

Charles Parish

Piloten på det fly, der under 2. verdenskrig styrtede ned nær Kongsmark, hed Charles Woodbine Parish. Han udførte den 8-9. september 1940 en bedrift, der medførte, at han blev dekoreret med Distinguished Flying Cross of The Royal Air Force.

Dengang var han 2. pilot på et Wellington fly stationeret på flyvestation Mildenhall i Suffolk i England, og de skulle bombe Boulogne i Nordfrankrig. Der var i alt 133 fly af typerne Blenheim, Hampden, Whitley og Wellington, som blev sendt mod mål i Hamburg, Bremen, Emden, Ostende og Boulogne. Den største gruppe var 49 Hampdens, der skulle bombe Blohm & Voss skibsværftet i Hamburg. 8 fly gik tabt, 3 Blenheims på Ostendetogtet, 2 Blenheims og 2 Wellingtons på Boulognetogtet og 1 Hampden på Hamburgtogtet. 26 flyvere blev dræbt, 4 blev taget som krigsfanger, mens 1 overlevede et styrt på bemærkelsesværdig vis. Om dette stod der i "The Daily Mail" den 21. september 1940:

PILOT SVØMMEDE 11 KM EFTER FALDSKÆRMSUDSPRING.

En af de mest fantastiske historier fra krigen blev fortalt mig i går af en ung flyverløjtnant, den eneste overlevende af besætningen på en tung bombemaskine, der styrtede ned i Kanalen på vej hjem fra et bombetogt til Tyskland i forrige uge. Maskinen blev ramt af lyn, så den ene motor brød i brand, og den anden gik i stå. Flyverløjtnanten reddede livet ved at svømme 11 km i mørke, i sin "Mae West" svømmevest, ind til den engelske kyst. Her er hans historie, som han selv fortæller den:

"Vi fløj i 6000 fods højde (1800 m), da vi løb ind i et uvejr med både lyn og torden. Vi gik op i 9000 fods højde (2700 m) og startede defrosteren. Pludselig lød et tordenskrald lige over os, og i nogle få sekunder var vi helt uden styring. Flyet var slemt iset til, og vi tabte højde og faldt 2000 fod på få sekunder, skønt flyets næse vendte opad. Vi fløj fuldstændig i blinde, fordi vindspejlet var iset til, og netop som vi rettede flyet op, så vi igen havde kurs hjemad, satte vores bagbords motor ud. Vi prøvede defrosteranlægget, men uden held. Agterskytten rapporterede, at der var ild i motoren, men vi fløj bare videre, indtil vi så lyskastere, hvilket betød den engelske kyst.

I dette øjeblik brød den anden motor også sammen. Vi fløj da i 7000 fods højde (2100 m). Kaptajnen mente, at vi kunne nå ind til kysten og så springe ud. Snart efter spurgte han agterskytten, om han troede, vi nu var

over land, og selv om vi stadig fløj i blinde, mente både han og navigatøren, at det var vi. Kaptajnen gav så besætningen ordre til at forlade flyet, mens han og jeg fortsatte. Vi var nu nede i 4000 fods højde (1200 m). Isen var nu væk, og jeg så lyskastere 10-15 km væk på styrbords side. Kompasset var helt håbløst og til ingen verdens nytte. Jeg opfattede, at vi fløj i sydlig retning langs med kysten. Nu gav kaptajnen mig besked på at springe ud. Vi ønskede hinanden "Good Luck", og lige før jeg sprang, råbte jeg til ham: "Drej til højre".

Faldskærmen foldede sig fint ud, og på vejen ned kunne jeg se lyskasterne omkring 7 miles væk (11 km). Da jeg landede i havet, må jeg være røget temmelig dybt ned, for jeg kom op af vandet i en vis hurtighed. I hvert fald fik jeg nærmest en flyvende start, for min faldskærm slæbte mig af sted i en forfærdelig fart. Jeg lå fladt på maven og drønedede gennem bølgerne. Så fik jeg gjort mig fri af faldskærmen og mine flyverstøvler og begyndte at svømme.

Lyskasterne var nu slukkede, så jeg prøvede at finde vej ved hjælp af Nordstjernen. Jeg holdt den på min højre side og svømmede mod kysten. Min "Mae West" var mig en god hjælp. (Oppustelig svømmevest opkaldt efter barmfager filmstjerne.) Efter en times tid kom lyskasterne i gang igen, og jeg svømmede imod dem. Jeg svømmede i lang tid. To gange var jeg ved at opgive det hele, men noget holdt mig i gang. Da daggryet kom, så jeg, at jeg var omkring 1200 m fra kysten.

Jeg fik mine bukser af og gjorde en sidste anstrengelse, fordi jeg nu var næsten inde. Jeg nåede kysten lige ud for en maskingeværstilling. Jeg var alt for udmattet til at kunne slæbe mig helt op på stranden, så jeg lå og rullede havvejs inde på land og halvvejs ude i vandet. Jeg råbte om hjælp flere gange, og til sidst kom nogle soldater farende ud og samlede mig op. De var vældig flinke imod mig.

Det gør mig ondt at skulle erkende, at mine 5 kammerater gik tabt."
Sådan slutter Parish sin beretning i "The Daily Mail".

De 5 andre flyvere må formodes druknede, og bortset fra sergent Brown er de hædrede på Runnymede mindesmærket i London, hvor deres navne er nævnt.

Parish nåede i land ved Clacton on Sea i Essex, ca. 20 km syd for Harwich, så selv om "The Daily Mail" skriver, at det var i Kanalen, så må man nok hellere sige, at det var i den sydligste del af Nordsøen.

Efter en kort orlov var flyverløjtnant Parish tilbage i tjenesten, og den 23. september 1940 fløj han med en ny besætning på bombetogt til Berlin. På hans 30. bombetogt fik han en forfrysning i den ene fod og måtte tilbringe nogen tid på RAF hospitalet i Ely i Cambridge. Han havde nu gennemført en tour (30 raids) og blev stationeret ved en uddannelsesenhed i Suffolk.

I efteråret 1942 søgte han om at komme tilbage i aktiv krigstjeneste. Han kom så til 75. eskadrille i Mildenhall og fuldførte yderligere 5 togter i Wellington maskiner. Den 11-12. oktober 1942 fløj han i Wellington BK206 over danske farvande for at udlægge miner. Sidst i oktober blev han forflyttet til flyvestation Newmarket og skiftede til Stirling fly. Den 21. oktober startede han her med at gøre sig bekendt med de helt nye Stirling fly, som lige var leveret.

Efter 11 timer og 15 minutters dagflyvning og 4 timer og 5 minutters natflyvning blev han sendt på sit første bombetogt i det nye Stirling fly. Det var en 9 timers flyvning til Torino i Norditalien. Derefter fulgte 18 bombetogter mere, til sådanne mål som Berlin, Stuttgart, St. Laurent, Hamburg, Wilhelmshaven, København, München, Frankfurt, Mannheim og Stettin.

På bombetogtet til Stettin den 20-21. april 1943 fløj Parish som kaptajn i Stirling R9261 fra 7. eskadrille. Han var leder af "Stifinderne", og han og navigatøren Vance var de mest erfarne i Stifindereskadrillen. Opgaven var at markere målområdet med lysbomber 30 sekunder før første angrebstidspunkt. Derefter skulle de vende om, og ved anden passage droppe hele lasten af højeksplosive bomber, for igen at markere målet for de efterfølgende bombemaskiner.

Da de nærmede sig målet anden gang, blev den ene af styrbordsmotorerne imidlertid ramt af antiluftskyts. Derfor vendte de næsen hjemad og droppede deres bomber over en flyveplads i Nordtyskland. Over Vestsjælland blev de angrebet af to tyske jagere, og piloten fra 7/NJG 3 i sin Messerschmidt 110 skød dem ned nær ved Kongsmark. Tidspunktet var kl. 2 om natten. Her omkom Charles Parish og 6 andre besætningsmedlemmer. Det var Parish's 54. bombetogt, og han havde kun 6 bombetogter tilbage, før han kunne være trådt ud af aktiv krigstjeneste for anden gang.

Kun Donald Smith reddede sig ud med faldskærm i tide.

I 1993 blev det havarerede flys besætning æret med en mindesten. (Se evt. "Lokalhistorier" 5. samling 1994.)

Flyvestation Newmarket 1943. Den forreste mærket M er den Stirling Mark I, som styrtede ned nær Kongsmark.