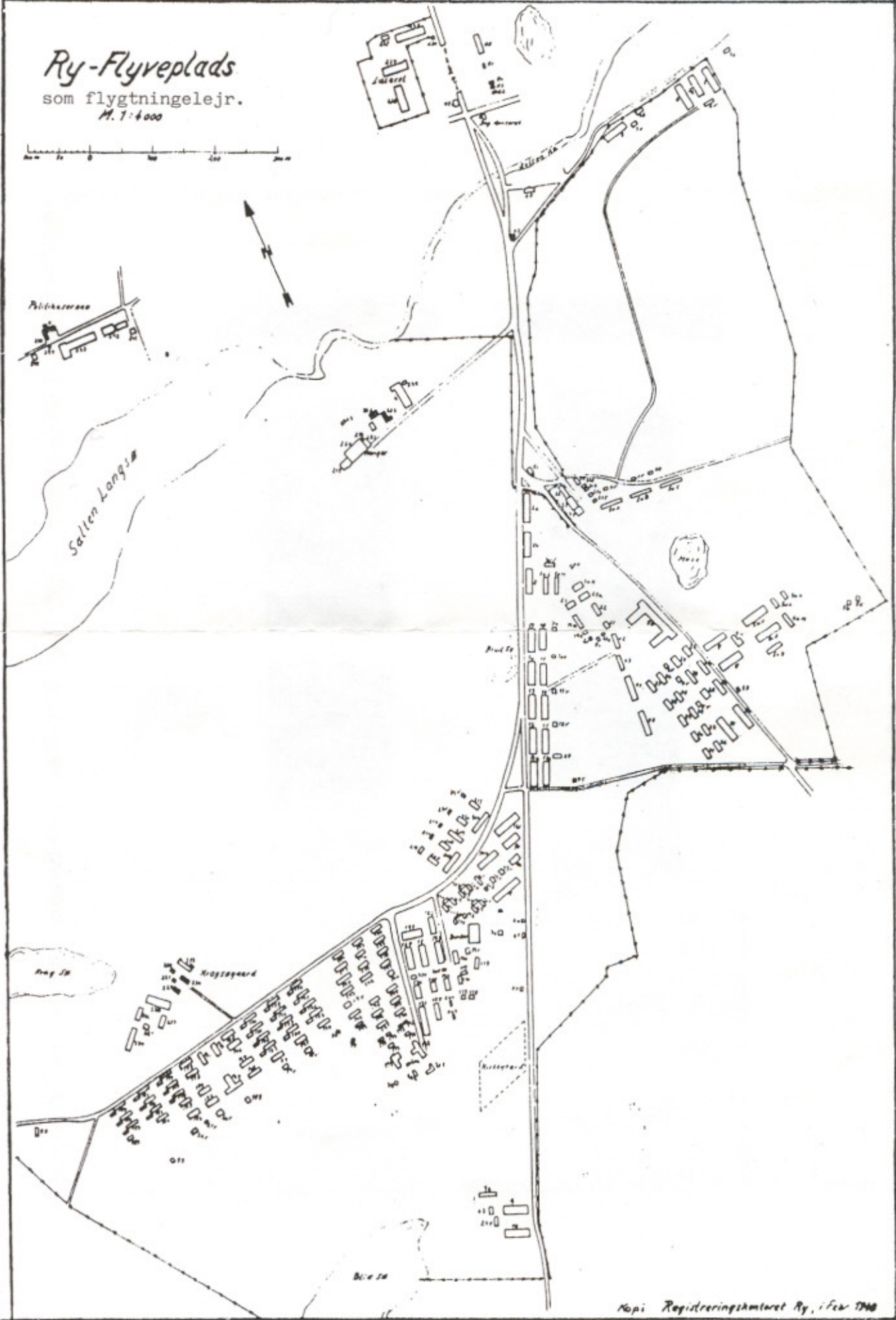


Ry-Flyveplads

som flygtningelejr.
M. 1:4000





PRÆRIKERIKS
61.13
62
60
65
64
67
69

FLY PARKERINGS
68.
66
65
67
69

Hovedbane
51
52
53
54
55
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69

- Kirkegård
 - Ringstand
 - AMM-bane
 - Bunker barak
 - Betonevej
 - 10000 Mandshabak
- 0 500
 N
 R Y E

Historisk Film & Biljardklub
 Silkeborg
 360
 Silkeborg
 82 71 24
 34 26 82 71 24

Hovedbane
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100



Pilot Officer
D.J.BROWN
Pilot

Sergeant
T.RICH
Navigator

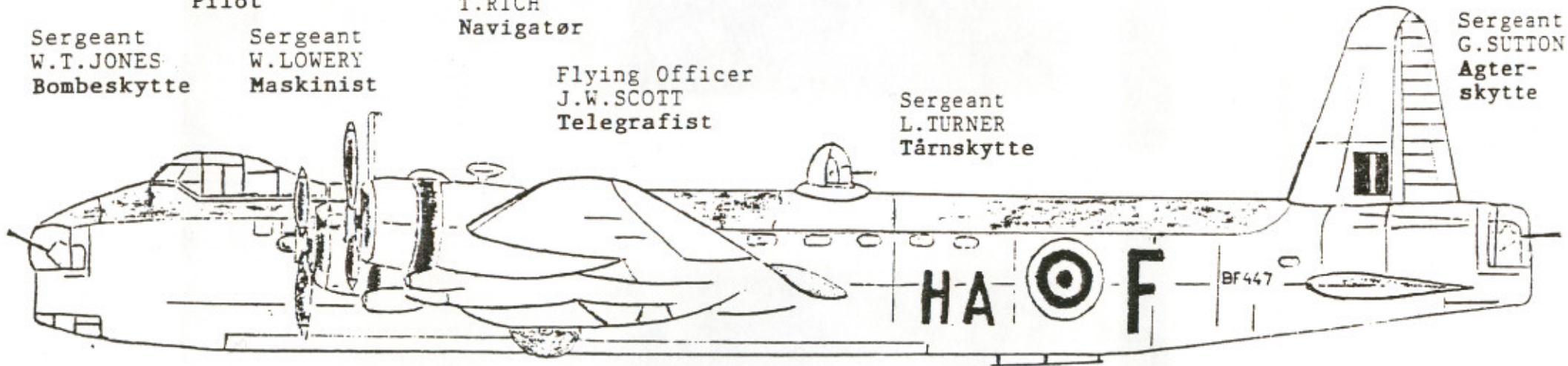
Sergeant
W.T.JONES
Bombeskytte

Sergeant
W.LOWERY
Maskinist

Flying Officer
J.W.SCOTT
Telegrafist

Sergeant
L.TURNER
Tårnskytte

Sergeant
G.SUTTON
Agter-
skytte



SHORT STIRLING Mk.I
BF447/HA-F 'FREDDIE'
NR. 218 (GOLD COAST) SQUADRON
R.A.F. STATION DOWNHAM MARKET

ALLIEREDE FLYSTYRT 1939 - 1945

Sted: **VRØNDING**

Dato: 29 04 43

ROYAL AIR FORCE X / U.S.ARMY AIR FORCE

Fly-type: Short **STIRLING** Mark 1 | Fab: Short & Harland, Belfast, N.Ir
Serie no: BF447 | Mot: 4x14 cyl/1590hk Hercules XI
Esk.kode: HA | Lev: 07 02 43
Fly kode: F for 'Freddie' | Fl.tid: 97.40 timer
Eskadrille: No. 218 (Gold Coast) Squadron, R.A.F., No. 3 Group
Flyvestation: Downham Market, Norfolk.
Bemærkninger:

Operation: 'SWEAT PEA 2' / 54⁰40N-12⁰45Ø. Opgave: Minering
Afgang: 28.04. - kl. 21.04 - savnes
Bemærkninger: Last: 8.100 lbs/ 3.7 t. akustisk/magnetiske miner

udlagt i 'Kadetrenden' mellem Falster og Rügen.

Flyet skudt i brand på hjemturen under luftkamp med tysk natjager af typen JU88 fra 11/NJG3 ført af Uoffz. Holtfreiter. - Styregrejer beskadiget og ude af kontrol. Før styrtet lykkedes det maskinisten og rygskytten at redde sig ud og lande med faldskærm.

Besætning:				Grav-nr:
51130	Pilot Officer	Denis James Brown	Pilot	A.11-7
658035	Sergeant	Thomas Rich	Navigator	-5
118600	Flying Officer	John Wardle Scott	Telegrafist	-6
1316509	Sergeant	William Trevor Jones	Bombeskytte	-4
1209339	Sergeant	George Sutton	Agterskytte	-3
	Sergeant	Leslie Turner	Rygskytte	Krf.
	Sergeant	Walter Lowery	Maskinist	Krf.

Omkomne begravet Esbjerg/Fourfelt gravlund 07 05 1943

Mindesten afsløret 5. maj 1950 ved Kærgaard, Tamdrup Kirkevej.

Besætningen i Stirling-flyet, der den 28/29. april 1943 styrte ned ved Vrønding, var tilgået nr. 218 eskadrille, R.A.F. i sidste halvdel af marts måned og havde deltaget med forskellige fly i nedenstående operationer:

STIRLING	NR.	HA-	1943	OP	NED	MÅL
Mark	I	R9203	'D'	23-3	19.25-23.30	Mineudlægning - fuldført
	I	BF446	H	27-3	20.10-23.35	Mineudlægning - fuldført
	I	R9203	D	28-3	19.40-00.15	<u>St.NAZAIRE</u> , identificeret visuelt fra 12000 fod. Bombet. Mange brande.
	I	D9196	G	8-4	21.25-23.25	<u>DUISBURG</u> - Tidlig retur. Overiset. - Speed måler tilfrosset. Last udløst over havet.
	I	BK596	B	10-4	23.58-03.13	<u>FRANKFURT</u> - Tidlig retur. Last udløst over havet.
	I	EF353	C	14-4	21.39-23.39	<u>STUTTGART</u> - Tidlig retur. Styrbords indermotor defekt.
	I	R9196	G	16-4	21.45-04.45	<u>MANNHEIM</u> - Bombede centret af 3 grønne markeringslys.
	I	R9196	G	18-4	20.10-04.40	Mineudlægning - fuldført
Mk.	III	BF480	I	20-4	22.20-05.55	<u>ROSTOCK</u> - bombede fra 8000 fod. 3 bomber leveret i målområdet. 2 overskød målet.
	III	BK688	A	26-4	00.57-04.42	<u>DUISBURG</u> - Bombede mod flere røde markeringslys. Adskillige brand ret koncentreret på flodens østbred.
Mk.	I	BF447	'F'	28-4	21.04- %	Mineudlægning - <u>KADETTRENDEN</u> øst for Falster. Udført. Ej vendt tilbage til basen. Skudt ned af tysk JU88 natjager 29.-4. kl.ca. 00.30.

PILOT: 51130 Pilot Officer Denis James Brown, R.A.F.
 ENHED: No. 218 (Gold Coast) Squadron, R.A.F.
 BASE: R.A.F. Station 'Downham Market', Norfolk, UK

Short **STIRLING** Mark I

BF447

4 Hercules XI motorer

Bygget af: Short & Harland Ltd.
Belfast, N.Irland

Leveret:	Enhed:	Operationer	Esk.kode bogstav
7 2 43	218.ESKADRILLE		
		18 2 43 Minering, 43.57N 01.26W Gironde	HA:F
		25 2 Nürnberg	F
		27 2 Minering. 53.40.56N/ 05.40.52Ø N.f.Ameland	F
		28 2 St. Nazaire	F
		1 3 Berlin, afbrudt: defekt brændstoftilførsel til bagbord	F
		3 3 Hamburg	F
		5 3 Essen	F
		8 3 Nürnberg	F
		9 3 München, beskadiget af flak	F
		10 3 Nødlandet Manston 05.40 motorfejl, brændst.mangel	
		14 4 Stuttgart	F
		16 4 Mannheim	F
		26 4 Duisburg, afbrudt, defekt styrbords indermotor, last udløst 52.50N 02.30Ø Nordsøen NØ f. Yarmouth	F
		28 4 Minering, 54.40.00N/12.45.00Ø F Østersøen (Ø.for Falster) Afg. 21.04 - savnes	
		30 4 Strøget af registeret.	
		Total flyvetid: 97 timer 40 minutter	

Mineudlægning til søs med det formål at spærre sejl-ruter var kendt længe før anden verdenskrig, men et nyt indslag i teknikken var anvendelsen af flyvemaskiner til udlægningen.

Med den tyske værnemagts besættelse af Danmark den 9. april 1940 i forbindelse med felttoget mod Norge blev danske farvande ganske naturligt et mål for minering fra luften.

Allerede to døgn senere foretog det engelske luftvåben, Royal Air Force, udlægninger i bælteerne og Kattegat af miner, der skulle hindre eller forsinke de omfattende tyske søværts transporter til Norge.

Under krigen blev der udlagt i titusindvis af miner langs Europas kyster, og de danske farvande var ved dens slutning blandt de tættest minerede i verden.

Royal Air Force anvendte kodeordet 'Gardening'=havearbejde for disse mineudlægningsoperationer. Således var danske indre farvande opdelt i ca. 25 'såbede', der alle var benævnt med botaniske navne som kodeord for de enkelte områder, f.eks. 'Græskar' og 'Vedbend'.

Udover den fare som søens folk dagligt havde tæt inde på livet, greb minefaren også ind i trafikken mellem landsdelene. Rejsende, der skulle passere Store Bælt, oplevede ofte forsinkelser i færgehavnene, når sejl-ruterne skulle stryges for miner, hvis der natten i forvejen havde været mineudlægninger. De afstedkom selvsagt forsinkelser og forstyrrelser, der forplantede sig gennem hele trafiksystemet. - Et senere ofte gengivet fotografi fra besættelsestiden, som dengang ikke måtte offentliggøres, illustrerede sagens alvor. Det viste den gamle dampfærge 'Christian d.IX' sunket efter at være løbet på en mine og stående på bunden af bæltet med kun overbygning og skorstene oven vande.

De engelske overflyvninger, der tiltog kraftigt i antal gennem krigsårene, medførte at der i de berørte landsdele blev varslet luftalarm, og netop - - -

- - - under en luftalarm i Horsens om natten mellem den 28. og 29. april 1943 meldte tårnvagten, som fra toppen af vandtårnet havde et godt udsyn over byen og det nærmeste opland, cirka et kvarter over midnat til det civile luftværns kommandocentral:

Kraftigt lysglimt i vest - det brænder kraftigt - der høres detonationer - antagelig en nedstyrtet flyvemaskine. -

Det, der førte til observationen den nat, og som gav anledning til denne melding, tog sin begyndelse på den engelske flyvestation 'Downham Market' i grevskabet Norfolk på den engelske nordsøkyst tidligere på dagen den 28. april.

Blandt de snesevis af tunge bombefly fra Royal Air Force, der om natten skulle deltage i en stor minelægningsoperation til Østersøen og de danske farvande, var der 8 firemotorede 'Stirling'-fly fra en af de eskadriller, nr.218, som var stationeret på den nævnte flyvestation.

Målet for eskadrillens miner var farvandet mellem Falster, øen Rügen og ned mod den tyske kyst. Formålet var at forstyrre skibstrafikken mellem tyske østersøhavne og østpå med materiel og forsyninger til forårsoffensiven på den russiske front.

Nattens udlægning udgjorde anden del af en større operation, som det engelske admiralitet (flåden) havde forlangt udført hurtigst muligt. Man havde udviklet en ny mine, den akustisk/magnetiske type, som krævede, at tyskerne udviklede nye metoder for, at den kunne uskadeliggøres. Den foregående nat var denne type blevet udlagt langs den franske atlantehavskyst, i Kanalen og ved de frisiske øer, da 160 fly havde været på vingerne, og af hvilke 123 udlagde 458 miner på de udstukne positioner. Antallet var rekord for en enkelt nat, og kun en enkelt Lancaster-maskine var gået tabt.

Minelægningsoperationen natten mellem den 28. og 29.april skulle mod forventning vise sig ualmindelig tabgivende. Af 207 deltagende fly fandt de 167 positionerne og udlagde 593 miner, et antal der forblev det største under hele krigen. Men tabet af fly ved denne indsats blev også usædvanlig høj. 23 fly vendte ikke tilbage, og det var det største antal i forbindelse med de luftbårne mineudlægninger. Ikke mindre end 10 af flyene gik tabt alene over Danmark og danske farvande. Nr.218 eskadrille fra 'Downham Market' mistede således tre af de otte fly, som den udsendte på nattens opgave.

Et af dem blev skudt ned af en tysk natjager ved Tågerup mellem Slagelse og Kalundborg i timen efter midnat. Hele besætningen omkom ved nedstyrtningen og store del af maskinen forsvandt dybt ned i en mose. - Et par timer senere gik det ud over et andet af eskadrillens fly, der blev nedskudt ved Ådum nær Tarm i Vestjylland. Af dets 7-mands besætning omkom seks. Det sidste medlem blev taget tilfange. Han døde imidlertid ca. to år senere i en tysk fangelejr, kun 5 uger før krigen sluttede.

Det tredje 'Stirling'-fly fra nr.218 eskadrille, der skulle gå tabt over Danmark, mødte også sin skæbne i timen efter midnat. Det var den maskine tårnvagten afgav melding om til kommandocentralen.

Ved leveringen i februar 1943 fra fabrikken Short og Harland i Belfast, Nordirland var dette fly kendetegnet med serienummer BF447. Det hørte hjemme i kategorien tunge bombefly og var forsynet med fire 14-cylindrede stjernemotorer af Herculestypen og hver af dem ydede 1590 hestekræfter. Bevæbningen bestod af ialt 8 maskingeværer fordelt med to i næsetårnet, to i rygtårnet og fire i agtertårnet. I det lange bomberum i flyets krop kunne der ophænges en last på godt og vel seks tons bomber eller miner.

Midt i samme måned indgik BF447 i tjeneste ved nr.218 eskadrille, hvor flyet blev registreret med eskadrillens kodebogstaver HA og tildelt kendingsbogstavet 'F for Freddie'. Siden leveringen havde det med forskellige besætninger været anvendt på godt et dusin operationer. Ialt havde det været i luften ca. 90 timer.

Den 7-mands besætning på 'F-Freddie' den 28. april var 'Skipper', Pilot Officer Denis J.Brown fra Devonport. Hans navigatør var Sergeant Tom Rich, der stammede fra Liverpool, hvor hans forældre var blevet dræbt under et tysk bombeangreb tidligere. Flymaskinisten, der var ansvarlig for de mange hestekræfter, var Sergeant Walter Lowery fra Lancashire. Bombeskytten var en lille tæt waliser, Sergeant Bill T.Jones fra Swansea. Skytten i rygtårnet var den blonde Sergeant Leslie Turner. Hans makker i agtertårnet var den 22-årige George Sutton fra Manchester. Opretholdelse af radioforbindelsen denne nat blev varetaget af Flying Officer John Scott fra Count Durham, idet han afløste besætningens faste telegrafist, Sergeant A.W.Partridge, der havde orlov. Men Scott var ligeså erfaren som resten af besætningen. Han var som de andre kommet til eskadrillen i den sidste halvdel af marts.

Med 10 togter bag sig var det således en ret erfaren og godt sammenarbejdet besætning. Den havde klaret sig hæderligt, skønt den med tre forskellige maskiner og på tre efter hinanden følgende togter indenfor en uge tidligere på måneden havde oplevet at være nødsaget til at vende om på grund af opståede tekniske fejl ombord efter 1-2 timer i luften. Sådanne tilfælde kunne gøre en besætning gram i hu, for det betød, at den skulle

afsted på endnu tre togter udover de fastsatte 30, som udgjorde en operations-turnus. For mange tidlige retur-
ninger af den ene eller anden grund kunne også udarte
til en psykisk belastning, eksempelvis ved tab af anse-
else blandt andre besætninger. Cheferne kunne også finde
anledning til at vurdere de tidlige hjemkomster som ud-
slag af manglende moralsk mod.

Sådanne formodninger havde man ikke om Brown og hans be-
sætning, for umiddelbart efter de uheldige togter blev
den anset for at være af en så tilpas standard, at den
ved to lejligheder blev pålagt at medtage en reservepi-
lot. De var nyankomne fra trænings-eskadrillerne, som,
inden de blev 'sluppet løs' med egne besætninger, skulle
have lejlighed til opleve realiteterne under et operati-
ons-togt.

Den ene, Sergeant A.L.Aaron, skulle få måneder senere,
som pilot, under et togt til Turin, gøre sig fortjent til
uvisnelig hæder. Dødelig såret efter beskydning, og med
sin bombeskytte ved styregrejserne lykkedes det Aaron med
sejg viljestyrke at dirigere det beskadigede fly videre
til landing på en base i Nordafrika og dermed redde re-
sten af besætningen, af hvem flere var såret. Selv udån-
dede Aaron få timer senere. Han blev dekoreret med Eng-
lands fornemste orden, Victoria-korset.

Nu, den 28. april 1943, skulle man så afsted på besætnin-
gens 11. togt. - På flyenes standpladser rundt i udkanten
af flyvestationen havde jordpersonellet om eftermiddagen
været i hektisk aktivitet. Fra tankvogne var brændstof på-
fyldt. Våbenmekanikere havde eftersat bevæbningen og fyldt
meterlange patronbånd i magasiner. Instrumenter og radio-
materiel var blevet afprøvet, og motorerne prøvekørt. Fra
de 'lavbenede' bombetroljer var lasten af miner hejst op i
bomberummet, fastgjort og tilsluttet det elektriske udløs-
ningssystem. Ruderne i kabiner og de store flader i maskin-
geværtårnene var blevet omhyggeligt rengjorte - en plet på
dem kunne i mørket i værste fald mistydes som en fjendtlig
natjager.

De otte besætninger, som af eskadrillen var udtaget til at
deltage i nattens operation, havde efter instruktionsmødet
fået udleveret den sædvanlige flyveration af sandwiches,
chokolade, termokaffe eller the, hentet flugtudstyr med bl.
andet udenlandsk valuta, fået udleveret faldskærme og hav-
de begyndt at iklæde sig udrustningen, flyverdragt med ind-
lagt elektrisk opvarmning for skytternes vedkommende, skind-
forede støvler, faldskærmsseler og andet nødvendigt udstyr.

Med alt klargjort blev besætningerne transporteret ud standpladserne for at gå ombord. 'Skipper' foretog med lederen af jordpersonellet en inspektion af 'F-Freddie' før han kvitterede for maskinen på en særlig formular. Startakkumulatorerne var koblet til. Man ventede nu på signalet til opstart af motorerne. - Næsten samtidig kom der liv i alle de 8 maskiners tilsammen godt 50000 hestekræfter. Motorerne blev varmet op og instrumenterne kontrolleret, før flyene rullede afsted mod den ende af startbanen, hvor de skulle have det sidste signal fra flyvelederen.

Et grønt blink - og med motorerne på fulde omdrejninger rullede BF447 ud ad startbanen. I flyvelederens kontrolbog blev det noteret, at 'F-Freddie' lettede kl.21.04. Om togtets forløb berettede flymaskinisten, Sergeant W. Lowery 40 år senere:

Egentlig skulle vi ikke have deltaget i denne operation. Vi havde tjenestefrihed, men var dog på listen som første reservebesætning. Så da en af de udtagne piloter pludselig blev meldt syg, måtte vi træde til.

På grund af det korte varsel var der ikke megen tid efter instruktionsmødet, og da jeg havde efterladt min faldskærm og flugtudstyr i A-Apple, den maskine vi sidst havde fløjet i, måtte jeg hurtigt have en anden faldskærm udleveret, men jeg nåede ikke at få flugtudstyr med, inden vi blev transporteret ud til maskinen, som vi skulle anvende den nat.

Vi lettede da dagslyset svandt, og det var mørkt, da vi nåede den danske kyst. Vi fløj over skylaget i 6.000 el. 8.000 fods højde. Hvad angår turen over Sjælland og tilbage til Horsens-området, så var den faktisk begivenhedsløs. Jeg var ved at udfærdige min maskinjournal og logbog, da vi pludselig blev angrebet af en tysk Junker 88. Jeg husker ikke, hvor mange salver den affyrede, men vor bagbords vingé blev slemt beskadiget og blandt andre ting også radioen i den kabine, jeg delte med radiotelegrafisten. Natjageren angreb nedenfra bagude, og skønt vor agterskytte ikke blev ramt, meldte han, at maskingeværerne var sat ud af funktion.

Jageren var nu klart synlig, men skytten i rygtårnet, Sgt. Turner, kunne ikke komme til at skyde, fordi både roret og haleplanet var i sigtelinien. Alt dette skete faktisk meget hurtigt, og piloten foretog straks en undvigemanøvre og dykkede til omkring 2.000 fod. Tilsyneladende var

vi undsluppet jageren. Men nu begyndte vanskelighederne for alvor. - Jeg bemærkede, at trykket på brændstofftilførslen til bagbords indermotor dalede, og piloten kunne mærke tabet af motoreffekten. Jeg åbnede hanen til de yderste tanke i vingen, men det hjalp ikke. Derfor kantstillede vi propellen. Nu opdagede jeg yderligere, at forsyningen til bagbords ydermotor også svigtede. Så forsøgte jeg at få brændstof pumpet over fra den anden vinge, men det lykkedes heller ikke.

Propellen på ydermotoren kørte nu som en løbsk vindmølle, så den blev også kantstillet. Det var nu næsten umuligt for piloten at holde maskinen under kontrol, og vi krødsede i en cirkel til venstre samtidig med, at vi tabte højde. Det næste var, at piloten meldte, at han ikke mere kunne styre maskine alene. - Sergeant Jones, bombeskytten, som under start og landing gjorde tjeneste som hjælpepilot, var lukket inde i fronttårnet, hvor han betjente maskingeværerne, når vi ikke var over målområdet. Ham lukkede jeg ud af tårnet, og han tog plads for at assistere piloten. Trods fælles indsats, piloten med styregrejerne helt tilbage og fuldt styrbord på balanceklapperne og bombeskytten i andenpilotens sæde stemmende mod ryglænet og fødderne hårdt presset på rorhamlen til styrbord, fortsatte flyet stadig i et venstresving.

Jeg foreslog at gøre endnu et forsøg med bagbords indermotor, men piloten mente, at vi ville miste yderligere herredømme og sagde, at han ville gøre et andet forsøg med styregrejerne for at genvinde kontrol med maskinen. Hvis det mislykkedes, ville han give ordre til at forlade flyet. - Kort efter meldte han: Det hjælper ikke - forlad maskinen!

Telegrafisten var ved at reparere radioen, så for det tilfælde, at han ikke havde hørt ordren over samtaleanlægget, prikkede jeg ham på skulderen og råbte: Spring ud!, hvilket han bekræftede. Selv fortsatte jeg sammen med tårnskytten til vores nødudgang, en lem i gulvet tæt ved indgangslugen.

Flyet var nu i en meget snæver cirkel, og motorerne larmede. Da jeg nåede lemmen, var jeg nærmest tvunget ned på hænder og knæ af centrifugalkraften. Heldigvis var det let at åbne lemmen, og da Sergeant Turner bag mig råbte: Hurtigt - ud!, var jeg klar over, at med den tid, der nu var forløbet, siden vi var i 2000 fods højde, måtte vi efterhånden være meget lavt nede. Jeg vidste også, at hvis vi forblev i maskinen, var vi fortabte. Så jeg valgte af to

under det mindste og sprang ud.

Vel ude og hængende i min faldskærm hørte jeg motorlar-
men og så 'F-Freddie', da den dykkede mod jorden og eks-
ploderede. I brandskæret så jeg netop Sergeant Turner's
faldskærm folde sig helt ud, før jeg landede. - - -

Meldingen fra tårnvagten under luftalarmen i Horsens med-
førte, at en politifuldmægtig fra Voer-Nim Herreds politi
i Horsens sammen med fire politifolk rykkede ud til ned-
styrtningsstedet, der var lokaliseret til Over Vrønding,
ca. 8 km vest for byen.

Midt på natten blev der sendt en melding til Midtjydske
Distrikts Kommando (MDK), at en stor engelsk flyvemaskine
i flammer var styrtet ned på en mark syd-øst for gården
'Kærgaard' i Over Vrønding tilhørende Anders Jensen. Der
var iagttaget et antal forkullede lig i de brændende ru-
iner af maskinen. Man antog, at hele besætningen var om-
kommet. Den tyske værnemagt var blevet underrettet og den
havde kl. 01.30 etableret afspærring. Der formodedes at
være fare for ueksploderede miner og bomber mellem vrag-
resterne. Statsadvokaten for særlige Anliggender var te-
lefonisk blevet underrettet. Der blev anmodet om, at den
tyske varslingsstjeneste FLUKO blev underrettet.

På et tidspunkt var der blevet beordret evakuering af be-
boerne på 'Kærgaard' på grund af eksplosionsfaren, men da
chefen for Vestre Luftværnskommando i løbet af natten hav-
de inspiceret nedstyrtningsstedet, blev ordren annulleret.

Tidligt om morgenen den 29. indgik der til politistatio-
nen en telefonbesked fra Kørup station, at der var fundet
og indbragt en faldskærm til stationen. En politimand tog
til Kørup station, hvor baneformandens kone forklarede,
at hendes mand på vej til arbejde kl. 6.30 langs banelini-
en Kørup-Vrønding havde opdaget en faldskærm på en mark
ca. 500 meter syd-vest for 'Bisgaard', der blev drevet af
forpagter H. Lorentzen. En nærmere undersøgelse godtgjorde,
at det drejede sig om en flyverfaldskærm, der havde været
taget i anvendelse. Politimanden begav sig til 'Bisgaard',
hvorfra en melding blev indtelefoneret med anmodning om,
at værnemagten blev underrettet om fundet.

På 'Bisgaard' blev der foretaget en lokal eftersøgning, der
dog ikke gav noget resultat. Forpagteren oplyste, at hans
forvalter havde set flyvemaskinen umiddelbart før nedstyrtn-
ningen. På forespørgsel forklarede forvalteren, at han var
kommet hjem kort efter midnat. Han opholdt sig ude på gårds-
pladsen, da han hørte motorstøj og i det samme så en stor og

meget lavtflyvende maskine komme fra syd-østlig retning lige over trætoppene og drejende mod syd-vest. Den forsvandt ud af syne bag en af gårdens længer og sekunder efter hørtes et brag, hvorefter et stærkt flammeskær sås i vestlig retning. Forvalteren havde ikke observeret ild i maskinen, da den passerede 'Bisgaard'. I brandskæret så han i syd-vestlig retning en udfoldet faldskærm med en mand under dale ned mod jorden. Forvalteren anså både bålet og faldskærmen for at være meget langt borte, hvorfor han intet foretog sig, men gik i seng. - Politimanden bragte faldskærmen med til politistationen.

Ved 9-tiden meddelte den vagthavende betjent ved nedstyrtningssstedet, at den tyske Major von Stetten fra Rye flyveplads var kommet til stede med en læge. Man havde konstateret tilstedeværelsen af 5 lig i flyvraget. To mand mentes at have reddet sig ud, da besætningen formodentlig bestod af 7 mand.

Midt på formiddagen kom en landmand fra Vrønding til politistationen for at meddele, at han på loftet i sit udhus havde opdaget en engelsk flyver, hvorfor han straks var cyklet af sted for at melde det. To politifolk begav sig til anmelderens bopæl, hvor man traf flyveren, der oplyste at være:

Leslie Turner, 29 år, Sergeant og englænder.

Han blev indbragt til politistationen.

Flyveren forklarede her, at den nedstyrkede maskine havde en syv mands besætning. Før styrtet fløj den fra øst mod vest. Han var selv sprunget ud som nummer to. Den øvrige besætnings skæbne kendte han ikke. Han oplyste, at det besætningsmedlem, som sprang først ud, var flyets maskinist, den 24-årige Walter Lowery. Turner kunne ikke sige, hvor den førnævnte var sprunget ud, men det må have været lidt østligere, end hvor han selv var landet.

Underretning om anholdelsen af Turner blev videregivet til den tyske værnemagt, til hvem han blev afgivet over middag. Samtidig fik Major von Stetten fra Rye flyveplads udleveret den fundne faldskærm.

Til eftersøgningen af den savnede flyver, Lowery, ankom der over middag den 29. en deling på 24 mand fra den jyskfynske ordenspolitikommando. Politifolkene blev straks sat ind på eftersøgningen, der begyndte i 'Bisgaard' skov. Her fandt hen på eftermiddagen en sammenrullet faldskærm. Den blev taget i forvaring, og det blev konstateret, at den var mærket SGT.LOWERY.

Eftersøgningen fortsattes i området 'Bisgaard'-Lund-Kørup og senere i terrænet mellem Bygholm sø og Å op til landevejen Lund stn.-Østerlund indtil Aarupgaard. Den forblev imidlertid resultatløs, og eftersøgningen blev indstillet kl. 22.00.

Om natten udsatte delingen 8 faste poster på følgende steder:

Horsens-Silkeborgvej ved Hagelshus
Broen mellem Hatting og Kørup
Klaxsmølle
Neder Vrønding
Trebjerrevej, 1 km vest for Molgjer kro
Ved Vinthen skov på Silkeborgvej
Baneoverskæringen i Lundum
Vejkrydset på hovedvej 10 i Egebjerg

Posterne blev inddraget kl. 04.00 den 30. april, uden at der i nattens løb var indberettet noget af værdi.

Samme dags morgen blev terrængennemsøgningen genoptaget. Først mellem 'Bisgaard', Bavnehøj, Molgjer, Neder og Over Vrønding og dernæst i trekanten Lund - Tamdrup mølle - Katrinesminde.

Om eftermiddagen gennemsøgte området fra Vinthen - Lundum bro og mod øst mellem landevejen og St. Hansted Å til Østerkær. Ingen af gennemsøgningerne gav resultat. To politifolk i bil foretog patruljering i terrænet ved Stensballe-Haldrup-Søvind-Aaes-Tvingstrup-Serridslev, ligesom der blev patruljeret mod Korning via Hatting med forespørgsler ved lokaliteterne undervejs.

Der blev ligeledes om eftermiddagen den 30. rettet henvendelse til sognefogederne vest for Horsens. De blev anmodet om at søge oplysninger hos flest mulige telefonabonnenter. Opringningerne blev foretaget, men de medførte intet nyt.

En landbetjent i politikreds 36 blev beordret til at patruljere om natten i området grænsende op til kreds 37 syd for nedstyrtningsstedet. Yderligere natpatruljer i bil blev udsendt, efter at gennemsøgningen i terrænet var blevet indstillet kl. 20.00.

Den 1. maj fra tidlig morgen var politidelingen, opdelt i 9 patruljer, udstationeret i Hornborg, Flemming, Hvirring, Nim, Underup-Torp, Østbirk, Stenbjerg, Egebjerg og Hansted for at foretage så mange forespørgsler som muligt i landsbyerne og i huse langs vejene. Patruljerne blev hjemkaldt ved middagstid, da ledelsen i løbet af formiddagen havde

besluttet at indstille yderligere eftersøgning i lokalområdet fra kl.12, såfremt der ikke forinden var fremkommet noget positivt vedrørende den eftersøgte W. Lowery.

Den 2.maj blev hans faldskærm, der var taget i forvaring af politiet, mod kvittering udleveret til en repræsentant med behørig fuldmagt fra kommandanten på Rye flyveplads, Major von Stetten.

Den 5.maj over middag forlod vagtmandskabet fra den tyske værnemagt nedstyrtningsstedet, og en dansk sprængningskommando fra Esbjerg undersøgte stedet, inden afspærringen kl.17.00 blev hævet.

- - - - -

Den 14.maj først på aftenen modtog politiet i Horsens en opringning fra Lund om, at den eftersøgte flyver, Lowery, opholdt sig på Lund mark hos en landmand, som havde bedt om, at politiet blev underrettet.

LOWERY: - Jeg erindrer ikke meget om, hvor jeg færdedes i mørket i den tid for 40 år siden, da jeg var 'turist' i Danmark. Uden mit flugtudstyr med kompas og nødproviant bevægede jeg mig langs hække og skel. Jeg spiste rå kartofler og drak mælk af lågene på mælkejunger ved gårdene. Jeg ville søge til Sverige og besluttede til sidst, at jeg nødvendigvis måtte søge kontakt med nogen. Imidlertid blev jeg sparet for det problem, da en landmand en dag rev høet væk over hovedet på mig i den lade ved en gård nær Horsens, hvor jeg holdt mig skjult.

Han tog mig med ind i stuehuset, og der blev sørget for mad til mig. Desværre kunne måltidet ikke vederfares retfærdighed, da min fordøjelse ikke havde det allerbedst. Med fagter og fingersprog lykkedes det manden at gøre mig forståeligt, at både politiet og tyskerne vidste, at jeg var på fri fod og således eftersøgt. Derfor forlod jeg straks stedet, netop som solen var ved at gå ned. - - -

Efter anmeldelsen kørte tre politifolk straks til stedet, der er ret afsides beliggende og ikke langt fra 'Bisgaard' skov. Ved ankomsten måtte landmanden meddele, at flyveren i mellemtiden havde forladt ejendommen, idet han var gået gennem haven og ud i den tilstødende eng. Grundet et levende hegn havde det ikke været muligt for landmanden at se, hvilken retning flyveren var fortsat i. Efter en kort afhøring blev der ved en undersøgelse konstateret fodspor i haven efter flyveren, men de ophørte ved overgangen til græsmarken.

LOWERY: - Noget senere blev jeg standset på en lille sidevej af en mand på cykel. Han kunne ikke tale engelsk, men stillede dog spørgsmålet: English? Da jeg bekræftede det, trykkede han min hånd. Igen ved hjælp af fingersprog og armbevægelser forstod jeg, at han foreslog mig at sejle tilbage over Nordsøen. Men jeg fik ham da forklaret, at jeg ønskede at komme til Sverige. Han trak nu sin cykel, og sammen nåede vi op til landevejen mod Horsens. Undervejs, da to tyske patruljevogne passerede, foregav han at ville tænde en cigaret for mig med sin pibe, så jeg var delvis skjult for tyskerne. Lige før vi kom til Horsens, lagde vi nogen afstand mellem os, og jeg fulgte efter ham. - - -

Da det var overvejende sandsynligt, at flyveren ville søge mod 'Bisgaard' skov, blev der tilkaldt assistance fra Horsens med henblik på en gennemsøgning. Kort efter ankom 7 ordenspolitifolk og 3 mand fra kriminalpolitiet. En omhyggelig eftersøgning blev nu iværksat, først gennem skoven og dernæst i en nærliggende plantage som lå lidt nordligere. Der fandtes imidlertid ingen spor af flyveren. - Netop da eftersøgningen var sluttet, blev en melding modtaget fra politistationen i Horsens. En mand i Vestergade havde observeret flyveren på gaden, hvorefter han underrettede politiet. Fra stationen blev en patruljevogn sendt til Vestergade, hvor den eftersøgte blev antruffet.

LOWERY: - Friheden varede imidlertid ikke længe. Netop som jeg nåede ind på en gade i byen, rullede en stor politibil med tre danske betjente op. På perfekt engelsk spurgte en af dem, om jeg var englænder. - Hvad andet end at bekræfte det kunne jeg gøre? Jeg spørger bare - - -. Så blev jeg kørt til politistationen. -

Efter en kort afhøring og inden mange timer var gået, blev Walter Lowery afgivet til tyskerne. Som alle fanger fra Royal Air Force blev han transporteret til yderligere afhøring i det tyske Luftwaffes gennemgangslejr, Durchgangslager DULAG Luft, i Oberursel i nærheden af Frankfurt. Efter forhør og registrering sendtes han til Stammlager, STALAG, Luft 1 ved Barth beliggende ved Østersøen nær øen Rügen. Senere blev en del fanger herfra ført til STALAG 6 Heydekrug ved Memel nær Litauens sydgrænse. Da russiske styrker sent på efteråret i 1944 trængte vestpå blev denne lejrs fanger stuvet ombord i lastdampere og sejlet til Swinemünde. Derfra blev de sammenlænket to og to gennem høj sne og i streng frost tilfods drevet mod STALAG Luft 4 et stykke

inde i landet ved Gross Tychow i retning af Danzig. Det var en mere end særdeles drøj tvangsmarch, hvor de svage og udsultede fanger led yderligere under en hårrejsende brutal behandling fra de tyske fangevogteres side. Først på vinteren i 1945, da den russiske front igen rullede nærmere, blev fangerne atter drevet på march mod vest med retning mod Fallingbostel mellem Hamburg og Hannover. De blev ofte udsat for luftangreb, idet flyene antog kolonnerne for at være tyske tropper. Under denne sidste march var Lowery blandt de uheldige, der blev såret. Han blev under et angreb ramt af granatsplinter i anklen og indbragtes på et krigsfangela-zaret i Schwerin, hvorfra han i krigens sidste dage blev befriet af amerikanske tropper. Kort efter blev Lowery fløjet til England, hvor han tilbragte 10 uger på hospital, inden han blev hjemsendt.

Efter krigen blev Walter Lowery atter taget tilfange. Denne gang af pigen Ethel, som han blev gift med. De har to voksne børn og havde i 1983 to børnebørn.

TRAGI-KOMISK EFTERSPIL !

Den tyske efterretningstjeneste 'ABWEHR' fik mistanke om, at danskere havde hjulpet den engelske flyver -

Allerede den 15.maj, dagen efter Walter Lowery's anholdelse, forelå der hos Horsens Politi en henvendelse fra den tyske Hauptmann Rose ved 'Abwehrnebenstelle', en efterretningsafdeling i Aarhus. Han ønskede yderligere efterforskning, idet han formodede, at englænderen havde holdt til hos danskere og dermed modtaget hjælp. Formodningen begrundede Rose med,

at Lowery var i besiddelse af en æske danske lakridspastiller.

at hans skæg så ud til at være ikke mere end 2 dage gammelt, og

at hans forklaring om at have levet 14 dage af rå kartofler forekom usandsynlig.

I den anledning begav en kriminal-betjent sig til Lund mark for at foretage en afhøring af den landmand, hos hvem Lowery var blevet fundet dagen forinden.

Vedkommende forklarede til sagen, at hverken han eller nogen i hans husstand havde været vidende om flyverens tilstedeværelse på ejendommen før fredag den 14.maj. Om eftermiddagen var landmanden gået op på loftet i udhuset for at rive foderhø ned i loen. Han bemærkede da, at noget bevægede sig under høet. Da han stak i det med sin fork, rejste flyveren sig op. Denne fulgte villigt med ned ad stigen og ind i stuehuset.

Medens der blev tilberedt noget mad til Lowery, sendte landmanden sin datter på cykel til Lund station med besked om, at politiet pr. telefon blev underrettet. Lowery havde imidlertid spist inden politiet ankom. Han havde forladt ejendommen, idet han gik gennem haven i retning af 'Bisgaard' skov.

Landmanden mente, at Lowery måske nok havde opholdt sig på ejendommen et par dage, fordi datteren om torsdagen havde lagt mærke til, at noget bevægede sig i høet, da hun den dag skulle rive hø ned fra loftet. Hun var kommet ned og fortalte det til faderen, som slog det hen med en bemærkning om, at det nok var mus eller rotter, som pigen havde bemærket. Pigen nægtede imidlertid at gå op på loftet igen, hvorfor landmanden den næste dag selv måtte derop efter hø.

Han afviste at have sørget for anden mad end måltidet, der blev serveret, da flyveren blev fundet. Ved en undersøgelse af stedet på loftet, hvor Lowery havde holdt til, fandtes blot 21 rå kartofler og tre meget tørre stykker brødskorpe. Kartoffler var det let at skaffe sig på ejendommen, men hvor brødet stammede fra, kendte han intet til. Det kunne tænkes, at Lowery måske havde sneget sig ind i køkkenet på tidspunkter, hvor ingen var på ejendommen. Dørene var som regel ikke låste om dagen. Landmanden mente da også, at i hvert fald fredag den 14. om formiddagen havde nogen været inde i køkkenet, hvor bl.a. brød, ost og smør stod fremme. Thi efter en mælketur for mejeriet var han kommet hjem hen på formiddagen, og han kunne da se, at der var brækket et stykke af den ost, der lå på bordet.- Hans kone var syg og sengeliggende den dag, og datteren var gået til skole kl. 7.30. Men derudover havde familien ikke bemærket, at madvarer var forsvundet fra huset.

Hvad angik lakridspastillerne, som Lowery var i besiddelse af, så havde han ikke fået dem udleveret, mens han var på ejendommen. Det kunne tænkes, at han under det formodede besøg i køkkenet fredag formiddagen havde tilegnet sig dem. Landmandens kone havde altid flere æsker liggende, enten fremme på bordet eller i skuffer. Om der manglede nogle, vidste landmanden ikke.

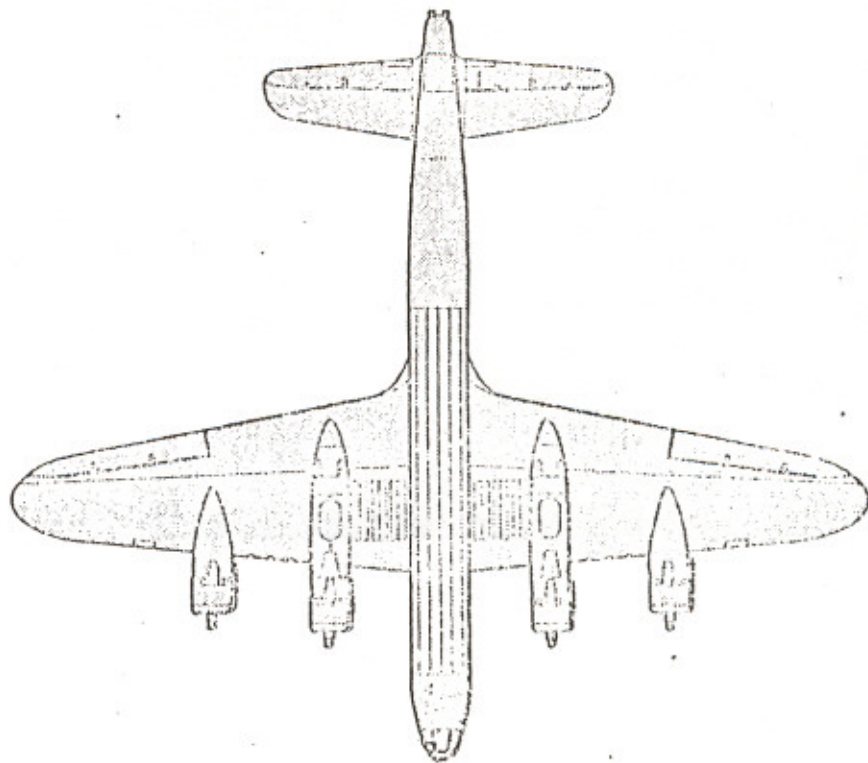
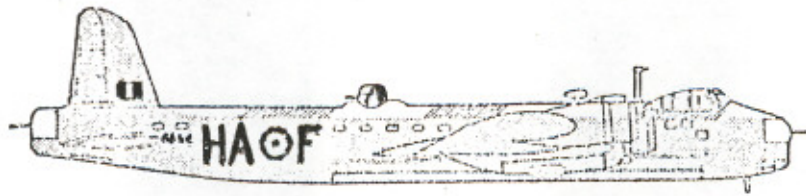
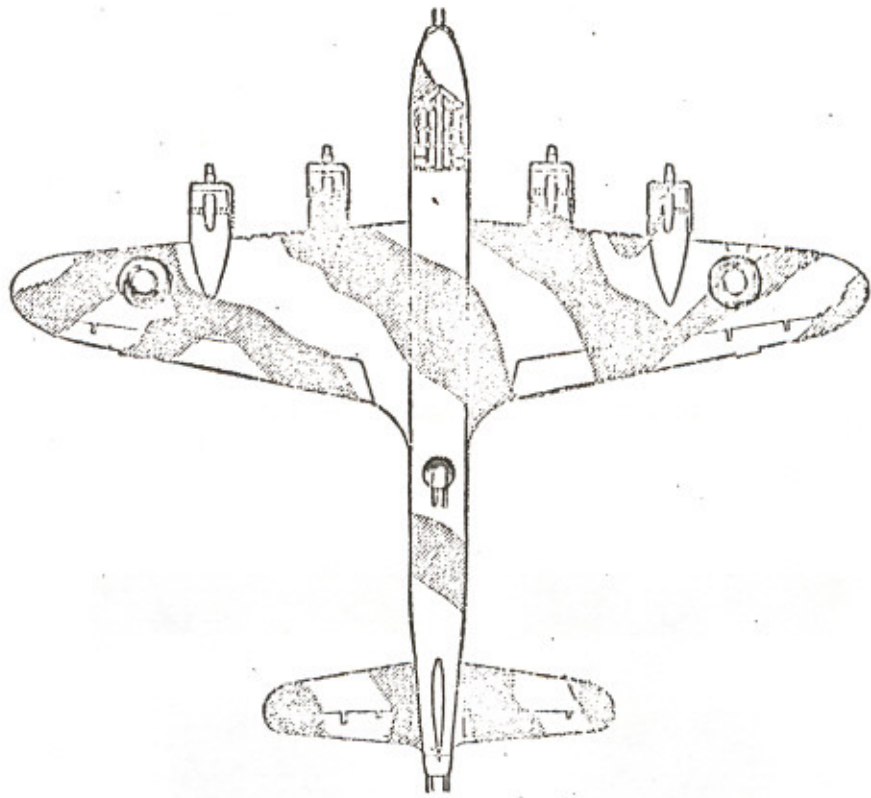
Om Lowery's skæg forsikrede landmanden, at det bestemt var meget mere end to dage gammelt, da de mødtes, og ved spisebordet, da han sad over for Lowery, havde han bemærket, at overskægget ikke så ud til at være stridt. Skægget på hagen lå ind til huden og var mindst 2 uger gammelt.

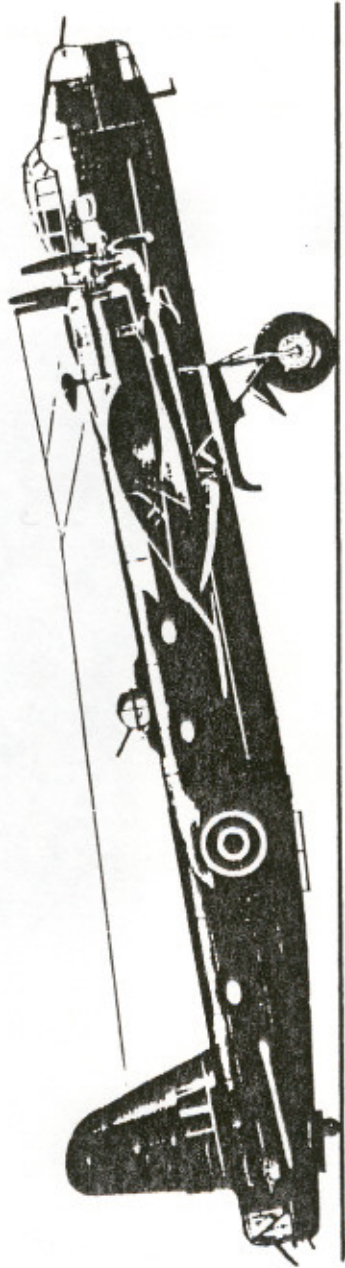
Landmanden afviste bestemt på nogen måde at have medvirket til at skjule Lowery, og han nægtede i det hele taget at have gjort noget ulovligt.

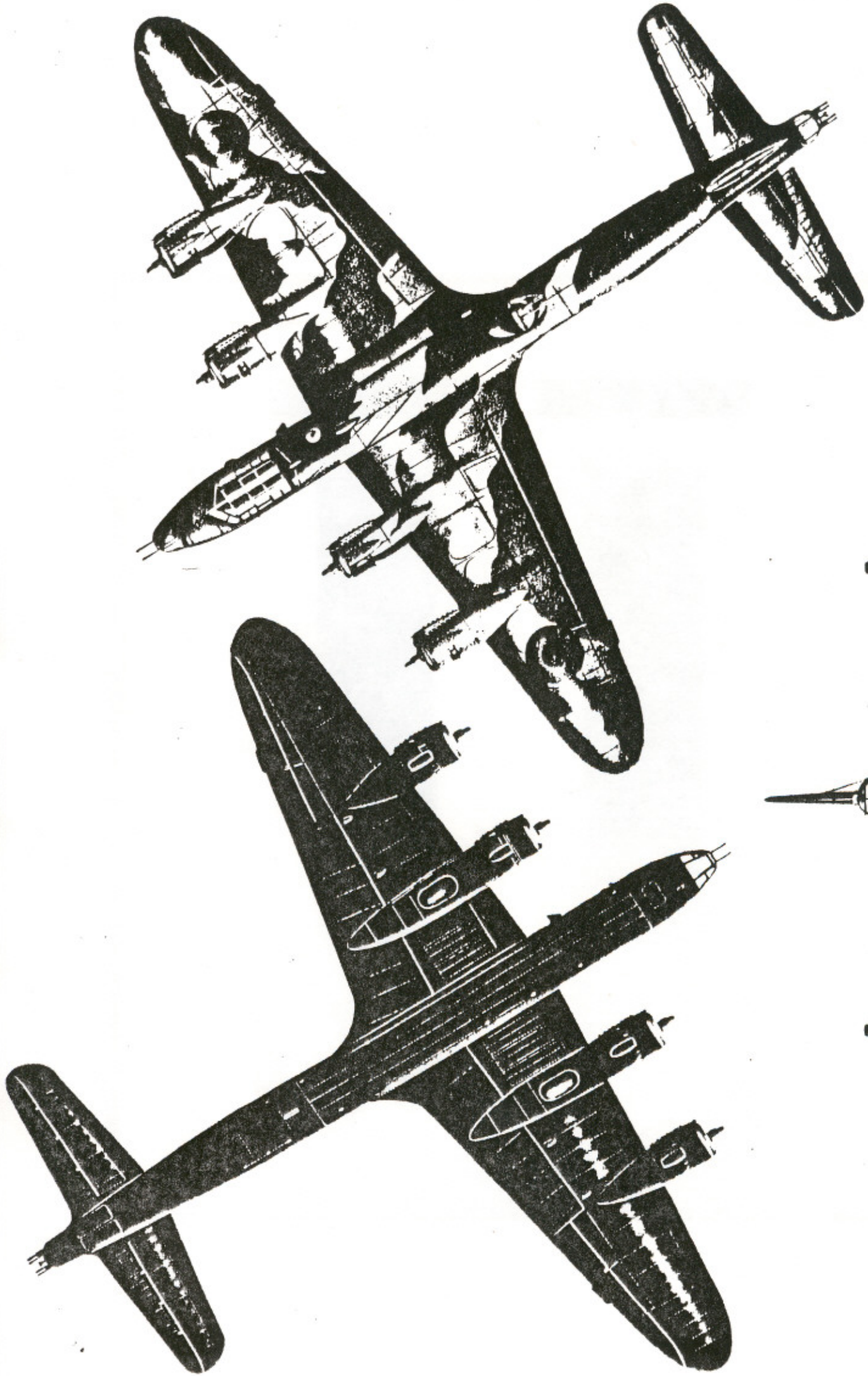
Landmandens kone forklarede samstemmende, at hun ikke havde haft kendskab til Lowery's tilstedeværelse, og hun havde ikke savnet fødevarer. Lakridspastiller lå altid fremme, enten 'Lakritol' i blikæsker eller 'Delfa' i papæsker. Hun havde ikke givet Lowery nogen af dem.

- - - -

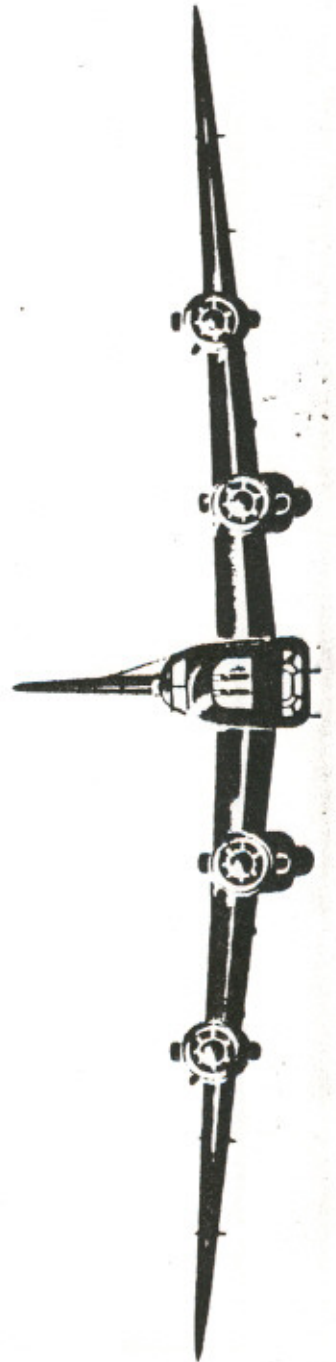
GÅDEN LØST - - - : Mandag 17.maj 1943 - En kriminalassistent oplyser i et notat vedhæftet rapporten til Hauptmann Rose, at han har set, at politiassistenten, der afhørte Lowery, i overværelse af tysk værnemagtspersonel har overladt Lowery en halvfylt æske lakridspastiller!!







Short Stirling B. Mk. I



Pilot Officer D.J. BROWN, Nr.218 Squadron, RAF

Bombetogter - marts/april 1943

28/29-3-43	St.Nazaire	+
8/9 -4-43	Duisburg	∕
10/11-4-43	Frankfurt	∕
14/15-4-43	Stuttgart	∕
16/17-4-43	Mannheim	+
20/21-4-43	Rostock	+
26/27-4-43	Duisburg	+

+ fuldført

∕ vendt om: maskinfejl o.lign.



Pilot Officer D.J. BROWN, Nr.218 Squadron, RAF

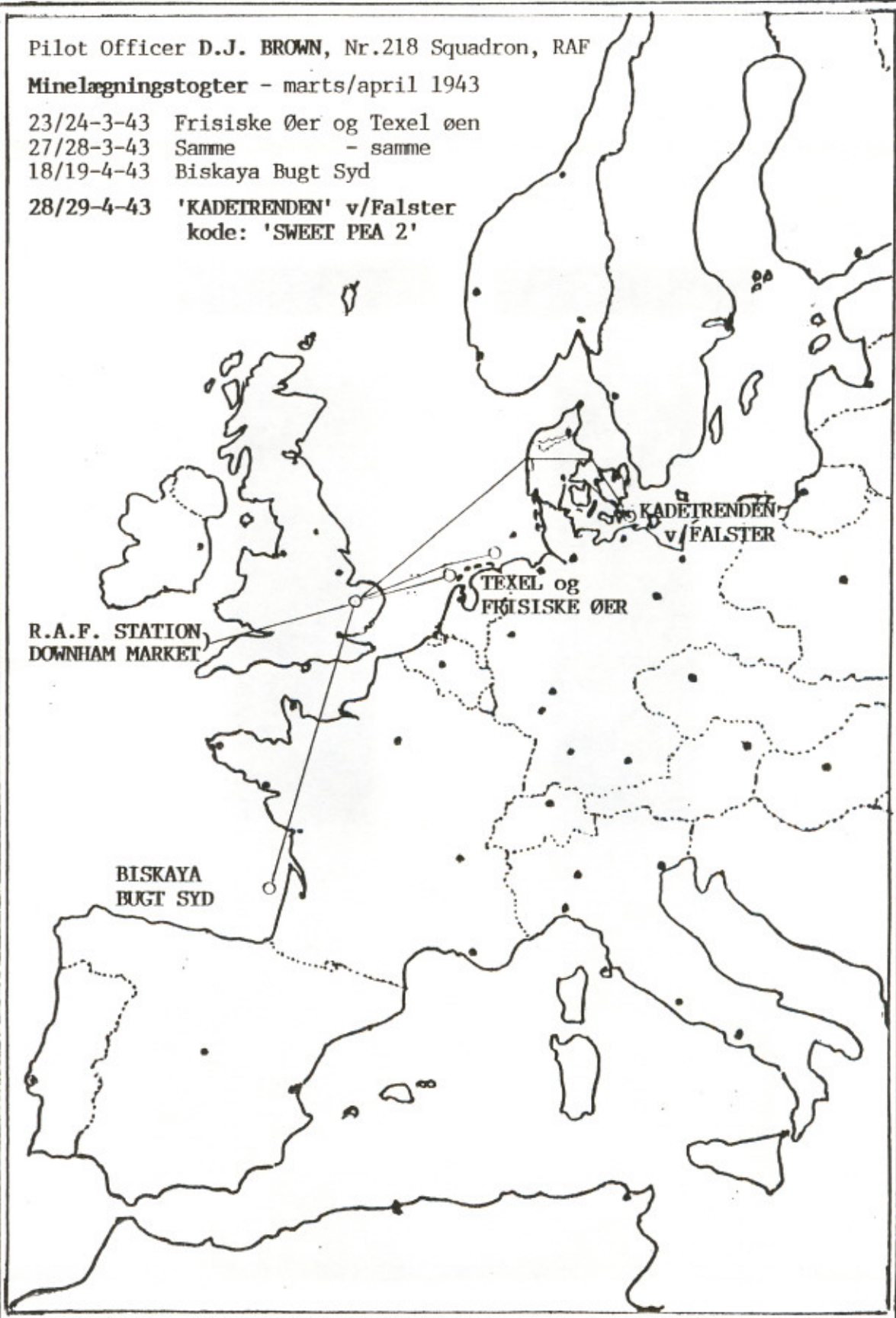
Minelægningsstogter - marts/april 1943

23/24-3-43 Frisiske Øer og Texel øen

27/28-3-43 Samme - samme

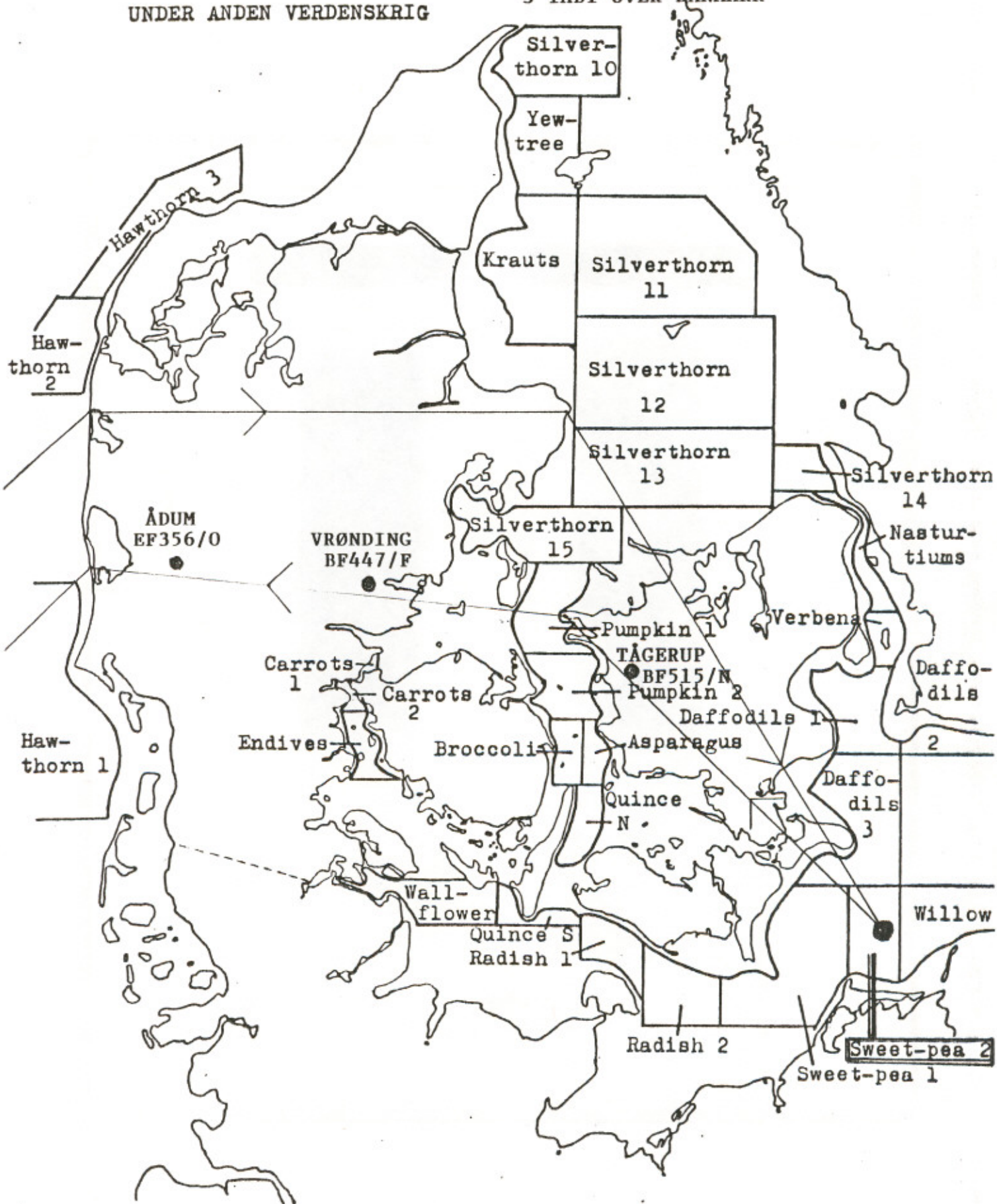
18/19-4-43 Biskaya Bugt Syd

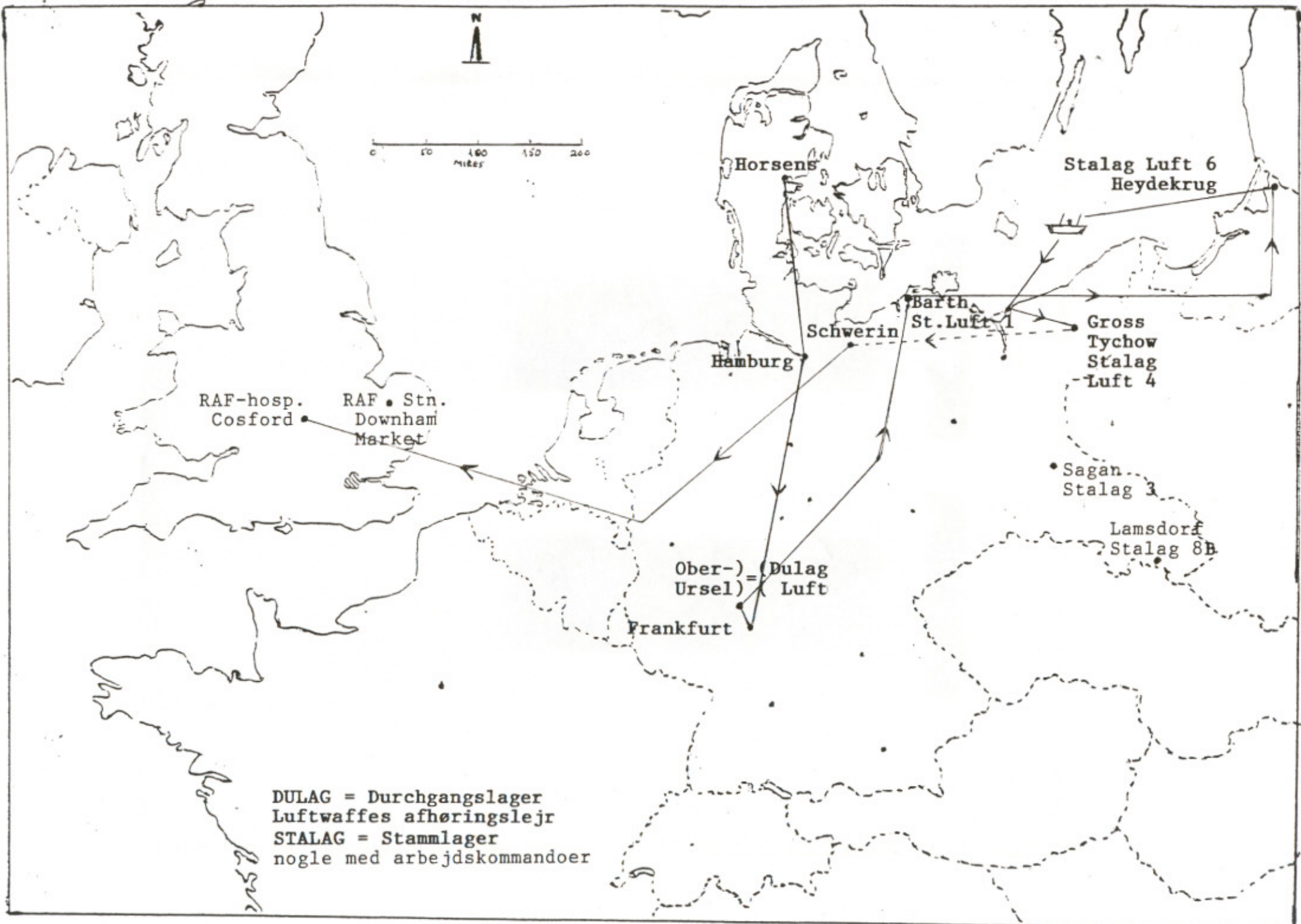
28/29-4-43 'KADETRENDEN' v/Falster
kode: 'SWEET PEA 2'



MINEUDLÆGNING 28/29 APRIL 1943
 FLYVERUTE (ca) FOR 218. ESKADRILLE
 AF 8 AFSENDE STIRLING-FLY GIK DE
 3 TABT OVER DANMARK

BRITISKE MINEFELTER
 UNDER ANDEN VERDENSKRIG





Dræbte flyvere blev mindet -

Den 5. maj blev der ved Vrønding rejst en mindesten for fem allierede flyvere, hvis maskine blev skudt ned over Danmark den 29. april 1943. Fornylig har kommunegartner Koch sørget for nyplantning på stedet, der ofte besøges af engelske turister på bondegårdsferie på egnen.

I anledning af 40 årsdagen for nedskydningen blev der ved stenen holdt en lille højtidelighed, hvor man mindedes begivenhederne. Forsvarsattache ved den britiske ambassade, commander J. J. M. Curtis, Royal Navy, havde sendt en krans i RAF's farver. Købmand Ole Kraul medbragte blomsterr fra sergeant Walter Lowery, der var en af de to reddede ved nedstyrningen. Ole

Kraul står i forbindelse med Lowery og overbragte dennes hilsen og tak til sognets beboere, fordi de stadig har holdt mindet om hans omkomne kammerater i øre.

Walter Lowery var inviteret til dagen, men kunne ikke få den fornødne tid her til. Fra Horsens kommune mødte Karen Margrethe Enevoldsen, der ligesom adskillige naboer nedlagde blomsterhilsener.