

## FLYSTYRT VED TÅRS I VENDSYSSEL, 16/2 1945

I februar 1945 styrtede et stort tysk bombefly af mærket Junkers 88 A-4 ned på gården Volsholt øst for Tårs.

Flyets base var Tirstrup, hvortil det i januar 1945 var overført fra Magdeburg i Tyskland, med henblik på et planlagt bombeangreb mod den skotske flådebase "Scapa Flow".

Til formålet beordrede Hermann Göring mindst 27 fly til Tirstrup, heriblandt bombemaskiner, der, udover at medbringe en kolossal bombelast, tillige skulle belyse målet, og fungere som stiftendere for en del "Mistel"-kombinationsfly. Der var tale om to sammenkoblede fly, alene med een pilot i et jagerfly (Fokker-Wulf), som var koblet "på ryggen" af det store Junkers 88.

Ideen bag denne tyske opfindelse var, at Fokkeren blev monteret ovenpå Junkeren, som var fyldt med sprængstof samt brændstof til udturen.

Piloten befandt sig i Fokker-jageren, som over målet frigjorde den gigantiske bombe, og derefter fløj hjem på eget brændstof.

Tillige havde tyskerne udviklet en radiobøje, "Funkbøje Schwan", som blev udlagt fra fly før angrebet, med henblik på at hjælpe Mistel-piloterne med den præcise navigering mod målet. Det antages, at den store Junkers 88 var styret af radiobøjens signaler under indflyvning mod målet.

Danske efterretningsrapporter blev i januar og februar 1945 sendt til Royal Air Force.

Den 11/2 1945 styrtede en Junkers 188 ned under en vejrrekonoscering over Nordsøen. Britiske jagere skød den ned, hele besætningen gik tabt, og tyskerne mistede vigtige vejrinformationer. Vinteren var meget streng, og bombeangrebet mod Scapa Flow blev udsat.

Den 14/2 1945 sendte RAF to Mosquito-jagere over Nordsøen mod Danmark, og ved et angreb mod Tirstrup ødelagde de engelske jagere i alt seks fly på jorden, heraf tre Junkers 88 bombefly og tre Fokker-jagere.

Den 16/2 1945 styrtede den store Junkers 88 A-4 med 4 mands besætning ned nær Volsholt ved Tårs. Alle 4 omkom.

Den 17/2 1945 styrtede en Junkers 188 ned under start fra Tirstrup.

Efter tabet af mindst 9 fly beregnet for angrebet mod "Scapa Flow" blev aktionen afblæst, og de tilbageværende fly returnerede til Tyskland.

- o -

- 1 -

I lokalområdet ved Tårs beordrede den tyske besættelsesmagt nogle landmænd til at fjerne vraget.

Den lokale læge blev bedt om at tilse de 4 omkomne besætningsmedlemmer, og han kunne berette, at der ikke var en hel knogle tilbage i nogen af dem. De ligger alle begravet på Frederikshavn Kirkegård.

- o -

Lokale beboere fandt vragdele spredt over et stort rektangulært område ved Volsholt.

Et halehjul, en kompressor og dele af instrumentbrættet er i behold.

- o -

Hoslagt denne korte beretning følger:

- Forfatteren Carsten Petersens udførlige beretning i følgende afsnit:

- "Mistel 2"
- Funkbøje Schwan
- Angrebet aflyses
- Efterretning fra Tirstrup
- Angreb på Tirstrup
- Eskadrille II/KG 200 i Danmark
- Krigens slutning på Tirstrup.

I alt 5 sider.

- Rapport om nedstyrtningen den 16/2 1945 udarbejdet i april 1995 af Flyhistorisk Museum.

I alt 2 sider.

- Kort over nedstyrtningens område ved Volsholt, Tårs. Stedet mærket med rød pil.
- 6 fotos af Junkers 88/188, Mistel-kombinationsfly bestående af Junkers 88 og Fokker-Wulf 190, Mosquito XIX-jager fra RAF, med tilhørende tekst (fra bogen Allierede Flyangreb 40-45).
- Tekst på tre vragdele, mærkeplader m.v.

Kildeangivelse:

- Forfatteren Carsten Petersen  
Vestervang 10  
Lejlighed 1034  
8000 Århus C., tlf. 86189060.
- Flyteknisk Museum, Billund.
- "Vestallierede flyangreb på Danmark 1940-45".
- Ejeren af "Volsholt" ved Tårs, Jørgen Ugilt, Volsholtvej 75, 9830 Tårs.
- Maleren Poul Anker Bech, Bastholm Møllevej 115, Tollestrup, 9760 Vrå.
- Inger og Martin Andersen, Tårnbakkevej 12, 9830 Tårs.

Bjergby, den 25/11 1998

Ole Rimmen  
Skagen Landevej 101, Bjergby  
9800 Hjørring

**Tekst på tre vragdele, mærkeplader m.v.**

1. Spornrad 560 x 200, Alu-fælg m. leje Z.N. 8-2210 BI.

Dæk: Continental 560 x 200 AK.

2. Kompressor af mrk.

“Knorr-Bremse A.-G.”

“Druck - u. Sogpumpe”

DUS 38/280 MUL

zum Prüfgerät

19-508 AI

Werk. nr.: 5104

Fertiggest.: 4.9.39.

3. Alu-plade fra instrumentbord eller skyttens sigtemiddel, ca. 18 x 20 cm,  
tekst: “FARBGLAS AUS/EIN”.

FUNDSTED:TÅRS, VOLSHOLT

KORTGRUNDLAG 1.:1CM	REF.:4D2	FUNDNUMMER.....: 650	
KORTGRUNDLAG 2.:2CM	REF.:1317 4	FUNDDATO.....:950415	
		STYRTDATO.....:450216	
		TYPE.....:JU 88A-4	
S/N.:537	REG.:	SQN.:5/II/KG20	DRÆBTE:4
REF.....:LOD 4 S 62		UDGRAVET.....:	
KONTAKTPERSONER:POUL CHRISTIANSEN,STENDALVEJ 165,TÅRS,98961470.(VIDNE) JØRGEN UGILT,VOLSHOLTVEJ 75,TÅRS,98961562 (EJER AF JORDEN)			
UDGRAVET MED...:AF TYSKERNE			

HISTORIE.:Der var sne på markerne. Paul Christiansen var hjemme på ejendommen Stendalsvej 165, hvor han hjalp sin far med at læsse af vognen på gårdspladsen. De hørte flyet kredse over området. Pauls lillebror Svend var ude at kælke og så flyet komme med ild og røg efter sig. Den forsvandt bag Volsholt. "Fisker Ejner" Christiansen fra Stendalsvej nr.168 kom løbende. Han troede at den var styrtet ned på Volsholt. Pouls far Ejner og Poul samt "Fisker Ejner" løb tværs over markerne til nedstyrtningsstedet øst for Volsholt. Vejene var spærret af sne. Imens ringede naboen smed Kristian Jensen, Stendalsvej 166 til vagtværnets leder Kaj Sandvig i Tårs og slog alarm. Derefter løb han også til styrtstedet. Poul løb forrest. Det ulmede og knitrede fra vraget da han nåede frem. Thomas Andersen som ejede Volsholt fortalte de tililende at der ikke var nogen i live. Herefter gik man snart hjem for at fodre. Snart kom tyskerne til stede og Thomas Andersen kørte de dræbte besætningsmedlemmer på hestetrukken slæde ned til vejen hvor de blev læsset i biler og kørt bort. Læge Søren Larsen fra Tårs tilså de dræbte og kunne berette at der ikke var en hel knogle i kroppen på dem. Næste morgen kom tyskerne med en tolk til Ejner Kristiansen og bad ham køre dem op til vraget på slæde. Derefter blev han bedt om at skaffe yderligere et par slæder til næste dag. "Fisker Ejner" og Thomas Andersen stillede næste dag med deres hestetrukne slæder. De havde hver to heste for, medens Ejner Kristiansen kun kunne stille med én da den anden var med føl. De kørte så sammen vragdelene ned til vejen hvor de så lå en uges tid inden de blev fjernet. Ejner Kristiansen fik 33 kroner for arbejdet, og det var mindre end de andre på grund af at han kun stillede med én hest.

Flyet havde forsøgt at nødlande på en lang flad mark NØ for Volsholt. Umiddelbart øst for marken stiger terrainet brat ca 10-15 meter. Her havde flyet ramt og dele fra flyet var kastet langt ned over marken. Motorerne lå langt fra vraget. Jørgen Ugilt har siden fundet en del smådele på marken.

#. 650

OVERSIGT OVER NEDSTYRTEDE FLY  
I DANMARK

04/06-95

A/C TYPE	LOCATION				DATE
JU 88A-4	TÅRS, VOLSHOLT				450216
S/N	REG	SQN	NATION	BESÆTNING	STATUS
537		5/II/KG200	TYSK	BEYER, JOACHIM, UFFZ	++
REFERENCE		ÅRSAG			
LOD 4 S 62		STYRT			

## BEMÆRKNINGER

BRAND VED NEDSLAGET KL CA 1700.

pilot, Joachim Beyer, uffz , født 040321  
Observatør, Ludvig Lang, uffz , født 020421  
telegrafist, Friedrich Münkel, feldwebel , født 140220  
skytte, Erich Fugmann, uffz , født 100720

Alle begravet på Frederikshavn kirkegård.

## **Mistel 2**

Efter den begrænsede succes i Seinebugten fik Junkersfabrikkerne i Leipzig-Mockau ordre til at fremstille 75 Ju88G-1, der skulle anvendes som Mistel. Disse blev hovedsageligt sammensat af natjagere, der ventede på at blive repareret.

Den overste komponent blev en Fw 190A-6 eller F-8, og da begge fly anvendte samme brændstoftype (95 oktan), kunne jageren direkte tappe fra bombemaskinen under anflyvningen til målet.

Kombinationen af Fw 190F-8 og Ju 88G-1 blev kaldt Mistel 2 og i begyndelsen skete der en række uheld på grund af overvægt, hvorefter det blev besluttet at montere et tredje hovedhjul under kroppen på Ju 88'eren. Hjulet kunne kastes efter start.

På grund af de allieredes fremrykning blev IV./KG 101 trukket tilbage fra Frankrig og den 10. oktober 1944 blev enheden omdøbt til III./KG 66. Kun 10 dage senere blev enheden igen omdøbt til II./KG 200.

II./KG 200 kom til at bestå af:

- 5. Staffel (bombemaskiner til belysning af målområdet - Beleuchterstaffel)
- 6. Staffel (angrebsenhed med Mistel 2 - havde 'Vater und Sohn' som eskadrillemærke)
- 7. Staffel (uddannelsesenhed for Mistel-kombinationer).

I løbet af november 1944 tog planen om at angribe den britiske flåde ved Scapa Flow form. Luftwaffe planlagde at angribe Scapa Flow i midten af december 1944 og forberedte overflyvning af deltagende enheder til Jylland og Sydnorge. Det varede dog indtil den 10. januar 1945, før de første Mistel ankom til Fliegerhorst Tirstrup. I de foregående dage havde vejret været meget dårligt. I alt ankom der 12 Mistel bestående af Ju 88G og Fw 190A til Tirstrup. Starten fra Burg var foregået uden vanskeligheder og piloterne fløj op langs den østjyske kyst. Over Århusbugten blev de tyske fly beskydt af Kriegsmarine, idet marinen ikke havde fået melding om deres ankomst. Landingen på Tirstrup blev da også foretaget i dårligt vejr med store snedriver overalt undtagen på landingsbanen. På grund af Mistelens store vægt havde det været nødvendigt at rengøre landingsbanen i Tirstrup i højere grad end normalt. En Mistel vejede betydeligt mere end en almindelig Ju 88, der var fuldt lastet, men understellet på den underste del af Mistelsen var det samme som på en almindelig Ju 88G. Dækkene var ligeledes de samme og det var nødvendigt at rense landingsbanen fuldstændig for småsten etc. for ikke at forårsage en punktering, der kunne få katastrofale følger. Sammenbygningen af Ju 88/Fw 190 gav også andre problemer, idet piloten oppe i Fw 190'eren ikke kunne anvende Ju 88'ens bremsere under kørsel på jorden. Det medførte, at det var overordenligt vanskeligt at taxi med Mistel, hvorfor transport af Mistel på jorden normalt blev foretaget ved hjælp af trækraft (f.eks. en traktor).

Mistelflyene på Tirstrup tilhørte 6./KG 200, der var under kommando af Oberleutnant Pauli. Chefen for II./KG 200 var ridderkorsindehaveren Hauptmann Kurt Capesius, der som chef for III./KG 66 den 30. november 1944 havde modtaget Ridderkorset. Capesius overlevede krigen, men blev dræbt ved en flyveulykke i oktober 1958. II./KG 200 rådede over endnu en ridderkorsindehaver, nemlig chefen for 7./KG 200 Hauptmann Horst Rudat, der forblev hjemme i Tyskland (på flyvepladsen Burg ved Magdeburg). Rudat fik ridderkorset i marts 1943 efter 313 togter (blandt andet flere til Stalingrad, hvor han var en af de sidste piloter til at lande for at opsamle sårede). I slutningen af krigen blev Rudat chef for II./KG 200 og efter krigen fortsatte han i Bundeswehr, hvor han opnåede rang som brigadegeneral.

På Fliegerhorst Tirstrup blev ligeledes 5.(Beleuchter)/KG 200 stationeret. De havde til opgave at belyse Scapa Flow under angrebet, men udover denne opgave skulle de også fungere som stifindere for Mistel-flyene, der kun havde enmands besætning og derfor ikke de store navigationsmuligheder. 5./KG 200 på Tirstrup var udstyret med 5 stk. Ju 188D-2 og 7 stk. Ju 88S-3 plus en enkelt Ju 88A-4. Besætningerne var håndplukkede med mange missioners erfaringer bag sig. Eskadrillen rådede ialt over 9 Ju 88S og 9 Ju 188, hvoraf henholdsvis 8 og 5 var operationsklare. 5./KG 200 var under ledelse af Oberleutnant Pilz.

## **Funkboje Schwan**

For at hjælpe navigeringen for Mistel-piloterne besluttede tyskerne at udlægge radiobøjer i Nordsoen. Radiobøjerne, der havde den tyske betegnelse FuG 302 C Abwurf-Funkboje Schwan, var yderst moderne efter datidens forhold.

Den var oprindeligt beregnet til markering af mål på havet, såsom konvojer og lignende. Bøjen var oprindeligt tænkt udkastet fra Fw 200 opklaringsfly, men den blev kun meget sjældent benyttet og ingen resultater er kendt.

En teleskopantenne var anbragt i agterenden af den bombeformede bøjes 192 cm lange krop. Efter at bøjen var udkastet, rejste bøjens krop sig lodret op i vandet og ved samme lejlighed blev stavantennen udsendt. Et urværk kunne forud indstilles under flyvningen og urværket bestemte herefter sendetidspunkterne. Bøjen udsendte et prøvesignal de første 10 minutter efter, at den var udkastet og herefter kunne den programmeres til at sende fra 1 til 29 timer efter udkastningen. Efter 2 til 72 timers forløb kunne man udløse en sprængladning, som ødelagde bøjen og derved forhindrede, at den faldt i fjendens hænder.

Bojens kvartsstyrede sender havde en effekt på 3 Watt og sendte på en fast frekvens (40 MHz moduleret/45 MHz umoduleret). Alt hvad flyene behøvede for at opfange signalerne, var en FuG 16ZY eller FuG 17Z. Ved en flyvehøjde af 3600 m var Fug 302's rækkevidde ca. 200 km og nøjagtigheden lå på ca. 100 meter.

I efteråret 1944 afprøvede E-Stelle Travemünde en modificeret udgave af radiobojen, og det var formodentlig denne udgave, som skulle have været udlagt i tilfælde af angreb på Scapa Flow.

Funkboje Schwan skulle nedkastes fra en højde af ikke over 300 m og kunne f.eks. udlægges i forbindelse med en minelægning umiddelbart før angrebet på Scapa Flow, så det britiske forsvar ikke opdagede den virkelige årsag til udlægningen. Et eksemplar af Funkboje Schwan kan i dag ses på Forsvarsmuseet i Oslo.

2./FAG 5, der i januar/februar 1945 havde to telefonnumre til rådighed på Fliegerhorst Grove, havde ordre til at støtte II./KG 200. 2./FAG 5 var på dette tidspunkt underlag FAG 1, der blev ledet af ridderkorsindehaveren Major Erwin Fischer (egeløv den 10. februar 1943). På dette tidspunkt lå FAG 1 på Neubiberg i Tyskland. 2./FAG 5, der fløj Ju 290 og Ju 188, havde overordenlig stor erfaring med opklaringsflyvning over Atlanterhavet og var i stand til at navigere med stor nøjagtighed.

Den 10. januar 1945 var et natrekognosceringsfly (Ju 188) ankommet til Jylland og var til rådighed for 'Unternehmen Drachenhöhle'. Derudover havde operationen rådighed over en Ar 234. Denne har formodentlig været stationeret på Stavanger.

### **Angrebet aflyses**

Samtidig med ankomsten af Mistel til Tirstrup foretog tyskernes særlige opklaringsenhed - Aufklarungsgruppe Oberkommando der Luftwaffe - adskillige overflyvninger af Scapa Flow. Enheden var specielt uddannet til at fotografere vanskelige mål. Tyskerne mistede en enkelt maskine, medens den i stor højde spionerede mod Scapa Flow. Den blev skudt ned af to specielt byggede Spitfires, der havde til opgave at angribe fjendtlige opklaringsfly i stor højde.

De 15 på Tirstrup stationerede Mistel blev forsynet med sprænghoveder og fra og med den 20. januar skulle enheden være klar til at angribe den britiske flåde ved Scapa Flow (Unternehmen Drachenhöhle). Til at lede Mistelflyene til målet og oplyse dette var der afsat 12 Ju 88 og Ju 188 fra 5./KG 200. Det var samtidig planlagt at indsætte alle til rådighed værende Fw 190 med 'Bombentorpedo' fra III./KG 200. Sidstnævnte skulle operere fra Stavanger, men på grund af tekniske problemer var III. Gruppe var ikke klar til at gennemføre et sådant angreb.

Mistelflyene havde brug for månelys og roligt vejr for at kunne gennemføre angrebet på Scapa Flow. Vejret i slutningen af januar 1945 var meget dårligt, og kommandøren for KG 200, Oberstleutnant Werner Baumbach, udskød gang på gang angrebet. Samtidig med dårligt vejr var Tirstrup dækket af sne og is, og det fornødne snerydningsgrej var ikke til stede.

Nat efter nat ventede besætningerne på startsignalet, men vejret over Nordsoen spillede ikke med. Der rasede en storm over Nordsoen, og hvis der var noget, Mistel-fly havde brug for, var det roligt vejr. Kraftig vind ville besværliggøre eller umuliggøre turen over Nordsoen, og Mistelen ville blive slået ud af kurs, efter at Fw 190'erne havde sluppet den.

I begyndelsen af februar 1945 gennemførte Luftwaffe en række opklaringsflyvninger over Nordsoen for at finde egnet vejr til angrebet. Den 3. februar 1945 gik en Ju 88G-1 (Werk Nr. 713409) tabt, da den fløj en mission for Wekusta 1 efter ordre fra Oberkommando der Luftwaffe. Maskinen, der var kodet D5+BZ, tilhørte øjensynligt 15./NJG 3, men en sådan eskadrille fandtes ikke. Wekusta /Ob.d.L. 1 lå i vinteren 1945 på Fliegerhorst Husum og var udstyret med en blanding af Ju 88 og Ju 188.

Hele besætningen ombord på Ju 88G-1eren, Uffz. Günther Gruhl (Flugzeugführer), Uffz. Werner Brengel (Bordfunker) og Uffz. Otto Grothe (Bordmechaniker), forsvandt i havet og er aldrig fundet. Årsagen til styrtet er ukendt, men kan have været mange - f.eks. overisning eller motorproblemer.

Natjagere blev anvendt til andet end vejrrekonoscering over Nordsoen. I november 1944 blev IV./NJG 3 beordret til at flyve opklaringsflyvning langt ude over Nordsoen, idet tyskerne havde mistanke om, at de allierede kunne finde på at foretage landsætning i Danmark, Nordtyskland eller den nordlige del af Holland. Flyvningerne blev normalt gennemført af to natjagere i tidsrummet mellem klokken 21.00 og 01.00. Flyene holdt sig i en højde af 50-100 meter over havet og observationer blev afgivet pr. radio til Stade. I midten af november rapporterede en besætning fra IV./NJG 3, at de havde observeret et stort antal orlogsfartøjer ude over Nordsoen og at der var blevet afgivet ild med skibenes kanoner. Det viste sig senere, at fartojerne var fiskefartøjer og at 'ildafgivelsen' var blinkende lanterner. Efter denne observation blev det besluttet, at opklaringsflyvning skulle udføres af rigtige 'Fernaufklärer'. Det kunne f.eks. være 3./FAG 122, der havde faciliteter til rådighed på Fliegerhorst Grove i vinteren og foråret 1945.

Den 11. februar gik den næste maskine fra Wekusta 1 tabt over Nordsoen. Denne gang drejede det sig om en Ju 188F-1 (Werk Nr. 281728), der under en vejrrekonoscering blev skudt ned af britiske jagere. Hele besætningen gik tabt og tyskerne fik ikke de for Unternehmen Drachenhöhle så vigtige vejrinformationer.



Uden de vitale vejrinformationer over målområdet besluttede Göring den efterfølgende dag, 12 februar 1945, at vente yderligere tre dage, før han traf beslutning om angrebets gennemførelse eller ej. Betingelserne for angrebets gennemførelse havde ændret sig siden planen oprindeligt var blevet besluttet, idet det tyske slagskib 'Tirpitz' den 12. november 1944 var blevet sænket af Lancasters fra Bomber Command, medens det lå for anker i Nordnorge. Det bevirkede, at flere og flere tunge overfladeenheder (slagskibe og hangarskibe) i den efterfølgende tid blev flyttet fra flådebasen ved Scapa Flow, da der nu ikke længere var grund til at ligge klar, hvis Tirpitz skulle løbe ud i Atlanten. Dette forhold og de dårlige vejrforhold var medbestemmende for om tyskerne aflyste angrebet på Scapa Flow.

Allerede den 13. februar ombestemte Göring sig igen og udskød angrebet indtil videre samt beslaglagde II./KG 200s brændstof. Den 14. februar besluttede Göring, at Unternehmen Drachenhöhle definitivt skulle afblæses, men to Mosquitoes fra F.E.U. var allerede kommet ham i forkøbet og havde angrebet Tirstrup. Dette endda til trods for, at Fliegerhorst Tirstrup på grund af Mistel-flyenes tilstedeværelse var beskyttet af fire delinger let luftværnsskyts.

### **Efterretning fra Tirstrup**

En allieret efterretningsrapport AI86725 (baseret på oplysninger indsamlet fra agenter) dateret den 28. januar 1945 bekendtgjorde, at der fandtes omkring 20 formodede He 177 og et lignende antal mindre jagere på flyvepladsen ved Tirstrup. Heinkelmaskinerne kunne starte og flyve med de mindre maskiner monteret på 'ryggen'.

Det var de første informationer, de allierede fik om II. Gruppe fra Kampfgeschwader 200 på Tirstrup. Maskinerne var ikke He 177, men i stedet Ju 88G-1, og de mindre jagere var Fw 190A-8.

Den engelske efterretningstjeneste var yderst interesseret i at få oplysninger om Mistel-flyene på Tirstrup, og det lykkedes da også for dem at fremskaffe informationer fra Tirstrup.

Informanter fra Tirstrup kunne oplyse, at bombeflyet ikke var radiostyret, men at piloten kunne stille instrumenterne, så bombemaskinen kunne fortsætte 8-10 km efter adskillelsen. De troede dog, at piloten forlod bombemaskinen og kravlede op i jageren inden adskillelsen.

De fik også oplyst, at bombeflyet ikke bare var fyldt op med sprængstof, men at man havde anbragt en sprængladning på størrelse med en hornmine i næsen af bombere.

Nogle dage senere, nemlig den 3. februar, opdagede fire piloter fra 55th Fighter Group to mindre formationer Mistel i nærheden af Boizenburg ca. 50 km øst for Hamburg. De amerikanske piloter var i færd med at angribe to tog, da de opdagede de mærkelige fly. I første omgang blev tre Mistel observeret og angrebet, men kort efter blev yderligere tre Mistel opdaget. De amerikanske piloter gik straks til angreb og de uheldige Mistel-piloter havde ingen chancer overfor de hurtige Mustangs. Fem Mistel blev skudt ned i løbet af få minutter og lederen af den amerikanske formation, Lt. Col. Righetti, blev tilkendt nedskydning af 2 Mistel, hvilket blev hans sidste nedskydning. Righetti havde i april 1945 fået tilkendt 7.5 nedskydninger i luften og 27 ødelagte fly på jorden (plus et antal lokomotiver). Den 17. april 1945 blev han skudt ned under et angreb på en tysk flyveplads. Han nødlandede og overlevede selve landingen, men blev dræbt af rasende tyske civile.

De uheldige Mistel ved Boizenburg bestod af Bf 109 og Ju 88A og var ikke forsynet med spræghoved. De har sandsynligt tilhørt 7./KG 200, der stadigvæk var stationeret på Burg ved Magdeburg med et mindre antal Ju 88 Mistel 1 (Schul). De implicerede Mistel var på vej mod nord, da de blev opdaget af de amerikanske fly.

Det var første gang at de allierede fik tydelige billeder af Mistel i luften. De amerikanske piloter forsøgte at få tilkendt 2 nedskydninger for hver Mistel, men måtte nøjes med kun en anerkendelse, idet de to fly var forbundet.

### **Angreb på Tirstrup**

Den 14. februar 1945 klokken 08.40 startede to Mosquito IV tilhørende F.E.U. (Fighter Experimental Unit) fra flyvepladsen Ford.

Mosquito VI pilot	F/O R E Lelong
navigator	F/O J A McLaren
Mosquito VI pilot	F/Lt H C Craft
navigator	F/O J E Waters

Flying Officer Roy Emile Lelong var fra Auckland i New Zealand og var først sent i kringen blevet pilot, idet han først i januar 1942 havde meldt sig til RNZAF. I foråret 1944 blev han forsat til No. 605 Squadron, der fløj Mosquitoes. I januar 1945 fik han tildelt DFC og blev samtidig forsat til FEU.

De to besætninger var blevet briefet for en day-ranger mission til Tirstrup, og de overføj Nordsøen i nulhøjde for ikke at blive opdaget af den tyske kontrol og varslingsorganisation.

Klokken 10.35 krydsede Mosquitoerne den jyske vestkyst ved Stadil nord for Ringkøbing og satte herfra kursen mod Tunø. Da flyene klokken 10.56 befandt sig umiddelbart nord for Tunø, satte de kursen mod Tirstrup, hvor de ankom klokken 11.06.

Vejret over Nordsoen havde været klart med god sigt, og sigtbarheden var stadigvæk udmærket, men der hang et tæt skydække over flyvepladsen ved Tirstrup i 1000-1500 fods højde. Lelong nærmede sig flyvepladsen fra øst og havde først besvær med at finde den på grund af sne og is. Han fløj parallelt med startbanen på sydsiden af denne og kunne først ikke se nogen mål, men opdagede så 5-6 Fw 190/Ju 88 i Mistelkombination parkeret vel spredt og sløret mellem træerne i den sydlige ende af flyvepladsen.

F/O Lelong gik øjeblikkeligt til angreb på en Mistel. Mosquitoens sigte var ude af drift, og han skød derfor ned i jorden foran målet og lod salven vandre gennem målet. Da han trak Mosquitoens næse lidt i vejret, så han adskillige træffere på både Ju 88'eren og Fw 190'eren. Jordpersonel, der arbejdede ved flyene, forsvandt i alle retninger.

Han drejede derpå sydpå mod den næste felthangar, hvor han beskød en ny Mistel på samme måde. Lelong gik ind i et drej og fløj stik vest da han på ny angreb den første Mistel. Han havde kun anset Mistelen for beskadiget, men under det nye angreb brød den i brand.

F/Lt Craft fløj som Lelongs 2'er og fulgte ham under indflyvningen til flyvepladsen. Under anflyvningen så Craft en Ju 88 i sort bemaling parkeret i en skov nord for startbanen. Han gik ind i et drej for at angribe den enlige Ju 88'er og så samtidig Lelongs mål bryde i flammer. Craft beskød Ju 88'eren fra øst mod vest og efterlod den i flammer.

På det tidspunkt vågnede det tyske flyvepladsforsvar op, hvorefter en luftværnsstilling placeret vest for flyvepladsen bestående af tre lette luftværnskanoner beskød de to Mosquitoes, før de forsvandt i nordlig retning. Hele flyvepladsens nærluftforsvar bestod af ni 2 cm Flak 38 fra Flakbatterie 3./742 samt et mindre antal maskingeværer.

De to engelske fly modtes igen over Mariager, hvorfra de satte kursen hjemefter. De landede på Ford klokken 14.05 uden yderligere hændelser.

F/O Lelong havde anvendt 140 skud 20mm pr kanon medens F/Lt Craft havde anvendt 25 skud 20mm pr kanon og 80 skud 303 pr. maskingevær.

Den enlige Ju 88'er, Craft havde angrebet, var en Ju 88S-3 med Verk Nr. 330565. Flyet blev totalt ødelagt.

Lelong fik tilkendt en Mistel kombination ødelagt og en beskadiget, men for en gang skyld var de engelske efterretningsofficerer for fedtede med deres tilkendelser. To Ju 88G-1 (Werk Nr. 714623 og 714659) blev totalt ødelagt, og det samme blev to Fw 190A-8 (Werk Nr. 330328 og 733683). Dertil kom så, at yderligere en Mistel-kombination var blevet beskadiget 15%. Den bestod af Ju 88G-1 Werk Nr. 714150 og Fw 190A-8 Werk Nr. 737388.

Alle tyske fly tilhørte II./KG 200, og ifølge danske oplysninger blev et benzindepot ødelagt, en hangar beskadiget og to tyske soldater blev dræbt af maskingeværlid.

Danskere mente, at Tirstrup blev angrebet af bombefly, men de angribende Mosquitoes anvendte kun maskinkanoner og maskingeværer. Voldsomme detonationer knuste ruder helt i Grenå, og det tyder på, at de totalt ødelagte Mistel var skarpe Mistel med spræghoveder og ikke træningsmaskiner.

En efterretningsrapport fra den danske modstandsbevægelse oplyste, at eksplosionen havde været så kraftig, at tysk personel ca. 2 km fra detonationsstedet blev kastet til jorden og at flere blev alvorligt såret.

Efter hjemkomsten til England blev angrebet heldige gennemførelse naturligvis fejret i messen på RAF Ford, men det var ikke det eneste sted, hvor der blev fejret. I messen på Fliegerhorst Tirstrup fejrede de tyske besætninger, at deres maskiner var blevet ødelagt, så angrebet på Scapa Flow ikke kunne gennemføres. De havde anset angrebet for næsten værende selvmord og enhedens moral havde ikke ligefrem været høj. Ved ødelæggelsen af maskinerne fik piloternes levetid igen en fristforlængelse.

F/O Lelong og hans navigator, P/O J A McLaren, fortsatte i de følgende uger med at angribe tyske flyvepladser og havde blandt andet den 22. marts stor succes under et angreb på Neuburg, hvor de ødelagde eller beskadigede flere Me 262 og Fw 190. Inden krigen slutning fik Lelong tildelt en Bar til hans DFC og han sluttede krigen med at få tilkendt 7 nedskydninger, 1 formodet og 3 beskadigede. Dertil kom så fly på jorden, som var lige så farlige at angribe, idet de alle henstod på svært beskyttede flyvepladser - 7 ødelagte og 4 delt med anden besætning, 1 muligvis ødelagt samt 14 beskadigede og 19 beskadigede, men delt med andre besætninger. Dertil kom endelig 3 V-1ere.

Efter krigen blev Lelong overflyttet til Royal Air Force og deltog blandt andet i Koreakrigen på amerikansk side. Han fløj senere Huntere i No. 43 og 257 Squadron.

## **II./KG 200 i Danmark**

Efter angrebet den 14. februar 1945 blev danske flyvepladser nøje kontrolleret af de allierede for at finde frem til andre Mistel-kombinationer, men Tirstrup var den eneste flyveplads i Danmark, hvor man fandt Mistel.

Den allierede efterretningstjeneste fastslog, at 12 Mistel ankom til Tirstrup i februar 1945 og det gav en del aktivitet på pladsen, selv om seks af de pågældende Mistel var parkeret på samme sted i næsten to uger. Udover Mistel fandt man 2-3 Ju 88 på Tirstrup. Disse var ikke i Mistel kombination og var formodentlig recce-fly. En enlig Ju 352 ankom til Tirstrup sammen med Mistel-flyene, og den forblev på pladsen i flere uger.

Dertil kom så, at man på en fotodækning den 28. februar så fire Fw 190, der heller ikke var i Mistel-kombination. Disse fire fly var af efterretningstjenesten mistænk for at skulle være jagerdækning for flyvepladsen.

Den 16. februar styrtede en Ju 88A-4 (Werk Nr. 0537) fra 5./KG 200 ned ved Tårs i Nordjylland. Flyet blev totalt ødelagt ved en efterfølgende brand. Besætningen, bestående af Uffz. Joachim Bayer (pilot), Uffz. Ludwig Lang (observator), Fw. Friderich Münkkel (telegrafist) og Uffz. Erich Fullmann (skytte), blev dræbt.

Den 17. februar styrtede en Ju 188A-2 (Werk Nr. 170451) ned under start og blev 40% ødelagt. Også denne maskine tilhorte II./KG 200. Flyet tilhorte formodentlig 5./KG 200 og blev beskadiget under starten fra Tirstrup, da enheden forlagdes tilbage til Tyskland.

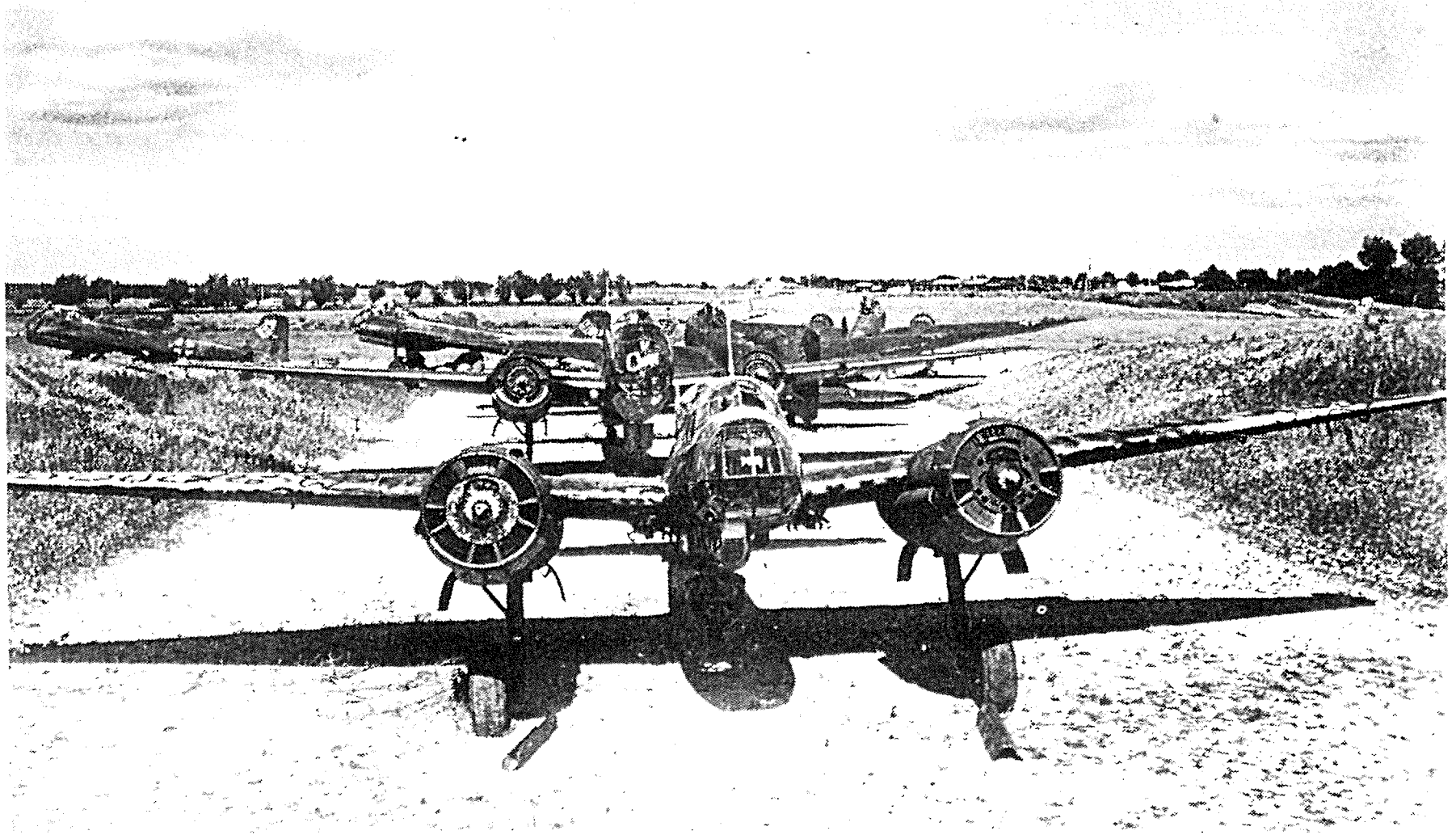
Den 19. februar 1945 styrtede en Mistel fra II./KG 200 ned under start, hvorved Ju 88G-1 Werk Nr. 714230 blev totalt ødelagt. Fw 190A-8 Werk Nr. 731420 blev 45% beskadiget. Piloten, Feldwebel Herman Stolle, og tre mand tilhørende jordpersonalet blev dræbt. Uheldet fandt sted på flyvepladsen Burg i nærheden af Magdeburg, hvortil 6./KG 200 i mellemtiden var blevet forlagt.

I den efterfølgende måned blev Mistel-flyene anvendt mod broerne over floderne Oder, Neisse og Vistula i et forsøg på at bremse russernes fremrykning på Østfronten.

### **Krigens slutning på Tirstrup**

Den 30. marts 1945 lå IV./KG 200 på Tirstrup. Det er ikke sikkert, at hele Gruppen var stationeret på pladsen, men overvejende sandsynligt, at det kun var Gruppenstab og en enkelt Staffel.

Ved krigens slutning lå 14./KG 200 på Tirstrup. Enheden rådede over 5 Mistel 2 S, der blev anvendt til omskoling. Dertil kom en forsøgskommando for fjernstyrede glidebomber.



Tyske fly på Beldringe flyveplads, sommeren 1945. I forgrunden en Ju 88, de øvrige er Ju 188 maskiner. Ifølge Luftflotte Reich oversigten befandt der sig ved krigsafslutningen en Ju 88 fra 5./Fernaufklärungsgruppe 122 og et ikke nærmere angivet antal Ju 88 fra III/Ergänzungskampfgeschwader 1 på Beldringe. Ju 188 maskinerne er fra 2./Fernaufklärungsgruppe(N). Dem var der ialt 16 af på Beldringe.

Beldringe airfield, Summer 1945. In the foreground a Ju 88 of either 5./Fernaufklärungsgruppe 122 or III/Ergänzungsgeschwader 1. The other aircraft are Ju 188s of 2./Fernaufklärungsgruppe(N). According to Luftwaffe sources there were 16 Ju 188s at Beldringe towards the end of the war.