

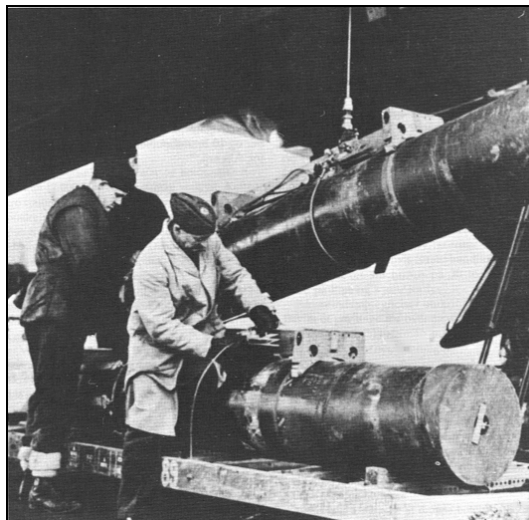
RAF Gravene i Tarm. Flystyrt omkring Tarm og Skjern.

En Lancaster bombemaskine havde den 13. marts 1945 været på mineudlægningstogt over Kattegat. Da flyet var på vej tilbage mod basen i England, blev det over vestlige Jylland angrebet af en tysk natjager og skudt i brand.

Det lykkedes fem af de syv besætningsmedlemmer at springe ud med faldskærm. De to andre, skytten, D. Morris og H. J. Porter, kunne ikke komme ud af maskinen, som styrtede brændende ned på en mark tilhørende gårdejer Svend Jensen i Østergårde.



RAF Lancaster bombemaskinen blev anvendt til forskellige operationer: Bombning, minelægning og våbenflyvning til besatte lande. Flyet var i stand til at modstå svære skader. Men det var vanskeligt at komme ud af flyet, hvis det blev nødvendigt.



Engelsk bombemaskine bliver lastet med miner før en operation. Minelægning i danske farvande forekom i stor stil under hele besættelsen, hvor RAF forsøgte at genere den tyske skibstrafik mest muligt. Denne indsats medførte, at danske farvande var de mest minerede nogen steds under og lige efter krigen.

Tilkaldte CB'ere fik i nattens løb de to dræbte bjærget ud af vraget og kørte dem til Tarm sygehus. Næste dags eftermiddag afhentede tysk militær ligene, som blev lagt i sække og læsset på vognmand Chr. Andersens hestevogn. Andersen syntes forståeligt nok, at tyskerne var ved at blive temmelig grove. Men han var tvangsudskrevet til at køre. Der var intet at stille op mod det. Køreturen gik til en plantage et stykke øst for byen. Her gravede de tyske soldater et hul, som ligene blev væltet ned i, hvorefter hullet blev dækket til. Vognmanden fik strengeste ordrer på ikke at fortælle nogen om den makabre begravelse, hvilket dog alligevel var bemærket fra flere sider. Netop som nedgravningen fandt sted, begyndte kirkens klokke at ringe. Tidspunktet blev selvfølgelig bemærket af tyskerne, som straks kørte til kirken for at

undersøge sagen. De skældte ud over tidspunktet, men graveren påstod, at det blot var solen, der blev ringet ned.

Efter kort tids venten kom endelig budskabet om befrielsen. Den 4. maj om natten gik en mand fra byen ud til flyvernes gravsted og lavede en firkantet stensætning omkring graven, hvorpå han anbragte to danske flag og et RAF mærke inden for stenene. På den måde var graven pyntet, endnu inden byens kirkeklokke den 5. maj om morgenen ringede freden ind.

Den 14. juni 1945 vedtog Tarm sogneråd at skænke et passende jordstykke til anlæg af to gravsteder. Samtidig forpligtede og påtog sognerådet sig på indbyggernes vegne at vedligeholde stedet i fremtiden. Borgerne ville gerne være med. Gravstedet blev anlagt for indsamlede midler.



**Sgt. Donald Morris. RAF No. 103 Squadron.
F/Sgt. Harvey James Porter. RAAF/RAF No. 103 Squadron.**



De to engelske flyveres gravsted i Tarm.

To britiske headstones og en tavle nedlagt af danskerne.

Tavlens inskription: Harvey James Porter / * 2.3.1924. / † 12.3. 1945 / Donald Morris * 24.11. 1924. † 12.3 1945.

Royal Australien Air force. / Fjendehånd dem lagde / i Danmarks jord / venner satte dette minde / som tak der ej fik ord.

Søndag den 12. august blev de to RAF flyvere begravet på kristen vis. Omkring 800 mennesker var med ved begravelsens højtidelige handling. Gravene blev smykket med et væld af blomster og kranse. Desuden deltog en deling engelske soldater.

Først blev der sunget en salme. Derpå talte provst P.G. Gadegaard. I talen sagde provsten bl.a.: ”Vi er i stor taknemmelighedsgæld til de to unge mænd, der nu er begravet her, og til deres land. De hviler langt fra deres kære og deres hjem, men de hviler blandt venner, som vil værne om deres minde. De blev først lagt i jorden af fjendehånd – uden en eneste kristen ceremoni. Vi har ønsket, at disse to skal ligge i indviet jord.”

Derpå lyste provsten velsignelsen over gravene, som dermed var erklæret for hellige minder. Sener talte sognerådsformand H. Graversen, ser bl.a. sagde: ”Byen har rejst dette minde, og jeg vil her bede befolkningen være sognerådet behjælpelig med at værne om dette minde og i fremtiden smykke det, ligesom vi har gjort det i dag, således at det må stå som et værdigt

minde for de kommende slægter.” H. Graversen nedlagde derpå en krans i RAF’s farver fra byens råd.

Afslutningsvis trådte Squadron Leader Smart fra Vandel flyveplads frem og gjorde honnør foran fællesgraven.

De fem overlevende besætningsmedlemmer fra Lancasteren blev alle kort efter styrtet opsamlet af egnens modstandsfolk. Flyets pilot, Stanley Slater, nåede sammen med navigatøren til Sverige den 23. marts. Denne hurtighed fortæller noget om modstandsbevægelsens effektive flugtruter og forbindelse indbefattet sejlads over Øresund.

RAF aktivitet over Tarm-området.

Med den geografiske beliggenhed var området omkring Tarm meget tit udsat for allierede overflyvninger. Det kunne forekomme i forbindelse med patruljeflyvning langs vestkysten eller være missioner, som var rettet mod besættelsesstyrkerne forskellige steder i Danmark. Men oftest har det drejet sig om overflyvninger i forbindelse med bombetogter mod Tyskland. I de første besættelsesår rettede RAF en del bombeangreb mod tyske anlæg og mål i det besatte Danmark. Resultaterne af disse angreb var ikke store, og det medførte ofte større skader på almindelige, civile bygninger.

Det skete også i april måned 1941, hvor en række mål i Vestjylland blev bombet. Således også jernbanestationen i Tarm. Nogle godsvogne blev ødelagt, og flere bygninger blev ødelagt. Desuden var en gård nær byen blevet ramt af en brandbombe, hvorpå den nedbrændte. En enkelt person meldtes såret ved bombningen.

I marts 1943 blev der kastet bomber forskellige steder, bl.a. også i nærheden af Tarm.

Flystyrt ved Skjern den 23. november 1941.

Den 23. november 1941 styrtede Hudson AM715 T fra No. 608 Squadron ned ved Skjern. Tre besætningsmedlemmer, F/Sgt. Macmillan (pilot), F/Sgt. Fullerton og Sgt. Short omkom ved styrtet. Sgt. Simmonds blev i hårdt såret tilstand ført til Tarm sygehus, hvor han døde dagen efter. Alle fire blev begravet på Frederikshavn kirkegård den 28. november.



Vraget af den nedstyrtede Hudson maskine ved Skjern.



Frederikshavn den 28. november 1941.

Maskinen havde været på patruljeflyvning langs den jyske vestkyst. Ud for Henne strand drejede flyet ind over land. Derpå styrtede den ned i nærheden af Skjern. Ved styrtet brød maskinen i brand.

Det vurderes fra forskellige sider, at Hudson-flyet havde fået tekniske problemer, som var årsag til, at den fløj ind over land. Måske var det for at nødlande. Der var således ikke tale om en nedskydning.

De fire britiske flyvere fra flystyrtet ved Skjern blev begravet i Frederikshavn. En tysk feltpræst forrettede ceremonien. Frederikshavn var en af de fem centralkirkegårde, som tyskerne brugte, når allierede flyvere var omkommet og skulle begraves. Det er ikke klarlagt, hvorfor her omtalte flyvere førtes helt til Frederikshavn. Fourfeldt ved Esbjerg var dog trods alt nærmere ved.



Mindelunden i Tarm med de to flyvergrave. Dansk mindesten mellem de to headstones.

En dramatisk flugt gennem et besat land. Kilde: Herning Folkeblad, den 13.11.03. Artikel af Erik Hansen.

Natten mellem den 12. og den 13. marts 1945 havde RAF gennemført en minelægnings-operation i Kattegat. En Lancaster fra No. 103 Sqdn. havde deltaget i denne mission og var på vej hjemover. Det farefulde stræk over Jylland var næsten passeret. Men i luftrummet over Lyne i Vestjylland gik det galt. Besætningen blev overrumplet af en tysk natjager, som skød den engelske maskine i brand kort ude over Nordsøen. Piloten vendte om med den hensigt, at besætningen ville have bedre overlevelsesmuligheder ved at springe ud med faldskærm over land. Tilbage over området ved Lyne sprang fem besætningsmedlemmer ud. To andre styrtede ned sammen med flyet og blev dræbt. Nedstyrtningen skete mellem Vallund og Østergaarde.

To af de overlevende, Bertie og Mitchell, gravede deres faldskærme og uniformsjakker ned. Iført RAF pullovers i blå farve begav de sig mod øst. De havde en ide om at nå til Grenå. Her ville de få fat i en båd og forsøge at komme til Sverige.

Efter nogle dages strabadser og vanskelig flugt gennem et besat land nåede de to flyvere frem til en gård i Funder. Her sneg de sig ind i laden for at hvile lidt efter den drøje tur. Gårdejer Fisker opdagede de to flyvere. Han tog sig straks af dem, og de fik en rigtig god forplejning og behandling under opholdet. Problemet var at komme videre på flugten.

Sønnen på gården i Funder tjente som fodermester på "Frijsenborg" i Ikast. Han havde været på besøg i Hjemmet, og da han kom tilbage til Ikast, fortalte han sin husbond, Sigurd Birk, om de to australske flyvere i Funder. Det var ikke nogen dårlig ide. Birk var aktiv i den lokale modstandsbevægelse. Han har nedskrevet følgende dagbogsnotat om begivenheden: Vi fik i marts måned 1945 et job, som vi var himmelhenrykte for."

Sigurd Birk sørgede for at få de to flyvere hentet fra Funder, hvorefter de blev anbragt hos Arnold Pedersen og hustruen Naomi i Ikast. Pedersen var dels kendt som maler, dels som filmoperatør i Phønix Biografen. Blandt venner i modstandsbevægelsen gik han under navnet "Napoleon". Modstandsfolkene havde valg Arnold Pedersen, fordi han talte godt engelsk.

Ægteparret Pedersen sørgede godt for de to flygtninge, som blev forsynet med ny identitet. F.eks. blev flyveren Bertie til brunkulsarbejder Peder Hansen fra Ikast.

Opholdet i Ikast kom til at vare nogle dage, hvorefter flyverne blev kørt til Herning. Under de 12 dages ophold i Herning fik de lavet falske ID-kort, og de blev udstyret med civilt tøj.

Ole Engberg under dæknavnet 'Brun' var udsendt til Herning af Jens Toldstrup, leder af våbenmodtagelsen i Jylland samt organisator af flugtruter til Sverige. Engberg kontaktede Toldstrup, og en flugtplan for flyverne blev udarbejdet.

Fra Herning gik turen til Århus, hvor den jyske modstandsleder, Jens Toldstrup, personlig tog sig af den videre transport af flygtningene. De skulle nu køres med bil til Ebeltoft. Toldstrup havde ved flere lejligheder narret tyskerne og optrådt forklædt som befalingsmand fra Luftværnet. I denne situation var han forklædt som befalingsmand ved Luftmeldetjenesten, og de to australiere blev iført uniformer fra CB-korpset. De to RAF flyvere fik nøje instrukser om, hvordan de skulle reagere, hvis de blev stoppet af tyskerne. Det blev de uheldigvis. Den efterfølgende beskrivelse er bekræftet, da en af flyverne senere besøgte Ikast.

Da bilen blev stoppet af en tysk patrulje, reagerede Toldstrup voldsomt, hvilket var hans sædvanlige optræden i en sådan situation. (Hans egen beskrivelse fra lignende tilfælde). Toldstrup startede med at skælde tyskerne gevaldigt ud. Derpå steg han ud af bilen og nærmest overfusede dem, idet han påpegede, at de to passagerer for energiforsyningen og, at de skulle til et meget vigtigt møde. Denne historie blev godtaget af tyskerne, som heldigvis ikke henvendte sig direkte til de to forklædte flygtninge, men nøjedes med at kontrollere deres falske papirer.

Det lille selskab af flyvere og modstandsfolk nåede 2. april frem til Ebeltoft i god behold. Her kom resten af turen til at gå via Toldstrups velorganiserede flugtrute til Sverige. Men der blev et par dages ophold, hvor de to flyvere boede hos toldbetjent Svend Aa. Ballisager.

Med fiskekutteren "Freden" blev australierne natten mellem 5. og 6. april sejlet over og ind i svensk farvand, hvor an anden båd tog passagererne med til Göteborg i Sverige. Turen til Stockholm foregik med tog. Herfra kom flyverne den 15. april med et fly til England. Da de nåede så langt og skulle melde tilbage, opstod visse vanskeligheder. Deres påklædning og falske papirer vakte nogen mistanke hos de engelske myndigheder, der faktisk syntes, at den afgivne forklaring ved afhøringen lød temmelig fantastisk.

Efter krigen modtog Arnold Pedersen fra Ikast et fint diplom med en hilsen fra den øverste chef for de allierede styrker, general Dwight D. Eisenhower, som på den amerikanske præsidents vegne udtrykte taknemmelighed og påskønnede denne modstandsmands gode indsats ved at hjælpe de to allierede flyvere under flugten i et besat land.

Gail Michener, datter af Stoney Mitchell, var i juni og oktober på tur til Danmark for at finde ud af, hvordan faderens fantastiske flugt gennem et besat land kunne lade sig gøre. Sammen med hendes mand besøgte hun alle de steder, hvor faderen havde været. Men, den eneste person, der havde mødt Mitchell i 1945 er Ole Engberg i København. Hun besøgte Engberg to gange og fik derved rede på mange enkeltheder vedrørende faderens flugt. Det var faktisk Ole Møller Jensens bog "Den lange vej til glæden" der satte Gail Michener på sporet af denne historie. Hun var blevet meget overrasket, da hun side 152 i bogen fandt et billede af faderen foran huset i Herning. Ved besøg i huset blev hun fotograferet nøjagtig samme sted.

