

Britiske bomber over Vestjylland

En række dagbombardementer i foråret 1941

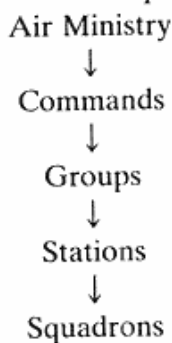
Sammen med cand.phil. Claus Kofoed og cand.phil. Frank Weber har forfatteren til denne artikel, cand.mag. Henrik Skov Kristensen gennemført omfattende arkivstudier med henblik på at kortlægge de vestallieredes luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig. Det meget store RAF arkiv på Public Record Office i London har vist sig mere righoldigt, end man kunne forvente, og er blevet gennemgået under flere arkivrejser til London. Også War Offices', Admiralitetets og Foreign Offices' arkiver i Public Record Office er blevet gennemgået for relevant materiale.

Arbejdet er resulteret i et manuskript, som ud over at kortlægge de enkelte luftangreb også tegner et billede af Danmarks placering i de vestallieredes strategi og politik i krigens skiftende faser. Fra denne sammenhæng skildres her en række britiske dagbombeangreb i foråret 1941.

Indledning

Denne artikel om en serie hidtil gådefulde britiske dag-bombeangreb i Vestjylland i april måned 1941 er et enkelt afsnit af en større undersøgelse af samtlige vestallierede luftangreb mod Danmark under 2. verdenskrig. Da der i afsnittet forekommer en del fagudtryk, vil jeg indledningsvis ganske kort gøre rede for RAF's struktur; dette vil i vid udstrækning afhjælpe disse terminologiske problemer. Yderligere vil det give mig lejlighed til – ligeledes ganske summarisk – at præsentere det adskillige hyldekilometer lange RAF arkiv, som naturligvis må være hovedhjørnestenen i en sådan undersøgelse

Den hierarkiske opbygning



Øverste trin i hierarkiet, Air Ministry, dækker over et utal af mere eller mindre permanente funktioner, direktorater og kommiteer. Af de vigtigste permanente skal blot nævnes RAF's politiske hoved, The Air Minister, og Chief of the Air Staff. Sidstnævnte sad på en absolut nøglepost, idet chefen for luftstaben havde afgørende indflydelse såvel politisk som militært/operationelt.

Air Ministry som helhed lagde de brede retningslinier for det næste trin i hierarkiet, de enkelte commands: Fighter Command (FC), Coastal Command (CC) og Bomber Command (BC).

Hver af disse commands havde en chef, the Air Officer Chief-in-Command (AOC-in-C), som inden for vide rammer kunne fortolke de retningslinier, der var nedlagt af Air Ministry.

Med commands har vi bevæget os ned på det operationelle niveau i hierarkiet. Under de enkelte commands var et antal groups, som hver havde en AOC-in-C med et vist spillerum rent kompetencemæssigt. De enkelte Groups udgjordes af de kæmpende enheder, Squadrons (Sqdn.), som nærmest svarer til eskadriller. Disse squadrons, som var det eneste rent operationelle led, var stationeret på nogle faste baser, stations, som stod under kommando af en Station Commander. Når de enkelte squadrons, eller enkelte flybesætninger fra en squadron, havde været på operation, aflagde de ved hjemkomsten til basen en rapport til basens efterretningsofficer. På grundlag af disse rapporter førtes en såkaldt Operational Record Book (ORB) for den pågældende Sqdn. På grundlag af Sqdn. ORB blev der ført en ORB af den group, den pågældende Sqdn. var underlagt og fremdeles en ORB af den command, den pågældende group var underlagt.

På alle operationelle niveauer blev en operationel begivenhed således registreret i ORB – typisk med aftagende detaljerethed op i hierarkiet. Til gengæld perspektiveres de operationelle begivenheder politisk/militært på de højere ORB niveauer.

Som det vil fremgå af noteapparatet er ORB inddelt i faste kildegrupper, såkaldte Airs. Air 27 er Sqdn. ORB, Air 25 er group ORB, Air 28 er station ORB og Air 24 er command ORB.

Ud over de 4 operationelle Airs består RAF arkivet af andre 65 Airs, som på forskellig vis perspektiverer de operationelle kildegrupper. I disse mange kildegrupper henligger et væld af memoranda, rapporter, direktiver etc, som afspejler det gigantiske RAF hierarki. Her findes alt, groft sagt lige fra overordnede politiske/militære overvejelser til rapporter om et givet maskingeværs kadence og effektivitet! På grundlag af en systematisk gennemgang af alle disse kildegrupper er det dog lykkedes at give et

samlet billede af RAF's operationer over Danmark og baggrunden for disse, selv om der for en dansker kan være langt mellem snapsene i dette enorme kildemateriale.

Den anden hovedhjørneste i undersøgelsen udgøres af dels Statens Civile Luftværns arkiv (SCL), dels Den Tyske Marines Nyere Arkiv (primært Admiral Dänemark). Via disse er det muligt at kortlægge resultaterne af luftangrebene samt at gøre rede for danske/tyske tanker/modforanstaltninger over for luftangrebene.

Ud over disse hovedhjørneste er der i undersøgelsen anvendt kildemateriale fra andre britiske, tyske og danske arkiver – med henblik på læsning af artiklen vil det dog ikke være nødvendigt at præsentere disse nærmere. Her skulle noterne tale nogenlunde for sig selv. Med hensyn til det trykte kildemateriale, som anvendes, henvises til en lille liste efter artiklen.

De vestallierede luftangreb på Danmark har aldrig været genstand for en systematisk undersøgelse. I det omfang, emnet overhovedet er behandlet i den danske besættelsestidslitteratur, regner man med ganske få luftangreb, der var resultat af velovervejede planlægning. Denne konklusion er forkert. Vores undersøgelse viser dels, at der var langt flere angreb end hidtil antaget, dels at disse angreb i vid udstrækning var udtryk for en bestemt fase i den britiske strategi eller udtryk for en ganske bestemt type angreb. Derfor tegner undersøgelsen – ud over at kortlægge de enkelte angreb – også et afrundet billede af Danmarks position i den vestallierede strategi og politik i krigens skiftende faser.

Netop de gådefulde bombeangreb i Vestjylland i april 1941 er et godt eksempel på, hvordan en bestemt fase i den britiske luftstrategi kunne manifestere sig i luftangreb i Danmark.

Britisk strategi

Luftwaffes »Blitz« udgjorde kun den ene arm i det kvælergreb, som Tyskland forsøgte at sætte ind mod Storbritannien i efteråret 1940 og vinteren 1940/1941. Den anden arm, der, dengang som nu, ikke fik den samme opmærksomhed, var det tyske forsøg på at blokere Storbritannien.

For et ikke-selvforsynende ørige var forsyninger over havet Storbritanniens livsnerve. Derfor var den tyske blokade, om end den var et mere stilfærdigt anslag end »Blitzen«, på lang sigt en særdeles farlig trussel. Det tyske u-bådsvåben havde efter Norges, Hollands og Frankrigs fald, og efter at Italien 10. juni 1940 var trådt ind i krigen på tysk side, fået et

ideelt springbræt til at terrorisere samtlige indsejlingsruter til Storbritannien.

Især u-bådene og Focke Wulf 200 med en rækkevidde på 2000 miles truede den indsejling, som var allervigtigst for briterne, nemlig den nordvestlige indsejling fra Atlanten. Via denne rute modtog briterne de aldeles vitale forsyninger fra USA. Selv om disse to våben var de farligste for briterne, udgjorde også tyske overfladeskibe og minelægning elementer i en flerstrengt tysk blokadestrategi.

Fra især Norge, men også fra Danmark generede tyskerne den britiske østkystsejlad og den britiske *recognoscering* (recce.) i Nordsøen. Fra Sardinien og Sicilien truede Italien den korte vej til Ægypten og tvang briterne til at foretage den lange tur rundt om Afrika.

Blitzen og den truende invasion blev dog af alle undtagen Admiralitetet anset for den største og mest overhængende fare. Således på et møde i oktober 1940, hvor »the Defence Committee« kom til den konklusion, at invasionen stadig udgjorde den største trussel: Storbritannien kunne tåle i en periode at lide svære skibstab, hvorimod det ikke kunne tåle at give Tyskland en åbning for en invasion¹. The Defence Committee blev dog stadig mere lydhør over for Admiralitetets advarsler, og der blev bevilget flere midler til flåden og CC, der som den eneste af RAF's operationelle commands i en vis udstrækning stod til Admiralitetets disposition.

CC's opgaver omfattede både anti-invasionspatruljer over Nordsøen og Kanalen, eskorte til konvojer, u-bådspatruljering og recce. af tusindvis af kilometer fjendtlig kyst. Til denne bredspektrede opgave rådede CC kun over ca. 500 fly, og kun 34 (Sunderlands) var i stand til at operere 500 miles fra den britiske kyst².

CC var RAF's »stedbarn«. Denne command var i udpræget grad kommet i klemme bevillingsmæssigt mellem the Air Staffs ambitioner om at opbygge en slagkraftig strategisk bombestyrke, som skulle være Storbritanniens offensive våben mod Tyskland og den hastige opbygning af Fighter Command fra sidst i 30'erne.

I Admiralitetet havde man aldrig delt opfattelsen af, at en slagkraftig strategisk bombestyrke alene kunne vinde krigen for Storbritannien. Denne luftstrategiske teori udgjorde dog hele RAF's fundament, og selv Churchill, som jo var tidligere flådeminister, satte sin lid 100 procent til den. Siden den strategiske bombeoffensiv så småt blev åbnet 15. maj 1940, og siden Slaget om England var påbegyndt, havde Admiralitetet

1. Butler J. R. M. 1957, II p. 400

2. Richards D. 1953, I p. 220

gang på gang gået tiggergang – oftest forgæves – for at få BC, som var og forblev stærkt uvillig hertil, til at stille fly til rådighed for Admiralitetet. Efter faretruende rapporter til Churchill i vinteren 40-41, bl.a. fra Ministry of Shipping, om at forsyningslinierne var direkte truede, resulterede et møde mellem Churchill og Chiefs of Staff i februar 1941 dog i, at beskyttelsen af skibene i Atlanten måtte have en første prioritet.

6. marts 1941 udstedte Churchill det såkaldte »Battle of Atlantic« direktiv. Direktivet betød, at alle ressourcer i flåde og luftvåben skulle sættes ind på at bryde den tyske blokade. Direktivet indebar en fuldstændig omlægning af RAF's operationer. BC's svære strategiske bombefly blev nu beordret til at angribe mål, som kunne hæmme dels Tysklands u-bådsvåben, dels dets brug af langtrækkende Forcke Wulf 200 og dels dets anvendelse af overfladeskibe. Dette betød både strategiske angreb på tysk industri, som fremstillede disse våben og taktiske angreb på tyske u-bådsbaser og flyvebaser, ligesom de store krydsere Scharnhorst og Gneisenau skulle angribes intensivt. Direktivet indebar også, at BC's lette Blenheim bombefly fra 2 Group nu overtog størstedelen af CC's opgaver over Nord-søen og Kanalen, så CC kunne koncentrere sig om nordvestindsejlingen fra Atlanten, især med henblik på u-bådsbekæmpelse. Fighter Command på sin side overtog beskyttelsen af konvojer langs den britiske østkyst³.

Churchills direktiv af 6. marts var den udløsende faktor bag angrebene i Vestjylland i april 1941 – angreb, som blev udført af Blenheim flyene fra 2 Group BC. 2 Group blev Storbritanniens mest offensive våben i denne blokadekamp, idet den skulle forsøge at afskære Tyskland fra dets forsyninger ved at angribe den tyske skibsfart langs Vesteuropas kyst. Denne opgave havde CC hidtil forsøgt at løse, men nu skulle der være tale om en intensiv indsats.

6. marts direktivet resulterede 15. marts i en ordre fra BC Head Quarters (HQ) til AOC-in-C 2 Group, Air Vice Marshal Stevenson. Operationsordren pålagde 2 Group at angribe tysk skibsfart mellem Danmark og Ushant ved den franske atlantehavskyst. Herved håbede man at kunne hæmme dels den tyske fragt af svensk jernmalm udskibet fra norske havne, dels olie fra Spanien til Frankrig og Tyskland og endelig som det vigtigste, de konvojer som fra Hamburg fragtede forsyninger til de tyske tropper i Holland, Belgien og Frankrig⁴.

15. marts operationsordren blev startskuddet til den mest blodige periode i 2 Groups ellers ikke ublodige historie. 2 Group var den strategisk

3. Butler J. R. M. 1957, II p. 402-03, 408-09, 469-71. Richards D. 1953 I p. 344.

4. Air 24/229. Ops. ordre fra BC til 2 Group, 15. marts 1941.

orienterede BC's »askepot«. Den var udrustet med det lette tomotorers Blenheim bombefly – et fly med begrænset kapacitet i alle henseender og derfor uegnet til strategiske angreb. Efter tabet af de kontinentale baser i juni 1940 var brugen af Blenheims til strategiske formål blevet helt umuliggjort. Den havde ganske enkelt ikke rækkevidde til at nå Tysklands industricentre fra britiske baser.

Under slaget om Frankrig var Blenheim maskinen blevet anvendt som taktisk dagbomber, og dette forblev dens rolle i vid udstrækning. Det lette Blenheim fly var det eneste fly, BC turde anvende om dagen, efter at adskillige katastrofer allerede i 1939 havde understreget, at BC's svære strategiske bombefly var alt for sårbare under dagoperationer.

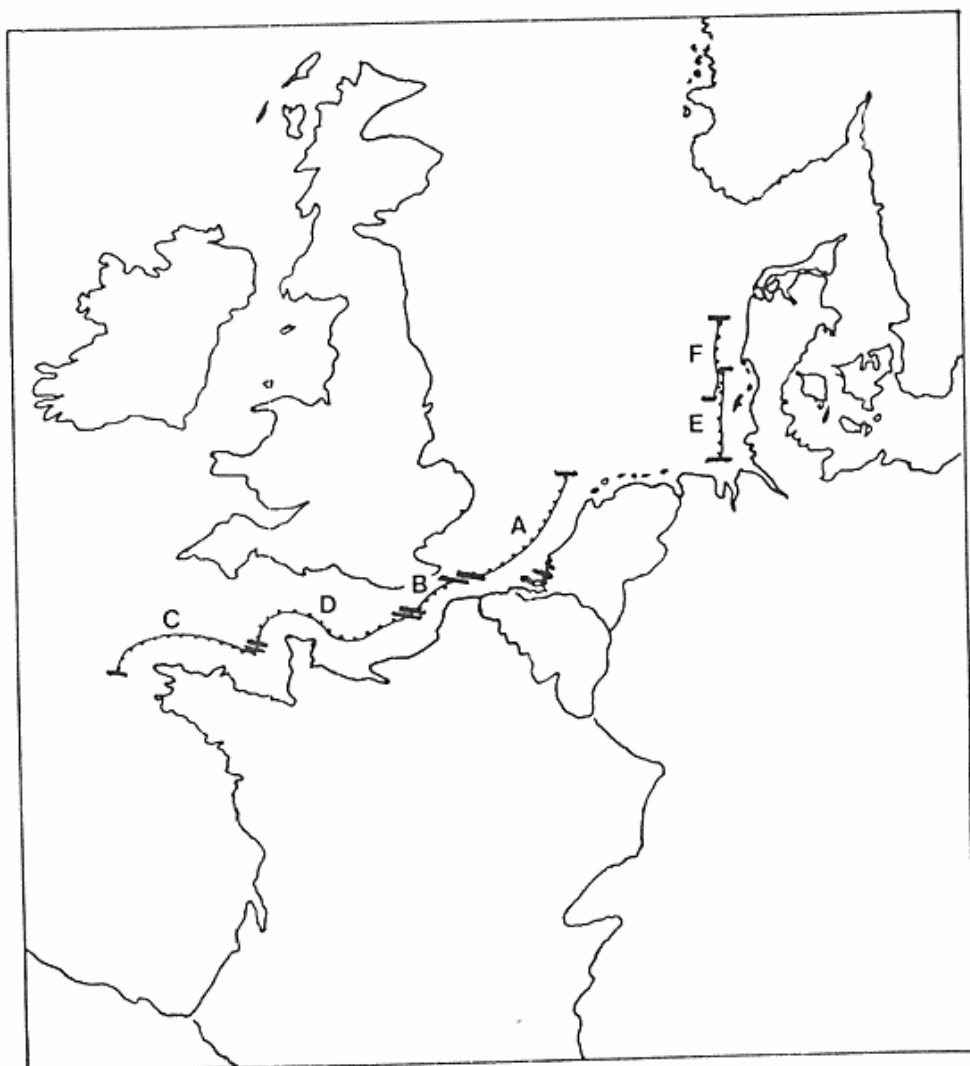
Disse taktiske dagopgaver kostede 2 Group frygtelige tab. Maskinen, der var et produkt af 30ernes kapløb om at kunne udstille *flest* bombefly i »udstillingsvinduet«, var yderst sårbar over for både flak og jagere. Den mest hasarderede anvendelse af 2 Group ophørte dog med et katastrofalt angreb på Ålborg flyveplads 13. august 1940 i forbindelse med Slaget om England. Ved den lejlighed blev alle 11 angribende fly fra 82 Sqdn. skudt ned i en sand masakre. Samme 82 Sqdn. var engang tidligere i maj blevet totalt udslettet under et enkelt angreb i Belgien. Katastrofen i Ålborg betød dog, at Air Ministry forbød, at Blenheimen blev anvendt til sådanne taktiske opgaver uden jagereskorte. Nu blev Blenheimen dog trukket op af mølposen igen.

10. marts havde 2 Groups chef, AOC-in-C Stevenson været i Admiraltetet for at forhøre sig om den bedste »hunting ground« for angreb på tyske skibe på grundlag af oplysninger om skibsbevægelser, lokaliteter etc. for januar og februar 1941. På grundlag af disse oplysninger mente Stevenson, at de bedst egnede områder for angreb på skibe var: Ud for Horns Rev (stik vest for Blåvands Huk), fra Ems til Texel, fra Texel til Ostende og fra Ushant til Cherbourg⁵. Operationsordren til 2 Group 15. marts inddelte derfor kysten fra Danmark til Ushant i 6 såkaldte »Beats« – fra A til F.

Beat F dækkede den danske kyst fra 55°N til 56°N, hvilket vil sige fra ca. ud for Rømø til syd for Ringkøbing. Endvidere overlappede Beat E, som gik fra 54.05°N til 55.30°N, op til ca. syd for Blåvands Huk⁶, (se skematisk fremstilling s. 7). Denne inddeling af operationsområder i Beats afspejlede den helt specielle taktik, som Stevenson, sandsynligvis på baggrund af Blenheimens velkendte begrænsninger, havde udtænkt. De enkelte Beats

5. Air 14/746. Brev fra Stevenson til AOC-in-C BC, Peirse, 10. marts.

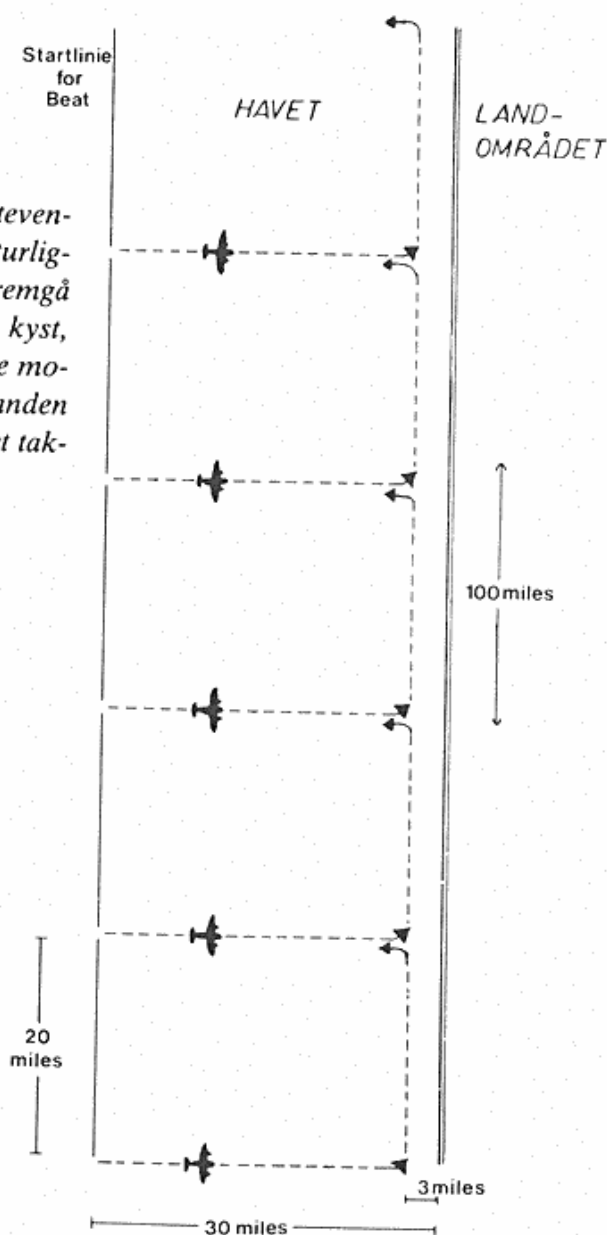
6. Air 24/229. Ops ordre fra BC til 2 Group, 15. marts.



Beat A-F

startede ca. 30 miles fra kysten. Når maskinerne kom til de Beats, de skulle afpatruljere, gik de ned i ekstrem lav højde og fløj i en ret vinkel ind mod kysten. Maskinerne fløj med en afstand af 20 miles til hinanden, så det krævede ca. 5 til 6 fly at »sweepe« d.v.s. afpatruljere en Beat, som normalt var ca. 100 miles bred. Umiddelbart før kysten, ca. 3 miles, drejede maskinerne til bagbord i en vinkel på 90° og patruljerede således ca. 20 miles langs kysten, inden de »beat it for their bases«, d.v.s. stak hjemover. Hvis flyene under deres Sweep fik øje på et mål, skulle de stige til 1500 fod og påbegynde deres angreb fra denne højde helt ned til mastetophøjde.

En skematisk fremstilling af Stevensons tanker. Skemaet viser naturligvis en ideal Beat. Som det vil fremgå af angrebene ved den danske kyst, afveg disse som regel fra denne model f.eks. med hensyn til afstanden mellem de enkelte fly. Selve det taktiske princip blev dog fulgt.



Hovedtanken bag Stevensons taktik var, at Blenheimen ved at flyve i meget lav højde kunne »komme under« tyskernes radar, som efter britisk skøn blev effektiv ca. 30 miles fra kysten. Taktikken var herefter, at maskinerne kunne afpatruljere i hvert tilfælde nogle minutter, inden de tyske jagere kom på vingerne. Erfaringerne havde jo tydelig vist, at de tyske jagere var Blenheims overlegne.

Nøglen til succes, mente Stevenson, var at opnå et »free bombing area«. d.v.s. et begrænset område, hvor flyene i et begrænset tidsrum kunne opnå luftherredømme via overraskelsesmomentet⁷.

Andet trin i operationsordren fra 15. marts blev den direkte udløsende faktor for en række, efter danske forhold, intense luftangreb i Vestjylland i april. Hvis maskinerne ikke kunne finde passende skibsmål under deres sweeps, måtte de trænge helt ind over land og angribe såkaldte »fringe targets«, d.v.s. mål i kystområderne. Som regel måtte dybden for maskinernes indtrængen ikke overstige 10-15 miles⁸. Denne begrænsede dybde skal igen ses på baggrund af frygten for, at tyske jagere skulle nå at komme op og engagere de britiske maskiner. Ved en så begrænset indtrængningsdybde håbede Stevenson at kunne bevare overraskelsesmomentet og følgelig opnå det ønskede free bombing area⁹.

Ud fra retrospektive britiske statistikker kan det fastslås, at operationerne i Beat F blev effektive fra 18. marts. 6 Blenheims sweepede Beat F og angreb et skib uden resultat. 26. marts foretoges ligeledes et sweep i Beat F af 6 fly uden resultat¹⁰. 28. marts forsøgte 6 fly fra 21. Sqdn Watton at sweep Beat F, men måtte opgive på grund af dårligt vejr¹¹.

Samme dag trådte andet trin af 15. marts operationsordren i kraft. Stevenson meddelte stationerne, at fringe mål »mellem Skagen ogUSHANT« nu skulle angribes, hvis maskinerne under deres sweeps ikke fandt passende skibsmål¹². Samtidig blev der autoriseret specielle Beats, hvor disse fringe angreb skulle foretages. For Danmarks vedkommende var det i Beat 12, som dækkede området mellem Fanø og Lodbjerg¹³, (se s. 10). Autoriseringen af fringe angreb fik dog ingen indflydelse på det næste sweep af Beat F. Dette sweep er interessant i den forstand, at det illustrerer, hvordan vejrbetingelserne kunne indvirke på de taktiske enkeltheder. 3. april beordredes station Watton af 2 Group HQ til at sende 8 fly fra 82. Sqdn. på et sweep i Beat F 4. april. Eftersom hovedkvarteret forudså »koldfront betingelser« skulle 8 fly dække området i 4 par¹⁴.

Det fremgår af flere operationsordrer, at under koldfront betingelser,

7. Air 14/746. Brev fra Stevenson til Peirse, 10. marts 1941.

8. Air 14/746. Paper on the Ideal Day Bomber Force. Memo. af Stevenson, dateret »spring 1941«.

9. Ibid.

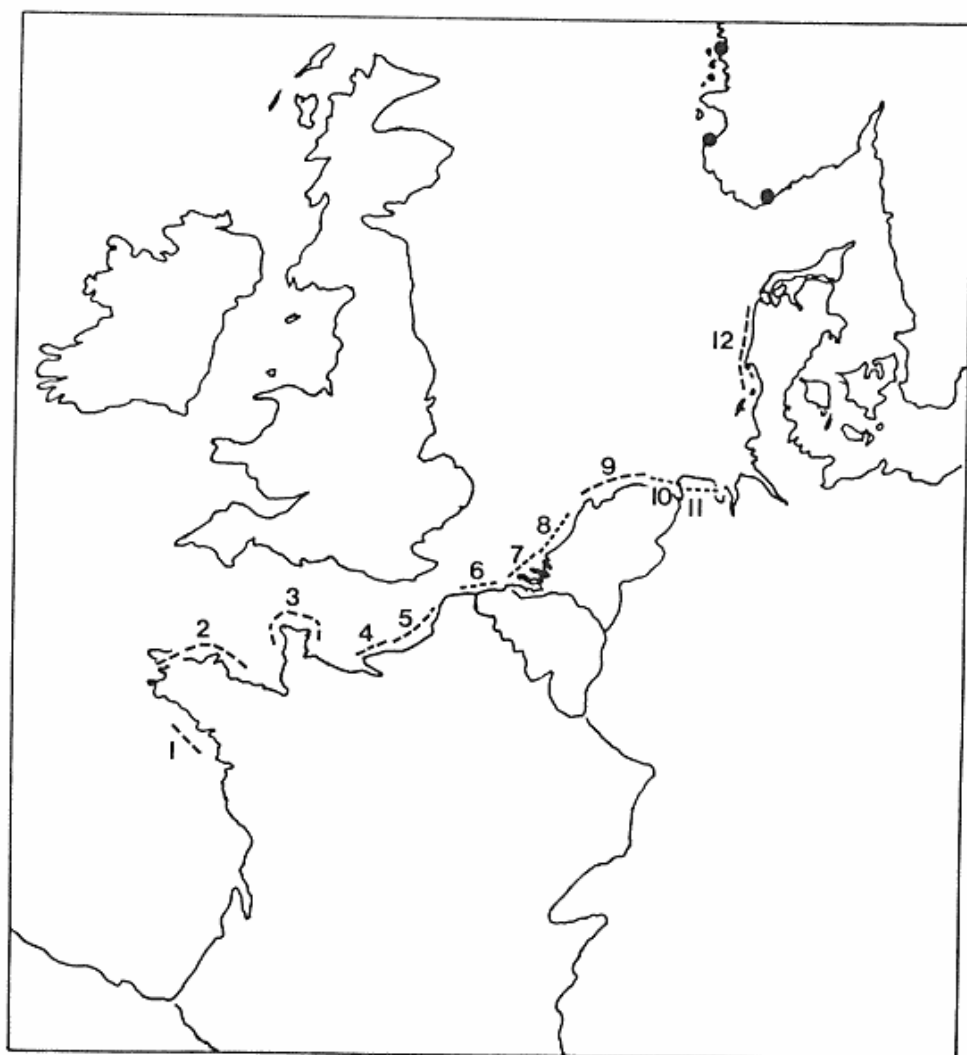
10. Air 20/4057. Statistik over Danmark marts – april 41, retrospektiv.

11. Air 28/904. Watton ORB, 31. marts 1941.

12. Air 14/746. Brev fra Stevenson til Peirse, 30. marts 1941.

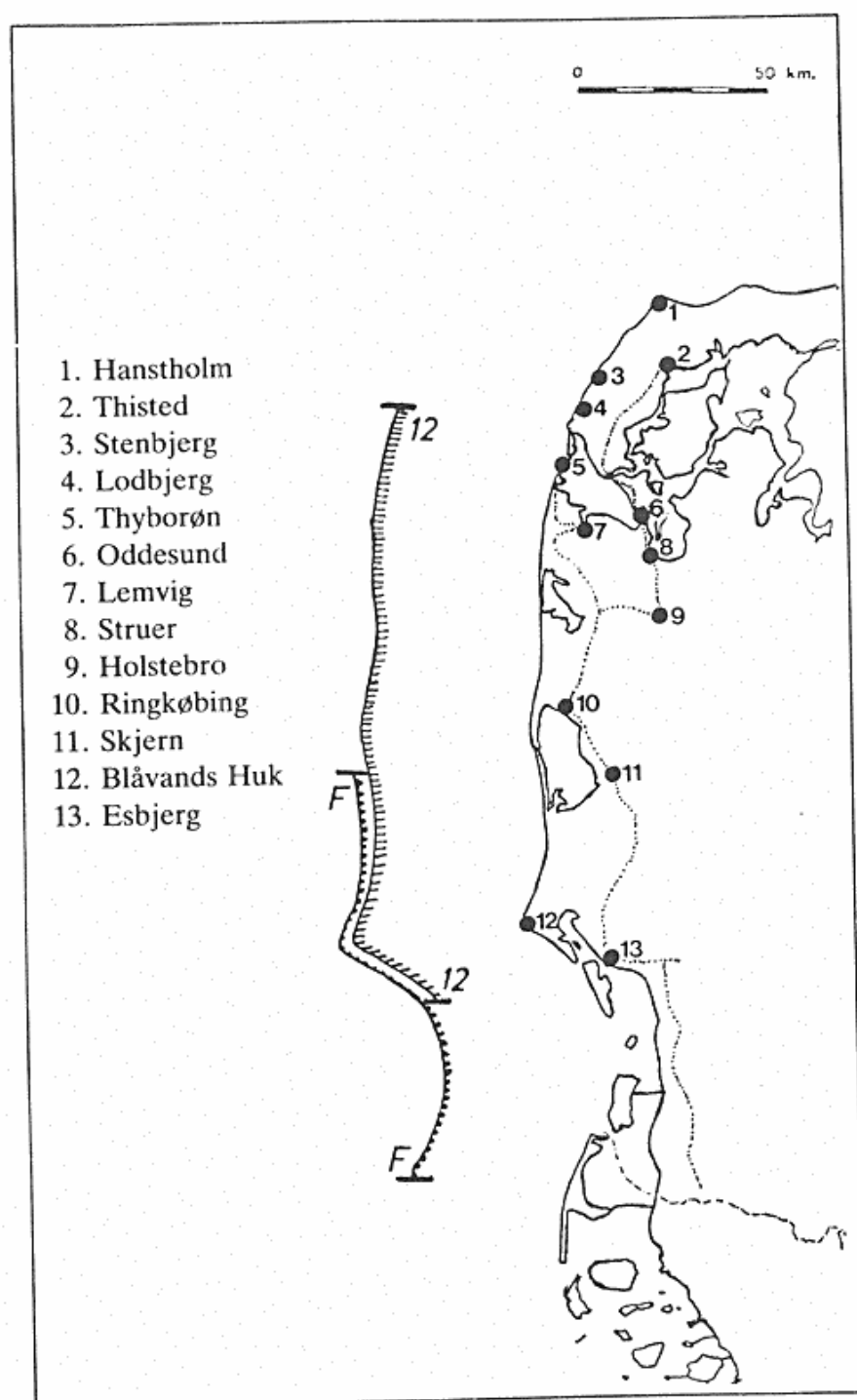
13. Air 24/230. Appendix B to 2 Group ops. order no. 22, 28. marts 41.

14. Air 25/32. Ops order fra 2 Group til Watton, 3. april 41.



Beats med specielt henblik på fringe angreb.

hvor sigtbarheden var god, blev maskinerne beordret til at flyve flere sammen, undertiden helt op til 4 fly. Dette blev gjort for at sikre, at hvis et skib blev observeret, kunne det angribes ekstra intensivt. Under varm-front betingelser, hvor sigtbarheden var nedsat, deltes styrken ud, nærmest som i idealmodellen, og sweepede så til gengæld den pågældende Beat i et længere tidsrum. Det er altså værd at bemærke, at der med den specielle Beat taktik ikke blev taget hensyn til, om der var skydække hvilket normalt var en forudsætning for at Blenheimen måtte operere over fjendtligt territorium. Taktikken hvilede på den forudsætning, at tyske



Nøglekort til angrebene i Vestjylland april-maj. Beat F og Beat 12. Den stiplede linie angiver jernbanenettet i Vestjylland.

jagere simpelthen ikke nåede at komme på vingerne. Beslutninger om sådanne enkeltheder hvilede på Group HQ, som åbenbart modtog de relevante vejrmedlinger.

Som det fremgår af operationsordren 3. april, valgte Group HQ i dette tilfælde at forstærke styrken i Beat F med to fly.

De 8 fly fra Watton lettede 4. april kl. 12.50 og gennemførte deres sweep af Beat F uden at observere skibe overhovedet. Et af flyene styrtede under opgaven i havet, medens de øvrige landede i Watton igen mellem kl. 17.36 og 17.56¹⁵.

Angrebene den 7. april 1941

7. april blev Vestjylland udsat for de første fringe angreb. 6 fly fra 139. Sqdn. lettede kl. 8.00 fra Horsham St. Faith med ordre om at angribe skibe i Beat F. Hvis skibe ikke kunne lokaliseres, skulle maskinerne angribe fringe mål i Beat 12.

2 af flyene angreb mellem kl. 10.30 og 11 en fiskerflåde på ca. 40 fartøjer omkring 12 miles nordvest for Blåvandshuk. Det ene af flyene kastede fra 25 fods højde 4 × 250 pounds sprængbomber fordelt over 4 angreb. Endvidere rettede det 4 angreb fra 500 fods højde med ialt 4 × 40 pounds brandbomber. 250 pounds bomberne blev af besætningen opfattet som »near misses«, medens én af brandbomberne mentes at ramme en trawler, som besætningen så krænge kraftigt over. Bombeangrebene fulgtes op af 8 maskingeværangreb. Den anden Blenheim angreb ligeledes i 4 omgange med en 250 pounds sprængbombe og observerede, at et fartøj krængede kraftigt og syntes at ligge meget lavt i vandet¹⁶.

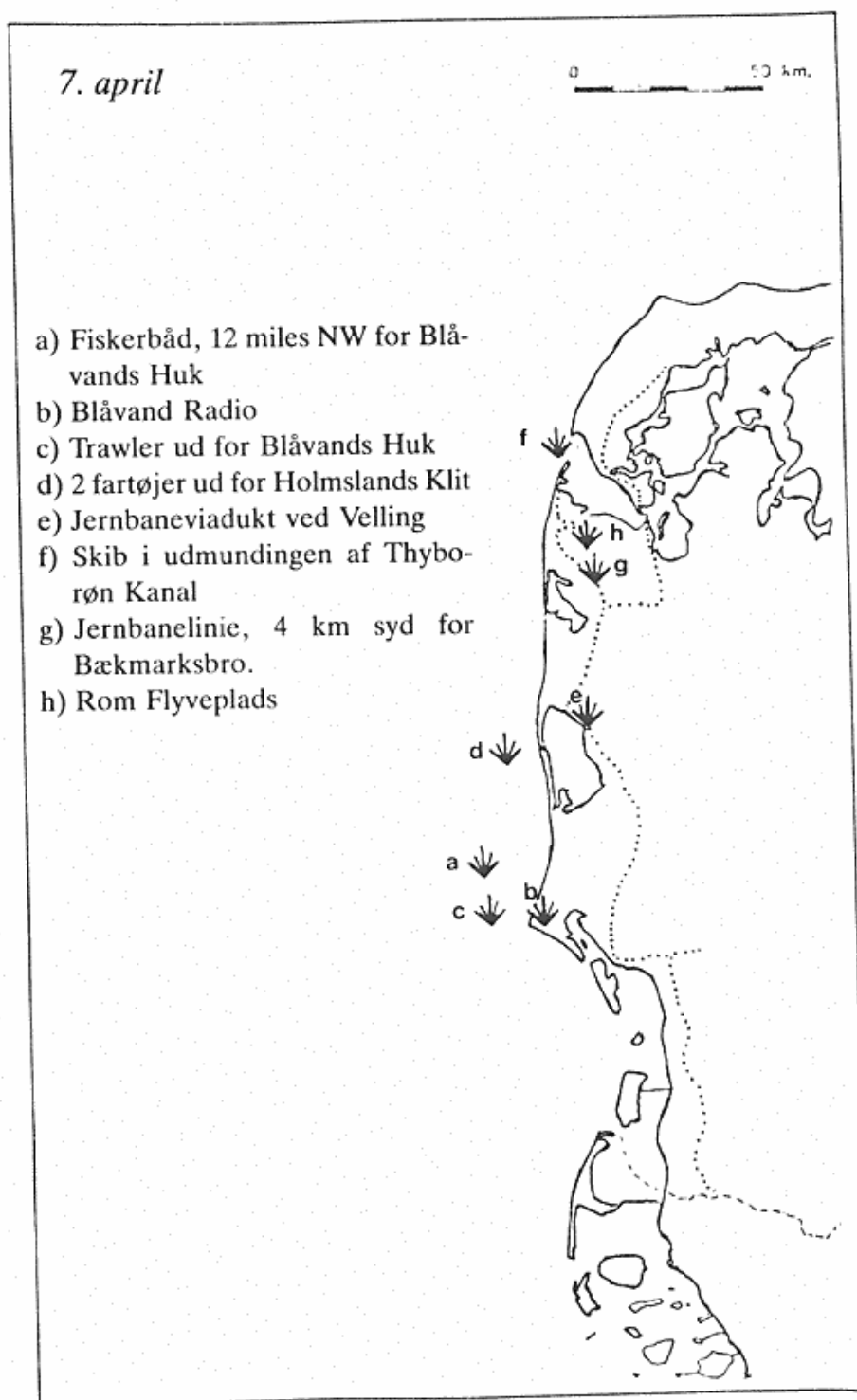
Det kan dog fastslås, at kun ét af disse fartøjer, som kom fra Esbjerg, blev stærkt beskadiget. 5 kuttere var under direkte angreb, men kun »Elsa« af Esbjerg blev ramt af en enkelt bombe, som ikke forårsagede personskade. Resten af bomberne faldt i vandet rundt om fartøjerne og forårsagede ligesom maskingeværangrebene ingen skader¹⁷.

Den sidst angribende Blenheim sparede sine 4 × 40 pounds brandbom-

15. Air 28/903. Watton ORB, 4. april 1941.

16. Air 25/32. Ops. ordre fra 2 Group til Horsham St. Faith, 6. april. Air 25/32. 2 Group ORB, 7. april 41. Air 14/3416. BC Intelligence Narrative of operations. Fra BC til Air Ministry War Room, 7. april 1941. Air 28/386. Horsham St. Faith ORB, 7. april 1941. Ingen yderligere henvisninger til 7. april, sådan som angrebene opfattedes fra britisk side. Hvor andre kilder inddrages, angives det i tekst og noter.

17. Adm. Dän. 18/249, 7. april 1941. Adm. Dän. vest 22/263 A, 7. april 1941.



Oversigtskort over angrebene 7. april.

ber og fortsatte ind over kysten, hvor den kl. 11.23 angreb en »W/T (Wireless Transmitter) station at Blåvands Huk«, altså Blåvand Radio, fra 1000 fods højde. 2 bomber detonerede ca. 25-30 m sydvest for Blåvand Radio, eller »Marine Funkstelle Blåvand«, som tyskerne kaldte radioen, efter at den var blevet overtaget 10. april 1940¹⁸, og anrettede småskader i form af knuste ruder og sprængstykker i murværket¹⁹.

Antiluftskytsset ved Blåvand Radio, en 2 cm Madsen, var ikke funktionsdygtig på grund af serviceeftersyn og kunne intet stille op mod Blenheim flyet, som efter angrebet drejede af ud over havet²⁰.

En tredje Blenheim angreb en »150 tons trawler« ud for Blåvands Huk med 4 × 250 pounds sprængbomber, og besætningen anslog disse til »near misses« fra 10 til 15 yards. Endvidere blev fartøjet bestrøget med maskingevær. En fjerde Blenheim angreb to fartøjer ud for Holmsland Klit. I det første angreb kastedes 2 × 250 pounds sprængbomber fra 100 fods højde. Én af disse observeredes som en fuldtrefter, medens den anden mentes at have overskudt med ca. 100 yards. Vi har dog intet kildemateriale, som kan bekræfte denne »fuldtrefter«. I det andet angreb kastedes ligeledes 2 × 250 pounds bomber, som ifølge besætningen overskød med ca. 100 og 150 yards.

De sidste to maskiner trængte længere ind over land. Banemesteren på Velling station observerede ifølge DSB's arkiv to fly kl. 11.15, som kom fra syd følgende banelinien. Ifølge banemesteren nedkastede den forreste maskine 2 bomber mod viadukten syd for Velling station. Begge bomber eksploderede, den ene ca. 3 m syd for viadukten mellem banegrøften og hegnet, den anden ramte det sydvestlige hjørne af viadukten lige over jordlinien. Banemesteren, som holdt med sin motordræse ca. 100 m nord for viadukten, mente derefter, at den bageste maskine drejede mod vest, fløj i en bue, så den fik retning vinkelret på viadukten og nedkastede ligeledes 2 bomber, som faldt ca. 50 m øst for banen og ca. 20 m nord for viadukten. Af disse bomber eksploderede dog kun den ene. Herefter fortsatte de to maskiner mod nord²¹.

Ifølge ORB var det dog den samme maskine, som angreb en »jernbaneviadukt mellem Ramme og Bækmarksbro« begge gange. I to omgange kastedes 4 × 250 pounds bomber fra henholdsvis 25 og 125 fod, og ganske i overensstemmelse med besætningens observationer blev viadukten

18. Törtzen C. 1981, I p. 576.

19. SCL, 7. april 41. Adm. Dän. 18/249, 7. april 41. Adm. Dän. vest 22/263A, 7. april 1941.

20. Adm. Dän. vest 22/263A, 7. april 1941.

21. DSB ark. 2 Distrikt, 15. april 1941. Retrospektiv rapport.

sprængt, hvilket bevirkede, at trafikken blev indstillet. Denne blev først genoptaget, efter at blindgængeren var blevet bortsprængt 8. april af den tyske værnemagt. Ud over ødelæggelsen af viadukten blev et hus tilhørende Statsbanerne beliggende umiddelbart sydøst for viadukten stærkt beskadiget, idet de fleste ruder blev sprængt, tagudhænget mod banen delvist ødelagt og en del tagsten knust. En kvinde, som opholdt sig i huset, blev lettere kvæstet²².

Som nævnt fortsatte de to maskiner i nordlig retning. Maskinen, som havde angrebet viadukten, drejede ifølge ORB mod nordvest og udførte et angreb på, hvad besætningen opfattede som »et 1500 tons fragtskib ved udmundingen af Thyborøn Kanal«. Skibet var i virkeligheden den tyske Flugsicherungsboot, Wal 11, som var stationeret i Thyborøn, og i overensstemmelse med besætningens observationer faldt de 4 × 40 pounds brandbomber i Thyborøn Kanal uden at anrette skade²³.

Det andet Blenheim fly angreb kl. ca. 11.30 en jernbanelinie 4 km syd for Bækmarksbro. Flyet, hvis besætning opfattede målet som værende 6 miles nordvest for Holstebro, kastede 4 × 40 pounds bomber fra en højde af 600 fod uden at anrette nogen skade, idet bomberne landede ca. 100 m vest for banelegemet²⁴.

Flyet fortsatte mod nord, hvor det mellem kl. 11.30 og 11.45 angreb flyvepladsen ved Rom²⁵.

Som det var tilfældet ved de to andre angreb, havde besætningen svært ved at angive den korrekte position. Den anslog flyvepladsen til at være beliggende på en position 2 miles sydvest for Humlum, som er beliggende 5 km nord for Struer. Den unøjagtige positionsangivelse, som var karakteristisk for disse fringe angreb, skyldtes sandsynligvis den meget ringe flyvehøjde. Dette har gjort det særdeles vanskeligt at orientere sig.

Den efterretningsofficer, som udarbejdede en rapport over angrebet til Air Ministry, har da også korrigeret besætningens positionsangivelse til »15 miles nordvest for Holstebro«. Denne rettelse indikerer, at Rom flyveplads' position har været kendt i BC's stab.

Heller ikke besætningens flykending syntes at have været overvældende sikker, idet »der blev angrebet i en højde af 50 fod og kastet 4 × 250 pounds sprængbomber, som ramte mellem en hangar og 2 Junkers 88ere«. Rom blev udpræget benyttet af Messerschmidt 110ere, og af en beretning

22. Ibid.

23. Adm. Dän. 18/249, 7. april 1941.

24. SCL, 7. april 1941.

25. Adm. Dän. 18/249, 7. april.

afgivet af en dansk ansat på Rom flyveplads, kan det da også fastslås, at det var denne flytype, det drejede sig om.

De danske arbejdere på Rom flyveplads var den dag ifærd med at lægge beklædning på den store samlehangar, da de pludselig så Blenheimen komme fra nordøst ind over flyvepladsen i ca. 200 m højde. Flyet fløj ikke særlig hurtigt – nærmest dovent – men, da det nåede ind midt over flyvepladsen, speededes motorerne op, og det for ud fra flypladsområdet mod vest under stigning. De danske arbejdere troede, at maskinen ville flygte, men tværtimod vendte den om og kom strygende ind over pladsen igen »for fulde omdrejninger«. Først da gik alarmerne i gang. Samtidig faldt de fire bomber fra mellem 30 og 150 m fra samlehangaren.

Alarmerne og bombenedslagene satte gang i tyskerne. Et par motorcykler med sidevogn bragte besætningen ud til en Messerschmidt 110er, som stod parkeret i nærheden af bombenedslagsstederne, og samtidig startede beredskabsflyene fra deres standpladser i østranden af plantagen. Blenheimen var, da den havde afsluttet sit angreb, drejet skarpt sydvest på ud mod Nordsøen og havde fået så stort et forspring, at de forfølgende Messerschmidt 110ere ikke kunne indhente den.

Bomberne forårsagede ingen skader på installationer eller fly – kun 4 bombekratre i den frosne jord, som let lod sig genfylde og planere. En dansk tømrer, som arbejdede på hangarens tag, fik låret flænset op af en bombesplint og måtte tages under behandling på infirmeriet. At sådanne sager ikke var hverdagskost i Danmark i 1941 fremgår af, at tømreren, da han halvanden måned senere igen mødte på arbejde, fik overrakt den udopererede bombesplint »ved en mindre højtidelighed«²⁶.

Blenheim maskinerne fra 139. Sqdn., som således havde indledt fringe kampagne i Danmark, landede alle sikkert i Horsham St. Faith mellem kl. 11.56 og 12.53. Ingen af maskinerne havde lidt overlast af betydning – kun én var blevet ramt af let flak i bagbordsvingen. Det er vanskeligt at afgøre, hvor dette skulle være sket. I Adm. Dän. angives ikke noget ammunitionsforbrug.

Mere bemærkelsesværdigt er det dog, at maskinerne ud for Blåvands Huk og i Sild området havde observeret »Messerschmidt 109ere, som dog syntes uinteresserede i at engagere dem«. Dette må skyldes, at de ikke havde fået øje på de lavtflyvende Blenheims. Et fly, som flyver lavt, og som er godt camoufleret, er særdeles vanskeligt at få øje på fra et højere flyvende fly. Blenheim maskinerne var sandsynligvis på grund af Anti Shipping Kampagnen »vand« camouflerede.

26. Beretning om Rom Flyveplads fra Lemvig Lokalarkiv. Afgivet i 1982.

Angrebene 7. april giver anledning til diskussion af to aspekter. Dels hvad briterne ønskede at opnå med disse fringe angreb, og hvilke kriterier der blev lagt til grund for dem. Dels angreb på danske fiskefartøjer. Britiske angreb på danske fiskefartøjer både i form af bombeangreb og maskingeværangreb var overordentlige almindelige de første par år af krigen, hvorimod de næsten ikke forekom efter 1943. Det var især CC, der var ansvarlige for disse angreb. Det kan konstateres, at fra 24. juli 1940 var der fra britisk side helt klare retningslinier for i hvilke områder, fiskefartøjer måtte angribes. I Nordsøen skulle alle fiskefartøjer uanset nationalitet uden tøven og nogen form for varsel angribes syd for 58. nordlige breddegrad, d.v.s. syd for Kristianssand. Dog måtte fartøjer ikke angribes, hvis de befandt sig inden for 30 miles fra den danske kyst og 20 miles fra den hollandske²⁷.

Fra 1942 var politikken over for fiskefartøjer, herunder danske, dog knap så hård og konsekvent. Stadigvæk fastholdtes en fri zone på 30 miles ud fra den danske kyst, og i resten af Nordsøen måtte fiskefartøjer ikke angribes, medmindre de åbnede ild, eller »helt øjensynligt havde radioudstyr ombord«. Denne politik konfirmeredes i 1943²⁸.

Der kan peges på flere fornuftige grunde til, at den britiske politik mildnedes på dette punkt. For det første, at ressourcerne blev sat ind mod federe bytte. For det andet, at briterne indså, at sådanne angreb kunne være politisk belastende – at de ville skade briternes image i de besatte lande. Briterne var meget sensible på dette punkt. Endelig havde briterne opdaget, at danske fiskefartøjer faktisk ofte optrådte som en slags redningstjeneste for nedskudte britiske flyvere.

Frygten for, at den danske fiskerflåde skulle blive anvendt militært var dog latent til stede hos briterne. Som det fremgår, var det især radioudstyr, som havde briternes bevågenhed. Denne bevågenhed gav sig undertiden udslag i mere løjerlige episoder. Danske fiskere under internering i Storbritannien fik således forelagt luftfotos af en dansk kutter, som havde mystiske snore i mesanrigningen. Britiske piloter havde bemærket, at de ofte blev forfulgt af tyske jagere, når de havde overfløjet sådanne kuttere. De troede, at snorene var antenner. Her kunne fiskerne dog berolige de britiske efterretningsfolk med, at snorene ikke var antenner, men til at tørre rødspætter på²⁹.

27. Air 15/541. Message Form from CC HQ, 24. juli 1940.

28. Air 16/538. Bombardement Policy – Objectives which may not be attacked, er dateret 7. juli 1943, men er retrospektiv for 1942-43.

29. Hjorth Rasmussen A. 1980, p. 49-50.

Netop denne frygt for, at danske fiskefartøjer skulle blive anvendt militært, var årsagen til, at de blev angrebet 7. april langt inden for 30 miles zonen. Stevenson havde i et brev til BC HQ 24. marts 1941 bragt problemet omkring angreb på neutrale fiskekuttere på bane. Af brevet fremgår, at problemet *var* blevet løst ved en henvendelse til BC 18. marts, altså 3 dage efter Anti Shipping operationsordren tilgik 2 Group. Det var blevet besluttet i BC's stab stik imod den gældende politik, at *alle* fiskefartøjer, som befandt sig *inden for* de såkaldte Free Bombing Areas, skulle angribes ufortøvet.

Begrundelsen var, ud over den *økonomiske* fordel Tyskland kunne have af disse fiskefartøjer, at man aldrig kunne være sikre på, at sådanne fartøjer ikke udførte en krigsmæssig rolle som f.eks. flakskibe eller »reporting ships«, d.v.s. observationsfartøjer. Årsagen til, at Stevenson gentog forespørgslen og ønskede spørgsmålet *helt* klarlagt, var, at flyverne i 2 Group ifølge Stevenson ud fra et humanitært synspunkt nærede en stærk modvilje mod at angribe »skibe, som de betragtede som allierede«³⁰.

3. april fik Stevenson helt klart svar fra Saundby, Senior Air Staff Officer (SASO) i BC's stab. Saundby understregede, at spørgsmålet nu var blevet overvejet nøje, og at man var kommet til den konklusion, at de pågældende fartøjer kunne anvendes militært af tyskerne som flakskibe, observationsskibe og ikke mindst som »screenere« for tyske E-både. Hvis fartøjerne ikke blev angrebet i de såkaldte Free Bombing Areas, som jo gik helt ind til kysten, ville det skade ikke blot de opererende britiske fly, men også Storbritanniens »war effort as a whole«. Rent præventivt var det derfor nødvendigt at angribe fiskefartøjerne, for at tyskerne ikke skulle fristes til at anvende dem således³¹.

Det andet interessante aspekt ved angrebene 7. april er fringe angrebene og den britiske målsætning med disse. Fringe målene, som blev angrebet 7. april, og som blev angrebet senere i april, var ganske typiske. Det drejede sig om mål, som briterne anså for acceptable at angribe i tysk besat område: først og fremmest rene militære mål, som til enhver tid var autoriserede som legitime mål i besat område, nemlig flyvepladser, havne hvor der observeredes u-både, tyske troppekonzentrationer og »huttet camps«, hvilket dækker tyske installationer af forskellig art.

Dertil kom forskellige mål, som ikke var rent militære, men som kunne anvendes militært og derfor i visse perioder blev autoriseret som legitime mål, når det skønnedes militært påkrævet. Under 2 Group's Anti Shipping

30. Air 14/746. Brev fra Stevenson til BC HQ, 24. marts 1941.

31. Air 14/746. Brev fra Saundby til Stevenson, 3. april 1941.

kampagne drejede det sig om jernbanekommunikationslinier og W/T stationer³².

Stevenson havde allerede tidligt i marts bedt Saundby om en liste over egnede fringe mål fra Danmark til Brest, så 2 Group kunne angribe sådanne mål, hvis skibe i de enkelte Beats ikke kunne lokaliseres³³. Desværre er denne liste, som var et appendix til operationsordren 28. marts gået tabt, ligesom vi ikke er i besiddelse af eventuelle senere lister over specifikke fringemål i Danmark. Vi har dog en liste over fringe mål, som daterer sig så sent som maj 1941, og på denne liste angives ingen fringe mål i Danmark i modsætning til de øvrige besatte lande³⁴. Både på denne baggrund og på baggrund af den følgende udredning af angrebene forløb og karakter i Danmark må det anses for sandsynligt, at der på intet tidspunkt var en liste med *specifikke* fringe mål i Danmark. At dømme ud fra et brev fra Stevenson til Peirse AOC-in-C BC 30. marts havde listen fra 28. marts været meget bredt formuleret d.v.s. angivende de ovennævnte målgrupper snarere end specifikke mål.

Denne antagelse bygger på, at Stevenson giver udtryk for, at man ikke havde bare et nogenlunde overblik over de tyske militære installationer og troppekonzentrationer i de besatte lande, herunder udtrykkeligt også i Danmark. Man måtte derfor »stole på piloternes evne til at finde egnede militære mål og angribe dem«³⁵. Dette er også ganske det indtryk, man får både ved angrebene 7. april og senere angreb via de generelt temmelig unøjagtige positionsangivelser. Det fremgår især af senere angreb, at besætningerne ikke vidste præcist, hvad og hvor de angreb.

Meget tyder altså på, at BC havde et ret mangelfuldt efterretningsbillede af i alle tilfælde Vestjylland. Noget kunne altså tyde på, at de »nøje udarbejdede grundplaner over de tyske militære organisationer i Danmark med tilhørende detaljeret omtale af hær-, luft- og marinestyrker«, som Ebbe Munck i oktober 1940 på det danske efterretningsstjenestes vegne ekspederede videre til London³⁶ blev grundigt arkiveret i SOE for hovedpartens vedkommende på dette tidspunkt. Nok så spændende som

32. Air 14/776. Brev fra Saundby til Stevenson, 3. april 1941.

Air 14/746. Memo fra Stevenson til Peirse, 30. marts 1941.

Air 14/746. Memo af Stevenson. paper on the Ideal Day Bomber Force, dateret Spring 1941. Air 20/4057. Memo af Stevenson. Operations under BC Directif – The Attack of Shipping, 8. april 1941.

33. Air 14/746. Brev fra Stevenson til Peirse, 10. marts 1941.

34. Air 14/776. Director of Bomber Ops. til BC, Target List from Brest to Norway, 14. maj 1941.

35. Air 14/746. Brev fra Stevenson til Peirse, 30. marts 1941.

36. Munck E. 1967, p. 35.

fringe målenes karakter var den britiske målsætning med disse angreb. Selve ødelæggelsen af fringe målene var ikke det primære for briterne. Nogle af målene, det gælder især sådanne, som blev angrebet i Danmark, nemlig kommunikationsmål, anså man endog på dette tidspunkt som »relativt betydningsløse« ud fra et militært synspunkt³⁷.

Det man hele tiden havde kalkuleret med som en sidegevinst ved Anti Shipping kampagnen, nemlig at sprede den tyske jagerstyrke, var det helt primære med fringe angrebene, fremgår det af de britiske akter. Briterne håbede på, at sådanne angreb foretaget over så stort et område som Vesteuropas kyst ville have en generel positiv effekt i retning af at trække tyske jagere, i særdeleshed Messerschmidt 109ere, væk fra Nordafrika og Mellemøsten³⁸.

Som påvist indeholdt operationsordren til 82. Sqdn. 4. april ikke et påbud om at angribe fringe mål, hvis den ikke kunne lokalisere skibsmål i Beat F. Dette på trods af, at fringe kampagnen blev sat i gang allerede 28. marts. Det, der helt konkret udløste 2 Groups fringe angreb i Vestjylland, var Tysklands offensiv på Balkan 6. april 1941. Grækenland udgjorde den sidste britiske bastion i Europa, og for at aflaste de britiske tropper i denne akutte krise intensiveredes 2 Groups operationer med det formål dels at fastholde de tyske jagere i Vesteuropa dels om muligt at trække nogle til.

Ved angreb på skibe og fringe mål ville man tvinge tyskerne til at oprette »standing patrols« af Messerschmidt 109ere over kystområderne. Endvidere skulle fringe angrebene i særdeleshed »irritere, terrorisere, og bekymre« tyskerne i al almindelighed med det formål at tvinge dem til defensive foranstaltninger i form af jagere og flak.

Denne effekt skulle opnås via Beat taktikken, så man på den ene side kunne gøre »fjendens varslingsystem til grin« og på den anden side kunne »udnytte overraskelsesmomentet« til at kaste bomber³⁹.

Sådanne britiske taktiske overvejelser perspektiverer i høj grad et tilsyneladende banalt angreb på en viadukt ved Velling, og ud fra denne målsætning skal resultaterne af bombardementerne i Vestjylland i april 1941 vurderes. Resultaterne kan ikke vurderes alene på grundlag af de fysiske ødelæggelser, men skal vurderes ud fra den tyske reaktion på disse

37. Air 14/746. Memo. af Stevenson. Paper on the Ideal Day Bomber Force, dateret Spring 1941.

38. Ibid.

39. Air 14/746. Note on Station Commanders' Conference 2 Group HQ, 3. november 1941.

Air 14/746. Brev fra Stevenson til Peirse, 30. marts 1941.

angreb. Denne reaktion vil senere blive omtalt, men første efter en beskrivelse af, hvordan intensiveringen af 2 Groups operationer gav sig udslag i Vestjylland.

Angrebet den 8. april 1941

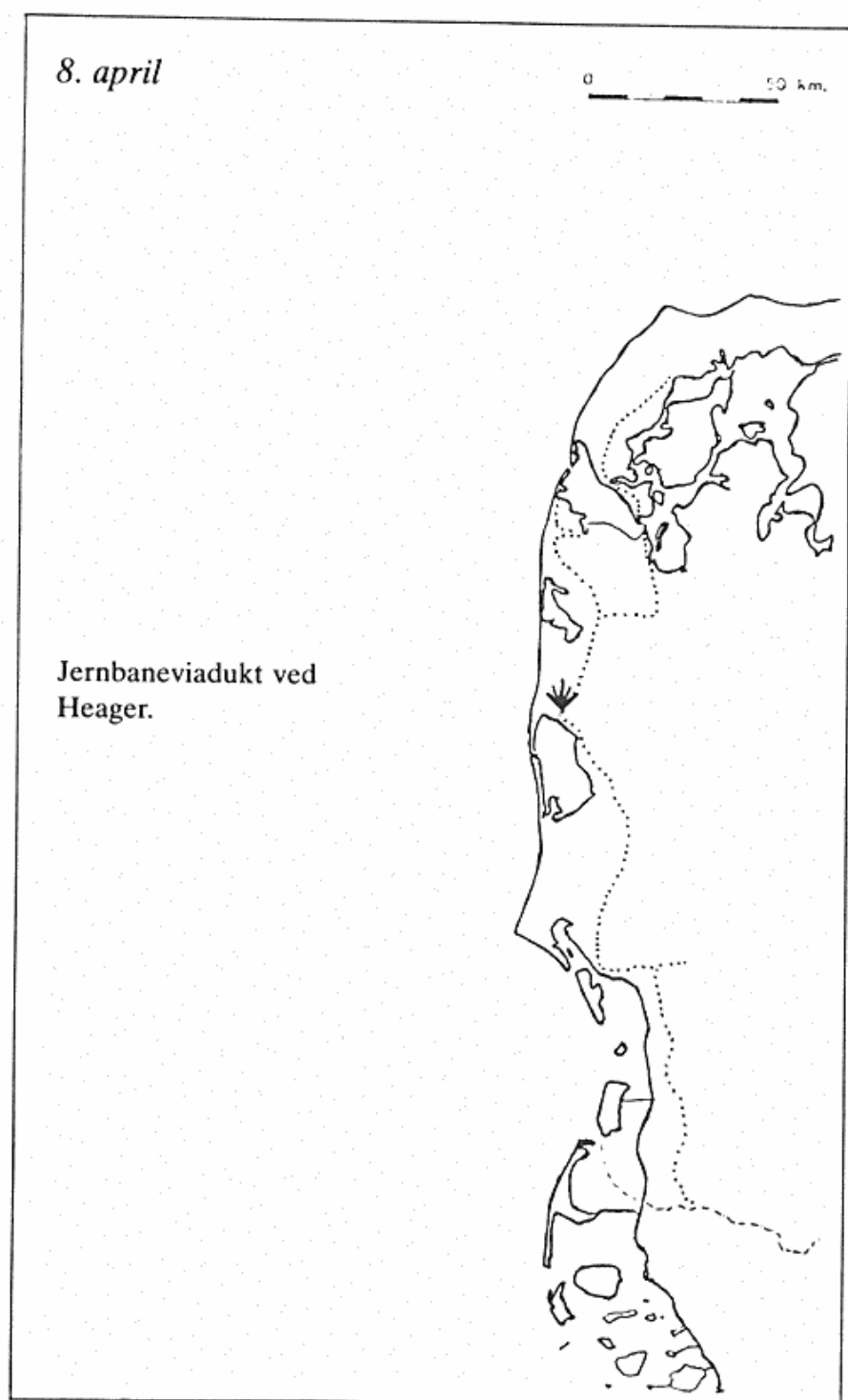
8. april, dagen efter 139. Sqdn. havde huseret, lettede tre Blenheims fra 21. Sqdn. Watton kl. 10.34 med ordre om at angribe skibs- eller landmål ved den danske kyst. To af maskinerne fandt hverken skibs- eller landmål og landede i Watton igen kl. 15.37 og 15.35. Det tredje fly med Sgt. Dennis, Sgt. Webb og Sgt. Goode ombord angreb kl. 14.15 »en jernbaneviadukt under konstruktion ca. 10 miles øst for Ringkøbing«. Flyet angreb to gange og kastede ifølge ORB 4 × 250 pounds sprængbomber, hvoraf to af besætningen oplevedes som »fuldtræffere«. Besætningen observerede, at sprængstykker blev slynget højt i vejret, og at et stillads styrtede sammen. Efter angrebet returnerede flyet til Watton, hvor det landede kl. 15.50⁴⁰.

Som dagen før var observationerne ikke helt korrekte. Målet for bomberne var en jernbaneviadukt ved Heager, ca. 5 km nord for Ringkøbing, hvor hovedvej 16 krydser jernbanen. Meget taler for, at flyet også kastede 4 × 40 pounds brandbomber, som var standardlasten sammen med de 4 × 250 pounds sprængbomber. I alle tilfælde opgiver både SCL og DSB, at antallet af nedkastede bomber var 8, og alle detonerede.

Viaduktanlægget, som var under opførelse ved Heager mellem Ringkøbing og He, blev ikke ramt. Ud over nogle hegnspæle, der blev knust, og et Statsbanerne tilhørende udhus, der blev svært beskadiget af en bombe, skete der ingen skade på Statsbanernes ejendom. Bomberne faldt alle på vestsiden af viaduktanlægget. En bombe gik gennem taget på et hus i umiddelbar nærhed af viadukten, og herfra stammede de sprængstykker, som besætningen observerede. Huset blev stærkt beskadiget, uden at nogen kom til skade. Et pumpeanlæg tilhørende entreprenøren, som byggede viadukten, blev stærkt beskadiget. Herudover knustes en mængde ru-der i et nærliggende gartneri. De fleste bomber detonerede dog på en mark.

Da man i første omgang frygtede blindgængere, blev trafikken indstillet

40. Air 14/3416. Summary of Bombing Results, 8. april 41. Air 14/3416. Bomber Command Intelligence Narrative of Operations, 8. april 41. Air 25/23. 2 Group ORB, 8. april 41. Air 27/263. 21 Sqdn. ORB, 8. april 41. Air 28/903. Watton ORB, 8. april 41.



Angrebet 8. april.

mellem Ringkøbing og He. Efter at den tyske værnemagt havde foretaget de nødvendige undersøgelser og konstateret, at der ingen blindgængere var, blev trafikken genoptaget kl. 15⁴¹.

Angrebene den 9. april 1941

Dagen efter, 9. april 1941, foretog Blenheim fly igen et sweep i Beat F. Der er ingen operationsordre for 9. april, men efter ORB at dømme lød ordren først og fremmest på fringe angreb. Dette kan dog skyldes de faktiske begivenheder – det fremgår nemlig også af ORB, at flyene var på udkig efter skibe.

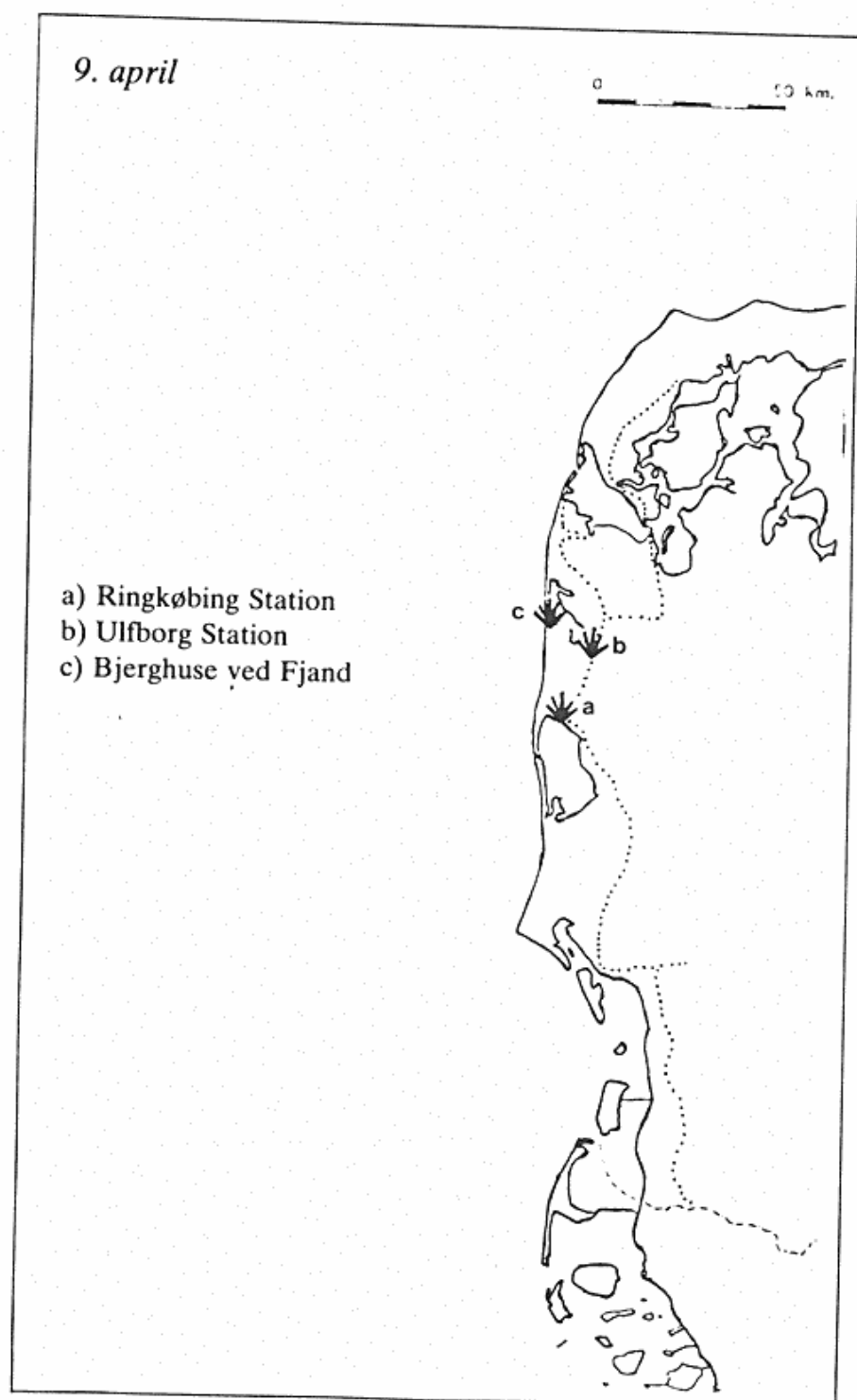
6 fly fra 139. Sqdn. Horsham St. Faith og 1 fly fra 18 Sqdn., stationeret i West Raynham lettede kl. 14.06 og fløj mod den danske kyst. Et af flyene kastede kl. 17.38 4 × 250 punds sprængbomber og 4 × 40 punds brandbomber mod »et holdende godstog med 10-20 vogne på Ringkøbing Station«. Angrebet blev udført i to omgange fra henholdsvis 900 og 1000 fods højde. Besætningen observerede, at en af 250 punds bomberne havde direkte retning mod toget. En anden 250 punds bombe »ramte en bygning hvorved taget faldt sammen«. De 4 × 40 punds bomber »strejfede et gasværk på den nordvestlige side af banegården, hvorved hvid røg udviklede sig mellem to gasbeholdere«. En af 40 punds bomberne »ramte et lavt skur mellem gasbeholderne og sprængstykker blev slynget højt i vejret«⁴².

Godstoget, som var målet for de britiske anstrengelser, blev ikke ramt. Muligvis var bomben, som besætningen så have direkte retning mod toget, identisk med den bombe, som eksploderede i nærheden af et lokomotiv og gjorde det »utjenstdygtig« på grund af bombesplinter. To af de 8 bomber forsagede. Én faldt ca. 150 m fra hovedsporet, og én faldt i haven til et hus ca. 150 m fra stationen.

De 6 bomber, som detonerede, fordelte sig som følger: Én ved viadukten ca. 150 m nordvest for stationen, som beskadigede viadukten let. En anden faldt ca. 150 m fra stationsbygningen tæt ved et beboelseshus, som i overensstemmelse med besætningens observationer blev beskadiget. De 4

41. DSB ark. 2 Distrikt, 15. april 1941. Retrospektiv rapport. SCL, 8. april. Adm. Dän. 18/249, 8. april 1941.

42. Air 14/3416. BC Intelligence Narrative of Ops., 9. april 41. Air 25/23. 2 Group ORB, 9. april 41. Air 27/95. 139 Sqdn. ORB, 9 april 41. Air 27/243. 18. Sqdn. ORB, 9. april 41. Air 28/386. Horsham St. Faith ORB, 9. april 41. Ingen yderligere henvisninger!



Angrebene 9. april.

× 40 punds bomber, som blev kastet under det andet angreb, ramte som ORB konstaterer, ved gasværket. Der er dog nogen uenighed om, i hvor høj grad bomberne beskadigede gasbeholderne.

SCL angiver, at gasværket ikke blev alvorligt skadet, medens DSB noterer, at en bombe faldt lige nordvest for gasværket i nærheden af banen, hvorved splinter slog 7 huller i beholderen, så al gassen, 300 kubikmeter, sivede ud, og beholderen måtte sættes ud af drift. Skuret, som besætningen så blive ramt, var et kulskur i forbindelse med gasværket. En fjerde 40 punds bombe landede på jernbaneterrænet ca. 50 m fra stationen i nærheden af et benzinanlæg.

Ved angrebet blev 1 person svært kvæstet og 2 lettere kvæstet. Forsageren ved hovedsporet bevirkede, at al toggang nordpå måtte aflyses, og sprængsikring foretages af telegrafkontorets vinduer.

Dagen efter blev bomben uskadelliggjort af den tyske værnemagt, og togtrafikken kunne genoptages⁴³.

Omtrent samtidig angreb det andet af ialt tre fly, der fandt »passende mål« ligeledes togtrafikken. Flyet, som også var fra 139. Sqdn., angreb kl. 19.45 »2 godstog med hver ca. 10 åbne vogne som holdt på sporet på banegården i Vemb«. Den nøjagtige position var dog Ulfborg banegård, som ligger ca. 10 km syd for Vemb. Angrebet blev udført i to omgange. Først blev 4 × 250 punds sprængbomber kastet fra 20 fod, dernæst 40 punds bomberne fra en højde af 500 fod. Besætningen mente at kunne notere én fuldtræffer med en 250 punds bombe på en af godsvognene, idet sprængstykker og fragmenter blev slynget op i luften. Andre bomber, mente besætningen, slog ned ca. 10 yards fra sporene.

Efter bombeangrebene blev målet endvidere bestrøget med maskingeværer. 4 bomber faldt på selve stationspladsen, men kun én detonerede. En bombe ramte taget på en godsvogn, gik gennem enden af vognen, fortsatte gennem en tysk lukket godsvogn, videre gennem en anden godsvogn, herpå gennem yderligere en vogn for at standse i en godsvogn, som var læsset med tagrør. Denne vogn kom i brand, og om natten kl. 3 eksploderede yderligere en bombe og ødelagde vognen totalt, ligesom en anden vogn blev så godt som ødelagt dels af ild dels af eksplosionen. Sporet tog ingen skade, men ruderne i varehusets gavl blev knust.

En anden bombe eksploderede uden for Statsbanernes areal i en have sydøst for stationen og knuste nogle ruder og tagsten i en ejendom, samt i stationsbygningens sydlige gavl. SCL opgjorde de samlede skader efter angrebet til 24 mindre beskadigede ejendomme og 1 kvæstet person.

43. DSB ark. 2. Distrikt, 15. april 41. SCL, 9. april.

På grund af de ueksploderede bomber på stationspladsen blev stationen evakueret, og toggangen blev indstillet på strækningen mellem Ringkøbing og Vemb. Dagen efter blev bomberne på Ulfborg station fjernet, og kl. 16.10 meddelte politiet, at banen atter måtte befares, hvorefter normal drift på hele strækningen blev genoptaget⁴⁴. Det tredje fly, som fandt »passende mål«, angreb nogenlunde samtidigt »en W/T station i Staby« fra 1000 fods højde med 3×250 pounds bomber. Den fjerde 250 pounds bombe blev ikke kastet, fordi den »satte sig fast«. Besætningen observerede, at de to største »hytter« blev fuldstændig ødelagt ved angrebet.

»W/T stationen og hytterne«, som var de britiske militære termer for dette angreb, var i virkeligheden noget så fredeligt som et sommerhusområde i Bjerghuse ved Fjand ca. 15 km nordvest for Staby. To sommerhuse nedbrændte totalt, og flere andre beskadigedes⁴⁵.

De tre andre fly fra 139. Sqdn. fandt hverken skibe eller »passende mål« på land under deres patrulje. De bemærkede dog ivrigt vinkende danskere på denne årsdagen for Danmarks besættelse, da de fløj lavt hen over land. Denne lille stemningsrapport har efterretningsofficeren fundet så interessant, at den nåede helt op i Air Ministrys War Room. Det enlige fly fra 18. Sqdn. med P/O Jones, Sgt. Horsham og Sgt. Walton ombord fandt heller ingen mål.

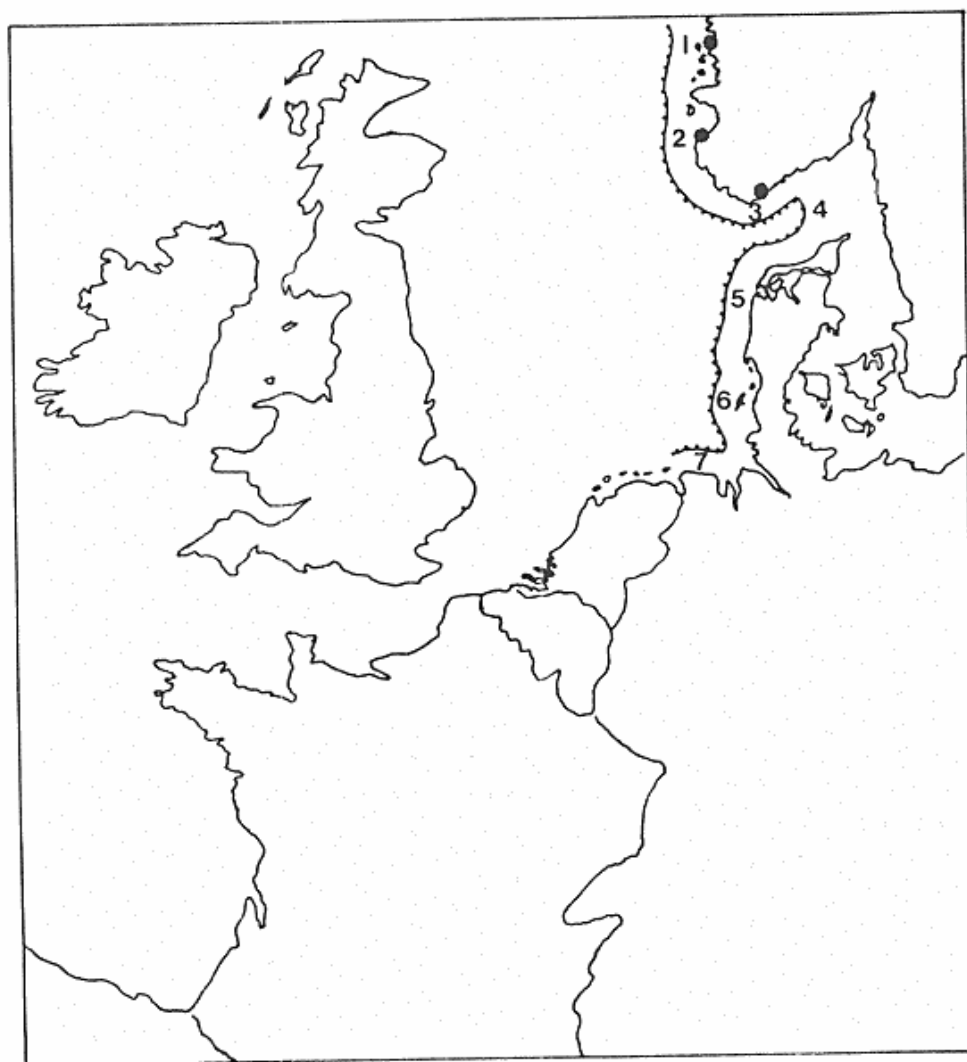
Efter at have nået den danske kyst uden at observere skibe fortsatte flyet ind over Ringkøbing Fjord og kredsede i dette område i højder varierende fra 100 til 500 fod i 11 minutter. Da besætningen ikke kunne finde passende mål, returnerede de til basen, hvor de landede kl. 18.15.

Angreb direkte på togtrafik var et problem, som var blevet diskuteret i forbindelse med fringe mål, og var i øvrigt i al almindelighed et problem, som var genstand for stor diskussion med hensyn til besatte lande. Det var det punkt i den principielle britiske bombepolitik over for de besatte lande, som var genstand for de mest skiftende rammer og geografisk uensartethed.

I et brev fra 30. marts får man det indtryk, at fringe mål listen af 28. marts på dette punkt enten har været for vagt formuleret eller har været for restriktiv efter Stevensons mening. I alle tilfælde påpegede han over for Peirse, at hvis operationerne skulle være effektive, var det nødvendigt, at 2 Group fik lov til at angribe kørende passagertog i tilfælde, hvor piloterne positivt fra lav højde kunne konstatere, at de transporterede tyske tropper. Ligeledes ønskede han, at kørende godstog måtte angribes

44. Ibid.

45. SCL, 9. april. Adm. Dän. 18/249, 9. april.



»Bred definition af Beats for dagoperationer«

- Beat 1. Kysten ud for Bergen
- Beat 2. Kysten ud for Stavanger
- Beat 3. Kysten ud for Kristianssand
- Beat 4. Over Skagerak
- Beat 5. Danske kyst nord for Sild
- Beat 6. Sild området
- Beat 7. De Østfrisiske øer.

»in the forward area in occupied area«. Forespørgslen skal ses på baggrund af, at Stevenson mente, at »with such a mass of enemy troops concentrated in the occupied areas the maintenance problem must be one of great magnitude. The movement of troops and material to sustain this force must be done largely by rail«⁴⁶.

3. april fik Stevenson svar fra Saundby, SASO i BC's stab. Godstog måtte angribes, hvis det kunne gøres »with a reasonable chance of avoiding injury to civilians other than the train crew«. Passagertog måtte under ingen omstændigheder angribes⁴⁷.

Ligesom det var tilfældet med fiskekuttere inden for 30 miles fra den danske kyst, var disse rammer for angreb på tog en ikke helt legitim fortolkning af de politiske rammer. Angreb på tog i bevægelse var på *intet* tidspunkt autoriseret i Danmark. I *denne* omgang blev sådanne angreb dog ikke noget praktisk problem, som det skal ses.

Angrebene i Vestjylland tre dage i træk blev nu afløst af en uges ro. Stilstanden var dog ikke udtryk for en generel nedtrapning, tværtimod. 12. april udvidedes operationsområdet, så det nu rakte helt fra kysten ud for Bergen til Berdoux i Frankrig, og kysten inddeltes i 19 Beats.

Denne operationsudvidelse, i alle tilfælde nordpå, havde allerede været i støbeskeen 28. marts, men først nu blev den effektueret.

Danmarks vestkyst nord for Sild blev nu bredt defineret som Beat 5⁴⁸.

Denne terminologiske ændring i sig selv fik dog, som det vil fremgå, ingen praktisk betydning, idet fringe angrebene faldt nogenlunde inden for det samme område som før. Derimod fik selve operationsudvidelsen indflydelse på *forløbet* af hele kampagnen for Danmarks vedkommende. Men herom senere.

Angrebene den 16. april 1941

15. april fik Watton ordre til at foretage »fringe angreb i Beat 5«, nærmere betegnet »mellem 10 miles syd for Blåvands Huk og Nisum Fjord« den følgende dag. Angrebet, som skulle foretages med 6 fly, fik autoriseret en fringe indtrængen på 10 miles dybde⁴⁹.

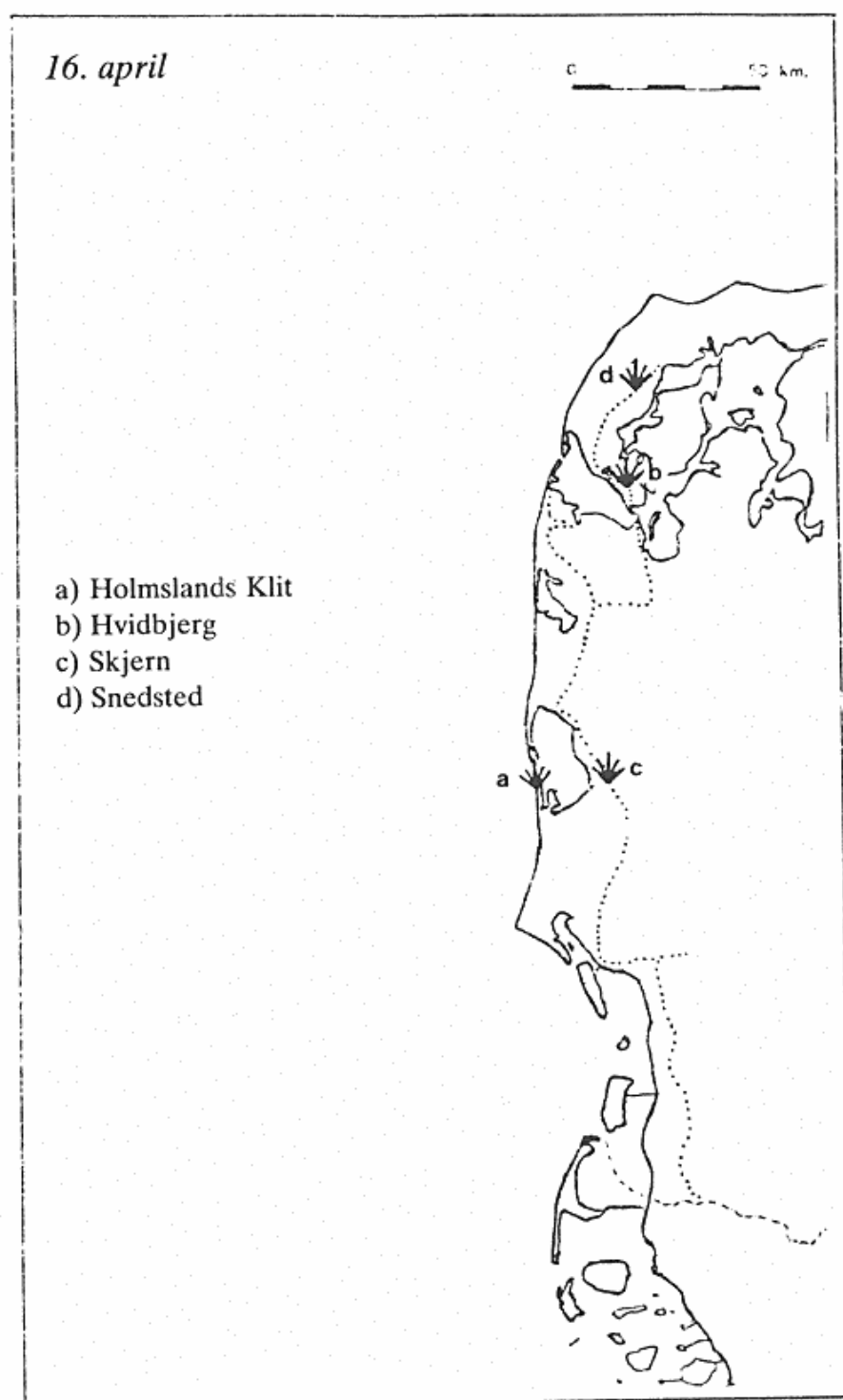
Kl. 11.16 16. april lettede 6 Blenheims fra 82. Sqdn. Watton og satte

46. Air 14/746. Brev fra Stevenson til Peirse, 30. marts 1941.

47. Air 14/746. Brev fra Saundby til Stevenson, 3. april 1941.

48. Air 24/230. Broad definitions of Beats for daylight ops., 28. marts 1941.

49. Air 25/32. Ops. ordre fra 2 Group HQ til Watton og Wattisham, 15. april 1941.



Angrebene 16. april.

kursen mod Danmark. Da 82. Sqdn. sidst opererede over Danmark, nemlig 13. august 1940, havde dens ulykke været solrigt vejr. 16. april oplevede 82. Sqdn. en tæt tåge over Vestjylland, som bevirkede, at besætningen havde meget svært ved at orientere sig. Til gengæld fik de ikke så varm en velkomst som forrige gang. Orienteringsvanskelighederne gør sig også gældende, når man 40 år efter skal forsøge at rekonstruere forløbet og resultaterne af 82. Sqdn. angrebet 16. april 1941. Det skal derfor først skitseres, hvordan besætningerne oplevede angrebene og derefter forsøges at rede trådene ud med hensyn til, hvad der faktisk skete.

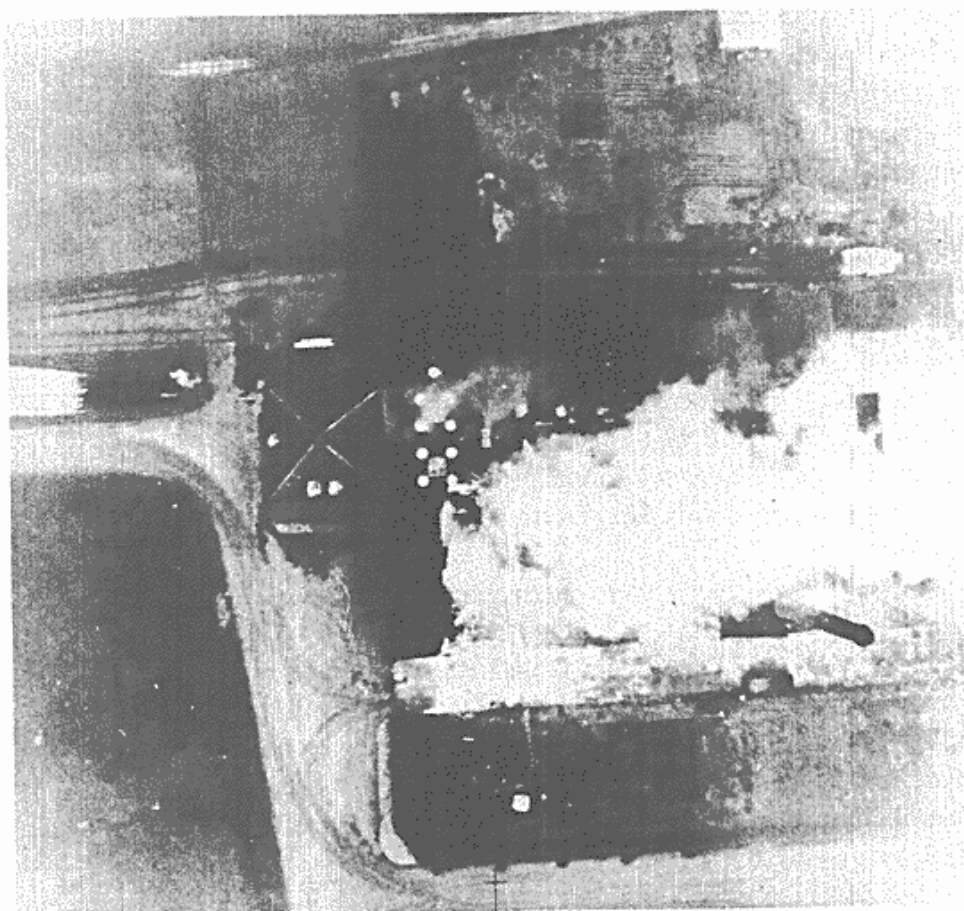
Kl. 13.33 angreb et af flyene med Sgt. Inman, Sgt. Collins og Sgt. Austin ombord »en W/T station på Fanø« fra 150 fods højde med 4×250 pounds bomber. På grund af tågen kunne besætningen ikke observere resultatet. Dog så den tydeligt W/T stationen med »three masts with white building nearby and several lines of telegraph poles leading to same«. Dette fly landede i Watton igen kl. 16.40.

Kl. 13.34 angreb Sgt. Crew, Sgt. Gartside og Sgt. Drummond »en jernbanelinie, sandsynligvis nær Struer« fra 80 fods højde med 4×250 pounds bomber. Resultatet mente besætningen, var to fuldtræffere. Dette fly landede igen i Watton kl. 16.22. Et tredje fly med Pilot officer Tallis, Sgt. Shayler og Sgt. Davies angreb kl. 13.36 »en fabrik med stålskorstene i fuld aktivitet, sandsynligvis nær Varde«, ligesom det angreb »en nærliggende jernbane«. Angrebene blev udført fra 150 fods højde, og der blev kastet 4×250 pounds bomber mod fabrikken og 4×40 pounds bomber mod jernbanen. Medens fabrikken mentes delvist ødelagt, forfejledes angrebet mod jernbanen, idet bomberne ifølge besætningen overskød med 30-40 yards. Dette fly, som blev mødt med »stærk flakild fra fabriksområdet«, landede igen i Watton kl. 16.40.

Et fjerde fly med Squadron Leader King, Sgt. Hughes og Sgt. Busby ombord rettede kl. 13.48 et angreb mod »en aktiv fabrik ved en jernbane 3 miles syd-øst for Velling« fra en højde af 100 fod. Målet ramtes dog ikke, idet bomberne overskød med 30-40 yards. De sidste to fly fuldførte deres patrulje, men kunne på grund af tågen ikke lokalisere hverken skibs- eller fringemål. Disse to fly landede i Watton henholdsvis kl. 16.12 og 16.04⁵⁰.

Denne britiske opfattelse af angrebene 16. april kan man så sammenholde med de kendsgerninger, SCL lægger for dagen.

50. Air 24/230. BC ORB, 16. april 1941. Air 14/3416. Summary of Bombing Results, 16. april 1941. Air 22/363. Resume of Air Ops. for period 16. april 1941. Air 27/681. 82. Sqdn. ORB, 16. april 41. Air 28/903. Watton ORB, 16. april 41. Air 25/23. 2 Group ORB, 16. april 41. Air 28/905. Telegram fra Watton til 2 Group og BC, 16. april 41.



»Factory believed near Varde«.
Skjern Svineslagteri truffet.

Air 37/47.

16. april om eftermiddagen kunne noteres følgende bombenedslag:

- a. 4-5 små bomber ved Holmslands Klit, ca. 200 m fra land udfor Hotel Skodbjerg. Endvidere 3 store bomber i Ringkøbing Fjord.
 - b. 7 bomber ca. 200 m syd for Hvidbjerg station ca. 14 km syd for Hurup (Hvidbjerg ligger ca. 20 km nord for Struer). Alle ret nær jernbanelinien.
 - c. 8 bomber i Skjern. 4 på Svineslagteriets grund, 1 på jernbaneterrænet, 1 i en have vest for banen og 2 ved Marup ca. 3 km nord for Skjern.
 - d. 8 bomber ca. 250 m nordvest for Snedsted Station, ca. 11 km sydvest for Thisted.
- (se kort side 29 over de faktiske mål. Konsulter endvidere nøglekortet s. 11 for at sammenholde britiske og danske oplysninger).

Ved et blik på et kort vil man hurtigt konstatere en divergens mellem britiske og danske kilder. Det skulle dog være muligt at få puslespillet til at gå op. Desværre er tidsangivelserne i SCL ikke så eksakte, at de er brugbare ved en sammenligning med de britiske. De britiske tidsangivelser for de enkelte angreb ligger jo tæt på hinanden.

For at begynde med det sikre: Tallis' fly, som angreb »en fabrik nær Varde og en nærliggende jernbane« udførte angreb c. Dette kan påvises via et foto, flyet tog under angrebet på »fabrikken«. Flyet befandt sig altså ca. 40 km nordligere, end det regnede med. Denne fejlnavigation er dog fuldstændig typisk, hvis følgende hypoteser slår til.

Angreb a. må tilskrives Inmans fly, som angreb »en W/T station på Fanø«. Den »hvide bygning med telegrafpæle« må have været Hotel Skodbjerg med nogle telefonpæle, og »Fanø« har i virkeligheden været landtangen Holmslands Klit. Dette betyder en fejlnavigation på ca. 50 km for nordligt.

Det ville selvfølgelig være nærliggende at tilskrive flyet, som angreb »en fabrik ved jernbanen 3 miles syd for Velling« angrebet på Holmslands Klit, eftersom det ligger langt tættere på. Men man må stole på, at besætningen virkeligt så en jernbane. Derfor må dette fly tilskrives angreb b. Dette betyder en fejlnavigation på ca. 50 km for nordligt. Følgelig må flyet, som angreb »en jernbanelinie nær Struer« tilskrives angreb d., altså angrebet på Snedsted Station. Dette betyder også en fejlnavigation på ca. 40 km i nordlig retning.

Med dette mønster kunne meget tyde på, at de 6 fly fra 82. Sqdn. har lavet en basal fejlnavigation frem til startlinien på deres Beat. Efter dette lille puslespil kan man se på, hvilke skader angrebene forårsagede. Som det er fremgået, anrettede angrebet på Holmslands Klit ingen skader. Derimod anrettedes betydelige skader på Skjern Svineslagteri. 2 bomber ramte selve bygningen, der delvis kom til at ligge i ruiner. Et stort antal svinekroppe blev ødelagt, og en køleledning blev beskadiget, så der strømmede ammoniak ud. Denne udstrømmende ammoniak var skyld i, at en såret person blev forgiftet. Ialt kvæstedes 5 personer hårdt – 2 af disse så hårdt, at de senere døde. 5 personer blev lettere kvæstet.

De 4 bomber mod banelinien dels ved slagteriet dels ved Marup et par km mod nord ramte ikke, men et par forsagere i nærheden af banen bevirkede, at togtrafikken på Videbækbanen midlertidigt blev indstillet. Men hensyn til den flakild, der kom »fra fabriksområdet«, vil det kræve lokalhistoriske detailstudier at fastslå, om der var flak her. Eftersom flyet var blevet observeret kredsende i nærheden af Skjern, er det mere sand-

synligt, at afværgeilden kom fra det tyske øvelsesterræn i Borris eller Stauning, som begge ligger få km fra Skjern.

Som nævnt ramte bomberne i Hvidbjerg ret tæt på banelinien. 3 af bomberne detonerede, medens resten forsagede. Ruderne i en gård blev knust, og telefonnettet beskadiget. Også bomberne i Snedsted ramte tæt ved banelinien. 4 af dem detonerede i nedslaget, medens 4 var forsagerne. Et hus blev stærkt beskadiget, og flere ruder knustes i byen. Forsagerne i Hvidbjerg og Snedsted havde en stærkt forstyrrende effekt på togforbindelsen mellem Struer og Thisted, ligesom der blev foretaget omfattende evakueringer i Snedsted.

Især forsagerne ved Hvidbjerg havde en forstyrrende effekt, idet man havde svært ved at lokalisere disse. Først 23. april blev den sidste forsager ved Hvidbjerg bortsprængt af Flugabwehrkommando Dänemark. Indtil da havde godstrafikken måttet føres igennem langsomt, og passagertrafikken ledes udenom⁵¹.

Angrebene den 25. april 1941

25. april 1941 foretoges de sidste deciderede fringe angreb i Vestjylland.

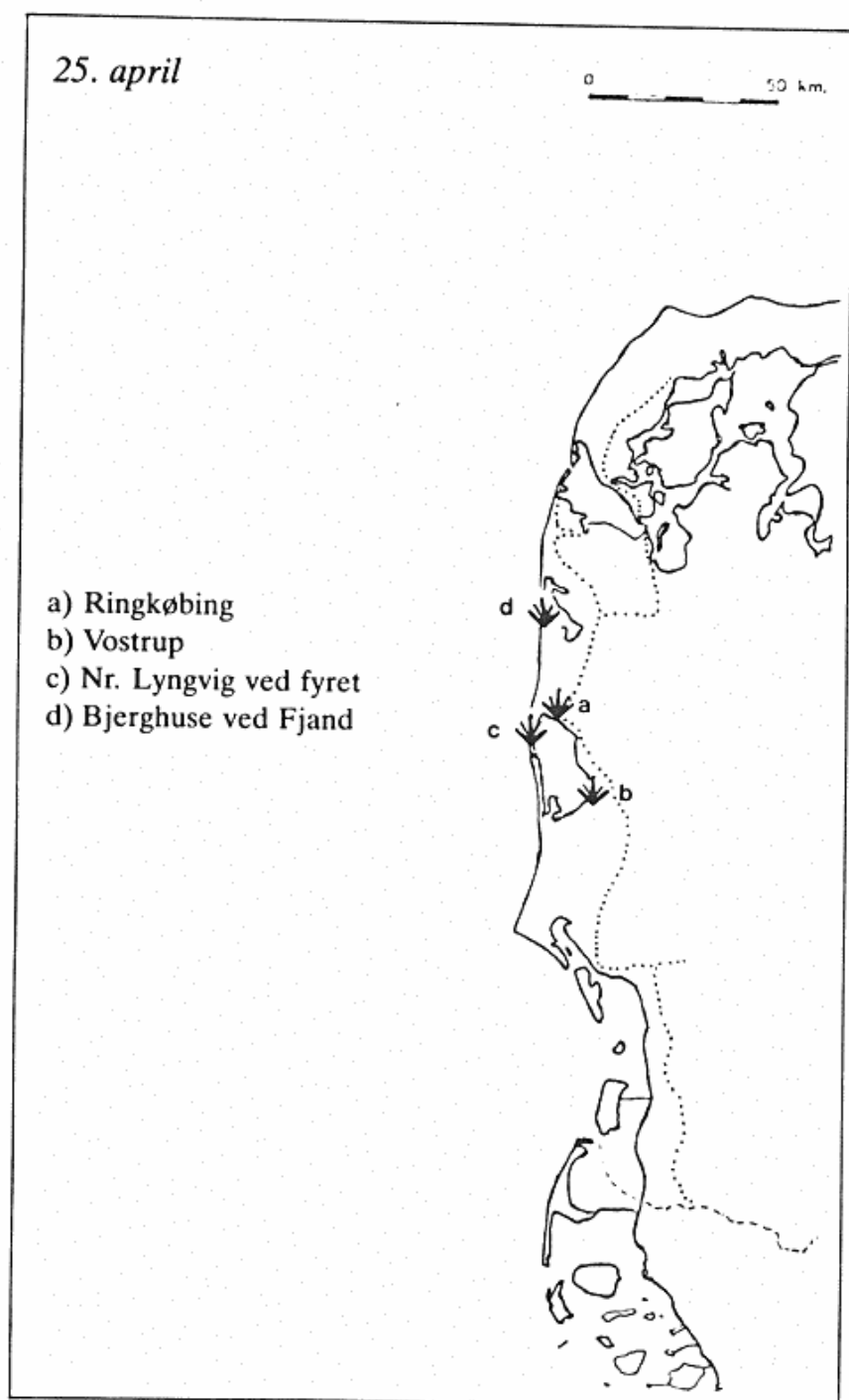
Mellem kl. 13 og kl. 14 rettedes angreb mod dels jernbanemål dels »W/T stationer« – altså mål, som havde været ganske karakteristiske for fringe kampagnen i Vestjylland. Ligeså karakteristisk var det, at 139. Sqdn. fra Horsham St. Faith, som havde indledt kampagnen 7. april, afsluttede den.

6 fly under ledelse af Squadron Leader Edwards lttede fra Horsham St. Faith kl. 10.01 med ordre om at sweep Beat 5 og her angribe skibe og militære mål. Et af flyene angreb kl. 13.45 banegårdsterrænet i Ringkøbing, hvor 139. Sqdn. også havde huseret 9. april. Angrebet blev udført fra 100 fods højde med 4 × 250 pounds bomber og 4 × 25 pounds bomber, og besætningen observerede gode resultater, idet sprængstykker og fragmenter blev hvirvlet op fra målområdet⁵².

Besætningens sparsomme oplysninger kan suppleres med SCL og DSB's arkiv, hvoraf det fremgår, at alle 4 sprængbomber detonerede i

51. SCL I-III, III p. 290. SCL, 16. 21. 23. april 1941. Adm. Dän. 18/249 16. april 1941.

52. Air 14/3416. Summary of Bombing Results, 25. april 41. Air 24/203. BC ORB, 25. april 41. Air 14/3416. BC Intelligence Narrative of Ops 25. april 41. Air 25/23. 2 Group ORB, 25. april 41, Air 27/959. 139 Sqdn. ORB, 25. april 41. Air 28/386. Horsham St. Faith ORB, 25. april 1941. Ingen yderligere henvisninger!



Angrebene 25. april.

Grunden til, at jernbanenettet ikke er ført gennem Vostrup er, at dette kort er af nyere dato. Banen er nedlagt.

nedslaget. 2 af dem ramte i selve sporet 50 m fra et pakhus. Sporet blev slået over to steder, og pakhuset blev totalt raseret, hvorved den sydlige ende af stationspladsen blev fuldstændig dækket af brædder, bjælker, rug, cement og kunstgødning. Ruderne i telegrafkontoret og i stationsforstanderens lejlighed blev sprængt, ligesom en del tage og vinduer blev beskadiget i omkringliggende ejendomme. På sporet beskadiges en del godsvogne, hvoraf nogle blev fuldstændig ødelagt. En telegrafhåndværker blev indlagt med overfladiske læsioner, men kunne udskrives efter et par dage.

Brandbomberne, som slog ned i haver nordøst for banelinien, antændte ikke og blev bortsprængt af den tyske værnemagt 26. april⁵³.

Et endnu voldsommere angreb rettedes nogenlunde samtidigt mod Vostrup station 7 km sydvest for Skjern. 2 Blenheims angreb »en jernbanestation i den nordlige udkant af Tarm by« (Tarm ligger ca. 6 km nord for Skjern) fra en højde af 30 fod med hver 4 × 250 punds bomber og 4 × 25 punds bomber. Målet var nogle godsvogne på banelegemet.

Det ene fly observerede 2 fuldtreffere med 250 punds bomber på selve banelinien, idet fragmenter og sprængstykker blev slynget i vejret. 2 andre 250 punds bomber mentes at ramme en bygning nær jernbanen med det resultat, at en af murene væltede, og mursten blev slynget op. Det andet fly observerede, at en 250 punds bombe ramte nogle godsvogne, så de blev slynget i vejret. De tre øvrige overskød og landede på et græsområde. Begge fly bemærkede grå og sort røgudvikling fra målområdet, da de drejede af.

Skaderne var dog knap så omfattende, som besætningernes iagttagelser kunne give indtryk af. Selve jernbanelegemet blev kun ramt af én detonerende sprængbombe, som resulterede i, at nogle godsvogne blev ødelagt. Bygningen, som ORB nævner, var stationsbygningen, som ganske rigtigt led nogen skade. Ganske i overensstemmelse med besætningernes observationer overskød tre 250 punds bomber og antændte et græsområde. Dette bevirkede, at en gård nedbrændte. 3 af sprængbomberne var forsagerne, ligesom ingen af 25 punds brandbomberne antændte. Alle disse bortsprængtes af den tyske værnemagt 26. april. Ud over den materielle skade ved angrebet på Vostrup Station blev en arbejder på jernbaneterrænet hårdt såret⁵⁴.

Omtrent samtidig med disse angreb på jernbanemål blev der af 2 Blenheims kastet bomber mod sommerhusområder i henholdsvis Nr. Lyngvig og Bjerghuse ved Fjand. I Nr. Lyngvig blev et sommerhus stærkt beskadiget.

53. DSB ark. 2 Distrikt, 26. april. SCL, 25., 26. april 1941.

54. SCL, 25., 26. april 1941.

get, da 3 sprængbomber detonerede i klitarealet ca. 300 m nord for Nr. Lyngvig fyr. Endvidere forårsagede tre brandbomber en mindre hedebrand i klitområdet. Dette angreb får et mere militært præg, når man læser de britiske akter. Her fremgår det, at »en Blenheim angreb en W/T station ved Ringkøbing Fjord fra 20 fods højde med 4 × 250 pounds bomber og 4 × 25 pounds bomber«. Besætningen kunne ikke observere detaljerede resultater, men konstaterede dog »en sort røgsky«, da den forlod målområdet. Bomberne i Bjerghuse ved Fjand var et »angreb på en W/T station ved Nissum Fjord«. Dette angreb blev udført fra 50 fods højde ligeledes med 4 × 250 pounds bomber og 4 × 25 pounds bomber. Bomberne ramte mellem »hytterne«, og besætningen konstaterede, at én af »hytterne« blev delvis ødelagt. Denne observation lå dog lidt i underkanten af de faktiske ødelæggelser, idet 2 sommerhuse blev ødelagt og 6 beskadiget af de 4 sprængbomber, som alle detonerede. Derimod antændtes ingen af de 4 brandbomber⁵⁵.

Det var således anden gang, at 139. Sqdn. angreb sommerhusområdet Bjerghuse ved Fjand. Ét af flyene fra 139. Sqdn. fandt hverken skibsmål eller passende fringe mål og bragte bomberne med tilbage til Horsham St. Faith, hvor det landede kl. 14.45. På vejen tilbage observerede et af flyene, rimeligvis et af dem, som *havde* kastet sine bomber, 7 tyske patruljefartøjer sydvest for Blåvands Huk. Disse udlagde ved Blenheimens tilsynskomst røgslør. Som en anden lille specialitet kunne besætningerne fortælle efterretningsfolkene, at »several Danish houses were flying the national flag from roof tops and poles«. Sommerhusejerne i Fjand og Nr. Lyngvig har dog ikke haft noget at fejre. De har sikkert deltaget i en almindelig undren over disse angreb på sommerhusområder.

Også folk, som var fagligt involveret, bl.a. oberst Ejby Nielsen, filosoferede en del over disse angreb:

I året 1942 var det bl.a. min tjenstlige opgave at studere bombenedslag. Dette medførte mange interessante rejser rundt om i landet. Formålet med disse studier var at samle fornødent stof og viden med henblik på oprettelse af kurser i bomberydningstjeneste (der faldt jo også mange forsagere og tidsindstillede bomber). Jeg husker, at vi på tjenestestedet (Artilleriskydeskolens forsøgsafdeling) havde lange diskussioner om formålet med de engelske togter. Med den indstilling vi havde overfor englænderne, ønskede vi jo at finde en fornuftig begrundelse for alt, hvad de foretog sig. Virksomheden langs med Vestkysten voldte os hovedpine, fordi det her måtte dreje sig om angrebsmål af meget ringe krigsmæssig betydning. Navnlig husker jeg et mål, der var genstand for flere angreb: en feriekoloni ved

55. SCL, 25., 26., 27. april 1941.

Fjand. Vi var enige om, at her måtte være tale om en misforståelse – den har muligvis været anset for at være en tysk baraklejr. Men vore overvejelser m.h.t. disse vestkyst togter mandede ud i, at det måtte dreje sig om langt ud gående krigsmæssige øvelsestogter, der kunne foretages uden alt for urimelig risiko for de pågældende elever. Om teorien var rigtig, har jeg aldrig fået bekræftet⁵⁶.

Ejby Nielsens sidste hypotese være hermed afkræftet. Derimod var der, som det er fremgået, langt mere ræson i den første hypotese.

Man kan så spørge sig, *hvad* der fik briterne til at angribe dette vel nok typiske danske fænomen, og *hvad* der selv fra meget lav højde fik disse sommerhuse til at tage sig så fjendtlige ud, at de kunne kategoriseres med militære termer som »huttet Camps«, »W/T stations« og »huts«. Dette kan der ganske enkelt ikke gives noget entydigt svar på på grundlag af det foreliggende britiske kildemateriale.

Der kan naturligvis peges på et par sandsynlige årsager, uden at der er en egentlig logisk følge mellem dem. Netop dette, at de britiske besætninger sandsynligvis ikke har været særlig bekendt med sommerhusfænomenet i dansk stil, kan have spillet en afgørende rolle. Som det fremgår af Ejby Nielsens brev, var der i Fjand tale om en feriekoloni. Det er således nærliggende at antage, at der var installeret telefon, og jordkabler blev, så vidt vi ved, ikke anvendt civilt på dette tidspunkt. Der har således sandsynligvis været trukket luftkabler fra et af husene til nogle nærliggende telefonmaster. Det fremgår tydeligt af »angrebet« på Holmslands Klit 16. april, at netop kabler og master tiltrak denne besætnings opmærksomhed.

En anden mindre nærliggende mulighed er, at briterne har tiltroet tyskerne samme fantasi med hensyn til camouflering af militære kystinstallationer, som de selv udviste. I Storbritannien var det således almindeligt at camouflere f.eks. »pill Boxes« som netop små idylliske hytter, pavilloner etc. en radar var sågar camoufleret som en tivolikarussel⁵⁷.

Som helt fundamentale faktorer skal man også indkalkulere dels, at en af målgrupperne for disse fringe angreb netop var W/T stationer og »Huttet camps«, dels selve Beat taktikkens grundelement, nemlig at angrebene skulle udføres i en fart. Dette har givetvis givet besætningerne meget lidt tid til nærmere at studere målene.

Under alle omstændigheder illustrerer disse angreb et problem, som tidligere er berørt, nemlig det britiske efterretningsbillede af Vestjylland. Angrebene understreger klart, at *hvis* BC havde et efterretningsbillede bygget op af den danske efterretningstjeneste, har BC i alle tilfælde ikke

56. Privat brev fra Ejby Nielsen til Anders Bjørnvad, 27. april 1970.

57. Mallory K. 1979, p. 132-33.

anset det for fyldestgørende. Selv om besætningerne, som det er fremgået, arbejdede på egen hånd, er angrebene på »W/T stationer« og »hytter«, dette fremgår klart af de britiske akter, blevet accepteret som sådanne i stabene.

Angrebene den 25. maj 1941

Efter april aftog hyppigheden af sweeps i Beat 5 signifikant. Fra sidst i marts til 1. maj var der foretaget 54 »sorties«, d.v.s. flyvninger, i Beat F/12/5, medens der i maj kun blev foretaget 16⁵⁸. 29. april blev der foretaget et sweep, uden at hverken skibs- eller fringe mål blev angrebet. 4. maj blev der patruljeret i Beat 5, hvorunder en 100 tons trawler hævdedes angrebet af to Blenheims. Trawleren var blevet forladt »synkende«. 22. maj foretog 4 Blenheims en afpatruljering uden nogen form for resultater⁵⁹.

Det sidste sweep overhovedet i Beat 5 blev foretaget 25. maj 1941. 6 fly fra 18. Sqdn. under ledelse af Flight Lieutenant Mead lettede fra Oulton 05.50 med ordre om at foretage angreb på skibe i Beat 5. Kl. 18.10 angreb tre af flyene den efterhånden hårdt prøvede Wal 11 i Thyborøn Kanal. Wal 11 var, som vist, blevet angrebet 7. april og var i mellemtiden endvidere blevet angrebet af et fly fra CC. Meads fly med Sgt. Askowft og Sgt. Richards angreb Wal 11, der i ORB karakteriseres som »a cargo vessel flying the nazi flag«. Fra 30 fods højde kastedes 4 × 250 pounds bomber. To af bomberne overskød, hvoraf én dog mentes at ramme masten. De to andre bomber underskød målet. Under angrebet blev Meads fly mødt med let flakild, som skytten besvarede med maskingeværer.

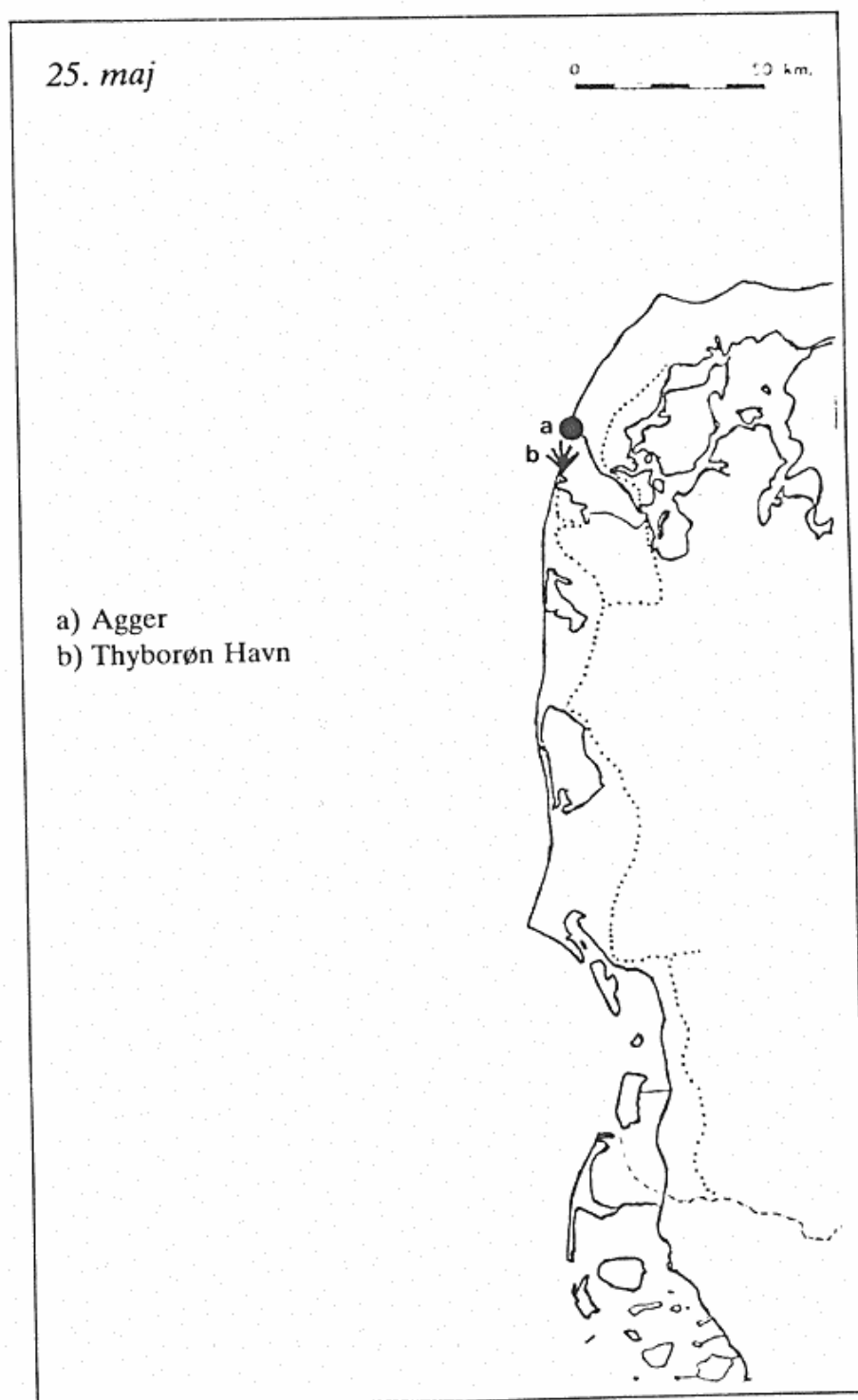
En anden Blenheim med Sgt. Gooch, Pilot Officer Gilbert og Sgt. Lomas forsøgte også at angribe Wal 11, men alle bomber »satte sig fast«. Dette fly måtte derfor nøjes med at foretage maskingeværangreb.

Det tredje fly, som angreb Wal 11, blev det eneste fly, som blev skudt ned under 2 Groups, i forhold til andre Beats, meget ublodige kampagne i Beat F/12/5.

Meads besætning observerede, at flyet efter at have angrebet Wal 11 fra 100 fods højde med 4 × 250 pounds bomber blev ramt af let flak. Styrbords motor brød i brand. Flyet steg, drejede til styrbord, tabte højde og kræn-

58. Air 20/4057. Statistik over Danmark, marts-april 1941.

59. Ibid.



Angrebet på Wal 11 25. maj.

gede tilsyneladende ud af kontrol. Styrbords vinge tippede over, og flyet styrtede ned i flammer. Ved nedslaget på den danske kyst rejste der sig ifølge Mead en paddehat af røg helt op til 100 fods højde⁶⁰.

Ud fra denne beskrivelse må det betegnes som lidt af et mirakel, at kun to af besætningsmedlemmerne, Sgt. Baker og Sgt. Wood, blev dræbt⁶¹. Det tredje besætningsmedlem, Sgt. Harris, blev kun lettere såret. Han blev samlet op i havstokken af en dansk fiskekutter for derefter at blive taget i forvaring af tyskerne⁶².

Det tyske flakforsvar, der hermed fik sin første og eneste sejr under 2 Groups kampagne i foråret 41 på trods af store anstrengelser i retning af at dæmme op for disse angreb, oplevede angrebet 25. maj på en lidt anden måde, som kan tilføje yderligere detaljer. De tre britiske fly kom ind fra havet fra sydvest og overfløj Aggertangen. Nord for Batteri Agger, i nærheden af hofde 78, gik maskinerne ind på en stik sydlig kurs og beskød med maskingeværer Batteri Agger, idet de fløj lavt henover. Først da blev tyskerne klar over de britiske maskiners tilstedeværelse og fik batteriet alarmeret. Et af 2 cm maskingeværene i det lette flak afgav 60 skud mod det midterste fly, der fløj i ca. 50 m højde og i en afstand af ca. 250 m. Efter 12-15 skud så flakmandskabet, at der slog røg ud fra maskinen. Det andet maskingevær var på grund af funktionsfejl ikke straks trådt i funktion. Funktionsfejlen blev dog rettet, og det afgav 19 skud mod en anden maskine uden resultat.

Den brændende maskine drejede øst for Thyborøn mod sydvest, og blev herefter beskudt fra selve Thyborøn fra en luftmeldepost under infanteriet med maskingevær. Beskydningen gav resultat, hvorpå maskinen kastede sine bomber i Thyborøn havn i nærheden af Wal 11. Efter bombenedkastningen fløj det nu stærkt brændende fly mod sydvest, hvor det styrtede ned ca. 30 m ude i havstokken ved Høfde 49⁶³. Meget kunne således tyde på, at Woods fly allerede var ramt, da det kastede bomberne mod Wal 11. Et hovedskud mod Woods enten under eller umiddelbart efter angrebet afgjorde dog kampen.

Angrebet fra de tre Blenheims medførte kun lettere skade på Wal 11. Meads bombe mod masten medførte småskader i form af bombesplinter⁶⁴. Som sædvanlig, fristes man til at sige, forårsagede de udetonerede bomber

60. Air 27/243. 18. Sqdn. ORB, 25. maj 1941. Air 28/386. Oulton ORB, 25. maj 1941.

61. Bjørnvad A. 1978, p. 117.

62. Adm. Dän. Vest 22/263A, 25. maj 1941.

63. Ibid. + Adm. Dän. 18/249, 25. maj 1941.

64. Adm. Dän. Vest 22/263A, 25. maj 1941.

størst »skade«. Syv af disse i havnen bevirkede, at Thyborøn havn holdtes lukket indtil 1. juni⁶⁵.

De tre øvrige fly fra 18. Sqdn., som patruljerede ud for Holmslands Klit længere sydpå, fandt ingen skibsmål og landede uden at have kastet bomber i Oulton kl. 10.48⁶⁶.

Aftrapning

Som nævnt var denne patrulje den sidste 2 Group foretog i Beat 5. I de retrospektive statistikker afsluttes statistikken over aktiviteten i Beat F/12/5 netop med 25. maj. Intet andet materiale, tysk som dansk, tyder heller på, at der blev foretaget yderligere sweeps her. Den bratte stigning fra først i april, som først og fremmest fandt udtryk i fringe angrebene, kan som nævnt tilskrives kampene på Balkan.

Fringe operationerne var både generelt, men måske især for Danmarks vedkommende et taktisk fif, som skulle lokke eller tvinge tyskerne til at sprede jagerstyrken.

Netop derfor ses en helt klar sammenhæng mellem evakueringen af de sidste britiske tropper fra det græske fastland (ikke Kreta) omkring 28.-29. april og standsningen af fringe operationerne i Beat 5. Med denne evakuering var der ikke det samme grundlag for disse operationer.

Som det er fremgået, figurerede ingen fringe mål på listen fra 14. maj 1941. Som det også er fremgået, fortsatte 2 Group i et vist omfang med at patruljere i Beat 5 med henblik på *skibsmål* indtil 25. maj. Udbyttet med hensyn til sænkede skibe og i det hele taget antallet af antrufne skibe i Beat F/5 i marts og april har vel heller ikke ligefrem kunnet retfærdiggøre en intensiveret indsats her i maj måned – en måned som ellers generelt set betegnede en *optrapning* af Anti Skibs Kampagnen. Kun 5 fly havde haft held til at angribe skibsmål i Beat F/5 i marts/april, og kun ét skib ansås for definitivt sænket, og det endda en trawler⁶⁷. Denne statistik har næppe imponeret Director of Bombing Operations, til hvem den blev udarbejdet. Især ikke på baggrund af intensiteten i andre Beats. I Norge/Skagerak f.eks. der blev inddraget i kampagnen 12. april, fortæller de britiske statistikker, at der indtil 1. juli blev sænket 12 skibe på 192 flyvninger⁶⁸.

65. Adm. Dän. 18/249, 25. maj 1941.

66. Air 28/386. Oulton ORB, 25. maj 1941.

67. Air 20/4057. Statistik over Danmark.

68. Air 20/4057. Statistik over Norge/Skagerak.

Med det ene resultat i maj var det samlede udbytte i Beat F/5 2 skibe, begge trawlere, på 70 flyvninger⁶⁹.

Med så få mål i Beat 5 kunne briterne ikke forvente at sænke megen tonnage her – ej heller forvente at tyskerne ville yde denne lille tonnage den beskyttelse i form af jagere, som briterne håbede på som en sidegevinst. Der er derfor gode forklaringer på, at 2 Group med dens meget begrænsede ressourcer måtte foretage en prioritering og sætte aktivitetsniveauet ned i maj måned for helt at stoppe aktiviteterne i Beat 5 25. maj. 2 Group rådede kun over 9 sqdns., som fra 12. april skulle husere i et område, der strakte sig helt fra Norge til Bordeaux. Da samtidig samtlige stationer under 2 Group 2. juni fik ordre om fra tid til anden at angribe fringe mål i selve Tyskland – mål som var af virkelig militær betydning – krævede det ganske sikkert en yderligere prioritering⁷⁰.

Det er nok et spørgsmål, om ikke det var et fejlgreb af Stevenson overhovedet at satse på Beat F. Da han var i Admiralitetet 10. marts for at finde de bedste jagtmarker, var resultatet bl.a. området ud for Horns Rev (stik ud for Blåvands Huk). Dette område blev altså Beat F.

Oplysningerne om skibsbevægelserne i dette område hvilede på rapporter for januar/februar 1941, d.v.s. måneder hvor de indre danske farvande dette år var totalt lukket af is. Netop sidst i marts, hvor kampagnen virkelig begyndte, var de indre danske farvande igen farbare for skibstrafik. Dette betød, at den skibstrafik, som briterne ønskede at ramme, nemlig de tyske malmtransporter nordfra, sejlede ned gennem de indre danske farvande. Stevenson har altså i Admiralitetet fået et fortegnet billede af skibstrafikken ned langs den danske vestkyst. Briterne havde de første par år vanskeligt ved at forstå tyskernes ønske om at benytte de indre danske farvande fremfor Nordsøen. CC havde endvidere angrebet en del skibe udfor Horns Rev i januar/februar 1941. Dette sammenholdt med den manglende britiske forståelse for den tyske prioritering af den indre rute sydpå må have været årsagen til, at Admiralitetet og Stevenson satsede på Beat F.

Den tyske reaktion

Før det kort skal skitseres, hvilken effekt 2 Groups kampagne generelt havde, hvordan den udviklede sig, og hvordan Slaget om Atlanten udvik-

69. Air 20/4057. Statistik over Danmark.

70. Bowyer M. J. F. 1979, p. 149.

lede sig, skal det undersøges, som er nok så spændende i denne sammenhæng, nemlig hvilken isoleret effekt kampagnen havde i Beat F/12/5. Angrebene i april 1941 var sammen med angrebene på Ålborg i april 1940 den mest intense serie angreb, Danmark havde været udsat for. Selv om angrebene af briterne betragtedes som værende af militær karakter, kan det ikke bortforklares, at bomberne hovedsagelig ramte civile danske mål.

Angrebene gav direkte anledning til, at luftværnet forhøjede beredskabet inden for observationstjenesten ved Vestkysten, samt at der blev foretaget en række skærpede inspektioner af luftværnsforanstaltninger i hele Vestjylland. Endvidere var det også et direkte resultat af angrebene i april 1941, at Finansudvalget 22. juni 1941 gav endelig bevilling til oprettelsen af de første 4½ sluknings- og sanitetskolonner under Statens Civile Luftværn, det såkaldte CBU korps⁷¹.

Især angrebet på Skjern Svineslagteri vakte bekymring i Danmark. Da man ikke kunne se bort fra muligheden af, at dette var indledningen til en ny kurs fra britisk side i retning af at ramme den danske levnedsmiddel-eksport til Tyskland, foranledigede luftværnet gennem aftaler med De Samvirkende Andelsslagteriers Fælleskontor på delvis frivillig basis fabriksluftværnsforanstaltninger gennemført på samtlige landets slagterier. Nogle måneder senere gennemførtes efter aftale med De Danske Mejeri-foreningers Fælleskontor tilsvarende foranstaltninger på samtlige større mejerier⁷².

Denne frygt for britiske angreb på den danske levnedsmiddelindustri var fuldstændig ubegrundet. Som det er påvist, var angrebet på Skjern Svineslagteri et udpræget »free lance« angreb, hvor besætningen end ikke vidste, hvad den angreb. Angrebet på Skjern Svineslagteri lå helt klart uden for rammerne af legitime angreb på besatte lande – rammer som dog ofte *ikke* blev respekteret på det operationelle niveau. Som tidligere fastslået skal resultaterne af angrebene ikke vurderes på grundlag af de fysiske ødelæggelser, de forårsagede – disse var sekundære for briterne. Resultaterne skal derimod måles ud fra tyskernes reaktion på angrebene i form af defensive foranstaltninger – primært »standing fighter patrols«, men også i form af almindelig bekymring, forvirring og omgruppering. Midlet til at bibringe forvirring og irritation var selve Beat taktikken. Derfor skal denne taktiks grad af succes naturligvis også tages i betragtning, når man vurderer det samlede resultat af kampagnen i Beat F/12/5.

Hvad angår det sidste, viste Beat taktikken sig særdeles effektiv i Dan-

71. SCL I-III, I p. 29-30. Eriksen V. 1981, p. 5.

72. SCL I-III, I p. 30.

mark. Det lykkedes nærmest i utrolig grad at udmanøvrere det tyske varslingsystem og luftforsvar. 2 Group mistede ikke ét fly under de decidede fringe angreb, og kun ved enkelte lejligheder nåede det tyske flakforsvar, der ellers blev flyttet ivrigt rundt, at træde i funktion. Jagerne, der faktisk blev flyttet til Danmark, nåede aldrig at få kontakt med de britiske maskiner, der, deres store begrænsninger til trods, faktisk opnåede det »Free Bombing Area«, som var en betingelse for, at Beat taktikken kunne fungere. Med hensyn til den almindelige bekymrede effekt opnåedes den i rigt mål – i så rigt mål, at briterne næppe gjorde sig nogen forestilling herom.

Det, der helt konkret satte tyskerne grå hår i hovedet, var angrebene på jernbanelinier i Vestjylland. Ved at angribe disse pirkede briterne op i en myretue. Tyskerne anså entydigt disse angreb som et britisk forsøg på at genere jernbaneforbindelsen mellem Esbjerg og Hanstholm, hvor tyskerne netop var i gang med den hektiske slutfase af Hanstholm II kystbatteriet⁷³.

Briterne interesserede sig dog ikke på dette tidspunkt for Hanstholm fæstningen. Dette kan konstateres via de britiske recognosceringsflyvninger, som var et godt udtryk for briternes interesser. Uden at forklejne den danske efterretningstjenestes arbejde blev der altid iværksat fotorecognosceringsflyvninger mod objekter, som interesserede briterne for at få et dækkende efterretningsbillede. Ved en gennemgang af disse flyvninger kan det konstateres, at også i foråret 1941 var det de gængse objekter og områder, som briterne recognoscerede over. Det drejede sig primært om Frederikshavn og Ålborg, hvor især skibskoncentrationer havde interesse, ligesom Ålborg med sine tre luftbaser altid var genstand for interesse. Sekundært var det København, hvor interessen især samlede sig om havnen og Kastrup flyveplads. Især i juli 1941 var krydseren Nürnbergs tilstedeværelse i København genstand for adskillige flyvninger.

Først i maj 1942 begyndte briterne at interessere sig for Hanstholm. 17. maj iværksattes en »highest priority recce.« af Hanstholm⁷⁴, og først i juni 1942 kunne briterne ud fra deres recognosceringer fastslå, at det første supertunge 4 kanoners kystbatteri var observeret⁷⁵.

Eftersom dette ligger et helt år efter den faktiske indsats af dette supertunge 38 cm batteri⁷⁶, kunne meget tyde på, at der ikke på alle områder på

73. Adm. Dän. 18/249. Memo af Mewis, 28. april 1941.

74. Air 15/223. 17. maj 1942.

75. Air 15/269. Weekly Intelligence Reports, nov. 41-maj 43.

76. Hendriksen K. 1983. p. 804.

dette tidspunkt af krigen var den store sammenkobling af det efterretningsmateriale, som SOE via den danske efterretningstjeneste rådede over, og det materiale, som RAF rådede over. Mest fortæller det måske om den manglende britiske interesse for disse objekter på dette tidspunkt af krigen. Dette gælder ikke blot Hanstholm, men også de tyske kystinstallationer generelt. Som eksempel kan fremdrages Blåvand Radio. Den blev fotograferet første gang under angrebet 7. april. Ud fra dette billede kunne ikke angives en eksakt »pin point« for denne »beacon station«, som var det britiske kodeord for pejle/radio stationer af denne type. Interessen var dog ikke større, end at der først 6. januar 1942 blev foretaget en decideret recognosceringsflyvning på Blåvands Huk med henblik på en eksakt lokalisering⁷⁷.

Selv efter at det tunge skyts var konstateret i Hanstholm i 1942, var den ikke genstand for nogen særlig opmærksomhed. Det var fremdeles havne og flyvepladser, som havde briternes bevågenhed. Tyskerne derimod var stærkt optaget af denne gigantfæstning. Den var blot en af Førerens mange kongs- eller tvangstanker. Det var Hitler meget om at gøre at opbygge denne gigantiske vestvold, som ud over naturligvis militære funktioner også havde propagandistiske/ideologiske undertoner. Hanstholmfæstningen helt specifikt var Hitlers personlige opfindelse. Under en samtale med Admiral Raeder 26. april 1940 blev tanken født. Raeder ønskede at lukke et hul i den tyske minespærring i Skagerak ved at opstille et 17 cm batteri i Hanstholm og et 21 cm batteri i Kristianssand. Hitler var dog af den opfattelse, at intet mindre end 38 cm batterier kunne gøre det⁷⁸.

Konklusionen på det hele er, at tyskernes *egen* høje prioritering af Hanstholm fæstningen automatisk blev projiceret over på briternes hensigter med angrebene på de vestjyske jernbaner.

Tyskernes opfattelse af de britiske angreb antog nærmest paranoide træk. Allerede ved det andet angreb på jernbanenettet 8. april så tyskerne et mønster i det hele, og 10 april blev der som en direkte reaktion indsat 3 stk. let Luftwaffe flak til beskyttelse af Ringkøbing banegård. Endvidere blev der, også som en direkte reaktion, stationeret en staffel Messerschmidt 109ere i Grove for at imødegå de britiske angreb⁷⁹. Denne sidste disposition er interessant, eftersom der på den tid ikke fandtes Messerschmidt 109ere i Danmark overhovedet.

77. Air 14/2903. Detailed Interpretation Report, 10. april 1941.

Air 14/2903. Detailed Interpretation Report, 8. februar 1942.

78. Wagner G. 1972 p. 99-100.

79. Adm. Dän. 18/249. 10. april 1941.

Som anført observerede Blenheim maskinerne 7. april Messerschmidt 109ere ud for Blåvands Huk og Sild. I 2 Groups hovedkvarter så man naturligvis positivt på disse tyske jageres tilstedeværelse: »It is a little too early to judge, but on 8th of April standing patrols were observed between Cherbourg and the Pas De Calais, on the coast of Holland and the coast of Denmark. this indicates a spreading of the enemy fighter force and our ability to force him to standing patrols«⁸⁰.

De Messerschmidt 109ere, der her omtales, var dog, som nævnt, ikke stationeret i Danmark. Jagerne ud for Danmarks kyst har været fra enten Jagdgeschwader (JG) 1 eller JG 54, som var stationeret i Nordtyskland, og som havde til opgave at afpatruljere Den Tyske Bugt⁸¹.

På grund af den britiske aktivitet fra midt i marts ved den danske kyst har JG 1/JG 54 efter al sandsynlighed fået ordre til at udvide patruljeområdet til op langs den danske kyst. Denne antagelse bygger bl.a. på, at en Messerschmidt 109er fra JG 1 endda med selveste kommandøren for JG 1 landede på Rom flyveplads 8. april 1941⁸². Grunden til, at denne i sig selv inferiøre hændelse er blevet nedfældet i de tyske arkiver, er, at jageren blev beskadiget ved landingen. Hændelsen viser dog, at Rom og efter al sandsynlighed også Ålbrog og Esbjerg er blevet benyttet i en vis udstrækning af JG 1's jagere til optankning etc., når de patruljerede langs den danske kyst. At de ikke var stationeret her, fremgår tydeligt af de tyske belægningsrapporter.

Antagelsen om at JG 1/JG 54 patruljerede langs den danske kyst underbygges yderligere af den britiske taktik ved angrebene 16. april, hvor operationsordren lød på at angribe fringe mål i Vestjylland. Briterne var eminente til at følge de tyske jageres bevægelser via radioaflytning og havde sandsynligvis fundet ud af, at JG 1/JG 54 skulle dække både det nordtyske og danske kystområde. Derfor blev der lagt en taktik 16. april, som skulle overbevise tyskerne om, at dette ikke kunne lade sig gøre – at det krævede flere jagere bl.a. i Danmark. Af operationsordren fra 2 Group til Watton fremgår det, at angrebene i Beat 5 16. april skulle koordineres nøje med et angreb fra Wattisham mod Helgoland by. Station Commanders skulle koordinere angrebene således, at flyene fra Watton skulle ankomme til startlinien for Beat 5, nøjagtig 15 minutter efter angrebet på Helgoland satte ind⁸³. Denne koordination kan kun ses som udtryk

80. Air 20/4057. Ops. under BC Directif – The Attack of Shipping, 8. april 1941.

81. Direrich W. 1976, p. 36. Militærark. Freiburg. Luftwaffeark. R/III/3.

82. Luftwaffeark. pk. 47/563. Skrivelse B. Nr. 1191/41 fra JG 1 til 4/ZG 76 på Ålborg Øst.

83. Air 25/32. Ops. ordre fra 2 Group HQ til Watton og Wattisham, 15. april 1941.

for, at briterne ønskede at trække de tyske jagere til Helgoland området, hvorefter angrebene i Beat 5 kunne sættes ind.

Som nævnt havde tyskerne dog allerede 10. april stationeret en staffel Messerschmidt 109ere i Grove, den såkaldte Einsatzstaffel Grove, dannet af Jagdfliegerschule Stolp-Reitz med Hauptmann Seegert som chef. Sidst i april efter flere angreb udmøntedes chefen for den tyske marine i Danmark Mewis' bekymring i et memorandum, som viser, at han var overbevist om, at briterne planlagde et decideret luftangreb på selve Hanstholm fæstningen. Et sådant angreb var blevet annonceret af den danske sortsender »vermutlich in Südostengland«⁸⁴. Sortsenderen opfordrede derfor de danske arbejdere til at forlade fæstningsarbejdet. Mewis på sin side tog propagandaen alvorligt og opfordrede til, at luftforsvaret omkring Hanstholm blev styrket, og han anså det for tvingende nødvendigt at et 10.5 cm batteri blev opstillet til forstærkning af det ene 4.7 cm batteri og enkelte 2 cm maskingeværer, som på dette tidspunkt varetog luftforsvaret af Hanstholm II byggeriet. Dette 10.5 cm batteri skulle ikke blot ses som en forstærkning af luftforsvaret, men også som en forstærkning af kystforsvaret – en forstærkning, som kunne slå eventuelle britiske landgangsforsøg tilbage.

Ud over den rent militære effekt af et luftangreb på Hanstholm sætter Mewis trumf på ved at pege på det stemningsomslag, et bombardement kunne medføre i den danske befolkning. »Gerade diese Batterie wird mit Recht einer der Hauptpfeiler unserer Abwehrfront an der skandinavischen Flankenstellung bewertet und bedarf daher besonderen Schutzes gegen Angriffe«. Mewis konkluderede, at ud over et stærkt flakforsvar måtte der også »bei entsprechender Wetterlage ständiger Jagdschutz eingesetzt werden«.

Endvidere anså han det for nødvendigt, at banelinien til Hanstholm, som var forsyningsnerven, blev yderligere beskyttet med flak. Især omkring Oddesundbroen, idet denne »Engpass, der einzigen leistungsfähigen Verbindungsbahn vom Reich nach der Nordspitze Jütlands darstellt«⁸⁵.

Netop bekymringen for Oddesundbroen (se nøglekortet s. 11) kommer til udtryk efter angrebet 16. april på banelinien ved Hvidbjerg. Det noteres sirligt, at denne lokalitet »kun« ligger ca. 8 km fra Oddesundbroen⁸⁶.

84. Der har været tale om »Radio Denmark«, som i tidsrummet 16. februar til 27. april 1941 udsendte 432 programmer. Radioen var styret af *Political Warfare Executive*. Howe E. 1982, p. 267.

85. Adm. Dän. 18/249. Memo. af Mewis, 28. april 1941.

86. Adm. Dän. 18/249, 16. april 1941.

5. maj foretog Flugabwehrkommando Dänemark en omorganisation af flakket, udtrykkeligt på grundlag af Mewis' ønsker: Ved Thyborøn blev der opstillet 1 Zug (1 Zug = 4 stk. skyts) flak, sandsynligvis som en reaktion på angrebene mod Wal 11. Ved Oddesundbroen blev der opstillet 2 Züge flak. Ved Ringkøbing station opstilledes 1 Zug. Ved Heager viadukten, som hidtil havde været helt ubeskyttet, blev der ligeledes opstillet 1 Zug. Endelig blev selve Ringkøbing banegård yderligere forstærket med 1 Zug⁸⁷.

Flakomorganisationen følger således tydeligt dels tyngdepunkterne for de britiske angreb dels for de tyske bekymringer. Udviklingen skulle dog vise, at disse foranstaltninger stort set kom for sent til at få nogen indflydelse.

Nok så vigtigt fra et britisk synspunkt var det, at tyskerne ud over Einsatzstaffel Grove stationerede Messerschmidt 109ere i Esbjerg. Det kan konstateres, at 1 Staffel JG 52 Stabskompagnie i maj 1941 var stationeret på Esbjerg flyveplads⁸⁸. Det kan dog ikke på det foreliggende kilde-materiale præcist fastslås, hvornår denne staffel blev overført til Esbjerg. Sandsynligvis skete det dog sidst i april. Midt i maj fik Mewis afslag på den første og vel nok højest prioriterede del af sin forespørgsel, nemlig ønsket om et stærkere luftforsvar af selve Hanstholm fæstningen. Afslaget var dog i lige så høj grad udtryk for tysk afmagt som for manglende vilje. Opstillingen af 10.5 cm flak blev afslået med den begrundelse, at der var stærk mangel på svært flak. I øvrigt mente man, at 4 × 7.5 cm måtte være tilstrækkeligt til at beskytte mod luftangreb. Med hensyn til en direkte jagerbeskyttelse blev dette principielt tiltrådt, men der blev gjort opmærksom på, at de nærmeste flyvepladser Rom og Ålborg lå henholdsvis 65 og 85 km borte. Derfor ville en »Aufstellung von Jägern zum direkten Schutz der Fernkampfbatterie nicht möglich sein«.

Heri kunne Mewis ikke være uenig og præciserede i øvrigt, at hans anmodning om jagerbeskyttelse ikke skulle forstås derhen, at han ønskede *startklare* jagere på disse flyvepladser. Det, han ønskede, var en »Jägerglocke«, altså en jagerparaply over Hanstholm, som kunne virke præventivt mod britiske luftangreb. Dette ville efter hans mening være den eneste effektive beskyttelse, eftersom »Dete Gerätet«, Freyaradaren, i Hanstholm sjældent kunne opfange de britiske fly tidligt nok på grund af

87. Ibid. 5. maj 1941.

88. Adm. Dän. 18/249. Kort over Esbjerg flyveplads i maj 41 viser, at denne staffel var stationeret her. Endvidere refereres til denne staffel i Adm. Dän. Vest 22/263A, 27. maj 1941.

deres ringe flyvehøjde. Derfor ville jagere fra Rom og Ålborg, selv om de holdt startklare, først kunne være fremme 10-12 minutter efter, at de fjendtlige fly blev observeret. Så ville de under alle omstændigheder ikke kunne forhindre angreb⁸⁹.

Mewis' udredninger viser i en nøddeskal, at den britiske beat taktik virkede i Danmark: briterne opnåede det ønskede Free Bombing Area og den bekymring, noget sådant måtte vække hos tyskerne. Det Mewis foreslog som det eneste effektive våben, jagerparaplyen, var i virkeligheden opfyldelsen af de hedeste britiske ønsker.

Den udmanøvrering af det tyske luftforsvar i Danmark, som Mewis skitserer, var ganske typisk for kampagnen i Beat F/12/5. Som det er fremgået, fik de tyske jagere i Danmark ikke én eneste sejr, selv om det kan konstateres, at de ved flere lejligheder forsøgte at nå op til Blenheim flyene. Undertiden var overraskelsesmomentet så kraftigt, at den tyske luftmeldetjeneste end ikke nåede at opfatte nogetsomhelst, før Blenheim maskinerne havde kastet bomberne og var over alle bjerge. Det tyske flak nåede også sjældent at operere effektivt ved disse dagangreb. Dette står i grel kontrast til det tyske flaks ammunitionsforbrug ved de britiske nat-overflyvninger.

Tyskerne fortsatte dog med at rokere rundt på flakket i et forsøg på at effektivisere forsvaret. Således forstærkedes flakforsvaret af Thyborøn yderligere efter angrebet på Wal 11 25. maj. Flugabwehrkommando Dänemark sørgede for opstilling af en 2 cm Zug på landtangen ved Thyborøn, ligesom ildledningen blev forbedret ved overførsel af udstyr fra Rom flyveplads⁹⁰.

Denne sidste disposition fører frem til den tyske reaktion på angrebet på Rom flyveplads 7. april. Til stor undren for de danske arbejdere på Rom flyveplads var der på angrebstidspunktet overhovedet ikke noget flakforsvar af pladsen⁹¹. Hvis man sammenholder den nævnte overførsel af ildledningsudstyr til Thyborøn med en anden disposition 25. maj, nemlig overførsel af en Zug 3.7 cm flak fra Rom til Grove, kan det kun tolkes derhen, at tyskerne på et eller andet tidspunkt efter angrebet på Rom har fået overført et flakforsvar hertil⁹². Da angrebet ikke blev fulgt op, ja, så fjernedes flakket igen, eller, hvad er mere sandsynligt, blev ombyttet med noget andet og mindre slagkraftigt.

89. Adm. Dän. 18/249. Memo. af Mewis, »Luftverteidigung«, udateret.

90. Adm. Dän. 18/249, 25. maj 1941.

91. Beretning fra Lemvig Lokalkarkiv, afgivet 1982.

92. Adm. Dän. 18/249, 25. maj 1941.

Det er således påvist, at briterne *isoleret* i Beat F/12/5 opnåede den ønskede effekt. Det tyske luftforsvar blev udmanøvreret på en sådan måde, og sådanne mål ramt, at det bevirkede en generel bekymring hos tyskerne, som således bed på den britiske madding. Bekymringen gav sig konkret udslag i overførsel af Messerschmidt 109ere og omgruppering af flakforsvaret. Endvidere viste den britiske Beat taktik sig *isoleret* særdeles effektiv. Dette afspejler sig i en så lav tabsprocent som 1.5% for 70 flyvninger i Beat F/12/5 fra 18. marts til 25. maj 1941⁹³.

Set i et lidt større perspektiv må man dog nok erkende, at denne isolerede succes ingen indflydelse fik på hverken Tysklands offensiv på Balkan eller på Slaget om Atlanten. Som nævnt måtte Storbritannien give op på Balkan sidst i april, og Slaget om Atlanten rasede videre og kulminerede først efter, at operationerne i Beat 5 var ophørt. Denne gigantiske kraftprøve blev ikke afgjort ved at sænke et par trawlere ud for Vestjyllands kyst.

Konklusion

2 Groups tabsprocent i Beat F/12/5 var absolut atypisk. Ud for Frankrigs og Hollands kyster, hvor den tyske skibstrafik var langt mere intensiv og af vigtigere karakter end i Beat 5, blev tabene større og større op gennem april, maj og juni. Tyskerne blev efterhånden bekendte med 2 Groups taktik, og de tyske konvojer gik langt ind under kysten under kraftig jager- og flakskibseskorting, ligesom handelsskibene selv blev spækket med flak. Der var således eksemplarer på, at et enkelt tankskib blev eskorteret af ikke mindre end 8 flakskibe⁹⁴. Disse drastiske tyske modforanstaltninger må i sig selv betegnes som en succes for 2 Group, men den var dyrt købt. Især flakskibene viste sig meget effektive over for Blenheim maskinerne⁹⁵.

Som det også er fremgået af de enkelte skibsangreb i Beat 5, angreb Blenheim flyene fra ekstrem lav højde efter udtrykkelig ordre. Ofte kom maskinerne ikke ud af de ekstreme dyk, men gik direkte i havet efter at være gået igennem en morderisk spærreild af flak. Ikke sjældent hændte det, at en Blenheim havde angrebet i så lav højde, at den vendte tilbage til basen med bøjede propeller efter at have været i kontakt med havoverfla-

93. Air 20/4057. Statistik over Danmark, 18. marts – 25. maj 1941.

94. Richards D. 1953, I p. 354. Bowyer M. J. F. 1979, p. 146-47.

95. Air 20/4057. Note on Station Commanders Conference ..., 3. nov. 41.

den⁹⁶. Ofte kom skibsmaster i vejen, og resultatet var oftest en mistet besætning.

Mellem 1. april og 30. juni 1941 fløj 2 Group ca. 1000 flyvninger. 297 maskiner angreb skibe i dette tidsrum, og 36 af disse gik tabt⁹⁷. Dette tal, som svarer til 3 sqdns., må siges at være højt ud af en samlet styrke på en halv snes sqdns. 2 Group var en lille enhed, og derfor følte tabene meget store – så store, at de efterhånden begyndte at påvirke moralen⁹⁸.

Stevenson blev efterhånden upopulær og opnåede det lidet flatterende tilnavn »slagteren«. Når hans hårde holdning blev anfægtet af andre officerer i 2 Group, svarede han blot: »the P.M. wants it«⁹⁹.

Churchill der, som det også fremgår af Stevensons udtalelse, personligt havde givet startskuddet til 2 Groups Anti Shipping Kampagne, var dog ikke upåvirket af de store tab. Således besøgte han personligt 6. juni en af baserne under 2 Group, West Raynham, for at forklare, hvorfor tabene måtte accepteres, og forsøgte at opmuntre 2 Groups besætninger¹⁰⁰.

22. juni ændredes den strategiske situation radikalt med Tysklands invasion af Sovjet. denne strategiske ændring fik også indflydelse på 2 Groups anvendelse, ligesom den fik indflydelse på briternes luftoperationer mod Danmark på lidt længere sigt.

I en ny pep talk til 2 Group på Swanton Morley skulle den med Churchills ord være »spearhead the initial aid to the Russians«¹⁰¹.

30. juni blev 2 Group derfor beordret til at gøre alt, hvad der stod i dens magt med hensyn til at sprede Tysklands jagerstyrker, som nu var engageret på to fronter. 2 Group skulle forsøge at fastholde jagerstyrkerne i vest, og så vidt det var muligt tvinge tyskerne til at trække jagere fra øst til vest. Denne effekt skulle opnås primært ved at udføre såkaldte CIRCUS operationer, d.v.s. jagereskorterede togter mod pas De Calais området og Lille området, hvor briterne regnede med, at tyskerne var mest sensible over for angreb, og hvor der var et stort antal tyske jagerbaser. Principielt altså den samme anvendelse af 2 Group som under Slaget om England og som under kampene på Balkan. Anti Shipping og fringe angreb skulle fortsættes, men som en sekundær opgave¹⁰².

Denne omprioritering af opgaverne betød, at 2 Group med dens be-

96. Hastings M. 1982, p. 88.

97. Richards D. 1953, I p. 354.

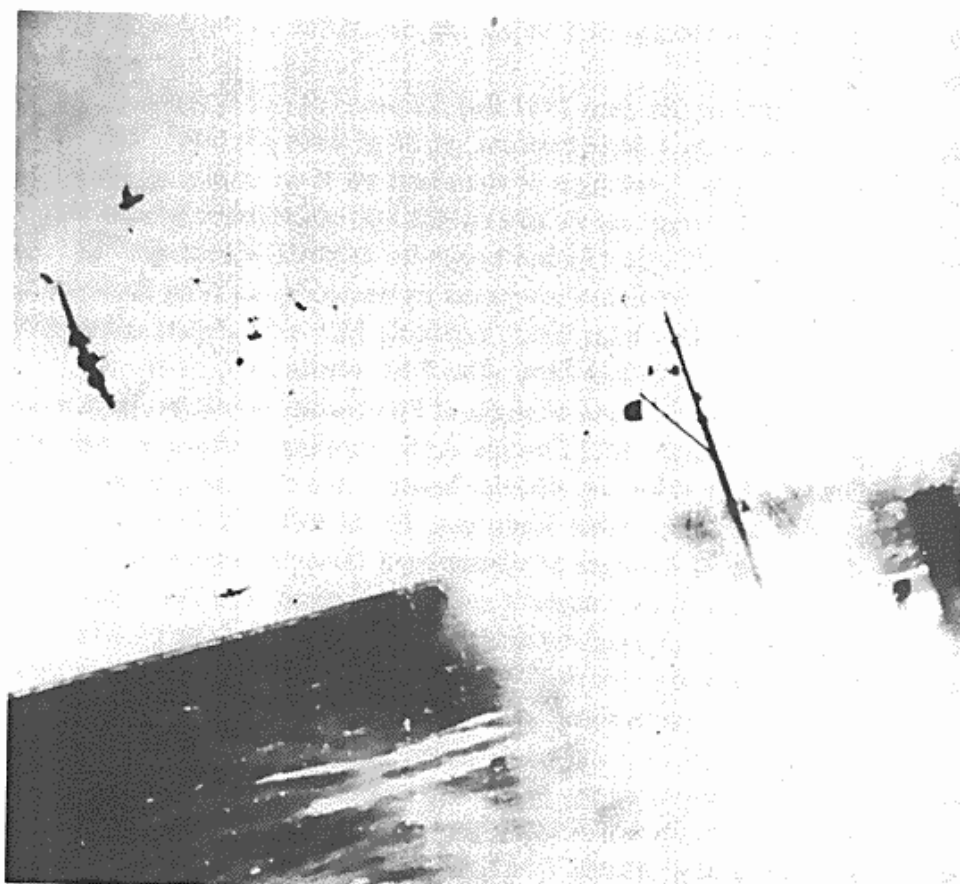
98. Bowyer M. J. F. 1979, p. 162.

99. Hastings M. 1982, p. 89-90.

100. Bowyer m. J. F. 1979, p. 150.

101. Ibid. p. 153.

102. Air 20/4057. Note on the Station Commanders Conference ... 3. nov. 1941.



En Blenheim på Anti Shipping angriber så lavt, at den får styrbords vinge revet over ved sammenstød med masten.
Air 14/3669.

skedne styrke ikke kunne opfylde Anti Shipping kampagnen tilfredsstillende over det kæmpestore område fra Norge til Frankrig. Dette samt den kendsgerning, at det tyske blokadepres begyndte at lette i juli 1941, så CC kunne frigøre nogle af sine ressourcer ved nordvestindsejlingen fra Atlanten, betød, at det 18. juli blev bestemt, at CC skulle overtage Anti Shipping i Nordsøen til Wilhelmshafen¹⁰³. Denne beslutning fik øjeblikkelig virkning for Danmarks vedkommende.

Også i Kanalen begyndte CC at operere mod tysk skibsfart sammen med 2 Group¹⁰⁴. I august 1941 gik 23 af 77 Blenheims, som angreb skibe i

103. Air 15/776. Division by Area of Responsibility for Attacks on Shipping. Retrospektiv memo., udateret.

104. Bowyer M. J. F. 1979. P. 146, 152, 154, 159, 161.

Kanalen, tabt. Sådanne tab blev ganske enkelt uacceptable, også for Churchill, der 29. august personligt greb ind og meddelte Chief of Air Staff, at 2 Group ikke måtte presses så hårdt mere. Dagen efter reduceredes 2 Groups operationer ved et direktiv, som angav de store tab som baggrunden for dette skridt¹⁰⁵.

Der var dog også en anden vægtig faktor bag reduktionen af 2 Groups operationer – en faktor som ikke understreges tilstrækkeligt i den britiske litteratur, som generelt tager 2 Groups Anti Shipping Kampagne og motiverne bag den *for* bogstaveligt. De britiske stabe havde nu konstateret, at disse dagangreb »was unlikely further to affect the strategical deployment of the enemy short range fighter force«¹⁰⁶.

Også overførslen af fly til Malta, hvor de skulle angribe skibsfart mellem Italien og Libyen bevirkede, at 2 Group blev beordret til at nedsætte aktiviteten i Kanalen. Denne nedsatte aktivitet bevirkede, at 2 Group i september 1941 »kun« led halvt så store tab som i de foregående måneder¹⁰⁷.

I november ophørte 2 Groups Anti Shipping totalt, efter at man var kommet til den konklusion, at operationerne var »uøkonomiske«. Opgaven skulle nu overlades totalt til CC, og 2 Group skulle indtil foråret 1942, hvor man regnede med, at det nye Mosquito fly kunne blive rygraden, nøjagtig som efter de svære tab i sensommeren 1940 nu primært operere om natten. Endvidere skulle, som nævnt, en stor del af styrken operere under C-in-C Middle East¹⁰⁸.

Hvad fik så 2 Group ud af de kostbare anstrengelser? Der er i de britiske akter ingen præcise tal på, i hvor høj grad operationerne forårsagede en spredning af den tyske jagerstyrke – blot at dette skete indtil august 1941, hvor man, som nævnt, ikke kunne påregne yderligere spredning af den tyske jagerstyrke. Derimod kalkuleredes med præcise resultater med hensyn til tyske skibstab – beregninger, der dog lå langt over de faktiske tab. En »Air Ministry Shipping Assessment Committee« anslog i september 1941, at 101 skibe svarende til 328000 tons var blevet sænket eller svært beskadiget, og andre 70 skibe lettere beskadiget. Mere troværdige er tallene fra de tyske arkiver, som opregner 29 skibe af første kate-

105. Air 20/4057. Note on Station Commanders Conference ... 3. nov. 41.

106. Ibid.

107. Ibid.

108. Air 20/4057. Brev fra AOC-in-C BC til Air Ministry, dateret nov. 41. Air 20/4057. Brev fra Chief of Air Staff til ?, ikke dateret, men refererer til foregående brev.

gori svarende til 29836 tons og 21 af anden kategori svarende til 43715 tons¹⁰⁹.

En senere opgørelse mod slutningen af 2 Groups kampagne – en opgørelse af Anti Shipping Assessment Committee, som åbenbart ikke har fundet vej til den britiske litteratur, taler om 107 sænkede eller alvorligt beskadigede skibe svarende til 355000 tons¹¹⁰.

Selv om der således tydeligt var tale om en nedsat effektivitet/intensitet i kampagnen fra september til november 1941 og selv om de britiske tal var stærkt overvurderet, viser en af storadmiral Raeders situationsrapporter til Hitler i Ulveskansen 13. november 1941, at kampagnen ramte Tyskland hårdt. Raeder fremførte over for Hitler, at »fjendens luftoverlegenhed i vestrummet truede den tyske søtransportsituation og var en stigende trussel mod de alt for svage søstridskræfter, som skulle beskytte skibstrafikken. Der blev trukket alt for hårde veksler på både mandskab og materiel, og grænsen for, hvad mandskabet fysisk som psykisk kunne bære, var ved at være nået«. Raeder sluttede sin rapport med indtrængende at bede om mere jagerstøtte, men af referatet fremgår, af Luftwaffe ikke mente sig i stand til at imødekomme dette ønske¹¹¹. Noget kunne altså tyde på, at den britiske antagelse om ikke mere at kunne påvirke tyskernes anvendelse af Messerschmidt 109eren var rigtig.

De samlede britiske anstrengelser for at gøre sig fri af det tyske blokadegreb havde som nævnt bevirket, at presset begyndte at lette i juli. Allerede i maj 1941 var de britiske skibstab faldet til lidt under 500000 tons mod aprils 644000 tons. I juni var tallet for stadig nedadgående, og i juli og august faldt tallene til ca. 125000 tons pr. måned¹¹². Den akutte krise var dermed overstået i denne omgang.

109. Bowyer M. J. F. 1979, p. 163.

110. Air 20/4057. Note on Station Commanders Conference ... 3. nov. 1941.

111. Wagner G. 1972, p. 305.

112. Richards D. 1953, I p. 223-24.

Litteraturliste

- Bjørnvad, Anders:* Faldne allierede flyvere 1939-45. Odense 1978.
- Bowyer, Michael J. F.:* 2 Group RAF. A complete history, 1936-45. London 1974 Paperback-udg. 1979.
- Butler, J. R. M.:* Grand Strategy. History of the Second World War. UK military series, Vol. 1-4. London, 1957-73.
- Dierich, Wolfgang:* Die Verbände der Luftwaffe 1935-45. Stuttgart, 1976.
- Eriksen, V. (red.):* Midtjyske CF-kolonne gennem 40 år. 1941 – 1. sept. 1981. Århus, 1981.
- Hastings, Max:* Bomber Command. 2. ed. London, 1982.
- Hendriksen, Knud:* Våben i klitterne. Noter om det tyske invasionsforsvar i Danmark 1940-45. Det Kongelige Garnisonsbibliotek, 1983.
- Rasmussen, Hjørt A.:* Det er nødvendigt at sejle. Nordsøfiskeri under 2. Verdenskrig. Esbjerg, 1980.
- Howe, Ellic:* The black game: British subversive operations against the Germans during the Second World War. London, 1982.
- Mallory, Keith:* Walls of War. A history of military architecture in North West Europe 1900-45. London, 1979.
- Munck, Ebbe:* Døren til den frie verden. København, 1967.
- Richards, Denis:* Royal Air Force, 1939-45. Bind 1-3. London, 1953-54.
- Tortzen, Chr.:* Søfolk og skibe 1939-45. Bind 1-3. København, 1981-83.
- »SCL I-III«:* Statens Civile Luftværn, 1939-49. Bind 1-3. København, 1949.
- Wagner, Gerhard:* Lagevorträge des Oberbefehlshaber der Kriegsmarine 1939-45. München, 1972.