

Hanstholm 5. april 1942

– nedskydningen af »Hudson« O/407

af Jens Andersen

I efteråret 2004 modtog MuseumsCenter Hanstholm en gave, som rummer en dramatisk historie. Det drejer sig om en del af haleplanet fra en canadisk »Hudson«-bombemaskine, som blev skudt ned ved Hanstholm 5. april 1942.

»Hudson« »O« fra No. 407 Squadron (serienummer AM684) var lettet fra flyvepladsen Bircham Newton kl. 7.53 (engelsk tid) sammen med tre andre fly fra eskadrillen. Flyene skulle enkeltvis patruljere for tyske fly i Nordøen parallelt med den jyske vestkyst. Vejret var ikke, hvad man almindeligvis ville karakterisere som »godt«: ved den danske kyst var der helt overskyet med tågedis og ind imellem byger. Sigbarheden var begrænset og vekslede mellem 700-800 m og to sømil. Det var imidlertid ikke et problem for gennemførelsen af patruljen, faktisk tværtimod, for flyet var udstyret med radar.

Efter ca. to timers flyvning nærmede flyet sig den jyske vestkyst ved Hanstholm. Ved

Hanstholm må flyets besætning have opdaget, hvad man anså for et passende mål på sin radar – to skibe ud for Hanstholm: Flyet cirklede en enkelt gang og lagde så an til angreb.

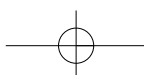
Nedskydningen

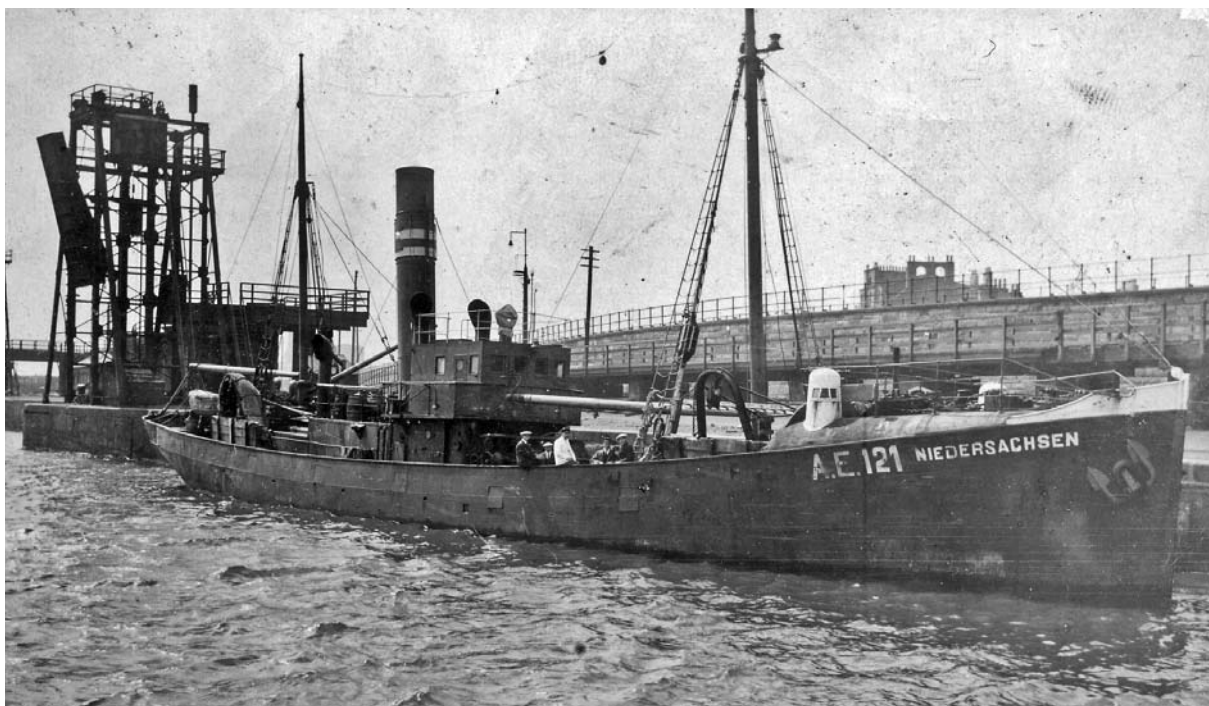
Tyskerne var imidlertid klar til at tage imod flyet.

Allerede kl. 10.38, ni minutter før angrebet, havde den tyske »Freya«-radar på Hjertebjerg observeret flyet over havet, og dette var meldt videre til luftværnsartilleriet på land, og der blev blæst alarm for luftværnsskytset. Desuden havde besætningen på det ene tyske



Lockheed »Hudson« tilhørende Royal Canadian Air Force. »Hudson«-flyet var oprindeligt udviklet fra et civilt passagerfly, og var bevæbnet med syv 7,7 mm maskingeværer og kunne laste 1000 pund bomber. Trods sin civile oprindelse viste flyet sig at være velegnet til patruljer over åbent hav – over for fjendtlige jagere og velbevæbnede skibe klarede det sig imidlertid ikke så godt. (Canadian Forces).





Vorpostenboot 2009 mens den endnu var den civile fiskedamper »Niedersachsen«. Den ca. 260 BRT store fiskedamper blev søsat i 1921. I 1940 blev skibet indrulleret i den tyske flåde som bevogtningsfartøj. Skibet mødte sin skæbne ved Schelde i august 1944, hvor det blev sænket af britiske motortorpedobåde. (Flemming Hansens samling).

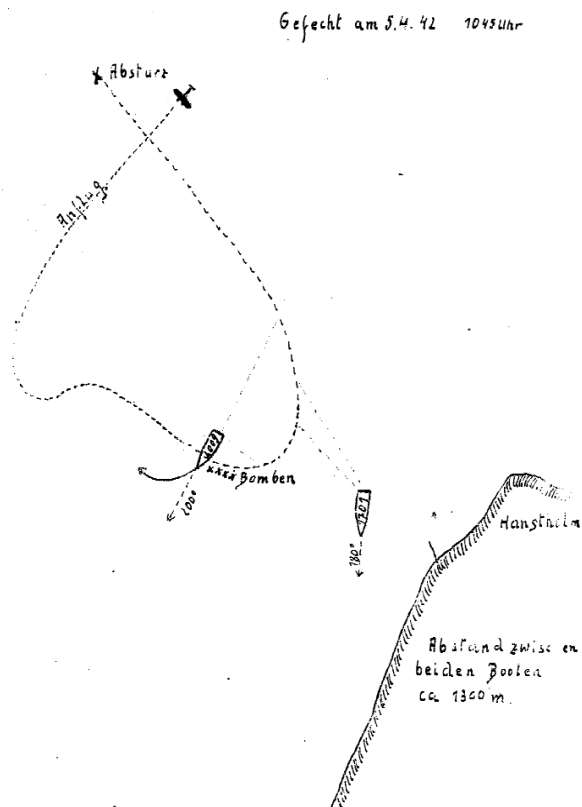
skib, Vorpostenboot 2009, observeret flyet, da det tog sin første omgang og fløj forbi i ca. 1½ sømils afstand.

Forpostbådens kaptajn forsøgte at vende båden, men det gik for langsomt, så det kom til at ligge med breddensiden til det angribende fly. Flyet kom nu tordnede ind i 5-10 m højde. Og da det var på ca. 400 m afstand, gav kaptajnen ordre til, at der skulle åbnes ild. Ifølge den tyske kaptajns rapport lå skuddene godt, og flyet begyndte straks at brænde og stykker af vingerne faldt af. Samtidigt beskød flyet skibets dæk med sine maskingeværer, dog uden at ramme besætningen. Da flyet var fremme ved skibet trak det op og passerede henover det i 20 m højde, idet det samtidigt kastede fire bomber. Bomberne landede i vandet 5 m fra den bagbords stævn uden at detonere. Under kampen blev der fra skibet

affyret to 7,5 cm granater, 160 skud 2 cm ammunition samt 275 skud maskingevær (af tre forskellige kalibre).

Da flyet havde passeret Vorpostenboot 2009, greb det andet tyske skib, Vorpostenboot 1701, ind i kampen. Det lå 1300 m øst for 2009 og tættere inde under kysten. Hvor mange skud dette skib afgav og deres virkning, er ikke oplyst. Flyet drejede derefter mod venstre og nærmede sig dermed land.

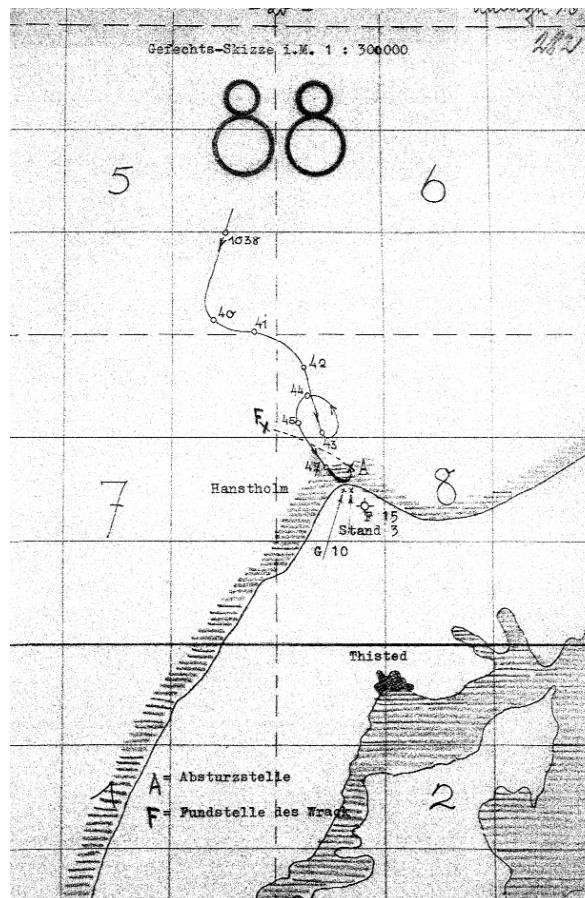
Inde på landjorden var også Marine-Artillerie-Abteilung 118's luftværnskanoner ved Roshage klar til kamp. Da flyet kom nærmere i ca. 40-50 m højde, åbnede en 2 cm og en 3,7 cm luftværnskanon (Stand 3 og Stand G 10) ild på 400 m afstand. Skytterne havde rettet kanonen ind efter lyden af maskinen, så de kunne straks åbne ild, da flyet dukkede ud af tågen. 3,7 cm kanonen nåede at affyre



Skitse af Vorpostenboot 2009's version af kampen. Skitsens fremstilling af flyets videre rute passer ikke rigtigt med de faktisk forhold, idet flyet kom langt nærmere land, end det fremgår af skitsen. (Bundesarchiv).

tre skud – alle tre skud var efter kanonbesætningens mening træffere. Efter den tredje træffer iagttog man en stikflamme og røg ved roden af flyets højre vinge. 2 cm kanonen nåede kun at affyre tre skud, inden der opstod en teknisk fejl; besætningen mente, at i det mindste to af skuddene havde ramt flyet i bugen. Også flyet åbnede ild med sine maskingeværer i rygtårnet, men uden at ramme noget – vidner på landjorden berettede, at de så kuglerne slå ned i vandet.

Derefter drejede flyet væk over den venstre vinge, vaklede og tabte højde. Straks efter, at skytterne havde set flyet forsvinde i tågen, hørte motorlyden pludselig op, og man så en høj vandsøjle ca. 700 m fra kysten.



De tyske luftværnsartilleristers skitse over forløbet af nedskydningen den 5. april 1942 – fra flyet blev observeret på radar (»F 15«) kl. 10.38 til flyet styrtede ned kl. 10.48 (»A«). »F« markerer fundstedet af vraket. »G 10« og »Stand 3« angiver de tyske kanonstillinger, som skød på flyet. Flyets rute er tegnet ud fra radarens målinger. (Bundesarchiv).

Næste dag mistede No. 407 Squadron endnu et »Hudson«-fly ved den jyske vestkyst. Det var N/407, som ud for Thyborøn begik den fejl at udse sig en anden tysk forpostbåd, Vorpostenboot 1211, som mål.

For begge flys vedkommende kunne englænderne blot notere i deres rapporter: »failed to return to base«. På grund af nødvendigheden at opretholde radiotavshed, havde man ingen mulighed for at vide, hvad der var sket med besætningerne. Man havde dog en



Tysk 3,7 cm luftværnskanon (S.K.C/30) fotograferet på Hanstholm i 1945. Det var en kanon af denne type, som affyrede tre skud mod O/407. (F.G. Tillisch/MuseumsCenter Hanstholm).

mistanke om, at flyene var blevet ofre for tyske jagere.

Hvem skød flyet ned?

Efter nedskydningen mente både forpostbådens kaptajn og luftværnsartilleristerne på land, at de hver især skulle have æren for nedskydningen. Og deres respektive rapporter efterlader ingen tvivl om deres afgørende betydning for nedskydningen. Med andre ord: Rapporterne er modstridende. Selvom de to parter versioner af begivenhederne er modstridende, er det faktisk muligt at få de to beretninger til at give et sammenhængende billede af hændelserne – også hvis man antager, at begge parter sagde sandheden i det omfang, som de kendte den.

Luftværnsartilleristerne på land berettede, at forpostbåden først begyndte at skyde få

sekunder før, de selv åbnede ild – og at der ikke kunne ses nogen effekt af skydningen. Det kunne udlægges således, at Vp.Bt. 2009's beretning ikke var sand, og at båden var blevet overrasket af flyets angreb. Imidlertid bekræfter også landartilleristernes skitse af kampen, at flyet foretog et sving, inden det lagde an til angrebet på skibet. Landartilleristernes rapport oplyser imidlertid samtidigt, at sigtbarheden kun var 700-800 m. Det vil sige, at den forpostbåd, som de kunne se, næppe var den angrebne Vp.Bt. 2009, men Vp.Bt. 1701 som lå nærmere land og ifølge Vp.Bt. 2009's rapport åbnede ild senere. Landartilleristernes rapporter og vidneudsagn nævner da også kun et skib.

Hvis kaptajnens udsagn om effekten af Vp.Bt. 2009's skydning står til troende, skulle flyet altså allerede være alvorligt ramt, da det blev landartilleristernes tur til at skyde. Dette

har skytterne på land rimeligvis ikke haft mulighed for at iagttage i den korte tid, de havde til at observere.

Sandsynligheden taler altså for, at det var forpostbåden, som bidrog afgørende til nedskydningen af »Hudson« O/407.

Det fremgår ikke af de tyske dokumenter, hvem der officielt blev tilkendt æren for nedskydningen.

Bjergning af fly og besætning

Vorpostenboot 2009 satte straks kurs mod nedstyrtningsstedet. Imidlertid standsede kaptajnen sejladsen, da den anden forpostbåd advarede om, at det var der, at minefeltet begyndte. I stedet blev det Vorpostenboot 1703, som kom fra Kristiansand for at afløse, som to timer senere nåede frem til nedstyrtningsstedet – dens kaptajn var åbenbart mindre bange for minerne. På det tidspunkt var flyet sunket. Forpostbåden kunne derfor kun opfiske ligene af to besætningsmedlemmer samt et hjul med understel. Kommandanten for Marine-Artillerie-Abteilung 118 sendte derefter den danske redningsbåd ud med tre tyske soldater ombord for at overtage ligene og vragstykket og bringe dem i land, hvorefter de blev sendt videre til den tyske søflyveplads i Thisted.

De to bjærgede besætningsmedlemmer, piloten Flight Sergeant Leo George Murphy (født 5.4.1914) og skytten, Warrant Officer Samuel Douglas Dean (født 5.12.1914), blev begravet på krigskirkegården i Frederikshavn den 11. april 1942. Senere blev endnu en af flyets skytter fundet og bragt fra Thisted til Frederikshavn. Det var Flight Sergeant Arthur Kenneth Hamilton (født 25.11.1921). Begravelsen fandt sted den 27. juli 1942.

Liget af det fjerde medlem af besætningen, observatøren Sergeant Joseph F.P.H. la Fre-



Den engelske del af krigskirkegården i Frederikshavn, hvor tre af de fire besætningsmedlemmer fra O/407 blev begravet. (Kenneth Kristensen).

niere (født 11.4.1917) er aldrig blevet fundet – i det mindste er hans lig ikke blevet identificeret.

Selvom hjulet er den eneste vragdel, som nævnes i de officielle kilder, må de tyske soldater have bjærget lidt mere af flyet. I hvert tilfælde modtog MuseumsCenter Hanstholm i efteråret 2004 en del af haleplanet af en »Hud-



Del af haleplanet fra »Hudson« O/407 med stedet og datoen for nedskydningen påmalet. Malingen er ikke den oprindelige, men en senere opmaling. Vragdelen kan nu ses i museets udstilling. (MuseumsCenter Hanstholm).

son«-maskine. På vingestumpen er skrevet »Battr. Hansted 5. April 1942«. Man må formode, at vragstykket blev brugt af de tyske soldater som udsmykning i en af batteriets baraker.

Efter krigen må haleplanet være blevet bragt til Tyskland – præcist hvornår og hvordan er uvist. Her endte det med at blive brugt som havepynt i Sydtykland frem til ca. 1990, da givener Michael Schmeelke modtog den - i efteråret 2004 vendte vragstumpen så endelig tilbage til Hanstholm.

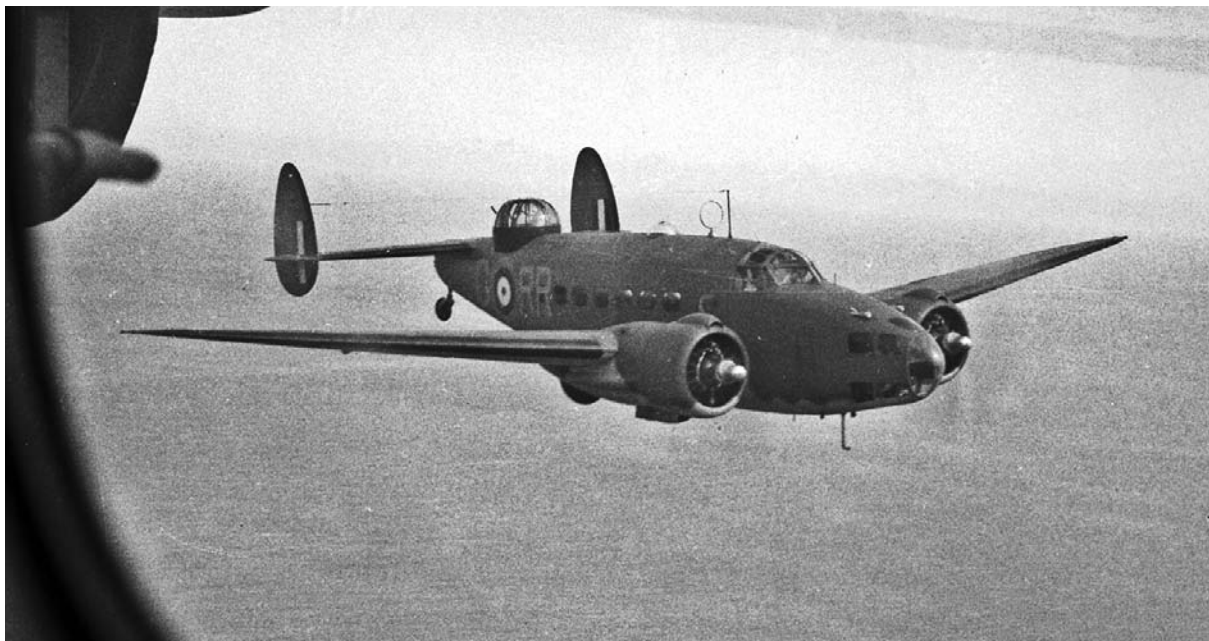
Coastal Commands offensiv

Episoden, som berørte Hanstholm den 5. april 1942, var ikke et tilfældigt angreb. Derimod var den et led i en britisk offensiv mod tysk søfart i forsøget på at lamme Tysklands økonomi.

Offensiven gennemførtes af Coastal Command, som var den del af Royal Air Force,

som havde ansvaret for krigsførslen til søs. Søkrigsførslen prioriteredes ikke højt indenfor Royal Air Force, da man mente, at man kunne afgøre krigen med strategisk bombing af Tysklands byer. Det betød, at Bomber Command fik de bedste og mest moderne fly, mens Coastal Command i vidt omfang måtte nøjes med umoderne fly, som ikke længere kunne bruges af Bomber Command. Af samme grund betegnedes Coastal Command af det britiske admiralitet som RAF's stedbarn.

Lockheed »Hudson« var i sommeren 1942 det mest moderne fly, som Coastal Command rådede over i større antal til angreb mod sømål. Flyet var et modificeret trafikfly, men fungerede udmærket i opgaven som patruljefly over åbent hav. Som decideret bombefly var »Hudson«'en imidlertid ikke særligt egnet, da det var forholdsvist langsomt, ikke særligt manøvredugtigt og svagt bevæbnet. Disse begrænsninger var man klar over alle-



»Hudson«-fly fra Royal Canadian Air Force's No 407 Squadron. Eskadrillen havde også tilnavnet »Demon Squadron« og var specialiseret i angreb på sømål. Eskadrillen havde radiokoden »RR«, som ses på siden af flyet. (Canadian Forces).

rede i sommeren 1941, inden offensiven mod skibsfarten for alvor blev sat i gang – man havde imidlertid ikke noget bedre at sætte i stedet.

I mangel på hurtige, kanonbevæbnede torpedofly forsøgte man at udnytte beskyttelsen af mørke og dårligt vejr sammen med flyvning i lav højde for undgå fjendtlige jagerfly og opnå overraskelse. Selv ved natangreb viste denne metode sig at være for kostbar til at være effektiv. Coastal Command mistede således i perioden januar-juni 1942 52 fly og besætninger på anti-skibsangreb – alene i maj mistede man 25 fly.

I maj 1942 anslog RAF, at man sænkede et skib for hver tre mistede fly. Dette bytteforhold var i sig selv dårligt nok, men da man efter krigen kunne studere de tyske optegnelser, viste dette sig endda at have været alt for optimistisk – det reelle tal var 6:1.

Særligt i april og maj 1942 blev tabene slemme, for Coastal Command valgte da at gå bort fra taktikken med overraskelsesangreb i dårligt vejr og om natten. I stedet ønskede man en mere massiv indsats for at opnå større resultater. Man begyndte derfor at indsætte flyene i godt vejr og i større formationer. Denne taktik viste sig imidlertid meget kostbar, da det betød, at skibenes luftværnsskyts var i fuldt beredskab, når flyene gik ind til angreb i lav højde.

Nedskydningen af de to fly ved den jyske vestkyst i begyndelsen af april 1942 viser, hvor ringe chancer en »Hudson« havde for at overleve et angreb mod et fuldt alarmeret krigsskib – også selvom der blot var tale om en gammel fiskedamper! For begge flys vedkommende gjaldt det, at de havde prisgivet overraskelsesmomentet ved at cirkle for finde den bedste angrebsvinkel, inden de gik ind til angreb.

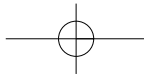
Briterne vidste jo ikke, hvad der var sket med de to fly, så man kunne ikke drage kon-

klusioner af de to flys skæbne. Ved udgangen af maj 1942 havde man imidlertid lært lektion: Den form for angreb var for risikabel! Man valgte derfor endnu en gang at ændre taktikken for angrebene. Man gik således over til at bombe fra 4000 fods (= 1219 m) højde. Dette betød, at tabene blev mindre, da man dermed kom udenfor den effektive rækkevidde af skibenes lette luftværnsskyts – man opnåede dog samtidigt færre træffere med bomberne.

Der var et særligt tragisk moment ved de farlige angreb i lavt højde, som kostede så mange tapre flybesætninger livet. Mange af de bomber, som blev kastet mod de tyske skibe eksploderede nemlig ikke – som det jo også var tilfældet ved Hanstholm. Der var to grunde til, at der optrådte mange forsagere. Dels anvendte man bomber, som egentlig var beregnet til brug mod let pansrede mål – i nogle tilfælde gik bomberne direkte gennem skibenes overbygning og ud på den anden side. Dels nåede bombernes detonatorer ofte ikke at blive armeret på grund af den lave højde, som de blev kastet fra. Som Kim Abbott, en af de få piloter fra 407, som overlevede anti-skibskampagnen, bemærkede, var det en bitter ironi, at de mest tapre besætninger, som pressede deres angreb igennem trods luftværnsilden og nærmest lagde deres bomber ned på skibsdækket, var dem, som havde den ringeste chance for at ødelægge deres mål.

Jens Andersen

Født 1968. Cand. mag. i middelalderarkæologi og historie. 2000 Ph.D. Siden 2001 museumsinspektør ved MuseumsCenter Hanstholm.



Tak til

Søren Flensted og Carsten Pedersen for hjælpen med at fremskaffe supplerende oplysninger og dokumenter, Flemming Hansen for at have stillet billedet af V 2009 / »Niedersachsen« til rådighed for forfatteren. Det cana-

diske forsvar og nationalbibliotek skal også have en stor tak for at have hjulpet med henholdsvis at fremskaffe fotografier af flytypen og stille kopier af besætningens tjenestepapirer til min rådighed.

Litteratur og kilder

Litteratur

Abbott, Kim: Gathering of Demons. Perth 1986

Anthonisen, Bent Baagøe: Hanstholm Fæstningen. Ringkøbing 1985.

Bjørnvad, Anders: Faldne allierede flyvere 1939-1945. Odense 1978.

Brereton Greenhous, Stephen J. Harris, William C. Johnston & William G.P. Rawling: The Official History of the Royal Canadian Air Force, Volume III. The Crucible of war 1939-1945. Toronto 1994.

Goulter, Christina J.M.: A forgotten offensive. Royal Air Force coastal command's anti-shipping campaign, 1940-1945. London 1995.

Gröner, Erich: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 8. Koblenz 1993.

Hendrie, Andrew: Lockheed Hudson in World War II. Shrewsbury, 1999.

Kristensen, H. Skov, C. Kofoed og F. Weber: Vestallierede luftangreb på Danmark 1940-45. Århus 1988.

Utrykte kilder

Rigsarkivet, Håndskriftssamlingen XVI (Danica 203)

Pk. 19 læg 253 Kriegstagebuch, Marinebefehlshaber Dänemark, 1.4.-30.6.1942

Pk. 22 læg 263A Kriegstagebuch, Kommandant im Abschnitt dänische Westküste, 9.4.1940-15.1.1943

Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg

Indberetningsprotokol for Hanstholm Redningsstation, 1930-48.

Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg

RM 45 III/314 Kommandant im Abschnitt dänische Westküste. Akte G - Vb Luftverteidigung Bd 2: 8.10.1941-30.5.1942

RM 72/6 Kriegstagebuch, 12. Vorposten-Flottille, 1.1.-31.5.1942.

RM 72/212 Kriegstagebuch, 20. Vorposten-Flottille, 1.4.-31.8.1942.

RM 72/245 Kriegstagebuch, 17. Vorposten-Flottille, 16.11.1941-30.9.1942.

National Archive, London

Air 25/336 Headquarters No. 16. Group, Narrative

Air 27/1793 Operations record book of N. 407 Squadron R.C.A.F.

Library and Archives Canada

Tjenestepapirer vedr. R-65297 Leo George Murphy, R-68681 Joseph Frederic Paul Henri la Freniere, R-58523 Samuel Douglas Dean og R-76616 Arthur Kenneth Hamilton.

