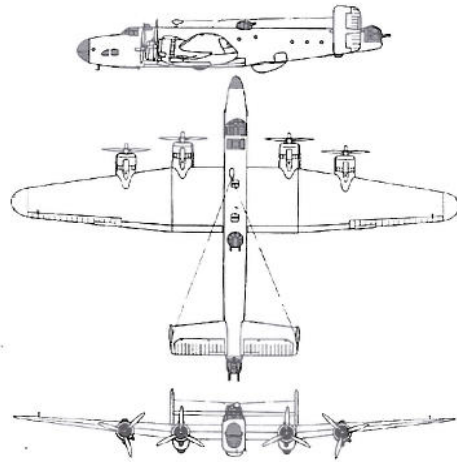


# Det ukendte flyvrage i Smålandshavet

Dette er beretningen om et par dykkere fra Maribo Dykkerklub, der gik i gang med at efterforske et rygte, der havde verseret siden anden verdenskrig. Rygtet om et fly, der skulle ligge i Smålandshavet. Flyvraget blev fundet og et større efterforskningsarbejde gik i gang for at få bekræftet, hvilket fly det drejede sig om.

## Bombetogt over Danmark 1945

Onsdag den 14. februar 1945 kl. 18:05 lettede fire Handley Page Halifax BIII-fly fra Full Sutton Luftbase nær York i England. De fire fly, tilhørende Royal Air Force's 77. eskadrille, var en del af en større aktion mod den tyske værnemagt: Deres mission var at udlægge miner i Kadet Renden sydøst for



Gedser. Hvert fly medbragte fire store 1850 pounds havminer.

Kl. 00:30 vendte det første fly tilbage til Full Sutton Luftbase. Flyet havde afbrudt sin mission, da dets radar havde svigtet undervejs. Tyve minutter senere, kl. 00:50, vendte det andet og kl. 00:55 det tredje fly tilbage til Full Sutton.

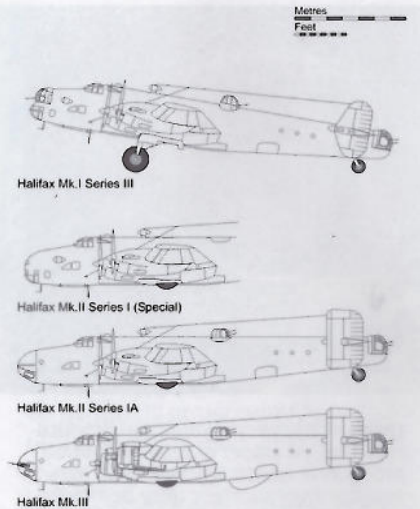
Begge fly efter succesfulde missioner, hvor minerne var blevet kastet som planlagt.

Det fjerde fly, kaldet MZ924, hørte man aldrig mere fra, og man antog, at det var gået tabt. De øvrige fly rapporterede, at der på ruten havde været beskeden flak fra land og at enkelte tyske jagerfly var blevet observeret, dog uden at det havde ført til luftkamp.

Samme nat rapporteres til den tyske værnemagt fra en tysk natjager af typen Junkers Ju 88 G-6, at pilot Oberleutnant Herbert Koch kl. 21:45 havde nedskudt et allieret bombefly over Smålandshavet.

DATE	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	TIME UP	DOWN	DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT	REMARKS
14.2.45	HALIFAX BIII No. 5478	(1) P/O. JOHNSON, P.O. (2) SGT. MCALLI, W.P. (3) P/O. WOOD, R.W.S. (4) P/O. GIBSON, S. (5) P/SGT. WOODS, J.W. (4429780) (6) SGT. WILKINSON, P.B. (7) P/O. FINE, J.R.		18.05	00.50	Mines were laid at 21.06 height 15000'. Position 54478 12412	A.750
14.2.45	HALIFAX BIII No. 5479	(1) P/O. BRAUND, J.P. (2) SGT. LEIGHTON, J.L. (3) P/O. WOOD, R.W.S. (4) P/O. GIBSON, S. (5) P/SGT. WOODS, J.W. (6) SGT. WILKINSON, P.B. (7) SGT. BRUCE, L.R.S.		18.05		No news has been received from this aircraft since take off.	A.753
14.2.45	HALIFAX BIII No. 5477	(1) P/O. JOHNSON, P.O. (26649) (2) SGT. BRUCE, L.R.S. (29282) (3) P/O. COOMANS, P.P. (29287) (4) P/SGT. WOODS, J.W. (4429780) (5) P/SGT. WOODS, J.W. (4429780) (6) SGT. WILKINSON, P.B. (2009533) (7) P/O. FINE, J.R.		18.10	00.55	Mines were laid at 21.08 height 15000'. Position 54478 12328	A.754 1 x B 230 Mk. IV. and 1 x D 406 Mk. IV. hung up. Jettisoned safe.
14.2.45	HALIFAX BIII No. 5475	(1) P/O. FOSTER, W.A. (2) SGT. FRATT, L.J. (3) P/O. MILLER, A.D. (246372) (4) P/O. PATTERSON, J.G. (255807) (5) P/SGT. SHYMON, G. (6) P/SGT. WATSON, S. (7) P/SGT. WOODS, J.W.		18.10	00.30	The mission was abandoned in dropping area owing to 1st engine A.755 1/2. 3 x Mk. IV. and 1 x Mk. VI. mines brought back.	

Flight Protocol 14.02.1945



Ronald E. Russell.

## MZ924 og besætningen

Ombord på MZ924 var syv mand. Små to måneder efter MZ924's forsvinden dukkede det første af besætningsmedlemmerne op, da liget af Wireless Operator F.Sgt. Maurice C. Eddleston den 10. april 1945 drev i land nær Guldborg. To uger senere, den 24. april

1945, drev liget af Air Bomber F.O. Arthur Wood i land på kysten nær Alstrup. Navigator F.O. James Ritchie blev fundet på kysten nær Knudshoved Odde den 7. maj 1945. Ved Skælskør blev piloten F.Lt. John P. Braund fundet den 14. maj. Air Gunner F.Sgt. Dennis S. Watson drev i land på Bogø den 9. juni 1945. 14. juli blev Rear Gunner F.Sgt. Ronald E. Russell fundet på Knudshoved Odde, og endelig blev Flight Engineer F.Sgt. Raymond L. Leforte fundet ved kysten nær Sortsø Hotel på Nordfalster 23. juli 1945. Hermed var alle syv besætningsmedlemmer fundet, og alle blev begravet på danske kirkegårde nær ved, hvor de blev fundet.

Rent geografisk er alle syv besætningsmedlemmer drevet i land ved en kyst langs Smålandshavet, eller umiddelbart tæt derved. Dette indikerer, at det fly som Herbert Koch skød ned over Smålandshavet om aftenen d. 14. februar 1945, sandsynligvis har været MZ924.



MZ924 planlagte rute.



Positioner hvor flyvraget og MZ924's besætning blev fundet.







Let maskingeværsammunition produceret i 1943. På vraget er set ammunition produceret i perioden 1942-1944, hvilket viser hvor sjældent disse bombefly brugte deres maskingeværer i kamp med andre fly.



Flyvraket er spredt over et stort område og store dele af selve vraket er begravet i sandbunden, hvilket besværliggjorde identifikationen.



Enlig propel liggende på sandbund. Propellerne er blevet meget bøjet ved nedstyrningen. De øvrige vragdele er ligeledes meget fragmenteret og spredt over et større areal.

anledning til vragmarkeringen i søkortet. Men det er en helt anden historie.

I bedste tro om, at vragmarkeringen indikerede en position for et flyvrag fra anden verdenskrig, sejlede vi afsted en varm og vindstille sommerdag i 2004. I området, hvor flyet angiveligt skulle ligge, var der ikke mere end mellem fire og otte meter vand, hvilket lettede eftersøgningen væsentligt. Med en sigt, hvor vi rimelig klart kunne se havbunden fra overfladen, startede vi med at snorkle rund på vores udgangsposition, der var taget fra vragmarkeringen i søkortet.

Eftersøgningen gav dog ikke noget resultat, hvorefter vi besluttede, at det ville være bedre at bruge en paravane, hvis vi skulle nå at eftersøge et rimeligt areal. Med én mand i vandet og én i båden fik vi hurtigt bevæget os et godt stykke væk fra vores udgangsposition, hvilket skulle vise sig at give resultat. Efter at have trukket paravane i knap en times tid, begyndte der pludseligt, at dukke metaldele op på havbunden. Der gik ikke lang tid, før båden var ankret op. Vi fik begge et par flasker på ryggen, så området kunne efterforskes nærmere.

De efterfølgende dage blev det til en del dyk i området, og vi blev hurtigt klar over, at der ikke var tale om en Spitfire, men at metaldelene helt sikkert stammede fra et større fly. Vraget var spredt over et stort område på mere end 100 gange 100 meter. Det gjorde det svært at finde hoved og hale på mange af de ting, som vi fandt. Fundet af en del instrumenter fra cockpittet kunne dog endelig sætte en streg over teorien om en Spitfire. Det gjaldt for eksempel fundet af over ti brændstofmålere og gashåndtagene, der afslørede, at der var tale om et firemotors fly.

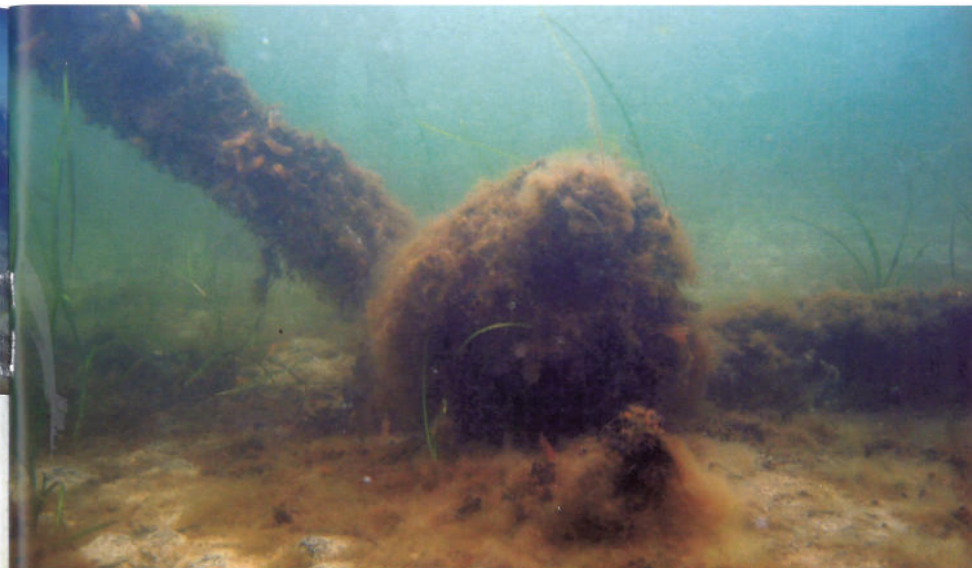
Først senere på året, ved en nærmere undersøgelse af de instrumenter, som vi havde set i cockpittet, kom vi tættere på en typebestemmelse af vraket. Instrumenterne afslørede, at der enten var tale om en Avro Lancaster, en Short Stirling eller en Handley Page Halifax. Alle tre var engelske bombemaskiner der blev brugt som bombe- eller minefly under anden verdenskrig. De tre flytyper er meget identiske, og har blandt andet anvendt en stor del af samme instrumenter, armering og motorer.

Den endelige fastlæggelse af flytypen skulle vise sig at ske et år senere, hvor vi gennem vintren havde haft en del kontakt med Ib Lødsen fra Danmarks Flyvehistoriske Selskab.

I sommeren 2005, hvor vi igen vender tilbage til vraket, finder vi tre af propellerne fra flyet, hvorved Ib Lødsen ud fra et foto kunne fastslå, at der er tale om et fly, der havde haft stjernemotorer. Men dette i bag-



En af flyets i alt fem maskingeværer. Halifax Bill-flyet var udstyret med et gevær i snuden, to i tårnet midt i flyet og to i halen.



De fire store Bristol Hercules-stjernemotorer ligger nu og hviler deres hver 1650 HK godt tildækket i tangskoven på bunden af Smålandshavet.



Vragdelene er bl.a. flot begroet med Glat søpung og og Almindelig blåmusling.

hovedet, og et ekstra kig på de gashåndtag, som vi havde fundet året før, stod det nu klart, at der var tale om et Halifax fly, helt præcist et Halifax Bill.

Endvidere viste ammunition fra maskingeværerne ved flyet, at flyet mindst har fløjet indtil 1944, da en del af ammunitionen er produceret dette år.

### Paul Leforte og YAM

Under identifikationen af flyvraket satte Ib Lødsen os i kontakt med Paul Leforte fra England. Paul er nevø til Raymond L. Leforte, der var Flight Engineer på MZ924, da

det forsvandt i 1945. Paul havde gennem længere tid beskæftiget sig med RAF's 77. eskadrille, som MZ924 tilhørte, og var derfor meget interesseret i at høre om fundet ved Femø.

Paul havde i forvejen forsket lidt i historien bag MZ924. Han kunne bl.a. sende rapporten fra Full Sutton Luftbase den dag, hvor MZ924 lettede for sidste gang samt kort og informationer om den rute, de havde planlagt ved mineudlægningen i Kadet Renden. Kortet viser, at MZ924 havde planlagt at passere over Femø efter at have kastet minerne. Taget i betragtning, hvor lang tid det tog




Transmission fra propel, der bl.a. muliggjorde identifikation af vraket.

de øvrige fly at gennemføre ruten, passer det med, at MZ924 har været over Smålandshavet kl.21:45 hvor Herbert Koch nedskød et fly i området.

Paul Leforte satte os ligeledes i kontakt med Yorkshire Air Museum (YAM), der foruden et af verdens eneste bevarede Halifax-fly også har en hel udstilling omhandlende RAF's 77. eskadrille som MZ924 tilhørte.

Et besøg på YAM i november 2005 med en rundvisning i deres Halifax Bill-fly gav et bedre overblik over, hvordan stumperne i Smålandshavet engang har hængt sammen. Museet har foruden Halifax-flyet over 40 fly udstillet og er helt sikkert et besøg værd, hvis man er på de kanter.

### Er det MZ924, der ligger ved Femø?

Efter besøget hos YAM er vi ikke længere i tvivl om, at det er et Halifax Bill-fly, der ligger ved Femø. Flyet har fløjet i 1944 og sandsynligvis også videre ind i 1945. Men om det er MZ924 er ikke endelig bekræftet. Der er dog ikke længere mange andre muligheder, og endnu ikke detaljer fra det, man kender til MZ924's historie, der kan betvivle dette. 



Med en til lejligheden konstrueret undervands-GPS blev positionerne på de enkelte vragdele registreret. En efterfølgende optagning på et kort gav overblik og viser, at flyet er fløjet fra syd mod nord, da det ramte vandet.