

Short Stirling NF-L LK 279.

-fly til niels er ikke-gentager- ikke returneret-

Natten imellem den 9. og 10. februar 1945.

Indholdsfortegnelse:

1	Flækøjet - Skærbæk havn.	3
2	Krigsskuepladserne.....	5
3	Danmark.	8
4	Den tyske hær.	13
5	Jernbanesabotage.	19
6	Befæstningsanlæg.....	24
7	Luftwaffe.	29
8	Marinen.....	35
9	Den fynske modstandsbevægelse.	40
10	Indledningen til krigens slutning.	43
11	Spændingen stiger.....	45
12	Tempsford England.	47
13	"Henriette".	50
14	Jagerkontrol.	58
15	Stirling's observeres.....	61
16	Dagene efter natten.	67
17	Besætning og fly?	74
18	Besætningen.....	77
19	Den havarerede Stirling?	80
20	Liget fra Stirling NF-L ?.....	86
21	Den foreløbige afslutning.	89

1 Flækøjet - Skærbæk havn.

Skærbæk havn ved Lillebælt en dejlig forårsdag i 1994. På kajen ligger et fremmed objekt, som falder i øjnene på et flyinteresseret medlem af Dansk Flyhistorisk Selskab (DFS).

Objektet kunne, ved nærmere eftersyn, ret omgående identificeres til, at være resterne af en benzintank og brudstykker af en vingekonstruktion fra et gammelt fly.

Tankens størrelse og form, den nittede aluminiumskonstruktion og gummibeklædningen, der gjorde tanken selvtættende for skudhuller, afslørede, at det måtte være en bombemaskine fra 2. verdenskrig.

Men hvilken flyvemaskine? Hvilke hændelser og omstændigheder var det, der havde ført til, at der ligger vragdele af en flyvemaskine på kajen i Skærbæk havn? Hvordan var krigssituationen i dagene omkring den tid hvor flyet styrtede ned? Hvad blev der af besætning, fly osv?

Dette er søgt klarlagt igennem arkivstudier, studier af samtidige aviser og samtaler med mange personer, som kan huske et eller andet fra dengang, eller som har ledt een på sporet af informationer.

Årsagen til den iværksatte undersøgelse er, at den foreliggende litteratur på området, bl.a. hvad angår hvilke fly, der blev skudt ned i Danmark under krigen, ikke er særlig omfattende og fyldestgørende. Desuden er der konstateret en del fejl og unøjagtigheder.

Hos havnefogeden i Skærbæk blev det afklaret, at vragdelene stammede fra en Skærbækkutter, som havde fået vragdelene i trawlet under fiskeri i det nordlige Lillebælt.

Skipperen ville ikke fortælle nærmere herom, idet han sagde, at fiskere var mere end rigeligt kontrolleret af offentlige myndigheder.

Hvis flyvemaskinen nu havde været lastet med bomber eller miner, kunne man efter skipperens udsagn måske forestille sig, at der af farehensyn blev afspærret for en god fiskeplads.

Denne frygt skulle vise sig at være ubegrundet, som det senere blev klarlagt og beskrevet.

Maskinen medførte udelukkende sprængstof og sprængstofudstyr og muligvis lidt håndvåben, som skulle have været nedkastet til den fynske modstandsbevægelse.

Flyvemaskinens last og position, som var nogle kilometer syd sydvest for Fænø på et sted, som hedder **Flækøjet**, var kendt af det daværende Fyrdirektorat (i dag Færvandsvæsenet) umiddelbart efter krigen.

Fyrdirektoratet gav tilladelse til hævning af flyvraget i 1951, og den 11. november samme år meddelte det Århusianske dykkerfirma, der havde bjærgningstilladelsen, at området var rensat for vragdele.

Det skulle senere vise sig, at denne meddelelse ikke var hel sandfærdig, idet mange småstykker udover den førømtalte brændstoftank senere er bragt i land, eller har hængt fast i fiskernes trawl.

Det blev indledningsvis klarlagt, at flyet var styrtet ned i Lillebælt natten imellem den 9. og 10. februar 1945.

Klarlægningen af de omstændigheder og de hændelsesforløb som førte til at en bombemaskine styrtede ned i Lillebælt, og senere stykvis bliver ført i land fra **Flækøjet til Skærbæk** af forskellige fiskere, starter derfor helt tilbage i krigsvinteren 1944/1945.

2 Krigsskuepladserne.

Situationen på krigsskuepladserne i begyndelsen af 1945 var den, at Hitlers hære var trængt både på syd-, vest- og østfronterne.

Den 9.-10. februar 1945 var de franske og de amerikanske kamptropper trængt frem til Rhinen, som dannede vestfronten fra den Schweiziske grænse til ca. 30 km nordøst for Strasbourg. Herfra gik fronten mod nordvest over Saarbrücken, Echternach ved grænsen til Luxembourg, og i næsten en ret linie op til Nijmegen i Holland hvor Rhinen igen dannede frontlinie, det sidste stykke imod Kanalen.

På alle de frontafsnit, hvor Rhinen endnu ikke var nået, blev der kæmpet hårdt i disse dage, både af canadier, englændere og amerikanere.

Østfronten fulgte i store træk, floden Oder fra Østersøen til den Slovenske grænse. Herfra fortsatte fronten næsten i en ret linie til Budapest. Videre herfra til Kroatien ved floden Drava, til Mostar i Hercegovina og ud til Adriaterhavet.

På alle disse frontafsnit blev der udkæmpet hårde kampe i dagene omkring den 9.-10. februar 1945 af Bolschevikerne og blandt andre af Tito's partisaner i de områder, som senere blev til Jugoslavien.

På den Italienske front som gik ved byen Serchio i Mellemitalien, kæmpede amerikanerne.

Tyskerne var således på alle sider, bortset fra det neutrale Schweiz og det besatte Danmark omgivet af krigsfronter, hvor der blev udkæmpet hårde kampe med massive ødelæggelser til følge.

Førerhovedkvarteret i Berlin udsendte dagligt "De Tyske Værnemagtsberetninger", som fra et ensidigt tysk synspunkt redegjorde for situationen på krigsskuepladserne.

Alle danske aviser, som var censurerede, var tvunget til at trykke disse "beretninger" på forsiden hver dag.

I "beretningerne" havde man et helt specielt sprogbrug, der gik ud på at gøre fjendtlige terrænvindinger betydningsløse.

Egne tab blev forbigået i ubemærkethed, medens fjendens tab blev refereret i detaljer.

Her er nogle eksempler på uddrag fra Den tyske Værnemagtsberetning af den 11. februar 1945:

"I afværageslaget ved Nedrerhinen forhindrede vore tropper alle fjendtlige gennembrudsforsøg. De angribende engelske og canadiske formationer havde store blodige tab og mistede 26 panservogne og 18 kanoner."

"De i Prümefsnittet påny angribende amerikanske formationer blev efter ringe terrænvinding på ny opfanget."

"I Remich afsnittet kastede vore panservogne amerikanske bataljoner, som forbigående var trængt ind, tilbage på ny.

"I Kroatien forfølger vore kamptropper den slagne fjende og udrenser området ved Drava for resterne af hans søndersprængte formationer".

"Liegnitz faldt under forbitrede kampe i fjendens hænder."

"Nordvest for Schwetz lykkedes det bolshevikkerne at opnå indbrud, medens deres indbrud sydvest for Graudenz strandede.

Gennem slag- og jagerflyvere, samt gennem det i terrænkampene indsatte flakartilleri mistede fjenden i går 98 panservogne, 20 kanoner og over 500 køretøjer. 28 flyvemaskiner blev skudt ned. På østfronten mistede bolshevikkerne i går ialt 223 panservogne."

"Byer i Münsterland var i går mål for nordamerikanske terrorbombemaskiner. London lå også i går under vor gengældelses ild".

Hitlers 3. Rige - Stortyskland blev mindre for hver dag der gik, og fly fra Luftwaffe blev forlagt til bl.a. Danmark efterhånden som tyske flyvepladser blev erobret.

Der var en meget kraftig trafik igennem Jylland dels af de derværende tropper og dels af tropper i Norge til og fra fronterne.

Tyske U-både søgte i stort tal nordpå med det formål ikke at blive lukket inde i Østersøen af de allieredes mineudlægning.

Alene i januar havde det været nødvendig for tyskerne at fjerne 52 miner i de danske farvande.

Hitler havde den 9. februar 1945 afgivet en "Führerbefehl", der gik ud på, at transportsituationen i "Riget" skulle aflastes.

Admiral Dänemark skulle straks sørge for skibstransporter til danske havne, for de fra det "østlige Rige" tilbageførte "Volksgenossen"

Værnemagten fik befaling om, på enhver tænkelig måde at sørge for anbringelse og underhold af disse flygtninge.

Danmark blev således i den kommende tid oversvømmet af en massiv flygtningestrøm, der desperat, fra det tyske østområde, kæmper for at komme væk fra de skruppelløse frontsoldater fra den Røde Sovjetiske Arme'.

Situationen var ved at blive kaotisk for tyskerne - hvad var Hitlers hensigt?

Ingen kunne gennemskue Hitlers utilregnelige hensigter - skulle de sidste kampe stå i Danmark med fanatiske nazister med massive ødelæggelser til følge?

For at mindske egne tab og imødegå risikoen for at Danmark skulle blive ødelagt, var de allieredes strategi bl.a. at "opruste" den danske undergrundshær - modstandsbe-

vægelsen.

Modstandsbevægelsen skulle i størst muligt omfang genere de tyske troppebevægelser, sabotere produktionen til Værnemagten og senere eventuelt bekæmpe og genere de tyske hære i videst muligt omfang i baglandet.

3 Danmark.

Den 9. april 1940 blev Danmark besat af tyskland med det primære formål, som Hitler udtrykte det at have en "Brücke" i form af Jylland til Norge, som var af strategisk betydning for krigsførelsen imod England.

Herfra havde tyskerne let adgang til krigsførelsen i Nord Atlanten og til beskyttelse af malmtransporterne fra det nordlige Sverige.

Umiddelbart efter besættelsen gjorde tyskerne et stort nummer ud af at fortælle danskerne, at man selv medbragte alle sine forsyninger.

Det var på det tidspunkt, at krigslykken var på tyskernes side. Alt hvad de tyske tropper foretog sig, indtil nederlaget ved Stalingrad i 1943, var udelukkende succes. Efterhånden som krigslykken vendte til ugunst for Hitlers Stortyskland, trak man mere og mere på det som tyskerne kaldte "de rige økonomiske hjælpekilder i Dänemark".

Forbindelsen til England var afbrudt, hvilket betød manglende afsætningsmuligheder bl. a. for landbrugsprodukter. Det er vel derfor forståeligt at Danske produkter i stor udstrækning blev eksporteret til tyskland.

Som situationen så ud i februar 1945 var Danmark blevet "spisekammer, produktionsapparat, rekreationshjem, kasernegård, skolestue, sygehjem og begyndende hjem" for tusindvis af flygtninge fra det østtyske område.

Er der noget at sige til, at de allierede kraftigt støttede den danske modstandskamp.

Helt fra de indledende besættelsesår var der to centrale tyske myndigheder her i landet.

Disse myndigheder var:

1. "Reichbevollmächtigte Dänemark", som skulle varetage besættelsesmagtens samlede politiske, administrative og økonomiske forhold. Underlagt var også de første politienheder, der kom til landet i juni 1943.

Rigsbefuldmægtigede var underlagt udenrigsministeriet i Berlin.

2. " Wehrmachtbefehlshaber (værnemagtsbefalende) Dänemark" (W.Bef.-Dän.), der også var chef for de tyske hærtropper, skulle udelukkende varetage landets militære sikring og forsvar.

W.Bef.Dän. var direkte underlagt "Oberkommando Wehrmacht" (OKW) i Berlin

Allerede på daværende tidspunkt var der kompetancestridigheder imellem de to myndigheder, idet de i organisatorisk henseende var ligestillede.

Der blev aldrig fra Berlin udarbejdet fastlagte, entydige ansvarsområder for disse myndigheder.

I forbindelse med strejkeuroligheder i Danmark i efteråret 1943 kom det til en magtkamp indenfor de tyske rækker om, hvorledes tilført politi skulle anvendes, og

hvorledes de organisatoriske forhold skulle være.

Denne magtkamp endte med, at der blev oprettet endnu en sideordnet myndighed til de to andre tyske myndigheder her landet.

Denne myndighed var:

3. Der Höhere SS - und Polizei Führer Dänemark, som havde til opgave at bekæmpe den stigende "kriminalitet" her i landet.

Rigsbefuldmægtigede med hovedkvarter i København var fra 2.11.42 til kapitulationen Dr. Werner Best.

Hovedkvarteret for W.Bef.Dän. lå i 1945 i Silkeborg og chef var fra 27.09.42 til 28.02.45 general Hermann von Hanneken.

Den Höhere SS- und Polizeiführer Günther Pancke blev af Hitler udnævnt den 6.10.43, og var stationeret i hovedkvarteret i København indtil kapitulationen.

Der var vedblivende kompetancestridigheder imellem de tre centrale tyske myndigheder placeret her i Danmark.

I januar 1945 lykkedes det Dr. Best og Pancke, at få krammet på von Hanneken. Hanneken blev anklaget for korruption i forbindelse med nogle antikke møbler, som han skulle have raget til sig.

I den forbindelse ophørte tjenesten som værnemagtsbefalende i Danmark pr 28.01.45.

En militær krigsret dømte von Hanneken til fængsel, men dommen blev ændret til degradering til major med tjeneste på østfronten.

Til erstatning for general von Hanneken blev generaloberst Georg Lindeman udnævnt til W.Bef.Dän. den 27.01.45, og han sad på posten indtil kapitulationen.

Klog af skade, hvad angår de løbende kompetancestridigheder, udarbejder Lindemann allerede den 2. februar 1945 et "Befalingsreferat", hvor han trækker de organisatoriske linier op.

Han referer bl.a. W.Bef.Dänemark's opgaver og beføjelser som følger-(oversat):

"I. Opgaver og beføjelser for værnemagts befalingshaver i Danmark W.Bef.D-än. fremgår af tjenesteanvisningen af den 14.03.43 - nyrevideret af den 7.10.44, i hvilke underlægningsforhold er blevet revideret.

W.Bef.Dän. står under chefen for overkommandoen i Berlin OKW og får i værnemagtsanliggender og i alle taktiske spørgsmål sine anvisninger og befalinger fra chefen for OKW, henholdsvis ved hans pålæg igennem OKW's bemyndigede embeder eller afdelinger og de værnemagtsdele med værnemagtsopgaver pålagte tjenestesteder.

Som øverstbefalende for hær tropper i Danmark står under ham:

a) indsatsmæssigt i enhver henseende alle i Danmark stående tropper

hørende til chefen for OKW.

b) i øvrigt i enhver henseende tropper fra felthæren som hører under chefen for OKW.

c) i enhver henseende tropper hørende til erstatningshæren, chefen for hærens "Rüstung" og den øverstbefalende for reservehæren.

Den for W.Bef.Dån. i sin tjenesteanvisning angivne tjenestestilling for en kommanderende general med beføjelserne som øverstbefalende for en "Wehrkreis" (værnekreds) er blevet afløst af en ny udgave af en "Krigsstyrkedokumentation" for en arme.

Ansøgning om en tilsvarende forandring af den hidtidige tjenestestilling svarende til en øverstkommanderende, er grundet situationen ikke skønnet nødvendig.

Den taktiske opgave for W.Bef.Dån. er fastlagt i "Führerweisung 40" af den 23.03.42 hvorefter han alene er ansvarlig for det samlede forsvar af Danmark, og er blevet forsynet tilsvarende beføjelser overfor alle værnemagtsdele og organisationer.

"For forberedelse og gennemførelse af kystforsvaret, som befinder sig i tysk befalingsområde er ansvarlig:

III. 1.) per prokura.

(III. 1. var marinens "skibsstamafdelinger" af hvilken nr. 27 lå i Ollerup på Fyn 1944-45).

d) i Danmark: den befalingshavende for tyske tropper i Danmark.

per prokura:

De i III. 1.) fastlagte befalingshavere har indenfor rammerne af deres opgave, befalingsbeføjelser over dele af værnemagts kommandomyndighed, de indsatte tyske civile tjenestesteder såvel overfor de i området værende enheder og organisationer udenfor værnemagten per prokura.

På grund af "Führerweisung 40" blev Danmark fra 4.05.42 bestemt som operationsområde.

"Führerweis 40" er endnu i dag i kraft på alle punkter, sidst bekræftet i en brevveksling med Admiral Skagerak."

Antallet af tyske tropper i Danmark til de forskellige tider er meget varieret angivet afhængig af, hvilken kilder der anvendes.

Ifølge overkommandoen i Berlin OKW var der den 19. januar 1945 stationeret følgende personel i Danmark:

- Hær	122.000
-heraf kampduelige 94.800	
- Marine	38.000
- Luftwaffe	20.000
- Polizei	3.300
- Org.Todt	1.200
- Wehrm.Gefolge	2.400
	187.700

Af den kampduelige styrke på 94.800 mand var de 39.800 rekrutter

Der var således følgende kampduelige tropper til rådighed:

- Hær	55.000
- Under gennemtransport	15.400
- Kystartelleri	11.200
- Russere,Ukrainere og banefolk	7.000
- Officersskole	1.400
- Stamp.erstatn.hær	14.500
- Mavesyge	1.500

I februar var antallet af personel i Danmark faldet til 172.000 på grund af en stor afgang til østfronten.

4 Den tyske hær.

Fra eftersommeren, i besættelsesåret 1940 og helt frem til efteråret 1943, var der kun stationeret 2 tyske hærdivisioner i Danmark.

Op til de allieredes landgang i Normandiet den 6. juni 1944, var der derimod sket en kraftig stigning af stationeret tysk militær her i landet.

De militære enheder som var stationeret her primo juni 1944 var:

- 160. Reserve Division
- 166. Reserve Division
- 416. Infanterie Division
- 233. Reserve Panzer Division
- 20. Luftwaffen Feld Division
- 25. Panzer Division
- 363. Infanteri Division
- 393. Sturm Geschütz Brigade
- Höhere Kommando Kopenhagen.

Der var flere årsager til at styrkerne, i løbet af vinteren 1943/44 og foråret 1944, voksede kraftigt her i landet med hovedantallet af styrkerne placeret i Jylland.

Den primære årsag til styrkeforøgelserne var på dette tidspunkt, at den tyske overkommando i Berlin OKW havde en stigende frygt for, at en invasion kunne finde sted på Jyllands Vestkyst.

Hitler havde i sin " Weisung nr. 51" af den 3. november 1943 henledt opmærksomheden på, at en landgang i Danmark var sandsynlig.

Alle militære instanser måtte således handle i overensstemmelse hermed.

En anden årsag til styrkeforøgelsen var, at den danske modstandsbevægelse på dette tidspunkt begyndte, at få nogen betydning for specielt trafikken på det danske jernbanenet.

En tredje årsag til forøgelsen af styrkerne var, at det var forholdsvis fredeligt at være i Danmark.

Landet blev i større og større udstrækning anvendt som uddannelsessted for rekrutter, område for reorganisering af nedkæmpede divisioner samt rekreatiionssted for sårede og kamptrætte soldater.

Danmark blev derfor af de tyske soldater kaldt for "chokoladefronten".

Som der berettes om senere, var det ikke altid lige ufarligt at være tysk soldat i Danmark.

Trods betegnelsen "chokoladefront" som nok ikke var uberettiget set fra en tysk soldats synspunkt, var der dog en lille kreds af danskere, der ofrede livet eller satte deres liv på spil, i en modstandsbevægelse der nok så lille, reddede Danmarks ære på en måde, der gjorde at Danmark blev betragtet som allieret med England og USA ved krigens slutning.

Allerede inden udgangen af juni 1944 måtte den øverstbefalende for hæren general H. von Hanneken afsende følgende enheder til fronterne:

- 363. Inf. Div. blev sendt til Normandiet.
- 393. Sturm. Gesch. Brig. blev sendt til østfronten.
- 20. Luftw. Feld. Div.

Resten af krigen helt frem til befrielsen foregik der en intens jernbanetrafik med tropper ind og ud af landet samtidig med, at der foregik en omfattende gennemrejse til og fra Norge.

Rekrutter, officersaspiranter, flyvere og andet personel til uddannelse, sårede og nedkæmpede hærafdelinger, rejste i en kontinuert strøm med jernbane ind i landet. I modsat retning foregik trafikken, hen ad mod krigsafslutningen, i et endnu større tempo med nyuddannede, raskmeldte, friske og reorganiserede troppeenheder.

En opgørelse over det antal divisioner og brigader som i perioden fra juni 1944 til befrielsen den 5. maj 1945, med jernbane blev befordret til og fra tyskland udgør ca. 50 enheder, primært divisioner.

Ved krigens begyndelse var en infanteridivision af en gennemsnitsstørrelse på 17.200 mand, men fra 1. december 1943 blev der foretaget en omstrukturering således, at en infanteridivision fra dette tidspunkt var på nominelt 13.656 mand.

Selvom alle divisioner ikke var udfyldte med mandskab, må der være transporteret imellem ½ og 1 million tropper ud og ind af Danmark i den pågældende periode.

Hertil kommer desuden personel fra luftvåben og marine samt alle andre til værnemagten hørende personel.

Lige så hurtigt som de stationerede tropper i Danmark blev kampduelige, lige så hurtigt blev de sendt til fronterne.

Som delvis erstatning for de herværende tropper fik man ringere og ringere soldater, som ikke havde nogen som helst kampværdi ved fronten.

Disse soldater havde kun værdi som bevogtningstropper, men på den måde frigjorde de herved egentlige kampduelige tropper.

Selv de her stationerede rekonvalescenter, i de såkaldte "Genesenden-Batallioner" blev i begyndelsen af 1945 pillet ud til fronttjeneste.

Der var i tyskland oprettet "Genesenden-Batallioner", hvor soldater med ens sygdomme blev grupperet f.eks. M-bataljoner for mavesygdomme og O-bataljoner for ørersygdomme.

I de forskellige tyske værne kredse (Wehrkreise), som var betegnet med romertal, blev der oprettet specielle "Genesenden - Batallioner" med betegnelsen D til indsats i Danmark .

Den senere omtalte "Genesenden - Batallion D IX" var fra "Wehrkreis Kassel".

Det har ikke været muligt at afklare hvilken kategori af sygdomme D stod for, men

mon ikke det har været alt muligt sammenskrab.

I hærens krigsdagbog for den 3.02.45 er der bl.a. noteret følgende -(oversat):

"Fra D-Batl. blev der uden erstatning afgivet 6.746 Genesens til vinterslaget 1945.

Delvis opfyldning af D-Batl. gennem tilførsel af 4.150 marinerekrutter".

Den 2.februar 1945 var der følgende hærtropper stationeret i Danmark:

- 160. og 166. Res. Infanteri Division
- 233. Res. Panzer Division
- 15 D-Batl.(I-XIII, XVII, XVIII) med 5 Rgt. stabe.
- 2 M-Batl. (1.108, 1.116)
- 4 M-Batl. udd. (271, 275, 279, 282)

Russiske troppedele:

- 2 Rgt. med tillæg 6 Batl.(heraf 1 Ukrainsk)
- 1 Opklaringsafdeling
- 1 Pioner Kompagni (Ukrainsk)
- 1 Georgier-Batl. under tilførsel.

Hærens kystartilleri:

- 180. Regiment med 26 batterier
- 280. Flak-erstatn. og udd.afdeling

Hertil kommer en række specielle enheder som f.eks.:

- Höhere Kommando Kopenhagen.
- Feltkommendantur 1044.
- Fæstnings-Pionerstab 31.
- Vagtbatl. København.
- Forsyningstropper.
- Skoler.
- Ungarske tropper.

Kvaliteten af de i Danmark stationerede tyske hærtropper var nok i februar 1945 under al kritik set fra et militært synspunkt og uanvendelige som frontsoldater.

Som soldater her i landet har de udmærket kunne udfylde den opgave, som de var tiltænkt, nemlig som vagtmandskab og som bemanning af stationære fæstningsanlæg.

Selvom der blev udført mere og mere sabotage i Danmark, og der blev begået overfald på værnemagtstilhørende, var der alligevel fredeligt her i relation til Tyskland med bombning af byerne og fronterne tæt ved eller inde i landet.

Den 4. februar 1945 formiddag ankom "Reichleiter" Bouhler med sin kommission til Silkeborg.

Samtalerne med den øverstbefalende, generalstabens chef og "Sonderstab Dänemark" strækker sig over hele dagen.

Afslutningsvis blev det fastslået (delvis citeret - oversat), at det danske område for alle værnemagtsdele, især hæren, tilbyder de bedste betingelser for genopfriskning af nedkæmpede tropper.

Desuden har det vist sig, at de i området stående enheder trods deres dobbeltrolle løbende kan erstatte felthæren her.

Desuden er de gunstige ernæringsforhold for de yngste årgange og rekonvalescenter (Genesenden) særlig værdifuld. Det ligger derfor i felthærens interesse at uddannelsesenhederne for rekrutter og opholdsmulighederne for rekonvalescenter bliver holdt på et højt stade og fuldt udnyttet. Det er endog værd at overveje om optagelsesmulighederne kan udvides i Danmark.

I en samtalerapport fra mødet med "Reichleiter" blev der bl.a. ført til referat at Danmark specielt København er ret så tiltrækkende for personel.

Ikke uden humor er der ført følgende til referat - (oversat):

"Alle værnemagtsdele klager samstemmende over, at der er en abnorm stor tjenesterejsetrafik til Danmark fra Riget.

(" Jeikos" = jeder einmal in Kopenhagen, "Schweikos" = schon wieder in Kopenhagen),

(En gang i København - hurtigt igen i København)

De af Reichsführer SS planlagte samtalebarakker ved grænsen med feltkøkken bliver hilst velkommen af alle værnemagtsdele".

Situationen var i februar 1945 yderst kritisk for den tyske værnemagt, og man prøver med alle midler og metoder at stoppe fjenden.

En af metoderne var, at værnemagten appellerer til de tysksindede om, at melde sig til krigstjeneste.

Den 4.februar 1945 godkender W.Bef.Dän. en nyredigeret udgave af et opråb til "folketyiskere i Nordschleswig".

Det må kun have drejet sig om Sønderjylland, idet generaloberst Lindemann ikke havde nogen beføjelser syd for den Dansk/Tyske grænse.

Det nyredigerede opråb havde følgende ordlyd - (oversat):

"Aufruf"

"Tyske mænd fra Nordschleswig.

Fjenden står i landet!

Beslutningens time er dermed kommet!

I denne skæbnesvangre time råber jeg til våben.

Den sidste beslutning kræver sidste indsats!

Jeg forventer derfor at enhver våbenfør tysker melder sig til det nærmest liggende tjenestested.

Kammerater!

Følg timens bud, blodets og hjertets stemme

Med "Führer" gennem kamp og nød til sejr.

Et leve for "Führer". Et leve for det tyske folk.

Heil Hitler!

gez.Lindemann
Generaloberst

5 Jernbanesabotage.

Efter invasionen i Normandiet var det af afgørende betydning for de allierede, at der blev bundet så mange tropper som muligt i bl.a. Danmark, samt at såvel jernbane- som skibstrafik blev lammet og forsinket i størst muligt omfang.

Det var derfor de allieredes strategi, at opruste den danske modstandsbevægelse igennem forøgede tilførsler af sprængstof, våben og anden materiel.

Da det var lykkedes de allierede at opnå betydelige udbrud fra invasionsstrandene, og der kom skred i nedkæmpelsen af de tyske tropper i Frankrig i august 1944, kunne man fra englændernes side begynde at frigive ressourcer og fly til levering af materiel til bl.a. den danske modstandsbevægelse.

Fra august måned kom der virkelig fart i leveringerne.

95 % af alt det materiel, som kom fra England under besættelsen, blev leveret efter august 1944.

I den omtalte periode blev der modtaget 6.245 containers med en samlet vægt af 655 tons.

Denne enorme oprustning af modstandsbevægelsen viser hvilken vægt de allierede lagde på, at forsinke og binde så mange tropper som muligt i Danmark.

En anden årsag til den kraftigt øgede materielleverance var, at Danmark på dette tidspunkt blev betragtet som allieret med England og Amerika.

De store materielleleverancer gav sig udslag i en kraftig øgning af jernbanesabotagen, som begyndte at volde tyskerne meget store problemer, fordi jernbanetrafik på dette tidspunkt var den eneste væsentlige mulighed for landværts trafik.

Det var ikke alene de store troppebevægelser, som blev generet men også de store anlægsarbejder på befæstningsanlæg, idet der var mangel på både benzin og gummidæk til lastvogne.

Det var primært lastbildækkene, som voldte problemer for fæstningsanlægningen, da benzinen til en hvis grad kunne erstattes ved gengasdrift (trægas).

Næsten al person- og godstransport foregik derfor med jernbane eller med hest og vogn.

Mange landmænd fik her igennem en tiltrængt økonomisk gevinst ved at stille med et spand heste til tyskernes anlægsarbejder.

Tyskerne betalte stort og flot for værnemagtsarbejde, idet det danske samfund i sidste ende selv betalte for hele gildet.

Hen igennem efteråret og vinteren blev tyskernes transportproblemer større og større, og den 2.02.45 klagede generalen sin nød, som blev noteret i krigsdagbogen.

Han skrev - (oversat):

"Tilbagestrækninger af stærke enheder fra det danske område og den derved forringede bevogtning, gør sig mærkbart udslag i stigningen af sabotage imod jernbaner"

Den 5.02.45 berettes der i krigsdagbogen om, at angreb imod jernbaneanlæg har forhindret tilførsel af tomt materiel og aftransport af de allerede indladede dele af 233. Res. Panzer. Div.

Status den 5.02.45 kl 18.00 var:

- fra 233. Res. Panzer. Div.- 4 tog er kørt ud af befalingsområdet og endnu 3 fra afrejsebanegård.
- fra 166. Res. Div.- 5 tog udkørt af området og 6. tog er ved at blive indladt.

Jernbanesabotagen var efterhånden så generende, at Hitler selv havde været blandet ind i sagen.

Den 6.02.45 blev der indført følgende i krigsdagbogen:

"Der Führer forventer, at den videre jernbanesabotage med alle midler bliver stoppet".

Hertil befaler generalen i Danmark følgende - (oversat):

- "1.) Sikring af afkørte tropper af ikke indladede enheder.*
- 2.) Indsættelse af de ved kysterne liggende enheder.*
- 3.) Kontrol med bil- og cykletrafik.*
- 4.) Indsats af gennemgangslejrene i Aalborg og Aarhus.*
- 5.) Indsats af feltgendarmeri for vejkontrol."*

Samme dag fandt der en telefonsamtale sted imellem den rigsbefuldmægtigede og generalstabschefen for W. Bef. Dän.

Der står følgende -(oversat):

"For at forhindre videre sabotageangreb foreslår generalmajor Reinhardt en offentliggørelse i pressen af en forstærket overvågning af jernbaneanlæg, samt af en hensynsløs indgriben overfor sabotører. Den rigsbefuldmægtigede afviser en sådan offentliggørelse som ikke ønskelig, fordi den fredelige del af befolkningen bliver forurogeligt og fordi de illegale partier allerede hen ad vejen er orienteret herom".

Med samme begrundelse afviser han en tidligere lukketid.

Derimod erklærede den rigsbefuldmægtigede sig enig i følgende:

- "a) fangne sabotører medføres i transporttogene.*
- b) fanger udkommanderes til istandsættelsesarbejder".*

Disse forholdsregler havde værnemagten i Danmark pr. telex meddelt overkomman-

doen i Berlin tilligemed anmodningen om tilladelse til i givet fald at lade fuldføre dødsstraffe af anholdte sabotører.

Jernbanesabotagen fortsatte uformindsket:

”- den 6.02.45: 13 sabotagetilfælde, heraf 9 mod jernbaner med 19 enkeltsprængninger.

2 overfald på værnemagtstilhørende, deraf 1 med våbenrøveri.

- den 7.02.45: 17 sabotagetilfælde, heraf 8 mod jernbaner.

To overfald imod værnemagtstilhørende med våbenrøveri.

17 sabotageforsøg imod jernbaner forhindret.

- den 8.02.45: 12 sabotagetilfælde, heraf 10 imod jernbaner.

To overfald imod værnemagtstilhørende”.

Den 8.02.45 skrev generaloberst Lindeman i sin krigsdagbog - (oversat):

"Jernbanesabotagen er endnu alt for høj.

Jeg befaler derfor yderligere forstærkning af vagter og patruljering ved inddragelse af stabe, enheder fra alle værnemagtsdele under tilsidesættelse af andre opgaver.

Det skal opnås, at alle troppetransporter kører af sted uden forsinkelser.

Jeg gør områdekommandanterne personligt ansvarlige herfor.

Foresatte, som ikke personligt bekymrer sig om de tildelte afsnit, skal stå til regnskab herfor.

Vagter og patruljer skal til stadighed mindes om deres opgave. Der skal gøres hensynsløst brug af våben."

- den 9.02.45: let tilbagegang i skinnesprængninger og sabotageforsøg. Ved Randers 6 enkeltsprængninger.

- den 10.02.45: 12 jernbanesabotager, 7 endvidere afværget.

I Horsens er skudt 2 sabotører under modstand og 1 anholdt.

I området for feltkommando 1.044 er en bandegruppe med 6 mand under sabotageforsøg anholdt

Generalen glemte at beskrive egne tab i krigsdagbogen. Ved Tvingstrup ca. 8 km nord for Horsens kom det til ildkamp, hvor der udover sabotørerne dræbes en tysker, Erich Hellmund 18 år fra 208. Res. Panzer. Batl.

”- den 11.02.45: 11 sabotagetilfælde med ialt 36 enkeltsprængninger på jernbaneanlæg.

For transportvigtige bevogtede banestrækninger 6 sprængninger, deraf 4 fjernet. Endvidere 2 sprængninger afværget.

2 sabotageforsøg og 1 overfald på flyvagt sydlige Odense afværget, herved er der skudt 2 sabotører, 2 er endvidere anholdt.

3 sabotagetilfælde på biler”.

Jernbanesabotørerne bliver mere og mere koldblodige og dristigere. Det har en Abwehroffizier (kontraspionage) skrevet om i sin månedsrapport (Abwehrlagebericht Nr.4) for februar 1945.

Han skriver bl.a om jernbanesabotage - (oversat):

”Den 12.02.45 kl. 2.40 blev begge spor sprængt i stykker syd for en banegård i nærheden af Aarhus. Strækningen var overvåget af enkeltpersoner med en indbyrdes afstand af 100 m. En vagtpost bemærkede i nærheden af et hus mistænkelig støj, hvorpå han skød. Ilden blev omgående besvaret af en maskinpistol og vagten blev tvunget i dækning. En vagt som stod ca. 40 m væk greb ind i ildkampen. Medens vagten lå i dækning må 2 sabotører i hans nærhed have anbragt 2 sprængladninger, idet der nogle øjeblikke derefter detonerede 2 sprængladninger efter hinanden, 2 m fra vagten.

Konklusion: Vagten har kun bekymret sig om maskinpistolskytten, og har ladet den øvrige omgivelse ude af syne. Sabotørernes taktik består deri, at aflede vagtens opmærksomhed ved støj og derefter tvinge ham i dækning med skud medens en sprængningsgruppe forøver ødelæggelserne. Vagten skal altså ud af dækningen for at observere sit afsnit, og må ikke kun beskæftige sig med kendte mål. Skudfelt og observation går forud for dækning.”

Abwehroffizieren skriver videre – (oversat):

”De stærkeste angreb fra modstandsbevægelsen i februar måned igen var jernbanesabotage.

I forhold til januar måned var der sket en stigning i jernbanesabotagen på næsten 100 %.

Sammenslutningen af de forskellige modstandsgrupper til en stor organisation går videre. De bliver således sløret som "skytteforeninger", "idrætsforeninger og " terrænsportsforeninger", under ledelse af stående officersgrupper som SIT i Aarhus.

Modstandsbevægelsen på Sjælland anslås til at udgøre 1.200 mand i seks amter. Hertil kommer København med styrkeangivelser som svinger imellem 5.000 og 30.000 mand. For Aarhus må der regnes med en styrke af 2.000 mand.

*Et samarbejde imellem de nationale kredse og kommunisterne består indtil videre ikke. Tværtimod har der været stærke spændinger imellem de to grupper, som har ført til, at kommunisterne har stjålet våben fra de nationale grupper, og de har endog **stukket** nationale modstandskæmpere”.*

Den betydning, som jernbanesabotagen havde, kommer bedst til udtryk i det personel, som blev anvendt til bevogtningen af jernbanestrækningerne.

Den 7. februar 1945 meldes til overkommandoen i Berlin OKW, at der i befalingsom-

rådet Danmark til banebeskyttelse er indsat:

-11.793 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften

6 Befæstningsanlæg.

Til ansvar for og ledelse af befæstningsanlæg var der her i landet under hæren stationeret en "Festungs-pioner" enhed, hvis stab var stationeret i Silkeborg.

Enheden bestod i februar 1945 udover staben af 3 grupper, som var "Festung Pioner Abschnitt Gruppe I, II og III/31" med en styrke på ca. 4.500 mand. Grupperne var stationeret i Esbjerg, Holstebro og Hjørring.

Pioner gruppernes hovedopgaver var at udføre:

- I. stationære og feltmæssige udbygninger i jernbeton
- II. feltmæssige udbygninger uden jernbeton
- III. mine- og afspærringsindsats.

Pionerafdelingernes arbejde blev kraftig generet af den stigende jernbanesabotage, fordi det ikke var muligt af nogen betydning at transportere gods med lastbiler. Årsagen var den tidligere omtalemangel på både benzin og gummidæk.

I efteråret 1944 skrev general von Hanneken i sin krigsdagbog - (oversat):

"På opfordring fra "Organisation Todt" blev der til overkommandoen i Berlin OKW meddelt, at den løbende udbygning af kystforsvarsanlæggene for tiden bliver kraftigt generet af problemer med dæk. Der blev anmodet om en særtildeling af 1.000 lastbildæk, for at det befalede byggeri i det tidligere omfang kan fortsættes".

Samme sted er der noteret i krigsdagbogen at:

"233. Reserve Panzer Division anmodede om at måtte anvende benzin til eftersøgningskommandoer under " Bulldogge " operationer".

Bulldogge operationer var tyskernes kodebetegnelse for de allieredes nedkastninger af agenter og materiel.

Bekæmpelsen af disse nedkastningsoperationer blev prioriteret højt af tyskerne, hvorfor der blev givet tilladelse til at 233. Res.Pz.Div. anvendte benzin til "Bulldogge" operationer under bestemte forudsætninger.

Den 21. januar 1945 udarbejdede "Festung-Pionerstab 31" en statusrapport over udførte arbejder i 1944, og de forventninger man havde til 1945.

Udførte anlægsarbejder - (oversat):

"I. Stationære og feltmæssige udbygninger i jernbeton:

"Stationære bygningsanlæg:
620 bygningsanlæg med 450.680 m³ jernbeton

"Feltm. og forstærkn. af feltmæssige udbygninger"
2.475 bygningsanlæg med 100.395 m³ jernbeton.

"Forhindringer":
206 bygningsanlæg med 36.980 m³ jernbeton.

"Bygningsstatus med udgangen af 1944":

Planlagt	1.969 bygningsanl. med 1.440.000 m ³ jernbeton			
Udført	1.712 "	"	1.281.500 "	"
Und. bygn.	205 "	"	130.500 "	"
Ikke begyndt	52 "	"	28.000 "	"

II. Feltmæssige udbygning uden jernbeton:

1.) Udbygning af "Riegelstillinger":

Disse anlægsarbejder omfattede tre såkaldte "Riegelstellungen", som var forsvarsstillinger med pansergrave og forsvarsstillinger på tværs af det sydlige Jylland.

Stillingerne havde kodebetegnelserne "Gudrun", "Krimhild" og "Brunhild" og blev bygget udelukkende med det formål at forsvare Tyskland imod allierede styrken, som efter en invasion i Danmark kunne åbne endnu en front.

Her nævnes udbygningsstanden for "Gudrun" som gik ved Kolding.

	planlagte	færdige
Pz.hindringer	73 km	58 km
Inf. hindringer	81 km	81 km
Opholdsstillinger	94 stk.	94 stk.
Let MG-stillinger	581 stk.	581 stk.
Svær MG-stillinger	218 stk.	218 stk.
Let PAK	50 stk.	50 stk.
Svær PAK	109 stk.	218 stk.
Morterer	117 stk.	117 stk.
Artilleri	42 stk.	42 stk.

PAK = Panzer Abwehr Kanon

De to andre "Riegelstillinger" var af nogenlunde samme stand som "Gudrund".

2.) Udbygning af den såkaldte 2. stilling ved Vestkysten som bestod af planlagte 175 km pansergrave.

Pr. 31.12.44 var der gravet 8 km og 30 km var under udgravning.

3.) Feltmæssig udbygning af "Marine-Küsten-Batterier:

Ved Jyllands østkyst: - planlagt 18 batterier.
 - skydeklare 5 batterier.
 - und.bygning 7 batterier.

Ved Fyns nordkyst: - planlagt 3 batterier.
 - skydeklare 0 batterier.
 - und.bygning 1 batteri.

Der var desuden planlagt 13 batterier på Sjællands nordkyst, hvoraf der var 8 færdige.

III: Mine spæringsindsats:

"1.) Mineindsats:

I året 1944 blev der udlagt 1.340.000 miner hvoraf de 490.000 var panserminer.

Den egen mineproduktion i Vejle fortsætter.

Udover "Panzerminen Dänemark" og "Schützensminen Dänemark" bliver der produceret miner af bl.a. gammel tysk granatammunition".

Der berettes videre om at der udføres gadespæringer, så snart pansergravene er færdige.

Med hensyn til forhindringer af luftlandeoperationer er der kun materiel til de vigtigste områder.

I sammenfatningen og erfaring blev der skrevet -(oversat):

"Året 1944 bragte i stigende omfang forstyrrelser i den indre fred, ved sabotage, strejker og stigende arbejdsulyst hos de danske arbejdere.

Der må påregnes fremtidige større uroligheder.

Erfaringen har vist at den danske mentalitet trods alt, kan være meget imødekommende, når enhver ydre tvang i størst muligt omfang undgås.

Igennem lønforanstaltninger er det indtil videre altid lykkedes at anspore den danske arbejder til at genoptage arbejdet".

Udbygningen af kystbefæstningsanlæggene i de indre danske farvande blev påbegyndt i sommeren 1944 bl.a. fordi, man fra tysk side frygtede en indtræden i krigen af Sverige på de allieredes side.

I januar måned var der på højt tysk plan overvejelser om at bygge et antal V1 og V2 raketræmmper, der pegede imod Stockholm.

Formålet var, at disse raketræmmper skulle virke afskrækkendes, således at Sverige ville betænke sig, inden de ville gå med de allierede imod tyskerne.

Et eksempel på et fynsk marine befæstningsanlæg under bygning var Røjle Klint ca 100 m indenfor selve klinten.

I efteråret 1944 beslaglagde tyskerne et 4,5 ha stort område, tilhørende gårdejerske

Johanne Larsen Sølyst med henblik på oprettelse af kanonstillinger med radarstation. Der var beskæftiget op til 50 mand med byggeriet, som dog ikke nåede at blive færdigt inden kapitulationen.

Da byggearbejdet stoppede var der udført 2 stk 40 H 6 m og 3 m dybe kanaler, 4 stk kanonstillinger med et stærkt betonunderlag samt tilhørende 12 støbte ammunitionskamre. Der var færdigbygget 2 støbte bunkers og påbegyndt flere. Hverken kanoner eller radarudstyr nåede frem.

Til indkvartering af marinebatteriets personel, beslaglagde den tysk marine i perioden oktober-december 1944 8 villaer og sommerhuse i Strib.

Derimod var der på den anden side af Tragten ved Trelde Næs monteret 3 stk. 10,5 cm marinekanoner.

I krigens sidste måneder, da både de allierede og russerne havde retning imod Danmark blev truslen modsatrettet for værnemagten set fra hovedkvarteret i Silkeborg. Derfor blev "Gudrun, Krimhild og Brunhild" bemandet til det omvendte forsvar. Alt forsvarsmateriel blev flyttet over på den anden side af pansergravene.

Generaloberst Georg Lindemann ville i Danmark kæmpe til det sidste.

Så sent som den 30. april 1945 skriver han følgende i sin krigsdagbog - (oversat):

"Danskere og fjendtlig radio udspreder det rygte at Tyske tropper i Danmark skal kapitulere den 1. maj 1945.

Der er ikke et sandt ord heri.

Vi vedstår den overfor Føreren svorne ed, og forbliver tro overfor befalingen om at kæmpe til sidste mand i Danmark".

7 Luftwaffe.

Umiddelbart før og efter kapitulationen foretog det tyske luftwaffe en systematisk makulering af alle deres dokumenter og krigsdagbøger.

Det er derfor kun sporadisk, hvad der findes af dokumentation over det tyske luftwaffes aktiviteter under 2. verdenskrig.

Det tyske luftwaffe, som var stationeret i Danmark, var i modsætning til hæren af højeste kvalitet, fordi dansk luftrum var kampområde.

Årsagen hertil var de allieredes overflyvninger af Danmark på mange af deres bombetogter specielt til byer beliggende i det nordlige af Tyskland, eksempelvis Hamborg, Kiel, Rostock og Berlin.

Den store betydning som luftwaffe tillagde det danske luftrum understreges af, at hele Danmark i taktisk henseende direkte var underlagt Luftflotte Reich, Berlin Wannsee - I. Jagdkorps - 2. Jagddivision.

2. Jagddivision var stationeret i Stade ved Hamborg.

Tyskland var inddelt i Luftgau, som dækkede det samme område som de tidligere nævnte Wehrkreise for hæren.

Hamborg, og dermed således også Danmark, hørte til "Luftgau XI Hamburg-Blankenese"

I territorielt og i et mindre omfang også i taktisk henseende, var luftwaffe i Danmark underlagt "IV. Fliegerkorps", som med hovedkvarter var stationeret i Ålborg.

IV. Fliegerkorps var direkte underlagt Luftflotte Reich.

Chef for korpset " Kommandierender general der deutschen Luftwaffe in Dänemark" var i februar 1945 general Holle.

General Holle havde pr. 2.2.1945 følgende ansvarsområder-(oversat):

"A. Troppetjenstligt og indsatsmæssigt umiddelbart understillede enheder:

1.) Jordorganisation:

a) Kommando
b) Kommando

Udbyggede flyvepladser af I. og II. orden med rullebaner og feltflyvepladser såvel de dertil hørende jordorganisationer (flymekanikerkolonner,vejrtjeneste og bevogtning)

2.) Flyvende enheder:

II./ KG 100

1 fjernopklarings eskadrille med operationskommando Grove.

Andre stationerede, i enhver henseende underlagte, enheder i Nordvesttyskland og Norsk område .

3.) Flak :

F.A.K. Dänemark (Århus) med 2 tunge afdelinger og 27 lette batterier som er organiseret i lette flak-gruppe Nord-, Mitte og Sønderjylland samt Sjælland.

Opgave: Beskyttelse af flyvepladser.

4.) LN (Luftnachrichten) tropper

2 afdelinger.

B. I befalingsområdet liggende enheder, men ikke taktisk underlagt:

Jagerafsnitsføring Danmark (troppetjenstligt og indsatsmæssig underlagt 2. jagerdivision Stade) med

1 natjagergruppe

LN regiment 222 som gennemfører den samlede efterretningsmæssige ledelsesorganisering af natjagere.

C. Uddannelsesenheder (kun territorielt underlagt):

1.) Flyvende enheder:

Jager eskadre 102 Aalborg vest og øst

2.) Flak:

1 øverstbefalende regiment Grove

3.) Pilotuddannelse Kastrup og søfly pilotuddannelse Frederikshavn

4.) Flyvende enheder i videre tilførsel.

5.) Flyveruddannelses regiment 202 "

Den flyvende enhed II./KG 100 var på dette tidspunkt værdiløs grundet mangel på flybenzin.

II./KG 100 kom til Danmark fra Frankrig i foråret 1944 forsynet med flyvemaskiner af typen Heinkel 177.

Enheden nåede aldrig at komme i aktiv tjeneste fra Danmark, og inden udgangen af februar 1945 blev flyene hugget op og personel overført til kamptropperne.

F.A.K står for Fly Afværge Kommando.

LN står for luftetterretning og omfattede bl.a. radarstationerne.

Luftwaffes flyvende enheder var grupperet efter følgende:

- Rotte (rode)	2 fly
- Kette (kæde)	3 fly
- Schwarm	(sværm) 4
- Staffel	(eskadrille) 1
- Gruppe	(gruppe) 3 S
	- Geschwader

Enhedernes blev betegnet efter følgende principper:

Gruppe blev betegnet med romertal.

Staffel og Geschwader blev betegnet med arabertal.

Eksempelvis:

II./KG 100 = II. Gruppe i Kampfgeschwader (bombereskadron) nr 100.

1./NJG 3 = 1. Staffel i Nachtjagdgeschwader nr 3

I./LG 1 = I. Gruppe i Lehrgeschwader (uddannelse) nr 1.

I dagene 20. og 21. januar 1945 afholdes, hos general von Hanneken, et operativt krigsspil for værnemagts befalingsområde Danmark med alle de øverstbefalende for de forskellige værn.

Udgangspunktet for krigsspillet var følgende-(oversat)

"I. Almindelig situationsbetragtning.

Situation "Rot" (rot er fjenden, medens blau er egne styrker):

Efter at der ikke har kunnet opnås endelig operativ afgørelse ved fronten imellem Schweiz og Holland, har den allieredes ledelse besluttet at gennemføre en invasion af Danmark, for at åbne en ny front, med det formål, afskære de tyske tropper i Norge, forhindre de tyske søstridskræfter i udsejls til Nordsøen, unddrage de rige økonomiske hjælpemidler i Danmark fra Tyskland, tvinge Sverige til at opgive sin neutralitet og senere i et samarbejde med allierede, igennem et angreb

på Rigets nordflanke, hurtigt at ende krigen sejrrigt".

Situationen er yderst kritisk for luftwaffe idet beholdningen af benzin og ammunition er opgjort til følgende-(oversat):

"Af benzin er : for lastbiler ca. 20 kamptimer til rådighed.
Af benzin er : for flyvende enheder kun til 2 storindsatse af
natjagere.
Reservebeholdning af flyverbenzin foreligger ikke.

Ammunition:

Flyvåben 13 mm 0,2 indsatse (mangel 13-15 mill.)
2 cm 17 indsatse."

Der er derimod ikke mangel på fly, idet styrken opgives til følgende - (afskrift):

JG 1 Raum Seeland:

I. Gruppe (Ja
II. " V
III. " A
163

JG 11

I. Gruppe L
II. " Kalt
III. (Jabo) Ne
121

JG 27 (Raum Flensburg - Hadersleben)

I. Gruppe Ha
II. " Vejle
III. " Stens
IV. " Egge
93

Jäger 377 // 94 Jabo (jagerbombere)

I. NJG 3 (Nachtjäger)

1. Staffel (Grove)

2. " Gro

3. " Kastrup)

Nachtschlachtverbände

NSG 1

NSG 20

NSG 2

Odense 2
" 35
Bogense - Var

Kampfverbände

I./ LG 1

II./ LG 1

I./ KG 66

Fassberg 2

Wesendorf 2

Dedelsdorf 2

III./ KG 26 F

III./ KG 100 F

119

Aufklärer (rekognoscering)

3. (F) / 122

1. (F) / 33

1. NAG 6

2. NAG 6

Quakenbrück

Schleswig - G

Rye 9

Rye 1

33

Udover, de for de fleste kendte, større flyvepladser som Hadersleben (Skrystrup), Vejle/Jelling (Vandel), Grove (Karup), Aalborg West (Ålborg), Tirstup, Lunde/Odense (Beldringe) m.fl. havde luftwaffe en lang række flyvepladser af II. orden samt feltflyvepladser, hvor eksempelvis følgende kan nævnes: Avedøre, Bogense, Fraugde, Marslev, Rom, Fitting og Rye.

8 Marinen.

Den tyske flådes hovedkvarter "Marinebefehlshaber Dänemark" var placeret i Århus og underlagt "Oberkommando der Ostsee."

Chef var "Kommandierende Admiral Skagerak" Hans-Heinrich Wurnbach.

Ansvarsområdet for Admiral Skagerak omfattede i henhold til "gliederung af den 2. februar 1945-(oversat)

"A. Umiddelbart underlagt:

1.) skibs stamafdelinger og 1 marine "Lehr" afdeling (uddannelses afd.)

2.) Søkommandant Nordjytland

" Sydjylland

" danske øer

Med marine kyst og Flak batterier.

3.) Mindre kampenheder.

B. Taktisk underlagt (troppetjenstligt tilhørende overkommandoen for Østersøen):

8. Sikringsdivision

Kommandanten for sydjylland havde hovedkvarter i Esbjerg og chefen var "Kapitän zur See Franz Bauer fra maj 1944 til kapitulationen.

Bauer skal vi senere stifte et kort bekendtskab med, idet han førte sin egen krigsdagbog for området.

8. Sikringsdivision, som havde hovedkvarter i København, havde det sikkerhedsmæssige ansvar for Sund, Bælter, Kattegat og Skagerak, hvad angik minestrygning samt konvojtjeneste for skibstrafik.

I det sydjyske søkommandantområde var der i tiden fra 1.-15.februar 1945 stationeret følgende enheder og skib:

3."Speerbrecherflotille (minestrygere) 13 stk stationeret i Århus

4. Sikringsflotille med 20 både i Fredericia.

10. Sikringsflotille med 23 både i Århus.

15. Sikringsflotille med 29 både i Esbjerg.

16. Sikringsflotille med 10 både i Esbjerg

29. Minesøgningsflotille med 8 både i Århus.

Det højeste antal ikke operative både, var på en dag i perioden grundet forskellige reparationer på værfter, udgjorde 89 både hvilket var 30,1%.

I det sydjyske område var der 2 "Hafenkommandante" (Århus og Esbjerg) samt 2 "Hafenkapitäne" (Fredericia og Grenå). Herudover var der nogle marineartilleri- samt Flakafdelinger.

Havnekaptajnen i Fredericia der også var chef for "6.Küstenschutzflotille Kleiner Belt" havde desuden havnene i Middelfart, Vejle, Kolding, Haderslev, Åbenrå, Gråsten og Sønderborg under sig.

Der blev med tysk grundighed ført nøje kontrol med alt hvad der rørte sig i havnene. Havnekaptajnen i Fredericia har i "Statistiske oplysninger vedrørende Skibstrafik" nedfældet følgende i perioden fra 1.januar 1945 til 15.januar 1945:

I. Hafen Fredericia:

Indgået 26 skibe, 11.025,72 BRT, 6.628 tons - stykgods, tørv, briketter, salt, byg og sten.

Udgået 27 skibe, 13.420,09 BRT, 10.791 tons - bl.a. stykgods, tørv brunkul, kies, fødemidler og gammelt jern.

II. Hafen Middelfart:

Indgået 7 skibe, 2.950 BRT, 3.395 tons - stenkul, salpeter og jern.

Udgået 6 skibe, 2.136 BRT, 62 tons - jern.

Den danske modstandsbevægelse udførte ved hjælp af sprængstof leveret af de allierede en stor indsats for at stoppe jernbanetrafikken.

Danskerne havde derimod ikke nogen videre mulighed for at gøre en effektiv indsats for at stoppe skibstrafikken.

Denne sag måtte England selv klare igennem minering af de danske farvande.

De første mineudlægningsoperationer i danske farvande fandt allerede sted den 11.april 1940.

Mineudlægningsoperationerne blev som alt andet under krigsmæssige forhold kodet. Nedkastningen af miner blev af englænderne kodet som "gardenings" havearbejde og det var derfor naturligt at kalde minerne "vegetables" grønsager. Hvad var så mere naturligt end at opkalde nedkastningsområderne ved grønsagsnavne.

Eksempelvis hed området fra Middelfart til Tragten for "carrot I" (gullerod I og området ved det sydlige Fænø for "carrot II".

De danske farvande var på daværende tidspunkt inddelt i smalle minestrøgne ruter, som hele tiden blev generet af de engelske miner, som blev udlagdt både som akustiske og magnetiske miner. Derudover blev der hele tiden ændret på fuktioneringen, således at magnetiske miner f.eks.først blev detoneret efter 6 magnetpåvirkninger.

Den 8. Sikringsdivision kæmpede en hård og indædt kamp mod minerne ofte med

tidsforsinkelser og forlis til følge.

Selvom søvejsruterne ofte var lukkede var der en stor trafik til og fra Norge, som på mange områder ligesom Danmark kunne kaldes en chokoladefront set fra en tysk soldats synspunkt.

I perioden fra 15.4.44 til 31.12.45 var der til og fra Norge transporteret 458.955 soldater, 1.642 kvinder, 18.551 heste, ca 100.000 tons ammunition, værnmagtsgods osv.

Chefen for 8. Sikringsdivision Kapitän zur See Klein skriver i en statusrapport for januar 1945 bl. a. følgende-(oversat):

"A) I tiden 1.-31.1.45 har stridskræfterne fra 8. Sikringsdivision i eget område eskorteret:

1) 46 krigsskibe med 49.000 tons vandfortrængning herunder 40 U-både.

2) 191 handelsskibe, troppettransp., tanker, forsyningsdampere per prokura med ca. 871.612 BRT.

B) Luft- og U-bådsangreb : 3 luftangreb

1) 1.1.45 kl 00.05 - 00.50 luftangreb på ankerplads. Ingen træffere.

2) 1.1.45 kl 23.53 - 00.40 bombeangreb i QU 4683. Ingen træffere.

3) 13.1.45 kl 20.00 dampfragter Varga sænket af en bombe-fuldtræffer. 2 Flaksoldater døde, 2 sårede, overlevende bjærget.

D) Mistede og beskadigede fartøjer i perioden:

1) Krigsskibe:

- 4.1.45 kl 14.50 minestrøger svært beskadiget. Indgået til Århus.

- 5.1.45 kl 04.22 mineskib Elsass sunken ved minesprængning. 124 reddet, 50 døde, 39 savnede.

- 7.1.45 kl 17.55 trafikbåd Jaguar sunken ved Middelgrund på grund af minesprængning. Savnede 1 officer, 1 underoff. og 3 mand.

- 20.1.45 kl 02.13 M 415 minetræffer. Ingen personskader. Slæbt ind til Århus.

29 Handelskibe.

- 16.1.45 kl 16.42 Troppettransporter Donau sat på grund ved Dröbak. Sænket ved sabotage. Opgivet efter at tropper og mandskab var blevet reddet.

E) Rømmede og detonerede miner i perioden:

- 52 miner

- 2 fly skudt ned.

D) Transporttydelser i januar 1945:

Der blev overført:

1) til Norge:2) fra Norge:

13.644 soldater	36.245 soldater
60 kvinder	100 kvinder
3.332,3 t værnem.gods	3 børn
26 køretøjer	4.145 køretøjer
267,5 t troppegods	101 t troppegods
29 Wagon post	3.801 heste
	151 motorcykler
	356 cykler."

Den tyske krigsmarine måtte i vinteren 1944/45 i stort tal stille med personel til uddannelse til hærtropper.

I generalens krigs dagbog er der den 23.1.45 noteret at krigsmarinen under kodeordet "Nettelbeck" tilfører 20.000 mand af årgang 1906 og yngre mest rekutter til W.Bef.Dän.

Hertil stiller:

Admiralen for Østersøen og admiralen for Nordsøen	9.000 mand
U-båds personale	2.000 mand

Gennemslusningen i Oksbøl overtages af kommandanten for troppe øvelsespladsen.

Træningen i Oksbøl har nok været hård for de lidt ældre marinesoldater.

Den 10.februar 1945 dør den 38 årige Walter Eckhof fra 6. Marine Ers.Abt. af et hjerteanfald.

9 Den fynske modstandsbevægelse.

Den fynske modstandsbevægelse, Region IV blev i London betragtet som en mønsterregion med stor effektivitet, fordi denne region direkte var underlagt den allierede overkommando med stor indflydelse fra det Engelske SOE (Speciel Operations Executive).

En medvirkende årsag til regionens effektivitet skyldtes desuden høj grad af gennemført security.

Englænderne kalkulerede med at ca. halvdelen af nedkastet materiel fra fly, ville gå tabt under leverancer til undergrundshære. For Fyn holdt disse kalkulationer slet ikke stik, idet modtagelsesorganisationen her klarede at bjærge og registrere 100% af alt nedkastet materiel.

Ledelsen for den fynske Modstandsbevægelse bestod på daværende tidspunkt af et 5 - mandsråd, der refererede direkte til de allierede og en modtagechef, der refererede til fynsledelsens 5 - mandsråd.

I løbet af 1944 blev våbenmodtagelsen udskilt fra Odense afdelingen, og ingeniør Erik Frandsen blev modtagechef. Han overtog dermed det fulde ansvar for styringen af de 7 fynske byledelser, hvad angik pladser til våbenmodtagelse, organiseringen af selve våbenmodtagelserne samt distribuering af modtagen udstyr til bykommandoerne.

Modtagesystemet på Fyn beskrives af Erik Frandsen, i efteråret 1944 overfor de allieredes SFHQ (Special Forces Head-Quarters), til at bygge på nøjagtighed og hurtighed, fordi Fyn er et tæt bebygget område, og jævnt spredt overalt findes nazister der ved enhver lejlighed telefonisk vil alarmere tyskerne.

Vor succes er således udelukkende afhængig af ubemærkethed under modtagelse og under transport på vejene til våbendepoterne.

Endvidere er de tyske pejlesystemer beliggende i Skovby, Gudme og Oldemark på Ærø så effektive, at man allerede ca. 1 time efter indflyvning har Tysk patruljering af vejnettet.

Patruljerne udgår fra Middelfart, Odense, Nyborg og Svendborg.

De tidligere modtagelser på Fyn er blevet gennemført med forbavsende akkuratezse fra flyvernes side. Resultatet var, at der ikke blev mistet en eneste beholder, og pladserne blev ikke kompromitterede, hvorfor man efter nogen tid atter kunne benytte dem.

Den kraftige udstykning af gårdene på Fyn har bevirket, at de egnede pladsers antal er noget begrænset.

Den 15. december 1944 udarbejdes en "Fremgangsmåde til modtagelse fra luften" og der nævnes bl.a følgende:

"Valg af plads skal være let genkendelig fra luften d.v.s. der skal være markeringer i terrænet såsom jernbanelinier, søer o.s.v.

Valg af depot skal være mindst 5 km fra modtageplads.

Valg af bedst egnet bil er en lastbil på ca. 3,5 tons med tvillinghjul, som i et læs kan tage en standardladning på 12 containere der tilsammen kan veje op til ca. 2500 kg.

Hvis det er muligt, bør der absolut køres på benzin. Man kan indrette bilen således at man omgående kan skifte fra generatordrift til benzin.

Indflyvning vil oftest foregå imod vinden.

Modtagepladsen markeres ved udsætning af 3 stk. stavlygter på linie i vindens retning, hvoraf den første er rød. Ved siden af den røde stavlygte er der placeret en hvid signallygte, hvorfra der morses kendingsbogstaver til flyveren, når denne høres".

Samme dato udarbejdes " Forhåndsinstruktion for mandskab" med bl.a. følgende ordlyd:

"Modtagelse regnes almindeligvis for en risikabel opgave. Derfor er det nødvendigt at underkaste sig disciplin der beror på overholdelse af alle tænkelige sikkerhedsregler.

Befordring sker på cykel.

Sørg for at cyklen er i orden og dækkene godt efterset for småsten.

Påklædning skal være lidet iøjnefaldende.

Våben uddeles på pladsen. Ingen våben må medbringes på ud- eller hjemvejen.

Alle identifikationsmærker af enhver art f.eks. på hatte og tøj skal være fjernet.

Legitimationskort skal medbringes og opbevares således at det ikke kan tabes.

Skaf et alibi for den pågældende aften.

Det er på det strengeste forbudt at informere nogen anden person- familie eller venner om en opgave.

Dersom det af praktiske grunde kan være nødvendigt at informere skal det indskrænkes til " noget illegalt arbejde" til et møde og kun til en person som på forhånd er bekendt med at man her med illegalt arbejde at gøre.

Indiskretion vil blive betragtet på linie med **stikkeri** og vil blive imødegået som sådan".

Den 15.december 1944 bliver der endeligt udarbejdet "Operationsordre"-retningslinier, hvor der bl.a står:.

"Samlingssted beskrives efter Generalstabskort 1:100.000

Der medbringes kort og eventuelt et lille lommekompass. En lille afblændet lommelygte. En lommekniv. Lappesager. Sørg for godt varmt undertøj. En lille madpakke kan gøre underværker.

Sikkerhedsregler: - Der må ikke spørges om vej. Man må bibringe andre vejfarende et så almindeligt indtryk som muligt.

Personer og bilers identitet må overhovedet ikke diskuteres. Tobaksrygning i området ved samlingssted og plads er strengt forbudt.

Sikkerhedsregler skal ubetinget overholdes. Overtrædelse medfører ophævelse af den pågældende gruppe.

Der aftales feltråd: Anråd:-- -- Svar:-- --

Mødetid på samlingssted.

Denne ordre **skal** brændes inden afgang".

Den fynske modtageorganisation stod således ved årsskiftet 1944/45 toptrimmet, både hvad angik operations-, administrations-, og organisationsmæssige forhold.

Hvad angik uddannelse i våbenføring og kamptræning, var der nok en hel del mangler, idet man ikke havde de store muligheder for træning på det tæt bebyggede Fyn.

Dette forhold beskrives senere i ledelsens afrapporteringer, ud fra de erfaringer man fik fra den hændelse, hvor man var i ildkamp med Tyskerne

Man ventede nu i begyndelsen af januar 1945 kun på vejmæssige gode nedkastningsbetingelser, således at man kunne komme igang med de store våbenleverancer, som var planlagt i det nye år.

10 Indledningen til krigens slutning.

Indledningen til krigens slutning som januar 1945 med god grund kan kaldes, gav modtageorganisationen en del store problemer. Der var den 6. januar fra BBC annonceret modtagelse til 4 pladser, men der kom ikke fly grundet dårligt vejr. Desværre blev der herved kompromitteret 2 pladser, og det blev nødvendigt at foretage en forstærket rekognoscering efter ledige pladser.

Med telegrammer afsendt til England den 12. og den 23. januar aflyser modtageorganisationen planlagte nedkastninger som følge af snefald. Der forsøges ikke nedkastning flere gange i januar.

Erik Frandsen rapporterer til 5 - mandsrådet i slutningen af januar, at der for øjeblikket er sat følgende distrikter til modtagelse: Bogen, Middelfart, Fåborg, Svendborg, Nyborg, Kerteminde og Odense og der ligger i øjeblikket ca. 300 mand i beredskab og alle distrikter har fået ordre til, så vidt muligt hver gang at udskifte 50 % af mandskabet med nye folk.

Det oplyses ikke hvorfor denne udskiftning bør finde sted, men det må være af sikkerhedsmæssige grunde?

Endelig omkring den 30. januar begyndte det at lysne vejrmæssigt og der blev modtaget følgende telegram fra London - (direkte oversat):

--stand by tid fra femte februar indtil yderligere information toogtyve trediven til nul et trediven gentager toogtyve trediven til nul et trediven tid gmt-stop-mit tre af trediven-stop-crack to seks fire for bekræftelse--

Udtrykket " crack " efterfulgt af et tal i det her tilfælde 264 betyder at der telegraferes 264 retur til England som bekræftelse på, at beskeden er modtaget og forstået.

Modstandsbevægelsens rekognoscering efter og fastlæggelse af modtagepladser var ikke altid lige heldig.

Til Middelfart området foreslog man i et telegram til London den 2. februar 1945 tre pladser.

Telegrammet har følgende ordlyd - (direkte oversat):

--mit ene af to-stop-en af gentager en af følgende punkter-stop-punkt seksten bog to toogtyve benny to ved e gentager e i avlby gde-stop-punkt sytten toogtyve benny tre seks hundrede meter ssw gentager ssw af v i viby-stop-punkt atten toogtyve benny tre ved s i fønsvang nord af p gentager p i pgd-stop-navn henriette signal julep gentager henriette julep---

Forklaringen til telegramteksten er som følger:

Der blev indledt med telegram nr. og dato- punkterne seksten sytten og atten refererer til en pladsliste, som er udarbejdet af Frandsen og pr. kurer sendt til London i efteråret 1944.

Placeringen stedfæstes efter Geodætisk Institut Generalstabskort Danmark 1:100.000 i bogform (Årgang 1944 el. tidligere). Der startes med bog nummer, sidenummer,

koordinater (f.eks. "benny to" er koordinaterne B 2) og endelig en lokalisering til et kendingsmærke på kortet.

Svar på telegrammet til London den 2. februar 1945 kommer tilbage den 4. februar efter at RAF har undersøgt de foreslåede pladser.

Svaret lyder som følger - (direkte oversat):

--mit syvende af fire -stop-punkt seksten sytten afvist fordi flak mod nord gentager nord vest-stop-punkt atten ok navn henriette signal julep-stop-....

Den omtalte Flak var de tyske luftværnsbatterier på Lillebæltsbroen, som man fra RAF's side var bange for kunne nedskyde SOE- flyene, når de kom ind til aflevering af containere i en lav højde af 100-200 m, og de eventuelt var kommet lidt ud af kurs.

En anden årsag til at London afviser pladsen "avlby gde" kan være, helt uvidende for modtageorganisationen men kendt for London, at pladsen der lå i Voldby var placeret klods op af den gård, hvor Middelfart Politi havde deres illegale hovedkvarter.

På gårdens stuehus er der indmuret en mindeplade, hvor der står, at Middelfart Politi havde hovedkvarter her i den illegale periode i 1945.

11 Spændingen stiger.

Fra den 5. februar steg spændingen, og alle de hundredvis af mænd i beredskab var opsatte og ivrige efter at komme i gang med modtagelsen af de berammede sendinger fra England.

Alle lyttede intenst til de af Tyskerne forbudte BCC nyhedsudsendelser fra London med de efterfølgende kodede særmeldinger.

Med særlig opmærksomhed lyttede ledere og delingsførere for en fastlagt nedkastningsplads, idet disse var de eneste som kendte betydningen af de "hilsener" til personer som BBC sendte fra London.

Det er nemt at forestille sig, hvordan befolkningen gisnede om betydningen af disse "hilsener", og hvilken mytedannelser der kunne opstå i forbindelse hermed.

Den 9. februar 1945 blev de vejrmæssige forhold ideelle til illegalt arbejde.

Kl. 14.00 var de vejrmæssige forhold ved Blangstedgård følgende:

vinden var syd - sydvest 5 (Beufort), temperatur + 4,6°C, fuld overskyet 10/10, sigtbarhed ca. 25 km, snedækket landskab og skyhøjde 250-300 m.

Samme aften blev der i begge aftenudsendelserne i nyhederne på dansk fra BBC sendt hilsener til blandt andre Niels, Henriette, Erik, Gerhard, Preben, Allan og Arthur.

Alle disse hilsener var til Fynsområdet.

Hilsenerne betød at modtageorganisationerne skulle være stand by, klar til modtagelse, på 7 Fynske nedkastningspladser samme aften fra kl. 22.30 til kl. 01.30 GMT dvs. lokal tid fra kl. 23.30 til kl. 2.30.

Sammenhængen imellem navnekode og destination var følgende:

- Niels :II 23 B - 1 ved "t" i Østerballe.
- Henriette:II 22 B - 3 ved "s" i Fønsvang nord f. Pgd
- Erik :II 28 C - 1 200 m nord f. "n" i Ørnfeld
- Gerhard :II 28 D - 3 ved "p" i Hellerup
- Preben :II 28 D - 2 1200 m syd f. "n" i Rynkeby
- Allan :II 36 B - 2 800 m nord f. "n" i Brændegd.Sø
- Arthur :II 36 C - 2 400 m nord f. "m" i Skjoldmose

Som tidligere beskrevet refererer destinationerne til bog nr., side nr., koordinater på kortene samt stedbestemmelse i Geodætisk Instituts Generalstabskort i bogform.

Efter alarmeringen modtog gruppeførerne fra delingsførerne en skriftlig ordre med angivelse af pladsens beliggenhed, mødested, mødetid, rute til pladsen, feltråb samt forsigtighedsregler og særlige forhold.

Lederen modtog herefter nedefra igennem kommandovejene bekræftelse fra mandskab.

Kl. 21.00 var de vejmæssige forhold ved Blangstedgård uændrede dog med lidt aftagende vind 3 (Beufort) og lidt lavere temperatur 3,6 °C.

Fra dette tidspunkt til næste morgen kl. 8.00 var der ikke registreret nedbør på Fyn.

Vejrforholdene var således stadig ideelle til illegalt modtagearbejde midt på aftenen på Fyn.

Vejrforholdene i Nordsøen er derimod helt anderledes. På Fanø var der kl. 21.00 registreret regn, medens vindforhold og temperatur var nogenlunde som på Fyn.

De vejmæssige forhold er her medtaget ret detaljeret, fordi der i anden litteratur berettes om at der indtraf et frygteligt uvejr kl. 22.00.

Det videre hændelsesforløb på Fyn i natten imellem den 9. og 10. februar 1945 var specielt knyttet til Middelfart afsnittet, hvor man gør nogle observationer, der forklarer hvad der skete med Short Stirling NF-L LK 279.

Desuden kom store dele af modtageholdet her ud for nogle sindsoprivende og for Fynsregionen enkeltstående begivenheder under hjemkørselen fra pladsen på Fønsvang.

12 Tempsford England.

På RAF luftbasen Tempsford i Bedfordshire England var der i løbet af dagen og først på aftenen den 9. februar 1945 travlhed med at klargøre de bombemaskiner, som skulle på nedkastningsmissioner til Danmark.

Som alt andet under krigsmæssige forhold var disse nedkastningsmissioner kodede, og de blev af SOE betegnet som TABLEJAM efterfulgt af et nummer.

De anvendte containere for nedkastningerne var ligeledes kodebetegnede:

- TIGER for sprængstof, detonatorer etc.
- LION for ammunition.
- FOX for en blanding af våben og ammunition.

En TIGER ladning kunne eksempelvis bestå af ca. 1300 kg plastisk sprængstof med tilbehør, 54 stk. pistoler 9 mm og 64 cykeldæk med kantråd.

Denne ladning blev leveret til Svendborg afsnittet den 21. februar 1945.

En FOX ladning til Odense afsnittet samme nat bestod af 150 karabiner, 8 brengun, 18 stengun, 380 mills (håndgranater), 20 tromlerevolvere, 18 pistoler, 40 granater, 4 bazookaer, og 30 kg plastisk sprængstof.

En af bombemaskinerne, som havde destinationen Østerballe på Nordfyn med kodenavn "Niels", blev lastet med "TIGER" på missionen, som var kodet "TABLE-JAM 190"

Bombeflyet var af typen Short Stirling Mk. IV med byggenr. LK 279 og kodebetegnelse NF-L.

Det var en forholdsvis nyproduceret flyvemaskine bygget hos Short & Harland Ltd. i Belfast og leveret til RAF i efteråret 1944, hvor den tilgik No. 138. Special Duty Squadron den 4. oktober 1944.

Flyet havde tidligere kun været anvendt til 8 våbennedkastningsmissioner i henholdsvis Norge og Danmark.

Stirlingen var udviklet i årene 1938-1939, og var den første firemotorede bomber der gav RAF mulighed for at udføre strategisk bombning af betydning.

De tekniske specifikationer, som RAF i 1938 stillede til deres fremtidige bombefly, var af ret kortsynet karakter, idet der bl. a. blev forlangt en max. spændvidde af 100 ft (30,5m), som var bestemt af portbredden på RAF's standardhangarer.

Denne restriktive begrænsning i flyingeniørernes mulighed for at konstruere et så effektivt fly som muligt efter datidens teknologi betød, at Stirlingen aldrig blev nogen succes.

Hvad angik lasteevne og flyvehøjde blev Stirlingen ret hurtigt overgået af andre nykonstruktioner.

Maskinen var dog i aktiv tjeneste som bombemaskine, i Bomber Command indtil dens sidste bombeoperation den 8. september 1944.

Trods alt en præstation af en strategisk bomber , hvis specifikation bl.a. var en port.

Fra den 8. september 1944 blev Stirlingen udelukkende anvendt til specialopgaver som eksempelvis mineudlægning og radiotjeneste samt mange forskellige slags transportopgaver såsom nedkastning af agenter, våben og andet krigsmateriel over fjendtlige områder.

Den sidste version af Stirlingen Mk V blev fremstillet helt frem til november 1945.

Det totale antal byggede Stirling, i alle versioner androg 2.375 stk.

Flyets motorbestykning var 4 stk. Bristol Hercules stempelmotorer på hver 1.640 hp, som gav flyet en max. hastighed af 270 mph (500 km/h) og en max. total startvægt af 70.000 lb (32.000kg). Nyttelasten som maskinen kunne medbringe var ca. 23.000 lb (10.500 kg).

Bombelasten var således afhængig af den distance som skulle flyves.

Der var i alt 14 stk. benzintanke i flyets vinger med et totalvolumen af 2.254 gal (10.247 liter) vægt ca. 7,4 tons.

På max. distance var bombelasten således kun 3,1 tons.

Der var følgende 7 mands store besætningen om bord i Stirlingen:

Pilot F/Sgt Lawrence Stanly Tucker RAAF 22 år gift

Navigatør F/O Gordon Ernest Mercer RAF ??

Telegrafist F/Sgt Richard York French RAF 21 år.

Flymekaniker Sgt William Maurice Haragan RAAF 20 år

Bombeskytte F/Sgt Geoffrey Chapman Toes RAF 22 år

Skytte F/Sgt William John Carthew RAF 22 år

Skytte F/O Ronald James Ball RAF 22 år

Tucker og Haragan var fra det Australske Luftvåben og har således rejst et godt stykke vej for at levere sprængstof til fynboerne.

13 "Henriette".

Middelfart afsnittes mandskab med lederen Premierløjtnant Ole Justesen var i aftenens løb kommet cyklende til "Henriette" på Fønsvang enkeltvis eller i grupper på maksimalt 3 personer. Til materieltransport var der skaffet 2 stk. benzindrevne lastvogne samt 1 personvogn.

Kl. 22.30 var hele styrken på ca. 60 mand samlet ved møllen i bunden af Gamborg Fjord.

Mandskabet blev herefter organiseret i signal-, modtage-, og vagthold.

Kl. 23.30 var alt på plads og vagtposter bevæbnet og stillet ud, ligesom Udby telefoncentral var besat med 2 mand.

Lastvognene blev stående på sognevejen, idet det ikke var muligt i det meget fedtede føre at få dem kørt nærmere til pladsen, hvortil der fra vejen til nærmeste pladsbegrænsning var ca. 200 m.

I sin rapport af 11.02.45 til Erik Frandsen om operationen den 9.02.45 vedrørende modtagelsen på "Henriette" skriver Ole Justesen følgende:

" Kl. ca. 00.15 hørtes motorstøj i vestlig retning. Signalblussene blev tændt, motorstøjen kom nærmere, men lige pludselig hørtes en underlig dump lyd, hvorefter der var fuldkommen tavshed. Efter nogen tids venten, sandsynligvis 1/4-1/2 time hørtes på ny motorstøj denne gang i nordlig retning. Lysene blev tændt, og maskinen, der fløj meget nord for pladsen, kastede med mellemrum to lyskugler, hvorefter den forsvandt. Der skete så intet før vi brød op kl. 2.30. Mandskabet blev sendt til cyklerne og med korte mellemrum sendt afsted. Posterne blev inddraget og vognene kørte bort.

Vejene var meget opblødte og som følge heraf og på trods af instruktionerne, kørte størsteparten af styrken ad vejen forbi Udby kirke; samme vej fulgte den ene lastvogn og personvognen, medens den anden lastvogn kørte sydpå igennem Føns. Andre dele af styrken fulgte vejene over Gamborg og Vesterdal.

De to sidstnævnte veje kunne befares uden sammenstød af nogen art, lastvognene mødte derimod under gennemkørsel af Udby fra syd en tysk styrke, der ved hjælp af en rød lanterne prøvede på at få den til at standse. Man satte imidlertid blot farten i vejret, så tyskerne, der stod tværs over vejen måtte springe for livet. Der blev ikke løsnet skud fra nogen af siderne.

Da de første, der kørte ad vejen mod Udby kirke nåede denne, blev de standset af en tysk patrulje på ca. 10 mand. De foreviste legitimationskort og kørte videre uden yderligere snak. Lidt efter indtraf episoden med før omtalte lastvogn, der ganske vist kom fra et andet verdenshjørne, men det bevirkede, at da de næste folk kom til syne, blev de holdt tilbage og måtte ikke tage videre. Der var efterhånden samlet ca. 10-15 mand - alle ubevæbnede - et par stykker var det lykkedes at undslippe, en slog en tysker ned, og midt under dette kom den anden lastvogn kørende med fuldt blus men personvognen med slukkede lanterner ca. 20-30 m bagefter. Tyskerne mistede nu pludselig interessen for cyklisterne, der alle straks benyttede chancen til at stikke af, en enkelt efterladende et falsk legitimationskort, der dog senere viste sig mindre

uskyldigt.

For den kommende lastvogn var situationen den, at den pludselig ser 4 tyskere stående tværs over vejen med karabinerne i anslag, en anden tysker var bevæbnet med maskinpistol. Der blinkes rødt med en lygte, og så kommer der 3-4 tyskere op ved siden af vognen således, at der i alt var ca. 8-10 mand.

Lastvognen, i hvis førerhus der sad i alt 3 mand bevæbnede med 2 maskinpistoler og 1 pistol, sagtnede farten som om den ville standse, chaufføren kommanderede skyd, hvorefter den ene maskinpistolskytte åbnede ilden igennem vindspejlet begyndende mod tyskeren med maskinpistolen og derefter fejende over hele målet så langt vinduesrammen tillod det. Den anden maskinpistolskytte i førerhuset fik et chok, der først fortog sig efter nogle sekunders forløb. 2 Tyskere tumlede straks bagover og blev liggende, en anden tysker skød sin karabin af ind igennem førerhuset uden at ramme, som svar returnerede chaufføren med sin pistol, hvorefter han trådte speederen i bund og kørte i sydøstlig retning ud af Udby. Bag på lastvognen stod en del af vagtstyrken med deres cykler, nogle sprang af og fjernede sig ind over markerne, medens resten åbnede ilden fra deres maskinpistoler. Lastvognen fortsatte derefter uhindret mod øst, kun forfulgt af enkelte karabin skud.

Den efterfølgende personvogn standsede op da man så tyskerne komme frem på siden af lastvognen. Chaufføren steg ud, og fra knælende stilling åbnede han ilden mod tyskerne i venstre vejside. De faldt straks ned alle. Så kørte lastvognen, og fra personvognen kunne man ikke danne sig noget billede af, hvor mange tyskere, man havde overfor sig, hvorfor man, da der kun var tyskernes skrigen og råben tilbage, lod vognen i stikken og begav sig til fods i vestlig retning.

Vagten på Udby Central beretter følgende: Kl. 02.20 hørtes raslen af hjelme og "halt" råb. Han løb ud og så to kolonner på hver ca. 50 mand på cykel, der havde gjort holdt og var i færd med at pumpe cykler m.v.. En tysker kom hen til Centralen, hvor der brændte lys og spurgte om vej til Nørre Aaby. Han fik besked, hvorefter han fjernede sig. Den ene af vagterne begav sig mod modtagelsespladsen for at berette, men inden han nåede ret langt, så han lastvognene og lidt efter hørte han skyderiet, hvorefter han gik tilbage og sammen med kammeraten på Centralen fortrak.

Grunden til tyskernes tilstedeværelse er sikkert den, at den tyske maskine, som den ganske givet har været, der sendte lyskuglerne ned, har rapporteret om vore signaler, hvorefter man har sendt disse store styrker ud. Stedet for lyssignalernes fremkomst har været opgivet som Nørre Aaby af den tyske maskine, der ikke, selv efter lyskuglerne, har kunnet orientere sig fuldstændig i mørket.

Foruden personvognen, hvori der befandt sig nogle håndgranater, lygter, bærepinde og kort er der gået en pistol og nogle maskinpistoler tabt.

Der blev ødslet med ammunitionen, de folk, der havde lejlighed - og åndsnærværelse - til at skyde, skød næsten alle kun hele magasiner, og der var oven i købet en Husquarna i funktion også. Der var en enkelt funktioneringsvanskelighed med en sten-gun. Svenskerne fungerede upåklageligt, og i modsætning til den danske

makinpistol var der ikke her tale om, at munden ville gå i vejret. Udflugten har også lært os, at vi ikke kan holde modtagelse i nærheden af broen, hvor der ofte kredser en maskine. Der må beregnes en afstand på mindst 15 km herfra før man går i lag med at finde pladser.

Det står os klart, at det er mindst lige så vigtigt at have føringsmidler til sine våben som det er at have våbnene. Der er mange tilfælde, hvor man ikke kunne finde det, man skulle bruge, f.eks. magasiner, helt bortset fra, at der er tabt en del under flugten, på grund af uforsvarlig opbevaring.

Det vides med bestemthed, at 2 tyskere blev dræbt, 1 hårdt såret, og flere lettere såret. Der er blevet arresteret eller forsøgt arresteret 3 personer i forbindelse med sagen. De 2 har intet med organisationen at gøre. Den tredje er kontorist på politikontoret, han undslap. Grunden til, at man har forsøgt at få fat i ham, kan sikkert sættes i forbindelse med en køretilladelse med Middelfart Politistations stempel som blev fundet i personvognen.

Der er indledt en eftersøgning af den nedstyrtede flyver, da det antages, at den er gået ned i Gamborg Fjord, måske fordi den på en eller anden måde er kommet i berøring med havoverfladen. Endnu foreligger intet resultat."

I Middelfart Venstreblad var der den 18. maj 1945 en artikel, hvor politiassistent Vang Nielsen berettede om modstandsbevægelsens arbejde, herunder også om skudepisoden ved Udby.

Vang Nielsen var gået under jorden den 19. september 1944, da tyskerne arresterede det danske politi.

Han havde herefter i den forbindelse købt hus i Limose, og havde i resten af besættelsestiden udgivet sig som K.V. Nielsen rejsende i møbler.

Vang Nielsen var med i modtagegruppen på Fønsvang, og han beretter om, at der var ca. 65 mand til stede, og heraf var de 17-18 bevæbnede vagter.

Han beretter videre om ildkampen med tyskerne ved Udby. Han har aldrig i sit liv været med til en så sindsoprivende hændelse.

Det blev oplyst at to-tre tyskere blev dræbt, men han mener at der mindst må være røget en seks-syv stykker.

Personvognen og noget materiel blev mistet under aktionen.

Personvognene kom dog ret hurtigt tilbage under en sabotageaktion i Hårslev.

På basis af Ole Justesens rapport skrev Erik Frandsen, i sin afrapportering for februar til 5 - mandsrådet :

" Middelfartholdet traf på hjemvejen en fjendtlig patrulje og herved er mistet en del materiale. Dette skyldes grænseløs letsindighed, idet man ganske havde set bort fra de herfra givne instrukser. Det har vist sig at miseren let kunne have været undgået."

Der var således en ret skarp kritik af mandskabets adfærd under aktionen set ud fra ledernes synspunkter.

I dag er det let at forstå at mandskabet, der var frivilligt og ubetalt, handlede som det gjorde. Kl. 02.30 skulle mange efter flere timers venten i et surt vejr og skuffet over at flyet ikke kom, til at cykle de ca. 15 km hjem til Middelfart i snesjap ad opblødte grusveje. På dårlige cykler og ofte med usle dæk som bevirkede hyppige lapninger. Dækproblemet var så stort at man med våbenleverancerne, som føromtalt fik leveret cykeldæk 28" med kantråd.

Er der noget at sige til, at man hurtigt ville op på asfalteret vej ved Udby og hurtigt hjem og i seng. En hel del skulle vel også starte på arbejdet kl. 6-7 om morgenen.

At mandskabet var chokeret, ødslede med ammunitionen, manglede effektiv våbenføring etc. er vel også naturligt på den tid af døgnet, hvor man røg ind i en uventet vejspærring, med et mandskab uden eller kun ringe kamptræning.

13 Luftværn.

De muligheder man fra tysk side havde for at overvåge luftrummet og dermed følge de 7 Stirling, som var på vej til den fynske modstandsbevægelse, er summarisk beskrevet i det følgende.

Overvågningen af luftrummet havde for Værnemagten høj prioritet, og der blev ofret store ressourcer på at identificere, lokalisere og følge de fjendtlige flys kurs.

Hovedformålet med denne intensive overvågning var primært, at kunne iværksætte et effektivt aktivt luftforsvar samt sekundært, at kunne iværksætte det passive luftværn.

Det aktive luftværn bestod i at forhindre fjendtlige fly i at udføre deres opgave eller at nå deres mål enten ved indsats af Luftwaffejagere og/eller luftskyts (FLAK)

Det passive luftforsvar bestod i at alarmere de geografiske områder eller de mål, som man mente kunne blive udsat for fjendtlig aktivitet, vurderet ud fra en samlet overordnet luftmæssig situation.

Den tyske Værnemagt havde i februar 1945 et særdeles veludbygget og velfungerende alarmerings- og varslingsystem til Danmarks luftforsvar.

Der var således ca. 20 radarstationer fordelt ud over landet, hvoraf størsteparten var vendt mod fjenden og derfor naturligt beliggende i Jylland.

Herudover havde man ca. 115 observations- og lytteposter, fordelt udover landet. Hver af disse poster var bemannet med 6-12 observatører fra Luftwaffe.

Den tyske Værnemagt oprettede i maj 1940, umiddelbart efter Danmarks besættelse Flugwachtkommandoer (Fluko'er) i Ålborg, Århus, Kolding, Odense og København til varsling og alarmering af fjendtlige fly.

Det var tyskernes hensigt, at disse Fluko'er skulle melde direkte til de stedlige luftværnschefer, som herved kom under Værnemagtens direkte kommando.

Det Danske Civile Luftværn modsatte sig kraftigt denne ordning, og der blev indgået en aftale med Værnemagten om at Danmark parallelt til de stedlige Fluko'er oprettede Distriktskommandoer.

Der var 4 jysk/fynske Distriktskontorer, underlagt Vestre Landsdelskommando i Århus medens Østre Landsdelskommando kun havde Københavns Distriktskontor under sig.

Organisatorisk hørte Landsdelskommandoerne under Statens Civile Luftværn, som var underlagt Indenrigsministeriet.

Det centrale organ for det passive luftværn var Landsmeldecentralen i København, hvortil samtlige luftværnsmæssige hændelser skulle indrapporteres.

Man havde således her centralt et fuldstændigt overblik over den øjeblikkelige luftmæssige situation, og her ud fra kunne man meddele fareniveauer for de forskellige landsdele.

Landsmeldecentralen fik via Distriktskontorerne de primære meldinger fra Fluko'erne,

som indtil oktober 1944 var de centrale organer for tyskernes luftforsvar.

Fluko'erne fik meldinger indrapporteret fra de etablerede radarstationer samt observations- og lytteposter.

Landsmeldecentralen fik herudover sekundært meldinger fra de stedlige luftværnschefer via Distriktskontorerne.

En Luftværnschef var ansvarlige for et Luftbeskyttelsesområde, og han havde til huse i byerne, hvor der var installeret sirener.

I Jylland var der 60 og på Fyn 11 Luftbeskyttelsesområder.

Luftmeldecentralen i København havde således det formelle ansvar for på hvilket fareniveau de forskellige Luftbeskyttelsesområder skulle være på under allieret indflyvning.

Det reelle ansvar blev dog hos Værnemagten, som havde den helt primære viden om indflyvningerne.

I februar 1945 var der følgende fare-/alarmeringsniveauer:

- **Forvarsel** som betyd, at der tilgik meddelelse til luftværnscheferne om, at der var fjendtlig luftaktivitet, og at man skulle være parat til næst højere niveau.

Der blev ikke afgivet noget sirenesignal.

- **Alarmtilstand** som betød, at man fra myndighedernes side anbefalede, at gå i beskyttelsesrum, men der var ikke pligt hertil, hvis der blev forsømt noget arbejdsmæssigt herved.

Sirenerne afgav 3 gange en konstant hyletone af en varighed af 22 sek. med intervaller af 16 sek

- **Flyvervarsel** som betyd, at al færdsel skulle standse og at man skulle være i beskyttelsesrum indenfor 3 min. Der var dog en række undtagelser fra denne bestemmelse f.eks. kørende tog

Sirenerne blev sat i gang med en stigende og faldende hyletone af en varighed af 1 min.

14 Jagerkontrol.

Værnemagts aktive luftværn blev kontrolleret af "Jagdabschnittführer Dänemark", som havde til huse i den store bunker med kodenavnet " Gyges" på Fliegerhorst Grove, i dag bedre kendt som flyvestation Karup.

I jagerkontrollen i Gyges modtog man alle meldingerne fra de 5 Fluko'er indtil efteråret 1944, hvor der blev foretaget en omorganisering af hele Værnemagts varslingssystem.

Omorganiseringen blev foretaget på den måde, at der blev udvalgt nogle radarstationer til at være stationer af første grad, hvorfra observationerne fra de underliggende radarstationer samt fra observations- og lytteposter, samlet blev evalueret og videresendt til jagerkontrollen.

Fluko'ernes status som meldecentraler for tyskerne blev nedlagt men bevaret i de 5 byer som meldecentral overfor den Danske Landsmeldecentral

De Tyske radarstationer af første grad var følgende:

- "Faun" som var placeret i Skovby på Fyn med et Luftwaffe personel af ca. 350
- "Lindwurm" som var placeret i Fræer syd for Ålborg. Personel ca. 225.
- "Ringelnatter" som var placeret i Kryle på Vestkysten nord for Ringkøbing fjord. Personel ca. 375.
- "Seehund" som var placeret på Sjælland. Personel ca. 225.

I jagerkontrollens bunker var der et ca. 12 x 14 m stort vægkort, der geografisk dækkede operationsområdet fra Kiel til Norge og fra Vestsverige til et godt stykke ud i Nordsøen.

På vægkortet, hvor der var et koordinatsystem opdelt groft efter bogstaver og fin opdelt efter tal, blev alle fjendtlige fly markeret.

Denne markering blev udført ved hjælp af projiceringsapparater, som belyste vægkortet med forskellige symboler. Tyske blitzmädel foretog denne opgave ud fra de meldinger, som i evalueret form kom ind fra radarstationerne af første grad.

Under operationerne blev vægkortet affotograferet for hvert femte minut og alle de meldinger, der blev vist på vægkortet, blev omhyggeligt ført til protokols for hvert minut, som "feindreportage".

Et meget lille udsnit af disse "fjenderapporter" er bevaret, og giver mulighed for til en hvis grad at følge de 7 Stirlings i luftrummet over Danmark.

I bunkerens kontrolrum sad bl. a. jagerkontrol- og flakofficerer, som ud fra over-

sigtskortet samt en række andre informationer, ledte det overordnede aktive luftforsvar.

Til det aktive luftforsvar havde man om natten i februar 1945 følgende hovedtyper af natjagere til disposition:

- Messerschmitt Bf 110 G-4. Motorbestykning 2 stk. 1475 hp stjernemotorer, som gav flyet en max hastighed af 525 km/h.

Der var tre mands besætning bl. a. af hensyn til betjening af den installerede radar.

- Junkers JU 88 G-6. Motorbestykning 2 stk. 1700 hp stjernemotorer som gav flyet en max hastighed af 540 km/h. Besætningen bestod af 3 mand.

Det var ikke mangelen på flyvemaskiner, der var Luftwaffes altoverskyggende problem i februar 1945, men derimod brændstof.

Brændstofsituationen var så kritisk, at man på dette tidspunkt begyndte at nedlægge natjagerafdelinger, idet det ikke tjente noget formål at opretholdt Luftwaffe eskadriller, som ikke kunne lette fra jorden.

Personel overgik i en hvis udstrækning til kamptropperne.

De natjageroperationer, der blev fløjet resten af krigen, var derfor nøje prioriteret til de mål, som man mente havde størst værdi for bekæmpelse af fjenden.

Natjagerne opererede på daværende tidspunkt fra Ålborg, Grove (Karup) og Kastrup. Herudover kunne man i Danmark indsætte jagere fra Tyskland, hvor den nærmeste flyveplads var Schleswig.

Til det aktive luftforsvar hørte også luftværnskyts (Flak), som var placeret på alle strategiske steder i landet.

I Esbjerg området var der bl.a. fra Marine-Flak-Abteilung 204 installeret 12 stk. svært luftværns artilleri 10,5 cm.

Disse luftværnskanoner var radarstyrede, og kunne derfor beskyde fjendtlige fly uden visuel sigt.

15 Stirling's observeres.

Den 9. februar 1945 kl 23.20 blev der i Gyges registreret den første indmelding om fjendtlige mål i Nordsøen med østlig kurs.

Fra dette tidspunkt, indtil den sidste Stirling er opgivet af jagerkontrollen, er der en intensiv overvågning af luftrummet.

De tyske noter, som findes i "Fiendreportage", er direkte oversat uden sproglige hensyn.

Afskreven oversat tekst er angivet ved " nnn"

Fjenderapporten indeholder følgende kolonner:

-tidsangivelse - fra - over - til - kurs - mål - mønster - højde - hastighed.

I det følgende er der gengivet de væsentligste registreringer fra den bevarede Feindreportage, fra Landsmeldecentralen og fra Distriktskontorerne:

kl. 23.20 *"fra: OQ2 kurs: øst hastighed: 400km/h"*
(Fra Nordsøen).

kl. 23.25 *"MYO Aalborg nord og syd fra 23.20"*

kl. 23.28 *"MYO Aalborg sydvest fra 23.28"*

MYO var et radiosignal vedrørende "flyvervarsel", som blev udsendt for, at alle tyske fly kunne blive bekendt med, at der var fjendtlig luftaktivitet over Danmark. Ikke operative enheder var forpligtiget til omgående landing ved MYO.

kl. 23.29 Sirenerne går i gang for Alarm i alle Midtjyske byer mod vest. Den nordligste by er Skive og den sydligste Borris

kl. 23.33 Der er nu registreret i alt 7 "mål" på vej mod eller ind over Danmark
De indkommende Stirling kommer ind i området fra midten af Ringkøbing fjord til det nordlige Esbjergområde.

kl. 23.33 *"Meddelelse: til samtlige flyvemaskiner mistanke om Bulldogge".*
Denne meddelelse indikerer, at der er natjagere i aktion!

kl. 23.33 Sirener går i gang for Alarm i det Sønderjyske distrikt for de midt og vestlige byer.

kl. 23.36 *fra: OQ9 til: PR2 højde:1500 m*
(Fra Nordsøen ind mod området nord for Esbjerg)

- kl. 23.39 Sirenerne går i gang for Alarm i de Østjyske byer bl.a. Fredericia og Kolding
- kl. 23.40 *fra:PR2 til: PR3 "Flakild over Esbjerg"*
(Fra Esbjerg imod øst)
Som tidligere omtalt var der installeret radarstyret flak i Esbjerg området, og det er derfor man i overskyet vejr og måske regn, i dette område af landet kunne beskyde de indkommende Stirling.
- kl. 23.41 *fra:PR3 til:OS7 højde: "niveau"*
(Fra Esbjergområdet imod nordøst)
Efter den chokerende oplevelse med flakbeskydningen, dykker flyene ned til trætop højde.
- kl. 23.42 *fra:OS6 til: "ikke muligt at angive - målet kredser".*
(Fra Grindsted området)
- kl. 23.42 Der Forvarsles i alle Vestsjællandske byer.
- kl. 23.49 *fra: OQ9 "mål fløjet af sted mod sydvest"*
(Fra området lidt vest for Blåvandshuk)
Den ene Stirling har fået motorproblemer, som nævnt i telegrammet fra England til den Fynske modstandsbevægelse. Flyet vender om og forsvinder udover Nordsøen.
- kl. 23.45 Forvarsel i de Nordfynske byer samtidig med Alarm i Sønderjylland bl.a. Ribe og Toftlund
- kl. 23.47 Samtlige byer på Fyn bliver Forvarslet.
Umiddelbart herefter går sirenerne i gang til Alarm i de Vestsjællandske byer.
- kl. 23.56 *fra: OA2 til: "ikke muligt at angive - målet kredser"*
(Stedet er ved Endelave).
- kl. 23.58 *fra: NU8 "endnu et mål kredser"*
(Stedet er nord for Vejle Fjord)
- kl. 00.05 *fra: PB4 til: PA7 "mål kredser"*
(Stedet er vest for Odense retning Assens)
- kl. 00.08 *fra: PA1 til: PU3 "mål kredser"*
PA1 er området lidt øst for Båring hvor Værnemagten havde en observations- og lyttepost.
Her kunne man ikke undgå at høre det kredsende fly, som fløj af sted imod vest hen over Nr. Åby.

Fra denne observationspost har man med stor sandsynlighed adviseret tropperne i

Middelfart.

Tropperne spørger i Udby netop om vej til Nr. Åby.

Der tegner sig et helt klart billede af, at de allierede fly fuldstændigt har mistet orienteringen.

Flyene er kommet alt for langt mod nord. Det kan skyldes den sydøstlige vind, der ikke er taget nok højde for.

Det var forbudt for flyene at kredse over nedkastningsområderne, netop for ikke at afsløre nedkastningspladserne.

Det var helt igennem unge besætninger som ikke ville give op så let. Derfor kredsede en del af flyene længe over områderne i et forsøg på at finde de respektive nedkastningspladser.

Denne ihærdige søgning, for at deres missioner skulle blive til succes, blev dyrt for den ene besætning

kl. 00.10 *fra: PA7 til: PA2*
(Fra Assens området imod Kolding)

kl. 00.11 *fra: PA7 til: "ikke muligt at angive - hidtil uden fortsættelse"*
Flyet går lavt ned og forsvinder for radarkontrollen.

kl. 00.15 *fra: " PU5 og PU3 Bulldogge stikker af"*

PU3 er området imellem Båring og Nr. Åby medens

PU5 er koordinaterne for Flækøjet hvor Stirling NF-L Lk 275 er styrtet ned.

Jagerkontrollen i Grove bemærker, at der forsvinder to fly fra billedet, men opdager åbenbart ikke, at et af de allierede fly er styrtet i Lillebælt og er blivende væk.

kl. 00.15 *fra: PB4 "pludseligt opdukket fra terræn"*
PB4 er koordinaterne for området øst for Odense.
Dette fly kan kun være en Tysk natjager eller en fejlmelding ud fra de tidsmæssige undersøgelser.

kl. 00.19 *fra: PP6 til: "ikke muligt at angive - mål opgivet"*

kl. 00.23 *fra: PU3 til: OU3 " det drejer sig om en 4 motors maskine"*
(Fra syd mod nord ca. henover Båring9

Luftmeldeposten må have set, at det drejede sig om en fire motorers maskine, hvorved tyskerne er blevet helt sikre på, at det drejede sig om en "Bulldogge" operation"

kl. 00.31 *fra: NQ8 til: NQ7 "mål opgivet"*
(PP6 og NQ8 ligger ude Nordsøen)

kl. 00.31 er situationen den, at et fly er vendt om på grund af maskinskade, tre fly er fløjet væk udover Nordsøen og opgivet af tyskerne og et fly er styrtet ned i Flækøjet.

Omkring samme tidspunkt plus/minus nogle minutter har jagerkon-

trollen imidlertid registreret fly i følgende koordinater:

- PB4 som er området imellem Odense og Nyborg.
- PU1 som er området syd for Kolding Fjord.
- OT6 som er området imellem Kolding og Vejle.
- OT3 som er over Vejle.

Regnskabet passer **ikke**, der er lige pludseligt to fly for meget og disse fly kan kun være Luftwaffe natjagere.

Det fly, som befinder sig syd for Kolding Fjord, er kommet fra øst nord for "Henriette" på Fønsvang.

De to lyskugler, som modstandsbevægelsen har set, var natjagerens signal til flakmandskabet på Lillebæltsbroen om, at de blev overfløjet af et af deres egne fly. En ældre Luftwaffe natjagerpilot Oberleutnant Herbert Koch har fortalt, at de ofte blev beskudt af eget flak, hvorfor de måtte være meget omhyggelige med at identificere sig.

kl. 00.30 Den Fynsk Distrikscentral melder til Landsmeldecentralen :
 - *Middelfart lavtgående fly syd for byen kurs vest.*

Natjageren går mod nordvest, og et stykke forbi Kolding er kursen vest i en afstand af ca. 60 km til den nærmeste engelske maskine.

Natjageren må have opgivet forfølgelsen over Esbjerg, idet der ikke er flere meldinger for denne maskine.

De to forfulgte Englændere svinger kraftigt mod nordvest lige inden natjageren når dem, og de forsvinder udover Nordsøen.

kl. 00.52 *noteres:" alle mål fløjet af sted med vestlig kurs.*

kl. 01.07 *"slut Aalborg sydvest - ende på fjenderapport"*
 Slut Ålborg betød at der blev slukket for MYO'en.

Landsmeldecentralens døgnrapport oplyser, at der i den omhandlede periode har været følgende hændelser:

- Østre luftværnsområde: 35 Forvarsler og 11 Alarmer
- Vestre luftværnsområde: 19 Forvarsler og 43 Alarmer
- Men ingen Flyvervarsler.

Der var desuden indløbet 3 meldinger om detonationer og lyskastervirksomhed i det sydjyske distrikt.

Søkommandanten for Syddjylland "Kapitän zur See" Bauer, skrev i sin krigsdagbog - (oversat):

"Den 10.02 1945 kl. 23.26 - 00.55"

"Sigt 5 km. Vind W 3.

"Flakalarm:

Cirka 6 fjendtlige flyvemaskiner gennemfløj, vest fra kommende, Flak- og kontrolområdet med kurs O i målhøjde 100 - 500 m.

Et mål blev beskudt af "Havnen Nord" og Sædding. Træffere ikke iagtaget.

Tilbageflyvning fandt sted over Oksbøl - Nymindegab - Blåvand i lav højde.

Et mål der lignede en Liberator (amerikansk bombemaskine) blev beskudt af 4./518.

Maskinen afskød gyldigt kendingssignal og åbnede samtidig ild med sine ombordværende våben. Ingen skader. Træffere ikke observeret."

16 Dagene efter natten.

Søndag den 11. februar 1945 indkom der fra London følgende telegram - (direkte oversat):

--mit seksten af elleve-stop-fly til niels er ikke-gentager-ikke returneret-stop-rapporter omgående om nyt-stop-fly til erik motorvanskeligheder-stop-gerhard henriette preben allan arthur uden succes på grund af dårligt vejr-stop-pilot til jylland operation rapporteret i kontakt med ørentvist--

Ørentvist er i den her forbindelse oversat fra Earwig. Ørentvist betyder nok i den her forbindelse en generende Luftwaffe natjager eller Flak.

Situationen for den fynske modtageorganisation så på dette tidspunkt ret sort ud. Hele januar var gået uden nedkastninger, og februar var startet katastrofalt.

Erik Frandsen skrev i sin rapport til 5 - mandsrådet den 1. marts 1945:

"Modtagelsesapparatet har i februar måned været i meget kraftig funktion, men har desværre i temmelig høj grad været forfulgt af uheld således at resultaterne har været ret dårlig i forhold til indsatsen. Den 9.februar var der udrykning på alle pladser, men ingen maskiner nåede frem. Bogensemaskinen er faldet i vandet på 3-4 meters dybde ved Stenderhage i Lillebælt og er brækket i to dele."

Positionsangivelsen er nogenlunde korrekt, men vanddybden og maskinens tilstand må være ren gisning fra Erik Frandsens side, idet oplysningerne er forkerte.

Til modtageorganisationen kom der den 12. februar ubekræftede rapporter om maskinen til "Niels".

Der blev til London afsendt følgende telegram - (direkte oversat):

-ang. niels undersøgelse ubekræftet meddelelser at fly er gået ned i lillebælt nær gamborg-stop-mit ene af tolv-stop-holder dig informeret lofty--

Lofty var dæknævnet for Erik Hecht-Johansen som var medlem af 5 - mandsrådet.

Efterforskningen af flyet bliver overdraget til Middelfart afsnittet, som på Fønsskov i strandkanten lige nedenfor Mosgård finder forskellige ting fra flyet.

Den 15. februar blev der til London afsendt følgende telegram (direkte oversat):

--niels-stop-dåser med detonatorer og rester af fly skyllet i land bog to toogtyve "ack" tre ved v gentager v i fonsskov-stop-ingen spor af besætning-stop-hunner uvidende-stop-vil prøve at bjerge-stop-mit ene af femten--

Der foreligger ikke flere telegrammer vedrørende denne sag med flyet til "Niels", så

det er uvist hvad Middelfartgruppen har reddet af sprængstofladningen?

16 Den tyske hær i Middelfart:

I vinteren 1943/44 var de tidligere omtalt "Genesenden-Batallioner" begyndt at blive stationeret i Danmark.

I Middelfart var der den 1. april 1944 stationeret enheder fra "Pioner Landungs Lehr-Und Ers. Regiment".

Enheden havde udarbejdet en forsvarsplan for Lillebæltsbroen på et kort i målestok 1 : 25.000 og fremsendt denne plan til den Höhere Kommando Kopenhagen, som var øverstbefalende for øerne .

Med brev af 1.04.1944 klagede den Höhere Kommando imidlertid over, at man ikke i dette målestoksforhold kan se forløbet af forhindringerne, stillinger og pansergrave i deres færdige form eller planlægning.

Der blev givet ordre til, at der inden den 15.04.44 skulle indsendes planer i målestok 1: 2.500 med angivelser af skudfelter for MG, granatkastere og PAK.

Pigtrådsspærringer skulle ligeledes være angives på kortet.

Den 2.04.1944 skrev Höhere Kommando Kopenhagen et brev til hovedkvarteret i Silkeborg vedrørende:

"Brückenkopf Kleine Beltbrücke:

Ved overtagelsen af beskyttelsen af jernbane- og vejbroen over Lillebælt har Batl. D IX overtaget en delvis udbygget forsvarsstilling på nord- og sydbreden. Disse forsvarsstillinger består på nordbredden af endnu ikke færdige pansergrave og på begge breder påbegyndte pigtrådsspærringer.

Den Höhere Kommando anmoder om accept af at disse påbegyndte arbejder fortsættes og at de bliver bragt til en afslutning som en helhed. Desuden anmodes om tilladelse til at kommandanten for Batl. D IX kan indlede afsluttende skadesforhandlinger med ejerne af de berørte ejendomme".

I april 1944 er staben for:

Genesenden Grenadier Batallion D IX

stationeret i Middelfart direkte under Höhere Kommando Kopenhagen.

Bataljonens 4 kompagnier er placeret således:

1. kompagni i Middelfart
2. kompagni i Fåborg
3. kompagni i Snoghøj
4. kompagni i Assens

1. kompagni er forsynet med 180 cykler, medens 2. kompagni kun har 150 cykler.

Af tyskernes organisationsdiagrammer kaldet "Gliederung" fremgår det desuden, hvordan kompagniet i øvrigt var bevæbnet.

1. kompagni var udstyret med 11 maskingeværer, 1 svært maskingevær samt 8 granatkastere.

Den 1.juli 1944 ser "Gliederung" således ud:

"Batallion D IX" var blevet underlagt "Grenadier Regiment D 1.101" i Odense som igen var underlagt den "Höhere Kommando".

"Batallion D IX" var blevet forstærket og der var bl.a. tilgået 3 gummibåde og 2 røgdækningsanlæg.

Kompagnierne var nu placeret som følger:

1. kompagni i Middelfart
2. kompagni i Middelfart
3. kompagni i Snoghøj
4. kompagni i Assens.

Samme bestykning med cykler som i april.

Fra den 12.9.1944 blev "Batallion D IX" i taktisk og territorielt henseende underlagt 182. Res. Div., som var kommet til Fyn.

Allerede den 21.9.1944 var bataljonen underlagt regimentsstab 1.101 igen.

Hen igennem efteråret skete der nogle forflytninger af kompagnier til og fra feltkommendatur 1.044, som var stationeret i Jylland.

Den 1.12.1944 havde "Gliederung" ikke ændret sig, men der var nu kun 1 cyklekompagni.

Totalt bestod bataljon D IX på dette tidspunkt af 109 officerer og underofficerer samt 1070 mand.

Der skete ikke kendte ændringer med bataljonen frem til den 10. februar 1945 ca. kl. 2.30, hvor bataljonen som tidligere nævnt mistede mandskab under ildkamp.

Til alt held for modstandsbevægelsen var det ikke kamptropper, som man var kommet i ildkamp med i Udby, men kun rekonvalescenter.

Hvis det havde været regulære kamptropper, som modstandsbevægelsen havde mødt, var udfaldet nok blevet en helt anden.

Til luftforsvaret af Lillebæltsbroen var der som tidligere nævnt stationeret Flak på både Fyns - og Jyllandssiden.

Det vides med sikkerhed, at broen i juni 1944 har været beskyttet af 6 stk. 20 mm Madsen maskinkanoner placeret i to delingsstillinger en deling på hver side.

Det menes at det var Luftwaffe, som bemandede dette Flak.

Lige fra begyndelsen af tyskernes besættelse af Danmark blev Kongebrogården beslaglagt til Lillebæltsbroens vagttropper.

Grimmerhus var fra 7.03.1943 hovedkvarter for de tyske tropper i byen.

Fra 1943/44 var der troppeforlægninger på Sixtus, Dansk folkeferie og Heslund (NKT).

Der blev desuden beslaglagt en del ejendomme til flygtninge og sårede i krigens sidste faser og disse var Hindsgavl Slot, Andelsskolen, Hotel Westend, Centralhotellet samt Kommuneskoler.

Hotel Melfar var beslaglagt i flere perioder, men ikke efter marts 1944.

Som en følge af, at der blev registreret indflyvninger fra vest og FLUKO har konstateret, at flyene kredser bl.a. over det Vestfynske område, må bataljonschefen i Middelfart have fået ordre til, at foretage eftersøgning efter en "Bulldogge" aktion i området ved Nr.Aaby.

Gefreiter Waldemar Jungheinrich blev med sin gruppe udkommanderet og de cyklede ud af Assens landevej, hvor de nåede Udby efter kl. 02.00, hvor de gjorde holdt.

Der dukkede cyklister op, som Jungheinrich tilbageholder.

Lidt senere kom der en lastbil kørende. Jungheinrich stillede sig med to til tre af sine soldater ud på vejen, og gjorde med sin lygte signal til, at lastbilen skulle standse.

Den næstkommanderende for modstandsbevægelsen på Vestfyn Fridtjof Sejersen, som var med i den kommende lastbil, så Jungheinrich og hans mænd stå på vejen.

Modstandsfolkene blev lynhurtigt klar over, at det gjaldt liv og død, og der blev åbnet ild med maskinpistol imod soldaterne.

Resultatet af denne ildkamp blev:

- Gefreite Waldemar Jungheinrich født den 24.12.1923
(22 år) ugift, død af hovedskud.

Stationering:

1. kompagni Genesenden Grenadier Batallion D IX i Middelfart.

- Ukendt soldat hårdt såret af maveskud.

- Ukendt soldat let såret i hånden.

Det har ikke været muligt at afklare, hvorledes det gik den hårdt sårede soldat.

Waldemar Jungheinrich ligger begravet i Gravlunden i Esbjerg

I den tidligere omtalte situationsrapport fra den tyske kontraspionage (Abwehrlage-

bericht Nr.4) for februar måned 1945 omtales den nævnte ildkamp med modstandsbevægelsen.

Der står følgende i rapporten - (oversat):

"På grund af indflyvninger til Fyn blev der gennemført en eftersøgningsaktion i området Udby - Viby - Aaby. Herunder kom det til ildkamp med modstandere. Tre cyklister, som kom kørende imod en værnemagtspatrulje, flygtede efterladende deres cykler. En af dem blev anholdt. To minutter senere blev en lastbil, der nærmede sig, stoppet. På kort afstand åbnede personerne i lastbilen ild med en maskinpistol, hvorunder 1 soldat blev dræbt, 1 blev ved maveskud hårdt såret og 1 blev såret i hånden. De øvrige soldater åbnede modild, hvorunder lastbilen kørte væk. Fra samme retning kom der kort tid derefter en personvogn, hvis personer tog flugten efterladende vognen. Med vognen blev der taget i forvaring MPi's, håndgranater, optegnelser, masker og sabotagemateriel. Under ildkampen imellem lastbilen og patruljen lykkedes det civilisten, som tidligere havde afleveret sit legitimationskort, at flygte.

Konklusion: De ved bulldogge - aktioner indsatte kommandoer må have lært heraf, at der ved afhentning af materiel eller nedkastede agenter drejer sig om de bedst uddannede og mest handlekraftige folk fra modstandsbevægelsen, som hensynsløst gør brug af deres våben. Det drejer sig ikke om en enkelt politimæssig anholdelse, men om en kamp med en svært bevæbnet fjende, som kun bliver heldigt gennemført ved en krigsmæssig indsats.

Mistænkte biler - og specielt om natten i et bulldoggeområde er enhver bil mistænkelig - må kun stoppes med skud fra dækning og kontrol og anholdelser må kun blive foretaget under ilddække."

17 Besætning og fly?

Af modtageledelsens rapporter fremgår det tydeligt, at situationen er ret uoverskuelig, hvad angår kendskab til hvor flyet er styrtet ned.

Ole Justesen angiver i sin rapport at flyet antagelig er gået ned i Gamborg Fjord, måske fordi det har været i berøring med havoverfladen.

Ser man på de geografiske forhold med modtageholdet placeret i bunden af Gamborg Fjord, og det faktiske nedstyrtningssted er det nemt at forstå, hvorfor han kan fejlbedømme placeringen.

Let vind i sydøst og stor luftfugtighed gør, at nedslaget kan høres meget tydeligt, og man tror at nedstyrtningen er betydeligt tættere på, end det er og længere mod nord.

Grunden til han gætter på, at flyet har været i berøring med havoverfladen, og af den grund er styrtet i Lillebælt må skyldes at han ikke har hørt nogen forudgående luftkamp.

Det må ellers være nærliggende for ham at tro, at den Tyske natjager, der dukker op 1/4-1/2 time efter at Stirlingen er styrtet i Lillebælt, må være skyld i styrtet.

Modtageorganisationen sender telegram til London om, at et fly er styrtet ned i Lillebælt ved Gamborg.

Der sendes yderligere et telegram til London om rester af et fly ved Fønsskov, og at der ikke er spor efter besætningen.

RAF må herved have fået bekræftet, at alle 7 besætningsmedlemmer var "savnede" (omkommet) og Stirling NF-L var mistet.

Erik Frandsen skrev i sin rapport at flyet er faldet i vandet på 3-4 meters dybde ved Stenderhage.

Er der noget at sige til, med alle disse fejlangivelser, at der i senere beretninger har indsneget sig fejl.

Ret kort tid efter krigen blev den rigtige position, som er Flækøjet ca 4,5 km syd sydvest for Fænø, kendt af Farvandsvæsenet.

Vejrforholdene var som tidligere nævnt ikke særligt dårlige den pågældende nat. Der var godt nok fuldt skydække, men skylaget lå i en højde af 250-300 m.

Det er derfor ikke sandsynligt, at flyet er styrtet ned som følge af pilotfejl, men som følge af angreb fra en tysk natjager, som kan have været i kamp med Stirlingen udenfor hørervidde af folkene på Fønsvang.

Der kan være opstået fejl ved flyvemaskinen som følge af beskydning fra Flak eller andet teknisk uheld.

En indikation på at Stirlingen kan være styrtet ned på grund nedskydning er, at gummibeklædningen på benzintanken, som blev bragt ind til Skærbæk havn bærer spor efter, at der har været ild den.

Hvis der var gået ild i maskinen ved selve nedstyrtningen, ville man have kunnet set

ildskæret fra Fønsvang.

Admiral Dänemark's krigsdagbog fra den 10.2.1945 oplyser:

2.) Fjendeindflyvning:

- "Keine Feindtätigkeit."

Fra den 11.2.1945 oplyses:

1.) Opklaringsmelding for den 10./2.:

2.) 12.32 - 12.51 h indflyvning af 1 fjendtlig sørekognosceringsmaskine vest for Esbjerg. Tilbageflyvning på modkurs. Ingen kamphandlinger.

Der var således ikke fra den øverstkommanderende for den tyske flåde registreret nogen indkommende eller nedskudt fly i dansk farvand den 9. eller 10. februar 1945.

Admiral Dänemark var ellers ret omhyggelig med også at registrere fjendtlig luftaktivitet.

Eksempelvis oplyses for 7. og 8. februar - (oversat):

7.02.45 Fjendeindflyvning:

21.20-23.19 h indflyvning af 200 fjendtlige flyvemaskiner mellem nordspidsen af Ringkøbing og Blåvandshug i spredt formation. Tilbageflyvning på modsatte kurs. Bombenedkastning og nedskydning ikke meldt.

01.38-02.52 h anflyvning af 3 fjendtlige flyvemaskiner vestlig af Horsens. Tilbageflyvning i nordvestlig retning over Samsø imod Midtjylland. Tendens: agenter henholdsvis materiel nedkastning.

03.06-02.52 h indflyvning af 3 bevæbnede fjendtlige opklaringsmaskiner med vekslende kurs.

8.02.45 Fjendeindflyvning:

18.55-01.50 h Indflyvning af 130 fjendtlige flyvemaskiner nordlige Ringkøbing ned til den Pommersche bugt. Tilbageflyvning over Midtjylland.

19.53 20.15 h indflyvning af adskillige fjendtlige maskiner over Nordjylland til Kattegat. Formodentlig mineudlægning.

21.03-00.24 h indflyvning af mange fjendtlige maskiner nord for Esbjerg ned til Stralsund området. Tilbageflyvning i bred front med vestkurs over Randers".

18 Besætningen.

Sønnen fra Rudgård på Vestfyn, den i dag (1995) 75 årige forhenværende landmand Johannes Larsen, var sammen med en karl ude at hakke roer på Ålehoved ved Lillebælt lørdag den 9. juni 1945 om eftermiddagen.

De opdagede ved et tilfælde en druknet person, der lå og skvulpede i strandkanten på nordsiden af Ålehoved ca. 200-300 m fra spidsen.

De fik fat i remtøjet på den omkomne med deres roehakker og fik liget trukket op på land.

Begge gik derefter ubehageligt til mode hjem til Rudgård, og der blev ringet efter Falck i Ejby.

Fra Falck blev der spurgt om, det er en Tysker?

Da Johannes Larsen fortalte, at han mener, at det er en allieret flyver siger Falck-
manden:

"så må vi nok hellere køre ham standsmæssigt i ambulancen"

Johannes Larsen har aldrig senere fået informationer om, hvad der videre skete med liget, eller hvem det var.

Tyskere var på daværende tid ikke i ret høj kurs.

Hvis det have været en falden tysker, var han sikkert nok blevet kørt bort mindre standsmæssigt på ladet af en kranvogn.

Liget blev af Falck i Ejby kørt til identifikation på det engelske lazaret i Snoghøj.

Lazarettet var indrettet på Gymnastikhøjskolen, som var overtaget fra tyskerne efter en grundig oprydning og rengøring.

Det blev fastslået, at den omkomne var Flt./Sgt. William John Carthew fra den engelske Stirling NF-L LK 279, som var på vej til "Niels" med en ladning TIGER.

Carthew blev begravet på Middelfart nye kirkegård den 11. juni 1945.

Et detachment af modstandsfolk og politi fra Middelfart paraderede ved graven.

Begravelsen blev foretaget af en engelsk feltpræst fra Snoghøj.

Der blev rejst en gravsten af en kreds af Middelfartborgere, hvilket var ret usædvanligt, idet man fra engelsk side helst foretrak, at der blev anvendt RAF's standard gravstene for deres faldne flyvere.

Derimod havde englænderne ikke noget imod, at der blev rejst mindesmærker for flyverne også i forbindelse med gravstederne.

Fiskeskipper Georg Christoffersen var med kutteren AS 156 "Falken" af Skærbæk den 2. januar 1946 på fiskeri i det nordlige Lillebælt fra Stenderup Hage imod Brandsø.

Da han fik trawlet op i kutteren nede ved Brandsø, lå der helt bag i trawlets pose et lig. Den nu 76 årige skipper har fortalt, at de var heldige med, at det var meget koldt, for ellers ville den grimme lugt have været uudholdelig.

Hovedet var væk og flere steder på den omkomne, var der kun knoglerester tilbage, så det var alt andet end et kønt syn.

Hans identifikationsskilt hang dog stadig ved hans hals.

Over radioen blev politiet alarmeret, og der stod en ambulance på kajen, da de kom ind til Skærbæk havn.

Georg Christoffersen har ikke siden hørt mere til sagen.

Den omkomne, der havde ligget næsten et helt år i vandet, var Flt./Sgt. Richard York French, der ligeledes var fra maskinen til "Niels".

Lørdag den 7. januar 1946 blev French begravet på Christianskirkegården i Fredericia.

Højtideligheden stod refereret i Fredericia Dagblad, og man kan læse:

"I Sørgehøjtideligheden deltog forskellige officielle Repræsentanter bl.a. Dommer Lundsteen, Politimester Ellegaard, Borgmester Arent, Konsul Brøchner-Mortensen med Frue, Oberstløjtnant Kaalund-Jørgensen, Officerer og Airmen fra Royal Airforce.. samt en Afdeling danske Soldater."

Pastor K. C. Jensen talte og "bad sluttelig den faldne Flyvers Vaabenfæller om at tage en Hilsen med til hans Familie og Pårørende og sige til dem, at vi vil gøre, hvad vi formår, for at hæge om hans Grav og dermed ære hans Minde" "

French ligger i et gravsted ved siden af to andre Engelske flyvere og under RAF's standard gravstene.

I 1948 blev der på gravstedet rejst en mindesten af menighedsrådene for Trinitatis og Sct. Michaelis kirker.

På mindestenen står:

*Staal kløver Luften
Mænd øver Daad
Til Frimands Kår
i Ufreds Aar
Liv I gav for os i Nord.*

Englands Sønner i Danmarks Jord.

19 Den havarerende Stirling?

En ældre Skærbækfisker, som ikke vil have sit navn frem, fordi han vil have fred og ro når han kommer hjem, har fortalt, at der nogle år efter at han i 1947 var kommet til Skærbæk i området, opererede en stenfisker, som man kaldte Jyllands Jensen.

Denne stenfisker skulle i Lillebælt havde bjerget nogle fly, som blev bragt ind til Skærbæk, hvor vragedelene lå på et afspærret område, indtil de blev afhentet af en skrothandler. Han har endvidere fortalt at politiet kom til stede, idet der var bragt skeletrester i land med vragedelene.

Skeletresterne blev samlet sammen i en sæk og kørt bort af politiet.

Ved hjælp af den ældre skibsprovianteringshandler på havnen i Fredericia blev det opklaret, at Jyllands Jensen ikke havde noget at gøre med de omtalte flyvrag.

Jensen havde godt nok haft et stenfiskerfartøj, men fru Jensen der selv assisterede, når hendes mand dykkede, har fortalt at de aldrig har beskæftiget sig med andet end stenfiskeri bl. a. til de nye havneanlæg i Fredericia.

I 1952 fandt der også vragsfiskeri sted i Lillebælt.

Det drejede sig på dette tidspunkt om to U-både, som blev sænket af allierede flyvere ved Staurehoved den 4. maj 1945.

Det anvendte vragsfiskerfartøj "Kirstine Jensen" af Korsør var ejet af en skrothandler, som hed Vilhelm Jensen ligeledes fra Korsør.

Det var derfor nærliggende, at tro at den ældre fisker fra Skærbæk tog fejl af de to Jensen'er.

I Korsør Havneadministration findes der ikke i dag noget skib registreret, som heder "Kirsten Jensen" og der findes heller ikke nogen skrothandler med navnet Jensen i Korsør.

Det var således ikke muligt ad den vej at efterforske, hvad der var bjerget af flyvraget og eventuelle omkomne besætningsmedlemmer.

En sidste udvej for at komme videre i sagen måtte derfor være, at undersøge om de ansvarlige myndigheder, som udsteder bjergningstilladelser ville/kunne oplyse om hvornår, og hvad der var bjærget fra positionen Flækøjet i Lillebælt.

Efter henvendelse til Farvandsvæsenet og man her med nogen modvilje havde støvet de gamle arkiver igennem, blev det oplyst, at dykker-/stenfiskerfirmaet Bølcho & Christensen I. Huitfeldsgade 59a Århus i sommeren 1951 havde søgt, det daværende Fyrdirektorat om bjærgningstilladelse til tre fly, som skulle ligge i Fænøsund, Flækøjet og ved Brandsø.

I en dykkerrapport til Fyrdirektoratet af den 6. august beretter dykker Peter Bølcho:

”- at ansøgte flyvemaskinevrag i Fænøsund er fundet på positionen og dykkerundersøgt.

Vraget ligger på ca. 21 m vand, og er antagelig eksploderet i luften da det ligger i stumper spredt over et stort areal.

- at ansøgte flyvemaskinevrage på pladsen Flækøjet er fundet på positionen og dykkerundersøgt ca. 30" nordligere end den opgivne position.

Vraget ligger på ca. 18 m vand, og ligger ligesom ovennævnte spredt over et større areal i stumper".

Dykkerundersøgelsen blev personligt foretaget af Peter Bølcho.

Den 29. august 1951 blev der indgået kontrakt imellem stenfiskerfirmaet Bølcho & Christensen og Forsvarsministeriet.

Kontraktens paragraf 1 har følgende ordlyd:

"Kontrahenterne, stenfiskerne P.Bølcho & S.Christensen, påtager sig at fjerne vrage af 3 luftfartøjer, der ligger sunket i Lillebælt på nedennævnte positioner, nemlig:

55E20'00"N. - 9E41'15"E.

55E26'20"N. - 9E41'50"E.

55E29'12"N. - 9E43'30"E.

således, at ingen vrage dele rager op over havbunden."

Der står videre i paragraf 3:

"Kontrahenterne overtager vrage ved lagsfrit og forpligtiger sig til mod betaling af vurderingssummen at aflevere våben og ammunition samt sådanne instrumenter, som måtte ønskes til Lillebælts marinedistrikt, Århus. Toldberigtigelse påhviler kontrahenterne, der ligeledes er undergivet de til enhver tid gældende bestemmelser for salg af metal, vare m.v. En liste over indbjærget gods indsendes til flyverkommandoen gennem marinedistriktet og Fyrdirektoratet. Ophugning af indbjærget gods må først finde sted, når salgstilladelse er givet. Lillebælts marinedistrikt underrettes om arbejdernes på begyndelse og afslutning."

Den 15. september 1951 var flyet i Fænøsund bjærget i det omfang, som det har været muligt for stenfiskerne.

Der indberettes følgende indbjærget metal:

" 1) Motor - 2) forvredne metalstykker af bæreplaner og krop. Af instrumenter findes kun rester, da det er tæret op (ingen geværer - intet amm.)"

Flyresterne må være bragt ind til Middelfart havn, idet Middelfart politi meddelte Fyrdirektoratet, at den engelske ambassade ønskede at besigtige de indbjærgede vrage dele.

Den 5. oktober 1951 har den britiske ambassade besigtiget vragedelen og Bølcho & Christensen kunne herefter afhænde metallet.

Bjærgningsarbejdet blev efter den 5. september 1951 fortsat på positionen i Flækøjet.

Bælternes Marinekommando BMK ringer den 8. oktober 1951 til Søværnskommandoen SVK vedrørende indbragte vragdele til Skærbæk havn.

SVK afgiver en meddelelse til "FVV flyverkommandoen og Fredericia politi.

Meddelelsen har følgende ordlyd:

"Stenfisker Bølcho, Århus har d.d. til Skærbæk havn indbragt følgende fra luftfartøj på pladsen Flækodde i Lillebælt (jfr. kontrakt mellem stenfiskeren og forsvarsministeriet af 29/08-51).

Punkt 1: Dele af krop og planer.

- 2: 4 stjernemotorer
- 3: containers (bl.a. indeholdende sprængblyanter).
- 4: maskingeværer med ammunition.
- 5: rester af lig.

Vragfiskeren ønsker vragdelene m.m. besigtiget snarest."

På meddelelsen, som er et telefonreferat, er der senere den 8/11 tilføjet " Den Engelske ambassade er underrettet og besigtigelse af vragdele efter aftale med Bælternes Marinekommando".

Med brev af 9. oktober 1951 meddelte Bølcho Fyrinspektoratet, at der er indbjærget 3 motorer, planer/krop, landingshjul, 4 stk. maskingeværer med ammunition samt sprængblyanter m.m. fra containers.

Indberetningerne er ikke helt identiske, men det må være Bølcho's optegnelser, der er de mest troværdige, idet BMK's angivelser er gået igennem mange led pr. telefon med deraf mulighed for misforståelser.

Det er ret karakteristisk at Bølcho undlader at indberette ligresterne.

Vragfiskere på daværende tidspunkt ville have så lidt opmærksomhed omkring ligfund som muligt. Man var bange for at myndighederne kunne finde på at stoppe eller forsinke bjærgningsarbejder fra de i realiteten havets "gravpladser"

En hr. Sl. Andersen fra BMK synede vragdelene og indberettede, at der ikke findes identifikationsskilte på vragdelene men i motor indhugget bogstaver og tal:

DM 9860 (N) VV FB 11.721 SALMS 71 EEE 713 NC

Maskingeværer og sprængstof medtager han til BMK.

Resterne af liget, der bestod af benknogler samt fodknogler i støvler, var uden identifikationsmulighed. Knoglerne blev opbevaret ved foranstaltning af Fredericia politi, som ønskede forholdsordre angående ligsyn og begravelse.

Angivelserne af at der blev indbragt sprængudstyr med containere til Skærbæk havn,

klarlægger med sikkerhed at det er Short Stirling NF-L LK 279 med destinationen "Niels", som der er tale om.

Den maskine, som blev skudt ned i Fænøsund, var også en Stirling, men den var lastet med bomber på bombemission til Rostock. Ved nedslaget sprang nogle af bomberne og ca. 50 butiksruder blev knust i Middelfart.

Dette bekræftes af den tidligere omtalte dykkerrapport hvor der står, at vraget i Fænøsund ligger på ca. 21 m vand og er antagelig eksploderet i luften, da det ligger i stumper spredt over et stort areal.

Den 11. november 1951 skrev firma Bølcho & Christensen til Fyrdirektoratet med kopi til BMK at flyvemaskinevraget, på pladsen i Flækøjet, nu er bjærget og at opryddningsarbejdet på bunden er tilendebragt.

Den samme dag skrev dykkerfirmaet endnu et brev til Fyrdirektoratet, hvori man nævner at flyvemaskinevraget på positionen:

55°20'00"N. - 9°41'15"E.

allerede i 1945 blev opfisket af tyskerne.

Den 12. november 1951 blev der skrevet det sidste brev i sagen til Fyrdirektoratet vedrørende bjærgningskontrakten. Brevet omhandler flyet i Fænøsund, som det ikke har været muligt at finde ret meget af, idet tyskerne under krigen havde lejet et sten-fiskerfartøj til bjærgningen af det omtalte fly.

Dette var blevet oplyst af lokalt kendte personer.

Datidens maritime udstyr gav ikke mulighed for nøjagtig positionsbestemmelse samt mulighed for identificering af mindre genstande på havbunden. Disse forhold, samtidig med at dykkerudstyret var særdeles upraktisk og svært at arbejde med, var nok årsagen til at firmaet ikke "støvsugede" havbunden for vragrester. Årsagen kunne også være at værdien af de resterende dele har været for ringe til en helhjertet bjærgningsindsats.

Den tidligere omtalte fisker Georg Christoffersen fik senere 2 stk. propeller med tilhørende gear i trawlet under fiskeri i området. Desværre har han for længst solgt disse propeller til en skrothandler.

Fisker Anker Pedersen var med kutteren VE 77 Lisbeth af Skærbæk på fiskeri i området ved Flækøjet omkring årene 1972-1973. Herunder fik han noget i trawlet, som senere viste sig at være cockpittet fra den nedstyrtede flyver i Flækøjet.

Da fiskeren var bange for, at det eventuelt kunne være en mine, torpedo eller andet farligt udstyr slæbte han genstanden ind på 6-7 m vand og kappede trawl med indhold. SOK fik meddelelse om fundet, hvorefter der blev sendt 4-5 frømand og minører fra søværnet til stedet.

Frømandene konstaterede, at det var cockpittet fra en flyver, som trawlet indeholdt og at det ikke indeholdt noget farligt udstyr.

Trawlet blev gjort fri af vragstykket, således at det kunne genanvendes af fiskerne.

Vragstykket fik herefter lov at blive liggende, idet det ikke var til fare for fiskeri og anden skibstrafik.

Som souvenir medtog frømændene nogle messing ildslukkere fra flycockpitet.

Vi når frem til foråret 1994, hvor Stirlingens benzintank blev bragt i land i Skærbæk, og der startes en opklaring af de hændelser og de omstændigheder vedrørende flyets nedstyrtning.

Så sent som i midten af november 1994 blev der ilandbragt et stykke af et landingsstel, af den samme kutter som har fået benzintanken i trawlet.

På en rustfri gaffelbolt, som har fungeret som et led til et af benene på landingsstellet findes nummeret 3.296.347 E748R samt et kontrol eller kvalitetsstempel.

Der findes herudover en del rustfrie undersænkede bolte som har fastgjort understellet til vingekonstruktionen. På disse bolte kan læses nummeret 4.290.963 S.S. AMC

20 Skeletrester fra Stirling NF-L?

I forbindelse med at det Århusiansk dykkerfirma i oktober 1951 udførte vragsfiskeri, af bl.a. den nedstyrtede flyvemaskine i Flækøjet blev der, som før omtalt til Skærbæk havn indbragt skeletrester af en engelsk flyver.

Ved hjælp af bl.a. Landsarkivet i Viborg er det lykkedes at klarlægge omstændighederne i forbindelse hermed.

Den 8.oktober 1951 indfører Fredericia politi i sin hovedjournal:

" Engelsk flyvemaskine styrtet i Lillebælt i 1945, bjerget ligdele af flyver".

Skeletresterne blev på havnen i Skærbæk samlet sammen i en sæk og af politiet kørt ind i sygehusets ligkapel.

Den engelske ambassade blev herefter af politiet informeret om, at der er fundet skeletrester af en engelsk flyver.

I Fredericia Dagblad var der den 9. oktober 1951 en artikel, hvori der bl.a. står, at der syd for Fænø er fundet ligrester af en engelsk flyver i forbindelse med bjærgningen af en engelsk bombemaskine, som i 1943 blev skudt ned af luftskyts på Lillebæltsbroen. Maskinen var i færd med at transportere sprængstof til modstandsbevægelsen. Den var fuld af containere med sprængstof. Der er fundet rester af den 10 mands store besætning.

Vraggoods er indbragt til Skærbæk havn, og her har militæret oprettet vagt i går på grund af den ammunition og sprængstof, som findes om bord i flyvemaskinevraget.

Dagen efter den 10.oktober blev der bragt endnu en artikel i Fredericia Dagblad, hvori der bl. a. står, at bjærgningen af den sunkne flyvemaskine udfor Stenderup Hage nærmer sig sin afslutning.

Der er fundet rester af et lig, som er ført til ligkapellet i Fredericia, medens man afventer besked fra de engelske myndigheder om, hvad der skal ske ved dem. Det ser ud til at være en meget stor og kraftig mand, og muligvis vil det derfor lykkes at identificere ham.

Politiet i Fredericia undersøgte efter ambassadens forespørgsel, hvorvidt begravelsen af den Engelske militærflyver kan finde sted i den engelske begravelsesplads på Christianskirken.

I et brev til den Engelske ambassade af den 16. november 1951 oplyser politiet, at formanden for kirkegårdsbestyrelsen, en togfører i Norgesgade, har meddelt at begravelsen, kan finde sted på pladsen ved de øvrige engelske flyvere.

Sognepræsten pastor Andersen mener ikke, der skal foreligge særlige papirer for, at begravelsen kan ske.

Han vil formene, at det vil være tilstrækkeligt, når der fra vedkommende myndighed,

og gennem politimesteren foreligger en skriftlig begæring om begravelsen.

Den 19. november 1951 var Air Attache Wing Commandor F.R. Jeffs fra den engelske ambassade i København på besøg hos politiet i Fredericia for at arrangere begravelsen.

Han takker, den 22. november 1951, i et brev til politimesteren i Fredericia Købstad, for politiets assistance med at arrangere begravelsen for deres ukendte flyver.

Han oplyste endvidere om, at han har skrevet til London for at få bekræftet at flyveren kan begraves i RAF-jord i Fredericia.

Endelig takker han politiet for detailoplysninger om flystyrtet under krigen. Disse oplysninger kan have afgørende betydning for eventuelt at identificere flyets besætning. Skulle yderligere informationer fremkomme, ville han være taknemlig for at få oplysning herom.

Et halvt år senere den 1. maj 1952 skrev politiet til en hr. Thomsen, og gav tilladelse til:

"at erholde udleveret til begravelse de til Fredericia by- og amtsygehus indleverede knogler m.v. hidrørende fra en af besætningen på en under krigen nedstyrtet engelsk flyvemaskine, der blev bjerget i Lillebælt den 8/10-1951".

Ifølge kirkegårdsprotokollen begraves den Engelske ukendte flyver på Christianskirken den 11. september 1952, og dødstidspunkt er angivet til ca. februar 1945.

Der rejses senere en RAF gravsten hvorpå der står:

"An Airman of The 1939-1945 War. Februar 1943. Known unto God"

Det fremgår med al tydelighed af det kendte materiale om sagen, at der ikke på daværende tidspunkt, har været lokalkendskab til, at der en grå februar nat i 1945 var styrtet en engelsk bombemaskine ned i Lillebælt.

Dette er helt naturligt, idet der ikke har været skrevet om denne maskine i aviserne. Det har kun været modstandsbevægelsen, fiskere og marinen, som har haft kendskab til nedstyrtningen.

Derimod har der været et bredt kendskab til, at der blev skudt en engelsk bombemaskine ned i Fænøsund i april 1943. Denne nedskydning var en sejr for tyskerne, som derfor accepterede eller næsten krævede at aviserne fortalte om hændelsen.

Desuden forløb nedskydningen uden stor opmærksomhed i selve Middelfart, idet der som føromtalt detonerede bomber ved nedslaget.

Presse, politi og befolkning kan ikke adskille de to nedstyrtninger, og mange tror at der kun er tale om den nedskudte Stirling i Fænøsund.

Det fremgår således også klart af F. R. Jeffs brev til politimesteren i Fredericia, at maskinens identitet og dermed besætning ikke var kendt på daværende tidspunkt.

Han er rejst fra Fredericia i den tro, at den ukendte flyver stammede fra den i 1943 nedskudte maskine.

Med baggrund i de informationer som Wing Commander F. R. Jeffs har siddet inde med, er der bestilt en gravsten ud fra den overbevisning, at det bjærgede lig var fra Fænøsund.

Det står i dag helt klart, at der på Christianskirken i Fredericia ligger begravet 2 besætningsmedlemmer fra Stirling NF-L LK 279 og at tidsangivelsen på den ukendte flyvers gravsten er forkert.

Der er aldrig senere fundet spor efter de resterende 4 besætningsmedlemmer som officielt er registreret som savnet i aktion.

21 Den foreløbige afslutning.

Målsætningen med nærværende undersøgelse var oprindeligt, at få afklaret om Stirling NF-L LK 279 blev skudt ned af tyskerne.

Det er med sikkerhed konstateret, at de indflyvende Stirling blev beskudt af Flak i Esbjerg. Hvis denne Flak har forårsaget skader på et af flyene i et sådant omfang, at det senere har ført til havari vil sagen aldrig blive opklaret

På samme måde, hvis der var blevet begået pilotfejl, som har forårsaget havariet, vil dette heller aldrig blive opklaret.

Det er ikke med sikkerhed, men med stor sandsynlighed fastslået, at der var tyske natjagere i luften på den samme tid, som der var engelske Stirling i luften over Danmark.

Der er derfor en rimelig sandsynlighed for, at den engelske Stirling, som styrtede ned i Lillebælt i Flækøjet, er blevet skudt ned af en tysk natjager.

At det senere vil lykkedes, at dokumentere teorien om en nedskydning i den videre undersøgelse vil nok være mere end et held, idet de fleste Luftwaffe dokumenter er destruerede.