

Historien bag ”Flyverstenen” i Torstedlund Skov – kort fortalt



”Flyverstenen” i Torstedlund Skov foråret 2012

*Samlet og redigeret af Niels Nørgaard Nielsen
Lokalhistorisk Arkiv for den tidligere Støvring Kommune*

Bryllupsfest på ”Højvang” ved Aarestrup

Fredag d. 20. april 1945 blev der holdt bryllupsfest på ”Højvang” for datteren Ella Søndergaard Jensen og gårdejer Lars Christensen fra Rodstrup ved Vokslev. Bryllupsmiddagen med cirka 150 deltager blev spist i laden. Da man senere henad ved midnatstid fik natmad, kom Andreas Søndergaard ind og fortalte, at der ”vist var faldet en flyvemaskine ned ude i skoven, for det brændte, skød, knaldede og slog stjerner og røg tykt langt øst på fra stedet”. Man kunne tydeligt se rogen i den måneklare nat.

Andre vidner, både fra Aarestrup og omkring Nørlund, har siden meddelt, at de, da de havde ærinde ude på dette sene tidspunkt, i den måneklare nat så et fly styrte brændende ned over Torstedlund Skov, og at de ligeledes havde hørt skud og de voldsomme brag, da flyet ved nedstyrtningen eksploderede.

Baggrund for flystyrtet

I marts 1945, et par måneder inden 2. verdenskrigs afslutning, blev de allierede klar over, at tyskerne var i færd med at sejle et halvt hundrede knapt færdigbyggede u-både til Norge, hvor det var meningen de i bombesikre, betonstøbte u-bådsbaser i Horten og Bergen skulle gøres helt færdige og udrustes til kamp. De allieredes svar var at søge disse sejlads stoppet.

Fredag den 20. april lettede to Liberator B-24 bombefly tilhørende 206. eskadrille fra den skotske base Leuchars nær Dundee. Det ene med kendetegnet N/206 lettede klokken 20¹¹ og det andet med kendetegnet L/206 klokken 20⁴⁸. L/206 udførte sin opgave og vendte sikkert tilbage til sin base 6¹⁸ næste morgen. Muligvis fik dette fly ram på en u-båd. Maskinen med kendetegnet N/206 lettede først, men nåede aldrig hjem. Dens flyvetid indikerer, at den har været over Skagerrak og Kattegat inden styrtet. I eskadrillens journal konstateres lakonisk, at ”Maskinen kom ikke tilbage. Ingen signaler modtaget”. Det er denne maskines og dens besætnings tragiske endeligt, denne fortælling omhandler.



Liberator B 24 N/206 med besætning foråret 1945 med kaptajn Nicodéme Guilonard i midten

Dens meget rutinerede besætning, hvoraf de fleste havde fløjet sammen i næsten et år, var på basen kendt som ”Det flyvende Folkeforbund”, da den bestod af fire englændere, to walisere, to canadiere, en newzealænder, en australier samt en hollænder, førstepiloten Nicodéme Guilonard, der overtog kommandoen over flyet i januar 1945.

Nicodéme Guilonard

40 år og kaptajn på flyet, oprindelig hollandsk søofficer. Gift med Wilhelmina Guilonard med hvem han havde tre børn.

Peter Stevens Leinthall Laycock

24 år, fra Cardiff i Wales. Radiotelegrafist og skytte på flyet.

Windsor Thomas Gale

24 år, fra Cardiff i Wales. Uddannet som flyvemekaniker.

Kenneth Emery

31 år, fra Leicester. Gift med Margaret Emery med hvem han havde datteren Ann, født 1942. Skytte på flyet.

Alan James Harding

28 år, fra Liverpool. Flyets navigatør og bombekaster.

George Charles Long

Ukendt alder, fra Reading vest for London. Gift med Eileen Loyce Long. Skytte på flyet.

George Henry Topliff

20 år, fra Carnegie i Australien. Navigatør på flyet.

Frederick Ralph Orritt

21 år, fra Liverpool. Radiotekniker og skytte på flyet.

Walter William Spencer

22 år, fra Winnipeg i Canada. Radiotelegrafist og skytte på flyet.

Thomas Keith Theaker

25 år, fra Wilcox i Canada. Skytte på flyet.

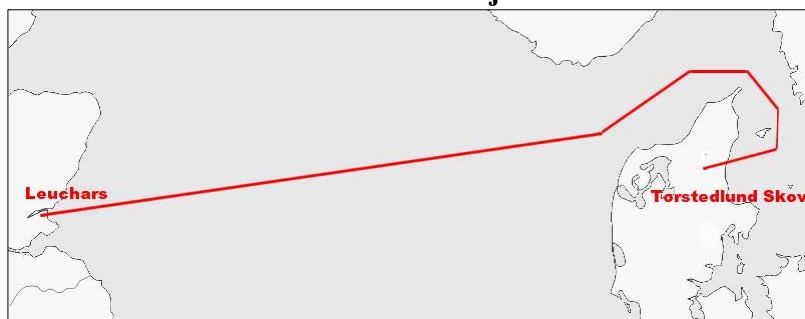
Anthony Richard Tenison Smith

23 år, fra Mangateretere på New Zealand. Rang af Flying Officer.

Flyet var af typen Liberator B-24

B-24 "Liberator" var et fire-motors amerikansk bygget tungt bombefly, der let kendes på sine fire motorer, de højt siddende lange vinger og navnlig på det runde, dobbelte haleror og tredje landingshjul i forenden. Flyet deltog i mange aktioner under 2. verdenskrig. Det var dog navnlig i "Slaget om Atlanterhavet", flyet fik stor betydning, hvor det var med til at fratage de tyske u-både områder, hvor de før havde kunnet færdes ugeneret af luftangreb og sænke den helt nødvendige skibstransport af udstyr og soldater fra USA til England.

Rekonstruktion af N/206's sidste rejse



Da der ikke blev modtaget nogle signaler på luftbasen i Leuchars fra flyet, kan man ikke med sikkerhed vide, hvilken rute, flyet fulgte på sin sidste tur, men der kan opstilles et troværdigt scenarie ud fra de oplysninger, der foreligger.

N/206's rejse fra Leuchars til styrtet i Torstedlund Skov

Man ved at flyet lettede fra Leuchars kl. 20¹¹ og styrtede ned kort før midnat, hvilket giver en flyvetid på cirka 3 timer og 30 minutter. Da flyet af typen B-24 havde en marchhastighed på 346 km/t, kan det skønnes at flyet inden styrtet har tilbagelagt en samlet strækning på godt 1200 kilometer. Den på kortet opmålte rute er på knap 1150 kilometer, hvilket yderligere giver tid til en del patruljering i området omkring Anholt, inden det påbegyndte tilbagerejsen.

I forhold til det andet fly, L/206, der angives at have startet fra Leuchars en halv time efter N/206 og returnerede efter 9 timer og 30 minutter, kan det formodes, at N/206 kunne have forlænget sin patrulje omkring tre timer over Kattekat inden den påbegyndte hjemrejse, da det fuldt tanket skulle kunne holde sig på vingerne i op mod 10 timer. Dette kan kun tolkes således at flyet er vendt om ”i utide” fordi noget uventet var sket og altså har mødt sin skæbne over Torstedlund Skov.

Hvad der forårsagede flyets styrt er vedvarende en uløst gåde, men vægtige vidneudsagn peger på, at det blev skudt ned af et tysk jagerfly.

Kristen Jensens fortælling om synet i skoven



Nedstyrtningsstedet med vragedele og væltede træer

”Til at begynde med, da jeg kom derud hen på eftermiddagen 21. april, var det kun meget unge tyske soldater, vel ikke stort ældre end mig selv, vel i alderen 15 til 17 år gamle, der var til stede ved nedstyrtningsstedet. De gjorde ingenting, så vi kunne uden problemer komme til at gå rundt og kigge på vragedelene og resterne af besætningsmedlemmerne. Der lå én af flyverne, hvis øverste del af hovedet var sprængt væk, det husker jeg endnu. Andre steder kunne man se afrevne

lemmer, tarme og andre kropsdele. Jeg så vel alt i alt resterne af tre til fire af flybesætningen, liggende hulter til bulter imellem vragedelene af flyet.

Selve flyet var også fuldstændig smadret, så der lå større og mindre vragedele overalt, for flyet var jo eksploderet i nedstyrtningsøjeblikket og derefter brændt. Først sidst på eftermiddagen kom der en vognfuld voksne tyske soldater kørende i en lastbil. Da de kom, blev vi straks gennet væk fra området, som herefter var spærret af for al civil adgang, og vi fik ikke at vide, hvad der derefter skete med de dræbte flyvere”.

Afspærringen, da regulære tyske soldater fra Luftwaffe ankom

Det varede noget inden der blev etableret en effektiv afspærring af nedstyrtningsstedet. Det skete først hen ad halv otte tiden om aftenen, da en lastbil med tyske Luftwaffe-soldater fra Aalborg kom til stede og, som Kristen Jensen fortæller, på en meget kontant facon jagede de tilstedeværende lokale folk bort. For at signalere at tyskerne mente afspærringen af området alvorligt, hørtes dagen efter skud derinde fra. Hvad der foregik, vidste den lokale befolkning ikke noget om. Der blev gættet på, at de dræbte englændere blev samlet op og kørt til begravelse et eller andet sted. Først langt senere fandt man ud af, hvad tyskerne havde gjort af de omkomne fra flyet.

Fri afhentning af vragedele

I løbet af søndagen arbejdede det tyske bjærgningsmandskab med at fjerne, hvad der havde interesse for dem og altså også ligene af de dræbte fra nedstyrtningsstedet, uden at nogen andre vidste hvorhen.



Stempel og ventiler fra en af flyets motorer

Om mandagen den 23. april blev det af tyskerne meddelt, at enhver kunne tage, hvad man ville fra vraget, og leder af Aarestrup skole, Th. Johansen, har i sine omhyggelige notater beskrevet sine indtryk fra besøg derude om tirsdagen: "Valpladsen kunne vel have en bredde af ca. 30 skridt og en længde af 200. Der var både kørende, cyklende og gående gæster. Nogle havde været der fra om morgenen. De fire motorer havde vist mest interesse.

Unge mænd stod med hamre, tænger og mejsler og slog løs og skruede på hver sin motor. Man samlede op af hvad der kunne bruges og de fire mere eller mindre skæve propeller vendtes bestandig sammen med en vinge. Andre samlede olie i pletter, andre kobbertråd og mere. Patronhylstre lå i masser, næsten alle med buler og revner.

"Flyverstenen" blev rejst kort efter krigen

Den 19. maj 1945 henvendte chauffør William Christensen sig til skolelærer Th. Johansen, om han ville være behjælpelig med at sætte en mindesten på stedet i skoven. William Christensen fortalte, at arbejderne på Nørlund Savværk gerne ville have rejst en mindesten på nedstyrtningsstedet. Johansen sagde, at han gerne var behjælpelig med at indhugge indskrift på stenen.



Th. Johansen taler ved indvielse af "Flyverstenen"

Arbejderne ryddede pladsen for vragele og væltede træer i deres fritid, fandt en egnet sten i Torstedlund Hestehave og fik den med savværkets vogn og heste transporteret til nedstyrtningsstedet, hvor den blev rejst 4. august 1945.

Først i oktober var mindestenen færdig. Bag stenen blev rejst en aksel fra flyvemaskinens landingsstel og til den var fastgjort den ene propel, der var bøjet og forvredet af mødet med træerne og jorden.

Den indhuggede tekst var: "Her faldt en allieret flyver ned d. 20. april 1945 i kamp for Danmarks frihed". Under denne indskrift var indhugget navnene på to af besætningsmedlemmerne. At man allerede på det tidspunkt kendte to besætningsmedlemmers navne skyldtes, at to af besætningsmedlemmernes legitimationspapirer var blevet fundet i skovbunden. De to kendte

var hollænderen Guilonard og australieren Topliff. Lørdag den 6. oktober 1945 klokken tre afslørede stenen under overværelse af cirka 50 spejdere og op mod 200 mennesker.

Trods ihærdig indsats i den kommende tid lykkedes det ikke at finde ud af, hvor de omkomne var begravet. Det kunne være i skoven tæt ved nedstyrtningsstedet eller længere væk. Kun et tilfælde og en god portion held afslørede senere, hvor begravelsen havde fundet sted.

Fundet

Daværende sognepræst Harald Davidsen fortalte senere: ”Vi opgav ikke håbet om at finde de elleve unge flyvere. Men først hen i 1947 blev der fundet et spor, idet man fik fat på den tyske officer, som havde været kommandant på Nørholm Slot ved krigens slutning. Ham fik en dansk konsul i Tyskland opsporet og henvendt sig til. Officeren viste sig meget hjælpsom og sendte den kortskitse, han havde lavet i sin lommebog dengang. På skitsen var sat et kryds ved nedfaldsstedet og et kryds ved de omkomnes grav, som skulle være ganske tæt ved hinanden. Der blev straks søgt meget i skoven, men graven blev ikke fundet. Buske og krat havde jo bredt sig og skjult alle spor. Opdagelsen kom helt tilfældigt nogen tid efter.

Det var hen ved aften 14. juni, da en skovarbejder, Kristian Kristensen, kom og fortalte skovfogeden, at nu var graven ved den systematiske søgning fundet. ”Min stok ”gik igennem” i skovbunden. Da jeg trak den op, kunne vi mærke liglugt”, fortalte arbejderen. En lille flok frivillige gik straks i gang med arbejdet og nogle politifolk kom på stedet. De frivillige forlangte at få en kasse cigarer med. Cigaretterne var til at dulme for ligstanken og for at holde de mange fluer på afstand. Cigaretterne skaffede skovfogeden. Så gik de ind i skoven. Klokken halv to om natten fandt de hvad de søgte efter. Kun tre spadestik nede fandtes ligene. De var lagt i render i skovbunden.



Den tømte grav i skovbunden

Lærer Th. Johansen var også ude i skoven den morgen og skriver: ”Klokken 6 var alle 11 lig lagt op på en presenning ved sydsiden af graven, hvor jeg så dem. Guilonard lå sydligt. De var i stærk opløsning og stinkede stærkt. Graven var kun 2,25 meter lang og 1,25 m bred og 80 cm dyb. Ligene var ukendelige. Kun et havde holdt formen, men manglede fødder og hænder. Hovedet var knust og løst på flere. De blev alle indpakket i sækkelærred før de lagdes i kisterne”.

Identifikationen

Hen ved middagstid kom elleve kister fra Randers. I løbet af eftermiddagen blev flyverne i kisterne ført ud af skoven og anbragt i skovfoged Nielsens garage ved ”Hjortespring” i den nordlige del af skoven. Det blev besluttet, at de skulle begraves på Aarestrup kirkegård, hvor menighedsrådet anviste plads. Graver Christen Dyrby fik hjælp af folk fra egnen, og de gravede graven til de elleve flyvere.

Den 18. og 19. juni ankom en engelsk officer sammen med et identifikationshold fra Tyskland til stede for at foretage en identifikation ved tandaftryk af de afdøde. Opgaven var meget vanskelig, da ligene efter den hårde medfart i forbindelse med styrtet, den efterfølgende eksplosionsagtige brand og de efterhånden to år i jorden var temmelig ukendelige. Det lykkedes dog med sikkerhed at identificere fem af de omkomne.

Begravelsen



Pastor Davidsen taler ved begravelsen

Da de omkomne således, om end kun med sikkerhed for de fem vedkommende, var blevet identificeret, var alt klar til begravelse. På begravelsesdagen blev kisterne læsset på en stor gransmykket lastbil og ad flere omgange transporteret til Aarestrup kirkegård, hvor der blev holdt begravelse i smukt sommervejr den 22. juni 1947 klokken 16.

Kisterne var dækket med de faldnes nationalflag og ved siden af graven lå de mange kranse, givet af såvel den danske modstandsbevægelse

såvel som danske og udenlandske myndigheder. Det var efter manges erindring den største begravelse, med over 600 deltagere, der nogensinde havde fundet sted i Aarestrup.

Sognepræsten Harald Davidsen talte over Nordahl Grigs ord:

*De gav os det bedste, de havde,
de døde, de ukendte venner.
De gav os en dag til at bruge,
rakt med forkullede hænder.*

I sin tale sagde Pastor Davidsen bl.a.: ”Disse flyveres kamp var en kamp for frihed, sandhed og ret. Var den ikke ført, havde vi i dag ikke været frie mennesker. Det er med dyb taknemlighed, vi i dag giver vore ukendte venner en grav imellem vore egne døde. Det er os en ære, at vi kan rede en seng til vore ukendte brødre, for vi står i gæld til dem, der gav os en dag til at bruge. Pastor Davidsen sluttede sin tale med ordene: ”Så steder vi da vore ukendte venner i Graven”.

Under dybeste stilhed fra de over 600 tilstedeværende bar arbejdere fra Nørlund Savværk de elleve kister ned i den fælles grav.

Efter begravelsen var der sammenkomst i parken ved Nørlund Slot for danske og udenlandske honoratiores, Wilhelmina Guilonard, komiteen, der havde fået rejst Flyverstenen og andre med tilknytning til begivenheden. Der serveredes en let anretning med dertil hørende kaffe, the, cigarer og drinks.

Navne på stenen

Da man således i forbindelse med fundet af de døde fra engelsk side havde fået rede på, hvem der havde udgjort besætningen på det nedskudte fly, indhuggede lærer Th. Johansen deres navne på mindestenen, nu almindeligvis kaldet ”Flyverstenen”.

Opgravning og genbegravelse

I vinteren 1948 fik begivenhederne et noget makabert efterspil. Den 14. februar 1948 kom til Aarestrup en britisk kaptajn Robers med sin chauffør Underwood.

Menighedsrådsmedlem Chr. Madsen traf dem og viste dem vej til præstegården uden for Aarestrup, så de kunne tale med sognepræsten Harald Davidsen. Robers sagde, at ligene skulle graves op igen, så de kunne komme til at ligge i den rigtige militære rangfølge.

Det var pastoren ikke lige til sinds at gå med til, så han foreholdt englænderne, at den militære rangfølge vel ikke var væsentlig efter døden. Englænderne fastholdt imidlertid deres krav og selv om Davidsen henviste til at identifikation af de døde havde været meget usikker for de flestes vedkommende, faktisk havde man kun været sikker på de fem, var svaret fra englænderne: ”That’s an order!”. Den melding kunne den gode sognepræst ikke stikke! Dette var britisk procedure alle steder.

Robers ville altså have fire kister gravet op og skulle have fire arbejdsmænd á 12 timer til arbejdet. Efter dagens arbejde kom de dræbte nu til at ligge i rigtig militær rangorden, og gravene blev denne dag også udstyret med de blivende gravsten. Denne dags arbejde blev ikke omtalt i kirkebogen.

Gravstenene

De 11 gravsten er alle ens i højde med afrundet top, udført i samme hvide sten. Hver sten er forsynet med den afdødes navn og militære rang samt personlige data, hvor disse kendes. Stenenes udformning adskiller sig kun fra hinanden ved at de nationale symboler er forskellige. Dog ses at hollænderen Guilonards sten adskiller sig i formen fra de øvrige.



Gravstedet på Aarestrup Kirkegård vinterpyntet julen 2011

Hele fortællingen om ”Historien bag ”Flyverstenen” i Torstedlund Skov kan købes for 50 kr. ved henvendelse på ”Lokalhistorisk Arkiv for den tidligere Støvring Kommune”. Henvendelse tlf. 99 88 80 08 eller mail arkiv@stoevringlokalarkiv.dk