

Flyvere i natten

– allierede flystyrt i Vestjylland 1940-45

Af Christian Ringskou

Som det vil være flittige læsere af *opdatering* bekendt, arbejder Ringkøbing-Skjern Museum i disse år en del med luftkrigen over Vestjylland 1940-45. Faktisk begyndte det hele her i årbogen, da vi i 2012 lavede et temanummer om Anden Verdenskrig. Dengang skrev vi en lille artikel om

allierede bombefly over Vestjylland. Vi understregede, at der ikke var tale om et samlet overblik men nærmest kun en smagsprøve. Velbekomme – nu serverer vi hovedretten!

Den lille artikel har vokset sig til en stor udstilling på Ringkøbing Museum, hvor bombeflyene har afløst



Hvad bunkeren gemte. Titlen *Flyvere i natten* opfandt vi allerede i den første årbogsartikel. Fondsfinansiering, studietur, uddybende research og udstillingsopbygning løb af stablen i 2014 og lidt ind i 2015. I februar åbnede vi så årets store udstilling, og gennem en god og lang første sæson har mere end 15.000 gæster set og hørt vores nye Avro Lancaster-atrap, studeret vragestumper og sprængstykker og fordybet sig i luftkrigens menneskeskæbner i Vestjylland, Storbritannien og Tyskland.

I *opdatering 2014* fortalte Christina Lindekilde om de få, men i visse tilfælde ganske voldsomme angreb, Royal Air Force satte ind mod mål i Vestjylland. I det følgende kan vi derfor koncentrere os om den anden side af sagen, nemlig de fly, der fløj over Vestjylland i transit, men som blev ofre for tyske jagere og antiluftskytis netop her hos os.¹

19 allierede flystyrt

I det følgende præsenteres 19 allierede flystyrt i Ringkøbing-Skjern Museums arbejdsområde – det vil sige næsten! Vi snyder lidt og tager et fly med, der nødlandede i Madum lige uden for kommunen, et hvor flyet endte i havet ud for Nymindegab, men hvor et overlevende besætningsmedlem landede med sin faldskærm lidt nordligere, samt et, der styrtede i havet.

18 af flyene var fra det britiske luftvåben Royal Air Force eller fra lande i tæt samarbejde og fælles kommandostruktur med Storbritannien. Solen gik aldrig ned i det

britiske imperium, og flyene var bemandede med både briter, canadiere, australiere og new zealændere. Et enkelt fly var amerikansk.

De 16 af flyene var tunge firemotorede bombefly, nemlig syv Short Stirlings, seks Avro Lancasters, to Handley Page Halifaxes og en B 24 Liberator (USA). Disse fly blev alle skudt ned på natlige operationer. Derudover mistede briterne to lette bombefly, nemlig en De Havilland Mosquito og en Lockheed Hudson (amerikansk fly i britisk tjeneste), samt en enkelt jager, en P-51 Mustang (amerikansk fly i britisk tjeneste).

De tyske natjagere var skyld i ni af nedskydningerne, men også antiluftskytset var farligt, det tegner sig for fem nedskydninger. De 19 styrt kostede 65 allierede besætningsmedlemmer livet. Dette tal er lavt. Der er en langt større andel af vellykkede nødlandinger og udspring med faldskærm i de vestjyske historier end i luftkrigen generelt.

Flyenes missioner falder i tre hovedgrupper. Seks var på minelægning i de indre danske farvande. Fem var på bombetogt over Tyskland, og fem var over Danmark med nedkastninger til modstandsbevægelsen. De tre øvrige – det er de tre mindre fly, der styrtede om dagen – var på patrulje, raid og i eskorte.

I det følgende præsenteres de nitten styrt hver med indledende citat fra den første kilde, der blev nedfældet, når et allieret fly var skudt ned over Danmark, en melding til Statens Civile Luftværn. Det er desuden muligt at citere øjenvidneberetninger fra næsten samtlige styrt, i nogle tilfælde et besætningsmedlem, i flere et vestjysk vidne.

23. november 1941: LOCKHEED HUDSON V AM715, Skjern²

Skjern melder Kl. 14.20. En engelsk Flyvemaskine er styrtet ned S.f. Skjern.
Ambulance er kørt til Stedet
Nærmere følger

Lockheed Hudson V AM715 var på patrulje fra Horns Rev til Sydnorge, men noget gik galt, da flyet i lav højde fulgte jernbanen fra Tarm til Skjern. Lige syd for Skjern ramte flyet en telefonmast og styrtede. To ueksploderede bomber havnede lige syd for nedstyrtningstedet.

Flyet er et typisk eksempel på de allieredes samarbejde over Atlanten. Lockheed Hudson V AM715 fløj i det britiske Royal Air Force. Det var imidlertid amerikansk produceret, og Piloten George Noile Fullerton var fra Canada.



Jørgen Thorsted var til stede:

En søndag, hvor jeg var ude at gå tur med min veninde i plantagerne ved Skjern, hørte vi pludselig motorlarm og så en række lyde som af træ, der splintredes. Da vi nåede ud til landevejen, så vi en engelsk bombemaskine ligge i en forhave. Mange mennesker stod og så på, at de to piloter kæmpede for at komme ud af cockpittet, men døren havde sat sig fast. Nogle ville prøve at hjælpe, men de blev forhindrede af politiet, som allerede var der. De sagde, at flyet ville sprænge i luften når som helst, hvad det også gjorde uden at nogen af tilskuerne kom noget til. Det var en barsk oplevelse at stå der uden at kunne hjælpe og se på piloternes desperate, men forgæves kamp for at komme ud af maskinen.



I 1941 gav tyskerne faldne allierede flyvere ærefulde begravelser. Besætningen fra Lockheed Hudson V AM715 blev begravet i Frederikshavn den 28. november 1941.

18. maj 1942: SHORT STIRLING I N6071, Lyne

Varde melder Kl. 0208. Kl. c. 0200 er en 4-motorers Bombe-maskine af Stirling-Typen styrtet ned ca 2 km S. f. Lyne, som ligger o. 14 km S. f. Tarm. Maskinen er fuldstændig splintret.

Short Stirling I N6071 skulle på minelægning i de østlige danske farvande men blev opdaget af en tysk Messerschmitt Bf 110 natjager.

Anna Bech så det fra sit køkkenvindue i Lyne Husted:

Så lød der pludselig en brummen, og det var nærved, kunne vi høre. Og så blev det mere lyst end den klareste dag. (...) Flyvemaskinen fortsatte mod vest, og så kunne jeg høre, at den faldt ned, bu-um. (...) Men så løb jeg ned og kiggede mod vest ud ad køkkenvinduet. Da kunne jeg se, at maskinen var faldet ned omme i nærheden af vores naboer og min svoger.

Short Stirling I N6071 blev knust ved styrtet. Men to søminer måtte uskadeliggøres. Besætningen sprang ud med faldskærm, og kun piloten Eliot R. Barnfather omkom. I 1942 fungerede samarbejdet mellem besættelsesmagt, politi og civilbefolkning udmærket. De seks overlevende flyvere blev taget til fange.

Anna Bech fortsætter:

Så siger Jens: Vi skal over at se til plagene, (...) men han kunne kun finde én. Den stod med tarmene ud af maven helt ned til jorden. (...) Den anden var væk. (...) Dagen efter fandt de den i en grøft med benene i vejret.

14. august 1942: SHORT STIRLING I W7579, havet ud for Nymindegab³

Ringkøbing Kl. 13.10. Strandfoged Jens Dahl, Bjerregaard melder Kl. 12.00, at en flyver er landet med Faldskærm i Bjerregaard paa Holmslands Klit.

Short Stirling I W7579 var på vej tilbage fra minelægning i Øresund, da den blev skudt ned af en natjager over Nordsøen umiddelbart syd for Nymindegab. Kun telegrafisten V.H. Sharp nåede at springe ud med faldskærm. Han blev taget til fange. De øvrige syv besætningsmedlemmer omkom. Tre er begravede i Esbjerg, fire betragtes som forsvundne i Nordsøen, men som det følgende viser, er én af dem formodentlig begravet på Holmsland Klit.

Strandfoged P. Chr. Dahl har skrevet om sine oplevelser langs kysten i dagene efter styrtet:

Jeg fandt forskellige vragele fra den nedskudte maskine. Der inddrev også et lemlæstet lig, som hverken havde tøj eller identitetsmærker på sig, hvorfor det ikke interesserede tyskerne. Liget blev begravet på Haurvig Kirkegård. Endvidere fandt jeg både arme og ben af en mand, lemmerne var skåret af som med en kniv, så armet sad på armen. Man kan deraf forstå, at de engelske flyvere er omkommet på frygtelig vis ved eksplosionen.

24. september 1942: AVRO LANCASTER I R5905, Madum Flod

Kl 0240 Ringkøbing Melder: en Flyvemaskine er skudt ned ved Ringkøbing. Position kan ikke opgives. Patrouille udsendt.

Natten 23-24. september 1942 indvarslede et nyt kapitel. For første gang blev en Avro Lancaster skudt ned over Vestjylland, og for første gang var det nedskudte fly på bombetogt mod en by i det østlige Tyskland. Der var luftalarm i mere end tre timer i både Ringkøbing og Skjern.

Avro Lancaster I R5905 var på bombetogt mod Wismar, men uvejr over Nordsøen tvang flyet ned i lav højde. Pilot William V.H. Richards var uheldig. Han fløj ud af uvejret lige over Ulfborg, og tyskernes antiluftskyts ved viadukten fik frit skud. Flyet blev ramt i den ene vinge, men det lykkedes Richards at foretage en perfekt nødlanding tæt ved ejendommen "Verdens Ende" i Madum Flod på grænsen mellem nuværende Holstebro Kommune og Ringkøbing-Skjern Kommune. Alle syv besætningsmedlemmer slap uden en skramme.

Rygskytte John B. Vardy fortæller (i forfatterens oversættelse):

Rickie siger, "Desværre, drenge, jeg bliver nødt til at sætte hende ned." Vi siger alle "OK" og gør klar til mavelanding. (...) Jeg er nede fra mit skydetårn i "dragens" krop. Det er lyst som ved højlys dag, og brølet fra flammerne er ikke opmuntrende. (...) Og så er vi nede. Jeg læner mig mod et trin. Landingen er perfekt. Rickie trækker halen, før fronten når ned. En sky eller et bad af benzin slår mig i ansigtet. Drengene springer ud. (...) Jeg ser til venstre og ser Rickie springe ned fra vingen. Vi løber væk fra maskinen, every man accounted for.

Besætningen fra Avro Lancaster I R5905 holdt sig på fri fod i næsten to døgn, men en landmand i Tvis tilkaldte politiet. John B. Vardy og de andre fik næsten tre år i tysk fangelejr.



20. april 1943: AVRO LANCASTER III ED620, Alrum i Stadil⁴

d. 21/4 kl. 02,38

ringkøbing melder: 1 eng. er kl. 00.00 styrtet nv. for stadil kirke ca. 11 km. n. f. ringkøbing.

Avro Lancaster III ED620 fløj ind over Danmark sammen med 338 andre tunge bombefly på vej med bomber til Stettin. Det gik galt. Avro Lancaster III ED620 nåede den danske kyst lige ved radarstillingen Ringelnatter nord for Ringkøbing. Flyet blev ramt af maskingeværild i den ene vingespids og brød i brand. Pilot Adam Anderson gennemførte en delvis vellykket nødlanding i engen nordøst for Stadil Kirke, men han selv og tre andre besætningsmedlemmer omkom. De blev begravet i Lemvig den 24. april 1943.



Niels Mortensen så det ske:

Jeg var på vej hjem fra Stadil Mejeriby den aften. Mens jeg cyklede vest for byen, så jeg flyet blive ramt af det tyske projektil. Jeg hørte motoren sætte ud og kunne følge pilotens kamp for at få flyet nødlandet. Da det endelig gik nedovre ved Alrum Bro, kunne jeg kun se et stort flammehav.

Tre besætningsmedlemmer overlevede med nød og næppe. De måtte på hospitalet i Ringkøbing, før de kunne overføres til tyske krigsfangelejre.



I 1987 vendte agterskytte George Barclay tilbage til Stadil. Han lod sig fotografere på nedstyrtningsstedet med et maskingevær, der stammer fra det næste fly, skudt ned samme nat:

21. april 1943: AVRO LANCASTER ED709, Ringkøbing⁵

Ringkøbing 03.40

En Flyver skudt ned over Ringkøbing Fjord. Fluko⁶ Aarhus underrettet

Avro Lancaster ED709 var på vej retur fra et af de første store effektive britiske bombetogter mod tyske byer. Avro Lancaster ED709 blev ramt af antiluftskyts i Ringkøbing og styrtede i fjorden få hundrede meter fra havnen. Royal Air Force mistede 29 bombefly den nat. 19 styrtede i Danmark, to ved Ringkøbing (den anden er den ovenfor beskrevne ved Alrum).

Erik Vejen Larsen har senere reflekteret over, hvad han oplevede den nat:

Et flammehav kom sejlende imod os. En enorm ildhale, der oplyste alt, fulgte det brændende fly. Vi så, at maskinen var fortabt. (...) Brændende stykker faldt fra flyet, og vi troede, at det var besætningen, der sprang ud

med ild i faldskærmene. Den store Lancaster-maskine havde fuld drøn på motorene, og tyskerne fortsatte med uformindsket kraft at beskyde den fortabte maskine og den ulykkelige besætning, der formentlig allerede nu kendte sin skæbne. Vi så, hvorledes maskinen helt uden styring flaksede ned i retning mod havnen, og pludselig var alt stille. Antiluftskytset tav. Vi tav. Tyskerne tav. Vi hørte ingen hurraråb. Fjendskabet slutter ved graven, siger man. Så er vi mennesker igen.

Alle ombord omkom. Fem lig blev fundet forskellige steder i og ved Ringkøbing Fjord i de følgende uger og måneder. Agterskytte Reginald A. Whellams blev først identificeret og begravet i 1998, mens rygskytte Marcel Watkins aldrig er fundet.



Avro Lancaster ED709 ligger på få meter vand, og dykkere har bjerget stumper og dele gennem mange år.

29. april 1943: SHORT STIRLING I EF356, Bindsbøll ved Ådum⁷

Tarm Kl: 0232

1 Maskine er styrtet ned 2 km S.f. Tarm D.T.V.⁹ i Ringkøbing og Fluko Aarhus underrettet.

På vej tilbage fra minelægning i Femern Bælt kom Short Stirling I EF356 i kamp med en natjager under radiokommando fra radarstillingen Ringelnatter ved Ringkøbing. Flyet blev skudt ned ved Ådum sydøst for Tarm.

Hans Vestergaard (6 år i 1943) fortæller:

Jeg husker tydeligt, at vi midt om natten blev vækket. Det var min mor, som sagde, at vi skulle op. Vi så fra vinduet, at der kom ligesom et stort Skt. Hansbål susende forbi.

Agterskytte Harry Bliss sprang ud med faldskærm. Han blev anmeldt til sognefogeden, hos hvem han blev fotograferet. Bliss døde senere i tysk krigsfangenskab. De seks øvrige besætningsmedlemmer ligger begravet på Ådum Kirkegård og i Esbjerg.



4. september 1943: AVRO LANCASTER III EE138, Fuglbjerg i Stadil⁹

Ringkøbing melder Kl. 09.16:

En engelsk Flyvemaskine af ukendt Type er Kl. ca 03.53 styrtet ned ved Vesterager, ca 10 Km NNV f. Ringkøbing. Maskinen er fuldstændig sprængt. Alle ombordværende formodes dræbt. Dele af Lig og Tøjrester ligger spredt rundt om.

På vej tilbage fra bombetogt over Berlin blev Avro Lancaster III EE138 angrebet af en JU 88C-6 natjager. Flyet styrtede med en voldsom eksplosion i Fuglbjerg vest for Stadil. De otte ombord kunne ikke identificeres, og de hviler stadig i den bløde engjord. Avro Lancaster III EE138 var et af tre Lancaster-styrt i Danmark den nat.

Ingemann Halkjær, som senere var aktiv ved rejsningen af mindestenen, så det ske:

Vi vågnede ved at høre motorlarm fra to maskiner, og samtidig kunne vi høre, at der blev skudt. Jeg stod op og kunne høre flyene komme fra syd og passere hen over hovedet på os, mens ildtungerne fra den tyske natjager viste, at der blev skudt. Kort efter kom flyene tilbage igen. Englænderen var blevet ramt, og lige syd for Fuglbjerg tippede flyet en halv omgang og styrtede lodret ned.



I de første år var nedstyrtningsstedet markeret med et simpelt kors:

3-9 // 1943 // Minde over faldne allierede Flyvere

Men sognets beboere samlede ind til en mindesten, der blev afsløret i 1950. I 2008 afslørede den australske ambassadør en mindeplade i messing, og i 2013 blev et propelblad fra flyet stillet op. Flyvergraven i Stadil har været ramme om en række mindehøjtideligheder.

1. december 1943: SHORT STIRLING III EF191, Hemmet¹⁰

Tarm melder: Ved Hemmet ca 10 km S.V. f Tarm er nedstyrtet en engelsk Maskine
Den tyske Værnemagt er paa Nedstyrtningsstedet
Fluko Aarhus underrettet

Short Stirling III EF191 var på vej på minelægning i Kattegat, men flyet kom i luftkamp med en natjager Ju 88C-6 ved indflyvningen over Vestjylland. Short Stirling III EF191 styrtede brændende mod Hemmet, men drejede i sidste øjeblik ud over de øde Houm Enge, hvor det styrtede. Den syv mand store besætning omkom på denne deres første mission. De er begravet i Esbjerg. Styrtet var meget voldsomt, og besættelsesmagten måtte bjærge det værdifulde aluminium i små stumper.

Jørgen S. Damgaard Hansen fortæller:

Ca. 15 grader over zenit så vi noget, der lignede en stor stjerne, men vi blev hurtigt klar over, at det var en flyvemaskine, der var skudt i brand. (...) Så med et, ligesom en skygge, så vi en anden maskine komme ud af tusmørket (...). Den begyndte straks at skyde ind i den brændende maskine. (...) Få minutter – måske sekunder efter eksploderede maskinen nogle få hundrede meter over mosen. En vinge brækkede af – en motor styrtede ned – brændende dele spredtes over engen.



Juleaften 1943 rejste Jørgen S. Damgaard Hansen og Jens Jørgensen alias "Store Jens" et træ Kors, hvor det styrtede fly havde skabt et vandhul i den bløde eng. I dag er Flyvergraven i Hemmet en stemningsfuld lille lund omkring vandhullet fra flyets nedslag.

7. maj 1944: B 24DSA 42-40530, Vognbjerg ved Skjern¹¹

Skjern Kl. 1010

Angaaende nedstyrtet Maskine ved Dejbjerg kan yderligere oplyses: 1) Det antages at være en 4 Motors amerikansk Liberator Maskine...

24DSA 42-40530 var over Danmark med udstyr til modstandsbevægelsen. Efter vellykket nedkastning over Fyn blev flyet skudt ned af en Messerschmitt Bf 110-natjager. Det styrtede i Vognbjerg ved Skjern med en voldsom eksplosion, men alle otte besætningsmedlemmer var sprunget ud. Syv overlevede, og to blev hjulpet til Sverige. De deltog begge i D-dag mindre end en måned efter styrtet.

Pilot George Pipkin fortæller:

Lige da vi fik kysten i sigte, sagde en af os – jeg husker ikke hvem: "Hvor er månen smuk i nat!" Så eksploderede vores verden. (...) Motorerne mistede kraft, to af dem brød i brand. Det hydrauliske system satte ud, og

det krævede overmenneskelige kræfter at holde flyet oppe. (...) Vi sejlede mod jorden med brændende motorer i en stor cirkel. Jeg gav ordre til at forlade flyet.

B 24DSA 42-40530 adskiller sig fra tidligere vestjyske styrt. For første gang var flyets ærinde nedkastning til den voksende danske modstandsbevægelse. Og for første gang lykkedes det samme modstandsbevægelse at smugle to overlevende til Sverige. B 24DSA 42-40530, der var del af specialenheden "The Carpetbaggers", der nedkastede våben og agenter i det besatte Europa, er desuden det eneste amerikanske fly blandt de 19 allierede, hvis historier fortælles her.



25. juni 1944: DE HAVILLAND MOSQUITO FBVI LR373, Haurvig¹²

Ringkøbing Kl 1400

Syd for Haurvig c 20 km SSV for Ringkøbing er en engelsk Maskine skudt ned.

Mosquito FBVI LR373 var på dagraid på vej til Barth mellem Rostock og Stralsund, men flyet blev observeret, og der var ikke en sky på himlen. Pilot John R.D. Braham vendte om. På vej tilbage over Sjælland angreb Braham en bil. Chaufføren og en kreaturhandler blev dræbt. Over Vestjylland kom Mosquito FBVI LR373 i kamp med to Focke-Wulf 190-jagere. Braham måtte nødlande langs kysten ved Haurvig. Braham og hans telegrafist overlevede og kom i tysk krigsfangenskab.

Det var ikke hvem som helst, tyskerne fik ram på den dag. John R.D. Braham skød mindst 30 tyske fly ned, heraf 19 om natten. Han var Royal Air Force's mest succesrige flyvere i tomotorers fly.

I sine krigsmemoirer fortæller Braham om sin sidste luftkamp (i forfatterens oversættelse):

Han var så tæt på, at hele næsen på hans FW så ud til at være i brand, da hans maskingeværer fyrede løs. Jeg blev tør i munden. Bagbords motor og vinge brød i brand, og jeg ventede hvert øjeblik en tilintetgørende eksplosion. (...) Jeg vidste, der ingen redning var i luften, og vores eneste chance for overlevelse var "en pandekage" på den sandede kyst. (...) Vi ramte med et brag, der kastede os begge mod vores sikkerhedsseler. Flyet hoppede og ramte igen med 150 mph. (...) Den ene vinge endte i vandet, den anden på stranden.



30. august 1944: AVRO LANCASTER III LM479, Dejbjerg¹³

Ringkøbing Kl 04,46:

1 Maskine styrtet ned S for Lem Station ca. 11 km SSØ for Ringkøbing. Politi kørt til stedet. Fluko Aarhus underrettet.

Avro Lancaster III LM479 blev angrebet af en JU 88-nat-jager på vej tilbage fra et meget langt bombetogt til det østligste Tyskland. Flyet eksploderede i et voldsomt styrt ved Dejbjerg Kjærgaard, og alle otte ombord omkom. Natten mellem 29. og 30. august 1944 var en af de mest hektiske og blodige over Danmark. Over 600 britiske bombefly angreb Stettin og Königsberg. Royal Air Force mistede 38 fly, 12 over Danmark.

Et ikke identificeret øjenvidne, der underskriver sig "jpm", har fortalt følgende:

Vi vågnede ved, at der var meget oplyst udenfor. Vi kaldte på far og gik ud. Her kunne vi høre nogle jagere som udkastede lysbomber, og sydvest for gården kunne vi se en ildebrand. Vi troede, at det var Karen Sandagers korn, som stod i stok, der var ild i, så vi gik i seng igen. Kort efter kom der nogle tyske biler farende forbi. Vi stod op igen og fandt hurtigt ud af, at det var et fly, som var styrtet ned.



Efter de blodige bombardementer af Tysklands storbyer var Nazityskland holdt op med at give allierede flyvere ærefulde begravelser. Helt i overensstemmelse med nye retningslinjer blev resterne af de otte lig smidt i et hul i jorden. Men senere blev ligdelene ført til Dejbjerg Kirke, hvor pastor Hans Pedersen forestod ceremonien ved en velbesøgt begravelse den 14. september. Præsten og sognefogeden blev anholdt og taget til forhør, men ligene blev, hvor de var. Det siger i øvrigt meget om styrtets voldsomhed, at der kun var brug for fire kister til de otte døde.



Efter krigen blev en stor mindesten over "The glorious dead" rejst. Pastor Hans Pedersen talte ved afsløringen. Stenen blev hentet på marken, hvor Lancaster III LM479 styrtede.

3. december 1944: SHORT STIRLING IV LK143 NF-B, Havet syd for Søndervig

For dette styrt lader det sig, som det fremgår af følgende, hverken gøre at citere fra Statens Civile Luftværns meldinger eller fra øjenvidneberetning:

Short Stirling MK IV LK143 NF-B var på vej til Danmark med nedkastninger til modstandsbevægelsen. Flyet forsvandt spørløst over Nordsøen, og de syv mand ombord er aldrig fundet.

I mange år var flyets skæbne ukendt, men i 1970'erne skyllede en vingespante fra Short Stirling MK IV K143 NF-B i land syd for Søndervig.

Fiskere fra Hvide Sande har også bjerget en motor og en propel syd for Søndervig. Begge dele stammer formentlig fra Short Stirlings, så der kan være tale om MK IV LK143 NF-B.



I 1969 fik kutter RI 35 "Duen" denne stjernemotor kilet fast i skovlboardet til trawlet, så den måtte med til Hvide Sande. Her ser ud til at være tale om en Bristol stjernemotor, og den kan godt stamme fra Short Stirling MK IV LK143 NF-B. Men det er gætværk, flystyrt i havet er langt fra så veldokumenterede som dem på land.

14. februar 1945: HANDLEY PAGE HALIFAX II MZ355, Knaplund ved Hoven¹⁴

Tarm Kl. 23,30.

Flyver af ukendt Nationalitet styrtet ned ved Højmosegaard. Maskinen brænder. Der er Fare for en nærliggende Plantage

Den 14. februar 1945 var 54 britiske bombefly over Danmark med søminer. Det blev en blodig nat, hvor Royal Air Force mistede seks af flyene. Et af dem var Halifax II MZ355, der på hjemvejen blev angrebet af en natjager JU 88G-6 i stor højde. Flyets ene side brød i brand, og besætningen sprang ud med faldskærm. Fem af syv mand overlevede og kom i tysk fangenskab. De to maskingeværskytter Everett M. Ford og John F. Peak (som havde de vanskeligste adgange til at komme ud med faldskærm) nåede ikke ud.

Hver onsdag aften var der folkedans i gymnastiksalen ved Knaplund skole, også denne. Som så ofte kunne man høre brølet fra engelske flyvere, der tungt lastet kom ind vestfra, og som senere fløj ud igen. Men denne aften blev det anderledes og væsentligt mere uhyggeligt. Det var Peder og Maren Elisabeth Hansen, der cyklede hjem til deres gård i Knaplund, fortalt. Himlen var oplyst i retning mod Hoven. Det de så, var lyset fra det brændende fly. Ildskæret var så kraftigt, at Peter Hansen et øjeblik troede, at Hoven stod i brand.



Besættelsesmagten gravede ligene af de to skytter ned ved nedstyrtningsstedet og satte et kors. I december 1945 blev ligene genbegravede på Hoven Kirkegård. Det britiske militær deltog, og sognets beboere mødte talstærkt op. Efter en lokal indsamling blev en mindesten over de to maskingeværskytter afsløret i 1946. I begyndelsen med navnene skrevet på et propelblad fra Halifax II MZ355.

5. marts 1945: SHORT STIRLING IV LJ999, Tippepold¹⁵

Tarm melder KL. 1045.

D.D. er der paa Tipperne I Ringkøbing Fjord paa den sydligste Del af Tipper-Polden mellem Værneengene og Tipperne fundet en engelsk Lancaster fire-Motors-Maskine. Besætningens Skæbne ukendt.

Den første melding er ikke præcis. Der var ikke tale om en Avro Lancaster men om Short Stirling IV LJ999, der var over Danmark med nedkastninger til modstandsbevægelsen. Efter nedkastning over Karise på Sjælland var flyet på vej tilbage vest på, da det i lav højde blev ramt af let luftværnsskyts ved artilleristillingen i Stauning.

Piloten Leslie Gordon Slevén mistede kontrol over højderoret. Short Stirling IV LJ999 nåede næsten tværs over Ringkøbing Fjord men ramte det lave vand nordligst ved Tipperne. Landingen var ukontrolleret men meget heldig. De syv besætningsmedlemmer forlod flyet i forventning

om en dødsensfarlig tur i den iskolde Nordsø. Stor var deres overraskelse og lettelse, da det viste sig, at de var på en meters vand lige ved fjordkysten. De tilbragte krigens sidste måneder i fangenskab.

I 1997 genså Slevén nedstyrtningsstedet, og han fortalte:

Vi fløj i ca. 30 meters højde, da vi pludselig uden varsel blev ramt af en radarstyret tysk flakkanon i Stauning syd for Ringkøbing. Der gik ild i flyet – og jeg tabte hurtigt styringen og nåede lige at udbryde: "Hvilket dumt sted at lande!" da vi temmelig hårdt ramte vandet. Jeg troede, det var Nordsøen, men det viste sig, at vi var havnet på lavt vand i Ringkøbing Fjord.



12. marts 1945: AVRO LANCASTER I ME449, Østergårde ved Tarm¹⁶

Tarm Kl 22,35

En tomotors engelsk Bombemaskine er nedstyrtet.
Ingen saarede, 2 dræbte er medbragt til Tarm Sygehus.

Her er den første melding igen upræcis. Der var ikke tale om et tomotorsfly, men om Avro Lancaster I ME449, der var på vej retur fra minelægning i det nordlige Øresund sammen med tre andre Lancasters. Over Vestjylland blev det gennemhullet af en natjager JU 88 D5 + AL.

Knud Raunkjær var til stede:

Pludselig kom der et engelsk Lancaster-bombefly frem fra sydvest. (...) Det så grangiveligt ud som om, det ville styrte lige ned i vores gård. Det var blevet beskudt af en tysk natjager. (...)

Jeg fik den ene lempet ud, han var skudt i hovedet og døde. Vi lagde ham under den ene vinge. Den anden var død ved flystyrtet. (...) Der var fem soldater fra flyet, som nåede at hoppe ud med faldskærm. Jeg kunne høre dem gå ovre i Vallund og fløjte efter hinanden.

De to døde var Agterskytte Donald Morris og rygskytte Harvey J. Porter. Besættelsesmagten gravede ligene ned tæt på nedstyrtningstedet. I august 1945 blev stedet fredlyst. En britisk deling og 800 lokale deltog i begravelsen, og Egvad Sogneråd påtog sig den fremtidige vedligeholdelse. "Englændergraven" var den 12. marts 2015 ramme om en højtidelighed i anledning af 70-året for styrtet. Dagen efter besøgte pårørende til de syv besætningsmedlemmer udstillingen *Flyvere i natten* på Ringkøbing Museum.

Pilot Stan Slater og telegrafist Thomas Fairclough blev hjulpet i Ølgod og kom via Fredericia til Sverige. Ingeniør Ken Foster kom via Lyne og Ølgod til Sverige. Bombeskytte Mervyn H. Bertie og Navigatør Stoney Mitchell nåede Sverige via Funder, Ikast, Herning og Ebeltoft.



21. marts 1945: P-51 MUSTANG III KH446, Lønborg¹⁷

Tarm melder Kl. 13:40: Ved Lønborg ca. 26 km. SØ. for Ringkøbing er der styrtet en engelsk Jagermaskine ned. Føreren uskadt og taget i forvaring af den tyske Værnemagt i Tarm.

Royal Air Force angreb Gestapos hovedkvarter Shellhuset i København den 21. marts 1945. Præcisionsangrebet blev udført af 18 de Havilland Mosquitos og 28 P-51 Mustangs. Shellhuset blev ødelagt, men en stor del af bomberne blev kastet over Den Franske Skole. 104 civile omkom, 86 var børn.

Royal Air Force mistede syv fly. Et af dem var Robert C. Hamiltons P-51 Mustang. Over København blev flyet ramt af antiluftskys i den ene vinge. Hamilton fortsatte, men da formationen fløj tilbage over Jylland, måtte han nødlande før havet. P-51 Mustang III KH446 endte i engen nordøst for Lønborg. Hamilton blev taget til fange og tilbragte krigens sidste 1½ måned i krigsfangelejren Stalag Luft 1 i Barth ved Rostock.

Da Hamilton i 1950 søgte job i Royal Australian Air Force, skrev han:

Under min tjeneste hos RAF var jeg så uheldig at få flere skader forårsaget i det første tilfælde af et motorstop ved start, og i anden omgang var jeg så uheldig at blive skudt ned over København ved et angreb på Gestapos hovedkvarter. Disse hændelser kostede mig nær ved 12 måneders pause med flyvning.

Fra eskadrillens OPERATIONS RECORD BOOK (i forfatterens oversættelse):

P/O Hamilton blev også ramt men kunne fortsætte, indtil maskinfejl tvang ham til at nødlande nær Ringkøbing på vej ud. Målet blev ramt flere gange og blev forladt brændende, dele af bygningen kollapsede. A good job, well done.



27. april 1945: HANDLEY PAGE HALIFAX NA 672, Skaven¹⁸

Tarm melder Kl 11,50

Under Varslinger Gaars Aften Kl ca. 24,00 er 1 Fire-motores-Bombemaskine styrtet ned i Ringkøbing Fjord. ca 400 m Nord for Skaven ca. 8 km Syd-Vest for Tarm.

Handley Page Halifax VII NA672 var over Danmark med nedkastninger til modstandsbevægelsen på Lolland. På vej tilbage blev flyet beskudt, måske fra batteriet i Stauning. Pilot Harry James Christian fløj undvigemånøvrer i lav højde men ramte fjordens vandspejl. Det endte med en utilsigtet men meget heldig mavelanding på 1½ meter vand. Alle seks ombord kunne selv forlade Handley Page Halifax VII NA672.

To besætningsmedlemmer blev taget til fange. De andre blev holdt skjult frem til befrielsen den 4. maj, hvor de alle seks blev fejret som befriere. Agterskytte Robert L. MacDougall blev sammen med navigatør Mervyn Albert Roberts hyldet i Vejle. De lokale aviser refererede, hvordan

MacDougall lavede peace-tegn og lod sig bære i kongestol. Derimod lod han sig ikke bevæge til at holde tale fra byens rådhus.

Jeg er naturligvis glad over, at det blev Danmark, jeg kom til, når vi endelig skulde interneres, og det var en overvældende modtagelse, vi fik af borgerne her i byen for et øjeblik siden. (...) Jeg glæder mig sammen med danskerne over den allierede sejr.

Vraget af Handley Page Halifax VII NA672 blev liggende i flere år. Flyet blev et yndet udflugtsmål, og man kunne ligefrem leje en robåd. I sommeren 1949 blev vraget fjernet og solgt som skrot af ingeniør Vagn Jacobsen, mekaniker Hans Frahm og Falckredder Uhre, alle fra Skjern.



27. april 1945: SHORT STIRLING IV LJ950, Tipperne¹⁹

Tarm. 0807.

Den 27-4 om Aftenen er en engelsk Maskine nødlandet paa Tipperne ca 20 km Vest for Tarm. Maskinen er nødlandet paa tysk Spærreomraade.

Short Stirling IV LJ950 var på vej retur fra våbenedkastning sydøst for Odense. Lige efter midnat (og altså ikke den 27. april om aftenen, som meldingen fejlagtigt anfører, men i de første minutter af den 27. april) blev flyet beskudt fra Stauningbatteriet. I forsøg på at undvige kom pilot Thomas H. Griffiths i kontakt med vandoverfladen. Det endte med en utilsigtet landing i Nymindegabstrømmen vest for Tipperne.

Bombekaster Charles G. Smale blev alvorligt såret. Han døde 8. maj. Frihedskæmpere bar kisten ved begravelsen

på Horne Kirkegård den 10. maj. To flyvere fra ovenfor omtalte styrt Handley Page Halifax NA 672 deltog også.

De fem øvrige besætningsmedlemmer var i god behold, også navigatør Eric R. Goodare. Men det vidste hans mor ikke, da hun modtog dette kortfattede men formodentlig skrækindjagende telegram (i forfatterens oversættelse):

27 APRIL BEKLAGER AT MÅTTE MEDDELE AT DERES
SØN F/SGT²⁰ ERIC ROBERT GOODARE SAVNES EFTER
OPERATIONER 26 APRIL 1945 STOP



Bomber over Tyskland

I oktober 2014 var holdet bag *Flyvere i natten* på studietur i England. Her besøgte vi en række museer, der fortæller luftkrigens historie. De ellers meget forskellige museer havde et fællestræk: Der var fokus på fly og flytyper, på besætninger og organisation og på tyske bombardementer af Storbritannien i krigens første år. Men der var ikke

ret mange oplysninger om de tunge bombefly tyske mål 1943-45 og om de ødelæggelser, de forårsagede. Denne vægtning er forventelig og på mange måder helt på sin plads i en britisk kontekst. Royal Air Force spillede en vigtig rolle i demokratiets sejr over nazismen, der blev vundet med så store ofre. Briterne vandt en historisk ret til at fejre sig selv som krigens helte.



Foto: Bundesarchiv, Bild 183-J30142.

I en vestjysk sammenhæng forholder det sig anderledes. I Danmark er vi vant til at se Anden Verdenskrig i et moralsk dobbeltblik. På den ene side satte danskerne sig op mod besættelsesmagten, hvilket fremgår allerede af det forhold, at fem af de ovenfor omtalte flystyrte skete i forbindelse med nedkastninger til modstandsbevægelsen. Men på den anden side var det besatte Danmark integreret i Nazitysklands bestræbelser på at skabe et nyt Europa. Regering og folketing samarbejdede, bønder og fiskere afsatte deres varer til dem, der ville købe, og Vestkystens tyske forsvarsværker blev byggede af danske arbejdere. Danmark har således en ganske særlig mellemposition, når det kommer til selvbillede og forståelse af begivenhederne 1940-45. Vi kan ikke sole os i en helterolle som den britiske, men vi dukker heller ikke nakken i skam, som tyskerne har gjort i generationer.

Udstillingen på Ringkøbing Museum fokuserer som det ovenstående langt hen ad vejen på luftkrigen i et allieret perspektiv, men vi slipper ikke historien uden også at fortælle, i hvilket ærinde størstedelen af Royal Air Force's tunge bombefly gik på vingerne: Bombning af Tysklands byer. Disse missioner var ikke nålestik. De blev udført nat efter nat af armadaer af fly, som hver sendte tonsvis af brand- og sprængbomber over Hamburg, Berlin og – ikke at forglemme – alle Tysklands mellemstore byer.

Flyvere i natten under kritik

I februar 2015 modtog Ringkøbing-Skjern Museum et brev fra Australien. Afsenderen er nevø af telegrafist Ewin G. Carthew, der som 21-årig mistede livet i styrtet ved Stadil den 4. september 1943. Han havde fulgt pressedækningen af den nye udstilling, og han var på det kraftigste stødt over, at vi lod ordet "krigsforbrydelse" optræde i forbindelse med omtale af allieret krigsindsats.

Det vrede brev var en lektie til denne artikels forfatter. I sikker forvisning om, at vi henvendte os til en dansk offentlighed, der jævnligt diskuterer Anden Verdenskrig i



Foto: Bundesarchiv, Bild183-J31411 / Hoffmann.

moralske termer, havde vi vinklet en del af vores presse-materiale i forhold til ødelæggelserne i Tyskland. Det blev en succes. Udstillingen gav anledning til nuanceret debat i radioens P1, Weekendavisen og Dagbladet Ringkøbing-Skjern. Men vi var uforsigtige. Vi lod det samme materiale gå ud til alle samarbejdspartnere, også dem der i højere

grad copy-paster end redigerer, bearbejder og diskuterer. Flere steder på det internet, der er langt mere tilgængeligt i Australien, end radio og aviser, kom pressemeddelelsens mest følsomme udsagn til at stå gengivet isoleret og ukommenteret. Det var uklædeligt, og det kunne have været undgået.

Var kritikken således berettiget i forhold til vores håndtering af et følsomt emne i en fortravlet lancering,²¹ må vi imidlertid insistere på det centrale. Historien om nedskudte allierede bombefly over Vestjylland er en side af den store historie om natlige britiske bombetogter, der afkortede den tyske krigsindsats væsentligt, men som kostede hundredetusindvis af civile liv og gigantiske ødelæggelser. Fremgangsmåden var kontroversiel i forhold til krigens internationale lov, og ifølge de tillægsprotokoller til konventionerne, der blev vedtaget efter Anden Verdenskrig, ville en tilsvarende kampagne i dag være en krigsforbrydelse.

Krig er frygtelig, også når den er nødvendig. Svaret på brevskriverens afsluttende og ikke så lidt retoriske spørgsmål til denne artikels forfatter er let, men for så vidt også ved siden af diskussionens omdrejningspunkt (oversat til dansk):

“Spørg dig selv, hvem der har haft det bedste liv, siden han var 21 år? Ewin Carthew fra Australien eller Christian Ringskou fra Danmark.”

Tyske øjenvidner

Det må således være på sin plads at lade øjenvidner, der oplevede luftkrigen i dens fulde konsekvens, få de sidste ord.²²

Mens bomberne faldt og spredte død og ødelæggelse, var der åndløst stille blandt os. Et sted begyndte det at buldre. En frygtelig, rullende torden, der kommer nærmere. Bunkeren dirrer, men holder stand, og tordenen fortoner sig. Men straks efter opstår der en ny torden med frygtelige drøn, som igen synes at rulle mod os. Den kommer nærmere, men eksploderer så længere borte. Længe efter den sidste eksplosion hersker der fuldstændig tavshed i bunkeren, både blandt unge og gamle. Endelig går det op for os, at det er overstået.

– Karl Deutman

Man havde en følelse af, at ens hoved ville blive revet af. Vi var begravet til midt på livet. Mellem brokkerne klemte jeg min mors hånd. Hun klemte tilbage, så jeg kunne forstå, at hun var i live. Vi ventede på at blive reddet. Endelig blev der banket på væggen af folk på den anden side af døren, og vi bankede tilbage. Så slog de hul i væggen og trak os ud en ad gangen.

– Renate Knispel

Vi falder på knæ, glider hen over gulvet som angrende syndere, hen mod den søjle der alene støtter væggen (...) der ligger knust glas spredt omkring os. Mørkegråt støv flyger gennem luften. Røg, flammer, svovlfarvet tåge (...) Vi er ved at kvæles og hoster. Ild til højre. Ild til venstre. En syndflod af flammer til alle sider (...) Tiden står stille. Nogle sten ramler ned; et vindstød kaster en hvirvel af gløder ind gennem de knuste ruder.

– Ruth Andreas-Friedrich

Nu og da går lyset ud. Jeg tænker på, om det skyldes en bombe, der er faldet tæt på. Ved siden af mig sidder et lille barn helt stille. Han forstår ingenting. Bliver vi kvalt her? Eller bliver vi langsomt ristet, ligesom folk blev det i bunkerne i Hamburg? En ubehagelig tanke. (...) Mon mit hus stadig står der? I så fald kommer “de” sikkert tilbage i morgen.

– Ursula von Kardorff

Christian Ringskou kan kontaktes på cr@levendehistorie.dk

Noter

1. Projektet *Flyvere i natten* er realiseret med hjælp fra en lang række dedikerede samarbejdspartnere. Søren Flensted har beredvilligt stillet sin viden og sit imponerende arkiv til rådighed. En stor del af både oplysninger og fotos i denne artikel er hentet her. Anders Straarup har hjulpet med oplysninger, bistand og sparring gennem hele processen, og Bent Baagøe Anthonisen har stillet sin viden om en række flystyrt til rådighed. Mange flere har hjulpet. De som har stillet samlinger af arkivalier til rådighed krediteres i det følgende. De mange, der har udlånt genstande og fotos fra de enkelte styrt fortjener også Ringkøbing-Skjern Museums store tak. Det samme gør de dygtige frivillige, der hjalp med udstillingsopbygningen. Pladsen tillader imidlertid ikke, at alle nævnes her. Af samme grund er der kun henvist til oplysninger trykt i bøger, mens alt det, der er hentet i aviser, notater og arkivalier ikke har selvstændige noter i det følgende. Alt materiale findes imidlertid i kopi på Ringkøbing-Skjern Museum, og vi står til rådighed for uddybende spørgsmål.

2. Louise Wilkinson: *The Kipper Patrol*. Dartford, United Kingdom 2009, s. 70. Dette styrt er beskrevet af Keld Vinther på hjemmesiden <http://www.skjernguiden.dk>
3. P. Chr. Dahl: *Strandinger og strandingsgods – livet på Gammel Bjerregaard 1796-1963 Bd. 2*. Bearbejdet af Allan Hjorth Rasmussen, Fiskeri- og Søfartsmuseet 1974, s. 93-94.
4. Carsten Petersen: *Luftkrig over Danmark Bd. IV*. Ringkøbing 1989, s. 12-14; Bent Baagøe Anthonisen og Jens Holm (red.): *Fem lange år – beretninger fra Ringkøbing under besættelsen 1940-45*. Ringkøbing 1984, s. 48; Bent Baagøe Anthonisen: *Fæstningsværker fra Thyborøn til Nymindegab* (anden forøgede udgave). Ringkøbing 2013, s. 55-56; Ove Lund Knudsgaard: En dreng i Alrum 1940-45. *Hardsyssels Årbog* 2001, s. 13-14. For dette styrt skylder Ringkøbing-Skjern Museum desuden tak til Stadil Lokalhistorisk Arkiv for udlån af materiale.
5. Helge William Gram: *Shot down over Denmark 1940-45*. København 1998, s. 108; Carsten Petersen: *Luftkrig over Danmark Bd. V*. Ringkøbing 1990, s. 32-33; J.I. Bøgner: *Ringkøbing under Besættelsen 1940-45 – bi-drag til Ringkøbing Bys Historie*. Tillæg II (trykt efter manuskript færdiggjort 1950). Ringkøbing 2009, s. 50-51; Anthonisen & Holm, s. 73-75.
6. Besættelsesmagtens Flugmeldekommando.
7. Anders Bjørnvad: *Faldne allierede flyvere 1939-1945*. Odense 1995, s. 166-67; Petersen 1990, s. 39.
8. Den tyske værnemagt.
9. Lundsgaard, s. 16-17, Bjørnvad, s. 171. Dette styrt har sin egen udførlige hjemmeside <http://www.ee138.net>. For dette styrt skylder Ringkøbing-Skjern Museum desuden tak til Stadil Lokalhistorisk Arkiv, Grethe Møllerhøj og Ejvind Stougård for udlån af materiale.
10. Niels A. Jensen: *50 år efter – beretning om flystyrtet i Houm Enge og modstandskampen i Hemmet – Sdr. Vium – Bork og Nr. Nebel*. Tarm 1995; Radio Ådalen: *Glimt fra 2. verdenskrig 1* (CD-udgivelse) 2000.
11. H. Bork-Larsen: *Modstandsbevægelsen i Ringkøbing* (manuskript fra 1945 publiceret af Jens Aarup Jensen) Ringkøbing 2001, s. 7; Anthonisen & Holm, s. 80. For dette styrt skylder Ringkøbing-Skjern Museum desuden tak til Dejbjerg Lokalhistoriske Arkiv for udlån af materiale.
12. John R.D. Braham: *Scramble!* London 1961, s. 15-25 og 196-203; Henrik Skov Kristensen, Claus Kofoed & Frank Weber: *Bomber over Danmark – vestallierede luftangreb under 2. verdenskrig*, anden udgave. København 2012, s. 549-69; Petersen 1989, s. 25-37.
13. John W. Chalmers & John J.N. Chalmers: *Navigator Brothers – The Story of Two Brothers in the RCAF – One Flew, One Fell*. Edmonton, Alberta 2008; Bjørnvad, s. 77. For dette styrt skylder Ringkøbing-Skjern Museum desuden tak til Dejbjerg Lokalhistoriske Arkiv for udlån af materiale.
14. Niels Aage Thomsen: *Canadiske krigsflyvere* (manuskript til endnu ikke færdiggjort lokalhistorisk udgivelse); Bjørnvad, s. 107. For dette styrt skylder Ringkøbing-Skjern Museum desuden tak til Jørgen Bøgebjerg for udlån af materiale.
15. Inger Hansen: *Stirling bombefly styrkede ned på Tippepold i Ringkøbing Fjord 5. marts 1945*. Tarm 2010; Henrik Skov Kristensen, Claus Kofoed og Frank Weber: *Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig*. Aarhus 1988, s. 587.
16. Bjørnvad, s. 152-53. Dette styrt har sin egen udførlige hjemmeside: www.shotdownindenmark.com.
17. Inger Hansen: *Nødlanding i Lønborg Enge*. Tarm 2011.
18. Søren Flensted og Inger Hansen: *Flystyrt ved Skaven den 27. april 1945*. Tarm 2010; Jon Vedel: *Gøglerpræsten – en bog om Anders Bork Hansen*. København 1994, s. 30-41; Jens Chr. Jensen: *Teglbrænderens Erindringer – fisker og jæger ved Skjern Å og Ringkøbing Fjord 1901-85*. Skjern 2002, s. 67-70.
19. Bjørnvad, s. 106.
20. Flight sergeant.
21. Denne artikels forfatter har ført brevveksling med brevetts afsender, hvor jeg har undskyldt for dele af vores presselancering men samtidig insisteret på det rimelige i udstillingens prioriteringer. Ringkøbing-Skjern Museum er naturligvis bekendt med brevskrivestens navn, som vi af almindelige høflighedshensyn finder det rigtigst ikke at nævne.
22. Citeret efter Roger Moorhouse: *Berlin i krig – Liv og død i Hitlers hovedstad 1939-45* (oversat af Peter Dürrfeld). København 2012, s. 353-62.