Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

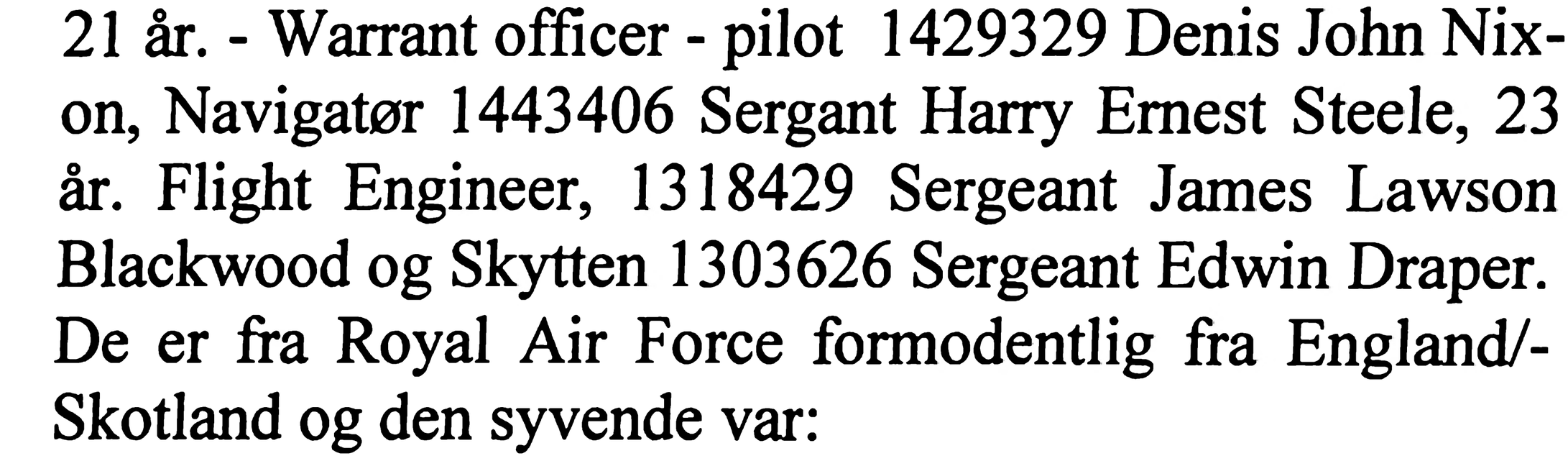


BERETNING OM FLYSTYRTET I HOUM ENGE DEN 1. DECEMBER 1943, SAMLET FRA AVISER, BØGER OG SAMTALER MED ØJENVIDNER I OKTOBER 1993 AF NIELS ANDREAS JENSEN, HEMMET.

Den 1. december 1943 blev en Canadisk/Engelsk bombemaskine, en såkaldt Stirling eller Short Stirling, med en besætning på 7 mand skudt ned ved Ringkøbing Fjord (Fra den britiske ambassade meddeltes det, i november 1993, at det efter deres optegnelse, var en "Stirling" i stedet for, som mange hidtil havde troet, at det var en Lancaster).
Den blev først angrebet af flakskytset ved Nymindegab, men blev så siden angrebet 2 gange af en tysk jager og borede sig ved nedstyrtningen ned i en mose mellem Nr.Bork og Hemmet, hvor den eksploderede og hele besætningen blev dræbt.

Besætningen bestod af:
Skytten 1609269 Sergeant Ronald Gordon Whithmarsh, Radiooperatør - 1318429 Sergeant John Herbert Flack, 21 år. - Warrant officer - pilot 1429329 Denis John Nixon, Navigatør 1443406 Sergant Harry Ernest Steele, 23 år. Flight Engineer, 1318429 Sergeant James Lawson Blackwood og Skytten 1303626 Sergeant Edwin Draper. De er fra Royal Air Force formodentlig fra England/-Skotland og den syvende var:

Bomber R128475 Flight Sergeant Clarke Edward - Quickfall fra Royal Canadian Air Force.



Fly og besætning tilhørte 90. Squadron.

På bomærket for Royal Air Force og Canadian Air Force står der en latinsk indskrift der lyder:
PER ARDUA AD ASTRA.
det betyder direkte oversat:
GENNEM VANSKELIGHEDER TIL STJERNENE
dvs.
GENNEM KAMP TIL SEJR.

SHORT STIRLING

Maskinen blev brugt til såkaldt hjemegnsbekæmpning, og det omfattede anvendelse af tunge bomber i fjendens hjemland. De tunge bomber er et frygtelige våben til dette brug. Den højeksplosive minebombe, der anvendes hertil, kan veje mellem 50 kilo og fire tons; i nedslaget har den en hastighed af ikke mindre end 900 km/t. Når den eksploderer, forvandles den til 4.500 småstykker, hvis hastighed er halvanden kilometer i sekundet. Den eksplosive kraft og det tryk, der udvikles i nedslaget, ødelægger praktisk talt alt organisk liv indenfor en stor radius. Ældre bygninger, der ikke er opført af stål og beton, ramler sammen som korthuse, og tabet af menneskeliv kan være stort.
Det viser sig dog, at tabet af menneskeliv ikke er så stort, som man skulle tro:
I løbet af to år mistede englænderne kun 43.000 civilpersoner ved bombeangreb. Derefter bombarderede de fjendens hjemland og dertil anvendte de i stor udstrækning den tunge bomber Short Stirling, der første gang blev anvendt mod Tyskland den 10. februar 1941, og som siden den tid har været anvendt utallige gange. I begyndelsen blev den brugt både til dag og natbombninger,

men senere anvendtes de kun til natlige bombetogter. Short Stirling er et midt-vinget monoplan af letmetal - skalkonstruktion. Den forreste kant af bæreplanet var pansret og udstyret med anordning til overklipning af spærrebalonkabler. Kroppen har rektangulært tværsnit med afrundede hjørner, enkelt halefinne og sideror samt indtrækkeligt understel og halehjul. Den måler ikke mindre end 30,2 meter fra vingespids til vingespids. Luftfartøjets størrelse gør den mindre følsom over for vejr og vind end en mindre flyvemaskine, og dens "store" hastighed var et godt defensivt våben. Eksperter mener, at hastigheden opvejede den større risiko, der er for en stor maskine at blive ramt af luftværnsartilleriet.
Bombelasten er forbavsende stor, men den syv mand store besætning har også andet at bestille end at kaste bomber og at manøvrere luftfartøjet.
Der skal nemlig også folk til at bemande kanonerne og maskingeværerne, hvoraf der i alt findes otte. Ammunitionen føres fra et magasin midt i kroppen på løbende bånd ud til de forskellige skytter. Short Stirling er stærkt pansret, og modparten må ramme godt for at kunne beskadige en af dens vitale dele.

<u>DATA:</u>
Fabrik Short Broters, Rochester.
Type: Bomber.
Besætning: 7 mand
Største hastighed: 450 KM/T
Motorer: 4 stk. Bristol Herkules Stjernemotorer på 1.600 HK. hver.

<u>Svend Aage Thomsen</u>
<u>Gl.Landevej 50 Hemmet fortæller:</u>
Jeg har i mange år interesseret mig for hvad der skete under den anden verdenskrig, og jeg har igennem de tilgængelige kilder, der nævnes sidst i bogen, nået frem til og nedskrevet følgende beretning, der belyser begivenhederne i forbindelse med flystyrtet i Houm Enge:

Når man læser de kolde og lakoniske rapporter, som hver dag blev udsendt fra de krigsførende lande 1940 - 45, så er flystyrtet i Houm Enge blot en lille notits i den store krig, hvorimod det for dem, der på nærmeste hold oplevede det, bevirkede en oplevelse, de aldrig har glemt. Derfor vil jeg her prøve at fortælle om, hvad der lå bag ved.

I dagsrapporten for den 1. december 1943 meddeltes følgende fra den <u>tyske</u> overkommando i det af tyskerne besatte Danmark:
- Den første december - en stille dag og nat - 2 allierede fly nedskudt over Jylland -.

Det <u>danske</u> civilforsvar, der arbejdede uafhængig af tyskerne, melder i deres rapport:
- to allierede fly styrtet ned i Jylland.

Fra den <u>engelske</u> Fligt Commando lyder meddelelsen:
- mistet 3 fly efter opgaver i det tysk besatte Danmark. -

Begivenhederne startede den 1. december om eftermiddagen på flyvebasen Arlington, der ligger i Northumberland i England. Her blev der som sædvanlig gjort klar til aftenen og nattens togter indover det europæiske fastland. Denne dag lød ordren ikke på bombning af ty-

ske storbyer eller industriområder, men om mineudlægning, i en af tyskernes vigtigste forbindelseslinjer fra fastlandet til Norge, nemlig Kattegatsruten Frederikshavn - Oslo.

Nitten maskiner fra Arlingtonbasen skulle deltage i aktionen. Ordren lød på samlet indflyvning over Jyllands vestkyst ved Limfjordens udmunding i Vesterhavet og videre syd - øst om Frederikshavn, så man undgik det tyske antiluftskyts på havnen de'r, den var nemlig særlig kraftigt armeret på grund af den krigsvigtge transittrafik til Norge.

Efter mineudlægningen lød ordren på spredning af maskinerne og hurtigst muligt hjemad.

Alle piloterne vidste, at hjemturen altid var den farligste ved bombetogterne over Europa. Spredningen af maskinerne var derfor nødvendig, for under indflyvningen kunne antiluftskytset ved vestkysten kun undgåes ved, at man fløj så højt eller lavt, at man ikke kunne rammes eller opfanges af radar.

Efter de første år af besættelsen opgav tyskerne at skyde på de allierede flyvere på tilbagevejen fra togterne, når man havde haft tid til at sende natjagere op. Grunden var den at de fløj både højere og hurtigere end bombemaskinerne og derfor var meget farligere end antiluftskytset.

De blev sendt op kort efter indflyvninger og lå så på lur parate til angreb, når flyverne returnerede. Tyskerne havde skudt mindst en tre - fire af deres egne maskiner ned, før de stoppede skydningen med antiluftskytset under returflyvningerne, - for i mørket er alle katte grå og granaterne skelner jo ikke mellem ven eller fjende.

Tyskerne havde bygget store radaranlæg ved kysterne i Europa, og de kunne ved pejling mange gange udregne kursen for returflyvningerne.

Blandt de 19 maskiner på Arligtonbasen, der skulle med på togtet den 1. december 43, var fligtcomander Denis John Nixon med besætning, der bestod af englændere/-skotter og 1 canadier. Det var helt unge mennesker, som skulle ud på deres første operative opgave mod fjenden, - man kan tydelig forestille sig hvilken spænding de unge mennesker har været i, da de efter så lang tids træning og nu at skulle ud på første togt i deres stolthed - en firemotoret Stirling - MK - III - EF - 191 tilhørende 90. squadron.

Turen over Nordsøen gik fint, og alt forløb tilsyneladende, som det skulle, - dog kom en af maskinerne ud af kurs. Stirling MK - III - 154 fløjet af fligsergant Knowler kom for tæt på antiluftskytset i Frederikshavn - blev ramt og styrtede i havet mellem Frederikshavn og Hirsholmene, - hele besætningen blev dræbt.
Efter nedkastningen af minerne vendte maskinerne igen kursen mod vest, og som ordren lød spredtes de for alle vinde, men samtidig med indflyvningen var alarmen gået på de tyske flyvepladser i Danmark og Nordtyskland. Radartårnet ved Blåvand, i det tyske militærsprog kaldt "Büffel", der dækkede området fra grænsen til Midtjylland fik, som det hedder i militærsproget, "tilkendt" 2 natjagere, der begge startede fra luftbasen på øen Sild, ikke langt fra Rømø.

De to tyske jagere, der var tildelt "Buffel"- rummet satte,

ligesom de andre maskiner fra de forskellige dirigerende radartårne kursen mod nordøst, - ialt sendte det tyske flyvevåben 13 jagere op denne aften.
Den ene af maskinerne, der startede fra øen Sild var en tomotoret Junker 88-c-6, der blev fløjet af een af Tysklands dygtigste og højst dekorerede piloter, den kun 24 årige Gerhard Raht. Han havde i de to første år af krigen fløjet som kamppilot ved de forskellige fronter, men var nu overført til Jagerkorpset grundet sin eminente dygtighed, - i den korte tid som jagerpilot havde han allerede haft 15 nedskydninger.
Af de 13 maskiner tyskerne sendte op denne aften, fik kun een kontakt med de engelske fly, og ved skæbnens spil blev det Gerhard Raht, der pejledes ind på D.J.Nixons maskine, og involverede ham i en nådesløs kamp tværs over Jylland. - Tappert kæmpende og skydende med sine 12 maskinkanoner forsøgte den engelske maskine at forsvinde i mørket fra fjenden, - men det blev kattens leg med musen, - den ene salve efter den anden fra den langt mere drevne og rutinerede pilot i den tyske maskine, ramte den dødsdømte maskine med den urutinerede besætning.
Kort før udflyvningen over Vesterhavet omkring Nymindegab udbrød der brand i Stirlingen. - D.J.Nixon forsøgte at vende maskinen ind over land igen, antagelig for at nødlande eller forsøge at redde besætningen ved udspring i faldskærm ... men for sent - kort efter faldt den ene vinge af maskinen, og derefter styrtede den ned i Houm Enge, eksploderede og hele besætningen blev dræbt.
Forløbet efter nedstyrtningen, og hvad der skete, derefter er beskrevet andet sted i denne bog, så vi vender tilbage

til rapportene om den 1. december fra de forskellige militære kommandoer. Den tyske og den danske melder om 2 maskiner nedskudt - englænderne melder om 3 mistede maskiner.

Den sidste er Stirling MK - III - 880, der også deltog i aktionen. Den var også kommet for tæt på antiluftskytset i Frederikshavn og havde fået en skade, men ikke værre end det lykkedes besætningen at få maskinen hjem til England. Her indtraf tragedien. Da maskinen lagde an til landing tabte den højde på grund af skaderne, og i landsbyen Togston, der ligger lige op ad Arlington basen, ramte den en gård hvorved hele maskinens besætning og fem af gårdens beboere dræbtes.
Som afslutning på denne beretning om flystyrtet ved Hemmet - kan følgende berettes.

Ved 50 års mindehøjtideligheden den 1. december 1993 blev der fortalt, af dem der huskede ulykken, at den tyske pilot dagen efter kom til nedskydningsstedet. Han landede sin lille maskine - en "Fieseler Stork", datidens helikopter, som kun brugte få meter til start og landing. Beretningerne passer sammen med den engelske skribent A.Bennets bog om berømte jagerpiloter. Han fortæller heri i om Gerhard Raht, at han altid besøgte nedskydningsstedet, hvis det var mulig - gik alene ud til stedet, stod nogle minutter i stram retstilling og gjorde hunnør til ære for de faldne modstandere, og hvorefter han hurtigt forlod stedet igen.
Efter mindehøjtideligheden i 1993 skrev begge vore to lokalaviser, at Gerhard Rath blev dræbt i luftkamp. Dette er ikke er helt korrekt. Under luftkamp med amerikan-

ske jagere blev han såret og skudt ned den 13. december samme år, men reddede livet ved at springe ud med faldskærm. En tid efter var han igen på vingerne og forsatte med flyvningerne.sin største sejr vandt han den 15 marts 1945, da han nedskød 5 engelske fly, hvorved han nåede op på at have nedskudt 58 flyvere i sin karriere som pilot.

I bogen "Jagerpiloter" fortæller den engelske forfatter og journalist B. Morrison blant andet:
Under en luftkamp over Tyskland i 1944 blev een af de kendte engelske jagerpiloter V.A. Sherich skudt ned. Han var især berømt for sin indsats i 1940 - 41 under "Blitsen" mod London.
Efter invasionen i 1944 deltog han i mange togter indover Tyskland. Under sit sidste togt blev han skudt ned af Gerhard Rath. Sherich reddede sig med faldskærm men endte i tysk fangenskab. Da Gerhard Rath hørte, at han havde skudt een af Englands berømteste piloter ned, tog han til lejren for at hilse på sin berømte modstander. Efter dette besøg opstod der et nært venskab mellem de to mænd, og senere efter at krigen var slut også mellem de to mænds familier.
Man må mange gange undres over, at mænd i kamp kunne være dødsfjender og derefter på jorden bagefter være nære venner.
Da krigen var slut tog Gerhard Rath hjem til sin fødeby Reinfeld i Holsten og forsatte sine jurastudier.
Gerhard Rath døde i januar 1977 - 57 år gammel.

Kildeanvisninger:
B.Morrits bog - "Jagerpiloter."

A.Bennets: "Berømte Piloter"
H.Borg og H.Meldorf - Århus Universitet.
"Luftkrig over Danmark".
Carsten Pedersen: "Tyske fly i Danmark - Natjagere".

NEDSKYDNINGEN AF STIRLINGEN.

Damgaard Hansen og hans kone, Dagmar, overværede nedskydningen af bomberen den 1/12 1943.
Hans beretning om styrtet lyder som følger:
Den 1. december 1943 mellem kl. 18 og 19 hørte vi, at der var flyvere i rummet over os og samtidig hørte vi, at der blev skudt fra tyskerlejren i Nymindegab. Min kone og jeg gik ud på trappen til vort hus og så op på den syd-vestlige himmel. Det var stille og stjerneklar og ca. 15° fra zenit, så vi noget der lignede en stor stjerne, men vi blev hurtig klar over, at det var en flyvemaskine, der var skudt i brand. Den gik i spind og drejede om sin akse sendende ild og røg til alle sider, medens den dalede ned, glidende forbi stjernerne. Der gik en lille tid, så så det ud til, at dens pilot ville få den under kontrol og få den rettet op, men stadig brændende. Så - med et, lige-som en skygge, så vi en anden maskine komme ud af tusmørket, der lå over jorden. Den begyndte straks at skyde ind i den brændende maskine, som forsvarede sig, så godt den kunne. Salve efter salve sendte den efter sin fjende dernede i mørket, kunne vi se på lyssporene. Selv var den en brændende fakkel og et let mål - dømt var den, og den tabte stadig højde !
For os så det ud, som om den ville gå lige ned på vort hjem: "Dagmarsholm", få meter fra Ringkøbing Fjord. Vi blev naturligvis bange, men hvor skulde vi løbe hen, og som sekunderne gik, så vi, at den gik sydligere. -

Tror du det er en tysker? sagde min kone. - Nej, desværre bitte mor, jeg tror, ingen tysker ville være så tapper i den situation; og ingen englænder eller et andet ordentlig menneske ville skyde på mennesker indeni sådan et brændende vrag. Havde de bare taget til deres faldskærme noget højere oppe, kunne vi måske have fået fat i dem og gemt dem væk.

Men disse tapre mænd - stadig skydende - stadig i en maskine i brand, men også stadig tabende højde, drev nu hen over og forbi Nr.Bork kirke. Snart begyndte brændende dele fra maskinen at falde mod jorden, og vort håb for dem svandt. Det var for sent at bruge faldskærmene, men endnu fyrede de - og deres fjende fyrede - mens de dalede og snart ville ramme jorden.

Det så ud for os, som om maskinen ville gå ned i landsbyen Hemmet, og det kunne volde megen ulykke i den lille, fredelige kirkeby. Vi stod der og kunne bare lade tingene ske, men så skete det jeg aldrig vil glemme. Havde disse mænd virkelig i deres egen desperate stilling - i lyset af deres eget flammeskær, set den hvide kirke og husene omkring den. Maskinen drejede til venstre - mod nord - sejlede langsomt ind over den øde mose mellem Bork og Hemmet. Var det den sidste gave, disse mænd kunne give den verden, hvor de havde kæmpet så modig - ingen ved det - ingen overlevede.

Få minutter - måske sekunder efter eksploderede maskinen nogle hundrede meter over mosen. En vinge brækkede af - en motor styrtede ned - brændende dele spredtes over engen. Maskinen drejede en kvart omgang, og med et tordnende brag borede den sig en halv snes meter ned i jorden. Den kastede mange læs jord til alle sider, da den sprængtes og knuste mændene og tingene i

sit indre. Hullet fyldtes af vand og dannede en lille sø. Således døde tapre sønner fra England og dets imperium.

Damgaard Hansen fortæller videre: Tyskerne samlede kun resterne af de døde legemer, der lå oven på jorden. De blev begravet i Gravlunden i Esbjerg, men lod dem der var indfiltret i den begravede maskine ligge i deres våde grav. De ville ikke tillade nogen at vise dem ære og deltagelse.

Min hustru og jeg kunne ikke finde os i dette og bestemte os for - tyskere eller ikke tyskere - besættelse eller ikke besættelse - at disse tapre soldater ikke skulle ligge ubegravede i julen, så jeg fik fat i Jens P. Jørgensen, en gammel fisker og jæger kaldet "Stur Jens", der var godt kendt med mosen. Vi fik lavet et trækors, så fint som vi nu kunne, malede en gylden stjerne foroven, dato og årstal, og på tværstykket skar vi ordene.

"GOD BLESS YOU"

Juleaften 1943, medens mørket faldt på og kirkeklokkerne ringede skulle Jens så vise vej ud til mosen. Vi fik en lille buket blomster af min kone og cyklede fra fjorden med hver sin del af korset. Vi gik over markerne og Borks del af mosen, vadede over Geddegrøften " Æ Gedgrow" og her samlede jeg så korset, medens Jens fandt stedet i Hemmet Mose, og kiggede grundig efter, om der var tyske patruljer ude. Der var ingen ved vandhullet, men der gik en person oppe ved vejen fra Houm og ud til Nimm, men han kunne dog ikke se om det var en vagtpost. Han hentede mig, og vi jævnede derefter en lille plet nærmest den våde grav og rejste korset. Medens Jens klappede jorden til bad jeg fadervor, for Jens skulle jo ikke se det, for jeg var jo ikke sådan gudelig,

men jeg ville have, at jeg kunde sige til Dagmar, at jeg havde gjort det, når vi kom hjem. (Se efterfølgende beretning fra bogen "Modstandskamp i Vestjylland" af C.P. Jensen, der følger efter denne beretning.) Vi lagde derefter blomsterne, og sendte vore bedste og inderligste tanker til dem, som et eller andet sted på den anden side af havet gik ensomme og sørgende omkring, ventende på dem, der aldrig kom tilbage.(Damgaard var kommunist og nærmest ateist, derfor den russiske femkantede stjerne på korset, medens hans kone Dagmar stammede fra Huguenotterne og var religiøs.)

I foråret 1948 satte nogle mænd i Hemmet en indsamling i gang med det formål at få rejst en mindesten over de omkomne flyvere. Man sendte en skrivelse til det daværende sogneråd i Hemmet - Sdr.Vium, der var villigt til at forestå den videre indsamling og fredning af stedet. Engen hvor maskinen faldt ned, ejedes af tre mænd i Bandsbøl: Frederik Bertelsen, Bandsbølvej no. 45, Mourids Mouridsen Bandsbølvej no.36 og Hans Koustrup, Bandsbølvej 25. De var villige til - gratis at lade lyse fredningsklausul over stedet. Dog havde de vistnok hver fået 700 kr. i krigsskadeserstatning lige efter krigen.
I november samme år blev pladsen indhegnet, og der blev plantet lætræer.
Den 1.december 1948 - 5 år efter nedstyrtningen - afslørede politimesteren i Ringkøbing mindestenen, mens soldater fra Nymindegab-lejren stod æresvagt, og det danske flyvevåbens maskiner strøg lavt hen over stedet som en hilsen til de faldne.

Her til 50 årsdagen for nedstyrtningen den 1/12 93 er der stadigvæk en lille sø, der blev skabt ved nedstyrtningen.

Træer og buske er groet op, og der er stadigvæk et kopi af det gamle kors på dens oprindelige plads og det større mindesmærke med navnene på de omkomne. Stedet er ret idyllisk og vedligeholdes af Hemmet Kirke.

Der fortælles utallige historier i forbindelse med, hvad der skete i tiden lige efter nedstyrtningen. Der blev jo selvfølgelig en stor tilstrømning af folk, der ville ud og se C.F.erne og tyskerne rydde op. Tyskerne forsøgte at fjerne alt af værdi, men der var mange danskere der prøvede at få tingene til at forsvinde, før tyskerne fandt dem. Det fortælles, at en tysker fandt en maskinpistol og anbragte den bag i en bil. Det blev set af en fra Bork, der i et ubevogtet øjeblik lige så stille gik hen og puttede maskinpistolen op under jakken og spadserede uanfægtet bort med den. En anden var knap så heldig. Han fik øje på en flot støvle og tog den op i håb om måske at finde makkeren til den; men ak, der var et ben i støvlen stadigvæk. Så den blev givet til C.F.erne, der stod for indsamling og transport af de omkomne til Esbjerg.

Vedholdende rygter fortæller, at der skulle være en af besætningen, der var sprunget ud med faldskærm, idet der blev fundet et udfoldet faldskærm hængende i et træ, men det er ikke bekræftet.

Der fortælles også, at den jagerpilot, der skød på lancasteren, besøgte nedstyrtningsstedet dagen efter. Han fløj i en meget lille og let maskine, af typen "Storch", og var først landet i Lydum for at spørge om vej. Da kunde han ene mand tage i halen af maskinen og dreje den rundt. Nede i Houm enge landede han et sted, hvor det var for blød til at lette, og da fik han en 5 - 6 mand til at skubbe maskinen op på fast bund. Derfra lettede han og landede på Niels Nielsens mark, Houmvej 6. Han var en rigtig

"Junkertype" der ret hurtig måtte fortrække, idet der blandt danskerne ligefrem var lynchstemning mod ham, fordi han havde skudt ind i den brændende fly.

Fra julen 43 fortælles det, at den Damgaard, der anbragte korset på graven juleaften, var med rutebilen fra Tarm til Bork, og at han der skulle have hørt følgende samtale mellem to koner, der var steget på i Hemmet.
Den første sagde:
De englændere er nu ligegodt dristige. Nu har de været nede og sæt et kors over flyverne.
Den anden:
Nej det ka da et' pas.
Jo, det må det da gør, for det står da på engelsk, det der står på korset!

<u>KAJ BLOCK HVIDE SANDE FORTÆLLER:</u>

Med den tillid og oprigtighed der var mellem Dagmar, Damgaard og mig, ved jeg, at jeg må lade følgende, som Damgaard har fortalt mig gå videre.
Et allieret fly var blevet skudt ned. Det styrtede ned i en tørvegrav ved Bandsbøl i Hemmet sogn nær Geddegrøften og eksploderede. Alle omkom.
Damgaard fortalte følgende: Det var hen mod jul. Dagmar og jeg talte om hvor trist det var for de familier, som havde mistet deres unge sønner, måske også ægtefælle og far. Vi kendte dem ikke, vidste blot, at de havde sat livet til for at befri os for åget. Deres familier kendte vi ikke til. Så blev vi enige om, at vi kunne sætte et kors ved det vandfyldte hul, hvor resterne af dem og deres maskine var.
Jeg lavede korset af to brædder og snittede i dem: GOD

BLESS YOU. Det var på tværstykket. Korset fik en gang sølvbrongce og en sovjetstjerne i toppen. For ikke at vanskeliggøre transporten skulle delene først samles ved graven.

Dagmar spurgte mig, hvordan jeg ville finde stedet i mørke. Der var jo også tyske patruljer på vejene. Kunne du ikke få Store Jens til at gå med, spurgte hun.

Jeg gik over til Store Jens der straks var villig til at gå med.

Aftalen blev, at vi skulle gå lige over engene for at undgå at møde nogen. Han skulle komme, når det var ved at blive mørkt.

Da det var ved at blive aften, sagde Dagmar til mig: "Hvordan har du tænkt dig at forholde dig, når i kommer til stedet?" "Når jeg har samlet korset og stukket det i jorden, har jeg tænkt mig at bede Fadervor."

Dagmar: Kan du Fadervor?

Damgaard: Selvfølgelig kan jeg Fadervor.

Dagmar: Lad mig høre.

Damgaard: Vil du forlange, at jeg skal stå her i køkkenet og bede Fadervor?

Dagmar: Ja, Jeg vil ikke have, at du står og kludrer i det ved graven. I får ikke lov til at gå, inden jeg har hørt, om du kan det rigtig.

Dagmar står på gulvet foran mig. Jeg er klar over, at det lille menneske er ubøjelig.

Det er ved at blive mørkt. Jeg kan lige skimte på det store ur hvad klokken er. Store Jens må snart være her. Stå og bede fadervor, når han kommer, nej jeg må hellere begynde med det samme ....

Det er ellers skrapt. Nu har jeg sejlet under to krige og er kommunist - og så stå ret for sin lille kone her på køkkengulvet. Jeg synes, jeg kan høre nogen pusle ved trap-

pen. Måske er det Store Jens, så jeg begynder:
Fadervor du som er i himlene, helliget vorde dit navn, komme dit rige, ske din vilje i himlen, således også på jorden, giv os i dag vort daglige brød, forlad os vort skyld...
Dagmar du kan da høre, at jeg kan det.
Dagmar: Du blev ikke færdig, fortsæt.
Jeg synes igen, jeg hører noget pusle ved trappen.
Dagmar står der foran mig og er ubøjelig, - åh hvor det kniber for mig, det er, som om der kommer noget i halsen,....som vi forlader vore skyldnere... og så beder jeg bønnen færdig.
Vi står rolige over for hinanden en tid.
Så siger Dagmar:
Husk nu det hele, også.." Som vi forlader vore skyldnere."
Det lovede jeg. Så fik jeg lov til at gå sammen med Store Jens, som kom lidt efter.
Vi nåede til graven, efter at Store Jens havde sonderet omgivelserne. Det var mørkt. Jeg fik samlet korset og plantet det i den bløde bund i siden af vandhullet. Så tog jeg kasketten af og begyndte at bede. Store Jens hørte jo dårlig, så han spurgte:
Hva' sejer do?
Jeg forsætter med bønnen.
Jamen, hva æ'et dog do sejer Damgaard?
Så tror jeg nok, Store Jens forstod, at jeg bad Fadervor.
Det var meget højtideligt.
Jeg bad hele bønnen, som jeg havde lovet Dagmar. Hun stillede sig godt nok tvivlende overfor det, men jeg gjorde det.

Efterskrift: I efteråret 1999 fik jeg den besked fra R.A.F., at hvis man sammenholder Stirlingens marchhastighed med starttidspunktet og tidspunktet for maski-

nens nedskydning, kunne det ikke lade sig gøre, at den havde været oppe i sejlruten Frederikshavn – Oslo.
Når man ser på den kolossale eksplosion, der skabte søen og spredte maskinen og mandskabet i en stor omkreds, må man acceptere den påstand, at minerne var ombord ved nedslaget.



Dele fra flyet anbragt på graven.



Flyvegraven.



Det store kors fra 1948

<u>Heftet er udgivet af, og sælges til fordel for Hemmet Sogneforening.</u>