

Bombeangrebet mod B&W Diesel på Christianshavn 1943

Onsdag den 27. januar 1943, klokken 17,05 gennemførte Royal Air Force et overraskelsesangreb på B&W, denne gang ikke med skibsværftet som mål men i stedet rettet mod B&W Diesel, motorfabrikken på den sydlige del af Christianshavn.

B&W var et højt prioriteret bombemål

En del af den britiske luftkrigsførelse var rettet mod industri-virksomheder i tyskbesatte lande for at forhindre, at disse blev udnyttet til produktion af våben til den tyske værnemagt. Allerede i 1941 var B&W skibsværft og B&W Diesel med i RAF's overvejelser, og en liste over særligt vigtige bombemål i Nordeuropa indeholder otte navne, et af dem er B&W! Et RAF kort med afstandsangivelser viser imidlertid også, at det er et af de mål, der er sværest at nå - distancen fra basen i Østengland til København og tilbage ville være på over 1700 km, en vanskelig opgave for den type bombefly, der kunne gennemføre præcisionsbombning i et tæt bebygget område.

De tyske ubåde var det våben, englænderne frygtede mest, og ifølge efterretninger modtaget i London var B&W blevet pålagt produktion af u-båds dieselmotorer til den tyske Kriegsmarine. Sagen blev anset for så alvorlig, at den blev taget op i Underhuset, det engelske parlament, med ønsket om at få stoppet denne produktion om nødvendigt gennem et luftbombardement af B&W Diesel. Henstillingen fremsættes 26. januar 1943, og ønsket skulle vise sig at blive opfyldt blot dagen efter. Allerede den 11. januar 1943 havde flyvebasen Marham nemlig modtaget ordre til at gennemføre et angreb på B&W's dieselmotor-fabrik og som tidsfrist var givet perioden fra 16. til 24. januar. Om de 3 dages forsinkelse skyldes ekstraordinære krav til planlægning og træning, tekniske problemer eller vejr-mæssige forhold er ikke oplyst, men angrebet fandt som bekendt først sted den 27. januar.

Et særligt fly til en vanskelig opgave

B&W aktionen skulle være et overraskelsesangreb i dagslys, og opgaven var derfor overdraget to RAF eskadriller med denne angrebsform som speciale, 105 og 139 Squadron. Disse enheder var udstyret med de Havilland Mosquito, en tomotorers bombemaskine med tomands besætning, bygget i en let trækonstruktion og med motorkraft, der gav flyet en maksimalhastighed på ca. 600 km i timen. Ud over bomber var Mosquito model IV ubevæbnet, flyets forsvar bestod alene i den ekstreme hastighed og høje manøvre dygtighed, mens man søgte beskyttelse mod antiluftskyts ved at flyve i ganske lav højde, 30 meter (100 feet) blev betragtet som *højt* for disse flybesætninger!

27. januar 1943

Der var lagt en stram plan for angrebet, - B&W Diesel skulle først angribes, efter at arbejderne havde forladt fabrikken, men ikke senere end at der stadig var dagslys nok til at identificere målet, ideelt mellem halv fem, hvor solen gik ned denne vintereftermiddag, og klokken fem, hvor tusmørket var ved at forsvinde.

Klokken 14,27 engelsk tid (15,27 dansk tid) startede 9 Mosquitos fra Marham basen i Norfolk og fløj ud over Nordsøen i ganske lav højde for at undgå at blive opfanget af den tyske varslingsstjeneste. Under det meste af turen over havet sneede det, og det snedækkede landskab vanskeliggjorde navigationen, da den danske kyst blev nået. Det resulterede i, at formationen startede overflyvningen af Danmark længere mod syd end tilsigtet. Angrebsstyrken blev samtidig reduceret til 8 fly, idet et fly fik tekniske problemer kort efter indflyvningen over Danmark og måtte returnere til England. På et tidspunkt opdagede formationens leder en jernbanelinie som gjorde det muligt at fastslå positionen og korrigere kursen, så formationen kunne passere Sjællands Østersøkyst ved Rødvig på Stevns og derfra sætte kursen mod nord og målet i København. Den sydlige kurs havde fået de tyske varslingsmyndigheder til at tro, at der var tale om gennemflyvning mod mål i Tyskland, så først på et sent tidspunkt opdagede man, at målet lå nordpå. Den seneste alarm kom fra varslingscentralen i Store Heddinge på Stevns, og den nåede først myndighederne i København, *efter* at de første bomber var faldet og først da nåede at aktivere sirenerne.

Angrebet

Som planlagt skete anflyvningen fra syd langs havnen, og klokken 17,05 faldt de første bomber. I løbet af få øjeblikke havde de 8 fly hver kastet 4 stk. 500 pounds (225 kg) bomber fra højder, der varierede fra 15 meter til 100 meter, for de fleste af de angribende flys vedkommende lavere end det 70 meter høje tårn på Christianskirken midt i målområdet. Piloterne skulle også undgå kollision med to høje fabrikksskorstene, den ene på B&W's område, den anden på den foranliggende sukkerfabrik, samtidig med at de skulle korrigere for lufturoen efter de foran flyvende maskiner. Dette, i forbindelse med den høje flyvehastighed, gjorde angrebet til en overordentlig vanskelig opgave, og bomberne faldt da også over et større område end planlagt, ca. 1200 meter i længderetningen mens spredningen i bredden var ca. 300 meter. Målet blev kun overfløjet én gang, hvorefter de 8 fly foretog et venstredrej ind over København og forsvandt i vestlig retning, stadig i ganske lav højde.

Ødelæggelserne

Ifølge samtidige avisomtaler forvandlede bombardementet "Islands Brygge og Christianshavn til en krigszone", som varede i flere dage. Et af flyene udløste sin bombelast nogle sekunder for tidligt, så de 4 bomber ramte beboelsesejendomme i Gunløgsgade og Njalsgade. Yderligere 8 bomber faldt før målet og ramte De Danske Sukkerfabrikkers produktionsanlæg mellem Langebrogade og Christianshavns Kanal og startede en brand, der lagde anlægget i ruiner.

Inden for målområdet, B&W Diesel, faldt 8 bomber og yderligere 5 faldt i havnen og kanalen op til motorfabrikken, mens de resterende 7 faldt efter målet, den sidste på en byggetomt nord for rampen til Knippelsbro. Stor skade udrettede 2 bomber, der ramte Dansk Lommetørklæde Fabrik og startede en brand, der lagde fabrikken i ruiner.

En beboelsesejendom i Strandgade blev beskadiget og en bombe nær Christianskirken forårsagede store beskadigelser af kirkens inventar. For alle områderne gjaldt, at der både var bomber, som eksploderede med det samme, og tidsindstillede bomber samt ueksploderede bomber, de såkaldte forsagere. Demonteringen eller bortsprængningen af disse varede 3 dage og medførte evakuering af 2.300 personer på Islands Brygge og Christianshavn.

Defekte bomber øgede effekten!

Opgaven med at demontere eller bortsprænge de bomber, der ikke var eksploderet, blev pålagt de danske sprængningseksperter, og prioriteringen blev derfor ikke overraskende, at boligområdet på Islands Brygge skulle renses først og dernæst de bomber, der lå nærmest beboelser i Strandgade og Torvegade samt ved Knippelsbro. B&W kom sidst, hvorfor nogle tidsindstillede bomber nåede at detonere inden sprængningskommandoen "fik tid". Forsagerne, de defekte bomber, skønnede eksperterne lå på steder, hvorfra de ikke kunne transporteres væk, de måtte forsynes med en ekstra sprængladning og bortsprænges på stedet. Nogen har antydnet, at denne proces medførte større skader på angrebsmålet, de næsten færdigproducerede dieselmotorer og tilhørende fabriksanlæg, end der blev opnået selve eftermiddagen den 27. januar. Tyskerne fik i hvert fald fornemmelsen af, at der var noget, der var gået galt, og lederen af sprængningskommandoen blev hentet ind til forhør for at afsløre, om han i virkeligheden var gået englændernes ærinde. På trods af en række krydsforhør undgik den pågældende, en kaptajn fra Hæren, en egentlig straf men blev fjernet fra stillingen som Københavns Sprængningschef.

B&W angrebet blev også dyrt for Royal Air Force

Alle 8 Mosquitos slap uskadede gennem angrebet og beskydningen fra det tyske antiluftskyts, som efterhånden kom i funktion på Holmen og kaserner m.v. Imidlertid led styrken det første tab kort efter, at København var forladt i spredt formation. En af maskinerne, muligvis med tekniske problemer eller skader efter antiluftskyts, kom så tæt på jorden, at det ramte et træ og dernæst nogle elektriske ledninger, hvorefter det brændende knustes mod jorden. Ulykken skete i landsbyen Tveje-Merløse ved Holbæk, iflg. lokale myndigheder klokken 17,13, og begge besætningsmedlemmer blev dræbt på stedet.

Problemerne med navigationen under indflyvningen havde forlænget distancen til målet, og før alligevel at nå dette, inden dagslyset helt forsvandt, måtte flyvehastigheden sættes op, begge dele noget der tærede på benzinbeholdningen. B&W missionen var på grænsen af, hvad fly af denne type kunne præstere, og hjemkomsten blev derfor meget kaotisk. Flere af piloterne måtte finde nærmere landingssteder, kun lederen nåede hjem til basen – med 20 liter benzin i tanken efter 5½ times flyvning. For én Mosquito endte landingsforsøget fatalt, kort før flyvepladsen slap benzinen op, så maskinen styrtede til jorden og endnu to besætningsmedlemmer mistede livet.

”Sabotageangrebet” og andre rygter

Bombeangrebet førte meget store skader med sig, både materielle og menneskelige. Der dræbtes 8 personer, 25 blev hårdt såret og 43 blev lettere såret, og ødelæggelserne i boligområdet på Islands Brygge og fabrikkerne på begge sider af B&W var kolossale, sammenlignet med de skader, der reelt var tilføjet produktionen af dieselmotorer. Var der i virkeligheden tale om et ”psykologisk bombeangreb”, der skulle overbevise befolkningen om nødvendigheden af industrisabotage for at undgå de mange følgeskader ved luftangreb? Udtrykket

”sabotageangrebet” er blevet knyttet til aktionen mod B&W den 27.

januar 1943, hvilket skal vejes op mod det faktum, at B&W Diesel og især skibsværftet meget tidligt var blandt de vigtigste mål for RAF.

Nogen endelig afgørelse på dette spørgsmål kommer nok aldrig.

Der dukkede andre rygter op, måske som undskyldning for de skader der blev påført andre virksomheder. Sukkerfabrikken var således blevet bombet, fordi den fremstillede nitroglycerin, mens lommestørklædefabrikken blev ødelagt på grund af produktion af faldskærme til tyskerne. Intet af dette passede, men begge virksomheder følte sig nødsaget til at dementere påstandene i dagbladsannoncer.

Kilder:

Henrik Skov Kristensen m.fl. "Vestallierede Luftangreb i Danmark under 2. Verdenskrig".

Søren Flensteds hjemmeside "Airwar over Denmark".

Jørgen Møller 26.10.2011