Fliegerhorst Kastrup og havde Uffz Krebs som radaroperatør.



Bf 110G-4 tilhørende Uffz. Willi Berg fra 7./NJG 3, der i april 1943 var stationeret på Kastrup. Det er Berg nummer to fra venstre. Den britiske aflytningstjeneste fulgte 7./NJG 3s transmissioner i løbet af natten og overhørte brudstykker af Bergs forbindelse med radarstionen 'Seehund'. Alle tidsangivelser i engelsk tid:
Patrol in the Laaland area 2310 – 2347 hours and 0017 to 0127 hours.
One pursuit with the following details:

0032-0048 hours:	*Course:*	*Westerly*
	Height:	*4.600 ft (9 vectors)*
	Result:	*Shootdown after 3 attacks.*
Possible pursuit:		
2326 hours	*Control said 'You have shot him down'. No mention of a pursuit before this.*	
0050 hours	*Ground station 'Is British aircraft in sea or on land ``*	
	Aircraft: 'Crashed on land'	
0100 hours	*Aircraft 'British aircraft only fired once'.*	
0123 hours	*He was told to look out for Intruders.*	

Hans næste og tilsyneladende sidste nedskydning fandt sted den 25. juli 1943 under Bomber Commands angreb på Hamburg. Han kom klokken 23.08 i luften i hans Bf 110G-4 og havde klokken 02.00 held til at nedskyde Lancaster W4987 fra No. 460 Squadron. Hele den australske besætning omkom ved nedskydningen.
Senere i krigen skiftede Uffz Willi Berg fra 7./NJG 3 til 8./NJG 1. Natten mellem den 1. og 2. januar 1945 blev han skudt ned ved Korschenbroich 15 km øst for Mönchengladbach af Mosquito XIII HK29 fra No. 604 Squadron, der blev fløjet af S/Ldr D C Furse og F/Lt J H Downes. S/Ldr Furse hævdede, at han havde nedskudt en He 219, men hans offer var Bf 110G-4 Werk Nr. 180400 kodet G9+KS. Willi Berg og hans Bordschütze, Obergefreiter Walter Badnarz, blev begge dræbt, medens natjagerens radaroperatør, Uffz Mainzenbach kun blev såret.

Det var Denis Chetwynd Furse sidste nedskydning. Han opnåede at få tilkendt fire nedskydninger og beskadigelse af yderligere fire tyske fly. Furse fortsatte i RAF efter krigen og blev i maj 1972 pensioneret som Wing Commander. Han døde i 2002.

Nedstyrtning ved Drøsselbjerg

I Musholm Bugt ud for Drøsselbjerg Klint på Vestsjælland styrtede Halifax Mk. II HR722 (kodet NP-C) fra No. 158 Squadron klokken 02.01 ned ca. 200 meter fra land. Piloten, 34 årige F/Lt David James J Donaldson, forsøgte øjensynligt en nødlanding på klinten, men farten var for stor, og flyet røg ud i vandet. Hele besætningen blev dræbt ved nedstyrtningen.
Luftwaffe meldte næste dag: 'Brudstykker driver i land, dele af 6 lig. Nedskudt af natjager. Fliegerhorst Aunö bjærger'. Nogle kilder angiver, at flyet skulle være nedskudt af luftværnsskytset ved Korsør, men Luftgaukommando XI Ic Ass samt BSO (Befehlshaber Sicherungskräfte Ostsee) angiver, at flyet blev skudt ned af en natjager, hvilket ikke var korrekt. Halifax HR722 blev skudt ned af let luftværnsskyts fra 1./lei. Flak. Abt. 985.

Vraget af Halifax HR722 ud for Drøsselbjerg, som blev skudt ned af let luftværnsskyts. Der var ingen overlevende.

Halifaxbesætningen, som var på deres 6. operation, ligger alle begravet på Svinø Kirkegård. Besætningen var: 34 årige F/Lt David James Donaldson (pilot), 25 årige F/Lt Wilfred John Parson, 26 årige P/O George Harold Willis, 23 årige Sgt Leonard Whyatt, 20 årige Sgt David Frank Rawlinson Banks, 35 årige Sgt George William Cole, Sgt Michael Joseph Fitzgerald og 31 årige Sgt Henry Frederick Daniel Lay.
Halifax HR722 nåede ikke at blive et gammelt fly. Det blev leveret til No. 158 Squadron den 17. marts og blev på sin sjette mission skudt ned lidt over en måned senere. Det var det eneste fly, som No. 158 Squadron mistede denne nat, men fem andre fly blev beskadiget af luftværnsskyts - ud af en styrke på 16 afsendte fly.

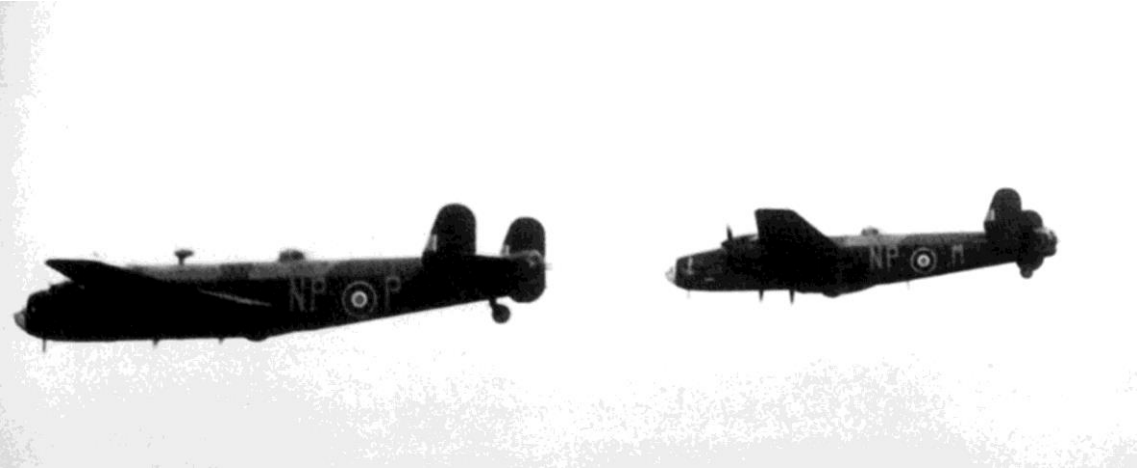
Episoder over Danmark

P/O Henry Havergal Taylor var pilot ombord på Lancaster I W4936 fra No. 44 Squadron og han havde bombet Stettin klokken 01.12 fra en højde af 12.500 fod. Turen til Stettin samt angrebet på selve byen var forløbet uden problemer, men på vejen hjem stødte Lancasteren sammen med en Stirling, hvorved høje side på Lancasteren samt bombedørene blev beskadiget. Taylor havde fløjet over en lavereflyvende Stirling og med Lancasterens næse og underside ramt det andet flys halefinne. Taylor landede tilbage på Waddington klokken 05.12.
F/O Taylor overlevede sin tour ved No. 44 Squadron og fik i november 1943 tildelt et DFC. Hans DFM havde han fået tildelt i august 1942 for på fremragende vis at have gennemført 32 togter.

Stirlingen var BF518 fra No. 75 Squadron, der blev fløjet af new zealænderen Sgt Herbert James Dalzell. Stirlingens ror og halefinne blev beskadiget under sammenstøddet, som skete i 500 fods højde over Jylland. Halefinnen blev bøjet 25 grader fra lodret og Stirlingens haleror blev bøjet til højre. Dalzell mistede for et kort øjeblik herredømmet over flyet, men fik ved hjælp af stærke armmuskler og gode flyveegenskaber igen kontrol over Stirlingen. Besætningen forsøgte at rette på flyets halefinne ved at lave to huller med Stirlingens brandøkse. De var dog ikke i stand til at løfte finnen helt på plads. Sgt Dalzell landede tilbage på flyvepladsen RAF Newmarket i Suffolk klokken 06.50. Dalzell fik den 22. april tildelt et øjeblikkeligt DFM for hans redning af Stirlingen.
Dalzell fløj sit første togt ved No. 75 Squadron den 24. oktober 1942 og han overlevede sin tour selv om der nogle gange var bud efter ham. Under et togt blev cockpitet på hans Stirling gennemboret af en 6,5 cm lang

granatsplit, der rev Dazells jakke i stykker og borede sig ind i et cigaretetui i hans brystlomme. Dazell fløj sit sidste togt ved No. 75 Squadron den 25. maj 1943, hvor han bombede Düsseldorf. Dazell forrettede herefter tjeneste ved No. 1651 HCU fra juni 1943 til december 1944.

Adskillige fly blev ramt af let luftværnsskyts på vej hjem over Danmark. Et af disse var Halifax II HR785 fra No. 158 Squadron, der blev fløjet af F/Sgt Richard David Roberts, DFM. Han havde bombet Stettin klokken 01.08 fra en højde af 13.800 fod uden at få en skramme, men på vej hjem blev han beskudt over Danmark. Halifaxen blev ramt i højre vinge og der var skader på vingens forkant samt huller i selve vingen. Robers landede uden problemer klokken 05.54 på hjemmeflyvepladsen RAF Lissett. Roberts havde fået tildelt sit DFM (immediate) for et togt til Nürnberg natten mellem den 8. og 9. marts 1943.
F/Sgt Roberts og hans besætning var næsten færdige med deres første tour, da de den 28. april fik til opgave at udlægge miner i Kattegat i minelægningsområdet Silverthorn IX. Det kom i luften klokken 20.42 og det er det sidste, man nogensinde hørte fra dem. De medførte to 1.500 lb miner – den ene en G.708 og den anden en D.400. Ubekræftede kilder mener, at flyet styrtede ned ved Lysegrund i Kattegat, som ligger omkring 10 km nordvest for Hesselø. Sportsdykkere har fundet vragrester i dette område, men det er aldrig blevet bekræftet, at det var Halifax HR773, som Robers fløj denne nat.



To Halifax II fra No. 158 Squadron, der den 20. april begge medførte en 1.000 lb GP med .025 sekunds forsinkelse, 420 stk 4 lb brandbomber, 30 stk 4 lb 'X' brandbomber med en sprængladning plus 48 stk 30 lb brandbomber. Forrest ses Halifax HR734 ´P´, der blev fløjet af 23 årige S/Ldr John Mortimer Viney. Han fik sin officersbestalling som acting Pilot Officer i juni 1939 og blev i oktober 1942 sendt til No. 158 Squadron. Halifax HR734 var et nyt fly, der var tilgået eskadrillen den 23. marts og Viney havde ingen problemer med flyet på vej til Stettin, som han bombede klokken 01.19 fra en højde af 12.000 fod. Besætningen så adskillige store detonationer i målområdet ligesom adskililge brande var i gang på det tidspunkt de kastede deres bombelast. Halifax HR734 landede tilbage på RAF Lisset klokken 05.57. S/Ldr Lisset afsluttede sin tour ved No. 158 Squadron i september 1943 og fik ved denne lejlighed tildelt et DFC. Som Wing Commander blev Viney chef for No. 640 Squadron den 14. august 1944 og førte eskadrillen frem til den 22. januar 1945, hvilket indbragte ham et DSO i april 1945. Viney var på det tidspunkt stationschef på RAF Carnaby. Viney forlod RAF efter krigen og døde i 1976. Halifax HR734 gennemførte 19 togter, før den blev skudt ned under et togt til Köln den 4. juli 1943.
Det bageste fly er Halifax HR719, der blev fløjet af canadieren W/O Fredrick Sidney Smith, som bombede Stettin klokken 0108 fra en højde af 14.000 fod. Heller ikke W/O Smith havde problemer under togtet til Stettin. Smith, der overlevede sine operative flyvninger, fik tildelt et DFC i december 1943 og fortsatte efter krigen i det canadiske flyvevåben. Halifax HR719 var blevet leveret til No. 158 Squadron den 19. marts 1943 og gennemførte 17 togter, før flyet gik tabt under et angreb på Düsseldorf natten mellem den 11. og 12. juni 1943. Halifaxen blev klokken 01.55 skudt ned ved Nijmegen i Holland af Major Streib fra I./NJG 1. (G. Williams)

Også Halifax II HR740 fra No. 158 Squadron blev ramt af flak over Danmark. Halifaxen blev fløjet af Sgt Stanley Charles Brown, der blev beskudt på vej hjem. Halifaxen befandt sig klokken 02.20 i nulhøjde lidt syd for den befalede rute, da de blev ramt af let luftværnsskyts, som beskadigede flyets hale og afbrød det interne kommunikationssystem til agterskytten. Ingen af besætningsmedlemmerne kom noget til.
Sgt Brown havde bombet Stettin klokken 01.06 fra en højde af 13.000 fod og havde identificeret målet ved hjælp af gule målmarkeringsbomber og røde samt hvide lysbomber. Han ventede dog med at bombe indtil bombekasteren, F/O J G Fyfe, så tre grønne målmarkeringsbomber i målområdet. Sgt Brown indfandt sig tidligt over Stettin og kunne på det tidspunkt se brandbomber falde nord og nordvest for målområdet. Brown

kunne se dokområdet i Stettin, da han kastede sin bombelast, som bestod af en 1.000 lb GP med .025 forsinkelse samt en blandet last af brandbomber (420 stk 4 lb, 30 stk 4 lb 'X' samt 48 stk 30 lb).
Sgt Brown og hans besætning mente, at de ikke havde problemer under turen til Stettin og heller ikke over målområdet. De beskrev selve angrebet på Stettin som 'very successful', men de var ikke helt tilfredse med ruten hjem, hvor flak tvang dem til at flyve lidt sydligere end planlagt. De landede hjemme igen på RAF Lissett klokken 05.10.

Halifax II HR751, der den 20. april 1943 blev fløjet af P/O Herbert Bond. Det er Bond og hans besætning plus jordpersonel, der er på billedet. Besætningen var efter forholdene en 'gammel' besætning i No. 158 Squadron, da de havde været i eskadrillen hele to måneder, da de klokken 21.34 lettede for at angribe Stettin. De kastede deres bombelast klokken 01.12 fra en højde af 14.500 fod og deres rapport lyder: 'Identified target visually. 4 yellos markers on turning scattered. Green TI markers over target. No timed run attempted. Bombed on concentration of 5 TI markers. Rear Gunner and Mid-upper gunner saw bombs burst right in centre of Green Flares. One mass of fires around aiming point, orange in colour with column of smoke rising to 8.000 feet'. Besætningen afsluttede deres tour i september 1943 og F/Lt Bond fik ved same lejlighed tildelt et DFC.
Halifax HR751 var kommet til No. 158 Squadron den 12. marts 1943 og deltog i 34 operative togter, før den blev skudt ned af luftværnsskyts under anflyvningen af Hamburg natten mellem den 2. og 3. august 1943. (G Williams)

Klokken 02.00 fløj Halifax II HR720 fra No. 158 Squadron i kun 100 fods højde, da den blev beskudt af let flak fra et skib øst for Nykøbing Strandhuse på Falster (position 54º40'N 12º10'E). Der skete skader på Halifaxens styrbords ror, men Sgt Allen Rex Sarjent var i stand til at bringe flyet tilbage til RAF Lissett. Sarjent havde bombet Stettin klokken 01.15 fra en højde af kun 8.500 fod og var under bombningen blevet belyst af lyskastere og beskudt af luftværnsskytset uden, at de dog var i stand til at ramme Halifaxen. Besætningen mente, at de over Stettin var blevet udsat for forberedt skydning af det tunge luftværnsskyts. Sgt Sarjent vurderede, at han under angrebet fløj omkring 2.000 fod lavere end røgudviklingen over Stettin.
Sarjent og hans besætning ansøgte om at blive overflyttet til Pathfinder Force og allerede den 25. april indfandt Sarjent og besætningen sig ved No. 35 Squadron. Efter en kort oplæring ved deres nye eskadrille startede de på deres operative flyvning ved Pathfinders. Den 12. maj gik turen til Duisburg med et togt den efterfølgende nat til Bochum. Herefter havde de en kort pause, før de den 23. maj blev sendt til Dortmund, den 25. maj til Düsseldorf og den 27. maj til Essen. Det var alle hårde mål i Ruhrområdet, som samtlige bombebesætninger frygtede at angribe under Slaget om Ruhr, der strakte sig fra marts til juli 1943.
Hovedparten af Sarjents besætning blev skudt ned under et angreb på Wuppertal natten mellem den 29. og 30 maj. Major Walter Ehle fra II./NJG 1 nedskød dem klokken 00.37 sydøst for Aachen i en højde af 5.600 meter. Ehle var under ledelse af radarstationen 'Gemse'.
To besætningsmedlemmer blev dræbt under nedskydningen, men Sargent og fire øvrige overlevede og blev taget til fange. Sarjent blev efter den traditionelle afhøring i Oberursel overført til Stalag Luft VI og senere Stalag 357, før han blev befriet ved krigens afslutning. Sarjents bombekaster under angrebet på Stettin, P/O Leonard Sidney Webb, kom til No. 97 Squadron og blev dræbt den 4. oktober 1943 under et angreb på Frankfurt.

F/Sgt Jack Cooper fra No. 158 Squadron var pilot ombord på Halifax II HR773. Klokken 23.52 blev han i 500 fods højde ud for Kappeln ved Sliens udmunding i Østersøen (opgivet som position 54º41'N 09º50'E) belyst med lyskaster fra et flakskib, der herefter åbnede ild og beskadigede Halifaxens venstre højderor. Et andet fly, der fløj lige bag ved HR773 blev ramt af en direkte træffer og styrtede brændende ned. F/Sgt Cooper fortsatte til Stettin, som han bombede klokken 01.15 fra en højde af 14.000 fod.
F/Sgt Cooper og hans besætning var ankommet fra No. 1652 HCU til No. 158 Squadron den 11. april 1943. Cooper fløj som andenpilot den 14. april på et togt til Stuttgart før han fløj sit første selvstændige togt til Mannheim den 16. april. Hans næste togt var flyvningen til Stettin den 20. april.
Canadieren Cooper og hans besætning blev alle dræbt, da deres Halifax HR717 den 30 maj under et angreb på Wuppertal blev skudt ned klokken 00.28. Halifaxen styrtede ned tre kilometer nord for Leopoldsburg i Belgien.Nedskydningen blev foretaget af Oberleutnant Wilhelm Telge fra Stab II./NJG 1. Flere kilder angiver, at nedskydningen skulle have været foretaget af Lt Schnaufer fra samme enhed, men dette er ikke korrekt.
Sgt J Williamson i Halifax II HR791 fra No. 158 Squadron mente, at det havde været et godt bombetogt selv om han under turen hjem klokken 02.35 blev beskudt af et flakskib to minutter efter, at han havde fløjet forbi Bogense på Fyn. Der skete kun mindre skader på flyet og Sgt Williamson landede tilbage på RAF Lissett klokken 05.47.
Sgt James Vaughan Williamson stammede fra Edinburg og var 22 år gammel, da han den 19. februar 1943 blev sendt fra No. 1652 HCU til No. 158 Squadron. Williamson blev udnævnt til Pilot Officer den 3. maj 1943 og overlevede sin tour ved No. 158 Squadron. Han blev i oktober 1943 udnævnt til Flying Officer og overført til No. 1664 HCU, hvor han blev instruktør. Williamson blev dræbt om aftenen den 22. november under et flyveheld.

I 1943 blev man klar over, at det ikke altid forøgede besætningernes overlevelses-chancer ved at have mange kanontårne. De fleste typer bibeholdt rygskytten, men både Halifax og Stirling begyndte at afmontere frontskyttens kanontårn for at få lettet flyet samtidig med, at man gjorde det mere aerodynamisk. Hastighed og stigeevene blev pludselig vigtigt. De færreste angreb foregik forfra om natten. Det fandt sted bagfra og nedefra. Alligevel erkendte man, at rygskytten var en vigtig position at holde besat, selv om han ikke kunne se området nedenfor bombeflyet, som var den mest sandsynlige angrebsretning. (IWM)

Beskydning af de returnerende fly

Sgt. R G Kelly, som var rygskytte ombord på Lancaster W4242 fra No. 106 Squadron, blev såret i benet, da Lancasteren på vej hjem blev beskudt af tre trawlere 'ud for den danske kyst'. W4242 blev kraftigt beskadiget, men piloten, canadieren F/O Walter Ramon Thompson, var dog i stand til at lande i England klokken 05.20. Sgt. Kelly var så hårdt såret, at han udgik af besætningen og en ny rygskytte tilgik besætningen. Lancaster W4242 havde bombet Stettin klokken 01.13 fra en højde af 14.000 fod og besætningen havde set bomberne detonere omkring 3 km fra målpunktet, da Thompson var nødt til at flyve undvigemanøvre på grund af beskydning.
Lancasteren var ude over Østersøen blev anfløjet af en natjager, som rygskytten, Sgt J H Tolman, fjernkendte til at være en Bf 110. De mødte den tyske natjager, medens de var i færd med at sige fra lav højde over Danmark til bombehøjde over Stettin. Thompson gik ind i en undvigemanøvre og var i stand til at ryste natjageren af sig igen.
Lancaster W4242 gik tabt under et togt til Hannover den 9. oktober 1943 - dog med en anden besætning, idet Thompson’s besætning i mellemtiden var overflyttet til No. 83 Squadron. F/Lt Thompson fik tildelt et DFC i oktober 1943 og en bjælke til dette i maj 1944. Første DFC blev givet efter hans første tour og den næste, da han afsluttede sin anden tour. Thompson læste efter krigen ved både Oxford og Cambridge, før han flyttede tilbage til Canada for at nedsætte sig som jurist. Thompson skrev i 1985 en bog med titlen 'Lancaster to Berlin' om hans oplevelser i Bomber Command.

Også P/O K Thomson i Lancaster W4120 fra No. 207 Squadron rapporterede, at han var blevet 'angrebet' af et kraftigt bevæbnet flakskib, da han krydsede dansk farvand. Han havde bombet Stettin klokken 01.21, hvor han havde kastet en 4.000 lb HC samt ti SBC, der hver indeholdt otte 30 lb brandbomber. Thomson var i

stand til at flyve tilbage og lande på flyvepladsen RAF Langar klokken 07.00. Lancaster W4120 gik tabt med en anden besætning under et angreb på Mönchen-Gladbach natten mellem den 30. og 31. august 1943.

Besætningen på Lancaster ED445 fra No. 49 Squadron observerede klokken 02.12 ved Vordingborg, at en trawler åbnede ild mod et andet fly. ED445 befandt sig i en højde af kun 50 fod. Piloten, canadieren Sgt. Kenneth Robert Grant Millar, trak Lancasteren endnu længere ned mod havoverfladen samtidig med, at agterskytten, Sgt W Foster, åbnede ild mod trawleren med tre korte salver. Rygskytten, Sgt F Barnshaw, åbnede ligeledes ild og var i stand til at afgive en enkelt salve. Trawlerens dæk blev ramt, og der blev ikke observeret mere skydning fra fartøjet.
Sgt Millar havde bombet Stettin klokken 01.18 fra 11.000 fods højde, hvor bombekasteren, Sgt M H King, havde grønne målmarkeringsbomber i sit sigte, da han kastede sine bomber. Under angrebet kunne de brande og eksplosioner i målområdet, men bemærkede især en kæmpemæsig eksplosion i den østlige side af byen efterfulgt af en sort røgsky.

Kenneth Robert Grant Millar

Sgt Millar ankom til No. 49 Squadron i marts 1943 og næsten hele besætningen inklusiv Millar forlod igen eskadrillen i juli efter 16 togter. Besætningen havde søgt om overflytning til No. 83 Squadron, som var en del af Pathfinder Force. P/O Millar blev dræbt natten mellem den 26. og 27. november 1943 under et angreb på Berlin. Deres Lancaster III JA913 styrtede ned ved Schönwalde, der ligger omkring 10 km nordvest for Spandau. Hele besætningen omkom ved nedskydningen og ligene af blev indleveret til Döberitz for at blive begravet. Efter murens fald kunne man ikke finde resterne af besætningen på kirkegården i Döberitz.

Sgt. Dennis Raymond Wilson i Halifax II DT658 fra No. 51 Squadron bemærkede med typisk engelsk humor 'was shot up by light coastal battery, which was not pleasant'. Sgt. Wilson blev muligvis beskudt af Flakstellung Kappel (MAA 508). Denne luftværnsstilling, som var placeret ved Ålehoved ved Kappel på Lolland, rådede over to stk. 20 mm luftværnskanoner samt en lyskaster. Stillingen rapporterede:

Klokken 00.25 Forbiflyvning af et fjendtligt fly i retning 10-4 i 1800 m højde. Type ikke erkendt. Kampform: Vernichtungsfeuer. Salver. Ammunitionsforbrug: 50 skud 2 cm. Træffere lå godt i mål. Ingen anvendelse af lyskaster.

Klokken 02.15 Forbiflyvning af et fjendtligt fly i retning 4-12 i lav højde. Højde 100 m. Type ikke erkendt. Kampform: Vernichtungsfeuer. Salver. Ammunitionsforbrug: 46 skud 2 cm. Lyskaster lyste i ca. 60 sekunder og belyste målet. Skud lå godt i mål, godetræffere blev observeret. Maskinen er nødlandet eller nedstyrtet'.

Sgt Wilson bombede Stettin klokken 01.09 fra en højde af 12.00 fod. Sgt Wilson og hans besætning blev skudt ned af flak natten mellem den 30. april og 1. maj 1943. Dette skete under et angreb på Essen, hvor deres Halifax HR733 styrtede ned ved Haselünne. Kun flyvemekanikeren, F/Sgt. Peacock, og navigatøren, F/Sgt. Allen, overlevede nedstyrtningen og blev taget til fange. De øvrige fem og herunder Sgt Wilson blev dræbt.

Flakstellung Spodsbjerg (MAA 508)

02.10-02.12 Anflyvning af to 4-motorede fjendtlige maskiner efter hinanden i retning 4-8, højde 100 m, afstand 900 m. Type ikke erkendt. Der blev øjeblikkeligt afgivet ild. Lyskaster lyste og fangede mål i ca. 30 sekunder. En maskine blev observeret ramt i cockpit, den anden maskine i krop og hale. Ved den første maskine satte motorerne herefter rykvis ud, maskinen tabte højde.

03.32-02.34 Anflyvning af en 4-motorers fjendtlig maskine i retning 5-11. Flyvehøjde 50 m. Afstand 150 m. Fjenden angreb stilling i lav flyvehøjde. Ildåbning. Skuddene lå godt i målet. Det blev observeret, at skuddene prellede af den fjendtlige maskine. Træffer i haleparti blev observeret. Lyskaster lyste, målet blev belyst i 10 sekunder. Alle tre maskiner gjorde brug af deres maskingeværer. Egne tab og skader på grund af fjendtlig indvirken:
a) Personer: 1 underofficer såret (højre ben, lår og knogle gennemskudt)

b) Materiel: 1 gevær 98K beskadiget af maskingeværild. Maskingeværtræffere i beboelsesvogn og tilhørende udstyr, telefon- og lysledning samt master gennemskudt.
Kampform: Skud mod mål, salver
Ammunitionsforbrug: 213 skud 2 cm rød sporlys'

Det sidstnævnte fly kan have været Halifax II JB856 'H' fra No. 77 Squadron. Piloten, Sgt Anthony Symmons, rapporterede efter hjemkomsten til England, at hans agterskytte, F/Sgt. MacQueen, havde beskudt en lyskaster på en position i Storebælt sydvest for Nyborg. Positionen er lidt for langt mod nord, men flyene vidste ikke altid helt nøjagtigt, hvor de var, når de fløj i lav højde. Dertil kom så, at positionen ofte blev skønnet efter, at hændelsen var overstået. Halifaxen blev belyst og beskudt af let flak. Begge ophørte, da MacQueen besvarede ilden med en kort salve. Sgt Symmons bombede Stettin fra en højde af 14.000 fod og Halifaxens besætning kunne se et større antal koncentrerede brande i byen. Luftværnsilden fra det lette flak i Stettin blev beskrevet som intens og seks lyskasterpositoner blev observeret. Det var ikke kun bomber, som Halifax JB856 kastede over Stettin. Som flere andre fly fra No. 4 Group medbragte besætningen tre pakker G.20 flyveblade, som blev kastet over målområdet.
Sgt Symmons fik i juni 1943 tildelt et DFM for hans indsats ved No. 77 Squadron og blev ved samme lejlighed forfremmet til Pilot Officer. Han blev igen forfremmet til F/O den 3. december samme år og var ved krigens afslutning F/Lt. Symmons forblev i Royal Air Force indtil maj 1957.
Symmons besætning blev senere splittet op og alle overlevede krigen undtagen agterskytten, Fred Calder MacQuenn, der blev alvorligt kvæstet under et uheld ved No. 23 OTU den 17. december 1943. MacQueen blev ramt af en propel og døde den eferfølgende dag af hans kvæstelser.

Ved Vresen ø nord for Langeland blev Lancaster Mk. III ED818 (kodet PH-Y) fra No. 12 Squadron klokken 02.28 nedskudt af III. Zug 1/lei 985. Hele besætningen blev dræbt ved nedstyrtningen.
21 årige Sgt. Laurence Arthur Rummery ligger begravet i Odense, 33 årige P/O Robert Pickering Creyer og 28 årige F/O Gordon Francis Jones i Nyborg og 22 årige Sgt. Fergus Thomas Peake i København. To mand forsvandt i havet. Det drejer sig om Sgt Wallace James Colwill og 19 årige Sgt Harold Vivian Durrant.
S/Ldr John Colvert Richards var pilot på Lancaster ED818 og hans lig blev muligvis fundet ud for Samsø nogle dage senere. Liget blev begravet i Esbjerg den 30. april og i mange år troede man, at det var Richards, men i 1994 stillede et team tvivlsspørgsmål om dette var korrekt, hvorfor man fra CWGC har anmærket graven som ’Believed to be Sqn. Ldr John C Richards.

Lancaster ED818 blev skudt ned nord for Langeland, hvorved hele besætningen blev dræbt. To besætningsmedlemmer ligger begravet i Nyborg. Det drejer sig om P/O Cryer, der blev fundet i nærheden af nedstyrtningsstedet den 5. maj 1943. F/O Gordon F Jones blev fundet drevet i land på Vresen Ø den 1. juni 1943.

Et meget stort antal bombefly blev beskudt og ramt, medens de krydsede Storebælt. Mange af flyene besvarede beskydningen, og flere af de tyske skibe havde tab.
Klokken 01.45 fik den tyske marine i Korsør besked på at sende en båd til Sperrbrecher 22 for at afhente sårede. Hafenkommandanten gav 19. Vorposten Flottille ordre til at afsende en båd, som returnerede med fire sårede. Klokken 04.30 indløb skolefartøjet 'Volker' i Korsør med to sårede fra den tyske damper 'Tielbech'. Alle seks sårede stammede fra beskydning fra fly.

Nyborg

Tyske fartøjer ud for Nyborg samt luftværnsstillinger omkring Nyborg var i livlig aktivitet under overflyvningerne. Vi kan prøve at følge de tyske meldinger:
Nyborg:

02.30 Firemotores fjendtligt fly, tydeligt sigtbart fra syd mod vest i lav højde over Nyborg. Højde 80-100 m, kraftig luftværnsbeskydning fra Sprogø og Slipshavn. Maskine havde tændt positionslys.

02.40 Firemotores fjendtligt fly overflyver fra syd mod vest i 50 m højde direkte Hafenkapitän Nyborg. Særdeles kraftig luftværnsskydning. Nedskydning bliver ikke observeret. Det fjendtlige fly skød flere gange med maskingeværer.

Flakstilling Slipshavn (MAA 508)

02.06 Forbiflyvning af en fjendtlig maskine, type ikke erkendt, i 800-1000 m højde fra retning 4-9. Ildåbning øjeblikkelig. Skuddene lå godt i mål. Lyskaster belyste en overgang målet. Maskinen fortsatte på sin gamle kurs.

02.09 Anflyvning af en firemotorers fjendemaskine fra retning 4- 9, højde 100 m, afstand 400 m. Type ikke erkendt. Lyskaster lyste og belyste målet. Ilden blev derefter åbnet. Der blev observeret gode, tydelige træffere. Flyet tabte stærkt højde og ramte vandet. Ammunitionsforbrug: 151 skud 2 cm rød lysspor.

Resterne af Halifax HR712 liggen på kajen i Nyborg. (S Flensted)

Det nedskudte fly var Halifax II HR712 fra No. 102 Squadron (eskadrillekode DY-M). Nedskydningen blev tilkendt III. Zug 1/lei 985 og 8/MAA.508. Sgt Peter Russel Olliver (pilot) og Sgt George Simpson Meldrum (flyvemekaniker) overlevede nedstyrtningen og blev samlet op af MS Nordmark, der sejlede dem til Nyborg. De kom efter afhøring i Oberursel til krigsfangelejren Stalag Luft I i Barth og senere til Stalag Luft VI Heydekrug for at ende i Stalag 357 Fallingbostel. Den øvrige besætning, Sgt J L Doidge, W/O G H Bartman, Sgt F W Day, Sgt J B M.Irving og Sgt A Warner, blev dræbt og ligger begravet på Nyborg Assistens kirkegård.

Sgt Peter Russel Olliver og George Simpson Meldrum fotograferet ud for Københavns hovedbanegård, hvorfra turen gik pr tog til Frankfurt og videre til Oberursel, hvor de blev afhørt før de blev endelig overført til en fangelejr. De to besætningsmedlemmer kom i to forskellige fangelejre.

Hafenschutzflottille Nyborg rapporterede følgende:

02.07-02.40 Talrige fly på retur fra sydøst kommer i lav og mellemhøjde og bliver beskudt af 'Wotan' og maskingeværer på land.
02.12 Melding fra pram 'Sophie': Mineafkast observeret på position 5518,4N 1102E. Et fly nedskudt.
02.25 Melding fra pram 'Sophie': Igen skudt et fly i brand.
02.26 Styrter et af 'Wotan' og MG beskudt fly i havet vest for Slipshavn.
02.27 Melding 'Sophie': Fly nedstyrtet i retning nordøst.
02.30 'Nordmark' løber ud for at bjerge personel fra det nedstyrtede fly.
02.35 Et fly flyvende i lav højde i retning nordvest mod Nyborg. Beskudt af 'Nordmark' og 'Wotan'.
03.20 'Nordmark' løber ind med to fanger. Fangerne skal afgives til Flakeinsatz Nyborg.
04.15 'Nordmark' løber endnu engang ud for at afsøge for yderligere genstande ved nedstyrtningsstedet.
05.32 'Nordmark' løber ind med radiokode og nautiske ordrer.
Ammunitionsforbrug: Logger 'Wotan', 'Sophie' og 'Sperling' ialt 3925 skud 2 cm Flak. 'Nordmark' og Marinestation Slipshavn ialt 1630 skud MG'.

Hafenschutzflottille Nyborg synes måske nok lidt ivrig i deres anfordringer på nedskudte fly, men de beskød og beskadigede virkelig mange fly.

Et af de beskadigede fly var Lancaster I ED308 fra No. 57 Squadron, der blev fløjet af P/O Peter Lloyd Singer. Flyet blev kraftigt beskadiget på tilbagevejen over Danmark. Ved landingen i England blev flyet anslået til beskadiget kategori AC, hvilket ville sige, at det ville tage mere end 36 timer at få det operationsklart igen. ED308 gik med en anden besætning tabt 11 måneder senere under et togt til Frankfurt. Singer overlevede krigen, men døde allerede i juni 1953.

New zealænderne Pilot Officer Peter Lloyd Singer (til venstre) og hans tvilligebror Pilot Officer Anthony Martin Singer (til højre) gjorde begge tjeneste i No. 57 Squadron og begge var indehaver af et DFC.

Lancaster ED411 fra samme eskadrille blev ligeledes beskudt under returflyvningen over Danmark. Bombeskytten, Sgt J Bagley, og flyvemekanikeren, Sgt P Brigg, blev dræbt under beskydningen. Piloten, Squadron Leader Ronald Edward Sidney Smith, var i stand til at bringe flyet tilbage til England, hvor han landede på flyvepladsen Manby. Flyet var så beskadiget, at det blev skulle på specielt værksted for at blive flyvedygtigt igen. Lancaster ED411 gik tabt under et togt til Berlin i december 1943. Smith, der tidligere havde fået tildelt et DFC for at have gennemført en tour ved No. 61 Squadron, fik i oktober 1943, ved afslutningen af hans anden tour, en bjælke til sit DFC. Desværre døde Smith allerede som 28 årig den 9. september 1944, da han under start fra flyvepladsen Northolt styrtede ned med Mosquito PR XVI NS565 fra No. 34 Wing.

Fyn og Lillebælt

F/Sgt. George Williams Locksmith om bord på Halifax II HR786 fra No. 51 Squadron rapporterede ved hjemkomsten, at hans besætning beskød et flakskib i Odense Fjord, medens de var på vej tilbage over Danmark. Flakskibet havde beskudt dem, men beskydningen ophørte, da Halifaxens skytter ramte skibet.
W/O Locksmith og hans mænd var en af 34 besætninger, der gik tabt under angrebet på Duisburg natten mellem den 12. og 13. maj 1943. De blev skudt ned over det nordlige Holland af Oberfeldwebel Bruno Eikmeier fra 2./NJG 1. Hele besætningen omkom.

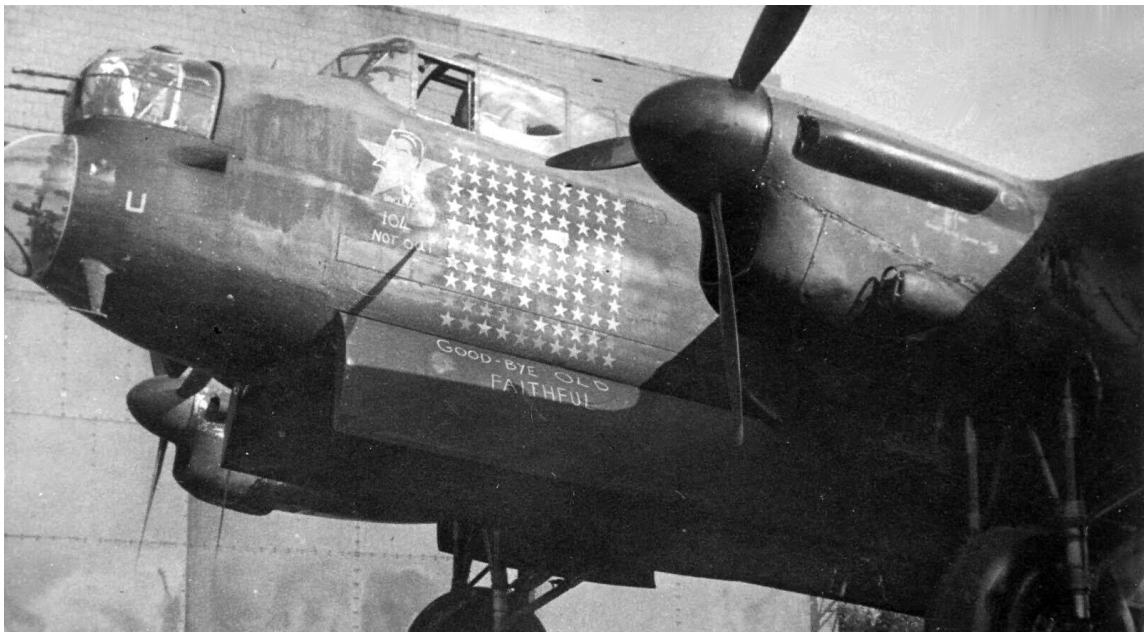
Sgt. J.J.Williams fra samme eskadrille var pilot om bord på Halifax II HR728. Ved hjemkomsten til England rapporterede han, at danskernes mørklægning var meget afslappet, og at besætningen tydeligt kunne se lys fra vinduer og døre. Flere lys blinkede, og ét lys blinkede 'V for Victory'. Besætningen besvarede blinkesignalet. Også Williams skytter beskød et tysk fartøj. Et skib beskød dem, medens de krydsede Lillebælt, og det tyske fartøj ophørte først med beskydningen, da Halifaxens skytter havde taget det under behandling.

Halifax II JB781 ’Quinie’ fra No. 77 Squadron blev ligeledes beskudt af et skib i Lillebælt. Let flak gennemhullede 'aileron trimming tab, men piloten, Sgt Gwilym Beynon Ellis, var i stand til at bringe flyet hjem uden yderligere hændelser. Ellis blev senere overflyttet til No. 76 Squadron og udnævnt til officer. Han fik i juni 1944 tildelt et DFC. Ellis overlevede krigen og var i efteråret 1945 Flight Lieutenant. Da Ellis kom til No. 76 Squadron blev hans besætning splittet op. Tre besætningsmedlemmer, som deltog i angrebet på Stettin blev dræbt i løbet af krigen.
Ved Wedellsborg på Vestfyn havde MAA 508 placeret 3 stk. 20 mm luftværnskanoner. I løbet af natten kom 9 fjendtlige maskiner inden for luftværnsstillingens skudafstand. Alle maskiner blev belyst med lyskaster og beskudt. Kanonbesætningerne meldte, at de opnåede træffere ved nogle af overflyvningerne. Maskinerne forsøgte at undgå ilden ved at flyve afværgemanøvrer. Ialt affyrede luftværnsstillingen ved Wedellsborg 725 skud 2 cm Madsen og 328 skud MG/08.

Lancaster R5729 fra No. 44 Squadron. Denne eskadrille afsende den 20. april 1943 ti Lancasters mod Stettin. Alle flyene returnerede til England, men flere af dem havde alvorlige problemer. Bortset fra beskydninger og luftkampe, så var tekniske problemer også en stor fare for besætningerne. Sgt. John Owen Pennington var pilot ombord på Lancaster W4831 KM-C fra No. 44 Squadron. Han kom i luften fra RAF Waddington klokken 21.26 og satte kursen mod Stettin. Omkring 60 km nord for Stettin åbnede besætningen bombedørene for at udkaste flyveblade. Da bombedørene åbnedes, faldt Lancasterens 4.000 lb HC bombe ud af maskinen og samtidig blev flyets lysbombe (photo flash) frigjort. Fejlen ved en ’løs’ 4.000 lb sprængbombe med fuldt funktionsduelig tændmekanisme kunne nemt være fatalt for besætningen. Pennington fortsatte til Stettin, hvor han kastede flyets last af brandbomber og satte kursen hjemover. Han landede på hjemmebasen klokke 05.20. Pennington fik som Pilot Officer tildelt et DFC i september 1943 og fortsatte efter krigen med at flyve ved No. 35 Squadron. Lancaster W4831 gik tabt under et angreb på Berlin den 2. januar 1944. (IWM)

New zealænderen F/Lt Brian Montgomery Gilmour var pilot ombord på Lancaster ED472 fra No. 50 Squadron. Han havde bombet Stettin klokken 01.12 fra en højde af 12.500 fod og besætningen så mange brande i byen - især i den østlige del af byen langs floden Oder. Angrebet på Stettin var meget koncentreret og det så ud som om en 4.000 HC 'cookie' detonerede hvert eller hvert andet sekund. På vej tilbage i lav højde over Danmark blev Lancasteren med to kort byger beskudt af flakskibe i Lillebælt, men de to skytter, Sgt G Box og Sgt Dowding, besvarede ilden. Gilmour landede tilbage på flyvepladsen Skellingthorpe klokken 05.21.
Gilmour var født den 10. maj 1920 og meldtee sig til RNZAF i april 1941, hvorefter han blev sendt til Canada for at blive uddannet som pilot. Gilmour overlevede sin første tour ved No. 50 Squadron og fik i august 1943 tildelt et DFC for hans tjeneste i denne eskadrille, hvorefter han blev overført til en ikke operativ enhed. I februar 1944 påbegyndte Gilmour hans anden tour, hvor han fløj som C Flight Commander ved No. 9 Squadron. Han nåede at flyve ni togter, før han blev skudt ned natten mellem den 24. og 25. april under et

togt til München. Gilmours Lancaster LM445 blev ramt af flak og styrtede ned ved Birkenhof, hvorved hele besætningen blev dræbt.



Tabsprocenten var høj i Bomber Command, men adskillige fly gennemførte over 100 operative togter. Lancaster Mk III ED611 KM-J kom til No. 44 Squadron den 5. april 1943 og fløj sit første operative togt den 13. april, hvor turen gik til La Spezia i Italien. Natten mellem den 14. og 15. april gæstede flyet Stuttgart og den 16/17 april Pilsen. Natten mellem den 18. og 19. april gik turen igen til La Spezia. Alle flyvningerne blev gennemført med forskellige besætninger. Den 20. april var Sgt George Noel Stephenson pilot ombord på ED611 og han kom i luften klokken 21.30, hvorefter han satte kursen mod Stettin. Besætningen havde en forholdsvis problemfri tur til Stettin, som de klokken 01.08 bombede fra en højde af 14.000 fod. Der var intet skydækkeover Stettin og sigtbarheden var god. Bombekasteren kunne se de grønne målmarkeringsbomber i sigtet, da han kastede bombelasten, hvorefter Stephenson satte kursen tilbage mod RAF Waddington, hvor de landede klokken 05.28. Besætningen mente, at det havde været et godt togt og at der var en god koncentration af brande i målområdet. Pilot Officer Stephenson og han besætning startede den 31. august 1943 fra RAF Dunholme Lodge i Lancaster ED665 for at bombe Berlin. Klokken 00.04 blev de skudt ned af 3./chw. Flak Abt. 539 over Berlin og styrtede ned ved Schönebeck. Hele besætnignen blev dræbt.
Lancaster ED611 gik det lidt anderledes. Flyet gennemførte 43 operative flyvninger ved No. 44 Squadron, før ED611 i februar 1944 blev overført til No. 463 Squadron. Lancasteren gennemførte i alt 115 operative togter, før den deltog i bombningen af Pölitz ved Stettin natten ellem den 8. og 9. februar 1945. ED611 blev to gange angrebet af en Ju 88 natjager over målområdet, men det lykkedes for F/O Milton Steve Wickes at undslippe. Lancaster ED611 var dog alvorligt beskadiget. Besætningen valgte at forsøge at nå tilbage til England og Wickes satte kursen mod Danmark, hvor navigatøren stedfæstede deres position og dirigerede ED611 over Nordsøen til RAF Carnaby, som var en flyveplads specielt lavet til at modtage beskadigede fly. F/O Wickes landede ED611 klokken 03.00 og det var sidste og 115. togt for ED611. Flyet blev i første omgang erklæret Cat B den 9. marts 1945, men blev senere hugget op i juni 1947. Lancaster ED611 havde tilnavnet 'Old Joe' på grund af flyets første kode KM-J. Lancasteren fik senere et billede af Joseph Stalin malet under cockpittet.

Luftkampe med tyske jagere

En Lancaster fra No. 1 Group rapporterede ved hjemkomsten, at den klokken 02.08 var blevet angrebet, medens den befandt sig i 4000 fods højde over Nordsøen. En Bf 110 nærmede sig fra styrbord, men blev opdaget da den var i 900 meters afstand. Lancasteren drejede mod natjageren, som passerede under Lancasteren. Natjageren affyrede en 2 sekunders salve fra 350 meters afstand, hvorefter den brød af til venstre. Lidt efter angreb den igen fra venstre og affyrede en 3 sekunders salve, hvorved Lancasteren blev ramt. Lancasterens agterskytte besvarde ilden med en 3 sekunders salve. Natjageren brød af til bagbord, da agterskytten affyrede yderligere en 2 sekunders salve. Bf 110eren fulgte i omkring 2 minutter Lancasteren i en afstand af 1500 meter, hvorefter den forsvandt.
Klokken 02.42 rapporterede en tysk natjager, at den formodentlig havde nedskudt en Lancaster 3 km nordvest for Rømø. Tyskerne fandt ikke spor efter nedskydningen men regnede med, at den allierede

besætning var druknet. Nedskydningen blev foretaget af Hptm Hans Baer fra 4./NJG 3 (resterende besætning bestod af Feldwebel Lingen og Oberfeldwebel Heise) i samarbejde med radarstationen ’Robbe’ (13./Ln-Rgt 212) på Rømø. Luftkampen blev udkæmpet i kun 200 meters højde og Baer rapporterede, at nedskydningen skete i kvadrat 8673C8 ud for Rømø.

Tre Lancasters forsvandt ud for den jyske vestkyst denne nat. En af dem må var Hptm Baers offer, medens de to andre blev nedskudt sydvest for Blåvand af Major Radusch. Sidstnævnte gjorde krav på nedskydning af tre fjendtige maskiner denne nat. Lancasterne var:

Lancaster I	W4325	UV-O	No. 460 Sqn	F/Sgt Reginald Stanley Hogben (pilot), Sgt A J Cousins, Sgt J Pomfret, Sgt T Boland, Sgt R E Smith, Sgt H E Dixon og F/Sgt F McGlinchy
Lancaster I	ED326	PH-K	No. 12 Sqn	Sgt Norbert Clement Keeffe (pilot), Sgt R E Dadd, Sgt J Goulding, Sgt K C Eagland, Sgt A Bone, Sgt G Brady og Sgt F McPhillips
Lancaster I	W4254	DX-	No. 57 Sqn	P/O Roy Frederick Collins (pilot), Sgt R V Emerson, Sgt D O Louchlin, P/O F R H Tate, sgt H C Fazakerley, Sgt K Norris og Sgt K R A Whitcombe

Besætningerne til de tre fly er aldrig fundet. Den britiske aflytningstjenste kunne følge med i nedskydningerne og rapporterede om den ene nedskydning: '.... and one of the two pursuits undertaken by a patrol which was now being heard in the Ringkjobing area, did result in a victory claim. It was at 0306 hours and although the bomber changed course a few times, it did not succeed in shaking off its pursuer. The second bomber was more successful and after a pursuit lasting ten minutes, the British aircraft was out of the patrol area.' Den sidstnævnt britiske bombebesætning var en meget heldig Lancasterbesætning fra No. 1 Group.
Major Radusch og hans radaroperatør, Ofw Arndt, angiver den første nedskydning til at finde sted klokken 03.07 sydvest for Blåvand i kvadrat 7665G1. Nedskydningen skete i 1000 m højde. Den næste nedskydning fandt sted klokken 03.32 sydvest for Blåvand i kvadrat 7653G2. Denne nedskydning fandt sted i kun 200 m højde. Major Radusch var tildelt radarstationen 'Büffel' ved Blåvand, som blev betjent af 14./Ln.Rgt. 212.

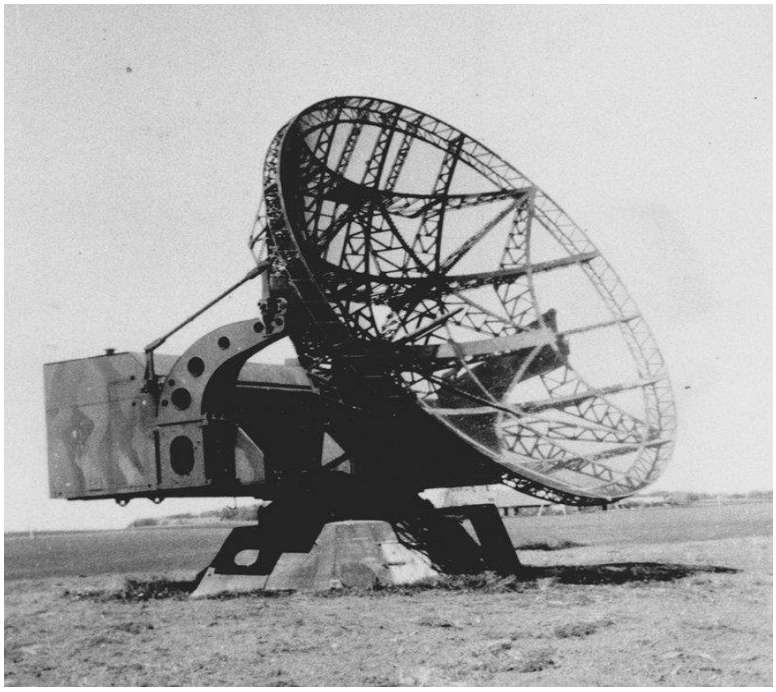
En Lancasterbesætning fra No. 1 Group rapporterede, at de blev angrebet af en Ju 88er, da de klokken 02.56 befandt sig over Langelandsbæltet. Den tyske natjager angreb Lancasteren bagfra i en afstand af 400 meter. Både agter- og rygskytte besvarede ilden med flere lange maskingeværbyger, og natjageren forsvandt i mørket under Lancasterens undvigemanøvrer.
Klokken 03.54 rapporterede en natjagerbesætning, at de havde nedskudt en Stirling i kvadrat 8611 i havet sydvest for Ringkøbing. Nedskydningen fandt sted i samarbejde med radarstationen 'Ringelnatter'. Den tyske besætning bestod af Oberleutnant Köberich, Unteroffizier Heidenreich og Feldwebel Kramell fra 11./NJG 3. Köberich fik nogle måneder senere tilkendt nedskydning af 1 stk. Stirling.

Oberleutnant Günther Köberich fra 11./NJG 3, der fik tilkendt otte nedskydninger I løbet af krigen. Han blev dræbt den 8. april 1944 unde et amerikansk luftangreb på Quackenbrück. (Theo Boiten)

Det er formodentlig Stirling III BK698 (kodet OJ-O) fra No. 149 Squadron, der blev skudt ned af Köberich. 28 årige new zealænder F/Lt George Ivan Ellis og hele hans besætning (20 årige P/O Ian Allison Meryn Holloway (andenpilot), 20 årige Sgt Fred Leslie Cecil Kelly (flyvemekaniker), 30 årige P/O Ernest Booth (navigatør), 27 årige F/Lt David Ian McNarey (bombekaster), Sgt Edwin Robert Ginn (telegrafist), 22 årige Sgt Fredrick Sheppard (rygskytte) og 21 årige Sgt Peter Banister Mills (agterskytte)) blev dræbt ved

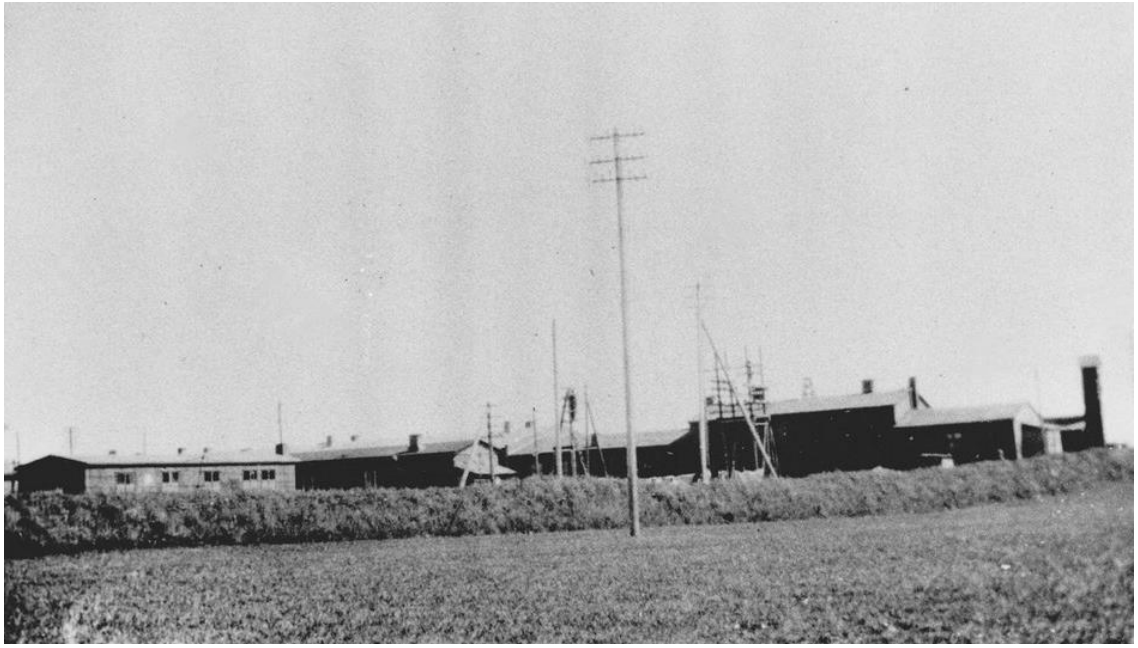
nedskydningen. Liget af F/Lt McNarey drev i land i nærheden af Thyborøn den 11. maj og blev begravet på Lemvig kirkegård den 15. maj.
Oberleutnant Köberich var i luften flere gange med Ju 88 D5+KW i løbet af den 20. april 1943. Klokken 12.40 kom han i luften fra Fliegerhorst Grove for at flyve Zieldarstellung for radarstationen ’Faun’ på Fyn. Denne flyvning sluttede klokken 14.59 på Fliegerhorst Schleswig, som Köberich kendte ret godt fra tidligere besøg. Klokken 19.12 kom han på vingerne fra Schleswig og landede klokken 19.59 på Grove, hvor han indgik i nattens beredskab.
Klokken 23.23 blev Köberich beordret på vingerne fra Grove og satte kursen mod radarstillingen ’Büffel’ for at flyve en Feindflug, men allerede klokken 23.54 landede han igen på Grove på grund af en defekt radio. Köberich var ikke kendt som en tålmodig person, men radioproblemerne blev rettet og klokken 02.07 kom han igen på vingerne for at flyve til ’Büffel’. Denne Feindflug varede 158 minutter under hvilken han nedskød Stirling III BK698. Ju 88erens besætning kunne tydeligt se, at det var en Stirling, som de nedskød. Köberich landede igen på Grove klokken 04.45.
Nattens nedskydning af en Stirling hjalp lidt på Köberichs status hos hans chef, Major Simon, der var gal på Köberich fordi denne havde beskadiget enhedens Fi 156 (kodet KG+NA) under en uautoriseret flyvning til Thyborøn den 17. april. Köberich og hans besætning havde besøgt radarstationen ’Lama’ for at ’udveksle erfaringer med personellet på radarstationen’. I virkeligheden ville de besøge kvindeligt tysk personel i Lama og under starten fra Thyborøn beskadigede de Fi 156’eren 30%, fordi de ville vise sig over for det kvindelige personale. Major Simon var rasende og truede Köberich med en krigsret, hvilket kunne være ret så alvorlig en sag. Efter nedskydningen af Stirling BK698 glemte Simon alt om den beskadigede Fi 156.

Ved Hemstok i nærheden af Ry lå radarstationen 'Adler', som blev betjent af 15./Ln.Rgt. 222. Radarstationen var i april 1943 udstyret med 2 Würzburg Riese og 1 Freya mit AN u. Kuh. Stationen var endvidere udstyret til Seeburg-Lichtenstein-Verfahren.

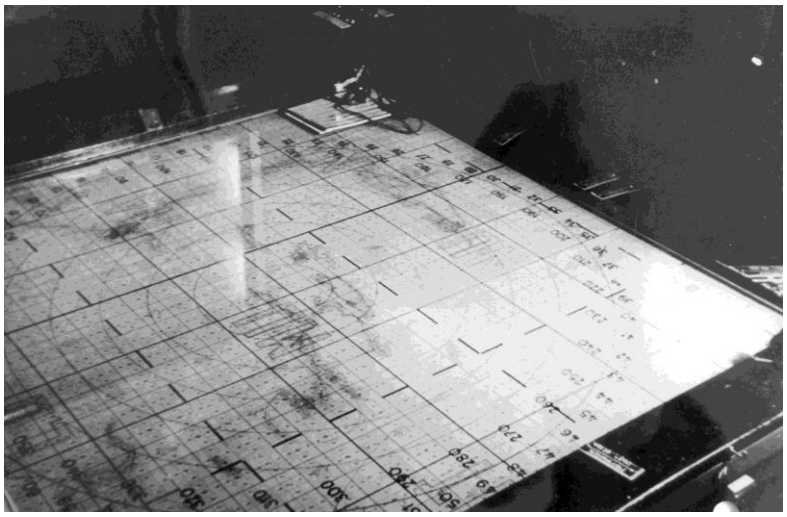


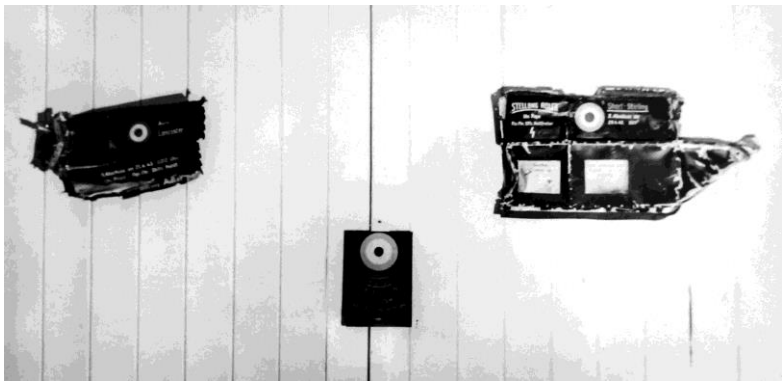
Den ene Würzburg Riese (WR) i radarstationen Adler ved Hemstok. Denne radar blev sammen med stilligens anden WR anvendt til at føre natjageren frem til dens mål. Første WR fulgte egen natjager, medens WR nummer to fulgte det fjendtlige fly. Afstand og retning blev meldt ind til plotterummet, hvor positionerne for de to fly blev vist på en glasplade på Adlers Seeburg Tisch. (Frihedsmuseet)

Omkring klokken 3 opfangede de tyske radaroperatører i 'Adler' et spor på vej mod vest. Det var Lancaster Mk. I W4330 (eskadrillekode UV-H) fra No. 460 Squadron, som var på vej tilbage fra Stettin. Radarstationen var i stand til at dirigere 'deres' natjager i nærheden af det fjendtlige spor, hvorefter Ju 88erens pilot, Oberleutnant Held, visuelt fik øje på det fjendtlige fly. Oberleutnant Helt (øvrige besætning - Unteroffizier Reinhold og Oberfeldwebel Hübner) tilhørte 12./NJG 3, som var stationeret på Fliegerhorst Grove.
Lancasteren brød straks i brand efter beskydningen, hvorefter den kort efter eksploderede i luften og styrtede klokken 03.12 ned i en mose ved Vestbirk. Ingen af besætningen nåede at springe ud med faldskærm, før maskinen eksploderede, og de omkom alle. Besætningen, som bestod af F/Sgt. Kenneth James, P/O Edward Alan Mahoney, Sgt. Bruce Montague Muir, Sgt Brian Finnane, Sgt William Dennis Mayoh, Sgt Ben Smith og F/Sgt Bruce Harold Harvey, ligger begravet i Gravlunden i Esbjerg.
Lancaster W4330s banemand, Alfred Held, blev senere forflyttet til 7./NJG 3 og blev forfremmet til Hauptmann. Den 16. december 1943 styrtede Bf 110G-4 Werk Nr. 5458 i Nordsøen under en operativ flyvning, hvorved hele besætningen blev dræbt. Hptm Held forsvandt i havet og Uffz Heinz Reinhold og Oberfeldwebel Herbert Hübner blev samlet op i død tilstand.



Bygningen til højre i billedet med det forhøjede midterparti er radarstationen Adlers nervecenter. Det var her, at jagerkontrolofficeren ved hjælp af et Seeburg Tisch førte natjageren frem til dens mål.





Øverst: Seeburg Tisch i stillingen Adler.
Nederst: Souveniers fra Lancaster W4330 ophængt på væggen i barak i Adler.
I april 1943 var Oberleutnant Kurt Richter chef for 21./Ln.Rgt. 222, som bemandede Adler. Richter deltog i tre nedskydninger. Af hans militærpapirer fremgår det, at han var en god nazist og en dygtig jagerkontrolofficer. Alligevel blev han i september 1944 overflyttet til 6. Fallschirmdivision, hvor han blev Begleitoffizier for divisionschefen. (Freiburg)

Ved Mandø blev Halifax Mk. II HR714 fra No. 77 Squadron (eskadrillekode KN-K) nedskudt klokken 03.21 af Hauptemann Baer fra 4./NJG 3, der havde sin tredie nedskydning denne nat. Også denne nedskydning skete i samarbejde med radarstationen 'Robbe' (13./Ln.Rgt. 212) på Rømø.
Hptm Baers natjager blev beskadiget under luftkampen og Baer mavelandede hans Do217 D5+KM på Westerland klokken 03.47. Hptm. Baer blev dræbt natten mellem den 20. og 21. december 1943. På det tidspunkt havde han 12 bekræftede nedskydninger.

Halifax Mk. II HR714 fra No. 77 Squadron, der blev skudt ned af Hptm Baer ved Mandø. Dette fly havde en kort levetid med kun 38 timers flyvning. HR714 blev leveret til 45 MU på RAF Kinloss den 28. februar 1943, hvorfra den blev fragtet til No. 102 Squadron på RAF Pocklington den 26. marts 1943. Allerede den 4. april blev den videregivet til No. 77 Squadron på RAF Elvington. Sgt Watson og besætning fløj HR714 natten mellem den 16. og 17. april, hvor de bombede Mannheim fra 13.000 fods højde. Over målet blev HR714 beskadiget af flak, men flyet blev de efterfølgende dage repareret og fløj sit sidste togt den 20. april. (Museumscenter Hanstholm)

Hele Halifax-besætning blev dræbt og ligger begravet i Gravlunden i Esbjerg. Besætningen var: Sgt Robert Watson (pilot), Sgt Robert Cooper Mills Douglas (flyvemekaniker), Sgt Andrew Peter Deighton (navigatør), Sgt John Burt Watt (bombekaster), Sgt Thomas Pearson (telegrafist), Sgt Anthony Luke (rygskytte) samt Sgt Raymond Graham Hume (agterskytte).
Sgt Watson og hans besætning havde natten mellem den 16. og 17. april 1943 deltaget i angrebet på Mannheim, hvor de blev beskadiget af flak over målområdet. Også denne nat fløj de HR714, der nåede at blive lappet sammen, så den kunne deltage i angrebet på Stettin.

Mangelsdorfs besætning, bestående af (fra venstre) Fw Platz, Ofw Mandelsdorf, Uffz Philipp og Fw Plah. (Bundesarchiv Koblenz)

Den totalt knuste Stirling BF506 fra No. 75 Squadron på mark ved Bøgeballe nord for Vejle. (S. Flensted)

Nedskydninger ved Vejle

Radarstationen 'Faun' på Nordfyn havde travlt under de engelske bombemaskineres tilbageflyvning. Klokken 02.42 rapporterede en Stirling fra No. 3 Group, at den blev angrebet af et uidentificeret fly, medens den befandt sig i 1000 fods højde 12 km vest for Æbelø, som ligger nord for Fyn. Stirlingen blev beskudt med maskinkanoner og maskingeværer, men led ikke nævneværdig overlast.
Lidt mere held havde Oberfeldwebel Mangelsdorf fra 12./NJG 3. Han fløj denne nat Ju 88C Werk Nr. 360278 kodet D5+KX. Mangelsdorf fik sammen med sin besætning, Unteroffizier Plath og Unteroffizier Platz) tilkendt nedskydning af en Wellington. Det var dog ikke en Wellington, men en Stirling som han angreb. De to underofficerer oplyste i 1992, at Stirlingens agterskytte, F/Sgt Salt, bed heftigt fra sig, men at det lykkedes for Mangelsdorf at skyde den ene motor i brand under første anflyvning. Efter at Stirlingen var i brand, ophørte Mangelsdorf med at beskyde flyet og den tyske besætning forventede, at bombebesætningen ville springe ud med faldskærm. Der kom ingen faldskærme. I stedet for hørte man over radioen hjemme i England, at flyet var skudt i brand og kort tid efter styrtede det ned på en mark ved Bøgeballe15 km nord for Vejle.

P/O Tolley og hans besætning i England. Hele besætningen blev dræbt ved den voldsomme nedstyrtning. I første omgang fandt Luftwaffe pesonel fra Rye seks lig, som blev transporteret til Esbjerg. Tre uger senere fandt man liget af F/Sgt Cobb, da man var ved at udgrave nedstyrtningsstedet. Han blev ligeledes begravet i Esbjerg. (Flensted)

Nedskydningen fandt sted klokken 03.26 og bombeflyet var Stirling Mk. III BF506 fra No. 75 Squadron (kodet AA-P). Stirlingens besætning, som havde gennemført 3 operative togter, var på vej hjem fra Rostock. Hele besætningen, 30 årige F/Sgt Cyril Thomas Cobb (telegrafist), 31 årige F/Sgt William Henry Ellis (observer), 20 årige F/Sgt Ian Charles Salt (agterskytte) og 28 årige F/Sgt Frank Wakefield Upton, 21 årige P/O Alan Gray Tolley (pilot), 22 årige Sgt Frederick Joseph Earle (rygskytte) og 22 årige Sgt Gerald Albert Raymond Town (flyvemekaniker), blev dræbt ved nedstyrtningen og ligger begravet i Esbjerg.
Mangelsdorfs Ju 88 blev også beskadiget under luftkampen, men han var i stand til at flyve tilbage til Fliegerhorst Grove, hvor han landede den beskadigede maskine. Flyet var ikke mere beskadiget end at det kunne udbedres lokalt på Grove.

Stirlingens agterskytte, F/Sgt Salt, havde held til at såre Uffz Otto Platz, der stammede fra Tübingen, men som var bosiddende i Friedrichshafen, hvor også hans hustru boede. Otto Platz blev indlagt på lazarettet i Hald ved Viborg, hvor han blev behandlet for sit skudsår. Platz kom tilbage til sin besætning, som han fortsatte at flyve sammen med indtil krigens afslutning.

Oberleutnant Hans Hermann Müller fra 10./NJG 3 (H H Müller)

Luftværnsenheden II. Zug 3/lei 844 forsøgte at få tilkendt nedskydningen af BF506, men den gik ikke. Samme luftværnsenhed forsøgte også at få tilkendt nedskydningen af endnu en Stirling, men også denne gang kom en natjagerbesætning dem i forkøbet.
Flyet var Stirling Mk. III BF476 fra No. 15 Squadron (kodet LS- P). Stirlingen var på vej tilbage fra Rostock, hvor besætningen havde kastet en 1.000 lb sprængbombe samt 270 stk 4 lb og 40 stk 30 lb brandbomber.
BF476 blev fløjet af new zealænderen F/Lt Charles S Lyons. Da maskinen var over det nordlige Fyn blev den fulgt af radarstationen Faun (17./Ln.Rgt. 212), der førte en natjager fra 10./NJG 3 mod Stirlingen. Den tyske natjager blev fløjet af Oberleutnant Hans Hermann Müller (resterende besætning Feldwebel Kostädt og Unteroffizier Witt), der var en erfaren natjagerpilot.

Stirling Mk. III BF476 fra No. 15 Squadron, der nødlandede ved Kragelund Fælled nord for Vejle. (Flensted)

Luftkampen strakte sig over meget lang tid, men til sidst fik Oberleutnant Müller bugt med Stirlingen, som var blevet alvorligt beskadiget i det hydrauliske system. F/Lt. Lyons forsøgte en nødlanding ved Kragelund. Nødlandingen lykkedes og alle besætningsmedlemmer overlevede den ublide landing. Agterskytten, Sgt. M.Hugjett, fik et kæmpechock samt mindre læsioner, da haletårnet blev revet af under mavelandingen. Huggett og radiotelegrafisten, Sgt R P Howland, der allerede var blevet såret under luftkampen, blev efterladt ved Stirlingen efter, at besætningen havde sat ild på maskingen.

Fem besætningsmedlemmer forsøgte at flygte, men blev fanget af dansk politi. Sgt Hipwell, Sgt Marshall, F/Lt Lyons, Sgt Shaw samt P/O Lockwood efter deres tilfangetagelse.

Sgt R P Howland og Sgt M Hujgett blev først transporteret til Vejle Sygehus af Falck og blev senere sendt til Reserve Lazarett Schleswig. Den resternde besætning, F/Lt Lyons, Sgt J Marshall, Sgt J Shaw, Sgt M Hipwell samt P/O Lockwood, flygtede nordpå og blev om eftermiddagen den 22. april taget til fange af politiet fra Horsens. Besætningen forsøgte at tigge mad hos gårdejer Vinten Kjær, der ringede til det danske politi. Den britiske besætning blev senere samme eftermiddag overgivet til den tyske værnemagt (et detachement fra den tyske flyveplads ved Ry) og hurtigt sendt til afhøringscentret i Oberursel ved Frankfurt. Fliegerhorst Grove fik ordre til at bjærge resterne af Stirlingen.

Nedskydning i Ringkøbing Fjord

Flere steder langs den jyske vestkyst rapporterede de tyske luftværnsstillinger, at de havde nedskudt allierede fly på vej hjem. Således rapporterede Flakbereitschaft Esbjerg, at de klokken 03.07 havde havde nedskudt en Lancaster ca. 6 km syd for Skallingsende.

Klokken 03.08 rapporterede den tyske marine i Søndervig, at luftværnsskytset havde nedskudt en tomotorers maskine 5 km sydvest for Søndervig. Maskinen var styrtet i havet. Det er aldrig bevist, at en maskine styrtede i havet ud for Søndervig natten mellem den 20. og 21. april 1943.

En halv times tid senere fandt der en nedskydning sted ved Ringkøbing. Lancaster Mk. III ED709 fra No. 100 Squadron (eskadrillekode HW-S) kom ind under returflyvningen over Ringkøbing i lav højde. De tyske luftværnsstillinger i Ringkøbing (II. deling fra 3./742) beskød flyet, og Lancasteren besvarede ilden og ramte blandt andet luftværnstårnet på banegården, DSB's vandtårn samt amtslægens hus på St.Blichersvej. I amtslægens hus skete der kun materiel skade.

Klokken 03.35 styrtede Lancasteren i Ringkøbing Fjord. Hele besætningen blev dræbt. W/Cdr James George Wilson Swain (pilot) ligger begravet i Esbjerg, Flt Bernard Francis Myers (navigatør) og P/O Cyril Ernest Wellard (bombekaster) er begravet i Lemvig, medens Sgt Thomas Carter (flyvemekaniker), Sgt Roland Stanley Sidwell (telegrafist), F/Sgt Marcel Alfred Barnard Watkins (skytte) samt Sgt Reginald Alfred Whellans (skytte) forsvandt i fjorden.

Et øjenvidne, Georg Vejen Larsen, fortæller om nedskydningen ved Ringkøbing:

> 'Et flammehav kom sejlende imod os. En enorm ildhale, der oplyste alt, fulgte det brændende fly. Vi så, at maskinen var fortabt. Det så for os ud, som om den forsøgte et drej mod syd, men da den lå lige over os og som en stor, grå skygge omgivet af ild, så vi den fortsætte næsten i taghøjde med retning mod havnen. Brændende stykker faldt fra flyet, og vi troede, at det var besætningen, der sprang ud med ild i faldskærmene. Den store Lancaster-maskine havde fuld drøn på motorerne, og tyskerne fortsatte med uformindsket kraft at beskyde den fortabte maskine og den ulykkelige besætning, der formentlig allerede nu kendte sin skæbne. Vi så, hvorledes maskinen helt uden styring flaksede ned i retning mod havnen, og pludselig var alt stille.....

Den store Lancastermaskine gik direkte med snuden i fjorden ca. 1000 meter uden for havnen. Næste dag så vi det sodsværtede haleparti stikke op. Tyskerne var på pletten, men der var ingen overlevende'.

29 årige James George Wilson Swain, der stammede fra Southampton, havde tidligere forrettet tjeneste ved 27 OTU og blev omskolet til Lancaster ved 1656 HCU, før han overtog kommandoen over No. 100 Squadron den 26. december 1942. Swain blev samme dag udnævnt til Wing Commander.

No. 100 Squadron var en ny eskadrille i Bomber Command, der blev reaktiveret på RAF Waltham (Grimsby) i december 1942. Den tidligere No. 100 Squadron var gået til grunde i januar 1942, da enheden blev indsat som torpedobomber eskadrille imod japanerne ved Singapore. No. 100 Squadron fløj sit første operative togt ved Bomber Command natten mellem den 4. og 5. marts 1943, hvor eskadrillen havde til opgave at udlægge miner med otte Lancasters. Under dette togt mistede enheden sin første af 92 Lancasters, som eskadrillen skulle miste inden den gennemførte sit sidste bombeangreb den 25. april 1945. No. 100 Squadron fløj 3.984 sorties i løbet af 280 operationer. Eskadrillen skiftede eskadrillechef syv gange i løbet af to år.

Gert Norman i færd med at få hejst en del fra Lancaster Mk. III ED709 op af Ringkøbing Fjord i 1995. (B Anthonisen)

Nedkastning

Natten mellem den 20. og 21. april 1943 fandt der også en nedkastningsoperation sted. Pladsen, som blev anvendt, lå ved Allerstrupgård (kodenavn Mustard Point) i Himmerland. Det var modtagegruppen i Hvidsten, som havde ansvaret for denne nedkastningsplads. F/Lt. Hooper var pilot på den Halifax, som foretog nedkastningen. Lederen af SOE i Danmark, Flemming Muus, mente, at flyet kredsede alt for lang tid inden nedkastningen, og at droppet fandt sted fra for stor højde. Muus var selv blevet kastet ned med faldskærm den 11. marts 1943 sydøst for Nibe.

Halifaxens besætning kastede først 4 containere, hvorefter den cirklede i ca. 5 minutter, før den medbragte agent sprang ud. Modtageholdet troede faktisk, at der kun blev nedkastet containere den nat, og lysene var blevet fjernet, da maskinen dukkede op igen.

SOE agenten Preben Lok Lindhard, der blev nedkastet ved Mustard Point natten mellem den 20. og 21. april 1943. (Frehedsmuseet)

Faldskærmsmanden var Preben Lok Lindblad (kodenavn Habit). Udspringet gik godt, og snart efter havde han kontakt med kromanden fra Hvidsten. Lindblad overnattede hos kromandens svigersøn, før han næste morgen blev kørt til Randers. Lindblad blev den 2. september 1944 arresteret af tyskerne på hotel Terminus i Bredgade i København. Han blev afhørt under tortur på Shellhuset, før han den 20. oktober blev sendt i KZ lejr i Tyskland.

Rotock

Skaderne i Rostock var forholdsvis små. Engelsk fototyder rapport dateret den 23. april 1943 vurderer skaderne således:

'Damage is well centred in the built up areas and about the Docks. Many of the fires are still burning. An area approximately 4½ acres immediately West of the Neptun building slips has been devasted.

Destruction includes a probable boiler house, factory building, two warehouses and several sheds.

Thee is fresh damage to residential and commercial property, including complete destruction of two blocks of flats, each 180 yards long. Some 60-80 flats, houses and private business have been damaged. A Youth Hostel has been destroyed and the Tram Depot and Universitets Kliniken damaged.

1. *Industrial building still burning. 2-3 sheds gutted.*
2. *Area 4½ acres devasted by fire; includes industrial sheds, probable boiler house and factory.*
8. *Two blocks of flats each 180 yards long destroyed.*

11. Youth Hostel seriously damaged.

16. Heavy damage probably involving 5-5 flats and shops.

17. Further damage to residential block, group of sheds and small factory burnt out'.

Tysk nedstyrtning i Fakse Bugt

Det er fra dansk side blevet hævdet, at en tysk natjager under overflyvningen natten mellem den 20. og 21. april 1943 styrtede ned i Faxe Bugt. Det er ikke korrekt. Nedstyrtningen fandt sted om morgenen klokken 08.30, og flyet var ikke en natjager, men en Ju 88A-5 (Werk Nr. 7068 og kodet PK+DJ) fra Blindflugschule 4 Kastrup.

Flyet styrtede i havet 2-3 km sydøst for Rødvig, hvorved hele besætningen blev dræbt. Besætningen bestod af Ofw. C. Marx (flyvelærer), Fw. G. Glockner (radioinstruktør), Fw. F. Sträubing (flyveelev) og Gefr. G. Woidneck (telegrafistelev).

Nedstyrtningen blev observeret af fisker N.K.Graulund, som fiskede i området. Han indstillede straks fiskeriet og befandt sig 15 minutter senere på nedstyrtningsstedet, men fandt ingen overlevende. Kun en gummibåd samt presenninger.

Afslutning

Royal Air Force Bomber Command mente, at angrebet på Stettin/Rostock havde været en succes. Mod Stettin og Rostock havde de afsendt 339 fly, hvoraf de havde mistet 21 fly, hvilket var 6.2% af den afsendte styrke. Dette lå over, hvad Bomber Command kunne acceptere for et angreb, men set i lyset af den koncentrerede bombning af Stettin mente Bomber Commands ledelse, at angrebsformen havde været berettiget.

Bomber Command mistede følgende fly:

No. 12 Squadron - ED818 og ED326
No. 100 Squadron - ED557 og ED709
No. 103 Squadron - ED614
No. 460 Squadron - W4330, W4325 og 4956
No. 10 Squadron - JB930
No. 77 Squadron - HR714 og JB804
No. 102 Squadron - DT747 og HR712
No. 158 Squadron - HR722
No. 419 Squadron - JB912
No. 49 Squadron - ED620
No. 57 Squadron - ED770 og W4254
No. 61 Squadron - W4795
No. 7 Squadron - R9261
No. 83 Squadron - ED312

Ødelagte bygninger i Pommerndorferstasse i Stettin.

Mere end halvdelen af disse fly styrtede ned i Danmark. En hel del af besætningerne var ikke tilfredse med valget af rute og højde. No. 5 Group, der afsendte 91 Lancasters til Stettin og hvoraf 84 hævdede at have bombet målet, var kritikken ret hård:

> 'En route to and from the target aircraft were briefed to fly under 1000 feet in order to avoid conrolled night fighters. Many aircraft flew below 300 feet.
> Light flak in Denmark and from flak ships or freight ships in the Great Belt especially exacted a heavy toll on our aircraft, possibly in excess of the number likely to have been lost to night fighters at higher altitudes.

'On this operation 4 Lancasters failed to return and 13 were hit by flak, 9 of which sustained damage from light flak over Denmark.
Several aircraft were badly damaged by the light flak. 10.7% is a high proportion to be damaged by light flak fire, and the wisdom of our present policy of flying on bright moonlight nights within the best effective band of light Flak (250-2500 feet) to avoid fighters is very much open to question.'

Den tyske overkommando betragtede nattens aktivitet som en stor succes. I første omgang rapporterede tyskerne 10 nedskydninger på grund af luftværnsbeskydning og 10 nedskydninger på grund af natjageraktivitet. Senere blev disse tal rettet til 36 nedskydninger (Luftwaffe den 26. april 1943) og 32 nedskydninger (Kriegsmarine den 2. maj 1943).

Politibil i den ødelagte Pommerdorferstrasse.

Skaderne i Stettin

Godt nok var det et hårdt slag for de angribende bombemaskiner, men Bomber Commands fototydere opgjorde en uges tid senere skaderne i Stettin således:

Interpretation report No. K1543 30.4.1943
Stettin
General Statement

While points of damage can be seen as far north as Politz, 9 miles north of the centtre of teh town, to Güstow, 3½ miles south of town centre, nearly the whole of the damage is concentrated wouth of the Kaiser Wilhelm Platz and is particularly severe in the Pommerensdorf district, where an area of about 100 acres of closely grouped industrial buildings is completely devasted. This includes the large chemical works AG der Chemischer Pruduktien-Fabriken Pommerensdorf-Milch,.believed to manufacture fertilizers and associated chemicals, two factories producing edible oils, AH Zander and Paul Julius Stahlberg, and the Didier Werke AG manufacturers of Catalysts.
Damage has also occured to the Sachenberg Shipyard, Kruer's boat building yard, Stettiner Oderwerke AG shipyard and the Naval Base Bredower Werder.

Military installations have suffered considerable, and from a long list may be mentioned the Pioner Barracks, the Police Barracks, the Intelligence division and the proviant Amt (provision depot) where damage is extensive. It is also interesting to note that in the Artillery Magazine at Torney, 4 buildings have been demolished and one damaged.

Many public and commerical buildings, including the Courts of Justice, are destroyed or damaged and it is estimated that the town has suffered a loss of about 3,700 flats (house units) in addition to, at least, 320 houses.
Although the railway have not suffered severely, about 50 goods trucks can be seen to be gutted.
Photopratphs taken on 21.4.43 show the whole centre of the town to be smoke covered, and 24 fires are seen to be burning still, from photographs aken on 22.4.43.

Efterslukning i Luisenstrasse i Stettin om morgenen den 21. april.

Details of Damage
Industrial
Town Centre
Stettin Brauerei AG Elysium (Brewerey), Elysium Str.

Five of the main buildings have been affected, some 3000 sq yards of building being destroyed or gutted. In addition a building, possible offices, has its upper floors destroyed by fire and five small buildings and stacks of materials (possibly a builders yard) have been destroyed by fire.

Pommernsdorf (1-3 miles SSW of town centre)
AG der Schmischer Produkten-Fabriken Pommernsdorf-Milch

Manufacturers of fertilizers and associated chemicals (priority 3). Devastation of its complete area of 51 acres. All buildings except one have been effected, some 90 of them being destroyed.

Zander, AH, Pommernsdorfer Str.

Manufacturers of edible fuel and lubrication oils. Complete devastation by fire, except for one large building, of its complete area of 6 acres.

Paul Julius Stahlberg, Pommernsdorfer Str.

Manufacturers of edible oils (priority 3). Devastation by fire of 8 acres, being almost the whole area of the factory. Some buildings are still burning.

Didier Werke AG, Pommerensdorfer Str.

Manufacturers of Catalysts. Almost complete devastation by fire of 14½ acres, being almost the whole aea of teh factory. In addition at the E end of the works 2 sheds are half gutted and tehre is damage to roof lights of a large workshop.

Brauerei Bohrisch, Pommerensdorfer Str

Brewery. Devastation of its complete area of 7½ acres. All the buildings, the main building being 445' x 185', are eitehr gutted or severely damaged.

Scherbarth, Apfel Allee

Small engeneering works. A bulding has been gutted.

Small unidentified premises, Oberwick Str.

Complete devastation of area of 51 acres.

Small unidentified premises, corner of Oberwiek Str and Am Kuhbruch

Complete devatation of its whole area of 21 acres.

Small unidentified premises (marked Jarenlarge on map) Am Kuhbruch

Two sheds (195' x 30' and 70' x 30' and a small shed have been completely destroyed.

Small unidentified premises, conrner of Oberwiek Str and Am Kuhbruch

Complete devastation ot its whole area of 4 acres.

Den bomberamte Wendenstrasse i Stettin om formiddagen den 21. april. Brandvæsnet er stadigvæk i gang med slukning og beboerne har reddet ejendele ud på gaden.

Silber Wiese Island (SE side of town centre)

Sachsenberg Shipyard, Neue Silber Wiese

The Main shop has been destroyed over an area of 1200 sq. yards and 3 other buildings razed or gutted.

Kruger's Boat Building Yard, Neue Silber Wiese

Three buildings have been demolished, a single storey building has been part destroyed and 2 other buildings have roof damage.

Molin-Wiese (2 miles ESE of town centre)

Dacho Fabrik, Freiburger Str.

Three small sheds have been destroyed.

Area S of Parnitz Canal (2 miles SE of town centre)

Pomm Hefe und Holz Spiritus Werke GmbH, Altdammer Str.

Main building gutted.

Grabow District (1½ - 2 miles NE of town centre)

Stettiner Oderwerke AG Shipyard (Priority 1), W bank of Oder.

A building (120' x 80') hgas possible damage to E end and a small shed has been largely destroyed.

Naval Base, Bredower Werder

Engineering shops, stores and barracks (Priority 2). Two buildings (320' x 120' and 270' x 105') have possible blast damage to a corner.

Village of Güstow (3½ miles SSW of town centre)

Small unidentified permises

Two single storey buildings have been gutted.

Pölitz (9 miles N of town centre)

Hydrierwerke Pölitz AG

Synthetic oil plant. A hydrogonation stall has been damaged by a near miss.

Totalt udbombede bygninger i Falkenwalderstrasse i Stettin. Den 1. maj 1943 blev ødelæggelserne for boligmassen opgjort til 1.044 totalskadede bygninger, 651 svært og 2.357 lettere beskadigede bygninger, hvilket gav store problemer med genhusning.

Military

Barracks

Large L-shaped block (600'x195') E of Linsingen Str. 475 sq. yds. opf top floor burnt out; block (285' x 45') 650 sq yds burnt out.

Pioneer Barracks Lutzow Str

Block demolished by blast; block damaged by blast; block N end severely damaged by blast; L-shaped block 1,050 sq. tyds of top floors burnt out.

Infantery Barracks, Friedrich Str.

Block damaged by blast.

Police Barracks, Lutzow Str.

Closely built-up area of 2 acres devasted by fire.

Intelligence division

3 long low buildings 4.725 sq yds gutted.

Huts, Former parade ground.

6½ acres occupied by 29-29 huts, all razed by fire.

Block adjoining Parade Ground, Linsingen Str.

L-shaped block almost entirely gutted; building destroyed; 2 blocks gutted.

Infantery Barracks, Korner Str

4 blocks gutted or razed.

Blocks adjoining Parade Ground, Galgwiesen Str

3 blocks 2.200 sq yds gutted; irregular shaped large block and two smaller blocks 2600 sq yds gutted.

Infantery Barracks, Kurfursten Str

Block severely damaged.

Artillery Barracks, Pasewalker Chausee

Hut destroyed by blast.

Hutted Camps

Vorbruch

8 huts razed

Ommernsdorf

1 hut razed, 4 huts damagted.

Proviant Amt (provision depot) Friedrich Str

4 buildings almost entirely destroyed; 1 building damaged by blast.

Artillery Laboratory, Torney

3-4 storey building gutted; 3 huts razed; one hut damaged.

Artillery Magazine, Torney

2 buildings within blast walls razed; 1 building destroyed by fire; 1 hut almost completely destroyed; 1 small building possible damaged by near miss.

Artillery experimental Station, Jahn Str.

Building destroyed.

Pioneers drill ground, Passewalker Str

6 huts razed.

Bygninger i Arndtstrasse i Stettin, der er ramt af trykbølgen fra en 4000 lb HC, som tyskerne kaldte for en Minenbombe.

Shipping

A barge on the West side of the Oder, South of Rahms Insel appears to be burnt out, an another appears to have a list.

Communications

Main goods Station, Stettin

Main building direct hit on western end; hole 35 ft square i roof and blast damage to surrounding area. Five goods sheds burned away. Goods shed has been two-thirds gutted and/or burned away. Shed has top floor burned off over area of 485 sq yds. Small shed burned away.

Main Station, Stettin

Goods shed gutted. 24 goods wagons and one passenger coach gutted or damaged.

Goods staiton, Pommerensdorf

At least one direct hit on rolling stock and tracks; about 33 wagons burnt out. A goods shed has been gutted.

Terminal works, Schwartzow

Buildings covering about1½ acres gutted and seen still on fire.

Terminal sheds, Pommerensdorf

Small extension to large carriage shed has been partly gutted; there is a crater at the south end.

Railway Station, Torney

Building at south end of station has been gutted.

Branch line serving the AG der Chemischer Produkten Fabriken Pommerensdorf Milch has had at least five hits on the tracks and a building in the fork of the track has been damaged by HE on the east side.

Øverst: Den ødelagte Untere Schulzenstrasse. Nederst: Mönchenstrasse 29-30, som totalt udbrændte.

Commercial

Town Centre

Five warehouse-type buildings near the river on the E side of Oberwiek Str (average size 100' x 60') have been gutted or severely damged.

Torney District (WSW of town centre

Unidentified premises, possible M/T yard, S of Torney Station

Devastation of ½ acre. Four low buildings and a smaller shed have been completely destroyed. Three small buldings in Turner Str have been gutted or destroyed.

Pommensdorf District

August Miller, 17-18 Schwarzerdamm

Saw Mill and Timer Storage. Almost complete devastation of yard over 4 acres. In addittion 2 sheds at the E end of the yard have been destroyed by fire.

Some 15 sheds in the district have been gutted or demolished.

Silber Wiese Island

Harbour Authorities Yard

Sheds have been demolished by fire over an area of 1½ acres

Around Holzmarkt

Area of 7 acres devasted by fire including warehouses and timber market.

Flemmings Bucholz, Holz Str

Building has been gutted.

Kanal Bauhof, Holz Str

Five small buildings gutted over area of 2400 sq yards

N of Wiesen Str

Warehouses devasted over area of 9 acres.

Area S of Parnitz Canal (2 miles SE of Town cente)

Probable timber storage depot, Altdammer Str

Completely gutted and/or burned away over an area of 2½ acres.

Hansa Molkerei, Altdammer Str.

Dairy. A mulit-storey building covering an area of approx 700 sq yards has been partly gutted and the remainer very seriously damaged by fire.

Möll-Wiese District

Hermann Schmit, Freiburger Str.

Saw mills and storage wharf. A large shed and a small shed have been gutted.

Grabow District

Harbour Authorities' Yard

Five sheds, an L-shaped builidng and a small shed have been destroyed or gutted.

Wendorf District (2 miles WSW of town centre)

Unidentified sheds, Wendorfer Str.

Two sheds (1785' x 45' and 205' x 45') seen still burning.

Unidentified sheds, Pasewalker Chausee

Four sheds, covering an area of 1½ acres burned away.

Livet begynder så småt at begynde igen i den totalt ødelagte Monchenstrasse ved Haus Potsdam, der var en velkendt butik i Stettin.

Public Buildings and Utilities

Public Utilities

Water Works, Pommerensdorf

One building gutted and adjoining building slightly damaged; building slightly damged; a crater in one water bed which appears empty; underground building, hole in roof, and two small buildings adjoining the Pumping Staiton gutted.

Town Gasworks, Pommerensdorfer Str

4 acres of the works devastated including 3 dry-type gasholders (240', 75' and 60') gutted.

Stettin Gasworks (Stadt Werke AG) Pommerensdorf

One dry type gasholder (diameter 33') gutted; shed (50' x 30') severely damaged by fire; shed (100' x 45') roof damage.

Water Tank, Pommerensdorf

Water tank (diameter 120') roof blown in.

Øverst: Kun de nøgne mure står tilbage i Brandenburgerstrasse og Apfelallee.
Nederst: Monchenstrasse 25-26, der var totalt ødelagt, medens nabohusene kun var lettere beskadigede. Dette betød, at de stadigvæk blev anset for beboelige selv om ruder var knuste og der var store revner i væggene. Hvis der ikke var fare for sammenstyrtning, blev bygningerne ofte anset for beboelige. Også selv om der ikke længere var vand og toiletforhold.

Public Buildings

Konig Castle, Gross Ritter Str

Two wings gutted; area 2175 sq yards

Courts of Justice, Friedrich Str

The centre portion has been gutted and a further 2000 sq yards has had the upper storey gutted.

Johannis Kirche, Konigs Str

Building adjacent to church gutted over 675 sq yards.

Johannis Cloisters, Whilelm Str

Top storey (S) destroyed by fire over an area of 900 sq yards.

Jakobi Kirche, Jakobi Kirche Pl.

Small hole in roof on south side.

Kreuzes Kirche, Falkonwealder Str, Torney

Small building severely damaged by fire.

Town Hospital, Apfel Aide

About 10 blocks covering an area of 9,000 sq yards gutted or demolished.

Maternity Home, Tuner Str, Torney

Top storey of the T-shaped building damaged by fire over 650 sq yards.

Main Cemetary, Pommerensdorf

Entrance building has cast wing demolished over area 920 sq yards.

Arndt School, Barnim Str.

Half of the roof has been burned off

Grammar School, Pommerensdorfter Str

Gutted

Bellevue Theatre, Linsingen Str

Gutted

Building (275' x 45') next to Labour exchange in Barnim Str has been gutted.

Undidentified building; Scheune (2½ miles SW of twon centre)

Seen on fire; area 1.000 sq yards.

Brændende bygning om morgenen efter angrebet. Billedet er taget i Apfelallee i Pommerensdorf i det sydlige Stettin.

Residential and Business Property

Buildings in the centre of the town and in parts of Pommerensdorf district consisting mainly of blocks approximately four storeys high, which may be flats or offices - possibly incorperating shops on the gorund floor. Except for a coutn of the detacdhed and semi-detached houses, the residentil damage has been comjputed by measurement and considered under one of the following categories:

(a) Building totally destroyed

(b) Buildings at least 50% destroyed or severely damaged.

(c) Buildings with only the upper storeys or roofs destroyed.

The measurement of the areas of buildings destroyed in this way is estimated as follows:

(a) 112,200 sq yards

(b) 32,700 sq yards

(c) 9,300 Sq yards

Assuming that the number of storeys to a block is aobut 4 and that the average flat or office damaged is 140 sq yards, then the approximate number of flats (house units) destroyed in each category is as follows:

(a) 3,200

(b) 460

(c) 65

Total 3725

In addition to this number some 320 detached or semi-detached houses have been destroyed and a further 85 damaged.

2. Commercial and industrial buildings gutted, destroyed or severly damaged.
4. 4 Barrack buildings gutted, destroyed or severely damaged.
6. Devasted residential area of 6½ acres.
7. Goods Station Shed gutted.
9. Goods Siding; direct hits on rolling stock and tracks.
10. Nearly all buildings destroyed by fire and stacked timber burned; area of devastation 4 acres; 2 sheds at East of Works destroyed by fire.
11, Small industrial premises completely destroyed over an area of 2½ acres.
13. Built-up area – 5½ acres of small unidentified industrial and commercial buildings gutted or destroyed.
14. Goods wagons – 24 burned out or damaged. 1 coach gutted.
17. One small dry type gasholder 33' diameter gutted and one shed severely damaged by fire.
18. Sachsenberg Shipyards, Kruger's Boat Building Yard: buildingsdestroyed or gutted by HE and fire.
19. Harbour authorities yard: Mischellaneous sheds and buildings burned away over an area of approx. 1½ acres.
20. Ares – 7 acres of industrial or commercial buildings devasted by fire, some still burning.
21. Part of devasted area Didier Werk AG manufactures of catalysts.