

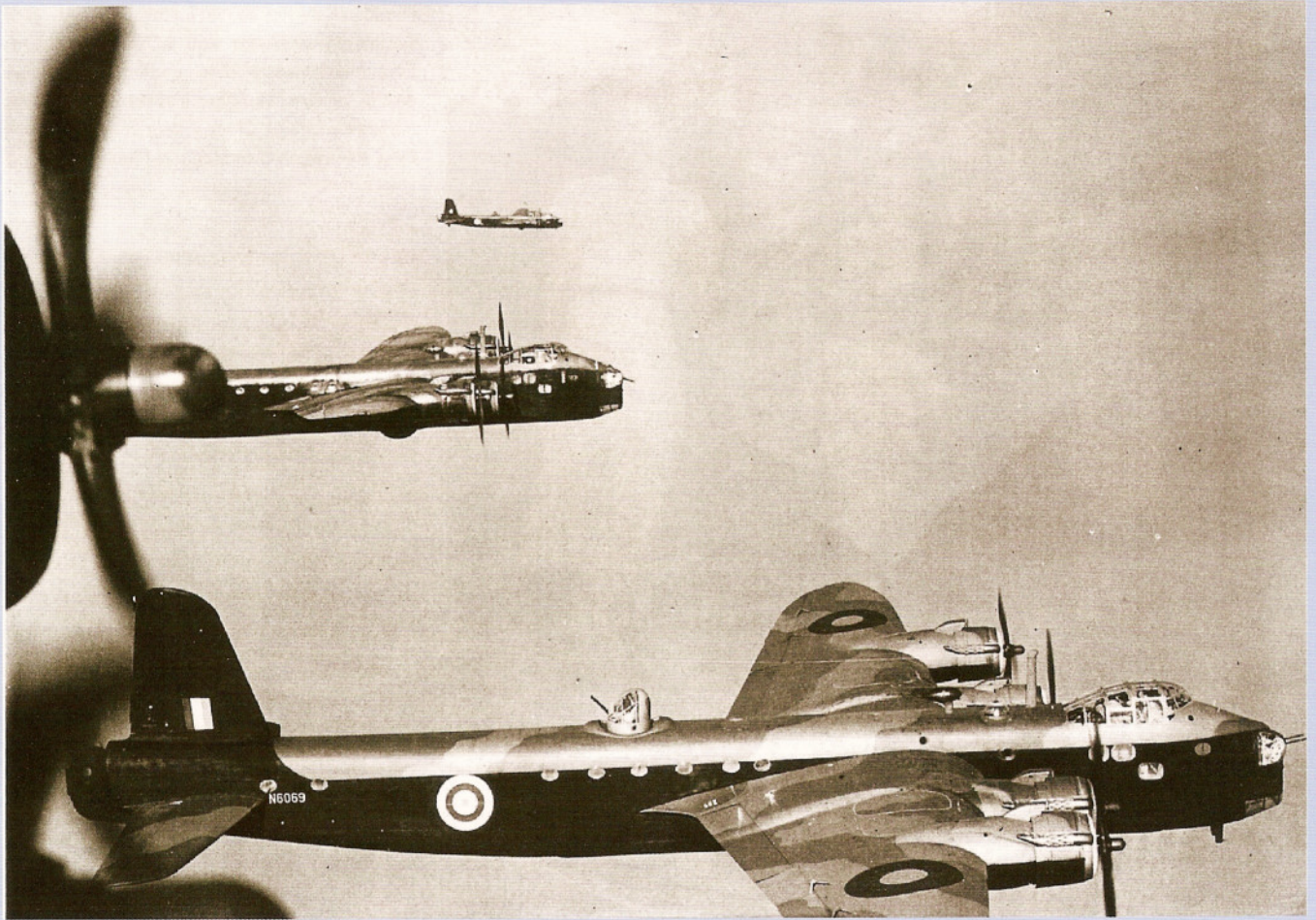
historie



Fra Austevoll til Aabenraa

Etter den britiske tilbaketrekingen over kanalen via Dunkirk i 1940, og fram til D-dagen i 1944, var strategisk bombing av tyskernes våpenindustri, transportsystemer, militære anlegg og viktige byer britenes eneste måte å slå tilbake mot tyskerne som hadde invadert resten av Europa. Denne viktige offensive oppgaven ble lagt på skuldrene til RAFs flymannskap innen Bomber Command, et mannskap med en gjennomsnittsalder på 22 år. Under operasjonene mistet Bomber Command 10 724 fly, og 55 483 av flymannskapet satte livet til. En av disse var en ung mann fra Austevoll, Ivar Larson Kalvenes, som omkom som haleskytter 23. April 1944, da hans Short Stirling Mk III ble skutt ned over Danmark.





Short Stirling bombefly, RAF Bomber Command, på vei mot tyske mål
Foto: Nanton Lancaster Air Museum.

AV BERNARD DUNCAN LYNG

Ivar Larsen Kalvenes ble født i den lille bygda Haukenes på Huftarøy i Austevoll kommune 27. september 1910. Faren, Lars Johan Larsen, drev her et småbruk sammen med sin kone Eli Amalie Ivarsdatter. I en tid da de aller fleste familier i Norge hadde mer enn nok med å få endene til å møtes, var det naturlig for Ivar allerede i ung alder å ta ansvar og delta aktivt i gårdsarbeidet. For å kunne underholde familien på en forsvarlig måte så faren seg nødt til å ta hyre som dekksmann på godsbat i lange perioder. Driftsansvaret for gården falt da på kona og Ivar.

På Haukenes grendeskole viste unggutten Ivar gode evner i lesing og teoretiske fag. Tidlig familieansvar, hardt arbeid og etter hvert god teoretisk kunnskap, ble karakterskapende for Ivar. Han ble tidlig voksen, og var stadig på jakt etter utfordringer. Rundt middagsbordet hjemme kom samtalen ofte inn på hans onkel Ole som hadde emigrert til Canada mange år tidligere, og etablert egen farm på prærien. Dette var noe som virkelig fenget Ivar.

Det hadde etter hvert blitt flere i familien, og da Ivar ble konfirmert hadde han

7 søsken. Han prøvde seg nå som kystfisker, men etter flere måneders innsats skjønte han at det ikke ville sikre ham en god framtid. Han satte seg derfor ned en kveld og skrev et lengre brev til sin onkel Ole B. Larson i Canada, der han ba om å få komme over og ta seg jobb på farmen hans. Kort tid etter kom svaret: han var hjertelig velkommen!

Til Canada for å søke lykken

Sommeren 1928, bare 18 år gammel, tok Ivar et gripende farvel med sin mor, far og syv søsken. Med penger han selv hadde spart, og med tilskudd fra faren,



hadde han maktet å koste den lange reisen. Først til Bergen, så via Liverpool til Halifax på Canadas østkyst. Deretter "The Canadian Pasific Railway" vestover mot prærien i staten Saskatchewan.

Onkelen hadde fått tildelt jord like utenfor en liten by ved navn Eastend ved elvebredden av Frenchman River. Farmen hans lå i statens sørvestlige hjørne ca 60 km nord for grensen til Montana, USA. Onkel Ole, hans svenske kone Maria og deres tre døtre tok i mot Ivar som husets sønn. Det var ikke så lett for canadierne å uttale navnet "Kalvenes". Av den grunn valgte Ivar nå formelt å skifte til samme etternavn som onkelen hadde, nemlig "Larson".

De første 4 årene i Canada arbeidet Ivar på onkelens farm året rundt. Her lærte han det meste om dyrking av korn og kvegdrift. Onkelen hadde traktor, så Ivar ble etter hvert i tillegg en erfaren mekaniker. Området rundt bød også på gode muligheter for jakt. En og annen grizzlybjørn vanket i området, mens elg og gjess var det mer enn nok av.

Alt i 1932 var Ivar av den oppfatning at han nå hadde tilstrekkelig kompetanse til å etablere egen farm. For å skaffe seg nok kapital gjorde han som faren og søkte hyre på stykkgodsbåt som trafikkerte de store canadiske sjøer. Men først måtte han søke canadisk statsborgerskap, noe som ble innvilget 6. oktober 1936. Kort tid etter ble han tildelt landområder i nærheten av onkelens farm. Ivar fortsatte som sjømann i sommerhalvåret og om vinteren hjalp han til hos onkelen og gjorde forberedelser til etablering av egen farm.

Året er 1937. Ni år har passert siden Ivar som 18-åring dro hjemmefra. Han hadde hvert år korrespondert regelmessig med familien på Haukenes. I 1932 hadde moren skrevet at han hadde fått en ny lillesøster. Ivar hadde nå tre brødre og fem søstre. Hjemlensel førte til en reise over til Austevoll for å besøke familien, og ikke minst for å treffe hans nye lillesøster Erna.

Vel tilbake i Eastend i Canada høsten 1937, fortsatte Ivar å utvikle farmen sin i vinterperioden, og seile som sjømann de

Familien Kalvenes samlet fulltallig for første gang sommeren 1937. En stolt far og mor sittende foran med lillesøster Erna i midten. Ivar står bakerst til venstre. Så følger Ingeborg, Olaug, Nils, Magnhild, Lars og Olaug. I midten bak lillesøster Erna står yngste bror Magnus. Familiens våningshus skimtes i bakgrunnen.

fem beste sommermånedene. Det var på denne årstiden det var lettest å få korttidshyre. Slik fortsatte det frem til våren 1942. Brev fra familien på Haukenes sluttet å komme etter krigsutbruddet i Norge 9. April 1940. Kontakten med familien ble dermed helt brutt. Det var ikke til å unngå at krigen i Europa ble et sentralt diskusjonstema blant kameratene i Eastend. Flere meldte seg som frivillige til de canadiske militære styrkene med tanke på krigsinnsats i Europa under britisk kommando. Sommeren 1942 besluttet Ivar å gjøre det samme. Han var nå 31 år og fortsatt ugift. Hjemlandet Norge var okkupert av nazistene. Valget var derfor ikke vanskelig. Den 23. Oktober 1942 ble Ivar innrullert i det kongelige canadiske flyvåpenet RCAF.

Opplæring i RCAF

For å bli opptatt på flyskolen måtte Ivar gjennom en grundige legesjekk. Han fikk tidlig tilbakemelding om at han hadde bestått alle deler av helsesjekken. Ikke nok med det, uttalelser i forbindelse med personlighetstestene var også svært positive: *En meget motivert og pliktoppfyllende kar. Fin framtreten, ansvarsfull, kjapp i oppfattelsen, beslutsom, selvstikker og voksen.*

Imidlertid fikk han beskjed om at videreutdanning til flyger eller navigatør var utelukket. Til det var hans grunnutdanning fra Norge alt for svak innen fagene fysikk og matematikk, men han kunne prøve seg som skytter om han var interessert. Det var Ivar, og etter grunnleggende militær opplæring ved Edmonton, Alberta, gikk turen til No 2 Air Gunner Ground Training School, Trenton, Ontario. Deretter til No 3 Bombing and Gunnery School, MacDonald, Manitoba. Han

trente luft til luft skyting i flere flytyper: Fairy Battle enmotors lett bombefly og Avro Anson tomotors multirolle fly. Ivar fikk opprykk til sersjant 6. august 1943, og sluttkarakteren *En meget dyktig skytter. Godt kvalifisert som flymannskap.* Krigen ventet. Den 26. august 1943 forlot Ivar sitt nye hjemland via Halifax og satte kursen mot Storbritannia.

Forberedelse til krig

Ankomsten til Storbritannia skjedde 1. september 1943 i Greenoch. Men nå hastet det med å få Ivar i full operativ tjeneste. Allerede to dager senere var han i full trening ved RAF Westcott, Buckinghamshire. Flytypen denne gang var et Vickers Wellington tomotors bombefly. Bomber Command hadde mistet mange fly gjennom intense bombetokt over Tyskland, og det ble etter hvert mangel på kvalifisert flymannskap. På vei mot beordring til Bomber Command ble Ivar tatt ut for spesialtrening som mannskap på Short Stirling bombefly. Dette skjedde ved No 31 Base ved Wrattling Common.

Nærkontakt med krigen ble en skremmende og overveldende opplevelse for Ivar. De daglige tapene av fly og mannskap var store, og flere av hans kamerater fra Canada var allerede meldt drept eller savnet. Det gode kameratskapet som straks ble etablert ved tiltredelse i ny avdeling hjalp imidlertid med å holde motet oppe. Nå skulle nazistene knekkes, her gjaldt det å holde sammen!

Hard trening gjorde at tiden fløy: Bruk av fotokamera, øvelse i avstandsberegning, flykjenning, jagerflyoperasjoner, nattskyting og vedlikehold av flyets våpensystemer. Wing Commander Lind gir Ivar følgende sluttvurdering: *Very keen and reliable – will make an excellent gunner!* Den 10. februar 1944 var Ivar klar for krigsinnsats, og ble overført til RNZAF 75 Sqn underlagt Bomber Command, RAF.

I operativ tjeneste

Den newzealandske skvadronen som

Ivar Larson fra Haukenes i Austevoll, sersjant og skytter, RCAF

Ivar var blitt overført til var hjemmehørende på basen Mepal i Cambridgeshire, og var oppsatt med bombefly av typen Short Stirling Mk III. Da Ivar tiltrådte var skvadronen pålagt to typer operasjoner, nemlig bombing av nøkkelmål og minelegging fra fly. De flyutførte mineleggingsoperasjonene ble av taktiske grunner kun gjennomført om natten og var gitt høyeste prioritet med tanke på den planlagte allierte invasjonen i Frankrike. Det var i denne sammenheng om å gjøre å hindre at tyske marineforsterkninger fritt kunne operere ut fra Kielbukta via Kattegat og Skagerrak. Men den tyske ledelsen ble gjennom økende tap av fartøy tidlig klar over operasjonenes effektivitet og gjorde store bestrebelsler for å eliminere trusselen. Blant annet fikk de tyske nattjagerflyoperasjoner topp prioritet hva angår flygere og utstyr.

Ivar tilpasset seg snart tjenesterutinerne, og flymannskapet ble rask knyttet sammen til en humørfyllt vennegjeng. Flymannskapet bestod av syv mann fra tre forskjellige land. Flyger var Pilot Officer Mauson Lammas, 30 år, fra New Zealand. Flysersjant Douglas William Vaughan, 28 år, fra New Zealand, var navigatør. Flysersjant Robert Bailey, 20 år, fra New Zealand, var flyets bombesikter og sersjant William Frederick Harrison, 31 år, fra Northampton i England, var flyets telegrafist. Flymekanikeren var den 33 år gamle engelske sersjanten Edwin Henry Thomas fra London. Flyets skytter i toppårnet var 32 år gamle sersjant Patrick Frederick Butler fra London og flyets bakre skyttertårn ble bemannet av den nå 33 år gamle Ivar Larson Kalvenes.

No. 75 SQN RNZAF hevdes å være den eneste skvadronen som opererte kontinuerlig mot Tyskland under hele krigen

Ivar på permisjon mai 1943 omkranset av sine tre kusiner på onkelens farm ved Eastend



fra 1939 til 1945. Skvadronen gjennomførte flere bombetokt enn noen annen bombeflyskvadron under alliert kommando, men var også den skvadronen som hadde de største tapene. I perioden 1943-45 utførte skvadronen over 8000 tokt mot nazistene og mistet i alt 193 bombefly. Utstyrt med Wellington bombefly ble no. 75 skvadronen den første innen samveldelandene som ble underlagt RAF Bomber Command. Mot slutten av 1942 konverterte skvadronen over til Stirling bombefly. Med disse deltok skvadronen i bombingene av Ruhr-distriktet og Hamburg, samt mot tyske V-bombeanlegg i Peenemunde. I mars





Fem av flybesetningen fotografert 8. Februar 1944. Fra venstre: Telegrafist Harrison, RAF, Skytter Larson, RCAF, bombesikter Bailey, RNZAF, flyger Lammass, RNZAF og navigator Vaughan, RNZAF

1944 begynte skvadronen å ta i bruk de større Lancaster bombefly, og ble operativ med disse like før invasjonen i Frankrike. Skvadronen var også kjent for sine dristige mineleggingsoperasjoner. Mot slutten av krigen hadde Tyskland tapt 758 skip som et resultat av skvadronens luftbårne minelegging. Tyskerne fikk dermed tap av viktig krigsmateriale, og måtte engasjere og binde store styrker for å verne om den øvrige skipstrafikken i disse områdene.

Allerede måneden etter tiltredelsen til 75 skvadronen deltok Ivar på tokt over fiendtlig område. Første tokt var et bombeangrep 26. mars 1944 mot den lille byen Kortrijk i den sørvestlige delen av Belgia. Angrepet skjedde om natten. Noen minutter før Ivars fly nådde målet, angrep tyske nattejagere bombeflyformasjonen. Ivar var for første gang i sitt liv i aktive kamphandlinger mot fienden. Riktignok mot en fiende han ikke kunne se, men sporlys fra de tyske jagerflyenes flykanoner ga Ivar mål å skyte mot. Et

særdeles kraftig lysglimt et stykke unna i Ivars skytesektor indikerte treff og en sannsynlig nedskyting. Dette ble også observert fra et av de andre bombeflyene i formasjonen. Da de over 2 timer senere landet på hjemmebasen Mepal, var Ivars haleskyts fri for ammunisjon. Ivar var glad og opprømt, han hadde bestått ildprøven, og ble etter "debrief" godskrevet nedskyting av ett tysk kampfly.

De to påfølgende tokt var mineleggingstokt i Biscayabukta og utenfor sørvestkysten av Frankrike, men uten direkte kontakt med fienden. Fra Ivars flybase Mepal tok bombefly av så å si hver kveld i uken på denne tiden. Skvadronen hadde tidlig i mars begynt å konvertere fra Stirling til langt bedre fire motors Lancaster bombefly. Dette flyet hadde spesialutstyr for nattangrep, og kunne laste hele ti tonn bomber. Utstyrt med ti maskinkanoner, og med en toppfart på 462 km/t var flyene "tryggere" enn Ivars Stirling bombefly.

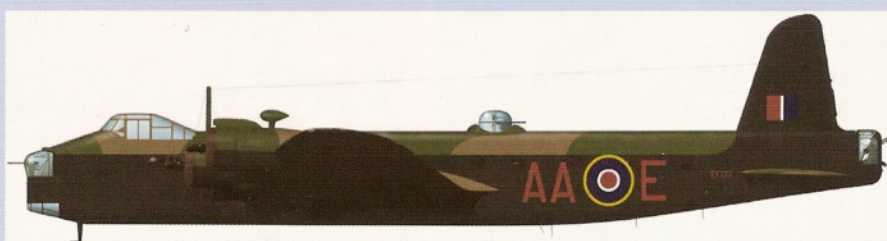
Kvelden 10. april 1944 var det spesielt travelt på basen, og dagen etter kunne Ivar i befalsmessen lese følgende korte kommentaren i The Daily Telegraph: *RAF Bomber Command slo i natt alle tidligere bomberekorder da mer enn 900 Lancaster, Halifax og Mosquito bombefly gjennomførte et koordinert angrep mot tyske mål i Frankrike, Belgia og Tyskland. Mer enn 3600 tonn bomber ble sluppet, det meste over jernbaneknutepunkt. 22 bombefly vendte ikke tilbake til sine hjemmebasen.*

Den tragiske veien til Aabenraa

Mineleggingstoktet 23. april 1944 ble påbegynt kl 20:40, da 75 skvadronens fem gjenværende Stirling Mk III., hver lastet med 4 magnetiske miner, tok av fra Mepal basen med kurs mot den sydlige delen av Danmark. Et av flyene var Stirling EF 137 med kodebetegnelsen AA-E, og var bemannet av Ivar og hans mannskapskollegaer. Operasjonsordren anga minelegging i Kielbukten samme natt. Flyets fører var som på tidligere tokt den humorfylte og dyktige newzealandske flygeren Mauseon Lammass. Ivar satt i sin vante plass i skytetårnet bak i flyets haleparti.

To timer senere nådde flyet det sydlige Jylland i relativ lav høyde på vei mot målet. I rapporter fra tyske observasjonsposter kan vi i ettertid lese at de meldte om et antall fiendtlige fly inn over det sydlige Jylland i tidsrommet 22:40-23:55, og at returflyging fant sted i tidsrommet 00:09-02:15.

Ivars Stirling EF 137 var et av de flyene som passerte over området 23:14. Like etter ble formasjonen angrepet av tyske nattejagere. Ivar svarte på ildgivningen,



Short Stirling bombefly MK III EF 137
Tegning: Bengt Stangvik

Vrakrester etter Stirling EF 137 var spredt over et relativt stort område. Bildet er tatt under opprydding uken etter nedskytingen



men en av nattejagerne var heldig og fikk inn treff i Stirlingflyets høyre vingerot. Flyets brennstofftank ble skadet og tok fyr. To av flyets motorer fungerte fortsatt og Pilot Officer Lammass forberedte en nødlanding i mørket. Flygerens desperate kamp for å redde mannskapet pågikk i flere minutter. Flyet hadde fortsatt de fire magnetiske minene om bord. Tre av mannskapet hoppet ut i fallsjerm, men flyet var nå i for lav høyde. På siste del av innflygningen var det en eksplosjon inne i flyet og det mistet halepartiet. Deretter braste flyet ned i sjøen på lavvann like utenfor land der det fortsatte å brenne. Det øvrige mannskapet om bord omkom. Statens Sivile Luftverns observasjonspost i Rudkøbing rapporterte kl. 23:27: *Det brennende flyet har styrtet ved Tåsinge. Lysskjæret er så kraftig at husene ved havnen er opplyst.*

I utdrag fra rapporten utarbeidet av politiassistent P. L. Lindtorp fra Landpolitiet Hesselager Distriktet får vi innsyn i hvordan hendelsen ble innrapportert og fulgt opp av det danske politiet: *Gæstgiver Karl Marius Thomsen, Vemmenæs Kro, har i dag ca kl. 0.10 telefonisk anmeldt til herverende kommandosentral, at der i gaar omkring kl. 23.15 er styrtet en brærende flyvemaskine ned i havet lidt udenfor kysten udfor Hegnskoven ved Vemmenæs paa Taasinge. Maskinen laa og brændte paa vandet, efter at den var styrtet ned. Anmelderen stod ved godt 23 tiden i aftes og saa ud af sit køkkenvindue mod nord, da han kunde høre støj fra flygemaskiner, og pludselig hørte han skydning fra maskingeværer ganske tæt ved, og omtrent samtidig saa han, at der gik ild i en flygemaskine lige over Vemmenæs by ca 100 meter oppe i luften. Maskinen for som en kæmpemæssig ildstribе mot øst og styrtede i havet ca 100 meter uden for kysten ved*

Hegnskoven paa Vemmenæs. Han havde ikke set noget til udspring med faldskærm fra maskinen, og han turde ikke nærme sig nedstyrtningsstedet af frygt for bomber.

Sammen med 3 betjente fra Svendborg Købstad begav jeg mig straks i bil til Vemmenæs for å foretage nærmere eftersøgning og undersøgelse af forholdet. Maskinens nationalitet kunde ikke konstateres, da alle dele var sprængt og forvredet, men det dreier sig formentlig om en engelsk eller amerikansk bombemaskine. Ved eftersøgningen langs kysten, fant jeg ca 5-6 meter ude i vandet, drivende på en svømmevest, liget af en flyver i engelsk flyveruniform. Liget blev bjerget ind og lagt paa strandkanten. Han havde svære kvæstelser overalt på kroppen og i hovedet. Under den fortsatte eftersøgningen i marken lige ude ved kysten fandt jeg yderligere to lig i engelsk flyveruniform. Begge lig var delvis knust ved faldet mod jorden. Yderligere eftersøgning maatte derefter udsettes til det blev lyst. Ved daggry blev eftersøgningen fortsat ude på vandet i en pram. Her fandtes ca 30 meter uden for kysten ligene af 2 flyvere i engelske uniformer drivende på vandet i deres svømmeveste. Begge lig blev bjerget i land og lagt op paa stranden. Paa land fandtes i en tjørnebevoksning paa strandkanten liget af yderligere 1 engelsk flyver styrtet

ned. Liget blev trukket frem og lagt op paa marken. Dette liget var ogsaa til dels knust. Inde i den sammenkrøllede kabine kunde ses liget af en engelsk flyver, men det var ikke mulig at befri ham fra de svære maskindele. Der er saaledes fundet 7 lig fra maskinen. Ivar var dermed funnet død i sitt skyttersete inne i haleseksjonen ca 300 meter fra selve flyvraket.

Morgenen etter at flyet hadde styrtet trosset mange sivile forbudet mot å bevege seg innenfor avsperrert område. Dette for blant annet å sikre seg gjenstander og deler. En av Ivars maskingeværer ble blant annet fjernet og tatt med og gjemt i et uthus i Vemmenæs. På formiddagen kom en patrulje tyske soldater for å holde vakt. De dekket likene med en fallsjerm. Urmaker Georg Fischer Nielsen fra Lundby har senere i et intervju fortalt at han kom fram til flyvraket i robåt og observerte at en ung tysk soldat kledde av seg og svømte ut til vraket der han bandt et tau rundt en av minene. Ved hjelp av en traktor forsøkte de så å trekke mine-ene på land. Imidlertid røk tauet, så de så seg nødt til å sprengne minene der de lå fastklemt i vrakrestene. Dette fant sted 26. april kl. 20:08. Nielsen fortalte videre at til befolkningens store forargelse lot tyskerne flygerne ligge ute på bar mark i over tre døgn før de ble kjørt bort.



Da de drepte flygerne den 27. april ble kjørt gjennom Vemmenæs by hadde danske beboere strødd en mengde fargerike blomster i gatene som en siste sympatierklæring ovenfor de omkomne. Begravelsen fant sted 1. mai 1944. Jordpåkastelsen ble gjennomført av en tysk feltprest. Ingen danske myndighetspersoner eller sivile fikk delta på seremonien. Men da tyskerne hadde forlatt kirkegården i Aabenraa bega mange av byens innbyggere seg inn til gravstedet og pyntet gravene med blomster i alle farger.

På tysk side var det nattjagerflygeren Fw. Rudolf Frank, 3./NJG 3, som ble godskrevet nedskytingen av Ivars Stirling EF 137. I hans flylogg fremgår det at han skjøt ned et firemotors fly kl. 23:22 i kartrutereferanse RB. Ved senere kontroll av tyskerens nattejagerkart viser det seg at rute RB dekker nærområdet ved Taasinge.

Familien i sorg

Hjemme på Larsonfarmen ved Eastend i Canada hadde de fryktet at det verste kunne skje helt fra dagen etter at Ivar dro over til England for å delta i kampen mot nazismens herjinger. Flere av byens sønner var tidlig blitt meldt savnet

eller drept. Den 26. april 1944 mottok de det de aller mest fryktet, et telegram fra RCAF Casualties Officer: *Regret to advise you that your nephew 19231 sergeant Ivar Larson is reported missing after air operations oversea april twenty-third stop letter follows.*

Ivars onkel tok umiddelbart kontakt med RCAF i brevs form, der han blant annet skriver: *Ivar bodde og arbeidet hjemme hos oss i 15 år og ble for meg en god sønn. Jeg er hans eneste direkte slektning i Canada, alle de andre med unntak av en bror som er i den norske marinen utenfor okkuperte Norge bor på hans fødested i Austevoll. Jeg som er hans onkel føler at jeg må gjøre alt som står i min makt for å få klarhet og fakta omkring hans død, slik at jeg en dag kan bringe det videre til hans far og mor.*

Tidlig på sommeren 1945 nådde omsider det sorgtunge budskapet fram til foreldrene på Huftarøy. De hadde gjennom hele krigen vært i den tro at Ivar levde i beste velgående på farmen i Canada. Meldingen om hans bortgang ble av den grunn opplevd av foreldrene som et traumatisk sjokk. De hadde ingen anelse om

at Ivar hadde utdannet seg til flymannskap og vært aktivt med i krigshandlingene. Først 9. august 1945 fikk familien på Huftarøy en skriftlig redegjørelse om Ivars skjebne fra Wing Commander J. S. Harris, RCAF. I dette brevet fikk familien blant annet opplyst at sønnen Ivar var blitt lagt til hvile på Aabenraade Kirkegård i Danmark.

Kort tid etter krigen reiste Ivars søster Olaug over til Danmark for å besøke Ivars grav og ta bilder med hjem til foreldrene. Ivar ble på bakgrunn av sin innsats hedret posthumt med *Krigsmedaljen*, *Deltakermedaljen* og *Håkon den 7.s Minnemedalje* fra Norge, og fra *Canada Memorial Bar* og *Krigskorset med eikeløv*.

Danskene husker

Det var selvsagt ingen innen det lokale danske området der Ivars fly styrtet som hadde kjennskap til de drepte eller deres pårørende. Kort tid etter krigen hadde det riktignok vært besøk av en av de pårørende fra New Zealand, men språkproblemer hindret god kontakt. Imidlertid ble det snart etablert et lokalt samarbeidsnettverk som etter stor innsats klarte å lokalisere de nærmeste pårørende. I Ivars tilfelle spilte Tåsinge Museumslag en viktig og dynamisk rolle. Med blant annet basis i fremragende utredningsarbeid av Gunnar Kjær Mortensen som ble presentert gjennom en artikkelserie i *Tåsinge Årbog* 1989-92 om nedskutte allierte fly ved Tåsinge, ble det tatt et initiativ til å få reist en lokal minnestein.

Gjennom penger og gaver fra mange bidragsytere lyktes det å få gjennomført prosjektet. Svendborg kommune stilte velvillig egnet areal i nærheten av flystyrtområdet til rådighet. Den 23. april 1994, nøyaktig femti år etter tragedien, kunne mange inviterte pårørende ta nok et gripende farvel med sine kjære gjennom avdukingen av en vakker minnestein. Minnetaler ble holdt av blant annet den danske biskop Vincent Lind og den britiske ambassadøren Hugh Arbuthnott



for de mer enn 300 fremmøtte. Flere av Ivars familiemedlemmer var til stede, blant annet søstrene Erna og Ingeborg.

Få vestlige land har vist sine allierte falne gjennom handling og oppfølging en slik omtanke og takknemlighet som våre danske venner. Det er en minnerik og følelsesmessig opplevelse å besøke noen av de 118 steder i Danmark med gravsteiner eller minnesteiner for falne allierte flygere fra den andre verdenskrig, og de 74 stedene der flystyrt minnes ved lokale minnesteiner. Til sammen 1167 falne allierte flymannskapsmedlemmer ble gravlagt i dansk jord. Ytterlige omkring 500 har ingen kjent grav. Det ble reist stein for flymannskap fra Storbritannia, USA, Canada, Australia, New Zealand, Polen, Nederland, Norge og Danmark. På en del av dem uttrykkes det med forskjellig ordvalg takknemlighet for innsatsen.

Skremmende tall

Målsettingen med Bomber Commands strategiske bombing av Tyskland og tyskokkuperte områder, var i størst mulig grad å forstyrre og redusere tysk våpenproduksjon, å bryte ned det tyske folks moral, samt binde store tyske hær- og flystyrker til forsvar av eget område.

Med andre ord å tvinge tyskerne over på defensiven. Men det kostet. For å oppnå dette mistet de 10 724 fly og 55 483 mann hvorav 10 643 var innrullert i RCAF.

Under hele krigen slapp fly fra Bomber Command ned nesten 1 million tonn bomber og 47 307 miner. På tysk side omkom flere hundre tusen sivile. For hver 100 flymannskap i Bomber Command i perioden 1939-1945 er den statistiske fordelingen:

Drept under krigsoppdrag: 51
Drept under styrt i UK: 9
Alvorlig skadet under krigsoppdrag: 3
Tatt til fange: 12
Klarte å rømme: 1
Overlevde uskadet: 24

På en natt mistet Bomber Command flere fly enn Fighter Command gjorde under hele *Battle of Britain*. I alt 34 nordmenn mistet livet i krigsoperasjoner som flymannskap tilhørende Bomber Command. Ivar Larson Kalvenes fra Huftarøy i Austevoll delte således skjebne med

DANSK FLYHISTORISK NETTVERK

Det oppstod etter hvert et uformelt flyhistorisk fagnettverk med dedikerte og dyktige personer rundt omkring i Danmark for blant annet å få kartlagt historikken omkring de forskjellige flyoperasjoner, samt å få identifisert mange av de gravlagte. En av disse ildsjelene, den pensjonerte danske obersten og norgesvennen Helge William Gram, fikk blant annet æren for at den norske flynavigatoren Herman Hirsch Becker ble identifisert og fikk sin egen grav på Samsø. Den store allierte krigsflyaktiviteten over Danmark med tilhørende tragedier, er godt beskrevet i Helge Grams bok *Skudt ned over Danmark 1940-1945*. Det var på anmodning fra Helge W. Gram at denne artikkelen om Ivar Larson Kalvenes ble ført i penn. Helges innsats har blitt fulgt opp av andre danskere. Med bruk av data er tilgangen til nødvendige arkiver blitt forenklet. I tillegg har det blitt lettere å kommunisere med relevante fagfolk. Noen av dagens danske flykrigshistorieforskere har bygget opp imponerende datahjemmesider som i hovedsak omhandler hendelser relatert til allierte flyoperasjoner over Danmark. To av disse peker seg spesielt ut: Søren C. Flenstad med sin *Airwar over Danmark* via linken <http://www.flenstad.eu.com> og Anders Straarup via sin link <http://www.airmen.dk>

Gunnar Kjær Mortensen var fram til sin død i 2001 en særdeles dyktig og aktet frontperson i nevnte kompetansenettverk. Den som imidlertid har bidratt mest i å tilrettelegge viktig historisk arkivmateriale for utarbeidelse av denne artikkelen om Ivar Larson er flyhistorikeren Finn Buch. Finn har flyhistorie fra andre verdenskrig som hovedhobby og besitter en mengde relevant arkivmateriale. Finn er blant annet styremedlem i en lokal bunkerforening. I en gammel tysk bunker ved Ollerup har en gjeng venner med felles interesser etablert et lite krigshistorisk museum som dekker de lokale begivenheter under krigen. Gruppen skriver utredninger og tilrettelegger utstillinger som kan beses av sommerens turister. Finn er bosatt i Kirkeby, Danmark.

mange av sine kamerater i kampen for frihet.

KILDER:

Erna Vatle Askeland, Haus (søster av Ivar Larson Kalvenes)
Oberst (P) Helge William Gram, Lyngø, Danmark, *Skudt ned over Danmark 1940-1945*
Finn Buch, Kirkeby, Danmark
Anders Straarup, Randers, Danmark
Søren C. Flenstad, Billund, Danmark (Foto) *Vemmenæs 23. April 1944*, Gunnar Kjær Mortensen, Tåsinge Museumslaug Danmark
Anette Jørgensen, Felleskontoret, Aabenraa Sogn, Danmark
The Daily Telegraph, April 1944, UK
Bengt Stangvik, Bodo
Richard Lelievre, Canadian Genealogy Centre, Wellington, Ottawa, Canada
Bob Evans, Nanton Lancaster Air Museum, Alberta, Canada
The Air Force Museum, New Zealand
Matthew Buck, HQ New Zealand Defence Force
RCAF HQ, Canada
Bomber Command, RAF, Internet

historie

Redaktør

Kjartan Andersen

Faglig råd

Anne K. Bang
Inger Marie Okkenhaug
Hege Roll-Hansen
Pål Thonstad Sandvik

Redaksjonsråd

Professor Sverre Bagge
Professor Anders Bjørkelo
Professor Ida Blom
Professor Knut Kjeldstadli
Professor J. Christian Meyer

Utgiver: Happy Jam Factory
www.happyjam.no

Adresse

HISTORIE
Pb. 381 Sentrum
5805 Bergen
Tlf.: 92455714

E-post: kjartan@happyjam.no
Nettside: www.historie.no

Formgivning og produksjon

Symbolon Media
www.symbolon.no

Trykk

Symbolon Media



Historie er medlem av Norsk Tidsskriftforening
www.tidsskriftforeningen.no

Historie utgis med støtte av Norsk Kulturråd og
HIFO – Den norske historiske forening

ISSN 0803-401X

Siden før jul har filmen om Max Manus gått sin seiersgang på norske kinoer, og er nå også på vei ut i verden. I filmen møter vi blant andre også motstandsmennene Sigurd Jakobsen og Roy Nilsen. Begge to tilhørte det som gikk under betegnelsen Milorg Øst, Milorgs organisasjon i Oslo øst for Akerselva. Befal og mannskap i denne delen av motstandsbevegelsen var rekrutert lokalt, og kjernen besto av arbeiderungdom med politisk tilhørighet til Det norske arbeiderparti og Norges kommunistiske parti. Det var slik sett et radikalt og aktivistisk motstandsmiljø som utgjorde Milorg Øst, et miljø som stod nært NKPs linje med vektlegging av løpende sabotasje og geriljakrig etter jugoslavisk mønster. Historien om Milorg Øst har i seg de samme elementene av mot og offer som vi finner i filmen om Max Manus. Samtidig var dette en historie om Milorgs oppgjør med sin egen opposisjon. Dette var en kamp uten våpen ført med virkemidler som reorganisering, utrenskning og overvåking. I den spennende artikkelen *Max Manus-filmens røde kulisse*, basert på forfatterens kommende bok om Milorg Øst, risser Per Helge Martinsen opp noen av hovedtrekkene i denne historien.

I løpet av fjoråret ble hele 92 skip utsatt for angrep i Adenbukta og i det vestlige Indiske hav, og 268 sjøfolk var registrert som fanger i havner langs vestkysten av Somalia. Skipene og sjøfolkene var offer for moderne somalisk sjørøveri, og særlig spektakulære overfall på cruiseskip og en saudiarabisk supertanker fikk store oppslag i media. Men sjørøveri og piratvirksomhet er ingen ny øvelse. I artikkelen *Piratvirksomhet med historiske røtter* kan du få innblikk i en aktivitet som slett ikke er av ny dato, heller ikke denne delen av verden.

Ellers kan du i årets første nummer av Historie blant annet lese en bokhistorisk presentasjon av Peter Dass' Nordlands Trompet, om Sovjetunionens "militære" aktiviteter på Svalbard under den kalde krigen og en kritisk gjennomgang av fire av historielæreverkene for ungdom på ungdomsskolenivå. God lesning!

Tom for gaveideer? Gi et abonnement på HISTORIE, og mottakeren får i tillegg siste nummer gratis! Send inn kupongen i dag, eller bestill via våre nettsider

www.historie.no

Porto

HISTORIE

Pb. 381 Sentrum

5805 Bergen