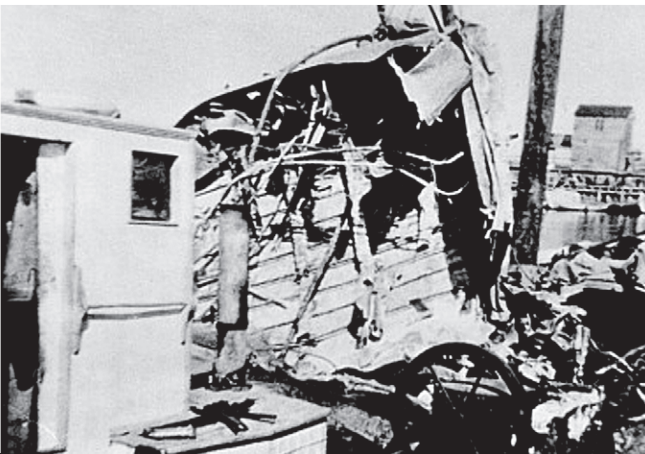
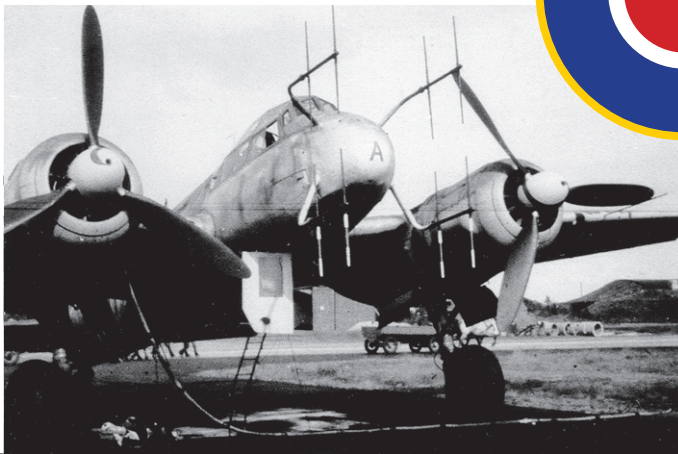


Styrt. Historien om, hvordan et britisk bombefly i 1944 bragte verdenshistorien til en jysk landsby.

Da krigen kom til Salling



Til venstre lastes en Lancaster bombemaskine på en britisk luftbase før udlægning af søminer. Ved siden af en tysk JU-88 natjager og til højre to billeder fra bjærgningen af vraket af den Lancaster, der i 1944 faldt ned i Skive Fjord.

Af HANS MORTENSEN

DA mine forældre i midten af 50'erne købte hus, stod der i stuen en sort kakkelovn, der var skæmmet af fire rektangulære rustpletter. Sælgeren forklarede, at pletterne stammede fra nogle britiske pengesedler, der gennemblødt af saltvand var blevet sat på ovnen en halv snes år tidligere.

Så vidt vides var rustpletterne det eneste synlige minde om en oktoberdag i 1944, da verdenshistorien kom forbi landsbyen Grætrup, hvor der ellers ikke var sket epokegørende ting siden kirkens nedrivning i 1552.

Historien begynder på Royal Air Force-basen Spilsby i Lincolnshire i England den 4. oktober 1944. Klokken 17.24 lettede den erfarne pilot Norman Joseph Evans fra Royal Air Force 44 Squadron sin Lancaster bombemaskine og satte kurs mod Danmark. To tilsvarende fly lettede henholdsvis 17.27 og 17.28 og fløj i samme retning. Endnu to

fly skulle have deltaget, men blev aflyst i sidste øjeblik.

Målet var Kattegat, hvor de britiske bombemaskiner skulle udlægge søminer. Skibstrafikken mellem Norge og Danmark havde på det tidspunkt netop fået højeste prioritet hos de vestallieredes militære ledelse. I september 1944 indgik Sovjetunionen og Finland aftale om våbenstilstand, hvilket aflastede den nordlige front for de tyske tropper. Det var en erfaren besætning, der drog af sted fra Spilsby. De havde deltaget i flere bombetogter over Tyskland, og turen til Kattegat var deres operation nummer 35. Det normale krav til en RAF-besætning, inden den blev taget ud af tjeneste, var 30 togter.

Til sammenligning fløj den legendariske amerikanske bombemaskine Memphis Belle, der i 1990 fik sin egen spillefilm, i samme periode 25 togter. Evans og hans besætning havde da også meldt sig frivilligt til operationen. Forinden havde de ud over bombetogter over Tyskland deltaget i kampene ved

man fra fly udlagde miner i de danske farvande. Derudover bad man den danske modstandsbevægelse intensivere jernbanesabotagen i Jylland.

Erfaren besætning

Evans og hans seks besætningsmedlemmer i Lancaster PB 235 var nogle af de første, der blev sendt af sted med miner. Det var en erfaren besætning, der drog af sted fra Spilsby. De havde deltaget i flere bombetogter over Tyskland, og turen til Kattegat var deres operation nummer 35. Det normale krav til en RAF-besætning, inden den blev taget ud af tjeneste, var 30 togter.

Til sammenligning fløj den legendariske amerikanske bombemaskine Memphis Belle, der i 1990 fik sin egen spillefilm, i samme periode 25 togter.

Evans og hans besætning havde da også meldt sig frivilligt til operationen. Forinden havde de ud over bombetogter over Tyskland deltaget i kampene ved

invasionen i Normandiet på D-dag i juni 1944 og senere på sommeren i de afgørende kampe ved Caen i Frankrig. Til denne deres sidste operation havde de meldt sig frivilligt.

Flyet nåede den danske vestkyst omkring klokken 20.00, men blev forinden fanget af en tysk radar. I Aalborg lettede Oberleutnant August Györy med sin JU-88 natjager og fløj Evans i møde. Han mødte Lancasteren over Vesterhavet og angreb omkring Hanstholm. Den britiske maskine gik i brand, men fortsatte ind over Jylland, hvor man flere steder i Salling så de brændende fly på aftenhimlen. Siden blev også vragede fundet over et stort område. Blandt andet blev døren til flyet fundet på en gårdsplads i Junget, hvor den er faldet ned, et par kilometer før flyet lodret gik ned i vandet i Risgårde Bredning i Skive Fjord.

De to øvrige fly fortsatte uskadt og kastede deres miner på positionen 56,09 nordlig og 11.16 østlig (det vil sige næsten midt mellem Sjællands Odde og Djursland) henholdsvis klokken 20.56 og 21.01. Evans fly skulle have været før dem, men nåede altså ikke frem.

I *Skive Folkeblad* hed det dagen efter: »Sammen med andre overflyvende Maskiner fortsatte den brændende Maskine mod Sydøst, og den blev vidt om i Salling iagttaget med en Hale af Ild efter sig.

Da den kom ud over Fjorden, gik den pludselig på Næsen, efterlod sig en lodret Ildstøje og eksploderede kort før Vandoverfladen. Længe efter laa der en stor mørk røgsky over Fjorden.«

Samtidig blev fem faldskærme observeret over fjorden. De tre af dem var i brand.

Fem døde

Piloten Norman Joseph Evans overlevede ikke. Hans lig blev først bjærget efter krigen sammen med flyvraket. Han var 22 år, gift med Eileen og bosiddende i Droylsden, Lancashire. Han ligger begravet på kirkegården i Aalestrup.

Den 19-årige flymekaniker Douglas Snoxell og flyets radiooperatør Kenneth Hunter, 22, blev aldrig fundet. De er registreret som omkomne flyvere uden kendt grav.

Liget af flyets agterskytte, den 23-årige Dennis Cahill blev bjærget af fiskere fra Strandby. Hans faldskærm havde ikke åbnet sig. Den tyske værne-magt ville først begrave ham i en sæk på stranden, men efter protester fra beboerne blev han lagt i en kiste og begravet på kirkegården i Strandby. Efter den tyske militære begravelse samledes de lokale beboere og sang »Altid frejdig hvor du går« hvorefter byens lærer bad faderovor.

John Derrick Harper, der styrede flyets bombekastning, blev ligesom piloten bjærget efter krigen. Han blev begravet på Skive Kirkegård ved en højtidelighed, hvor hans mor og hans bror var til stede.

»Han meldte sig frivilligt sammen med sine kammerater. De kendte hinanden, og der var et udmærket sammenhold mellem dem fra tidligere bombetogter. De syv unge flyvere var alle ved godt mod, da de startede om aftenen. Den følgende dag skulle de nemlig alle have en hårdt tiltrængt orlov. Og jeg havde også dagen i forvejen glædet mig til at få John hjem nogle dage,« sagde moderen til *Skive Folkeblad*. Hun havde sidste gang set sin søn i august, da han var hjemme for at fejre sin 21-års fødselsdag.

»Budskabet om, at Johns maskine ikke var vendt tilbage, som jeg modtog den følgende morgen, var et hårdt slag for mig og Jeoffrey. Men jeg opgav dog ikke dermed håbet om at se min dreng igen. Det var jo ikke sikkert, at han var forulykket, og helt indtil man fandt ham, ja, da håbede jeg stadig på, at han kunne være taget til fange af tyskerne og så en dag ville vende hjem,« sagde hun til avisen.

Flyets radiooperatør J. E. Fearn var én af to, der overlevede styrtet. Han landede med sin faldskærm i Floutrup nogle kilometer fra nedstyrtningsstedet. Ejeren af marken, Ove Vestergaard, fulgte ham over til en nabo, der kunne lidt engelsk. Dog ikke nok til at kommunikere med Fearn, og man måtte ringe til den lokale læge, Anton Rask, der i telefonen hørte en stemme sige »british airman speaking«, hvorefter han i sin bil skyndte sig til stedet.

British airman speaking

Lægen havde imidlertid et alvorligt dilemma med den reddede Fearn. Som fremtrædende medlem af den lokale modstandsbevægelse vidste han, at der i nærheden var gemt fire containere med våben. På gården, hvor Fearn var blevet fulgt til, var der foruden ejeren et selskab på 25 mennesker. Det var derfor usandsynligt, at tyskerne ikke ville høre om den britiske flyver og give sig til at lede efter ham i området med den risiko, at de også fandt modstandsbevægelsens våben.

Rask forklarede problemet for Fearn, der svarede: »Jeg har fået en dårlig start, og det må jeg betale for.« Rask og Fearn enedes om, at der ikke var andre muligheder end at kontakte den tyske værnemagt, hvorfra der kort efter mødte to maskinpistolbevåbnede soldater op og afhentede Fearn.

Nogle kilometer derfra – i Grætrup – var fisker Jens Pedersen gået ned på stranden for at se på det brændende vrak, der var styrtet i vandet ud for hans hus. Fra fjorden hørte han råb og roede ud for at lede efter overlevende. Det var buldrende mørkt, men i mørket kunne han høre en fløjte, og efter nogle timer kom han i land med flyets stærkt forkomne midterskytte Charles Vause, der siden styrtet havde drevet rundt i sin redningsvest. Fiskeren sendte bud til pastor Jul Christensen fra Junget, der kunne tale med englænderen. Mange nysgerrige var i mellemtiden strømmet til, og derfor havde for mange mennesker kendskab til opholdsstedet til, at det kunne holdes skjult, og kort efter kom de samme tyskere, der forinden havde hentet Fearn.

Vause havde af Pedersen fået tilbud om tørt tøj, men han havde insistere på at beholde sin våde uniform på for at sikre sin status som krigsfange. Fra uniformen tog tyskerne blandt andet hans pengesedler, som de tørrede på kakkelovnen. Deraf rustpletterne.

Krigsfanger

Vause og Fearn blev kørt til Nordre Skole i Skive, hvor de blev låst inde, og siden blev de sendt til Dulag-luftbasen i Oberursel, hvor de blev forhørt. Derefter blev de transporteret videre til krigsfangelejren Stalag Luft 7 i Bankau i det nuværende Polen, hvor tyskerne internerede tilfangetagne flyvere og senere også fanger fra det storstiledede mislykkede forsøg på at erobre en vigtig bro ved den hollandske by Arnheim med faldskærmstropper.

Da den sovjetiske hær i januar nærmede sig, blev lejren evakueret og fangerne sendt ud på en march gennem det krigshærgede Tyskland. Noget af turen foregik til fods, andet med tog, hvor fangerne var tæt stuvet sammen i godsvogne. Efter ti dages march har en ukendt britisk fange i sin dagbog skrevet:

»Frost. Umuligt at opbevare vand i en flaske. Klokken 20.00 fik to pakker kiks. Vejret bliver værre. Går i sne-storm. Mændene er ved at bryde sammen. Fatalt at miste kontakten og blive efterladt døende. Militærkøretøjerne sidder fast i sneen. Vi bliver tvunget til at hjælpe dem frem. En død tysker ved vejsiden. 5.15 kom vi til Javer. Marcherer stadig, 7.30. Peterneiz. Vagterne i dårligt humør. Kun lader til at sove i.

Distancen gennem de endnu værste forhold – 25 km. Skift i forplejning 1,5 deciliter suppe.«

En uge senere skriver han: »Min sidste skive brød er væk. Toget kører aldrig mere end en time, før det stopper igen. En halv kop kaffe pr. mand. Protester til tyskerne over for lidt mad. Foran os 30 tog, der venter på at komme gennem en by. Mange er bragt til sygevoغن. Sygepasserne kan ikke følge med. Nu spiser vi mel og havregryn. En blanding, man bliver syg af.«

Transporten endte i første omgang i krigsfangelejren Stalag 8, hvor de blev stuvet sammen med fanger af alle nationaliteter i en allerede overfyldt lejr. Herfra blev både Vause og Fearn siden befriet.

Modstanderens død

De blev de eneste to fra luftslaget, der overlevede krigen. Deres kammeraters banemann, den tyske pilot August Györy, omkom nytårmorgen 1945.

Oberleutnant Györy var et halvt år forinden blevet dekoreret med det tyske Ritterkreuz – en af Det Tredje Rigets høje ordener. I begyndelsen af krigen var han rekognosceringspilot og fløj blandt andet over det russiske territorium. Siden blev han omskølet til at flyve natjageren JU-88 og i efteråret 1944 udstationeret i Aalborg.

Fra perioden dér er han noteret for to nedskydninger af allierede fly. Det ene var Evans Lancaster den 4. oktober 1944. Blot 11 dage senere fik han igen ram på en Lancaster, der var på vej mod Kattegat med miner. Denne gang eksploderede det britiske fly i luften, og samtlige besætningsmedlemmer omkom. Både de, flyet og dets last af miner og bomber blev spredt ved landsbyen Laastrup i Jylland.

Denne besætning tilhørte 207 Squadron i Royal Air Force. En flyver herfra, Roy Hill, skrev for nogle år siden en bog om sine oplevelser under krigen. Her skrev han, at mineudlægningen i Danmark blev regnet for relativt ufarlig i sammenligning med bombetogterne over Tyskland. Derfor trak besætningerne lod om disse operationer – han havde selv været med til at tage turen til de kolleger, der blev dræbt over Laastrup.

Også hans held slap dog op. I december blev han skudt ned over den tyske by Colmar og taget som krigsfange. Og mindre end en måned senere var det altså slut med tyskeren Györys held.

Mod slutningen af året var han forflyttet fra Aalborg til det nordlige tyskland. Nytårsaften lettede han med sin natjager for at angribe allierede tropper ved Aachen. Hvad der præcist skete, er ikke opklaret. Men Gryörys fly styrtede nytårmorgen omkring klokken 1.15, og den højt dekorerede pilot fra Luftwaffe døde 25 år gammel.

I alt styrtede eller nedlandede 240 allierede fly i Danmark under Anden Verdenskrig. Der var dels tale om fly, der var på operationer i og omkring Danmark. Dels om fly, der fløj over dansk område på vej mod bombemål i Tyskland. Det sidste skete for at undgå det tunge tyske antiluftskyts, som var placeret i Frankrig.

Over 1.000 britiske og 150 amerikanske besætningsmedlemmer omkom. Omkring 350 overlevede styrtene, heraf blev 100 af modstandsbevægelsens hjulpet til Sverige, mens resten blev tyske krigsfanger.

Rekonstruktionen af begivenhederne er blevet til med stor hjælp fra to eksperter i britiske luftoperationer over Danmark under krigen:

Anders Straarup – www.airmen.dk og Søren Flensted <http://www.flensted.eu.com> (Airwar over Danmark) samt fra Henry Horscroft, sekretær for organisationen af tidligere flyvere i Royal Air Force 44 Squadron.

Spar op i Sydinvest BRIK og tillad dig lidt mere ...

Rådgiver i Sydinvest BRIK, Pauli Laursen, er kåret som den bedste porteføljemanager i Europa blandt 160 andre. Titlen er givet for Pauli Laursens indsats på Emerging Markets i 2009. Kombinationen af ekspertviden og fornuftig spredning gav i 2009 Sydinvest BRIK et flot afkast på 116,1 %¹.

Lande i vækst

Sydinvest BRIK investerer i selskaber i Brasilien, Rusland, Indien og Kina. BRIK-landene og deres virksomheder er interessante på grund af den hurtige vækst og udvikling. De fire lande er inde i en positiv spiral, fordi arbejdsstyrken er stigende, og der er stor investeringsaktivitet. Produktionsmæssigt løfter de sig, og der kommer flere og flere købelystne forbrugere.

Vi samler brikkerne

De fire lande supplerer hinanden godt i det økonomiske kredsløb. Vi kalder det "produktionsdiamanten", fordi landene har gensidig gavn af hinanden. Kina har rollen som hele verdens værksted og er afhængig af råvarer fra Brasilien og Rusland. Indien leverer den it-service, som er afgørende for at udnytte ny teknologi optimalt.

Stor spredning – mindre risiko

Spredning af investeringer er meget vigtig. En investeringsforening giver dig flere fordele, end hvis du selv investerer. Du får eksperter til at købe og sælge for dig, og du får glæde af foreningens ekspertviden om de markeder, du investerer i. Sydinvest BRIK har en fornuftig spredning og investerer ca. en fjerdedel i hvert BRIK-land.

Vi anbefaler rådgivning

Det potentielt højere afkast ved at investere i Emerging Markets-lande afspejler den forholdsvis høje risiko, der er ved at investere i økonomier med en højere vækst. Oplysningerne i denne annonce må ikke betragtes som rådgivning eller vejledning, og investeringer i Sydinvest BRIK bør ikke baseres udelukkende på informationer indeholdt i denne annonce. Vi anbefaler derfor, at du taler med din rådgiver, før du investerer. Sydinvest BRIK's afkast kan svinge meget, og i de enkelte år kan afdelingen give betydelige negative afkast. Afdelingen henvender sig derfor til vækstorienterede, risikovillige investorer med en investeringshorisont på minimum 5 år.



Husk prospektet

Der er offentliggjort et fuldstændigt og et forenklet prospekt for Investeringsforeningen Sydinvest, som også omfatter Sydinvest BRIK. Prospektet kan vederlagsfrit downloades på hjemmesiden www.sydinvest.dk eller rekvireres hos Sydinvest Administration A/S, Peberlyk 4, 6200 Aabenraa, tlf. 74 37 33 00.



Pauli Laursen
En rådgiver i verdensklasse.
Udnævnt til Europas bedste
porteføljemanager i 2009
i kategorien Emerging
Markets Global.

INVESTERINGSFORENINGEN
SYDINVEST
Et rigere liv

¹ Pr. 31/12 2009.

Historiske afkast er ingen garanti for fremtidige afkast.