

Forsyningsflyvninger til Norge natten mellem den 2. og 3. marts 1945

Kommandierender General der deutschen Luftwaffe in Norwegen noterede følgende aktiviteter i luften over Sydnorge natten mellem den 2. og 3. marts 1945:

1939 - 0056 Uhr 5 Flugzeuge im Seegebiet zwischen Lister und Ausgang Oslofjord. Angriff auf Dampfer 'Isar', Schiff schwer beschädigt. 50 Gefallene, 100 Verwundete. Abwehr durch Schiffsflak ohne erkannte Wirkung.

2017 - 2220 Uhr 2 West- und 1 Ost-Kurier Südnorwegen. Keine Abwehr.

2335 - 0454 Uhr 25 Flugzeuge ersorgung der Widerstandsbewegung in Raum ostw. Egerö bis n. Lister, Notodden, Hønefoss und ostw. Oslo.
1 Ju 88 und 1 Me 110 Nachtjagd in Südnorwegen gegen Bandenversorger ohne Feindsichtung. Keine Verluste.
Flakabwehr ohne erkannte Wirkung.
1 Fw 58 Erkundung von Abwurfstellen (Widerstandsbewegung).



Natten mellem den 2. og 3. marts 1945 angreb Halifax 'K' fra No. 502 Squadron (F/Lt Hutchinson) det tyske troppetransportskib 'Isar' (9.026 BRT) syd for Oslofjorden. 'Isar' medførte 1.510 mand, hvoraf 114 blev dræbt og 74 såret under angrebet. Det lykkedes for besætningen at slukke branden ombord på 'Isar' og sejle til Moss, hvor personellet blev udskibet. På billedet ses 'Isar' under sejlads i dansk farvand. Angrebet vil blive mere indgående behandlet i kapitlet om Coastal Command i første uge af marts 1945. (C. Petersen)

Natten mellem den 2. og 3. marts 1945 afsendte No. 620 Squadron fem Stirlings for at forsyne den norske modstandsbevægelse med forsyninger. Følgende fly deltog i operationen:

Stirling IV	LJ921	F/Sgt F W Burt	21.20	05.40
Stirling IV	LK117	F/Lt G F Gawith	21.20	06.20
Stirling IV	LJ983	F/O C V Herbert	21.15	05.40
Stirling IV	LJ973	F/O B S McKenzie	21.05	06.15
Stirling IV	LJ980	P/O F C Jordan	21.20	06.10

Eskadrilledagbogen oplyser følgende om nattens mission:

Airborne Operations over Norway

Five aircraft were detailed to take part in the above operation. Weather was very poor at take-off with low cloud. Rain showers were also encountered over the sea. Weather improved towards the Norwegian Coast and was good in the dropping zone area. All

aircraft successfully located their dropping zones and delivered their loads. Weather was good on the return trip and all aircraft reached base successfully. Slight opposition from AA fire was encountered, two enemy fighters were seen by our aircraft, and two of our aircraft were attacked, but in both cases the attackers were shaken off, although one of our aircraft suffered slight damage.

Stirling LJ980 var et af disse fly. Da besætningen klokken 03.25 befandt sig i 7000 fods højde og med kurs 247 grader på position 5755N 0842 opdagede agterskytten, F/Sgt W H Hall, lys til styrbord i en højde af 1500 fod. Der var på dette tidspunkt klart vejr med stærkt måneskin og ingen skyer. Hall gav piloten, P/O Jordan, ordre til at gå ind i en proptrækkermanøvre til højre under hvilken Stirlingen tabte 5.000 fods højde. Efter at Jordan havde fået rettet flyet op igen fortsatte han returflyvningen. Cirke fem minutter senere nærmede de fremmede fly sig igen og undvigemanøvren blev gentaget. Under det fremmede flys anden anflyvning kastede de to blændende orangefarvede lysbomber, men kom ikke på skudhold af Stirlingen, der igen var i stand til at slippe væk. P/O Jordan landede igen på RAF Great Dunmow uden skader.



No. 620 Squadron blev dannet i juni 1943 og var oprindelig en bombeeskadrille Med Stirling IIIs under No. 3 Group i Bomber Command, men blev i november samme år overflyttet til No. 38 Group under Transport Command. Opgaverne var nu slæbning af svævefly, faldskærmsnedkastninger til modstandsbevægelser samt landsætning af faldskærmsjægere. I februar 1944 konverterede eskadrillen til Stirling Mk. IV. Under D-Day transporterede 23 Stirlings fra No. 620 Squadron dele af 6th Airborne Division til Normandiet. Under landsætningen ved Arnhem i september 1944 transporterede 25 fly svævefly eller nedkastede forkommandoer for faldskærmsjægerne. De efterfølgende dage fløj eskadrillen svæveflysmissioner og nedkastning af forsyninger. Fra november 1944 og frem til krydsningen af Rhinen i mars 1945 fløj eskadrillen hovedsageligt forsyningstogter til modstandsbevægelser i besatte lande.

Det andet fly fra No. 620 Squadron, som i løbet af natten fik kontakt med et fjendtligt fly, var Stirling LK117. F/Lt Gawith var pilot ombord på Stirlingen og han blev på position 5752N 0837E angrebet to gange klokken 03.25 og 03.30 i henholdsvis 5.000 og 9.000 fods højde. Flyets radiotelegrafist, F/Sgt Edwards, var den første, der så den tyske natjager, der i dette tilfælde blev fjernkendt som værende en Ju 88. F/Lt Gawith udførte en proptrækkermanøvre, der i første omgang syntes virkningsfuld. Et fornyet angreb blev straks påbegyndt af den tyske natjager, der åbnede ild i en afstand omkring 400 meter. Edwards besvarede ilden med 800 skud, der blev påbegyndt i 400 yards afstand og standset da natjageren var inde i en afstand af kun 200 yards.

Stirlingen blev ramt i flyets krop samt i rorene. Stirlingens besætning mente, at to tyske natjagere opererede sammen og et tredje angreb blev gennemført få minutter senere, men det lykkedes for F/Lt Gawith at bringe Stirlingen tilbage til England, hvor han landede klokken 06.20. Besætningen på LK 117 udfærdigede følgende beskrivelse af nattens luftkamp:

Two Ju 88 attacked in quick succession from stbd one having been seen by R/G approaching astern below. Damage sustained during second attack. Third attack came from almost dead astern. Considering this was our first engagement with enemy aircraft I think only two strikes scored by the two attacking Ju 88s shows very good timing of orders by the rear gunner.

First enemy aircraft seen 1000 yds below and astern whilst manoeuvring to gain advantage of this aircraft - the first attack came from second aircraft on stbd beam followed by another attack from stbd beam down from first aircraft when hits were scored on own aircraft. After one more attack from port quarter enemy aircraft were lost from view.

No. 620 Squadrons gunnery leader gav følgende vurdering af angrebene:

Appears to have been the usual type of attack adopted by fighters flying in pairs. Good crack by the rear gunner was probably responsible for the small amount of damage sustained by our aircraft.

Search carried out by Rear Gunner was good but he should have opened fire a trifle earlier. No mention is made of another crew member searching from the astro dome. This should always be manned by the wireless operator or flight engineer who, when another aircraft is sighted, should search in the opposite direction. Fighters often operate in pairs, one acts as a decoy while the other comes in and attacks from the opposite direction. In this case, good search, commentary and shooting by the rear gunner saved the aircraft from more serious damage and probably damaged one fighter.

No. 620 Squadron var ikke den eneste eskadrille, som nedkastede forsyninger til modstandsbevægelser natten mellem den 2. og 3. marts 1945. No. 190 Squadron deltog i den samme opgave med fem fly til Norge og et enkelt til Holland. Eskadrilledagbogen angiver følgende for nattens operation:

The weather for the Holland trip was not good and the pilot encountered very cloudy and squally conditions. The weather for the Norway trip was generally very bumpy; across the North Sea, very strong winds were encountered, but all of the navigators coped with them exceedingly well. Over Norway itself, the weather cleared, and excellent moonlight conditions prevailed.

Gee was satisfactory on Eastern chain to 430N; thereafter completely fading out; North Eastern and Northern chains were not received North of this point either, so that the greater part of the sea crossing had to be done on DR navigation only. 'Button proved an excellent aid and good reception mostly to the order of 30 miles was generally reported.

Stirling IV	LJ281	F/Lt J D Le Bouvier	21.58 02.20	SOE Rummy 30. Despite the fact that he encountered cloudy and squally weather both over the North Sea and over the DZ area F/Lt Le Bouvier successfully located his DZ and dropped his full load. The only activity encountered was one burst of light flak when crossing the Dutch Coast at position 5220N 0450E.
Stirling IV	EF273	F/O N Sutherland	21.58 06.34	SOE Crupper 4. F/O Sutherland received good reception at the DZ and dropped his full load successfully. Flak was reported in the Oslo area and several unidentified aircraft were seen while he was over Norway. A quiet trip.
Stirling IV	EF316	F/O J H Atkinson	21.33 06.37	SOE Crupper 4. F/O Atkinson was unable to locate the DZ he was briefed for, so set course for his alternative DZ Crupper 34, where he received a reception and dropped his full load. Light flak was reported at Brevik, but it did not worry him. At position 6023N 0938E he sighted a large convoy of 30 - 50 trucks moving through Granheim.
Stirling IV	LJ818	P/O R E Issacson	21.16 06.30	SOE Crupper 49. F/O Issacson successfully carried out his sortie and dropped his full load with the exception of one container. Light flak was reported at position 5816N 0936E but it did not cause him any worry, he did, however, experience difficulty in identifying the coastal lighthouses.
Stirling IV	LJ275	F/Sgt E T Dickens	21.11 06.09	SOE Crupper 30. F/Sgt Dickens experienced no difficulty in reaching his DZ and dropped his full load. He encountered no enemy activity of any kind, but on return he landed at Carnaby owing to a shortage of petrol.
Stirling IV	LJ832	F/O R S Middleton	21.54 06.59	SOE Crupper 43. F/O Middleton had a very quiet trip and dropped his full load. He reported no enemy activity of any kind.

No. 196 Squadron deltog i nattens operationer med fem besætninger. En besætning - F/Lt Meredith - vendte om før tiden på grund af tekniske vanskeligheder. En besætning kastede ikke deres last og de sidste tre leverede tilfredsstillende:

Stirling IV	LJ979	F/Lt J D Meredith	21.50 23.59
		Crop 27. 602345 105503E 18 Containers 3 Packages. Not successful. Instrument panel and artificial horizon u/s.	
Stirling IV	EF318	F/O W L Marshall	22.05 06.45
		Crop 27 602345 105503E 18 Containers 3 Packages. Partially successful.	
Stirling IV	LJ923	F/O H Hoysted	22.00 06.50
		Flank 10 604035 080610E 18 Containers 3 Packages. Not successful. No reception at DZ.	
Stirling IV	LK256	P/O C Campell	21.58 06.58
		Flank 10 10 604035 080610E Successful. Good trip.	
Stirling IV	LK205	F/Lt B F Arnold	22.00 06.41
		Flank 7. 603000N 082545E 18 Containers 3 Packages. Partially successful. One container hung up.	



Stirling IV LK203 fra No.295 Squadron. Denne eskadrille havde siden maj 1943 koncentreret sig om slæbning af svævefly og nedkastningsoperationer. Oprindeligt fløj eskadrillen i denne rolle Whitley og Halifax, men konverterede i oktober 1943 til Albemarle. Efter D-Day konverterede eskadrillen til Stirling IV og fløj denne type indtil krigens afslutning. No. 295 Squadron havde meget passende motto'et 'In caelo auxilium', hvilket frit oversat betyder hjælp fra himlen.(IWM)

No. 295 Squadron afsendte fire Stirlings til Norge for at forsyne modstandsbevægelsen samt en enkelt Stirling til Holland på en mission for SAS.

Stirling IV	929	F/O P G Hillyer	21.30 06.10
		18 containers and 3 Packages dropped on Crupper 47. Four a/c took-off on SOE supply mission to Norway. Enjoying perfect weather and good moonlight visibility. they successfully dropped without enemy reaction apart from distant flak. All returned safely to base.	
Stirling IV	136	W/O H A Symmons	21.00 06.05
		11 Containers & 2 Packages on Pommel 18. As above.	
Stirling IV	576	F/O T M B Sessions	21.20 05.50
		18 containers & 3 Packages on Halter 7. As above.	
Stirling IV	950	F/O B F Webster	21.30 06.15
		18 containers & 3 Packages on Malter. As above.	

This aircraft flew on a special SAS mission to Holland and dropped 23 containers
4 Packages & 2 bodies without interference or accident under ideal conditions.
A/C returned safely to base.



Perfekt leveret 'stick' af faldskærmscontainere fra en Halifax III fra No. 38 Group. Billedet stammer dog ikke fra Norge, men er taget under en demonstration i Danmark umiddelbart efter befrielsen.

No. 297 Squadron på RAF Earl's Colne afsendte fire Halifaxes til Norge.

Halifax III 'H'	P/O Hurt	21.24 05.53
	DZ 594540N 080440E Alternative 595445N 075700E. Completed on alternative Stirrup 2. Load dropped in two runs. Parachutes seen to open. Stirrup 10 obscured by cloud on arrival - went to Stirrup 2 where light flashing N Nuts was seen. Returned to Stirrup 10 - gap in cloud but no reception. Went back to Stirrup 2. Light flashing N Nuts seen again. no other lights on DZ. Rebecca reception for 20 miles. L/F from ship 0312 hrs 5822N 0840E.	
Halifax III 'N'	F/Lt Watkins	21.29 05.20
	DZ 594540N 080440E Alt 595415N 075700E. completed on Alternative Stirrup 2. 3 Packages 13 Containers. Stirrup 10 - No receptin lights seen. Stirrup 2 M/R i/df lakes in run up - reception lights. time dropped 0205. On way back lights were seen on Stirrup 10 after load had been dropped on alternative DZ.	
Halifax III 'O'	F/Lt Brott	21.32 05.35
	DZ 594540N 080440E alternative 595415N 075700E. 3 Packages 13 Containers. Load droped in one run. Parachutes seen to open - 5 parachutes seen to land dead on DZ. Very quiet trip.	
Halifax III 'X'	F/O Hodge	21.21 05.40
	DZ 594540N 080440E alternative 595415N 075700E. 3 Packages 13 Containers..Partial drop. Over DZ area from 0209 hours to 0214 hours. First package went with stick, the others about 5 secs later. bomb doors were opened over sea, and R/G reported that 4 containers then fell. B/A gave a light test over DZ and thought all load had gone. There was probably a partial electrical failure.	

Også No. 299 Squadron afsente fire fly for at nedkaste forsyninger til modstandsbevægelsen i Norge. Et fly, Stirling LJ996, vendte ikke tilbage fra nattens togt. Der er aldrig fundet spor af hverken flyet eller besætningen.

Stirling IV	LJ572	F/Lt T Harris	21.45 06.20
		SOE Cruppet 13. Norway. Successfully dropped 1½8 Containers and 3 Packages on DZ at 6035N 0919E by map reading and visual signals. Weather in region of DZ poor with cloud base at 1500 ft, above the cloud vis 10/15 miles. Some L/F at 5816N 0830E, no damage. Trip satisfactory.	
Stirling IV	EE996	F/O W Curry	22.10 06.30
		SOE Crupper 13. Norway. Successfully dropped 18 Containers and 3 Packages on DZ at 6035N 0919E using map reading and ground signals. Weather clear over area, vis 10 miles. L/F seen at 5835N 0820E and 5755N 0830E. good trip. Landed at Collishall.	
Stirling IV	EF323	P/O T Hogg	22.15 06.25
		SOE Flank 9. Norway. Successful. 18 Containers and 3 Packages on DZ at 6039N 0855E, using map reading and ground signals. Clear over the target. Some H/F seen on crossing coast in. Trip satisfactory.	
Stirling IV	LJ996	F/O P C Hull	22.05 FTR
		SOE Flank 9. Norway. Missing, no news.	

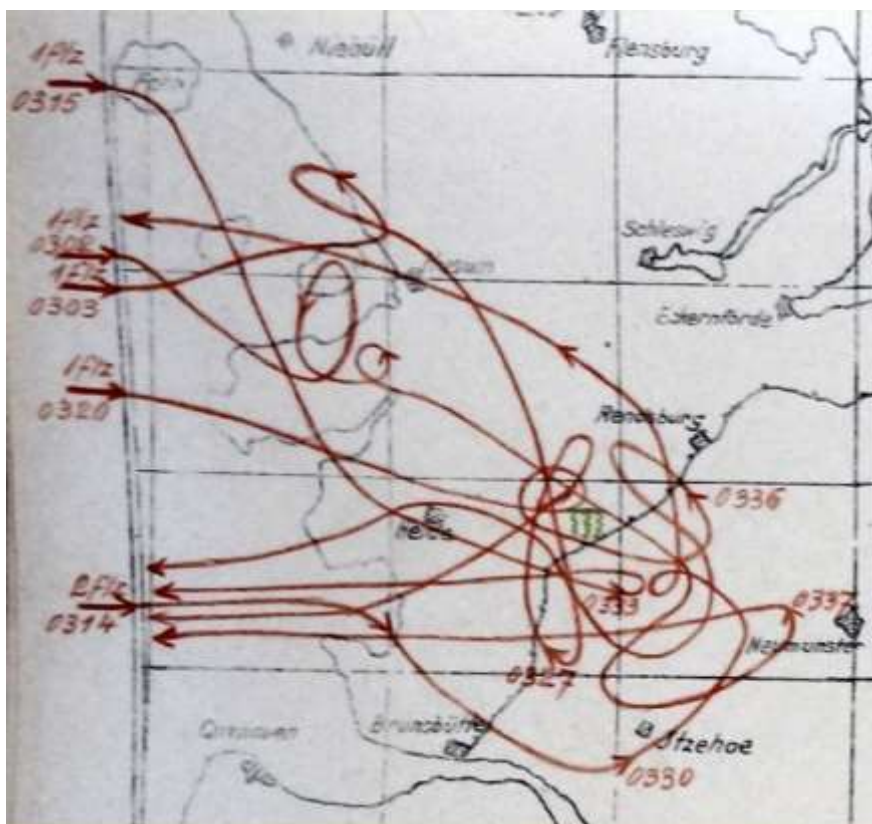
No. 644 Squadron afsendte syv besætninger for at flyve forsyninger til den norske modstandsbevægelse. Halifax NA127 vendte ikke tilbage fra nattens togt. Piloten, P/O S T Wells, nødlandede på havet og selv om man udsendte redningsfly og overfladefartøjer, blev ingen besætningsmedlemmer reddet. Wells og hans besætning er opført på Runnymede i England. Eskadrilledagbogen giver følgende beskrivelse af nattens operationer:

Seven crews were detailed for SOE operations to Norway. W/C Oliver, F/O Goss and F/Lt Roberts succeeded in dropping their loads but P/O Sinclair, F/O Blake and S/L Scott reported on reception. After leaving Norway P/O Wells sent messages indicating that he would have to ditch and his last message was sent at 0320 hrs in position 56N 0655E - Search parties were sent out by sea and air for several days and though a dinghy was found, nobody could be rescued. It was subsequently learned that P/O Wells completed his mission. S/L Scott was obliged to feather an engine over Norway and, before reaching the English coast, the oil pressure had dropped to 40 lbs/Sq.in. on two other engines. On reaching the coast S/L Scott made a 'Mayday' call and landed at Langham.



Halifaxes fra No. 298 og 644 Squadron på RAF Woodbridge i Suffolk. No. 644 Squadron blev dannet i februar 1944 af dele af No. 298 Squadron og fløj i første omgang Halifax V før de i august 1944 begyndte at konvertere til Halifax IIIA. I marts 1945 konverterede eskadrillen igen - denne gang til Halifax VII som de fortsatte med at anvende indtil september 1946. (IWM)

Halifax III	NA665	P/O L H Sinclair	20.15 07.21
SOE Operation Norway Pelham 7. Not completed - no reception. Pos of DZ 610145N 092400E. Route Base - 5645/0615E - 5822/0945E - 5907/0931E - DZ - 6013/0937E - 5917/0917E - 5840/0836E - 5740/0820E - Base. Vis unlimited. Some heavy flak encountered.			
Halifax III	NA666	F/O V J Blake	20.02 07.24
SOE Operation Norway Crop18. Not completed - no reception. Pos of DZ 601630N 112613E. Route 5645/0615E - 5846/1038E - 5913/1040E - DZ - 5908/1105E - 5908/1105E - 5846/1038E - 5740/0820e - Base. Visibility excellent. No enemy action.			
Halifax III	NA676	F/O A H Goss	19.58 07.05
SOE Operation Norway Crupper 11C. Completed. Pos of DZ 604330N 095150E. route - Base - 5645/0615E - 5822/0945N - 5907/0931E - 6013/0937E - 5917/0917E - 5840/0836E - 5740/0820E - Base. Visibility good. No enemy action.			
Halifax III	MZ960	F/O J V Roberts	19.51 06.52
SOE Operation Norway Crupper 11. Completed. Pos of DZ 604425N 102845E Route - same as above. Some heavy flak encountered. vis unlimited over DZ.			
Halifax III	MZ961	W/O V R Oliver	20.14 07.12
SOE Operation Norway. Completed. Pos of DZ 603600N 110530E. Route same as above. Visibility unlimited. Meagre light flak from flak ships.			
Halifax III	NA127	P/O S T Wells	FTR
SOE Operation Norway Ears 2. Pos of DZ 605605N 120956E. route: Base 5645/0615E - 5846/1038E - 5913/1047E - DZ - 5908/1105E - 5846/1038E - 5740/0820E - Base. A/C missing into sea. 56N 0655e. 0321 hrs.			
Halifax III	MZ975	S/Ldr H Scott	19.52 06.09
SOE Operation Norway Pelham 8. Not completed - no reception. Pos of DZ 6052450N 092020E. Route same as above. Vis good. No enemy action. Landed at Langham.			



Tysk kortskitse fra Fluko Kiel for No. 627 Squadrons mineudlægning i Kielerkanalen natten mellem den 2. og 3. marts 1945.

Natten mellem den 2. og 3. marts

Natten mellem den 2. og 3. marts gennemførte No. 5 Group en minelægning i Lettuce (Kielerkanalen) med 7 Mosquitoes fra No. 627 Squadron. Der var klar sigt under skydækket og 6 af flyene udlagde deres miner visuelt uden problemer, medens det sidste fly markerede målområdet med flares. Ialt blev der udlagt 12 stk 1000 lbs miner i Kielerkanalen. Minelægningen var et præcisionsangreb, der krævede stor nøjagtighed for at

minerne ikke skulle falde på land, hvor tyskerne kunne bjerge minerne. Det tyske forsvar i målområdet bestod ifølge de angribende maskiner af seks lette luftværnskanoner og tre lyskastere, som ingen virkning havde. Alle flyene returnerede til deres baser.

No. 627 Squadron noterede følgende i deres dagbog:

Mosquito XXV	KB345	F/Lt C H Bridges & F/Sgt R H Doyle	01.32 - 05.37	Marker 1
		Target Kaiser Wilhelm Canal. 1 Green TI. 1 Red TI & Yellow Ti seen and on time and distance run made to target. Released Green Ti and y6 flares on ETA. Identified M/P and marked S bank of canal midway between target extremities. Green TI had fallen about 400 yards N of canal. Called in others to drop mines and first one or two came in immediately.		
Mosquito IV	DZ641	F/Lt J W L Alford & F/Sgt J Murphy	01.38 - 05.29	Marker 2
		Load: 1 Wanganui, 1 Yellow TI. Yellow TI route marker released on Pellworn was not seen. 1 Wanganui returned to base.		
Mosquito IV	DZ599	F/O A McLellan & F/O M A Phillips	01.34 - 05.19	Marker 3
		Load: 1 Yellow TI & 1 Wanganui. Yellow TI seen on Pellworn Island.		
Mosquito IV	DZ611	F/O J O Rolland & F/O J Holling	01.36 - 05.08	Marker 4
		Load: 1 x F.640, 1 x B.244, 1 Wanganui & 1 Yellow. Ti seen on Pellworn. TI's were accurate.		
Mosquito IV	DZ606	F/O R W Olsen & F/O F L Chipperfield	01.39 - 05.26	Marker 5
		Load: 2 x F.640, 1 x Wanganui. Yellow TI seen, then Green and Red Marker. Identified canal and dropped vegetable in area assigned.		
Mosquito IV	DZ631	F/O H V Olliver & F/Sgt F T Dalton	01.37 - 05.27	Marker 6
		Load: 1 x F.640, 1 x C.310 & 1 Wanganui. Latter returned to base not required. Route Marker (Yellow) released at Pellworn not seen.		
Mosquito XV	PF444	F/Lt F D Armstrong & F/O E G Patterson	01.35 - 05.22	Marker 7
		Load. 1 x B.224, 1 x F.638, 1 Wanganui. Yellow TI. R/M seen on Pellworn Island.		



Tyskerne var i stand til at bjerge flere af de miner, som No. 627 Squadron kastede natten mellem den 2. og 3. marts 1945, hvilket var meget uheldigt, da det gav tyskerne lejlighed til at studere de britiske tændsystemer. Alligevel var mine-lægningen en success, da tyskerne fastholdt tvungen minestrygning før sejlads indtil den 30. marts. Dette resulterede i store forsinkelser i skibstrafikken mellem Østersøen og Nord-søen. (C. Petersen)

Den tyske luftmeldtjeneste havde om aftenen den 28. februar rapporteret om minelægning i Kielerkanalen, hvorefter den blev lukket indtil man havde minestryget kanalen den 2. marts. Mineudlægningen natten mellem den 28. februar og 1. marts blev udført af 5 Mosquitoes fra No. 5 Group. Man var dog ikke helt sikker på minestrygningen og besluttede, at skibe skulle have tvunget minestrygning mellem 35 og 50 km mærket. Spærringen betød, at skibstrafik ophobede sig i begge ender af kanalen.

Luftmeldtjeneste observerede igen den 2. marts, at der blev udlagt miner. Vejret var særdeles dårligt og der blev ikke gennemført konvojsejladser eller minestrygninger denne aften på grund af storm. Heller ikke forpostbådede var på plads på grund af det dårlige vejr.

Der blev rapporteret om mineudlægning i Ems-Mündung og indsejlingen hertil blev delvis spærret. De fjendtlige maskiner, der blev rapporteret som hurtige fly, blev beskudt af svært flak fra Emden. Der blev også rapporteret om mineudlægning i Kielerkanalen fra km 35 til km 50 samt, at minelægningsflyene blev

beskudt af det lette luftværnsskys ved Brunsbüttel. Mineudlægningen blev gennemført af seks Mosquitoes fra No. 627 Squadron, der kastede miner i kanalen omkring 45 km øst for Brunsbüttel (ved Gruntal). Det betød, at kanalen kun var åben i få timer, før den igen blev spærret og minestrygningen genoptaget. Indtil den 5. marts klokken 07.00 havde tyskerne fundet fire miner i kanalen og yderligere fire på land omkring 500 meter fra kanalen. Senere i løbet den 5. marts blev Kielerkanalen igen åbnet for sejlsende trafik, men igen med tvungen dobbelt minestrygning mellem 40 og 50 km mærket, hvor man formodede, at flere miner befandt sig.

Det viste sig at være tilfældet og den 6. marts fandt man yderligere to miner efterfulgt af en mine den 7. og endelig en den 13. marts. Tyskerne fastholdt minestrygning i kanalen indtil den 30. marts og selv om ingen skibe blev sænket i kanalen, forårsagede minelægningen store forsinkelser for skibstrafikken mellem Østersøen og Nordsøen.

Polyanthus

5 Halifaxes og 3 Lancasters fra No. 6 Group udlagde natten mellem den 2. og 3. marts 1945 miner ud for Kristianssand i Norge og heller ikke denne minelægningsoperation gav de store problemer for de besætninger, der udlagde minerne. Minelægning i dette område, som havde kodenavnet 'Polyanthus', havde givet tyskerne en hel del problemer for deres konvojsejls mellem Norge og Danmark samt langs den norske sydkyst.

Minelægningsområdet 'Polyanthus' var opdelt i flere underområder, som igen var opdelt i forskellige underområder:

Polyanthus 1	Ud for Kristiansand Syd
Polyanthus 2	Ud for Lillesand
Polyanthus 3	Ud for Grimstad
Polyanthus 4	Ved Tromo ud for Arendal
Polyanthus 5	Ved Tromo ud for Naresto
Polyanthus 6	Indgang til Langesund fjorden
Polyanthus 7	Indgang til Sandefjord

Minelægningen skulle foregå i to områder, nemlig A/P 14 (58.08'00N 07.59'24E) og A/P 15 (58.09'00N 08.02'47E). Førstnævnte havde seks Halifaxes fra No. 427 Squadron til opgave at minelægge, medens A/P 15 skulle hjem søges af en Lancaster og en Halifax fra henholdsvis No. 424 og 429 Squadron samt to Lancasters fra No. 433 Squadron.

For at give tyskerne problemer med minestrygningen blev minelasten og tændsystemerne sammensat forskelligt:

No. 427 Sqdn (6 aircraft A/P 14)

7 x D.406 Mk IV	'Q' Queenie - no settings
3 x E.502 Mk IV	No resist. Clock set 2-4-6 days
7 x B.230 Mk IV	'Q' Queenie - clocks 1-2-3-4-5-one each, 2 at 6.
7 x G.716 Mk IV	'Q' Queenie - no settings.

No. 429 Sqdn (1 aircraft A/P 15)

2 x B.244 Mk VII	'Q' Queenie Unit PDM set 3 and 5.
3 x F638/26 Mk VII	'Q'Queenie unit aiming clock 1-3-5 days.

No. 433 Sqdn (2 aircraft A/P 15) og No. 424 Sqdn (1 aircraft A/P 15)

6 x B.248 Mk VI	'Q' Queenie clock set 1, 2, 3, 4, 5, 6 days. 1 each
6 x D.410 Mk VI	'Q' Queenie no settings
6 x G.706 Mk VI	'Q' Queenie PDM set 1, 2, 3, 4, 5 6 - 1 each

Spare aircraft

4 x G.746 Mk IV	'Queenie - no settings
-----------------	------------------------

Minelægningsflyene havde ordre til at påbegynde udkastning af Window (stanniolstrimler) 10 miles før minelægningsområdet og angrebstidspunktet var sat til klokken 03.00. Flyene fløj ud over Whitby og krydsede Nordsøen i en højde af 1500 fod, før de ved 05.20'E begyndte at stige til den højde, hvorfra minelægningen skulle finde sted. Efter kast af minelasten skulle flyene flyve forskellige ruter hjemover i lav højde.

Følgende fly deltog i minelægningen:

No. 424 Squadron

Lancaster I	NG451	W/Cdr Marshall	00.00 - 06.00
-------------	-------	----------------	---------------

Mining Kristiansand. Mineload 6 x 1500 lb Mines. This A/C desposited mines at position 5809N 080247E at 03.30 hrs from 14.000 ft heading 158 and IAS 200. No cloud, moonlight... Orbitted once as angle of moon created shadow in Garden area. A/C straight and level when camera turned. Tactics good. Shutes seen to open. Good effort. Crew brought A/C down safely at base on return.



Målfoto for F/Lt G M Tagerdine fra No. 427 Squadron. Besætningen kastede deres last af miner i minelægningsområdet Polyanthus fra en højde af 15.000 fod. Minelasten bestod af fire 1.800 lbs miner, der alle havde forskellige tændmekanismer. På billedet ses tydeligt skibe af forskellige størrelser liggende ud for Christiansand. Fototyderne var i stand til at identificere skibene og sammenholde resultatet med oplysninger fra andre kilder (f.eks. aflytning og agenter), hvilket var en uvurderlig hjælp for kommende planlægning af mineudlægning og Coastal Commands angreb på skibe langs den norske kyst.

No. 427 Squadron

Halifax III	MZ478	F/Lt G M Tagerdine	00.28 - 06.00 Mining (Polyanthus Area) Mine Load 1 x D.406 + 1 x B.230 + 1 x G716 + 1 x B.502. No cloud. Vis excellent. Mined at 030130 hrs from 15.000 ft heading 119 T, 204 mph. Mined visually at 580810N 080011E. Tactis were very good; should be a successful trip. Met was very good. (Mines = 1800 ea)
Halifax III	NP956	F/Lt J L Storme	00.03 - 06.07 Mining (Polyanthus Area) Mine Load; 1 x D.406 ? 1 x B.230 + 2 x G.176. Clear sky, vis excellent. Mined at 0330.15 hrs from 15.000 ft, heading 108T, 205 mph. Released mines at 5008.10N 0800.14E. Completed two orbits to make certain of aiming point. Tactis very good. Several chutes seen to open. A very satisfactory operation.

Halifax III	NZ482	F/Lt A B MacKay	00.11 - 06.04 Mining (Polyanthus Area) Mine Load; 4 x C.726 (each 1800 lbs). Abandoned mission over target area at 0340 hrs, 15.000 ft due to inability to definitely identify A/P. All mines brought back to base. No cloud, vis clear.
Halifax III	NG941	F/Lt W M Walker	00.12 - 06.19 Mining (Polyanthus Area) Mine Load; 1 x D.406 + 1 x B.230 + 1 x C.716 + 1 x E.502 (each 1800 lbs). Nil cloud, vis clear. Mined at 0401.8 hrs from 15000 ft, heading 110T, 205 mph. Released mines at 5803.10N 0800.14E. Time made it difficult to identify target. Four chutes seen to open.
Halifax III	MZ814	F/Lt C C Collins	00.17 - 06.12 Mining (Polyanthus Area) Mine Load; 2 x D.406 + 1 x B.230 + 1 x G.176 (each 1800 lbs). No cloud, vis good, but had some difficulty in picking out the coastline. Mined at 0352 hrs from 15000 ft, heading 111T, 165 mph. Released mines at 580810N 080014E. Area not good in relation to the moon. Had to run in beam up moon, identification would have been much easier.

No. 429 Squadron

Halifax III	NR256	F/Lt H W MacDonald	00.10 - 05.47 Gardening Christiansand. Laid mines on aiming point 15, 5809N 0802.47E at 0331.2 hrs from 14.000 ft, heading 157 deg true at 168 IAS. Clear visibility. Did a run up to garden area on H2S but identified garden by means of a visual datum point. 5808.27N 0803.15E. Sighting angle of 42 deg was used. Tactics were good. Mine load: 3 x F.638/26 Q Res Mk VII Mines (1.0000 lb) (1 - 1 day, 1 - 3 days, 1 - 5 days) 1 x B.244 PD.M.3 Q Res Mk VII (1.000 lb) 1 x B.244 PD.M.5 Q Res Mk VII (1.000 lb)
-------------	-------	--------------------	--

No. 433 Squadron

Lancaster I	NG498	F/Lt A Strelchuk	23.55 - 06.12 Christenson (Gardening) Mine load: 6 x 1850 lbs Mk VI Mines. Mined at a position 5809N 080247E. Sighting angle 42 degrees T, DR to RP 581028N 080133E track 157 degrees. Mined at 03:39.42 hours from 14.000 feet, heading 155T, speed 201. good tactics. A/C stright and level when camera turned.
Lancaster I	RA509	F/Lt R F Bertran	00.01 - 05.58 Christenson (Gardening) Mine load: 6 x 1850 lbs Mk VI Mines. Mined at a position 5809N 080247E. Sighting angle 42 degrees DR to RP 581028N 080133E track 157. Mined at 03.29.3 hours from 14.000 feet, heading 156T, speed 200, no wind found. Clear moonlight. One mine hung up and brought back. Good tactics. A/C banked when camera turned. Successful mining.

Sidstnævnte pilot, F/Lt Roy Franklin Bertran i Lancaster I RA509 'P' fra No. 433 Squadron, var en ret typisk pilot for minelægningsstyrken. Han blev født i Ontario i 1917, blev uddannet som mekaniker og kom i RCAF i 1942. Bertran blev officer i juni 1943 og fløj 33 togter i No. 433 Squadron fra den 17. september 1944 og frem til den 4. marts 1945 (197 timer og 45 minutter), hvor han blev indstillet til et DFC. Dette blev tilkendt i september 1945.

Som ovenfor nævnt udlagde et enkelt fly fra No. 6 Group ikke sin last af miner. F/Lt A Mackay fra No. 427 Squadron havde problemer med nøjagtigt at stedfæste sin position og bragte i stedet for minerne med tilbage til England, som beordret i operationsbefalingen, hvis man ikke kunne udlægge minerne på den korrekte position. Mackay havde cirklet i målområdet, men var ikke sikker på positionen.

Også flere af de andre besætninger rapporterede om besvær med at finde målområdet på grund af månen (3/4 fuldmåne). Flere af besætningerne kredsede i området, før de udlagde deres last af miner. Der var ellers næsten skyfrit i målområdet og god sigt. Minelægningsflyene blev beskudt fra land af svært luftværnsskyts, der dog ikke havde nogen virkning og heldigvis var der ingen synlig reaktion fra tyske natjagere. Det var dog ikke fordi Nachtjagdstaffel Norwegen ikke var på vingerne. De havde en Bf 110 og en Ju 88 på vingerne denne nat uden resultat.

Alle minelægningsfly returnerede til England. Halifax-flyene udlagde 16 stk 1500 lbs miner, medens Lancasterne tegnede sig for 17 stk 1850 lbs miner.

Bomber Command forøgede i forhold til de to tidligere måneder deres minelægning i marts 1945. I januar 1945 havde vejret været ret dårligt og der var kun blevet gennemført 159 minelægnings sorties i løbet af seks nætter, som resulterede i at 668 miner blev udlagt. 129 af disse blev kastet ud for Danzig natten mellem den 6. og 7. januar med det resultat, at træningsaktiviteterne for de tyske ubåde blev droslet ned for en periode. De øvrige miner blev udlagt ved Swinemünde (152), Kielerbugten (98), Kattegat (202) samt Oslofjorden (87). Seks minelægningsfly gik tabt i løbet af disse togeter.



*Tysk mine-
stryger ud for
Aarhus.
(C. Petersen)*

I februar 1945 blev vejret lidt bedre og der blev udført minelægningsoperationer i løbet af 10 nætter. 1352 miner blev udlagt under 268 sorties. 414 miner blev udlagt mellem Swinemünde og Kiel. For at give problemer for skibstraffiken i Helgolandsbugten blev der udlagt 283 miner mellem Elben og Weser, ligesom man forsøgte med fem Mosquitoes at udlægge miner i Kielerkanalen.

Langs den norske kyst blev der kastet 300 miner i Oslofjorden samt 80 i Polyanthus 4 og 7. I Kattegat beløb antallet af miner sig til 275. Ni minelægningsfly gik tabt under operationer i februar 1945.

Den britiske minelægning skabte store problemer for tyskerne. I slutningen af februar 1945 bad MOK Ost, der blandt andet havde ansvaret for minestrygningen i Kattegat, om, at MOK Norge tilbageleverede fire sikringsfartøjer, som man tidligere havde lånt for at holde Oslofjorden fri. Skibene skulle ifølge MOK Ost anvendes ud for Frederikshavn i Danmark, hvor man var kraftigt generet af miner ud for havnen og på reden. MOK Norge nægtede at tilbagelevere fartøjerne med henvisning til, at de fire fartøjer var nødvendige for at holde Oslofjorden åben. Bomber Commands mineoffensiv i Kattegat og Skagerrak satte helt tydeligt den tyske marine på en prøve.

Bomber Commands minelægning i 1945 fordelte sig således:

	Januar	Februar	Marts	April
<u>Nordsøen</u>				
Yams (Jade and Weser Estuaries)	-	94	60	
Eglantine (Elbe estuary)	-	92	115	-
Rosemary (Heligoland Bight)	-	97	199	
<u>Syd Norge</u>				
Polyanthus (South Norway)	-	80	38	-
Onions (Oslo, Moss, Horten)	87	228	292	136
Tomatoes ((Frederikstadt)	-	72	-	-
<u>Kattegat</u>				
Silverthorn (Kattegat)	149	173	314	238
Yew Tree (Læsø Rende)	53	102	-	-
<u>Sund og Bælt</u>				
Carrots (Lillebælt)	-	-	-	44

Pumpkins (Store Bælt Nord)	-	-	-	5
<u>Kielerkanal og Kielerbugt</u>				
Forget-me-not (Kiel)	62	143	-	723
Lettuces (Kielerkanal)	-	2	12	-
Melons (Eckenförde)	-	-	26	30
Quince (Kielerbugten)	-	-	-	1
Wallflowers (Kiel havn)	36	-	60	159
<u>Vestlige Østersø</u>				
Geranium (Swinemünde)	153	40	-	-
Jasmine (Warnemünde)	-	-	-	6
Privet (Danzig)	30	-	-	-
Spinach (Gdynia)	65	-	-	-
Sweet Peas (Kadetkanalen)	-	160	-	-
Tangerine (Pillau)	34	-	-	-
Willow (Sassnitz)	-	71	82	-
<u>Resultat</u>				
Antal miner udlagt	668	1354	1198	1362
Sorties gennemført	159	291	270	271
Antal fly mistet	6	9	5	3



Tyske minestrygere på arbejde i Kattegat for at holde sejl-ruterne for transporterne til og fra Norge åbne. (C. Petersen)

I februar 1945 havde Bomber Command forespurgt den britiske admiralitet, om det var muligt at forlænge minernes levetid, der var på 54 dage. En tidsanordning gjorde, at minerne blev inaktive efter 54 dage og Bomber Command var kede af at skulle genbesøge minelægningsområder med mulighed for nedskydninger, hvis det var muligt at forlænge minernes levetid. På nogenlunde samme tidspunkt anmodede flådestaben hos SHAEF, at man forkortede minernes levetid til 28 dage, da man mente, at krigen næsten var ovre. Begge anmodninger blev afslået af den britiske admiralitet. Forlængelsen blev afslået med den begrundelse, at man ikke havde tændsystemer, hvor det teknisk var muligt at forlænge aktiveringstiden.

På dette tidspunkt af krigen anvendte Bomber Command tre forskellige slags miner, nemlig en Mark IV på 1.500 lbs, en Mark VI på 1.800 lbs samt en Mark VII på 1.000 lbs. Mark VI var forsynet med et bombebrændrør, der skulle detonere minen, hvis den faldt på landjorden.

Selve tændmekanismen var en blanding af magnetisk og akustisk påvirkning og minerne kunne stilles, så de f.eks. først blev skarpe efter seks oversejlinger. Dette blev gjort for at besværliggøre minestrygningen. Man kunne også indstille et urværk, så minen først blev aktiv efter et vist antal dage.

I løbet af 1944 var man begyndt at udlægge miner fra stor højde. Tidligere på krigen var dette ikke muligt, men både Mark IV og VI kunne udlægges fra højder op til 15.000 fod, hvor minen var forsynet med en faldskærm, der frigjordes fra minen efter, at den var landet i havet. Det var dog en forudsætning, at

vanddybden var mindst 40 fod. I foråret 1945 foregik al minelægning ved hjælp af H2S og der blev gjort store anstrengelser for at plante minerne i sejlrender og ikke kun tilfældigt.



Aarhus var et vigtigt hjemsted for tyske minestrygere, herunder 3. Sperrbrecherflottille. På billedet ses Sperrbrecher 22 'Zeus' i Aarhus. 'Zeus', der var på 2.468 BRT, blev bygget i Wesermünde i 1939 og sejlede først som Sperrbrecher 11 under 1. Sperrbrecherflottille i danske farvande, før skibet i april 1943 kom til 3. Sperrbrecherflottille i Aarhus. 'Zeus' overlevede krigen og sejlede i mange år i civil regi, indtil skibet i 1972 blev ophugget i Bilbao. (C. Petersen)

Den tyske marine gjorde sig store anstrengelser for at stryge de af englænderne udlagte miner. Hver morgen klokken 08.00 blev der udfærdiget en situationsrapport for Østersøen af den tyske marine. Admiral Skagerrak havde hver dag en indrapportering om minerydning i Kattegat og Skagerrak:

- 24.02. Räumdienst 26 Boote. Je 1 Räumefolg AO 7129 (vor Aarhus), AO 4494 (N Laesoe), AO 7235 (Nordausgang Sund) und AO 4486 (vor Frederikshavn)
- 25.02. Räumdienst: 22 Boote. Je 1 Räumung AO 7217 (Nordausgang Samsøe B), AO 7192 (Samsøe Belt, AO 4878 u., AO 4876 (S Anholt) und AO 7169 (Samsøe Belt). Daei VS 1001 durch Detonatin gesunken, HFG leck. (Tilføjelde den efterfølgende dag: VS 1001 nicht gesunken, lediglich Hohlstab.
- 26.02. Räumefolge: 2 minen in AO 4494 (N Laesoe), 1 Mine in AO 7244 (S Seelandsrev und 4 Minen in 4486 (vor Frederikshavn)
- 26.02. 22.32 Uhr U-267 durch Minendetonation AO 4876 (SO Anholt) leichte Schäden. (U-267 (Type VII C under kommando af Oberleutnant Knieper) var sejlet fra Kiel med kurs mod Norge og kom efter minesprængningen den 28. februar til Frederikshavn. U-267 blev sænket af egen besætning i Geltinger Bucht den 4. maj 1945).
- 27.02. Minenräumdienst: 25. 18 Boote, 26. wegen Wetter eingeschränkt. Minenräumungen: Je 1 Mine in AO 4875 (S Anholt), AO 4575 (NO Laesoe) und AO 4494 - 4491 (O und NO Frederikshavn)
- 28.02. Je Räumefolg AO 4486 (O Frederikshavn) und 4875 (S Anholt).
- 01.03. Minenräumdienst: 32 Boote. Räumefolge: 2 Minen AO 4486 (SO Frederikshavn). Je 1 Mine AO 7235 (Nordausgang Sund), AO 7617 (Südausgang Sund), AO 7241 (Samsøe Belt), AO 4494 (O Frederikshavn) und AO 4816 (SO Laesoe)
- 02.03. Minenräumdienst 28 Boote. 5 Minenräumungen AO 4494 (O Frederikshavn), 1 Minenräumung Ao 7435 (Nordausgang Sund)
- 03.03. Minenräumdienst wgen Wetter kein Einsatz.
- 04.03. Minenräumdienst: 24 Boote. 1 Räumefolg AO 4426 (O Frederikshavn)
- 05.03. Minenräumdienst: 26 Boote. 1 Räumefolg AO 7166 (Samsøe Belt), 2 Räumefolg 7161 (SO Aarhus) und 3 Räumefolg AO 7218 (N Seelandsrev)

- 06.03. Keine Meldung
- 07.03. Räumdienst: 24 Boote. Nachtrag Räumfolge 5.3. 1 = AO 7498 (Nordteil Gr. Belt), 1 = 7128 (vor Aarhus), 1 = 4876 (S Anholt), 1 Detonatin 4878 (ebenfalls S Anholt). Am 6.3. 2 Räumungen AO 7218 (Schultzgrund).



Tyske ministrygerenhed under sejlads i Kattegat. (C. Petersen)

Også Admiral Westliche Ostee udfærdigede en lignende afrapportering og hans minerydningsmeldinger for samme periode lyder.

- 24.02. 1214 Uhr D 'Ellen Larsen' (1938 BRT) Minentreffer vor Warnemünde. Auf Flachwasser geschleppt.
- 24.02. 1933 Uhr Minenräumung AO 7829 (NW Warnemünde) durch M 603 50 m neben Tanker 'Jaspiz'. Auf 'Jaspiz' Maschine unklar, Wassereintrich. Schiff wird lenzgehalten, wahrscheinlich 2 Minendetonationen mit 1 Sek. Abstand. 2 Detonation näher an bordwand. Seeventile abgerissen. Schlepper 'Polangen' bei Havarist, der nach Kiel zurückkehrt. Wegen Minenverdacht Weg 2 (von Warnemünde nach Norden) bis zum Ankerplatz Richard (zwischen Gjedser und Warnemünde) Pendelgeleitzwang für Fahrzeuge über 500 BRT.
- 25.02. Minenräumdienst: 37 Boote, 2 Sperrbrecher, 2 Räumfolge in Kieler Bucht.
- 25.02. 1541 Uhr mit Kohlen beladener D 'Erika Fritzen' (4.168 BRT), geleitet von VS 58 mit KFRG und 2 GBT's, nach Minentreffer AO 7829 (N Warnemünde) gesunken. Schiff auf dem Wege nach Swinemünde. 23 Gerettete. Wassertiefe 17 m, masten, Brücke und Schornstein sichtbar.
- 27.02. Minenräumdienst: 25. 31 Boote, 2 Sperrbrecher. 26. Wegen Wetter eingeschränkt. Minenräumungen: 2 Minen AO 8548 (N Swinemünde). Je 1 Mine AO 7837 (W Darss) und AO 7733 (W Fehmarn).
- 27.02. 0936 Uhr AO 7826 (S Gjedser) Tanker 'Jespis' Minentreffer Hinterschiff. Wassereintrich lässt sich halten, zur Hilfeleistung 'Eisvogel' und Bergungsschiff 11 ausgelassen.
- 28.02. Ein Räumfolge AO 8523 (NO Oder Bank).
- 28.02. 1353 Uhr 'R 177' Minentreffer AO 9474 (N Scholpin). Boot 1534 Uhr gesunken., VP 590 19 Überlebende und 1 Frau gerettet. Setzt mit TS 5 und D 'Traber' March fort. Noch unklar, ob Grund- oder AT-Minen.

- 01.03. Minenræumdienst: 11 Boote, 2 Sperrbrecher, 1 T-Boot. Ausser 1. Sich-Fl. 2 Räumfolge AO 7837 (N Warnemünde).
Tanker 'Japis' nach gemeldeten Minentreffer N Warnemünde auf Rückmarch nach Kiel. Wasser im Achterschiff nimmt zu, beabsichtigt, Scheiff in Stander Bucht aufzusetzen.
- 02.03. Minenräumdeinst: 36 boote. 1 Räumfolge AO 7835 (N Warnemünde). Verlust R 177 vermutlich durch AT-Minen.
- 03.03. Minenräumdienst: 1.3. 30 Boote, 2 Sperrbrecher, 5 MS-Flugzeuge. Gerätefahren durch wetter bedingt. 1 Räumfolge AO 7674 (N Darss), dabei VB 2002 Wassereinbruch. Maschine wird lenzgehalten. 2.3. kein Minenräumdienst.
- 03.03. 1737 Uhr 'Irene Oldendorf' (1923 BRT) (N Warnemünde) Minentreffer. Schlepperhilfe erforderlich. 'Irene Oldendorf' trotz Wassereinbruch 3. 2240 Uhr Warnemünde eingeschleppt.
- 04.03. Minenräumdienst: 3 Boote. 2 Räumfolge AO 7722 (Kieler Bucht). Nach Meldung Kdt R 177 für Untergang Bootes Minentreffer mit Bestimmtheit anzunehmen.
- 05.03. Minenräumdienst: 13 Boote, z.T. wegen Wetterlage stark eingeschränkt. Je 1 Räumfolge AO 7722 (Kieler Bucht) und AO 7837 (N Warnemünde). 4 Minen im KW-Kanal geräumt, 4 weitere Minen 500 m om Kanl an Land gefunden.
- 05.03. 0551 Uhr D 'Hansa' (21.131 BRT) Minentreffer N Warnemünde. Maschine klar. Raum I und II voll Wasser. Überflüssiges Personal auf Laz-Schiff 'Pitea'. Rückmarch nach Kiel nicht möglich. Mit Schlepperhilfe Warnemünde Reede entlassen. Grundminengeleit dorthin 3 KFK's.
- 06.03. Räumdienst: 29 Boote. 1 Räumfolge KW-Kanal. Bisher 6 Minen geräumt, davon 2 deren Abwurf nicht beobachtet. Im Kanal wrden noch 3 Minen vermutet. Wegen Sperrung 6 Dampfer 'Holtenau' liegengeblieben. 5.3. ab 0900 Uhr Wiederaufnahme Schifffahrt KW-Kanal unter Pendelgeleit in Minenverdächtigen Gebiet.
- 07.03. Räumdienst: 41 Boote und 2 Sperrrecher. 2 Räumfolge AO 7837 (N Warnemünde), 1 = AO 7833 (W Darss), 1 = AO 7675 (N Darss) und 1 = KW-Kanal.



Englænderne læste via Ultra mange tyske fjernskrivermeddelelser, men tyskerne mistænkte aldrig englænderne for at have brudt det tyske kodesystem Enigma. Til gengæld mistænkte tyskerne agenter for at have adgang til meldingerne, hvorfor de begrænsede adgangen til signaltjenestens lokaler. Tilsyneladende mente officerer ikke, at dette forbud gjalt dem, hvorfor der udenfor fjernskriverlokalet for Militärverwaltung B var opsat dette skilt. (C. Petersen)

Bomber Command forsøgte ikke kun med deres minelægningsoffensiv at sænke eller beskadige tyske skibe, men også at skabe forvirring i det tyske forsyningsystem ved, at tyskerne var nødt til at indstille sejllads på vigtige ruter indtil de var minestrøget samt ved at skabe en yoyo-effekt i forsyningstjenesten, så vigtige transporter kom uregelmæssigt eller som fuldstændigt forsvandt.

Englænderne havde uvurderlig hjælp fra Ultra i forbindelse med planlægning af deres minelægningsoperationer. Oplysninger om tyske konvojer blev opsnappet dagligt og englænderne havde et indgående kendskab til skibsbevægelser og endda navnene på en hel del af fartøjerne. Den 5. marts opsnappede de således nedenstående signal for skibsbevægelser langs Sydnorges kyst:

'On the night of 5/3-6/3:

Northbound:

From Kristiansand south at 1830 A/S vessel 'Brahe' with 3 u-boats for detaching point. 11 knots. At 1900 M.437 with 3 to 4 plus mine-clearing ship 'Bali' and 1 convoy u-boat, 8 knots, as far as Farsund.

From Egersund at 0100 R.408 plus 1 S-boat to Stavanger. 12 knots.

Southbound:

From Stavanger at 1800 S.O. 5th M/S Flotilla with 4 M-boats for minesweeping operations off Egeroey, 13 knots, afterwards to Kristiansand south.

At 1800 UJ.1109 with 3 to 3 plus 1 convoy U-boat, 10 knots, running trough.

At 1900 UJ.1717 with 3 to 4 plus 1 convoy U-boat, 8 knots, as far as Fejefjord.

At 2000 4 naval ferry arges plus 1 steamship as far as Egersund, 8 knots.

From Egersund at 1900 UJ.1755 with 1 steamship plus 1 s-boat, 9 knots, as far as Farsund.

From Farsund at 0200 M.437 with 2 to 1 plus 1 S-boat to Kristiansand south'.

Meldinger om skibsbevægelserne langs den norske kyst blev af den tyske marine sendt over radio til involverede enheder og myndigheder. Disse radiosignaler, der var kodet ved hjælp af Enigma, kunne decifreret af den allierede efterretningstjeneste i løbet af ret kort tid og anvendes i taktiske operationer. Ofte blev oplysninger fra Ultra omskrevet til, at agenter langs den norske kyst fremskaffede disse oplysninger. Dette blev gjort for at sløre den virkelige kilde. Strømmen af meldinger var tilstrækkelig til, at den engelske admiralitet havde et forholdsvis fuldstændigt overblik over skibssituationen langs den norske kyst. Den efterfølgende nat blev ovenstående signal fulgt op af endnu en melding om skibsbevægelser langs Sydnorges kyst:

'On night of 6/3 to 7/3:

Northbound:

From Kristiansand south at 1900 S.O. 6th Coastal Defence Unit with 5 to 1 plus from Farsund one convoy u-boat, 11 knots, Proceeding direct.

From Farsund at 1900 UJ 1702 with 4 to 4 plus mine clearing ship Bali, 8 knots, to Stavanger.

From Egersund at 1900 R 408, S 62 to Stavanger, 12 knots.

Southbound:

From Stavanger at 1800 UJ 1109 with 3 to 3 plus one convoy u-boat, 10 knots, proceeding direct.

At 1900 UJ 1717 with 3 to 4 plus one convoy u-boat, 8 knots, as far as Farsund.

At 2030 3 naval ferry barges plus 2 net tenders and one steamship as far as Egersund, 7 knots'.

Bomber Command natten mellem den 2. og 3. marts 1945

Minelægning var ikke de eneste operationer, som RAF Bomber Command gennemførte natten mellem den 2. og 3. marts. I alt opererede 278 fly, hvoraf ikke et eneste gik tabt i løbet af nattens operationer. Opsat i skemaform så indsatsen således ud:

<u>Target</u>	<u>Group</u>	<u>Type of a/c</u>	<u>Sorties</u>	<u>Attacked</u>	<u>Height</u>	<u>TOT</u>
Kassel	8	Mosquito	67	66	12-28.000	19.55-20.12
Berlin 1st attack	8	Mosquito	18	18	21-27.000	20.30-20.45
Berlin 2nd attack	8	Mosquito	4	4	24.000	21.30-21.34
Wiesbaden-Darmstadt						
Mannheim-Stuttgart	8	Mosquito	3	3	25-26.000	19.50-20.34
Minelaying Kiel area	5	Mosquito	7	7	200-400	03.34-03.38
Minelaying Norway	6	Halifaxes	6	5	14-15.000	03.28-04.01
		Lancasters	3	3		
Bomber Support	100	M, H, L, F, S	73	69		
Signals Patrol	100	H, M	6	6		
Diversionary Sweep	7	L, H	69	68		
Special Ops	3	Var	21			
Met Recce	8	Mosquito	1	1		
Total			278	250		

Fra tysk side så det således ud for Luftgau XI's vedkommende:

- 19.30 - 20.25 Uhr Durchflug eines starken Verbandes schneller Kflz. (etwa 60 Flz.) aus der Nordsee d.d.R. Borkum, emden, Bremen, Soltau, Lüneburg, Uelzen nach Luftgau III. 20.47 - 21.43 Uhr Rückflug aus Luftgau III, stark aufgelockert zwischen Soltau - Hannover, bremen - nördlich Minden, Papenburg - Lingen nach Holland. Höhe: 7000 - 8000 m, Geschw: ca 500 km/h, Muster: nicht gemeldet.

2. 19.55 - 20.09 Uhr Durchflug eines starken Verbandes schneller Kflz. (etwa 60 Flz.) aus Luftgau VI d.d.R. westlich Göttingen nach LG VI (Kassel).
 3. 19.58 - 21.20 Uhr einflug von etwa 20 schnellen Kflz. aus der Nordsee i.d.R. Cuxhaven, Hamburg, Lübeck, Flensburg. Nach Kreisen in diesen Räumen Abflug nach See.
Höhe: 3000 - 4000 m, geschw: etwa 300 km/h, Muster: nicht gemeldet.
 4. 20.34 - 21.43 Uhr Einflug eines schwachen Verbandes schneller Kflz (ca 20 Flz) aus der Nordsee i.d.R. ostfriesische Inseln Wilhelmshaven, Oldenburg, Bremen. Abflug d.d.R. Oldenburg, Aurich nach Holland.
Höhe: 6000 - 8000 m, Geschw: ca 500 km/h, Muster: nicht gemeldet.
 5. 21.53 - 22.32 uhr Rückflug von ca 10 schn. Kflz. aus Luftgau III d.d.R. Hannover, Osnabrück, Lingen, nach Holland.
Höhe: 5000 - 6000 m, geschw: ca 450 kmh, Muster: nicht gemeldet.
 6. 22.17 - 05.10 Uhr lfd Einflüge von einzelnen schnellen Kampfflugzeuge und Fernnachtjägern (50) aus der Noresee, Lg VI und Holland i.d.R. Helgoland - Husum - Schleswig - Kiel - Lübeck - Hamburg - Lauenburg und südl. der Linie Papenburg - Nienburg - Celle - Uelzen. Abflüge auf gegenkurs.
Höhe: tief bis 2000 m, Geschw: 420 - 500 km/h, Muster: nicht gemeldet.
 7. 01.49 - 02.21 Uhr Einflug von 2 Aufklärern über ostfriesische Inseln i.d.R. Norden - Bremen - Wesermünde - Nienburg - Fallingbostal - Hannover bis nach Lg III.
Höhe: 3000 m, 700 m, 9000 m. Geschw: ca 500 km/h. Muster: nicht gemeldet.
- Wetter west. der Weser: 5-10/10, schwache Quellbewolkung, Untergr 400 m, Obergr 200 m, in Quellungen bis 4000 m, einzelne Schneeschauer, Sicht 10-20 km, NW-wind 40 km/h in Küstengebiet 70 km/h.
Ostwärts der Weser: 0-3/10, Quellbewolkung, Untergr 400 m, Obergr 2000 m, Sicht 10-20 km, WNW-Wind 40 km/h.

Luftwaffe havde ikke de store muligheder for at gøre noget seriøst ved de britiske indflyvninger og for Luftwaffeführungsstab Ic så nattens situation således ud:

Feind

Einflug eines schwachen englischen Kampfverbandes zur Verminung skagerrak.

Störangriffe durch Mosquitoverbände auf Kassel und Berlin.

Starke Fernnachtjägereätigkeit über NW-, W- und SW-Deutschland mit Schwerpunkt Münsterland und rheinisch-westfälisches Industriegebiet.

Geringe Aufklärungstätigkeit über dem Reichsgebiet.

Im einzelnen:

Viermot Kampfverbände

Ab 19.00 Einsatz der 100 BG mit Störträgerflugzeugen in der Deutschen Bucht.

19.40 - 04.30 Einflüge einzelner englischer Kampfflugzeuge in das Skagerrak zur Verminung.

Zweimot Kampfverbände:

19.25 - 23.00 Einflug von etwa 80 Mosquito über Amsterdam - Gronau - bielefeld - Holzminden zum Störangriff auf Kassel von 19.58 - 20.12 aus 7000 - 8200 m.

Abflüge mit W-Kurs.

19.30 - 21.50 Einflug von etwa 40 Mosquito über Westfriesische Inseln - Cuxhaven - Lüneburg - Wittenberge zum Störangriff auf Berlin von 20.30 - 20.44 aus 7200 - 8100 m.

Abflüge mit W-Kurs.

19.55 - 21.50 Einflüge zweier schwacher Mosquitoverbände, vermutlich Störträgerflugzeuge, aus der Deutschen Bucht i.d.R. Hamburg - Lübeck und Oldenburg - Bremen.

Gleichzeitig einzelne flugzeuge Verminung Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Fernnachtjägereätigkeit:

19.00 - 06.00 Insgesamt etwa 250 Fernnachtjäger über NW-, W- und Sw Deutschland mit Schwerpunkt Münsterland und rheinisch-westfälischen Industriegebiet (150).

Aufklärer

23.25 - 03.00 Insgesamt 6 Aufklärer, davon i.d.R. Hannover - Bremen (2), Frenkfurt - Mannheim (3), Stuttgart - Ulm - München (1).

Von Süden keine Feindtätigkeit.



Kassel 1939 og 1945. Politikere giver ofte mange valgløfter, som de ikke holder. Hitler lovede det tyske folk i 30'erne, at hvis de gav ham 10 år ved magten, så ville de ikke kunne genkende Tyskland. Dette løfte holdt han til fulde, men måske ikke til den tyske befolknings tilfredshed. Øverst ses den øvre del af Königsstrasse fra Wilhelmshöher Platz i 1939, medens man på det nederste billede ser det totalt ødelagte Oberpostdirektion i Hohenzollerstrasse i 1945.

Eigener Einsatz

Gegen Mosquitoeinflug Berlin:

1. J.Div: 1 Me 262 Mosquitojagd, 2 sicher, 1 wahrscheinlich.

2. J.Div: 1 Flugzeug.

Keine Verluste

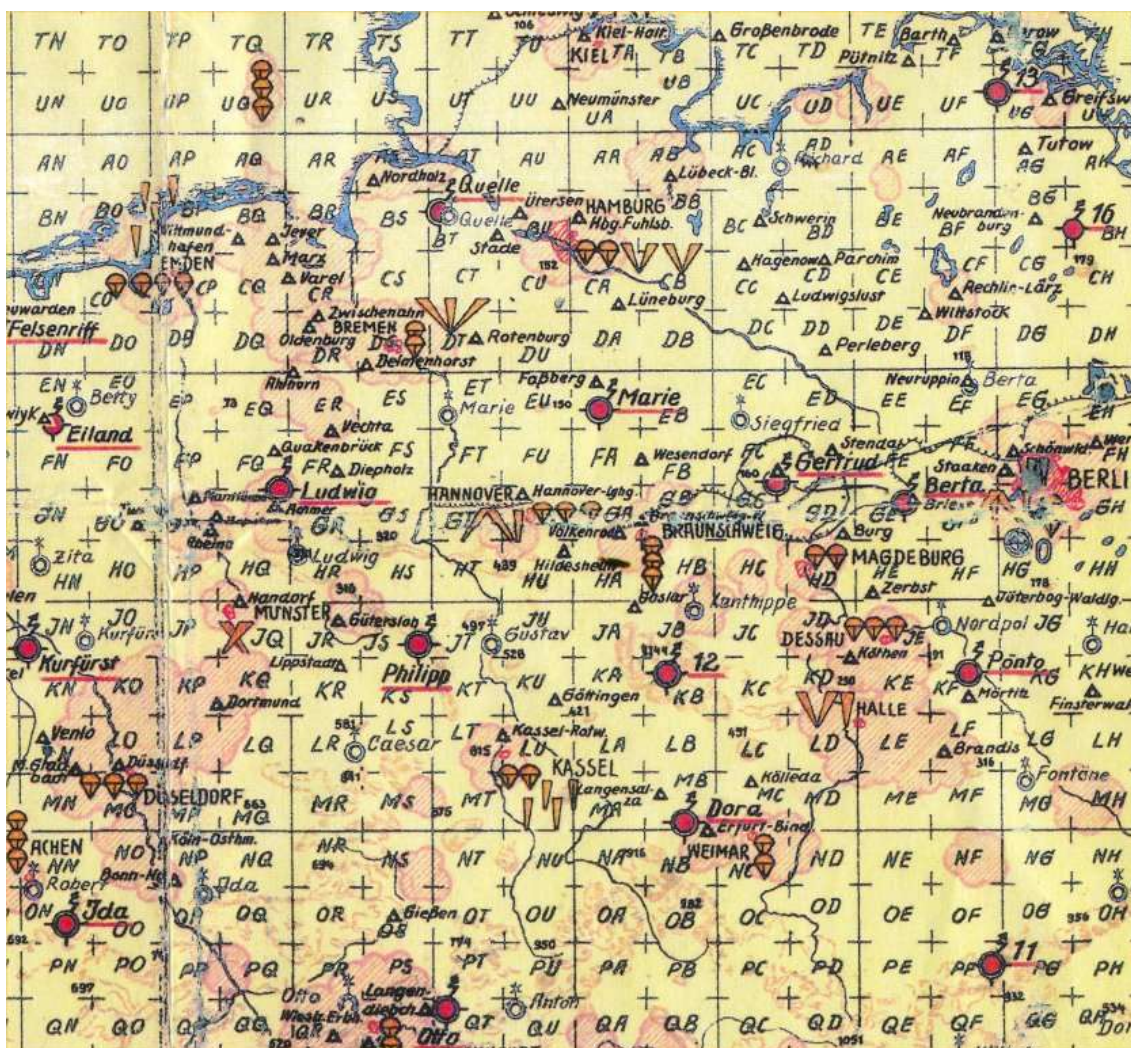
Wetter

Raum Berlin: 0 - 3/120, Ugr. 500 m, Ogr. 2000 m, Sicht 10 - 20 km.

Raum Kassel: 4 - 8/10, Ugr 500 m, Ogr. 2000 m, Sicht 10 - 20 km.

NW, V- und SW-Deutschland:

Wechselnde Schauerbewölkung mit Schneeschauern zwischen 500 - 2000 m, Sicht 10 - 20 km, in den Schauern stark zurückgehend.



Kortskitse for tyske natjager - skitsen viser det område, som Mosquitostyrkerne til Kassel og Berlin overfløj på vej til og fra målet. Tyske flyvepladser er afmærket med en trekant, radiofyre med en rød cirkel og flakområder er skraveret med rødt. Lyskastere og faldskærme angiver 'Obejktkenning und Orientierungssichtzeichen', hvilket vil sige luftværnsskytsets hjælp til natjagernes orientering. (Herbert Koch)

Kassel

Nattens hovedmål for RAF Bomber Command den 2./3. marts 1945 var Kassel, der blev angrebet af 67 Mosquitoes fra No. 8 Group. Følgende enheder var denne nat befalet til at sende Mosquitoes mod Kassel:

No. 105 Sqdn	4 Mosquitoes
No. 109 Sqdn	4 Mosquitoes
No. 142 Sqdn	9 Mosquitoes
No. 162 Sqdn	9 Mosquitoes
No. 163 Sqdn	9 Mosquitoes
No. 608 Sqdn	8 Mosquitoes
No. 128 Sqdn	12 Mosquitoes
No. 692 Sqdn	12 Mosquitoes

Mosquitoerne fra No. 162, 163 og 608 Squadron medførte hver 4 stk 500 lbs, hvoraf den ene var langtidsforsinket. Mosquitoerne fra No. 128 og 692 Squadron medførte hver en 4000 lbs HC. Mosquitoerne fra No. 105 og 109 Squadron var målmarkeringsfly, der anvendte OBOE til nøjagtig stedfæstelse af deres position ved bombeafkast. Målmarkeringen var fastsat til at være Musical Markers, hvor man markerede målområdet med røde og grønne målmarkeringsbomber, der cascadede fra 5.000 fods højde. Angrebsstidspunktet var sat til klokken 20.00.

Flyene til Kassel blev plottet hele vejen til målet. Første plot blev afgivet klokken 19.12 og herefter fulgte nøjagtige plot indtil klokken 20.05, hvor der blev rapporteret bomber over Kassel. Tilsyneladende udløste de nøjagtige plot ikke den store natjageraktivitet hos Luftwaffe.

No. 8 Group rapporterede følgende efter angrebet på Kassel:

'67 Mosquitoes took off; 66 attacked the primary target and 1 was abortive. 7 Oboe Mosquitoes released Red and Green IT's and bombs by means of precision device. Timing of markers was good, the first mixed Red and Greens falling at H-5 and a good continuity being registered until H+7. Markers burst just above cloud tops cascading immediately into cloud, but leaving nevertheless, a distinctive glow which was clearly visible to following aircraft. A single large glow was formed and maintained by the closely grouped clusters of IT's throughout the attack and accurate bombing ensued as evidenced by the numerous bomb flashes seen in marked area by following crews, all of whom bombed with glow of markers in sights. Some crews report a large steady glow of fires being seen up to a distance of 50 miles after bombing target. Decoy red, green and white IT's reported midway through the attack 5 miles to North and South respectively of estimated aiming point attracted no bombing. Defences: Moderate heavy flak, bursting 15/25.000 ft. Nil fighters'.

Følgende fly deltog i angrebet på Kassel:

No. 105 Squadron

Tre af Mosquitoerne kastede deres bombelast som befalet, men F/O Lickley undlod at bombe. Bombelasten bestod af en blanding af 500 lb sprængbomber og målmarkeringsbomber. Følgende besætninger deltog:

Mosquito IX	LR598	F/Lt R E Jordan, DFC & F/Lt J W Plunkett	18.21 - 21.38
Mosquito XVI	MM170	F/O A Y Lickley & P/O J P Cameron	18.11 - 21.30
Mosquito IX	RV304	F/O S D Telford & F/Sgt G W Vance	18.27 - 21.52
Mosquito IX	ML920	F/Lt P L Whittaker & F/Lt P F Hoare	18.17 - 21.58



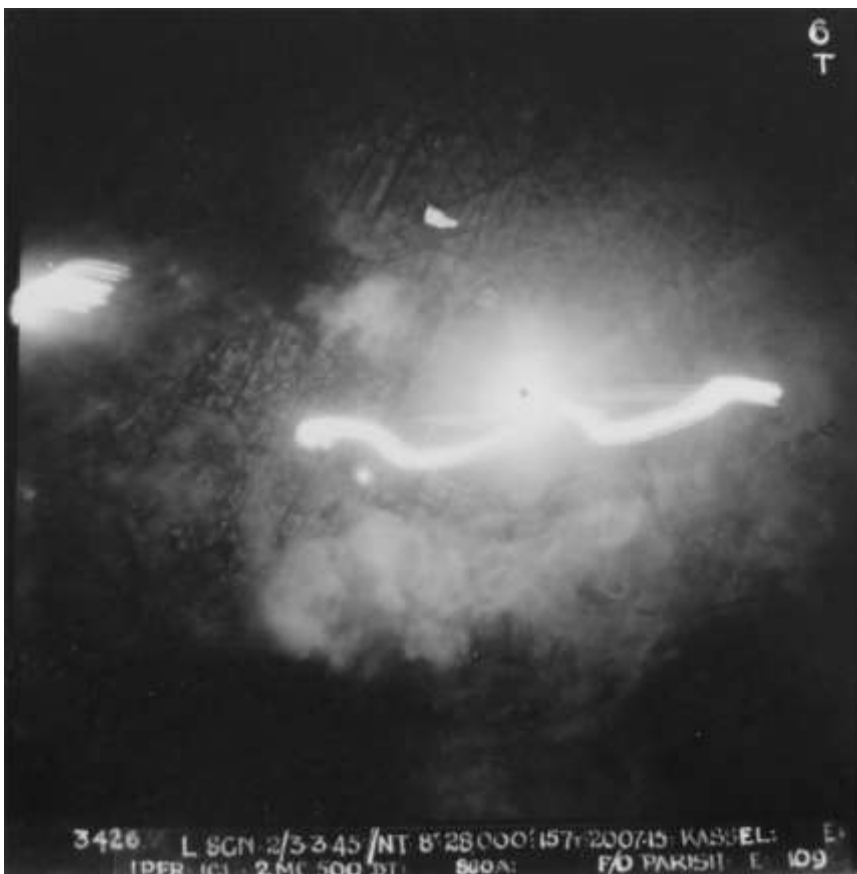
Målfoto for F/Lt Wittaker i Mosquito 'D' fra No. 105 Squadron. Kassel er næsten helt dækket af skyer og kun enkelte punkter på jorden er synlige. Fotoet er taget fra en højde af 28.000 fod.

No. 109 Squadron

Fire Mosquitobesætninger markerede Kassel ved hjælp af AR5513 fra en højde af 28.000 fod. Markeringen var nøjagtig, men der var 7-10/10 skydække over målområdet i 9.000 fods højde, hvorfor besætningerne fra No. 109 Squadron ikke var sikre på at de efterfølgende fly så målmarkeringen. Luftværnsartilleriet ved Kassel var ikke særligt effektivt og kun en enkelt besætning (Mosquito RV308) rapporterede om 'moderate accurate flak'. Følgende besætninger fra No. 109 Squadron deltog i angrebet på Kassel:

Mosquito XVI	PF408	F/Lt G R Jenkinson & F/Sgt Rogers	18.10 - 21.50
Mosquito XVI	RV308	W/O E Beswick & F/O A W Pracnell	18.20 - 21.50

Mosquito XVI	PF434	W/O T A Carter & W/O R J Wicks	18.10 - 21.55
Mosquito XVI	MM929	F/O R W Parish & F/Lt S R Kirkham	18.20 - 21.50



Målfoto for F/O Parish i Mosquito 'L' fra No. 109 Squadron. Under Parish'es angreb kunne man se større dele af Kassel gennem skydækket. Målmarkeringen blev dog ikke kastet visuelt, men ved hjælp af Oboe navigationssystemet, hvorfor det ikke havde den større betydning om Mosquitobesætning en kunne se målområdet.

No. 128 Squadron

No. 128 Squadron angreb Kassel med 12 Mosquito XVI. Alle besætninger bombede byen og returnerede til RAF Wyton. F/Lt Jones og F/Sgt Brown rapporterede, at tyskerne affyrede hvide 'dymmy floaters' syd for Kassel, medens F/O Batchelor og P/O Gould rapporterede om falske røde målmarkingsbomber syd for Kassel og falske grønne nord for byen.

Mosquito 16	PF440	F/Lt J W G Smith & Sgt Hill	18.11 - 21.50
Mosquito 16	PF443	F/Lt Empson & F/O Dwerryhouse	18.11 - 21.37
Mosquito 16	RV297	F/O Byatt & F/Sgt O.Mally	18.14 - 22.37
Mosquito 16	PF405	F/O Goddard & P/O Wise	18.13 - 22.01
Mosquito 16	PF428	F/O Mayfield & F/Sgt Murphy	18.14 - 22.53
Mosquito 16	MM223	F/Lt Bush & F/O Mayson	18.15 - 22.59
Mosquito 16	MM192	F/O F/O Batchelor & P/O Gould	18.16 - 21.48
Mosquito 16	PF449	F/Lt Stapylton & F/O Leckenby	18.17 - 21.45
Mosquito 16	PF413	P/O Prior & F/O Morris	18.15 - 22.17
Mosquito 16	MM204	F/Lt Wright & F/O Belfitt	18.30 - 22.12
Mosquito 16	MM202	F/Lt L G Smith & W/O Lane	18.18 - 21.55
Mosquito 16	PF458	F/Lt Jones & F/Sgt Brown	18.17 - 22.08

No. 142 Squadron

Ni Mosquitoes angreb Kassel og kastede 27 x 500 lbs MC med .025 sekunds forsinkelse samt 9 x 500 GP med tidsforsinkelse mellem klokken 19.59 og 20.04 fra mellem 12-18.000 fod. Eskadrillens personel mente, at målmarkeringen var udmærket og at deres bombing var koncentreret. De kunne se et brandskær i næsten 75 kilometer efter, at de havde forladt målområdet. Luftværnsskydningen blev kun beskrevet som 'slight to moderate H/F'.

Mosquito XXV	KB450	F/O H E Fryer & F/Sgt L A Harris	18.20 - 21.59
Mosquito XXV	KB436	F/O E A Gosling & F/Sgt D T Simpson	18.21 - 21.53
Mosquito XXV	KB481	F/O D G Harrigan & F/Sgt D Korthridge	18.22 - 22.04
Mosquito XXV	KB468	S/Ldr A W D James & P/O C Hockenhuill	18.17 - 22.00
Mosquito XXV	KB486	F/Lt I A Litchfield & Sgt R J Noward	18.23 - 21.38
Mosquito XXV	KB432	W/Cdr B C D Nathan & S/Ldr T M Jones	18.18 - 21.51
Mosquito XXV	KB455	F/Lt S A Nolan & Sgt W J C Green	18.22 - 22.42

Mosquito XXV KB448
Mosquito XXV KB435

W/O K Richardson & W/O R Moodie
F/O H J Smith & Sgt J T Gibbins

18.20 - 21.45
18.19 - 21.42



Kassel var en hårdt prøvet by under krigen og den blev bombet adskillige gange. Især to angreb i oktober 1943 skilte sig ud, nemlig natten mellem den 3. og 4. oktober samt natten mellem den 22. og 23. oktober, hvor det lykkedes for Bomber Command at fremkalde en ildstorm, der ødelagde 63% af Kassels beboelse. Byens prøvelser var dog ikke overstået med angrebet natten mellem den 2. og 3. marts 1945. Seks nætter senere angreb 276 bombefly fra RAF Bomber Command igen Kassel og forårsagede store skader i den vestlige del af byen.

No. 162 Squadron

F/O Finlay og Allsop angreb klokken 20.02 fra 15.000 fods højde med 3 stk 500 lb MC og 1 stk 500 lb GP bombe. De kunne klokken 19.57 se skæret fra en rød målmarkeringsbombe gennem skyerne og et minut senere så de røde og grønne målmarkeringsbomber, der kaskadede over 10/10 skydækket i 4.000 fod. De næste målmarkeringsbomber blev set klokken 20.06 og disse faldt i en række fra øst mod vest over en strækning af næsten 7-800 meter.

Finlay og Allsop var garvede besætningsmedlemmer. Thomas Finlay havde i juli 1943 fået tildelt et DFM efter at han havde gennemført 51 operative togter ved No. 104 Squadron. Cyril Allsop fik sit DFM i maj 1944 efter 28 togter som navigatør ved No. 207 Squadron - herunder otte mod Berlin og to mod Leipzig. I No. 162 Squadron var de en fantastisk besætning med høj standard.

F/O Knight i KB415 så adskillige 4.000 lb bomber detonere i skæret fra falske gule målmarkeringsbomber omkring 30 kilometer sydøst for målet. Benjamin Knights var heller ingen nybegynder. Han fik tildelt sit DFM i juli 1942 efter 37 operative togter ved No. 104 Squadron, hvor han flere gange var i luftkamp med fjendtlige jagerfly.

Følgende besætninger fra No. 162 Squadron angreb Kassel:

Mosquito 25	KB445	F/O T Finlay, DFM & F/O C Allsop, DFM	18.25 - 21.54
Mosquito 25	KB442	F/Lt R Waller & Sgt W K Grigg	18.26 - 21.42
Mosquito 25	KB415	F/O B H Knights DFM & F/Sgt J Robjohns	18.18 - 21.47
Mosquito 25	KB465	F/Lt J L Withworth & F/O W A Tulloch	18.23 - 21.49
Mosquito 25	KB477	F/Lt H V Bland & F/Lt F Layton	18.18 - 21.45
Mosquito 25	KB464	W/O W Henley & P/O R F Clark	18.30 - 21.57
Mosquito 25	KB499	F/Lt B H B Hopkin & F/Sgt I Hanrahan	18.23 - 21.51
Mosquito 25	KB492	F/Lt A J Marshall & F/O J L Crabb	18.25 - 22.00

No. 163 Squadron

No. 163 Squadron afsendte 9 Mosquito 25 mod Kassel, der alle uden problemer bombede lyskæret fra målmarkeringsbomberne gennem skydækket. Der var ingen lyskastere i anvendelse ved Kassel og kun ringe flakaktivitet. Besætningerne rapporterede om forberedt luftværns skydning i 20.000 fods højde, hvilket var langt højere end eskadrillens fly angreb i. Ingen fly blev beskadiget og alle returnerede til RAF Wyton.

F/O Fotheringham og F/Sgt Foleys missionsrapport var ret typisk for eskadrillens indsats denne nat mod Kassel:

10/10ths S cu 5-6000 ft thin. Saw TI's on run up about H. Orbited and bombed Red and Green

TI's at H+5, bombed before TI covered. Bombing very good. Further TI's. Flak slight.

Følgende besætninger fra No. 163 Squadron deltog i angrebet på Kassel:

Mosquito 25	KB510	F/O P R M Neal & Sgt Brown	18.26 - 21.56
Mosquito 25	KB474	F/O Wagener & F/Sgt Lewis	18.26 - 21.53
Mosquito 25	KB511	F/Lt Bowen & F/O B M D'Arcy	18.27 - 22.06
Mosquito 25	KB538	F/O A Fotheringham & F/Sgt Foley	18.27 - 22.19
Mosquito 25	KB505	F/O Langford & F/O Bevan	18.30 - 22.02
Mosquito 25	KB555	F/O Brookbank & F/O Tompson	18.28 - 21.46
Mosquito 25	KB502	F/O W Houghton & F/Sgt L A Stegman	18.29 - 22.15
Mosquito 25	KB568	F/Lt Cooper & F/Sgt A E Gillespie	18.28 - 22.19
Mosquito 25	KB624	P/O R D Topley & Sgt Wilcock	18.30 - 21.59



Det ødelagte Staatstheater i Kassel, der blev ramt af bomber den 22. oktober 1943. Bygningen blev svært beskadiget under angrebet og de efterfølgende år forfaldt bygningen mere og mere, hvorfor den blev revet ned i 1953.

No. 608 Squadron

No. 608 Squadron angreb Kassel med otte Mosquitoes, der kastede 24 stk 500 MC samt 8 stk 500 MC med langtidsforsinkelser. Bombningerne fandt sted i tidsrummet mellem 20.00 og 20.06 fra højder mellem 14-15.000 fod.

Besætningerne rapporterede alle, at de bombede røde eller grønne målmarkeringer som kaskadede fra klokken 19.56 til 19.58. Flere besætninger rapporterede om falske røde målmarkeringer sydvest for målområdet, men ingen af eskadrillens besætninger bombede disse. Følgende besætninger fra No. 608 Squadron deltog i angrebet:

Mosquito XX	KB197	F/Lt MacLean & Sgt Todd	18.25 - 21.56
Mosquito XX	KB411	F/Lt Mackenzie & F/O Scott	18.28 - 22.02
Mosquito XX	KB438	F/O Sheppardson & Sgt Bell	18.26 - 21.49
Mosquito XX	KB189	F/Lt Lockyer & F/O Sherry	18.27 - 21.54

Mosquito XX	KB355	F/Lt Lilley & F/Sgt Hossacks	18.29 - 21.59
Mosquito XX	KB417	F/Lt Bartholonew & P/O Foley	18.30 - 21.53
Mosquito XX	KB347	F/O Green & Sgt Rice	18.26 - 21.43
Mosquito XX	KB413	P/O Turner & Sgt Bryant	18.30 - 22.01

No. 692 Squadron

No. 692 Squadron afsendte 12 Mosquito XVI mod Kassel, hvoraf de 11 bombede. F/Sgt Campey og F/Sgt Rabiner i ML970 var forsinkede, fordi deres Gee og Loran var ude af drift og de nåede først frem, så kunne bombe en blanding af røde og grønne målmarkeringsbomber, der blev tændt klokken 20.07. Dette har formodentlig været en falsk tysk målmarkering.

Mosquito XVI	RV311	S/Ldr D G Hunter & Sgt K J Withers	18.10 - 21.42
Mosquito XVI	PF400	F/Lt P J Trotman, DFC & F/O B H Tubbs, DFM	18.11 - 21.47
Mosquito XVI	ML970	F/Sgt W Campey & F/Sgt J Rabiner	18.14 - 22.20
Mosquito XVI	PF430	F/Lt B Boothright & F/O C R Clark	18.13 - 21.49
Mosquito XVI	MM180	F/Lt L J J Dudson, DFC, DFM & Sgt T Grieveson	18.14 - 22.10
Mosquito XVI	MM172	P/O R H M Vere & W/O J F P Archbold	18.15 - 21.56
Mosquito XVI	RV318	F/Lt G R Green & F/Lt J A Perry	18.16 - 21.37
Mosquito XVI	PF441	F/Lt F Hill, DFC & F/O J Simkin, DFM	18.20 - 21.53
Mosquito XVI	PF450	F/Lt A W Waugh & F/O L R Corrigan	18.21 - 21.53
Mosquito XVI	MM176	F/Sgt L A Williams & W/O J A Crossmann	18.19 - 22.00
Mosquito XVI	PF448	W/O J A Crossman & Sgt R G Barnes	18.18 - 21.44
Mosquito XVI	MM133	W/O G Hill & Sgt W Liversidge	18.19 - 21.52

Mosquitoerne anrettede store skader i Kassel og det lykkedes for Bomber Command at beskadige adskillige militære installationer samt transportmål. Kassel blev bombet mange gange i løbet af krigen og var ved krigens slutning en af de værst trufne byer i Hessen - 77.6% af den indre by i Kassel var i 1945 ødelagt. Kun 1.200 ud af 65.000 lejligheder var uskadede.



Ødelagt lokomotiv på Henschelfabrikken i Kassel. Henschel fremstillede i Kassel lokomotiver til de tyske jernbaner (afleverede lokomotiv nummer 25.000 i juni 1941), men fremstillede også kampvogne, flymotorer, fly og styrede bomber til de tyske tropper. Henschel blev kraftigt beskadiget i oktober 1943, men efterfølgende angreb 'holdt skaderne vedlige'.

Den tyske skadesmelding for bombningen af Kassel den 2./3. marts lød således næste morgen:
Kassel 19.58-20.12 Uhr, zahlreiche Minenbomben und Sprengbomben. In Stadtmitte, Westen, Rothen Detmold, Fasanenhof und nahe Hauptbahnhof.

Gebäudeschaden: Waggonfabrik Wegmann & Co. Werk 1 Brandschaden. Standortlazarett schwer beschädigt. Gross Häsele Kaserne, Hohenzollern-Kaserne, Artillerie Kaserne und Wehrmachtskommandantur mittelschwer beschädigt. Bisher 1 Gefallener.

Det tyske ordenspoliti havde en lidt mere udførlig beskrivelse af skaderne i Kassel:

Kassel

19.58 - 20.12 Uhr: Anzahl der Abwurfmittel, Schäden und Personenverluste ändert sich wie folgt:

30 bis 40 Minen-, etwa 160 Spreng- und 500 Stabbrandbomben. Hauptbombenlast auf Stadtmitte, Altstadt, vorderen Westen, Hauptbahnhofs-Gegend, rothenditmoed.

3 Mittel- und 6 Kleinbrände.

12 Wohnhäuser total, 30 schwer, 38 mittel und 170 leicht.

Ferner Landratsamt Wittichstrasse, Unerkennung des 4. LS-reviers im arbeitsamt total.

Arbeitsamt, Stadtparkasse, Bank der Deutschen Arbeit, 3 Gärtnereien, Standortsambulanz Albrechtstrasse schwer, Landesmuseum, Finanzamt Innenstadt, Kommerzbank, Gaststätte Reiss, Lagerhaus Wanzel, Waggonfabrik Wegmann u Co und Optische Werke Wöhler, Wehrmachtskommandantur, Artillerie-Kaserne Ihringshäuser Strasse, Husaren-Kaserne, Pol.-Präsidium, Pol.-Kaserne, Hauptfeuerwache sowie 3. und 7. LS-Revier mittel.

Henschelwerke II, Jutespinnerei, Gauleitung, Stadtkrankenhaus, Kurhessisches Milchwerk, Kartoffelsilo Dennhäuser Strasse, Graf Häsele-Kaserne, Wehrmachtskaserne Hohenzollernstrasse, rotes Palais leicht.

Vorübergehende Störungen im Pol.-Fernsprechnet. Grossalarmgeräte fallen weiterhin aus.

Auf Kassel-Hauptbahnhof Gleis Hauptbahnhof-Wilhelmshöhe durch 2 Blindgänger beschädigt.

Im Bahnhof Wilhelmshöhe Zugverkehr durch Blindgänger gestört.

Erneute Schäden an Strassenbahnschienen und Oberleitung.

In den Versorgungsanlagen erneut Rohrbrüche grosser Saugleitungen.

4 Gefallene (2 Männer, 2 Frauen), 12 Männer schwer und 1 Pol-Angehöriger leicht verwundet. An 2 Schadenstellen 6 Verschüttete, davon bisher 3 tot geborgen.



Den svært beskadigede godsbanegård i Kassel med ødelagt perron og kontorbygning. Godsbanegården i Kassel rådede over 73 kilometer jernbanespor og håndterede normalt omkring 2.300 jernbanevogne i døgnnet - et tal der faldt drastisk i løbet af bombningen af Kassel. Tyskerne var dygtige til at udbedre bombeskader og satte normalt mellem 2-3.000 mand i arbejde for at udbedre skader efter et angreb og var normalt i stand til at nå en kapacitet på 25% efter fem til seks dage og 70-80% efter to til tre uger.

BdO Hannover rapporterede også følgende skader for natten mellem den 2. og 3. marts:

Gardelegen

Bordwaffenbeschuss auf Bahnhof und Personenzug.

Fasslager auf Bahnhof in brand geraten.

Ferner wurden in Barten, Warmsen und Haldensleben insgesamt 4 Sprengbomben abgeworfen. Ferner Bordwaffenbeschuss. Leichte Gebäude-, geringe Sachschäden sowie Flurschäden gemeldet.

Berlin

18 Mosquitoes blev sendt mod Berlin og her blev de første plot afgivet klokken 19.17, da flyene befandt sig omkring 80-120 km vest for Vlieland. Herefter fulgte uregelmæssige plot indtil Berlin blev nået klokken 20.30. Den britiske aflytningstjeneste opsnappede sporadiske meldinger om natjagere og mente, at III./NJG 5 tilsyneladende opererede, men at det så ud, som om tyskerne holdt deres natjagere tilbage, fordi de ventede en større indflyvning. Bombningen af Berlin blev gennemført i klart vejr og Mosquitoerne opnåede en god koncentration under deres bombeafkast. Halvanden time senere afsendtes yderligere fire Mosquitoes mod Berlin, men disse var nødt til at bombe gennem et 5/10 skydække.

Mosquitoerne til Berlin (med kodenavnet Whitebait) kom fra følgende eskadriller:

No. 139 Sqdn	9 Mosquitoes
No. 142 Sqdn	3 Mosquitoes
No. 162 Sqdn	3 Mosquitoes
No. 163 Sqdn	3 Mosquitoes
No. 608 Sqdn	4 Mosquitoes

H-hour var sat til klokken 20.30 og angrebet blev indledt af Y-markers, der 'will mark the A/P blindly with TI Red photo flash cascading at 5000 ft and with TI floaters Green igniting at 9000 ft. If Y is u/s they will revert to bombers'.

De efterfølgende bombefly havde ordre til primært at bombe centrum af de røde målmarkingsbomber og hvis dette ikke lod sig gøre, centrum af de grønne floaters. Sidste alternativ var at bombe visuelt eller ved hjælp af navigationsudstyr. Mosquitobomberne til Berlin medførte hver fire stk 500 lbs sprængbomber, hvoraf den ene var forsynet med tidsforsinket brændrør. De fire Mosquitoes, der bombede en halvanden time efter de andre, bombede ved hjælp af Loran. Sidstnævnte fly, der var fire Mosquitoes fra No. 608 Squadron, kastede hver 3 stk 500 lbs sprængbomber og en enkelt målmarkingsbombe grøn photo flash for, at tyskerne skulle tro, at et fornyet større angreb var under opsejling.



Ødelagte bygninger i Berlin i foråret 1945. RAF Bomber Command og 8th Air Force ramte byen hårdt i 1943-44, men Mosquitoernes vedvarende angreb i 1945 i 36 nætter i forlængelse af hinanden og med gennemsnitligt 60 Mosquitoer i hvert angreb tog også hårdt på Berlin.

No. 8 Group indberettede følgende efter angrebene på Berlin natten mellem den 2. og 3. marts 1945:

'18 Mosquitoes took off and attacked the primary target. Five aircraft dropped markers on H2S, remaining four marker aircraft releasing bombs only owing to unserviceability of equipment. First TIs were five minutes late, but a very good continuity of markers was then achieved and these were reported well grouped by the nine following crews, all of which released with markers in sights. Decoy Red/Yellow and Green markers active 10/15 miles NW and S of estimated aiming point from H+5 onwards, but these attracted no bombing. Defences: Slight to moderate heavy flak, predicted and accurate. Numerous searchlights operating in cones. 1 T/E jet aircraft reported seen in target area'.

For det efterfølgende angreb med Loran fly lød det:

'4 Mosquitoes took off and attacked the primary target. Severe jamming experienced on Loran by all four crews. Bombing was carried out in 2 cases on good DR aided by track check, remaining 2 aircraft releasing on DR. Defences: Nil flak, few searchlights'.



Store dele af Berlin var ødelagt i foråret 1945, men berlinerne kunne ikke føle sig sikre og var nødt til at søge tilflugt nat efter nat i kælder eller beskyttelsesrum. Mosquitoernes 500 lb eller 4.000 lb sprængbomber var ikke noget, som de fleste havde lyst til at ignorere. Resultatet var nedslidte og syge tyskere, der havde helbredsproblemer på grund af de mange timer i beskyttelsesrum.

Følgende enheder og fly deltog i angrebet på Berlin natten mellem den 2. og 3. marts 1945:

No. 139 Squadron

Denne eskadrille afsendte ni besætninger og havde til opgave at afmærke målområdet i Berlin. Eskadrillens dagbog skriver følgende om angrebet:

'Target Berlin. 9/9 aircraft attacked the target only five dropping TIs the remaining four bombs only. Owing to faulty VHF no adjustment was made to 'H' hour and all aircraft bombed late. Concentration of markers appears to have been average in spite of intense searchlight activity. All crews report considerable opposition and it appears to have proved a successful raid.

Time of dropping varied between 2030 hours and 2045 hours and one aircraft, KB268, sustained considerable damage.

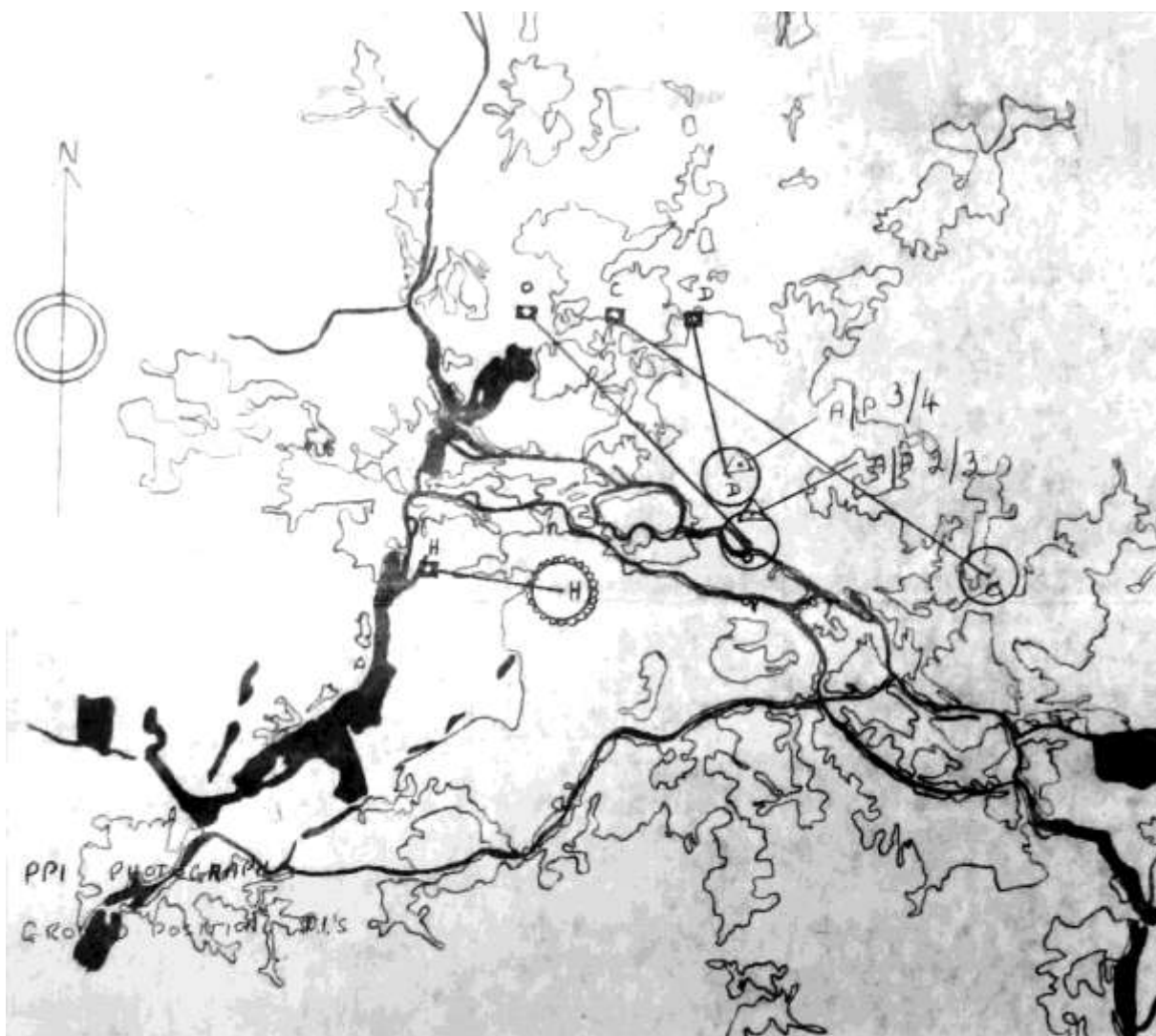
Weather was clear and the usual dummies were seen, with the dummy city in the NW in operation and dummy TIs and bomb bursts in the same area'.

Besætningen ombord på Mosquito KB268 var ret så erfaren. Coleman havde som sergeant fået tildelt sit DFM i februar 1943, medens han forrettede tjeneste ved No. 148 Squadron. Han kom i juli 1942 til denne enhed og fløj en række missioner over Nordafrika, hvor en af dem udløste hans DFM:

'On 10th November, 1942, this NCO was detailed to bomb the road between Tobruk and Timimi. Whilst over the target area, the starboard engine failed. The job being completed, he turned for home but, as the aircraft would no longer maintain height, he force-landed south of Fuks. Owing to the skill this pilot showed, no member of the crew was injured and they all returned to the squadron fit for operation'.

George Coleman fra No. 139 Squadron modtog 20. april 1945 et velfortjent DFC efter, at han havde gennemført mere end 80 operative togt. Citationen for hans DFC indeholdt blandt andet:

'One night in March, 1945, he piloted an aircraft detailed to attack Berlin. When nearing the target the aircraft was illuminated in the searchlights and subjected to considerable anti-aircraft fire. In spite of this, Flight Lieutenant Colemann pressed home his attack. Immediately afterwards, his aircraft was struck by bullets from an enemy fighter. The leading edge of the port mainplane was shot away, the main spar was holed and the underside of the port mainplane between the drop tank and the wing tip was torn away. The aircraft became difficult to control but showing superb skill, Flight Lieutenant Coleman flew to base and landed safely'.



Målskitse for No. 8 Groups angreb på Berlin nätterne mellem den 2/3 og 3/4 marts 1945. Følgende besætninger er plottet ind for natten mellem den 2. og 3. marts:

O	S/Ldr Harris	Marker	183° A/P 8 NM
C	F/Lt Cooper	Marker	104° A/P 5 - 6 NM
D	F/Sgt Van Houten	Marker	325° A/P 1 NM
H	F/O Arnett	Marker	No photos
A	F/Lt Broad	Marker	Not plotable
B	F/Lt Della-Stua	Marker	No camera
T	F/Lt Dawes	Marker	Not Plotable
N	S/Ldr Malley	Marker	No photos



Flakbunkeren Gefechts-turm I (også benævnt Gustav) i Berlin - Tiergarten, der var bestykket med 12.8 cm luftværnsskyts samt 20 mm Vierling.

Bunkeren blev færdigbygget i april 1941 og fungerede som beskyttelsesrum for op til 16.000 berlinere.

På nederste billede ses en af de store 12.8 cm luftværnsskanoner.

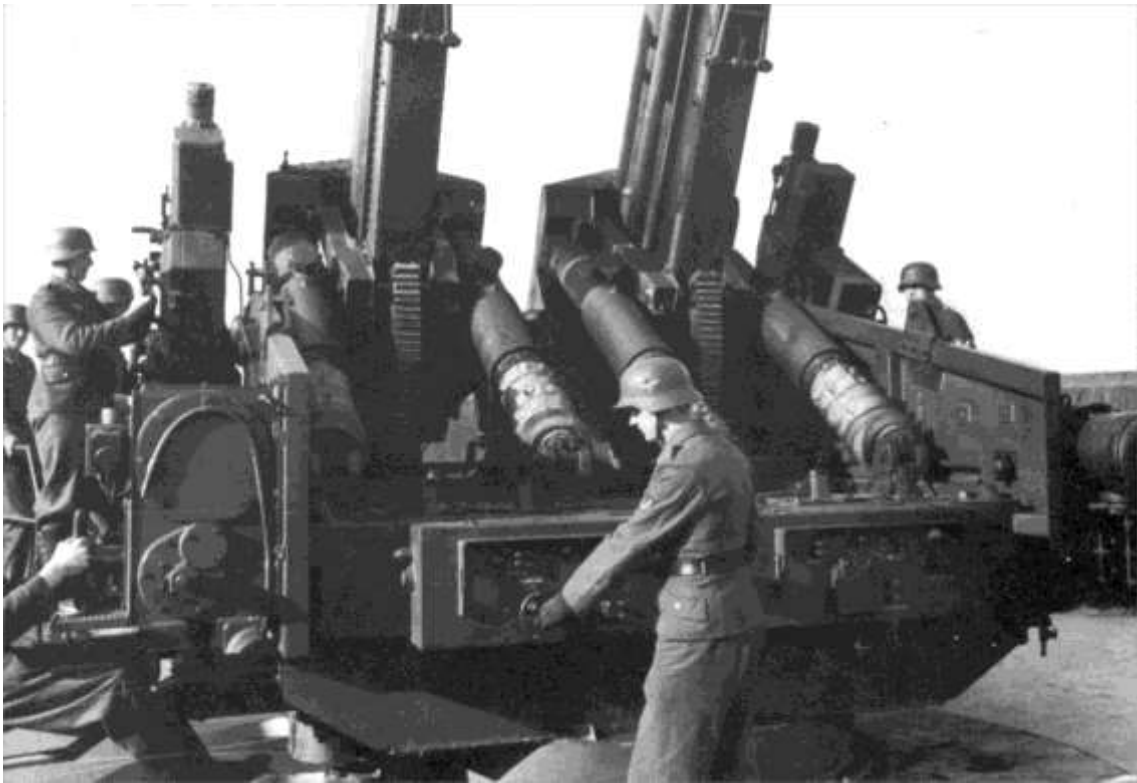




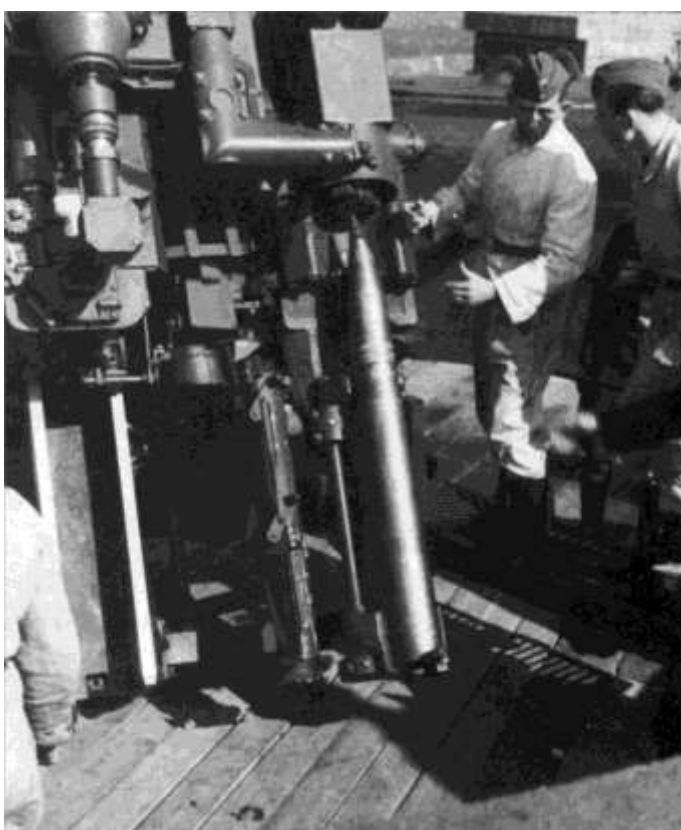
En af de fire dobbelt 12.8 cm luftværnskanoner samt Würzburg D skyderadar på toppen af 'Gustav' i Tiergarten i Berlin. De fire dobbelt luftværnskanoner var i stand til at affyre mellem 80 og 96 skud i minuttet op til en højde af omkring 14.8 km - brændrøret i granaten fik den dog til at detonere efter 12.800 meter. En 12.8 cm granat vejede 26 kg, medens en dobbelt 12.8 cm Flak 40 i skydestilling vejede 26.5 tons. Skyderadaren var en standard FuMG 39 T Würzburg D, hvor den øverste del af parabolantennen mangler. Billederne er taget umiddelbart efter krigen.

Coleman og Cooper blev angrebet af Kurt Welter fra 10./NJG 11, der gjorde krav på nedskydning af Mosquitoen. Selv om Mosquito KB268 blev ramt af en 30mm granat, lykkedes det for Coleman at flyve Mosquitoen tilbage til RAF Upwood.

Robert Cooper havde modtaget sit DFC i november 1944, medens han fløj ved No. 156 Squadron. Begge besætningsmedlemmer overlevede krigen.



12.8 cm Flak 40 Zwilling med betjeningsmandskab på taget af et flaktårn. Blandt kanonmandskabet var det en ære at være tjenestegørende ved en af de store luftværnskanoner på flaktårnene i Berlin. På det nederste billed ses kanonkommandøren, der bærer udmærkelsestegnet for særlig fortjeneste på ærmet.



Kanonmandskabet under træning på en af de store luftværnskanoner.

Selve granaten vejede 26 kg, men med hylster var vægten oppe på 47.7 kg, hvorfor det ikke var muligt at lade kanonen manuelt. Selve kanonen på en Zwillingkanon blev også rettet ind elektrisk, medens det på de enkeltløbede var muligt at indstille den manuelt.

No. 139 Squadron afsendte følgende fly mod Berlin:

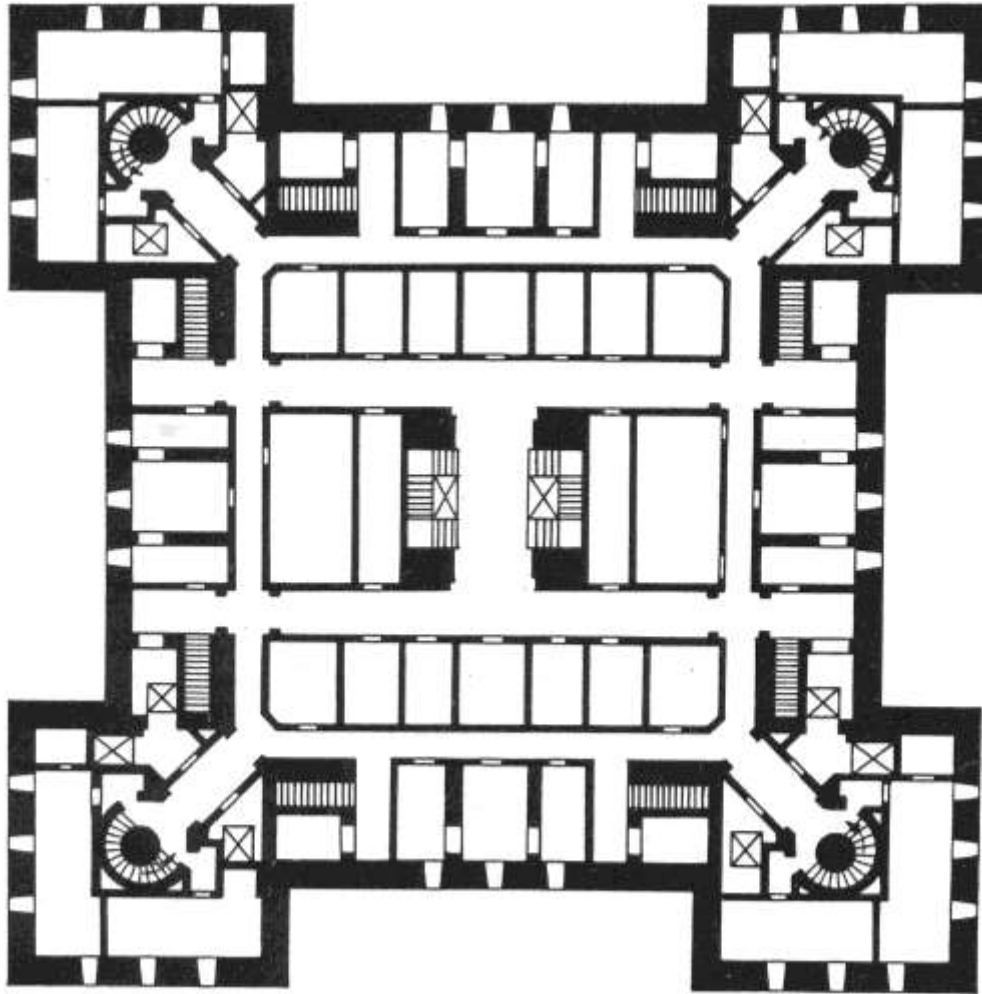
Mosquito XXV	KB390	W/Cdr J Clift, OBE & F/Lt A Della Stua, DFM	18.17 - 22.40
Mosquito XX	KB367	F/Lt J W T Bosch & F/Sgt J H Van Houten	18.18 - 22.29
Mosquito XX	KB204	F/Lt A George, DFC, DFM & F/Lt R V Broad, DFC	18.19 - 22.43
Mosquito XX	KB156	F/Lt W C Wilson, AFC & S/Ldr J Y Malley, DFC	18.20 - 22.36
Mosquito XX	KB225	F/O A W Calder & F/O F W Crawley, DFC	18.21 - 22.35
Mosquito XX	KB268	F/O G Coleman, DFM & F/Lt R Cooper, DFC	18.22 - 23.05
Mosquito XX	KB271	F/Lt G A Nicholls & F/Lt J E Dawes	18.23 - 22.44
Mosquito XX	KB 217	F/Lt A O'Grady & F/Lt L D Groome, DFC	18.29 - 22.37
Mosquito XX	KB354	F/Lt A V Smith & S/Ldr M G Harris, DFM	18.36 - 22.51



De store luftværnsbunkere kunne rumme op til 16.000 personer og når luftalarmen lød, var der ikke lang tid til at søge tilflugt i bunkerne, hvorfor det var overordenligt vigtigt, at alle var nøje instrueret i, hvordan man skulle forholde sig under alle forhold. Særligt personel var udpeget til at lede de mange personer til de rigtige rum i bunkerne.

Bunkerne var bygget med brede trapper og gode adgangsforhold, så man hurtigt kunne komme på plads. Pladserne i bunkerne var kun forbeholdt ariske personer.





*Øverst:
Plantegning af en af etagerne i et
Gefechtsstandsturm.*

*Nederst:
Gefechtsturm I i Tiergarten var
udstyret med et lazaret med
operationsstue og det var her, at
stuka-piloten Oberstleutnant Hans-
Ulrich Rudel fik sit ben amputeret i
februar 1945. På billedet ses en
sygeplejerske i vinduet til
lazarettet, der ligesom de øvrige
rum er forsynet med tykke
stålskodder.*



Leitturm i Tiergarten. Billedet er taget umiddelbart efter krigen, men dette flaktårn var oprindeligt udstyret med en Würzburg Riese radar på toppen af bygningen. Bunkeren fungerede som kommandostation for staben for 1. Flak-division, der havde ansvaret for luftværns-skytset i og omkring Berlin. I foråret 1945 var Generalmajor Otto Sydow chef for 1. Flakdivision med Hauptmann Heinz Berger som Ia (operationsofficer).

RAF Upwood havde følgende rapport for angrebet på Berlin:

Attack on Berlin

In accordance with instructions contained in Form B No. 539 9 Mosquitoes of No. 139 Squadron were detailed and all successfully attacked the primary.

Weather - Clear with good visibility.

The H-Hour was not changed. 5 aircraft dropped TIs and bombs on H2S. 4 aircraft dropped bombs only on TI Green Floater and TI Red with H2S U/S. the first TIs were dropped at 2030.30 hours followed by a second lot at 2031 hrs and a third at 2032. These TI s formed a line about 1/2 miles long and running North to South. The marking was backed up at 2035 hrs and the 4 TI Floater green formed a good line with three TIs close together and a fourth about 1/2 miles to South West, burning on the ground. A fifth lot of TIs was dropped at 2045 hrs. Bombing was difficult to see owing to intense searchlight activity, but what was seen was in the marked area. The decoys were very active and dummy TIs were seen from about 2025 hrs about 10 miles North West of Berlin and also to the South West in the Potsdam area. Green, Red and yellow Dummy TI were reported, all cascading low and very bright in colour. One crew reports thm as being like 1000 lb TIs. Some rather ineffective dummy fires were reported among the Dummy TIs to the North West and also some dummy bombs bursts. One crew who were on the target at 2036 hrs report that judging from the relative position of the dummy TIs to the North West and our own, our own were on the A/P. Altogether the attack seems to have been successful and considerably disturbed the Berliners.

Defenses.

Moderate heavy flak, predicted and accurate firing into cones of aearchlights. About 5 large cones of 20/30 searchlights very effective. Many aircraft were coned and held during run ups. One aircraft sighted a twin engine jet fighter but took successful evasive action and no combat resulted'.



12.8 cm Flak 40, der blev fremstillet af Hanomag, var en af krigens mest avancerede luftværnskanoner. Kanonerne i flaktårnene i Berlin var ofte i brug og ved krigens slutning var kanonløbene temmelig slidte. Også ammunitionsmangel gjorde sig gældende, hvorfor man ikke længere beskød enkeltflyvende maskiner.

No. 142 Squadron

No. 142 Squadron afsendte tre Mosquitoes mod Berlin, der tilsammen kastede ni 500 lb MC bomber med .025 sekunds forsinkelse samt tre 500 Lb GP sprængbomber med langtidsforsinkelse.

Mosquito XXV	KB423	F/Lt J W C James & F/Sgt J F Brown	18.16 - 22.45
Mosquito XXV	KB473	F/Lt N S Nimmo & F/Sgt J L Caddock	18.15 - 22.55
Mosquito XXV	KB463	F/Lt A C White & F/Sgt V Dawe	18.17 - 22.41

Bombningen blev gennemført fra 21-25.000 fods højde i tidsrummet mellem klokken 20.33 og 20.38. Ingen af besætningerne hørte master bomberens broadcast og målmarkeringen var seks minutter forsinket. Vejret var klart over Berlin og besætningerne rapporterede, at 200 til 300 lyskastere gjorde bombningen meget besværligt. De 300 lyskasterer var nok lidt i overkanten, men flyene blev indfanget af lyskasterne i fem til otte minutter alt imedens det tunge luftværnsskyts skød forberedt og meget nøjagtigt skydning. Ingen af de tre besætningern bemærkede tyske natjagere i luften over Berlin.



Gefechtsturm og Leitturm i Friedrichshain i Berlin. (F.Hansen)

No. 162 Squadron

No. 162 Squadron afsendte tre Mosquitoes mod Berlin, der blev bombet fra 24.000 fods højde. Hvert fly medførte tre 500 lb MC med .025 sekunds brandrør samt en 500 lb GP, der var langtidsforsinket.

Mosquito 25 KB493 F/O M C Lowe, DFM & Sgt A Heggie 18.29 - 23.25

Mosquito 25 KB458 P/O J Watt & F/Sgt F Clark 18.19 - 22.52

Mosquito 25 KB493 F/O J H B Richards & F/O D G MacGregor 18.20 - 22.28

Lowe og Heggie rapporterede, at der var 6/10 stratus skyer over Berlin med toppe i 8/10.000 fod, men at sigtbarheden var god. Watt og Clark rapporterede om falske målmarkeringer samt dummy bombeeksplosioner med store gule glimt. Richards og MacGregor rapporterede efter angrebet:

'The first TI's were heard called down at 2026 hrs but were not seen. The next two lots were called down at about 2031 hrs. These enclosed an area of about three or four miles. Bomb bursts were seen in the area marked, and at about 2033 hrs a yellowish explosion was seen following a bomb burst lasting about two seconds. Dummy TI's Yellow and Red were seen from N/W to S/W of target probably ten to twelve miles from target area. No bombing was seen in these. Clear slight ground haze. Visibility good'.



3.7 cm Flakzwilling 43 monteret på Gefechtsturm I i Tiergarten. 3.7 cm Flak 43 var en væsentlig forbedring i forhold til de tidligere 3.7 cm luftværnskanoner. Kanonen havde en maksimal skudhøjde på 6.600 meter og en skudhastighed på omkring 300 skud i minuttet (praktisk). Luftværnskanonen var ikke meget bevendt mod de i foråret angribende Mosquitos, der opererede fra højder på omkring 9 - 10 km højde.

No. 163 Squadron

No. 163 Squadron afsendte ligeledes tre Mosquitoes med samme bombelast som No. 162 Squadron. Ingen af de tre besætninger hørte des broadcast. Alle tre fly returnerede uden skader.

Mosquito 25	KB488	F/O Holmes & F/O Walters	18.19 - 22.41
		H+1, H+2½, H+3½ up to bombing. Called down H+1. bombed centre of 3, very good. Searchlight good (100). Flak slight predicted. RM 1st two.	
Mosquito 25	KB619	F/Lt Johnston & F/O Howell	18.20 - 22.35
		3 Red on ground and 3 greens above, bombed centre of 3. Called down 2030.5. Searchlights effective. Slight predicted - RM 1st two OK.	
Mosquito 25	KB512	F/O Martin & Sgt Lilley	18.20 - 22.50
		TI H+1, H+2 H+9. bombed floater on Wanganui, heading H+2. Searchlights hot. Mod Flak. Rm 1st two OK.	

No. 608 Squadron

No. 608 Squadron afsendte fire Mosquitoes, der skulle bombe ved hjælp af Loran. Angrebstidspunktet var sat til at være en halvanden time efter de andre. Bombningen blev udført fra 24.000 fods højde i tidrummet mellem klokken 21.30 og 21.34. Det var ikke muligt at bombe ved hjælp af Loran, da dette system var totalt jammes af tyskerne. Loran var meget nemt at jammes og samtidig ikke nøjagtig nok til præisionsbombning. Luftwaffe anvendte det samme udstyr til at jammes Loran, som de anvendte til at jammes Gee (det vil sige Heinrich I og II, Feuerhilfe, Feuersein og Feuerzange). Luftwaffe rådede i alt over 237 jammere fordelt på 53 Stör-Stellen (jammestationer).

Det ville dog have været muligt at bombe Berlin ved hjælp af Loran (hvis udstyret ikke blev jammet), da Berlin var så stor en by, at en fejlmargin på en kilometer eller mere ikke ville betyde det store ved et forstyrrelsesangreb. To af besætningerne var i stand til at anvende deres Loran indtil station fire, hvorefter de navigerede ved hjælp af DR. De to sidste besætninger anvendte kun DR som navigation.

Mosquito XX	KB358	F/Lt Cook & P/O Millership	19.30 - 23.23
		Bombed on Loran and DR at 2130 from 24.000' at 044 T 175 kts. Loran received only up to station four, so we bombed on Dr. Spooft TI seen. S/L came on after we left. 4/10 strato cu tops 5000'	
Mosquito XX	KB491	F/O Barson & F/Lt Miles	19.29 - 23.39
		Bombed on DR at 2131.20 from 24.000' on 043 T at 175 kts. Loran jammed so bombed on DR. Spooft red and yellow as well as S/Ls were seen. 3/10 str cu tops 2000'	
Mosquito XX	KB424	S/Ldr McArdle & S/Ldr Robson	19.33 - 23.35
		Bombed on DR at 2131 from 24.000' on 046 T at 175 kts. Loran was serviceable up to station 4. Crew bombed on good DR. S/Ls and spooft were observed in target area. 5/10 strata cu. Tops 5000'	
Mosquito XX	KB441	F/Lt Titcumb & F/O Watkins	19.53 - 23.39
		Bombed on DR at 2134 from 24.000 ft on 042 T at 165 kts. Our Loran was completely jammed, so we bombed on DR. S/Ls came on a few seconds after we had bombed. 3/10 strats cu, tops 4/5000'	

To af nattens pilot, McArdle og Robert, var et lidt umage par, som begge kom næsten samtidig til No. 608 Squadron. Squadron Leader Lawrence McArdle blev født i Dumfries i Skotland i 1921 og meldte sig til RAF i 1940. Han fungerede de første år efter hans pilotuddannelse som flyveinstruktør - først i England og senere i Canada. McArdle kom tilbage til England i 1944 og blev forsat til No. 608 Squadron, hvor han blev udnævnt til Squadron Leader. I denne enhed gennemførte McArdle 48 operative togter, hvoraf de 23 gik til Berlin. Han fik den 17. februar tildelt DFC. McArdle fortsatte i RAF efter krigen og fløj blandt andet Canberra bombefly i flere år. Han forrettede også tjeneste ved staben for British High Commission i Ottawa. Som Wing Commander ledede han i 1960'erne Cambridge University Air Squadron før han gik på pension og i en del år opholdt sig i Canada. McArdle døde som 93 årig i november 2013.

McArdles navigatør, Squadron Leader Victor George Robson, fløj i No. 105 Squadron i 1942 og deltog blandt andet i angrebet på Gestapohovedkvarteret i Oslo som navigatør for S/Ldr Parry. Han forblev i No. 105 Squadron frem til december 1942, hvorefter han en tid forrettede tjeneste som navigationsofficer ved 1655 Mosquito Training Unit på RAF Warboys. Han fik umiddelbart efter sin ankomst til Warboys tildelt et DFC for hans flyvninger i No. 105 Squadron og blev samtidig udnævnt til Squadron Leader. Robson kom til No. 608 Squadron i august 1944 og forblev i denne enhed indtil krigens slutning. Han blev hjemsendt i august 1945 og blev kontorassistent i Northampton og senere maskinopkøber i Dublin i Irland. Han døde i juli 1991.



Vinterbillede i 1946 af flakbunkeren i Tiergarten. Både det tunge og lette luftværnsskyts er fjernet og bunkeren står tom tilbage. Efter krigen blev begge flakbunkere i Tiergarten sprængt af briterne. Det mindre Leitturm blev sprængt den 28. juli 1947. Gefechtsturm I overlevede samm dag den første sprængning og briterne anvendte 25 tons sprængstof under den næste sprængning den 30. august. Heller ikke denne sprængning ødelagde bunkeren og ingeniørtropperne borede de næste fire måneder over 400 huller i bunkeren, hvorefter man detonerede 35 tons sprængstof. I dag er der intet tilbage af bunkeren.

Berlin var blevet bombet mange gange i løbet af de sidste år og en del af bomberne har utvivlsomt ramt tidligere udbombede områder, hvorfor skaderne i den tyske hovedstad ikke var store. Tyskernes indberetning for bombingen af Berlin lød således:

Einflugt von etwa 40 Mosquito zum Störangriff Berlin

Berlin 20.30-20.44 25 Sprb (10 LZZ)

In den Polizeiabschnitten Spandau, Wilmersdorf, Gesundbrunnen, Tiergarten, Charlottenburg und Weggling. 2 Häuser schwer, 2 mittelschwer, 25 leicht beschädigt.

Bisher keine Personenverluste gemeldet.

Schutzpolizei Berlin fremsendte efterfølgende en opdatering:

20.11 bis 21.44 Uhr

Anzahl der abgeworfenen Sprengbomben sowie Gebäudeschäden unverändert.

Sprengbombe bei Fa. Ludwig, Berlin N, Freienwalder Str 34/35.

Im Aushilfskrankenhaus Schule Zechliner Str. 4 Sprengbombenzerschneller; leichte Sachschäden.

Durch Sprengbombe in Hallen-Schwimmbad, Berlin- Spandau, Radelandstr. 1, geringer Sachschäden.

Sprengbomblindgänger in Dienststelle BdO Brandenburg und Höherer SS- und Polizeiführer, Radelandstrasse 21.

Im Postgebäude Karl Schurzstrasse 17/18 erheb Glasschäden.

Sprengbombe in Landwehrkanal östwärts Korneliusbrücke.

Im Verkehrs- und Versorgungslage keine Schäden entstanden.

Etwa 1.000 Obdachlose bzw Umquartierte.



Flakbunkerne var forsynede med 6 centimeter tykke panserskodder for vinduerne, som blev lukket ved luftalarm. Åbningerne var en vigtig del af bunkernes udluftnings-system efter et angreb, hvor op til 16.000 personer havde opholdt sig i bunkeren og hvor bunkeren tillige havde været indhyllet i røg og eksplosionsgasser.

No. 8 Group afsendte i løbet af februar og marts 1945 2.538 Mosquitoes til Berlin, hvoraf de 2.409 bombede. 855 af flyene medbragte 4.000 lbs HC bomber. Bomber Command startede den 20. februar en Mosquito offensiv mod Berlin, hvor man 36 nætter i træk bombede Berlin med gennemsnitlig 60 fly under hvert togt. Dette bevirkede, at Berlinerne tilbragte hver eneste nat i beskyttelsesrum og at der aldrig var fred i luftrummet over Berlin.

I løbet af den sidste uge af februar og de to første uger af marts 1945 sendte No. 8 Group følgende antal Mosquitoes mod Berlin (med angivelse af tyske tab og bombede områder - for visse datoer mangler tabstal):

Dato	Mosq afsendt	Mosq bombet	Bombe-mængde	FTR	Dræbte/sårede/savnede	Ud-bombede	Bombede områder
22/23.02	73	72	80.1		17/6/-	2555	Centrum, N og NØ Berlin
23/24.02	70	70	92.4		4/9/60	2816	Wedding, Prenzlauer Berg, Treptow, Friedrichshain, Köpenick, Lichtenberg og Weissensee
24/25.02	63	63	79.8	1	9/28/43	1729	W og SW bydele af Berlin
25/26.02	10	8	7.1		-1/-	30	Wilmerddorf, Lichtenberg, Treptow, Köpenick
26/27.02	38	36	28.5				Mitte, Kreuzberg og Tiergarten
27/28.02	96	96	112.4				Centrum og østlige del af Berlin
28/01.03	74	73	95.1	1			Centrum
01/02.03	55	50	46.9				Centrum og vestlig del af Berlin
02/03.03	22	22	16.3		-/-/-	280	Centrum og vestlig del af Berlin
03/04.03	64	58	60.2				Wilmerddorf og Tiergarten
04/05.03	31	30	22.2		3/10/-	212	Centrum og omkringliggende områder
05/06.03	75	71	88.2	2	4/3/-	69	Zehlendorf, Steglitz og Centrum
06/07.03	42	38	37.4	1	1/1/-	335	Centrum og omkringliggende områder
07/08.03	80	66	73.5	1			Lichtenberg, Mahlsdorf, Kreuzberg og Tempelhof
08/03.03	39	38	30.2	1	15/45/-27	3811	Mitte, Wedding, Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Kreuzberg og Tempelhof
09/10.03	92	88	104.3		21/41/17	6836	Berlins indre by
10/11.03	60	58	70.3		24/28/50	5475	Pankow, N og NØ Berlin
11./12.03	90	90	105.6	1	-3/-	1154	Mitte, Tiergarten, Wedding, Kreuzberg, Treptow, Köpenick og Lichtenberg
12/13.03	81	80	98.6		17/12/24	3420	Centrum og omkringliggende bydele
13/14.03	50	48	55.4		7/17/6	1666	Spredt over hele Berlin

Luftwaffe afsendte natten mellem den 2. og 3. marts to natjagere mod Mosquitoerne til Berlin. 2. Jagddivision afsendte en Ta 154, som blev fløjet af Feldwebel Schneider fra III./NJG 3. Ta 154 var specielt udviklet til at jage Mosquitofly og havde af tyskerne også fået tilnavnet Mosquito. Flytypen var dog ikke den store success og Fw Schneider havde da heller ikke held til at nedskyde nogen Mosquito denne nat. Det var hans fjerde sortie i en Ta 154, men flyets FuG 220 radar var ude af drift og han returnerede efter en halvanden times flyvning.

Både britiske og amerikanske rekognosceringsfly havde i februar og marts 1945 fotograferet Ta 154 på Stade og den 12. marts udarbejdede fototyderne følgende korte rapport om Ta 154:

Ta 154s at Stade Airfield

The recent appearance of Ta 154s at Stade airfield, near Hamburg, provides the first photographic evidence that this new Focke-Wulf nightfighter may be in operational use.

Ta 154s were first identified at Stade on 22.2.45 when two were visible, and two were again present on 9.3.45. On both dates they appeared active, for not only were they seen together with Ju 88 and He 219 night-fighters, but one was at the gun-testing range and another on the compass-swinging base. Three of the Ta 154s were light-coloured, but the fourth had mottled camouflage.

During the summer of 1944 it appeared that the Ta 154 was at an advanced stage of development, but since then very few aircraft of this type have been photographed, and little useful information concerning the former main centres of Ta 154 activity - Hannover/Langenhagen and Erfurt/Nord - can be given, for there has been no renewal of activity connected with Ta 154s at Hannover/Langenhagen and no satisfactory cover of Erfurt/Nord has been obtained since August 1944.

Oberleutnant Kurt Welter fra 10./NJG 11 var også i luften natten mellem den 2. og 3. marts. Welter fløj en Me 262. Han rapporterede, at han havde nedskudt tre britiske Mosquitoes denne nat, men virkeligheden så lidt anderledes ud. Han kom i luftkamp med Mosquito KB268 fra No. 139 Squadron og havde held til at ramme det britiske fly med en enkelt 30 mm granat. Det lykkedes dog for den britiske besætning at undslippe og lande tilbage i England. Mosquitoen var dog så beskadiget, at det efter en teknisk inspektion var nødvendigt at afskrive den.

Kurt Welter var kendt for at gøre krav på flere nedskydninger, end han var berettiget til. Han blev født i Köln-Lindenthal i februar 1916 og kom til Luftwaffe i 1934, medens dette værn stadigvæk var hemmeligt. Han fungerede som flyvelærer ved blandt andet Blindflugschule 10, indtil han i september 1943 blev forflyttet til JG 301 som Wilde Sau pilot. Han havde succes allerede fra første mission og gjorde hurtigt krav på et hastigt stigende antal nedskydninger. Efter 34 nedskydninger blev han indstillet til Ridderkorset, som han fik tildelt den 18. oktober 1944. I december 1944 blev han chef for 10./NJG 11, der uofficielt fik betegnelsen Einsatzkommando Welter og opererede med Me 262 natjagere. Enheden var specielt beregnet på at jage de hurtige Mosquitos. Welter fik Ridderkorset med Egeløv efter 48 nedskydninger og han gjorde i alt krav på at have nedskudt 63 fjendtlige maskiner i løbet af 93 operative togter. Han var på dette tidspunkt kendt i natjagerkredse som en, der gjorde krav på for mange nedskydninger. Man kan dog ikke tage fra ham, at han var en dygtig og succesfuld natjagerpilot. Welter overlevede krigen, men blev i marts 1949 dræbt ved en trafikulykke i Schleswig Holstein.



Oberleutnant Kurt Welter, der gjorde krav på at have nedskudt 63 fjendtlige maskiner i løbet af kun 93 operative togter. Natten mellem den 21. og 22. februar 1945 gjorde han krav på at have nedskudt tre Mosquitoes og natten mellem den 2. og 3. marts 1945 rapporterede han, at han havde nedskudt tre Mosquitoes - senere nedjusteret til to. RAF Bomber Command mistede ingen Mosquitoes under angrebet på Berlin natten mellem den 21. og 22. februar og natten mellem den 2. og 3. marts kom han i luftkamp med en enkelt Mosquito, som han ikke var i stand til at nedskyde. Welter var i tyske pilotkredse kendt for 'overclaiming' og hovedparten af tyske natjagerpiloter ville endog ikke tale med ham eller om ham på grund af dette. Der var ingen belæg for hans nedskydninger, men på grund af at det nazisiske system havde brug for en successhistorie, fik Welter den 9. marts Ridderkorset med Egeløv.

No. 8 Group afsendte også tre Mosquitoes fra No. 139 Squadron på sirentour til Wiesbaden, Darmstadt, Mannheim og Stuttgart. Hvert fly medførte fire stk 500 lbs sprængbomber og skulle bombe ved hjælp af H2S. To af mosquitobesætningerne angreb alle fire mål og udløste en bombe hvert sted. Den sidste besætning var ikke i stand til at identificere Darmstadt, men kastede den sidste bombe over Mannheim. Der var 5/10 skydække med toppe i 10.000 fod over alle målene og kun ved Mannheim var besætningerne i stand til at se nogle mindre brande.

De tre besætninger fra No. 139 Squadron bestod af:

Mosquito XVI	MM200	F/O V H New, DFM & F/Sgt H R Chilvers	18.32 - 22.23
Mosquito XXV	KB399	F/Lt G L J Oliver & F/Sgt T Tyler, DFM	18.33 - 22.18
Mosquito XX	KB349	F/Lt L A Chennell, DFC & F/O J H J May, DFC	18.35 - 22.57

Kun over Mannheim sås tysk aktivitet. Denne bestod af 15 til 20 lyskastere, der opererede sammen i grupper. Der var ingen luftværnsskydning og ingen natjagere. Alle fire fly returnerede til England uden skader.

No. 100 Group

No. 100 Group udførte i løbet af natten mellem den 2. og 3. marts 1945 48 RCM sorties og 31 Mosquitopatroljer, ligesom man sendte 69 fly (hovedsagelig træningsfly) på et sweepstake for at forsøge at forvirre det tyske luftforsvar. Luftwaffe erkendte ret hurtigt indflyvningen som en skinmanøvre og ignorerede den.

No. 100 Group afsendte følgende fly i forbindelse med nattens operationer:

Mandrel

Fly fra RAF North Creake havde til opgave at lave en Mandrel skærm og fire Stirlings og fem fem Halifaxes fra No. 199 Squadron samt fem Halifaxes fra No. 171 Squadron gik på vingerne. De fjorten fly dannede fra klokken 20.00 og frem til klokken 22.30 en skærm i en kurve ude over Nordsøen parallelt med De Frisiske Øer (53.29'N 03.30'E til 54.23'N 05.12'E). Syv stationer blev hver bemandedet med to fly, der fløj i 15.000 til 15.500 fods højde.

No. 171 Sqdn	Halifax III	LK874	'C'	W/O W J F Philipson	18.49 - 22.55
	Halifax III	LW471	'H'	W/O C J Warner	18.48 - 23.35
	Halifax III	NA691	'F'	F/O G F Homer	18.47 - 22.28
	Halifax III	NA105	'N'	F/O R K Thomas	18.52 - 23.14
	Halifax III	NA674	'Q'	W/O A Digby	18.06 - 23.02
No. 199 Sqdn	Stirling III	LJ542	'G'	F/Lt H Sturrock	18.43 - 23.11
	Stirling III	NR243	'D'	F/Lt H Keep	18.45 - 23.17
	Stirling III	LJ617	'E'	F/Lt H Green	18.46 - 22.57
	Stirling III	LJ568	'L'	F/Lt R Gilbert	18.41 - 23.01
	Halifax III	PN373	'Y'	F/Lt A W Burley	18.34 - 23.29
	Halifax III	RG387	'B'	W/O W L Porter	18.29 - 23.40
	Halifax III	NR244	'V'	F/O M S Paddon	18.30 - 23.27
	Halifax III	PN374	'N'	F/O A N Ward	18.35 - 23.39
	Halifax III	RG372	'P'	F/O T J Walford	18.42 - 23.33



Halifax jammingfly på Flyvestation Karup i sommeren 1945, hvor de deltog i Exercise Post Mortem, der var en øvelse, hvor Royal Air Force afprøvede det tyske luftforsvarssystem i Danmark.

Window

Bomber Command gennemførte en skinmanøvre for at forsøge at forvirre det tyske luftforsvar. Skinmanøvren bestod i et mindre angreb mod Delmenhorst og Emden, der skulle synes større end det var. 70 fly fra OTU enheder skulle sammen med to Window styrker flyve ud over Nordsøen og gennembryde Mandres skærmen.

De 70 OTU flys deltagelse havde kodenavnet Sweepstake og deres rute gik fra de respektive flyvestationer til Cromer og videre til 54.20'N 03.30'E, 54.20'N 06.30'E, 54.40'N 06.30'E, 54.20'N 03.30'E og herfra tilbage til Cromer og flyvepladserne.

No. 100 Group rapporterede om denne operation:

Bomber support aircraft, supported as far as 0630E by 70 OTU bombers, emerged from the Mandrel screen patrolling north west of the Frisian Islands and made feint attacks to the Emden and Delmenhorst areas. Bombs being dropped at both these places. USAAF Liberators which were to have accompanied the western feint and to have bombed Emden were unable to take off.

Very few plots were broadcast on these raids and only disjointed scraps of raid information were given. These mainly being in the target areas. No plots were heard on our aircraft behind the Mandrel screen. Neither were the OTU aircraft noticed. Only one night fighter instruction was heard and this told aircraft to wait. It is not possible at the moment to definitely associate this instruction with the feint raids, but contacts obtained by long range night fighters which supported the operation indicate a strong possibility that a few enemy night fighters were in the area.

Window styrken var opdelt i den østlig og vestlig del. Window Force Western bestod af syv Halifaxes fra No. 462 Squadron, der fløj gennem Mandrel skærmen og fortsatte til Emden, alt i medens man udkastede Window af typen MM og N. De syv fly fulgtes sammen med Eastern Window Force fra 04.00'E frem til 06.30'E og drejede herfra mod sydøst mod Emden, der blev bombet med 28 stk 500 GP samt 14 stk 750 lb clusters og 7 stk 500 lb cluster brandbomber. Bombningen blev gennemført ved hjælp af H2S radar i tidsrummet fra 20.59 til 21.09 fra højder mellem 17-18.000 fod. Window Force Western fortsatte med at udkaste Window indtil man befandt sig på position 53.24'N 06.00'E. Der blev udkastet Window i tidsrummet fra klokken 20.20 og frem til klokken 21.40. Alle flyene returnerede til RAF Foulsham.

No. 462 Sqdn	Halifax III	NA147	W/O B A Simms	19.29 - 22.33
No. 462 Sqdn	Halifax III	ME429	W/O P F Whatling	19.15 - 22.55
No. 462 Sqdn	Halifax III	NR239	F/Sgt G C Sharp	19.19 - 22.30
No. 462 Sqdn	Halifax III	ME467	F/Lt D J Robertson	19.12 - 22.29
No. 462 Sqdn	Halifax III	ME913	F/O P S Sherran	19.17 - 22.43
No. 462 Sqdn	Halifax III	NR284	F/Lt A G Swann	19.22 - 22.36
No. 462 Sqdn	Halifax III	NA148	F/Lt H R Hancock	19.02 - 22.48

Window Force Eastern bestod af syv Halifaxes, syv Liberators og syv Fortresses og deres mål var Delmenhorst, der blev angrebet med 11 x 500 clusters, 10 x 750 lb clusters, 10 x 500 MC samt 2 x 500 GP. Bombningen fandt sted i tidsrummet mellem klokken 21.04 til 21.21 under anvendelse af H2S radar.

Den britiske aflytningstjeneste opsnappede følgende melding fra Delmenhorst til Abt zbV XI Blankensee:

At 2030/2/3, 3 HE bombs A 500 kg, 2 phosphorous bombs and 200 incendiaries dropped on bay 'Bucht' X2 North and West of installation.

At 2135 hrs 2 HE bombs A 500 kgs dropped on bay G 51 in middle of installation.

På vej til målet var der 8/10 strato cumulus med toppe i 8-10.000 fod. Fem Halifaxes fra No. 171 Squadron kastede Window fra klokken 20.13 frem til klokken 21.50 fra 20.000 fod og ned til 18.000 fods højde.

F/Lt C J Butler fra No. 171 Squadron vendte om før målet på grund af motorproblemer i den yderste højre motor. Han kastede sin bombelast ude over Nordsøen på vej tilbage til RAF North Creake og landede i god behold klokken 23.09. To andre Halifaxes fra No. 171 Squadron havde også tekniske problemer og landede på grund af defekte bremses i stedet for på RAF Woodbridge. Det drejede sig om W/O Law i NA690 og F/Lt Chapman i NA111. Ingen af de to besætninger eller fly kom noget til under landingen.

No. 171 Sqdn	Halifax III	NA695	F/O V J Townsend	18.50 - 22.52
No. 171 Sqdn	Halifax III	NA690	W/O R W Law	18.54 - 23.14
No. 171 Sqdn	Halifax III	MZ971	W/O G W Jamieson	18.55 - 23.00
No. 171 Sqdn	Halifax III	NA675	F/Lt C J Butler	18.32 - 23.09
No. 171 Sqdn	Halifax III	NA111	F/Lt K J Chapman	18.12 - 23.02
No. 171 Sqdn	Halifax III	NA110	F/O P E Frey	18.42 - 22.35
No. 192 Sqdn	Halifax III	NR180	F/O B H Biggar	18.55 - 23.26
No. 214 Sqdn	Fortress III	KH999	F/O S A Woods	18.30 - 23.00
No. 214 Sqdn	Fortress III	HB802	F/O E W Woodley	18.40 - 23.40
No. 214 Sqdn	Fortress III	HB765	F/Lt J W Lucas	18.35 - 23.15
No. 214 Sqdn	Fortress III	HB789	F/Lt W D Austin	19.00 - 23.20
No. 214 Sqdn	Fortress III	HB803	F/Lt J G Wynne	18.30 - 23.35
No. 214 Sqdn	Fortress III	HB816	W/O J Price	18.45 - 23.40
No. 214 Sqdn	Fortress III	KJ106	F/O R Coates	18.45 - 22.55

Window Force Eastern gennemførte jamming med Window fra klokken 20.13 og frem til klokken 22.11. Elleve fly jammede med Carpet i tidsrummet 20.24-22.35, medens tretten fly jammede med Piperack i tidsrummet 20.20-22.47. Et fly jammede med HF Jostle i tidsrummet 20.51-22.47 og endelig jammede et fly med VHF Jostle i tidsrummet 20.20-22.30.

No. 223 Squadron, der fløj Liberators fra RAF Oulton rapporterede om deres jamming:

No. 223 Sqdn	Liberator	'T'	F/O F T Sellers	18.50 - 23.00
--------------	-----------	-----	-----------------	---------------

No. 223 Sqdn	Liberator	'B'	F/Lt I MacPherson Window was dropped from 2017 - 2145 hours. Carpet jamming 2024 - 2219 hours (18 frequencies). Piperack on 2022 - 2219 hours. 18.50 - 23.05
No. 223 Sqdn	Liberator	'A'	F/O M Levy Window was dropped 2018 - 2205 hours. Carpet jamming 2031 - 2235 hours (6 frequencies). Piperack on 2030 - 2238 hours. 18.40 - 23.05
No. 223 Sqdn	Liberator	'C'	F/Lt S Woodward DFM Aircraft dropped Window from 2017 - 2158 hours. Carpet jamming 2035 - 2136 hrs (7 frequencies). Piperack on 2029 - 2245 hrs. 18.50 - 23.15
No. 223 Sqdn	Liberator	'P'	F/Lt F Stephenson Window was dropped from 2019 - 2203 hours. Carpet jamming 2051 - 2157 hrs (5 frequencies). Piperack on 2025 - 2236 hrs. 19.15 - 22.55
No. 223 Sqdn	Liberator	'O'	F/Lt J Brigham Window was dropped from 2019 - 2200 hours. Carpet jamming 2100 - 2103 hrs (1 frequency). Piperack on 2025 - 2230 hrs. 18.50 - 23.05
No. 223 Sqdn	Liberator	'N'	F/Lt V D Croft, DFM Aircraft dropped Window 2016 - 2154 hours. Carpet jamming 2033 - 2203 hrs (7 frequencies). Piperack on 2020 - 2225 hours. 18.45 - 22.05 Returned from 5400N 0438E 2025 hours, 16000 ft. No. 3 engine caught fire. Window was dropped 1019 - 2025 hrs. Returned early.



Halifax fra No. 192 Squadron på Flyvestation Karup i sommeren 1945.

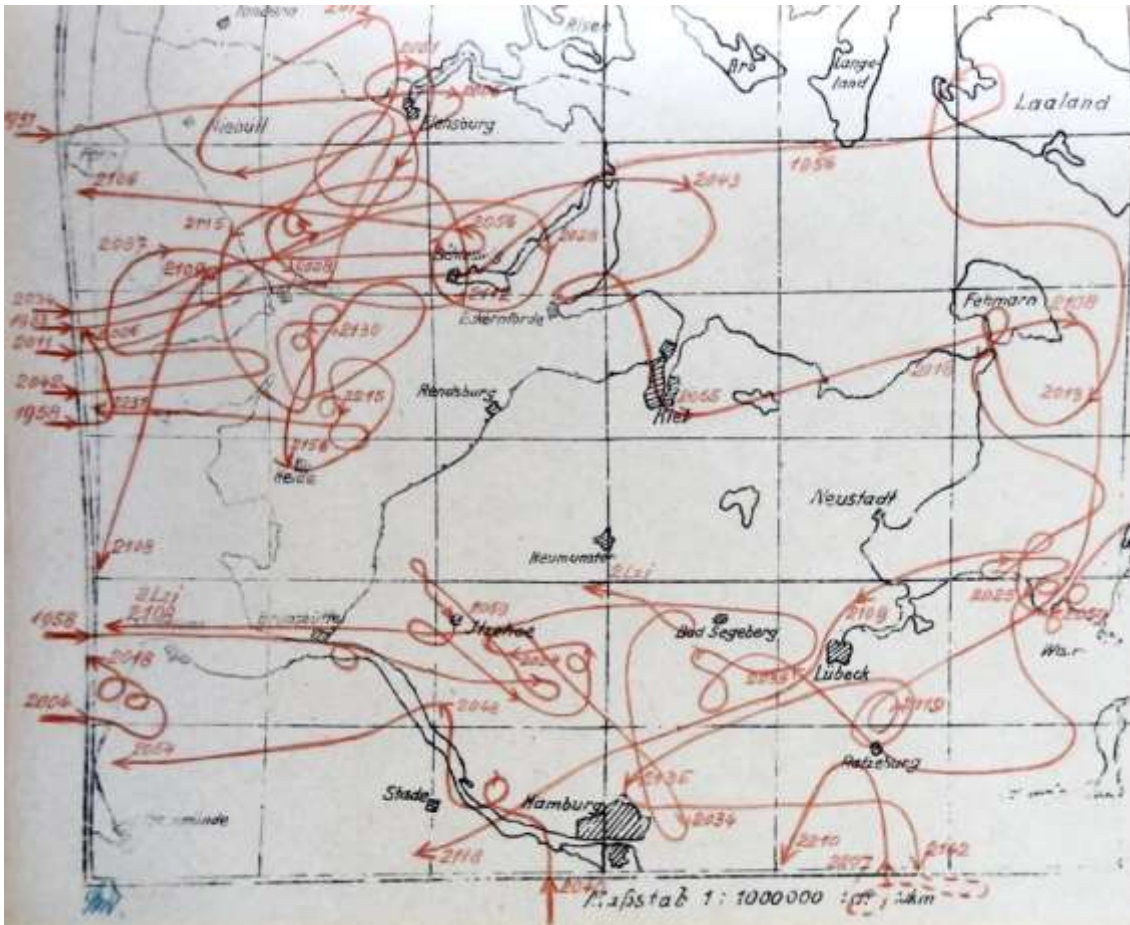
No. 192 Squadron afsendte fire Halifaxes og to Mosquitoes på 'special investigation patrols, hvoraf hovedparten gik til området ved Delmenhorst. Mosquito NF974 skulle forsøge at finde radiosignaler i området ved Antwerp, der havde forbindelse med V-2 nedslag.

Halifax III	PN431	F/O A Gilmour Routed to the Delmenhorst area to search for early Warners on the 30 - 40 Mc/s band.	19.05 - 23.06
Halifax III	LV255	F/O R G Gray Carried out a general search for enemy signals in the Delmenhorst area on the 29.4 - 34 Mc/s band.	19.00 - 23.12
Halifax III	NP970	F/O J R Matthew Detailed to carry out a search for enemy transmissions off the Dutch coast on the 38 - 43 Mc/s band.	18.36 - 00.09
Halifax III	NR187	F/Lt W H Diment	19.04 - 23.04

Routed to the Delmenhorst area to search for enemy centimetre transmission on the 3000 - 4200 Mc/s band.

Mosquito IV	DZ590	F/O Parker	19.42 - 22.59
Mosquito XVI	NF974	F/Lt Hicks	18.53 - 22.41

Detailed to carry out a Big Ben patrol in the Antwerp/Alemo area.



Kortskitse fra Fluko Kiel, der viser deres billed af indflyvende 'Fernnachtjäger' i løbet af aftenen den 2. marts 1945. Luftwaffes Führungsstab rapporterede den 3. marts om morgenen, at omkring 250 'Fernnachtjäger' (Mosquitos) havde opereret over Tyskland. De tyske natjagerstyrker forsøgte ikke at bekæmpe de britiske Intruderfly denne nat.

High Intruder

Ni Mosquitoes blev afsendt på high level Intruder missioner, der primært blev gennemført som støtte for Window styrken til Emden og Delmenhorst. Alle ni fly vendte tilbage til deres flyvepladser efter endt flyvning.

No. 157 Sqdn	Mosquito	NT379 'Q'	F/Lt H Kelway & F/Sgt M Bell	19.44 - 22.55
			Emden - uneventful	
No. 157 Sqdn	Mosquito	TA404 'M'	F/Sgt J Leigh & F/Sgt L R Lucas	19.35 - 22.30
			Emden - Contact chased - could not close.	
No. 157 Sqdn	Mosquito	TA401 'D'	F/Lt A Mackinhon & F/O J Waddell	19.45 - 22.59
			Emden - Serrate response - dots most of time and unable to convert to AI.	
No. 85 Sqdn	Mosquito	MV523 'H'	Capt E P Fossum & F/O S H Hider	19.00 - 20.50
			Bomber Support, Emden. Early return AI u/s. Furthest point reached 1950 5240N 0640E 15.000.	
No. 85 Sqdn	Mosquito	MV541 'B'	W/O W Alderton & F/Sgt R Chappell	19.05 - 22.40
			Bomber Support, Emden. Yellow flares fires from the ground in patrol area rising to 1000' and lasting up to 2 minutes investigated but no contacts. Chased by Mosquito on way home.	
No. 85 Sqdn	Mosquito	MV543 'R'	W/Cdr W K Davison & F/O B J P Simpkins	19.01 - 23.05

				High level patrol in support of Bomber Command's attack on Emden, and sweepstake. Patrolled Stade, Marz, Vechta and Nordhorn. Uneventful.
No. 85 Sqdn	Mosquito	MV557 'Q'	F/Lt G C Chapman & F/Sgt J Stockley	19.53 - 22.45
				High level in support of the Emden attack; chased a contact south of Stade but lost it in the ground returns.
No. 239 Sqdn	Mosquito	NT278 'G'	W/O D B Brotchie & F/Sgt J J Ferguson	18.50 - 22.40
				AI Mark X Raid Patrol 'K'. Uneventful. A/F presumed Wittmundhaven/Ardorf active at 20.50 hrs.
No. 239 Sqdn	Mosquito	NT385	P/O P O Falconer & F/Sgt G D Rees	18.50 - 22.30
				'Merker'. Trouble with radar which became u/s on switching on, but completed the patrol, which throughout proved uneventful.

Low Intruder

Tyve Mosquitoer fra fem forskellige eskadriller fløj low level Intruder missioner i løbet af natten. Flere af Mosquitoerne på intrudermission blev sat ind over minelægningsområderne. Seks Mosquitos fra No. 515 Squadron havde til opgave at støtte minelægningsoperationen over Kaiser Wilhelm kanalen, medens fire Mosquitos fra No. 141, 157 og 239 Squadron skulle støtte minelægningen langs Norges kyst ud for Kristiansand. De resterende Mosquitobesætninger havde tildelt en række flyvepladser i den nordvestlige del af Tyskland, hvor man forventede tysk flyveaktivitet - især natjageraktivitet.

F/Lt Robinson og F/O Midgley i Mosquito 'U' fra No. 515 Squadron var indsat over Kaiser Wilhelm kanalen som anti-flak patrulje i tidsrummet mellem 03.23 og 03.45. De kunne se røde og grønne målmarkeringsbomber, der var nøjagtigt placerede. Klokket 03.40 beskød de luftværnsstilling og lyskasterstilling ved 54.11'N 09.26'E (omkring hvor Kielerkanalen mødes med Giselau Kanal) med en kort salve fra deres maskinkanoner. Fire minutter senere beskød de en let luftværnskanon samt lyskaster i den vestlige del af mineudlægningsområdet. Det var Robinson og Midgleys 28. operative togt ved No. 515 Squadron.

Deres eskadrillekammerater, W/Cdr Kelsey og F/Lt Smith i Mosquito 'V', var ligeledes aktive i samme råde. De fløj ind over Pellworn klokken 03.03 og kastede en gul målmarkeringsbombe ved Pellworn klokken 03.12. Herefter fortsatte de til mineudlægningsområdet:

'Arriving N side of canal 0323 hrs 2000-3000 ft. Defences were completely cowed. Only short bursts of flak seen. S/Ls were switched on for very brief periods only. Markers clearly seen green on N side, red on south side. And were well placed. All flak that was fired was aimed away from the garden area. Left patrol area 0343 hrs. visited Eggebek A/F. Light flak encountered 0356 hrs. No ASH contacts'.

Kelsey fløj ud igen over Pellworn klokken 04.05. Howard Charles Kelsey stammede fra Wimbledon ved London og kom til No. 141 Squadron i april 1943. I den følgende periode fløj han ved No. 141 Squadron, BSDU og No. 169 Squadron, før han i december 1944 blev chef for No. 515 Squadron. Kelsey fortsatte i RAF efter krigen og blev pensioneret i 1967.

Også minelægningsflyene fra No. 6 Group ved Kristiansand fik hjælp. P/O Fisher og W/O Watkins fra No. 141 Squadron havde dette område som patruljeområde for at forhindre, at tyske natjagere fra Nachtjagdstaffel Norwegen skulle gribe forstyrrende ind i minelægningen. Fisher og Watkins var på deres henholdsvis 24 og 25 togt. De ankom til flyvepladsen Lista klokken 00.30 i Mosquito VI 165 'S' og afpatruljerede den næste time området. De havde ikke held til at komme på skudhold af nogen tysk natjager, men deres togt var ikke helt uden hændelser selv om en stor del af turen var ren rutine:

'At 5740N 0615E 0025 hrs 3.000 ft. ASH contact 15 degs stbd 10 degs below crossing gently to port. Range 7.000 ft. Gave chase and closed rapidly. Turned to port to avoid overshooting and came back again to original course of 330 degs to come in behind. On port turn the contact passed off the tube and was not recovered although Mosquito returned to original course and searched the area duration of chase 15 mins. Mosquito then continued patrol as ordered - entirely uneventfully. A/F was unlit throughout patrol and no sign whatever was observed of any activity in the area'.

Følgende Mosquitobesætninger fløj low level Intruder missioner natten mellem den 2. og 3. marts 1945:

No. 157 Sqdn	Mosquito	MM650 'J'	W/O J Srawley & F/Sgt C K Nicoll	00.32 - 05.05
				Lister contact chased. Lost in avoiding flak.
No. 239 Sqdn	Mosquito	NT352 'T'	F/O C Rhind & F/Lt R G C Follis	20.10 - 00.15
				Low level intruder to Lista. Uneventful apart from light flak in the area patrolled.
No. 141 Sqdn	Mosquito	PZ165 'S'	P/O J D Fisher & W/O D A Watkins	22.20 - 0305
				ASH & AI patrol to Lista. Crossed in at 00.40 hrs. At 5750N 0615E ASH contact crossing stbd to pt. Gave chase & closed rapidly. Turned to pt to avoid overshooting and came back to

original course of 330 degs to come in behind. On port turn contact passed off tube and not recovered. Search of area yielded no results. Rest of patrol uneventful. Crossed out at 01.30 hrs.

No. 141 Sqdn	Mosquito	NT235	'V'	F/Sgt J Everest & P/O R J Pearson	22.55 - 00.35	ASH & AI patrol to Lista. Crossed in at 01.55 hrs. Patrol completely uneventful. Crossed out at 02.55 hrs. Weather: Varying amounts of medium cloud up to 7-10000 ft. Clear in patrol area. Vis good.
No. 23 Sqdn	Mosquito	RS577	'T'	F/Lt R F Cooke & F/Sgt S Gilbertson	20.04 - 23.39	Completed uneventful patrol of Nordhorn and Twente A/F from 2114 hrs to 2233 hrs at 500/2500 ft. neither A/F was lit but searchlights were active and accurate in Lingen area and a/c was twice coned. 4 white flares were fired from the ground but no flak followed. No ASH contacts.
No. 23 Sqdn	Mosquito	RS596	'M'	F&O J B Martin & F/O H V Hayes	18.05 - 22.30	Intruder Patrol - Lübeck. Lights strafed at Tarnewitz and MT S of Quackenbrück but no results were observed.
No. 23 Sqdn	Mosquito	PZ178	'N'	Lt E Lignon & F/O M Callas	19.30 - 00.01	Intruder Patrol - Jagel. Ships strafed at Westerhever jetty but no results observed owing to opaque windscreen (salt-spray). Series of large fires seen about 10 miles south of Husum A/F at 2215 hours.
No. 23 Sqdn	Mosquito	RS510	'K'	F/Sgt L W Green & F/Sgt F H Hodgson	20.00 - 23.54	Intruder Patrol - Marx and Varel. Uneventful.
No. 23 Sqdn	Mosquito	PZ356	'Y'	W/O P L East & F/Sgt E Eames	20.00 - 00.01	Intruder Patrol - Vechta, Quackenbrück and Diepholz - SW of Bippen, train bombed but no results observed.
No. 23 Sqdn	Mosquito	PZ313	'P'	F/Sgt J R Bird & F/Sgt J G Thompson	19.05 - 00.25	Intruder Patrol - Nordholz - Uneventful patrol completed.
No. 515 Sqdn	Mosquito	RS556	'U'	F/Lt J R Robinson & F/O E H Midgley	01.40 - 05.15	Anti-flak patrol of Kaiser Wilhelm Canal. Patrolled south of Garden area. Strafed Flak and searchlight positions at 5411N/0926E and western Garden area at 0340 and 0344 hrs respectively, silencing the latter.
No. 515 Sqdn	Mosquito	RS566	'F'	F/Lt M V Huggins & F/Sgt Howes	01.40 - 05.20	Anti-Flak patrol of Kaiser Wilhelm Canal. Observed intermittent flak and searchlight activity. Gun position at 5410N/0924E was attacked with three long bursts when it showed signs of activity. Remained in area from 0320 hrs to 0342 hrs.
No. 515 Sqdn	Mosquito	PZ347	'K'	F/Lt A S Briggs & F/O A Rodwell	01.45 - 05.20	Anti-flak patrol of Kaiser Wilhelm Canal. Patrolled wouth Garden area from 0320 hrs to 0340 hrs. One burst of fire directed at gun position. Reported little defence activity.
No. 515 Sqdn	Mosquito	RS575	'V'	W/Cdr H C Kelsey & F/Lt E M Smith	01.25 - 05.25	Anti-flak patrol of Kaiser Wilhelm Canal. Orbited Pellworn area 0312 hrs and dropped target indicator which other crews reported as exact. Found the canal defences completely cowed with only short bursts of flak and intermittent searchlights.
No. 515 Sqdn	Mosquito	PZ457	'P'	F/O M X A Huls & F/O J J H Kinet	01.40 - 05.15	Anti-flak patrol of Kaiser Wilhelm Canal. Attacked S/L 0331 hrs and flak positions at 0333 hrs. No attacks seen by defences in Garden area.
No. 515 Sqdn	Mosquito	PZ337	'T'	S/Ldr J R Penny & F/O J F L Whitfield	01.35 - 05.25	Set out for Anti-flak patrol area, but due to misinterpretation of pin-points were unable to carry out mission to a successful completion.
No. 515 Sqdn	Mosquito	PZ255	'A'	W/O E W Adams & F/Sgt F A Widdicombe	19.50 - 23.55	Patrolled Ahlhorn and Varrelbusch area from 2113 - 2217 hrs. Strafed MT S of Larup at 2213 hrs. No strikes actually observed. Saw row of lights running N/S near airfield.
No. 515 Sqdn	Mosquito	NS961	'N'	F/O S J Bartlam & F/O A A Harvey	19.10 - 00.35	

No. 515 Sqdn	Mosquito	RS188	'W'	Intruder patrol of Lübeck from 2116 hrs to 2218 hrs at 2000 ft, but observed no activity other than a few searchlights at beginning of patrol. Made no ASH contacts. W/O D E M Atkins & F/Sgt J G Heeley 19.20 - 23.59 Stade and Utersen patrolled low-level from 2110 hrs to 2140 hrs, when the patrol had to be broken off due to low cloud and severe icing. No activity was observed though Wunstorf was lit up for a short period. No ASH contacts.
No. 515 Sqdn	Mosquito	PZ203	'R'	F/Lt R Jeffery & P/O J A Monk 18.15 - 22.30 Arrived at Jagel A/F at 1915 hrs and patrolled 2-4000 ft until 2100 hrs, but the airfield showed no signs of activity. Inspected Flensburg, Husum, Schleswig and Eggebek A/F and still found no activity.
No. 515 Sqdn	Mosquito	PZ341	'E'	W/O L G Holland & F/Sgt R Young 23.55 - 05.30 Made an interesting night Ranger Patrol of airfields in NE Germany and strafed several ground targets: <ul style="list-style-type: none"> - At 0156 hrs attacked locomotive 8 miles E of Lüneburg. Strikes were seen on the loco which emitted large clouds of steam. - 0215 hrs at Sulstorf attacked and damaged another locomotive. - 0312 hrs attacked and damaged locomotive and also a large water tower and many strikes were observed. - 0217 hrs N of Lublow train and rolling stock damaged. - 0345 hrs NE of Heinburg shot at M/T vehicle, but results were not seen. No ASH contacts were made throughout the trip. Total claims were: 4 Locomotives damaged. 1 set rolling stock damaged.

2 TAF afsendte i alt 131 fly i løbet af natten. Det drejede sig om 67 Mosquitoes, 39 Interception Patrols samt 25 recce-fly. Der blev gennemført væbnet opklaring over det område, hvor man havde planlagt senere at krydse Rhinen. Dertil kom opklaring mod formodede V-1 og V-2 bevægelser mellem Zwolle og Osnabrück (med godt resultat) samt i området ved Osnabrück, Hengelo, Zwolle og Utrecht. 2 TAF nedskød ingen tyske fly i løbet af natten.



Group Captain Robert Bateson bombede natten mellem den 2. og 3. marts 1945 Viessman Werke i Allendorf (Hessen), der fremstillede ovne. Derudover beskød han jernbanestationen. Bateson fløj sammen med Squadron Leader Sismore i Mosquito RS570.

Robert Norman Bateson blev født den 10. juni 1912 og kom til RAF i juli 1936. Efter endt uddannelse som pilot kom han til No. 133 Squadron i juni 1937, hvor han fløj Hawker Hind. Eskadrillen blev i 1938 sendt til Egypten og konverterede til Blenheims. Bateson var chef for No. 113 Squadron fra september 1940 og frem til januar 1941, hvorefter han overtog No. 211 Squadron. Denne eskadrille blev sendt til Sumatra og Java, da japanerne angreb i Fjernøsten. Bateson blev evakueret til Australien i marts 1942 og fik to måneder senere kommandoen over No. 11 Squadron på Cylon. I 1943 returnerede Bateson til England og fik fra februar 1944 kommandoen over No. 613 Squadron, der fløj Mosquito. I juli forlod Bateson igen No. 613 Squadron og fløj den resterende del af krigen som stabsofficer. Bateson deltog i angrebet på Shellhuset i København og fortsatte efter krigen i RAF, hvor han sluttede som Air Vice Marshal og Senior Air Staff Officer i HQ Fighter Command, hvorfra han blev pensioneret i august 1967. Bateson CB, DSO & Bar, DFC døde den 6. marts 1986.

No. 487 (RNZAF) Squadron gennemførte syv NFT (night flying tests) i løbet af dagen den 2. marts og afsendte i løbet natten 13 Mosquitoes VI, hvoraf de 12 gennemførte togtet. Alle 13 fly vendte tilbage fra nattens flyvning. Group Captain Bateson bombede en fabriksbygning i Allendorf og flere besætninger bombede Burscheid i Rheinland-Westfalen. Burscheid er en by, der i dag har 18.000 indbyggere. I 1945 blev byen bombet på grund af vej- og jernbaneforbindelser i byen, der lå på forsyningsåren til Vestfronten. Følgende Mosquitoes fra No. 487 Squadron opererede natten mellem den 2. og 3. marts 1945:

Mosquito VI	PZ462	'J'	F/Lt K L Monaghan & F/Lt A W Dean	23.20 - 02.10
			Bombed and strafed row of lights - strikes. Bombed wood - no results seen.	
Mosquito VI	PZ402	'A'	W/O R Cullum & F/O L H G Burgess	23.20 - 02.00
			Bombed two road/rail junctions - no results seen.	
Mosquito VI	PZ332	'E'	F/O J D Evans & F/O I O Jenkins	00.20 - 02.55
			Strafed buildings in wood, two villages and wood - strikes. Bombed Bislich and road/railway - no results seen.	
Mosquito VI	SZ985	'M'	F/O D J Melbourne & F/O J R Grant	00.25 - 03.05
			Strafed road/rail junction, 3/4 lights on railway strikes. Strafed road/rail junction and overshoot. Bombed Burscheid - no results seen.	
Mosquito VI	NE964	'D'	F/O A Divers & F/Sgt C L W Bolcher	01.05 - 03.45
			Strafed believed Met - no results seen. Bombs brought back (attempted to bomb woods).	
Mosquito VI	PZ242	'P'	F/Lt E J A Patterson & Sgt C J Walsh	01.20 - 03.45
			Bombed Burscheid - no results seen.	
Mosquito VI	PZ339	'T'	F/O J H Knight & F/O A G Bowers	02.05 - 04.45
			Strafed 3/4 lights - doused. Bombed railway junction - no results seen.	
Mosquito VI	PZ330	'V'	F/Lt D H Wood-Samman & F/O J K Hoult	02.15 - 04.30
			Bombed Burscheid - no results seen.	
Mosquito VI	HR340	'W'	F/Sgt L M Bone & F/Sgt J K Guy	03.05 - 05.45
			Bombed woods - no results seen.	
Mosquito VI	NT123	'Z'	F/Lt D B Blackwell & F/Sgt C R J Falconer	03.15 - 03.30
			Task abandoned - undercarriage unserviceable.	
Mosquito VI	NR182	'S'	F/Lt A R Fair & F/O R Towns	04.00 - 06.25
			Bombed woods - no results seen.	
Mosquito VI	PZ449	'R'	F/Lt I G E McPhail & F/O G E C Reade	04.10 - 06.35
			Bombed Burscheid - no results seen.	
Mosquito VI	RS570	'X'	G/C R N Bateson & S/Ldr Sismore	03.10 - 05.25
			Strafed railway station and factory - strikes seen. Bombed Allendorf and village - direct hits - no results seen.	

RAF Fighter Command fløj 20 offensive patruljer samt 4 interception patruljer. Dertil kom 25 patruljer, der havde til opgave at opfange V-1 bomber på vej til England. De offensive patruljer blev blandt andet fløjet af No. 25 Squadron, der afsendte fire Mosquito XXX på low level intruder flyvninger for at foretage angreb på flyvepladser i det nordvestlige Tyskland, men vejret var så dårligt, at besætningerne ændrede flyvningerne til high level med 'No joy'. Følgende besætninger blev afsendt:

Mosquito XXX	NT474	W/O R B Harper & F/Sgt R E Jefferies	18.35 - 21.45
Mosquito XXX	NT471	P/O R G B Pickles & W/O L E Ashton	19.25 - 22.35
Mosquito XXX	NT360	F/Sgt R T Ward & F/Sgt D M Evans	18.40 - 21.40
Mosquito XXX	NV528	F/Lt F M Slater & F/O G A Bennett	18.30 - 22.05

Også No. 151 Squadron sendte seks Mosquitoer i løbet af natten på offensive high level patruljer over det nordvestlige Tyskland. Ingen af patruljerne medførte kontakt med tyske fly. Et fly, fløjet af F/O Hollingworth, returnerede før tid på grund af tekniske problemer.

Mosquito	MM759	W/O W R L Beaumont & F/O R L Andrews	18.30 - 22.50
		Bomber Support Beacon Quelle	
Mosquito	NT306	F/O R V Brockbank & F/Lt J G Lance	18.50 - 22.05
		Bomber Support 5417N 0753E	
Mosquito	MM795	W/O R Wolstenholme & P/O J B Randerson	18.50 - 22.20
		Bomber Support 5417N 0753E	
Mosquito	MM814	F/O Hollingworth & F/O E G Alcock	18.10 - 20.45
		Bomber Support 5437N 0925E	
Mosquito	MM808	P/O R Oddie & F/Sgt C R C Milne	18.15 - 22.40
		Bomber Support 5358N 0949E	
Mosquito	MM791	W/O E M Kimber & F/Sgt V Ryan	18.20 - 22.50
		Bomber Support Beacon Egon	



Mosquito NF 30 med SCR 720/729 (AI Mark X) radar på Boscombe Down. Dette fly gjorde senere tjeneste ved No. 151 Squadron.

Også polske No. 307 Squadron opererede over det nordvestlige Tyskland. De afsendte en Mosquito på high level intruder og tre på low level intruder - alle uden success.

Mosquito XXX	'N'	559	F/O O Biernacki & F/Lt E Chodacki	18.50 - 22.35
Mosquito XXX	'R'	547	S/Ldr P Ostaszewaski & P/O J Bachleda	19.35 - 22.55
Mosquito XXX	'L'	560	F/Lt M Kobierski & W/O R Smith	18.50 - 22.30
Mosquito XXX	'B'	544	W/O L Steinke & F/O J Trzaskowaski	18.45 - 22.45

Ikke meget mere held havde de tre besætninger fra No. 406 Squadron, der ligeledes blev afsendt på intruder mission til det nordvestlige Tyskland:

Mosquito MM739	F/O E A Oswald & P/O K B Hicks	19.10 - 19.35	High level intruder to 5350N 0830E abandoned over base when Gee came u/s.
Mosquito MM741	F/O W L Miller & P/O G Martin	19.20 - 22.05	High level Intruder to 5322N 0820E, then 5308N 0855E. Landfall at Egmond, on patrol from 2055 to 2105, uneventfully. Monica being u/s throughout. 6/10ths cloud in patches below 12.000 clear above.
Mosquito MM747	F/Lt R S Croome & F/O H A Johnston	19.05 - 00.05	High level intruder to 5338N 0840E, landfall at Egmond and patrolled as ordered. Monica contact at 2110 hours position 5230N 0900E unable to convert and lost after three starboard orbits. Escorted window force home until 2245. Moderate flak from Bremen area at 2125 hours. Two V2's were seen launched from The Hauge area at 2301 and 2312 hours. 10/10ths cloud at 9/10.000.

Nogle af de 25 patruljer, der blev afsendt mod V-1 havde ingen kontakt i løbet af natten. Det var dog ikke tilfældet for No 125 Squadron, der opererede med følgende Mosquitobesætninger i løbet af natten:

Anti-Diver

Mosquito XVII	HK283	F/Lt N Baird & F/O O S Tame	02.15 - 04.10
Mosquito XXX	NT427	S/Ldr P F Allen & F/O A J Keating	00.20 - 00.35
Mosquito XVII	HK240	P/O M A Clough & F/Sgt R I Evans	02.55 - 05.55
Mosquito XVII	HK325	F/Lt G K Wollard & F/O S A H Bates	02.30 - 04.45
Mosquito XVII	HK283	F/Lt A D Boyle & F/O H M Friesner	05.45 - 07.45
Mosquito XVII	HK287	F/O J H Besant & Sgt R G Ings	05.15 - 07.45
Mosquito XVII	HK316	F/O W A Beadle & F/O R A Pargeter	00.50 - 03.50
Mosquito XVII	HK325	S/Ldr P F Allen & F/O A J Keating	05.50 - 07.45

Scramble

Mosquito XXX NT420 F/Lt K T O'Sullivan & F/O W G Hood 03.05 - 06.25

Mosquito XXX NT393 F/Lt G S Irving & F/O G Millington 03.10 - 05.35

Anti-Diver var kodeordet for patruljer, der havde til opgave at nedskyde V-1, og scramble var alarmstart mod indflyvende fjendtlige maskiner. Big Ben var kodeordet for V-2.

No. 125 Squadron noterede følgende i deres logbog for nattens hændelser:

Seven Mosquitoes XVII, Mk. X and Three Mosquitoes XXX Mk. X operated on defensive patrols between 00.20 and 07.45 hours. Two Mosquitoes XXX were Scrambled of these, one at 03.05 and the other at 03.10 hours.

One Friendly was given to F/Lt Irving and navigator by 'Greyfriars' Control when aircraft at 6500. The chase was continued for 20 minutes at 280/300 mph mostly at 300 ft height, but owing to evasive action and poor visibility in fog the contact was lost. the pilot suspected E/A having backward looking AI.

The following pilots and navigators under the control statet reported 'Big Bens and 'Flying bombs'. F/Lt Baird (Greyfriars), F/O Beadle (Bawdsey), F/Lt O'Sullivan (Hopton) attempted to tackle 'Flying Bomb' seen 12 miles away, but failed to over-take.

F/Lt Boyle (Greyfriars) and (Bawdsey), S/Ldr Allen (Greyfriars), P/O Clough (Bawdsey) dived after Flying Bomb and opened fire, but failed to hit and broke off as unable to keep up with Flying bomb.

F/Lt Woollard (Foreness) saw three 'Divers', firing on the third, at 1000 ft range. Navigator reporting seeing hits and bits flying off 'Diver', but it maintained steady flight on same course and flew away.

All reports of Divers and Rockets in some cases several by pilots were forwarded to No. 12 Group Intelligence by RAF Coltishall.



Fw 190 fra NSGr 20 under taxi på egen flyveplads. Under bugen medfører flyet en 500 kg sprængbombe og under vingerne droptanke med brændstof. Om aftenen den 2. marts mistede NSG 20 en Fw 190 under angreb på jordmål i nærheden af Goch.

Det var ikke kun britiske fly, der var aktive over Tyskland natten mellem den 2. og 3. marts 1945. Luftwaffe var ikke særligt aktive over vestfronten natten mellem den 2. og 3. marts. Nachtschlachtgruppe 20 opererede med 36 Fw 190, der angreb lastbilkonvojer og samlinger af kampvogne og biler i området mellem Üdem - Goch - Weeze i tidsrummet mellem klokken 22.45 og 00.55. En Fw 190 gik tabt under disse angreb.

Der blev også i begrænset omfang gennemført rekognosceringsflyvninger udført af NAG 13/14:

2 Fw 189 (NAG 13/14) Strassenüberwachung i.R. Krefeld - München-Gladbach - Neuss, durchgeführt.

1 Fw 189 (NAG 13/14) Strassenaufklärung Raum Zabern - Strassburg, abgebrochen wegen Schlechtwetter.

Også First US TAF var på vingerne med en interception patrol samt fire intruder patrols. Det kom ikke til kontakt med nogen tyske fly.

Ninth Air Force gennemførte et angreb med fire Bostons mod et depot i Eupen uden, at man observerede resultatet. Black Widow natjagere opererede på intruderpatruljer øst for Koblenz samt i området ved Bonn,

Düsseldorf og Trier. Endelig gennemførtes interception patrols for at støtte First US Army. I alt 13 amerikanske jagerfly var på vingerne.



Amerikanske soldater blev noget overraskede, da de i foråret 1945 på en flyveplads i Sydtykland fandt en B-17 med tyske mærker. De var ikke klar over at Luftwaffes specialenhed, Kampfgeschwader 200 i længere tid havde anvendt amerikanske B-17 til forsyningsflyvninger og nedkastning af agenter. De tyske B-17 fløj aldrig med amerikanske nationalitetsmærker, selv om dette ofte er blevet hævdet i amerikanske publikationer.

Natten mellem den 2. og 3. marts 1945 nedskød en amerikansk natjager en B-17 over Frankrig og for en gang skyld var det ikke en fejltagelse. B-17eren, der var kodet A3+BB, tilhørte I./KG 200 og havde været på en flyvning over Frankrig for at nedkaste tyske agenter. Flyet var lettet fra Stuttgart-Echterdingen klokken 23.08 med en besætning på 11 mand samt 9 agenter (en kvinde og otte mandlige). Fänrich Helmut Schenderlein og Unteroffizier Werner Hoff var henholdsvis pilot og andenpilot ombord på B-17eren, men chefen for flyet var Oberleutnant Paul-Gerhard Beudel, der havde opgaven som Beobachter. Beudel, der var født i september 1917, kom i januar 1942 til Fernaufklärungsfliegerschule 1 som elev. Den 1. august 1942 skiftede han karriere og blev udnævnt til Leutnant i hæren, men kom den 1. januar 1943 igen tilbage til Luftwaffe, hvor han blev indlemmet i Ergänzungs Fernaufklärergruppe. En måned senere blev han udnævnt til Oberleutnant og blev forflyttet til 3.(F)/Aufkl.Gr. 10, der netop var flyttet tilbage til Tyskland fra Østfronten for at omskole fra Ju 88D-1 og -5 til Ju 88A-4. Beudel blev uddannet som Beobachter og fulgte enheden til Mont de Marsan Frankrig, hvor den blev omdøbt til 1./Fernaufklärungsgruppe 5 i juni 1943. I august samme år fik enheden den første Ju 290A-1 og påbegyndte at flyve opklaringsopgaver over Atlanten. Tilsyneladende kom Beudel til Kampfgeschwader 200 sidst i 1944 eller først i 1945.

Under flyvningen den 2. marts var kun Schenderlein og Beudel briefet om, hvor man skulle nedkaste agenterne. B-17eren fløj med sydvestlig kurs i 2.000 meters højde og krydsede grænsen til Frankrig umiddelbart nord for Basel. Så snart man var inde over fransk område ændrede man kursen til en mere nordlig retning alt imedens flyet tabte højde til 800 til 1000 meter. Klokken to forlod den første agent B-17eren med faldskærm og omkring klokken tre sprang yderligere tre agenter ud med faldskærm.

En halv time senere sprang de sidste fem agenter ud med faldskærm (herunder den kvindelige agent). Sammen med disse agenter blev tre forsyningscontainere også kastet.

Omkring klokken fem fløj man med nordlig kurs, men Beudel og Schenderlein havde mistet orienteringen. Telegrafisten, Feldwebel Willi Helmdach, fik ordre på at tage radiokontakt til Stuttgart-Echterdingen. Radiokontakten var meget svag og medens Helmdach forsøgte at få forbindelse med Echterdingen affyrede Beudel dagens kendingssignal med flyets signalpistol i den tro, at de var over deres flyveplads. Dette var en alvorlig fejl.

1st Lt Henry J Gilpin og hans radaroperatør, 2nd Lt Walter Cleary, fra 415th Nightfighter Squadron opdagede klokken 05.18 et fjendtligt mål omkring 30 km øst for Baccarat og fik af sin jordstation at vide, at det ikke var et allieret fly. P-61eren gik til angreb og ved Gilpins første angreb havde han held til at ramme B-17eren krop samt højre vinge. Begge motorer brød øjeblikkeligt i brand samtidig med, at flyets intercom faldt ud af drift. Andenpiloten, Hoff, forlod sin plads og løb ned gennem flyet og gav ordre til at besætningen skulle springe ud med faldskærm. Fem besætningsmedlemmer blev dræbt (herunder Beudel og Schenderlein), medens det lykkedes for de sidste seks at springe ud med faldskærm. B-17eren styrtede ned ved Luvigny og blev totalt ødelagt.

Feldwebel Walter Rätzer blev alvorligt kvæstet ved landingen og hans kammerater bar ham på en nødbåre, indtil de den efterfølgende dag blev taget til fange af franske soldater, der overgav dem til amerikanerne, som afhørte tyskerne uden at få nævneværdige oplysninger ud af dem.

Det har ikke været muligt at finde ud af, hvilket serienummer B-17 A3+BB havde. Der er mange teorier om, hvad for en B-17 det drejede sig om, men amerikanske kilder angiver, at det drejede sig om en B-17G. En del flyhistorikere mener, at det drejer sig om B-17F 42-3190, der nødlandede i Frankrig den 14. juli 1943 under et togt til Le Bourget. Flyet, der oprindeligt tilhørte 94th BG, blev sat i stand af Luftwaffe, men man kender ikke meget til dets videre forløb.



Luftwaffe overtog tre B-17 i Danmark efter at flyene var nødlandede. Det drejede sig om den på billedet viste B-17G 42-39974 'Punch Board' fra 452nd BG, der landede på Værløse den 9. april 1944 efter at flyet var blevet beskadiget over Østersøen på vej hjem fra Pozan.

De to andre B-17 var B-17F 42-30146 'Down and Go' fra 94th BG, der mavelandede ved Avedøre den 29. juli 1943 efter at flyet havde fået motorproblemer. Dette fly blev senere anvendt af KG 200 og eksploderede på Stuttgart-Echterdingen den 9. februar 1945, hvorved hele den tyske besætning og ti passagerer blev dræbt.

Den sidste B-17, som tyskerne fik fat i i Danmark, var B-17F 42-30336 'Miss Nonalee II', som nødlandede ved Nørholm Gods nord for Varde den 9. oktober 1943. Flyet havde motorproblemer og piloten, Bell, foretog en perfekt landing på markerne ved Nørholm. Da et par danske vejmande i sorte uniformer nærmede sig flyet opgav han at sætte ild til det og flygtede i stedet for. Den tyske testpilot Hans-Werner Lerche var i stand til at få B-17eren på vingerne og fløj den til Esbjerg, hvor man genmonterede alle de ting, som man af sikkerhedsmæssige årsager havde fjernet fra flyet før start fra marken ved Nørholm. 'Miss Nonalee II' blev anvendt af testcenteret Rechlin, hvor man grundigt undersøgte flyet og anvendte det til at uddanne tyske jagerpiloter indtil december 1944. Flyet har herefter muligvis gjort tjeneste ved KG 200.

Ingen af de amerikanske besætningsmedlemmer fra de tre B-17 i Danmark kom noget til ved landing/nødlandingerne. (Flyvehistorisk Samling i Karup)