

Grav- og mindesten

Canadiske krigsflyvere

Hver gravsten på kirkegården fortæller sin historie, og nogle bringer erindringen frem om markante personer eller hændelser i sognet. Det mest iøjnefaldende på kirkegården er gravstedet med mindestenen over to canadiske flyvere, som omkom omkring Hoven under 2. verdenskrig. Historien tager sin begyndelse en vinteraften i 1945.

I vinteren 1944/45 var der hver onsdag aften folkedans i forsamlingshuset ved Knaplund skole. Således også onsdag den 14. februar 1945. Denne aften kunne man som sædvanlig høre brølet fra engelske flyvemaskiner, som tungt lastet kom ind over landet vestfra på vej til bombemål i Tyskland. Det var der ikke noget usædvanligt i. Sædvanligvis returnerede flyene, lettet for bombelast efter endt mission, omkring halv elleve.

Men da Maren Elisabeth og hendes mand Peder Hansen godt halv elleve cyklede hjem til deres gård i Knaplund¹¹⁷, oplevede de at se himlen oplyst i retning mod Hoven. Det de så, var lyset fra en brændende flyvemaskine. Ildskæret var så kraftigt, at Peter Hansen et øjeblik troede, at Hoven stod i brand. Hvordan flyvemaskinen var kommet ind over Hoven, hersker der nogen usikkerhed om. Man mener, at den blev skudt i brand øst for Sdr. Felding, måske over Arnborg for derefter at flyve mod Hoven. Men to øjenvidner beretter, at flyvemaskinen kom i lav højde fra syd og fløj vest om Hoven i retning mod Knaplund. Det var Niels Oluf Pagh¹¹⁸ og Ejvind Kristensen¹¹⁹, der dengang var omkring 13 år gamle. De befandt sig hver især på deres fødegård vest for Hoven, hvorfra de uafhængig af hinanden så den brændende maskine flyve vest om gårdene i nordlig retning. Ejvind fortæller, at han kunne se, at maskinen var i brand fra højre vinge og bagud. Han husker også, at han ligefrem kunne se ind i den bagerste del af skroget. Kort tid efter hørte han et stort brag.

Hvis oplysningen om nedskydningsstedet og de to drenges iagttagelser står til troende, kan indflyvningen over Hoven være fremkommet ved, at maskinen, efter at besætningen var sprunget ud mellem Kratbanke og Knaplund, er gået ind i en højredrejende kurve, som er blevet skarpere og skarpere for til sidst i

117 Torsbækvej 3.

118 Herningvej 1.

119 Herningvej 3.



Halifax bombemaskine lignende den, som styrtede ned i Knaplund den 14. februar 1945. Der blev under krigen fremstillet flere varianter. Maskinen, der styrtede ned i Knaplund, er blevet betegnet som en Halifax B Mk. II MZ355 og bombeflyet var stationeret på flyvestation Leeming i Yorkshire. Der blev i alt fremstillet omkring 6.000 Halifax bombemaskiner. Produktionen begyndte i 1939 og ophørte i 1946. Specifikationerne på maskinerne var omtrentlig som følger:

Besætning: 7

Længde: 22 m

Vingefang: 32 m

Højde: 6 m

Maksimal vægt: 30 tons

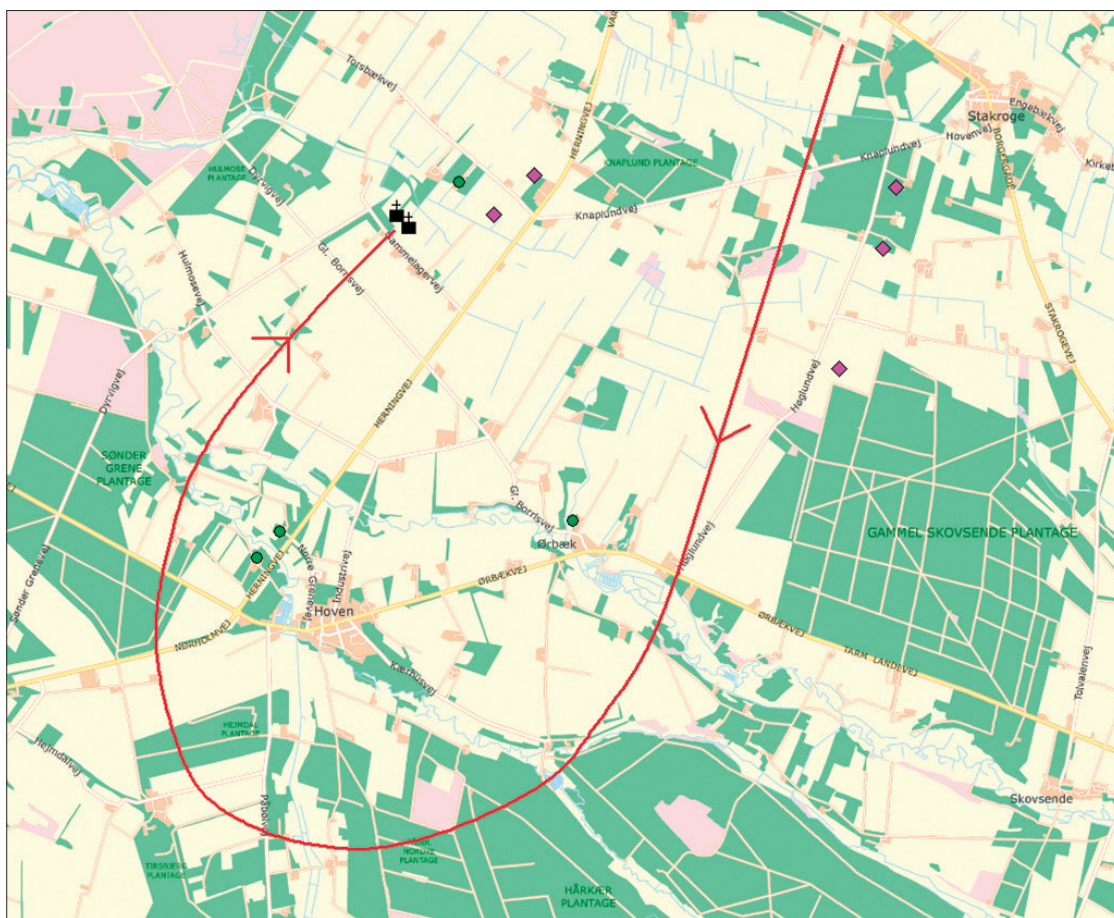
Motorer: Fire stjernemotorer på hver omkring 1.650 hk

Tophastighed: 450 km/t i en højde af 4 km

Rækkevidde: 1700 km fuldt lastet

Bevæbning: 4 stk. 7,7 mm Browning maskingeværer i rygtårnet og 4 stk. 7,7 mm Browning maskingeværer i haletårnet og 1 stk. 7,7 mm Vickers K maskingevær i næsen

Højest 6 tons bomber



Hvordan flyvemaskinen er kommet ind over Høven står lidt uklart, men et sammendrag af forskellige observationer (se kort ●) sandsynliggør ovenstående rute. Markeringerne (se kort ■) viser hvor de syv besætningsmedlemmer omtrentlig er landet. De fem første kom levende ned, hvorimod de to sidste døde ved flystyrtet.
Grundkort: © Kort & Matrikelstyrelsen, Rentemestervej 8, 2400 København NV.

lav højde og aftagende hastighed at have fået retning imod Knaplund, hvor den styrtede ned. Hvis denne antagelse er rigtig, har flyvemaskinen været førerløs de sidste minutter, og forklaringen på højredrejningen kan være branden i den højre vinge, som efterhånden har mistet sin opdrift og tvunget maskinen mod højre.

Da Maren Elisabeth og Peter Hansen kom hjem, så de et kraftigt lysglimt fra sydlig retning. Det viste sig, at et Halifax bombefly var styrtet ned og eksploderet på en mark syd for Peter Hansens gård i nærheden af »Højmosesgaard«¹²⁰. Den havde været med i en luftflåde, som samme aften havde bombet i byen Chemnitz i Tyskland og foretaget mineudlægninger ved Stettin. Denne maskine havde formentlig udlagt miner. På vej tilbage til England var den blevet angre-

120 Gammelagervej 5.



Everett Morrison Ford, en af de omkomne ved flystyrtet ved Hoven 14. febr. 1945 (venstre). John Frederick Peak (i midten), den anden dræbte ved flystyrtet ved Hoven 14. februar 1945 (højre).

bet af en tysk natjager, som havde skadet den så alvorligt, at der var gået ild i flyet. Efter krigen blev det opklaret, at det var en tysk natjager, som var stationeret i Grove (Karup), der skød den engelske bombemaskine ned. Man ved endda nu, at piloten formentlig hed Herbert Koch.

Der var 7 besætningsmedlemmer i flyet, hvilket normalt var bemanningen på et sådant fly. To omkomne blev fundet, hvor maskinen styrtede ned. Hvorfor de to besætningsmedlemmer ikke kom ud i tide, vides ikke. Måske har de ikke haft mulighed for at komme fri af flyet, for normalt ville piloten sikre sig, at alle, som var i stand til at springe, var kommet ud, før han selv sprang.

De to dræbte besætningsmedlemmer var Pilot Officer Everett Morrison Ford, Royal Canadian Air Force 427 Squadron,¹²¹ og Pilot Officer John Frederick Peak, Royal Canadian Air Force 427 Squadron¹²². Eftersom Peak var agterskytte, kan han være blevet dræbt i forbindelse med luftkampen. Agterskytten havde efter sigende en udsat plads i flyet. Dels var det ensomt og meget koldt at opholde sig der i mange timer, og dels var det ofte agterskytten der først »kom i ilden«, når

¹²¹ Squadron: eskadrille (10-20 fly).

¹²² Royal Canadian Air-Force 427 Squadron: Kongelig Canadiske Luftforsvar Eskadrille 427.

tyske jagere angreb bombeflyene bagfra og op under maskinen, som de havde for vane. En anden mulighed er også, at hans faldskærm efter udspringet er kommet til at hænge i haleroret, så han ikke har kunnet frigøre sig fra maskinen. Efter sigende skete det i sjældne tilfælde.

Ford var også skytte, men opholdt sig midt i flyet. Og eftersom det forlyder, at han sammen med maskinisten De Metz forsøgte at bekæmpe motorbranden, har han været i live efter at maskinen var blevet ramt. Hvorfor han ikke kom levende ned, er umuligt at få vished om.

For Everett Morrison Ford var denne skæbne særlig tragisk. Hans forældre har i en brevveksling med sognepræsten i Hoven fortalt, at han i et år havde været i forreste linje og deltaget i 21 togter, hvilket betød, at han kunne se frem til 2 måneders orlov for derefter at blive overført til en mindre farlig flyvetjeneste.

Besætningsmedlemmernes job, rang, navn og tilhørsforhold

Pilot	Squadron Leader ¹²³	William Bruce Brittain	Royal Canadian Air Force
Navigator	Flying Officer ¹²⁴	Charles Joseph Driscoll	Royal Canadian Air Force
Bombekaster	Flying Officer	Henry McKay	Royal Canadian Air Force
Midt-øverste skytte	Pilot Officer ¹²⁵	Everett Morrison Ford	Royal Canadian Air Force
Agter skytte	Pilot Officer	John Frederick Peak	Royal Canadian Air Force
Radiooperatør/skytte	Pilot Officer	Raymond Victor Dallin	Royal Canadian Air Force
Maskinist	Sergeant	Philip De Metz	Royal Air Force

De fem øvrige kom fri af flyet i tide. Tre besætningsmedlemmer landede omkring Kratbanke. Det fortælles, at den ene i løbet af natten var gået mod nord, og at han på denne øde strækning havde forsøgt kontakt ved at banke på et sted. Beboerne havde hørt nogen banke på, men det havde de ikke reageret på. De vidste jo heller ikke, hvad der var sket denne sene aften. Han gik derfor videre mod Skarrild, hvor han ved et lykketræf kom i gode hænder. Det fortælles, at han kom tilbage til England via Sverige i løbet af en uge.

Den sidste del af fortællingen modsiges dog af den opfattelse, at alle fem besætningsmedlemmer fra flystyrtet på Dyrvig mark ved Knaplund blev krigsfanger.

Hvilken af de to historier der er den rigtige, ved jeg ikke. Historien om den vellykkede flugt kan dog være en forveksling med en anden begivenhed, som fandt sted omkring en måned senere, hvor to englændere var på flugt fra et lignende flystyrt i omegnen af Lyne. Disse to englændere kom samme vej og kom med sikkerhed i kontakt med modstandsbevægelsen og hjulpet hjem til England via Sverige i løbet af en uge.

123 Squadron Leader: eskadrille fører.

124 Flying Officer: officersgrad svarende til premierløjtnant.

125 Pilot Officer: officersrang under Flying Officer – ofte yngre officerer.

Et andet besætningsmedlem kom til en gård, som nu har adressen Høglundvej 5. På det tidspunkt, hvor flyvemaskinen faldt ned, var gårdens ejere, Niels Madsen Jensen og hans kone Kirsten Mary Andrea, i gang med at tærskle korn. Strøm var på det tidspunkt rationeret, så de havde kun tilladelse til at bruge »kraft«¹²⁶ mellem klokken 21 og 23. Da de kom ind efter endt arbejde, spurgte bedstemoderen om, hvad det var for brag, som hun havde hørt. Det fik hun ingen forklaring på. Senere på natten bankede den nødstedte flyver på døren. Bedstemoderen, som boede på aftægt, hørte ganske vist banken, men hun vidste ikke, hvad det var, så hun turde ikke foretage sig noget i denne sene natte-time. Om morgenen dukkede den canadiske flyver op fra høløftet, da Niels Madsen Jensen kom over i stalden. Han blev efterfølgende budt indenfor, hvor konen, som til daglig blev kaldt »Mitte«, bød på kaffe. Besætningsmedlemmet havde ånds-nærværelse nok til at lave en skitse over det sted, hvor han havde gravet faldskærmen ned. Han viste dem, at den var gravet ned sydvest for gården. Han må have været vidende om, at netop stof fra en faldskærm var en eftertragtet vare under krigen. Stoffet blev bl.a. anvendt til dåbskjoler og brudekjoler. Denne faldskærm blev også til kjoler. Konen på gården, husker endnu flyveren. Hun fortæller, at han på et tidspunkt – indforstået – havde peget på hendes trøje, som var farvet i rødt, hvidt og blå: de engelske farver. Efterfølgende blev også han opsporet af tyskerne.

Uheldig var også det tredje besætningsmedlem. Han kom ind til en gård, som nu har adressen Høglundvej 2. Ejeren, Marinus Kristensen, var bange for at have ham på gården lige nu, hvor tyskerne søgte overalt. Han gik derfor videre mod Kratbanke, måske for at gemme sig. På sin vej til Kratbanke møder han uheldigvis en mand, som engang havde været i Canada, og som derfor kunne gøre sig forståelig på sproget. Han kunne fortælle den canadiske flyver, at der var fuldt af tyskere omkring Kratbanke, så der ville han blive taget til fange før eller siden. Han vendte derfor om for at gå tilbage. Kort tid efter dukkede tyskerne op.

Der er indberetninger, som fortæller, at to af flyverne blev taget af tysk politi 4-5 km fra nedfaldsstedet og ført til Skjern. Det kan være disse to fra Høgelundvej, måske maskinisten Philip de Metz og navigatøren Charles Joseph Driscoll.

Et fjerde besætningsmedlem landede i nærheden af Torsbækvej. Det var formentlig radiotelegrafisten, Victor Raymond Dallin, som i løbet af natten har søgt ind i laden hos Jakob (Engsig) Jakobsen¹²⁷ lidt længere mod nord. Han var træt og havde derfor fået anvist sofaen, hvor han kunne hvile sig. Der samlede sig efterhånden en del mennesker, men ingen kunne tale engelsk. Derfor blev der sendt bud efter præsten i Hoven, Andreas Bøgebjerg Andreasen. Da præsten ankom, var de to stuer fyldt med mennesker, som diskuterede forskellige muligheder for at få ham væk fra gården. Men inden noget var blevet sat i værk,

126 Kraft: dengang 380 volt.

127 Herningvej 23.

ankom tyskerne, så Jakob (Engsig) Jakobsen så ingen anden mulighed end at udlevere den trætte canadier. Kort tid efter ankom doktor Øllgaard fra Ølgod kørende på sin motorcykel. Han var modstandsmand og havde hørt om styrtet. Var han kommet lidt tidligere, havde denne historie måske fået et anderledes forløb.

Denne episode fik dog konkrete følger i Hoven. Meget få havde før vidst noget om, hvem der var i modstandsbevægelsen. Men nu vidste flere, at doktor Øllgaard i Ølgod var involveret.

Piloten, Bruce S. Brittain, brækkede et ben i faldet. Han landede lidt nord for Hoven Ungdomsskole mellem to gårde, som nu har adresserne Herningvej 4 og Herningvej 11. På den første boede Sigfred Jessen. På den anden boede Christian Madsen. Dengang var der et levende hegn af hvidgran mellem disse to gårde. Der var også luftledninger på dette sted. Her søgte han åbenbart kontakt med de vejfarende ved at blinke med et lys. Det blev nemlig bemærket af andre vejfarende, som også var på vej hjem efter at have været til folkedans i Knaplund forsamlingshus. Ingen havde dog lyst til at begive sig ud i terrænet i denne sene natte-tid for at undersøge disse mærkelige lysglimt. På dette tidspunkt vidste ingen rigtig, hvad der var sket.

Den forulykkede flyver havde åbenbart slæbt sig hen til en grøft. Her lå han, til han blev fundet ved syvtiden om morgenen dagen efter. Det var en lokal mand ved navn Hans Ingersvang, som fandt ham. Han var på det tidspunkt på vej til sit arbejde i brunkulslejet ved Lysholt i Knaplund. Pilotens tilstand var på det tidspunkt sådan, at han kun var interesseret i at få lægehjælp. Der blev rekvireret en ambulance fra Falcks Redningskorps i Skjern for at køre ham til sygehuset i Tarm, men inden ambulancen nåede Tarm sygehus, blev den stoppet af tyskere, som forlangte den forulykkede udleveret som krigsfange. Han blev herefter bragt til Horne feltlazaret, som lå i nærheden af Tistrup.

Grunden til, at man var sikker på, at det drejede sig om piloten Bruce S. Brittain, var, at han i løbet af natten havde ødelagt og skilt sig af med sine personlige papirer. Disse kartonlapper blev fundet af en mand fra sognet, som samlede dem imellem to glasplader. Da han ikke kunne engelsk, forelagde han dem for sognets præst, Andreas Bøgebjerg Andreasen. Han konstaterede, at det drejede sig om Brittains militære førerbevis. Heraf fremgik det, at han havde personalnummer F 228 286.

Alle fem besætningsmedlemmer endte angiveligt i tysk krigsfangenskab og har således oplevet den hårde behandling, som tyskerne gav tilfangetagne flybesætninger i krigens sidste år.

Cirka tre timer efter ulykken kom tyskerne og spærrede området omkring nedstyrtningsstedet af. Men før de kom, havde to unge mænd fra Ørbæk været der et par timer. Det var Anders Thomsen og Jens Jensen, som dengang var omkring

20 år. Jens Jensen var lige kommet hjem fra biografen i Sdr. Omme og havde hørt flyet og konstateret, at der var noget galt. Sammen med sin fader løb han op på loftet på Bakkegårdens stuehus¹²⁸ og ud af vinduet mod vest, kunne de se et lyshav efterfulgt af et kæmpe brag. De to unge mennesker cyklede derfor straks derud. De så et stort ildhav og hørte bestandig knald fra eksploderede ammunition. På vejen derud var de blevet stoppet ved gården Gammelager af Magnus Andersen¹²⁹, som havde advaret dem mod at tage ud til nedfaldsstedet på grund af eksplosionsfare. Han var medlem af sognerådet, og følte derfor nok et vist ansvar. Det viste sig senere, at der ud over en mængde ueksploderede 8 mm maskingeværpatroner også befandt sig en udetoneret magnetisk mine i vraget. Denne mine så de to unge mennesker ikke, men derimod så de mængder af vragdele og stykker af legemesdele fra de to dræbte besætningsmedlemmer. Bemærkelsesværdig var også, at de så en tilsyneladende uskadt gummibåd.

Synet var overvældende, men da Jens og Anders så, at tyskerne kom kørende med lys ind på Gammelagervej, fortrak de med deres cykler nord over langs en skolesti og kom ud på Torsbækvej, hvorefter de kørte hjem.

Efter at nyheden den følgende dag blev kendt i hele Hoven, var der flere, som søgte ud til stedet. Det var umuligt at komme helt hen til nedfaldsstedet. Ingen havde lyst til at overskride tyskernes afspærringer, som blev bevogtet af unge, nervøse tyske soldater. Men da der var blevet spredt vragrester over et stort areal, fik mange en stump med hjem. Noget kunne tyde på, at der var sket en større eksplosion ved nedfaldet, da vragrester kunne findes over flere tønder land. Landingshjulene lå således cirka 100 meter syd for Peter Hansens gård.

Et par unge mennesker havde dog været nær ved nedfaldsstedet, hvor den ene havde fundet en kobberbeviklet vragdel. Da han var smedelærling, kendte han lidt til værdien af kobber. Med dette bytte satte de sig begge i sadlen for at cykle hjem, men i det samme blev de anråbt af de tyske vagter. Det overhørte de imidlertid, men satte til gengæld farten op. Uheldigvis tabte smedelærningen vragdelen. Han turde ikke stoppe op, men fortsatte i fuld fart. Derimod bremsede kammeraten cyklen, samlede det dyrebare kobber op og cyklede til Hoven, hvor han solgte det til sin gode kammerat, smedelærningen.

Tyskerne havde under oprydningsarbejdet indlogeret sig hos Peter Hansen. Oprydningsarbejdet tog godt en uges tid. På grund af den udetonerede mine blev det nødvendigt for værnemagten at tilkalde en sprængningskommando til at desarmere minen. Den 27. februar frigav tyskerne stedet og betalte for ulejligheden.

Pastor Bøgebjerg søgte at få ligene af de to dræbte besætningsmedlemmer udleveret til begravelse. Han ringede til Skjern, hvor tyskerne havde en kommando. Men det kunne de tilstedeværende tyskere ikke tage bestemmelse om. De henviste til, at en sådan beslutning kun kunne tages af en bestemt officer.

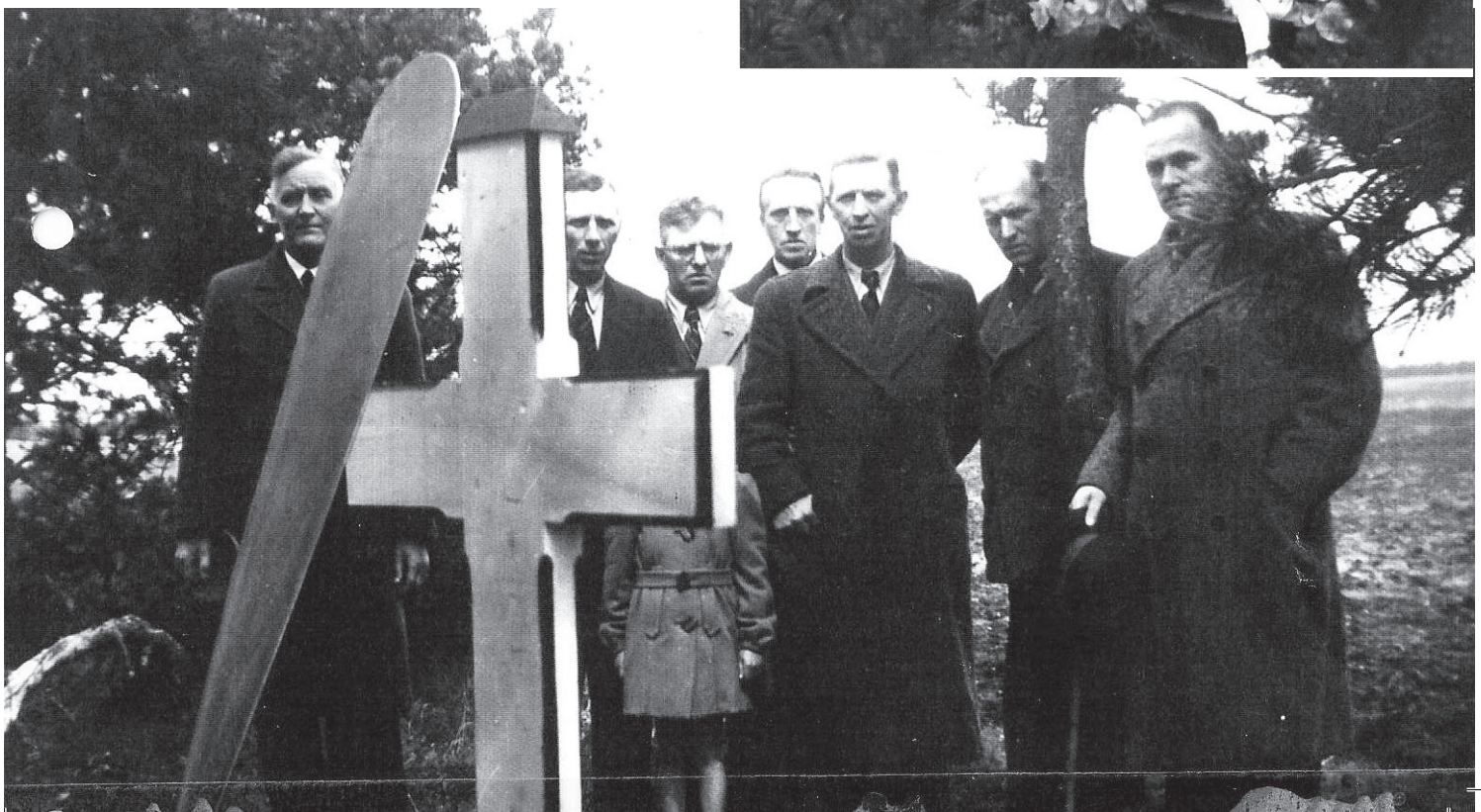
128 Gl. Borrisvej 10.

129 Gammelagervej 3.

Fotografi af flyvergraven i Torsbæk. Korset blev rejst af to tyske soldater, der blev kørt ud til stedet af dyrlægen i Sdr. Omme omkring 1. marts 1945. Bag korset anes den propelvinge, som fra februar måned havde markeret stedet.



Hoven Sogneråd nedlagde, formentlig efter krigens afslutning, en krans ved flyvergraven i Torsbæk. Fra venstre: Cykelhandler Ejnar Pedersen fra Hoven, gårdejer Magnus Andersen fra Gammelager, vejmand Aksel (Grimlund) Kristensen (fandt Everett Morrison Ford's id-armbånd), gårdejer Hans Enevoldsen, gårdejer Aage Pagh, gårdejer Chr. Pedersen fra Heimdal og gårdejer Kristian Johnsen fra Ørbæk.



Han forventedes at ankomme lørdag. Så pastor Bøgebjerg fik den besked, at han kunne ringe mandag.

I mellemtiden blev de to besætningsmedlemmer begravet i kanten af en nærliggende plantage. Nogle mener at have hørt, at de var blevet begravet i deres faldskærme, og det kan bestemt ikke udelukkes, selvom det er kendt, at tyskerne i lignende tilfælde også brugte at begrave dræbte besætningsmedlemmer i flyets gummiredningsbåd, som jo i dette tilfælde var ubeskadiget. En kendsgerning er, at der kun er etableret en grav. På graven blev der senere anbragt et trækors påmalet piloternes navne. Bagved var der anbragt en vinge fra en af propellerne.

Efterfølgende fik præsten besked fra tyskerne om ikke at blande sig, eftersom begravelsen var foretaget.

Onsdag den 12. december 1945 blev de to canadiere gravet op. Det fortælles, at nogle lokale folk blev valgt til at deltage i opgravningen. Formentlig har graveren Aage Bülow fra Ørbæk været blandt dem. Der har også været en lastbil derude med en kiste, måske Arne Plauborg, som vistnok havde en lastbil på det tidspunkt. Det kan ikke have været en behagelig opgave, eftersom de maltrakterede lig havde ligget i jorden i snart 10 måneder. Ligene af de to besætningsmedlemmer blev derefter lagt i kiste med henblik på en ordentlig kristen begravelse. Mange folk fra Hoven sogn fulgte kisten det sidste stykke vej til Hoven Kirke og viste dermed de faldne soldater den sidste ære. På vejen var der strøet gran, og foran ligtoget gik børn det sidste stykke vej og strøede blomster, og i Hoven by vajede alle flag på halv stang. I sørgetoget var også Hoven Ungdomsforenings fane og Forsvarsbrødrenes fane fra Sdr. Omme.

Ved ankomsten til Hoven blev kisten ført fra vognen og lige til graven. Inden da var kisten blevet svøbt i Dannebrog som symbol på, at de to fremmede soldater også var faldet for Danmarks sag. Da kisten var sænket ned i graven, bekendte pastor Bøgebjerg Andreasen troen, hvorefter den engelske feltpræst Green foretog jordpåkastelsen. De to præster bad samtidig på engelsk og dansk fadervor, hvorefter pastor Bøgebjerg Andreasen lyste velsignelsen. En kommando engelske soldater fra Vandel stod æressvagt. De affyrede en æressalve over graven og præsenterede derpå gevær. Derefter sang følget »Krist stod op af døde«, hvorefter sognerådsformand Christian Johnsen trådte hen til graven. Han udtalte bl.a., at denne flynedskydning var den eneste gang, at man i Hoven sogn berørtes direkte af krigen. Begivenheden vakte den dybeste medfølelse i sognet både med de to, som mistede livet, men også med dem, som blev taget af tyskerne, men slap levende fra det. Han fortsatte: »Vi kender jo ikke de to, som nu er blevet begravet her, men vi har lov til at tro, at de var beredt på at møde døden. De kæmpede jo med livet som indsats. De døde som gode soldater for deres land og var med til at bringe sejren hjem. Nu hviler de her, fjernt fra deres slægt, men jeg vil love, at sognerådet her vil værne om graven i slægtningenes sted. Hvil da i fred i den fremmede jord.«



Bærerne var fra venstre: Tømrermester Anton Jespersen, købmand Karl Astrup Haahr, properitær Christian Pedersen, vognmand Arne Plauborg, mejeribestyrer Bernhard Hellerup Nielsen og gårdejer Magnus Andersen.

Præsten i forgrunden er feltpræst Green. Han foretog jordpåkastelsen. Midt i billedet ses sognepræst Andreas Bøgebjerg Andreasen.

En kommando engelske soldater fra Vandel stod æresvagt og affyrede en æressalut.



Hoven Kirkegård den 12. december 1945.
Begravelsen af Everett Morrison Ford og John Frederick Peak.

På graven var der signerede kranser fra Hoven sogneråd, Forsvarsbrødrene fra Sdr. Omme, Hoven Borger- og Håndværkerforening og modstandsbevægelsen i Sdr Omme.

Efter jordefærden samledes følget i kirken, hvor salmen »Vor gud han er så fast en borg« blev sunget. Så talte pastor Bøgebjerg Andreasen, der indledningsvis

understregede, at Hoven sogn var blevet skånet for meget af den voldsfærd, landsmænd andre steder havde været ude for. Han fortsatte: *»Kun om aftenen den 14. februar i år faldt der ligesom en gnist fra den vældige verdensbrand ned her. Luften var den aften i flere timer fyldt med torden fra motorerne i hundredvis af overflyvende maskiner.*

Når vort sogn ellers blev skånet, vil vi se Guds godhed og beskærmelse deri. Det er med glæde, at vi nu over for vore allierede venner kan give udtryk for vor samhørighed med dem. De hundredtusinde levende og døde soldater i deres armèer fortjener vor tak for sejren og for freden.

Vi i Danmark ønsker at bygge på den frihed, som de to faldne her og hundredtusinder med dem gav deres liv for. Vold og had kan aldrig blive vejen til frihed. Vejen hertil går over ret og sandhed. Jesus Kristus viste os, hvad kærlighed og opofrelse er, da han gav sit liv, men også i tilfældet her med de to faldne flyvere kan vi se det store i at give livet for andre.« Pastor Bøgebjerg Andreasen rettede til sidst på engelsk en tak til de faldne soldater og til den engelske militærmagt for indsatsen for den fælles sag.

Derefter tog pastor Green ordet og med pastor Bøgebjerg som tolk udtalte feltpræsten: *»Vi er meget bevægede over at være til stede her i dag. Vi har her – som andre steder – set det danske folks venskab og sympati. Når de her hædrer vore døde kammerater, så ville slægten derhjemme have været glad for at se den medfølelse og kærlighed, der er vist. Vi fra det engelske verdensrige takker Dem for den måde, vi er modtaget på og for den hjælp, der er ydet, hvor der trængtes til hjælp. Vi ved, at krig er tomhed, men vi har dog set, at Gud også kan bringe gode ting ud af en krigs tragedier. Den har bragt et større kammeratskab i de lande, der udgør det engelske imperium, og den har bragt det mellem os og de lande, der blev vore allierede venner.«*

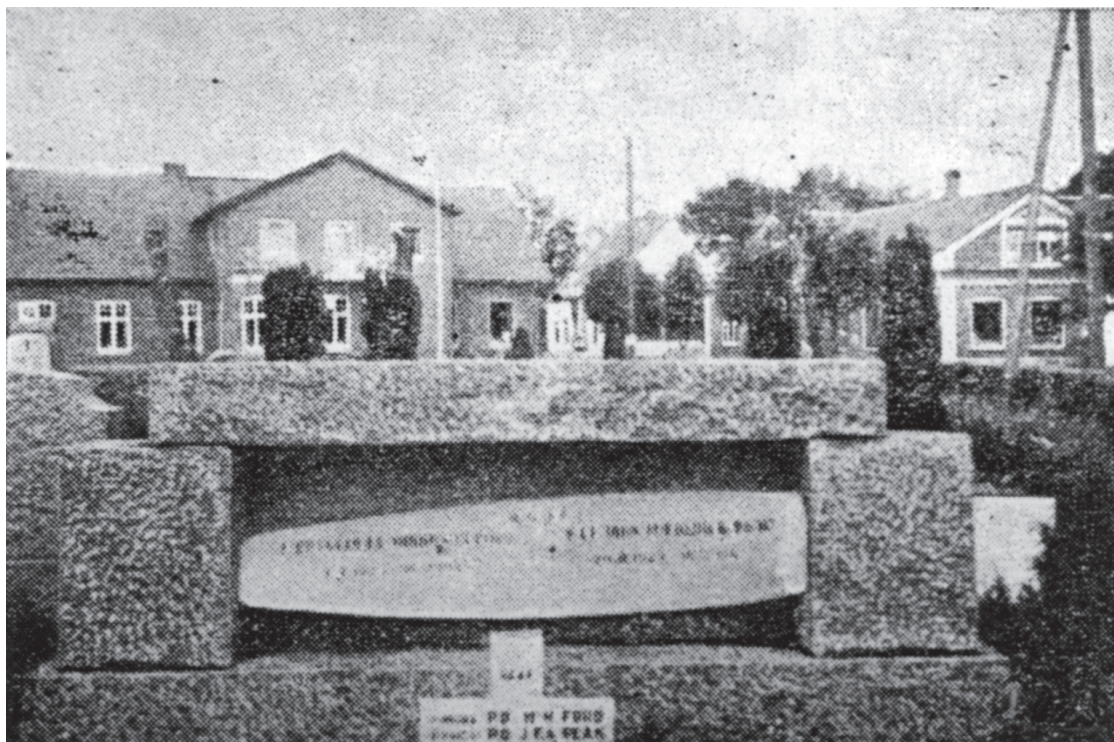
Han fortsatte: *»Hver søndag aften, når Big Bens¹³⁰ røst havde lydt, fulgte en række landes nationalmelodier. På den måde hørte jeg første gang den danske nationalmelodi. Vi stoler på, at de opståede venskaber vil bestå i fremtiden og være en garanti for freden. Så er vore mænd heller ikke døde forgæves.«*

Efterfølgende bragte tømmerhandler Olsen, Sdr. Omme på modstandsbevægelsens vegne en tak til de to unge mænd, der havde ofret livet for, at vi kunne blive frie: *»Vi vil altid huske, at her hviler to soldater, som døde for deres og vort land. Æret være deres minde«.*

Formanden for Hoven Håndværker- og Borgerforening, tømmermester Anton Jespersen omtalte, hvorledes begivenheden med den nedskudte flyvemaskine førte frihedsbevægelsen ud til Hoven sogn. Han bad englænderne bringe en hilsen hjem med løfte fra Hoven om, at soldatergraven her altid ville blive holdt i ære.

Højtideligheden afsluttedes med salmen: *»Guds fred er mer end englevagt«.*

130 Big Ben: kælenavnet for klokken på Westminster Palace, parlamentsbygningen i London.



Fotografi af navnepladen for Everett Morrison Ford og John Frederik Peak, begravet 12. december 1945 på Hoven kirkegård. Som det ses på billedet var navnepladen oprindelig lavet af en vinge fra en af flypropellerne. Aluminiumskorset forrest i billedet blev efter krigen sat ned af det Canadiske luftvåben, Royal Canadian Airforce, der verden over rejste korsene på alle de grave, hvor der hvilede soldater med tilknytning til Canada. I 1991 blev aluminiumskorset foræret til flymuseet i Billund af daværende sognepræst Børge Vognstoft.

Der var blevet foranstaltet en indsamling i sognet til et mindesmærke på graven. Der blev hurtigt givet tilsagn fra foreninger og private på et beløb omkring 800 kr. Mindesmærket blev afsløret juledag 1946.

Den første navneplade på mindesmærket var en vinge fra en af flyets propeller. Tiden tærede dog på den utraditionelle mindeplade, så derfor blev den udskiftet med de stenplader, som nu er sat op ved granitmonumentet. Af inskriptionen på stenpladerne fremgår det, at Everett Morrison Ford og Frederik Peak blev 22 år gamle. Men Everett Morrison Fords forældre har i et brev oplyst, at deres søn var 21 år gammel, så fødselsåret skulle nok for hans vedkommende have været 1924.

I mange år stod der også et beskedent, hvidmalet kors af aluminium ved fællesgraven. På korset var der med sort påmalet canadiernes navne og øvrige data. Dette kors var i sin tid blevet rejst af Royal Canadian Airforce. Et sådant kors rejste det canadiske luftvåben efter krigen på alle grave verden over, hvor der hviler soldater med tilknytning til Canada. I 1991 forærede den daværende præst i Hoven, pastor Børge Vognstoft mindekors til lederen af Danmarks Flyvemuseum i Billund, Mads-Bjørn Jørgensen. På det tidspunkt havde det beskedne

GRAV- OG MINDESTEN

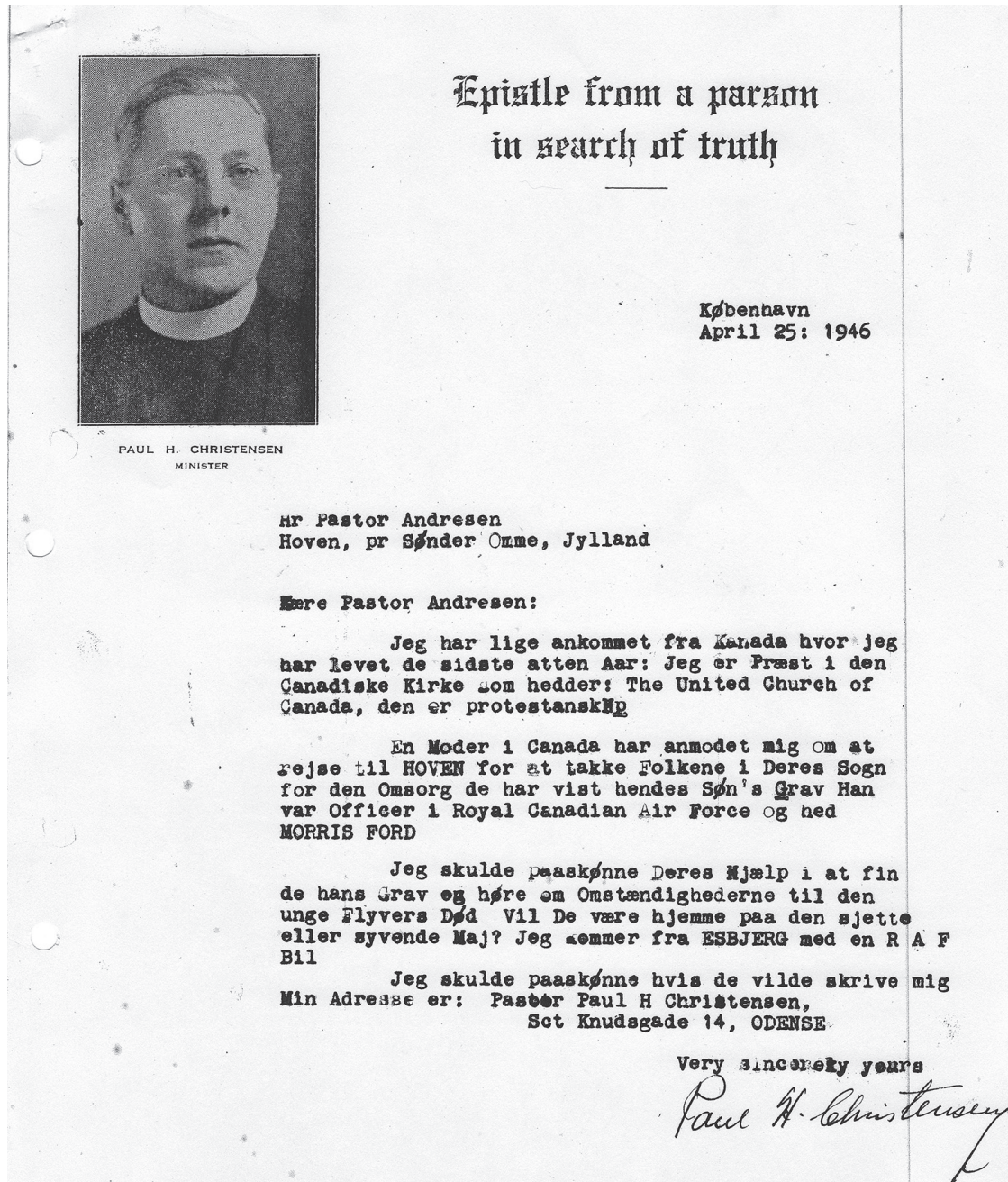


Nuværende gravsted og navneplade for Everett Morrison Ford og John Frederik Peak.



aluminiumskors fået sin plads blandt monumenter fra nedlagte gravsteder på Hoven Kirkegård.

Tidligere var Vejle Amts Folkeblad meget udbredt i Hoven, og begivenhederne i Hoven blev godt dækket. I forbindelse med genbegravelse af de to canadiske flyvere, var det redaktør Larsen i Grindsted, som skrev om denne begivenhed. Artiklen fik historien om de canadiske flyvere til at fortsætte på en helt uventet måde. En dame i Vejle ved navn E. Møller fra Skyttehusgade 5, læste artiklen.



Brev fra familien Fords præst Paul H. Christensen om hans påtænkte besøg i Hoven og deltagelse i 5. maj gudstjenesten og efterfølgende sammenkomst på Afholdshotellet.



Everett Morrison Ford

3 år gammel.

6 år gammel.

14 år gammel.

Forældre, fru Della og
hr. Leslie Everett Ford.

Hjemmet i Evesham,
Saskatchewan, Canada.
Foto 1944.

Hun besluttede sig for at sende artiklen over til sin søster, Charlotte Willigar, i Canada for at vise hende, hvilken æresbevisning der var blevet udvist over for disse to canadiske flyvere. Søsteren var gift med en canadier og boede i provinsen Saskatchewan. Efter at have læst artiklen gik denne søster straks over til den lokale brugsuddeler, som hed Ford til efternavn. Hun vidste nemlig, at familien havde mistet en søn under et flyvertogt til Tyskland, og at familien intet vidste om hans død. Men hun tog dog fejl, for brugsuddelerens savnede søn hed Edgar Ford og ikke Everett Morrison Ford. Egentlig vidste hun godt, at fornavnene ikke var de samme, men hun troede, at avisen havde skrevet forkert. Dog viste det sig, at Everett Morrison Ford var Edger Fords fætter, der også var meldt savnet efter et togt til Tyskland. Hans familie boede 1000 km fra brugsuddelerfamilien. Således fik denne familie besked, og således kom pastor Bøgebjerg i forbindelse med Everett Morrison Fords forældre, Della og Leslie Ford, i Evesham i provinsen Saskatchewan i Canada. Det blev efterfulgt af adskillige breve mellem pastor Bøgebjerg og familien Ford i Canada.

Pastor Bøgebjerg havde dog ikke haft held til at finde John Frederick Peaks familie. Han havde henvendt sig til et kontor i Esbjerg, som englænderne havde oprettet lige efter krigens afslutning. Dette kontor havde bl.a. til opgave at registrere engelske flyvergrave, men englænderne ville ikke på det tidspunkt give pastor Bøgebjerg oplysninger om adresser til savnede flyveres familier, da de angiveligt selv ville være de første til at give familierne besked.

Forbindelsen til familien Peak kom således også i stand på en helt anden måde. Den 5. maj 1946 blev der afholdt festgudstjeneste i Hoven Kirke i anledning af 1 årsdagen for Danmarks befrielse. Ved den lejlighed kom der besøg af en canadisk præst, som hed Paul H. Christensen, der var familien Fords præst og netop var i Danmark. Da han havde lovet familien Ford at tage en hilsen med til Hoven, havde han skrevet til pastor Bøgebjerg. Det var således naturligt, at han i forbindelse med festgudstjenesten kom til Hoven for at holde en lille tale i kirken og senere også ved en sammenkomst på Afholdshotellet. Under sammenkomsten på hotellet gik Aksel Grimlund op gennem salen til præsten og gav ham et identifikationsarmbånd fremstillet i sølv med emalje. Dette armbånd var også forsynet med en navneplade, hvorpå der stod Everett Morrison Ford. Hensigten var, at præsten skulle aflevere armbåndet til familien i Canada. Det var et bevæget øjeblik, da Aksel Grimlund overrakte armbåndet til præsten. Armbåndet havde Aksel Grimlund fundet på den mark, hvor flyvemaskinen var styrtet ned. Den canadiske præst lovede pastor Bøgebjerg, at han ville fremskaffe adressen til familien Peak i Canada. Han ville tage til Esbjerg og få den af englænderne der, hvilket han kunne gøre, fordi han var familiens præst. Allerede dagen efter havde Bøgebjerg følgende adresse:

Mr. F. E. Peak
2146 Gerrard Street., East Toronto, Ontario, Canada

Senere skrev pastor Bøgebjerg til familien Peak i Toronto i Canada og oplyste om deres søns skæbne. Af Bøgebjergs senere korrespondance med de canadiske familier er der oplysninger, som tyder på, at de fem øvrige besætningsmedlemmer var kommet tilbage til deres familier. Det må betyde, at de besætningsmedlemmer, som blev taget af tyskerne, overlevede opholdet i en tysk fangelejr og blev hjemsendt efter krigens afslutning.

Hændelserne vedrørende flystyrtet på Dyrvig mark i Knaplund var det nærmeste, Hoven kom krigen. Efterhånden som tiden er gået, og vores viden om 2. verdenskrig er blevet større, er det også blevet nemmere at forstå hændelsesforløbet i denne sag. Vi ved nu, at allierede flyvere havde meget få muligheder for at undgå tilfangetagelse i perioden fra besættelsen den 9. april og til den danske regering trådte tilbage den 29. august 1943, hvilket der var flere årsager til. Den væsentligste var nok, at politiet, som et resultat af samarbejdspolitikken, var forpligtet til at eftersøge nedfaldne flyvere på flugt. Det blev gjort med større eller mindre grader af nidkærhed. Mange gange måtte politiet også gå i gang med en eftersøgning, fordi befolkningen havde henvendt sig om flygtende flyvere og tydeligvis forventede en aktiv indsats. Dertil kom, at modstandsbevægelsen i begyndelsen af krigen ikke var så velorganiseret, at den kunne påtage sig beskyttelsen af nedfaldne flyvere for senere at transportere dem til Sverige.

Efterhånden som krigen skred frem, vægrede flere politifolk sig ved at foretage disse anholdelser. Den 31. marts 1944 kom der en cirkulæreskrivelse til samtlige politimestre, hvoraf det fremgik, at politiet ikke længere skulle medvirke ved eftersøgninger af fremmede militærpersoner. Dette ændrede såvel politiets som befolkningens holdning til nedfaldne flyvere. Der er endda eksempler på, at politibetjente i denne fase af krigen ligefrem har hjulpet flyvere til Sverige, og sognefogederne, som blev den lokale politimyndighed, efter at politiet var blevet taget af tyskerne den 19. september 1944, var bevidst ikke altid lige effektive. Som tiden gik, turde flere således hjælpe disse mennesker. Som et led i dette opbyggede modstandsbevægelsen i eftersommeren 1944 på opfordring af Frihedsrådet en permanent landsdækkende kæde af flyverhjælpere. Det menes, at 63 flyvere i løbet af 1944 blev hjulpet til Sverige.

Begravelsen af de dræbte allierede flyvere i Danmark foregik i overensstemmelse med en række tyske bestemmelser, som dog blev ændret efterhånden som krigen skred frem.

I tiden fra 1940-43 fik de allierede flyvere en militærbegravelse, hvor der blev holdt en tale af en feltpræst, ligesom der blev affyret en æressalve af en trop soldater. Til sidst blev der nedlagt en krans. Ceremonien blev altid ledet af en officer, og gravlægningen blev i begyndelsen af krigen ofte foretaget i nærheden af de større tyske militærforlægninger, som f.eks. Esbjerg, Frederikshavn og



Stafetten er givet videre til næste generation. Ole Robert Brandt fra Flyverhjemmeværnet og Per Hoffmann Christensen fra Hæren Hjemmeværn nedlægger en krans på gravstedet i forbindelse med mindedagen den 5. maj 1995, 50 årsdagen for afslutningen af 2. verdenskrig.



Endnu engang og for sidste gang fortæller pastor emeritus Andreas Bøgebjerg Andreasen beretningen om de to omkomne canadiske flyvere.

Vadum. Hvis dræbte engelske flyvere drev i land på kysten, blev de ofte begravet på nærmeste lokale kirkegård.

Fra foråret 1943 angreb det engelske flyvevåben Royal Air Force med stor heftighed mange tyske byer. Denne uventede vending i luftkrigen blev tyskerne meget forbitrede over, skønt de selv tidligere i krigen havde gjort det samme mod engelske byer og i særlig grad mod London. De engelske flyvere blev herefter af tyskerne kaldt for terrorflyvere. Det afstedkom efterfølgende, at den tyske overkommando i juli 1943 ændrede direktiverne vedrørende begravelse af dræbte allierede flyvere. Det fremgik af de nye bestemmelser, at man for eftertiden godt kunne undlade både gejstlig medvirken, æressalut og kransenedlæggelse. Der gik lidt tid, før de nye direktiver fandt anvendelse over hele Europa. I Danmark blev de nye regler først taget i anvendelse den 29. august 1943, hvor samarbejdsregeringen trådte tilbage.

Efter de allieredes invasion i Frankrig i 1944 ændrede den tyske overkommando igen instruksens vedrørende begravelse af dræbte fjendtlige terrorflyvere. For fremtiden skulle disse flyvere nedgraves på stedet. Det kunne være i nedstyrtningskrateret, i en nærliggende skov eller på en mark. Feltpræstens rolle var hermed udspillet. Nogle steder gav det mulighed for, at den lokale sognepræst kunne komme til at begrave dræbte allierede flyvere, for det var den stedlige kommandant, som afgjorde alle spørgsmål vedrørende en sådan begravelse. Hans personlige indstilling til tingene kunne således få ret afgørende betydning for hændelsesforløbet.

Det menes, at der er blevet dræbt omkring 1160 allierede flyvere i Danmark, hvoraf der er begravet 1014 i Danmark. Disse grave er fordelt på 108 kirkegårde. Dette er i overensstemmelse med Englands princip om at faldne soldater skal forblive begravet i de lande, hvor de har mistet livet. Derfor har Commonwealth War Graves Commission cirka 1,7 millioner grave i 140 lande at tage vare på.

Amerikanerne har derimod det synspunkt, at faldne amerikanske soldater enten skal hjemføres til begravelse i USA eller samles på store kirkegårde. Således blev der den 1. maj 1948 udført 133 faldne amerikanske flyvere fra Danmark for at blive begravet i USA. De blev dog i første omgang ført til Liege i Belgien. Uvist af hvilken grund er der dog stadig begravet 5 amerikanske flyvere i Danmark.

Langt fra alle om bord i de maskiner, der blev skudt ned, omkom. 100 blev hjulpet videre til Sverige, nogle blev gemt her i landet, mens 350 blev taget af tyskerne.

Familiegravsteder

Endnu er der enkelte familiegravsteder på kirkegården, hvor der er mindsten over personer fra flere generationer. Sådanne gravsteder var helt almindelige