

MEDLEMSLISTE pr: 09. oktober 2005

Nr. NAVN

ADR:

TLF:

1
5
6
7
8
10
17
21
27
30
31
36
37
41
47
51
52
54
56
60
62
63
67
70
72
74
76
78
79
80
83
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
100
101
102

TOTAL: 47

Besættelsestidshistorisk selskab

for

Thy og Vester Han Herred



BSTH

Nyhedsbrev nr. 45

Januar 2006

Bestyrelsen:

Formand:	Jarl Ingerslev	97941830
Næstformand:	Erik Andersen	97933536
Sekretær:	Tage Nordensgaard	97982125
Kasserer:	Jens C. Grud Sørensen	97961656
Medlem:	Knud Arne Kristensen	97936444
Suppleant:	Starch Lauritsen	97923292
Revisor:	Esben Kågård	97926820

HYGGE-BYTTEAFTEN MED FILM FOREVISNING

9/2 2006 I MuseumsCenter Hanstholm. kl 19.30

Lad os improvisere, tag ting med vi kan se og tale om.
Der er kaffe på kanden.

Mvh. og godt nytår - Turudvalget

Verdenskrigen i Lyngby

oprettet den 6. december 2005



Den berømte lokalhistoriske bog om "Verdenskrigen i Lyngby" i Thy udgivet af Sparekassen Thy's Forlag.

Pris kun 148,75 kr.

Bogen købes ved personlig henvendelse til Sparekassen Thys filialer eller [via e-mail](#).

BESÆTTELSESTIDSHISTORISK SELSKAB for Thy og Vester Hanherred

9. januar 2006

ordinær generalforsamling afholdes som følger:

Torsdag den 20/4 2006 kl 19.30 på Museet, Molevej, Hanstholm

Dagsorden:

- Valg af dirigent
- A æggelse af formandens beretning
- Forelæggelse af det reviderede regnskab
- Behandling af forslag - forslag der ønskes behandlet skal være formanden i hænde mindst 2 uger før.
- Fastsættelse af selskabets organisation (Valg til turudvalget)
- Fastsættelse af kontingent (for 2007)
- Valg af bestyrelse og revisorer: på valg:
Jarl Ingerslev
Tage Nordensgaard
Knud Arne Kristensen
Suppleant Jens Andersen
Revisor Esben Kaagaard
Revisorsuppleant K. Starch Lauritsen
- Eventuelt.

pbv. Jarl Ingerslev

Foredrag af

Bo Lidegaard

Mandag den 24/4 2006 Kl 19.30

Thisted Bibliotek

Arrangører:

Museumscenter Hanstholm
Historisk Samfund
Thisted Museum
Thisted Bibliotek
VUC Thy- Mors
Samt
BSTH

Så reserver datoen.

(se pressemeddelelse)

En god og en dårlig nyhed:

- 1) Alle ønskes et godt nytår
- 2) Med dette blad er der vedlagt en lille hilsen fra kassereren,

Alle ved jo at dette betyder opkrævning af det årlige kontingent, og herregud i disse tider er 150,- kr. jo ikke noget at regne, men for foreningen er det meget, ja selve grundlaget for eksistensen, så..... please

mvh. Kassereren

Pressemeddelelse

Kampen om Danmark 1933-1945

Historien om Danmarks besættelse er endnu en levende del af den fortid, vi har til fælles.

Her stod det hele på spil, og skillelinjer fra de år, da demokratiet kæmpede mod totalitære ideologier, genfindes i vort aktuelle syn på de spørgsmål, der deler os – også i debatten om, hvor Danmark i dag skal stille sig i Europa og i verdens store konflikter.

Historikeren Bo Lidegaard har med sine bøger ”Kampen om Danmark” og ”I kongens navn” givet denne historie en markant ny tolkning på baggrund af de seneste års forskning.

Han præsenterer overraskende vinkler og inddrager nye aspekter.

Foredraget giver et samlet overblik af hele forløbet, fra truslen først blev erkendt i begyndelsen af 1930'erne, til kampen var endelig afgjort i slutningen af 1945.

Hvad var det, der var på spil? Hvad var det for en politik, vi førte? Hvad betød linjen for den enkelte? Og hvor førte den os hen som land og folk?

Her foreslås nye svar – og en aktuel udlægning af alt det, vi troede vi vidste.

Bo Lidegaard (f. 1958) er historiker og har skrevet blandt andet biografier om Henrik Kauffmann (1996), Povl Bang-Jensen (1998) og Jens Otto Krag (2001-02). Senest udkom i 2003 Overleveren, bd. 4 af Dansk Udenrigspolitik Historie 1914-45, som også har ligget til grund for dele af denne bog.

For sine bøger er Bo Lidegaard hædret med blandt andet Amalienborgprisen, Ebbe Muncks Mindepris, Sven Henningsens Mindelegat og Søren Gyldendal Prisen.

Foredrag af SES om radar m.v. i Thyområdet

Den 10. nov. 05 havde foreningen inviteret til foredrag på Hanstholm museum.

SES alias Michael Svejgaard skulle fortælle om de tyske radarstationer og forholdene i og omkring dem. Med bestyrelse kom vi helt op på 6 deltagere, hvad SES ikke havde fortjent. Men vi fik en grundig orientering om de forskellige steder hvor der blev opstillet radar, nogle blev hele krigen igennem, andre blev aldrig stillet op. I Vorupør opstillede man verdens første Wassermann, et højt tårn med reektorer på begge sider hele vejen op og ned, der skulle også have været en i Helligsø men den kom aldrig op, tårnet blev så vidt jeg ved sendt et andet sted hen.

Vi hørte om mammut anlægget på Hjertebjerg i Hanstholm og om See-Riese anlægget på Agger Tange, nogle af deres data blev sendt til Karup og andre igen til jagerføringsbunkeren i Hjørdemaal eller Thyborøn.

Tyskerne havde et system de kaldte Himmelbett, hvor man i et givet område kunne føre en natjager tæt til et lønnende mål. Man havde en radar til at følge jageren og en anden til at følge målet, og når så jageren var tæt på, gav man han fri til at angribe, og man kunne måske køre samme procedure med en anden jager. Et langsomt system og også ret ineffektivt, men ikke desto mindre har der til tider været 200 natjagere oppe, men selvsagt kun en brøkdel kunne være i himmelsengen.

I de store jagerføringsbunkere havde man store glaskort. Nogle lå ned og blev belyst nedenfra. Andre f.eks. i Karup stod op og blev belyst forfra af små "lyskanoner" der satte et symbol på kortet, så man hele tiden kunne se venner og fjender og igen derfra lede jageren.

Nu var det ikke de radarskærme, vi i dag ser på film. De skærme der var dengang, var ca. 10 cm i diameter og ikke særlig gode at se i, men her som alle andre steder under en krig går udviklingen med stormskridt, og da krigen sluttede var radar kommet for at blive.

Vi fik også en orientering om Luftwaffes organisation og opbygning her i området, så alt i alt blev det en særdeles interessant aften, hvor vi gerne havde set nogle mere deltagere - vi havde wienerbrød nok!

BSTH's formand takkede for en god aften og gav SES to gode asker vin, som han lovede at dele med Hanne.

Referent: Jarl Ingerslev.

Begivenheder fra luftkrigen over Thy og Mors 1940-1945

Af PEDER HOVE, Højvej 7, Taars

Det er i år fyrré år siden, Danmark blev befriet. I den forudgående kamp spillede de allierede yveré, hvoraf et stort antal satte livet til, en meget vigtig rolle. Jeg har derfor syntes, lejligheden var passende til at fremkomme med nogle oplysninger omkring luftaktiviteten over vor del af landet i krigsårene. Emnet har mig bekendt ikke tidligere været gjort til genstand for nogen samlet beskrivelse. Men jeg vil dog straks slå fast, at heller ikke denne skildring, naturligvis, er udtømmende.

Mange af årbogens læsere vil sikkert tydeligt kunne huske mangt og meget om netop denne specielle del af krigsførelsen, der i ordets bogstaveligste forstand udfoldede sig over vore hoveder. Jeg selv har kun minder fra en tidlig barndom, men lyden af hundreder af ymotorer i nattetørket, fundet af store mængder sølvpapirstrimler i vejgrøfterne efter over yvninger og synet af lavtgående allierede y står dog klart i min erindring. Som forhenværende jagerpilot har jeg desuden gerne villet bibringe læserne en forestilling om, hvorledes tingene kan have taget sig ud fra yvernes position. Beskrivelser af teknisk art har derfor ikke helt kunnet undgås, selv om jeg har søgt at begrænse dem til et minimum.

Den allieredes luftaktivitet over egnen kan - som i den øvrige del af landet - inddeles i følgende hovedgrupper:

- 1) Direkte angreb på mål i området (få).
- 2) Minelægningsoperationer i farvandene (mange).
- 3) Over yvning i forbindelse med angreb andetsteds, for eksempel i Tyskland (adskillige).
- 4) Våbenedkastninger (mange).
- 5) Kurér yvninger mellem Sverige og England (en del).
- 6) Strejftogter med jager y mod tilfældige mål (adskillige).

Den tyske luftmilitære virksomhed i området var dels rettet mod ovennævnte allierede aktiviteter, dels af mere fredssommelig art såsom recognoscerings- og trænings yvning.

For at begynde med begyndelsen, tog tyskerne straks efter besættelsen fat på anlæggelsen af en sø yvestation ved Dragsbæk (underlagt den meget store og betydningsfulde "Fliegerhorst" Aalborg). Tillige påbegyndtes opførelsen af en

lang række stillinger langs vestkysten, hvoraf dog kun få havde betydning for luftkrigsførelsen. Hanstholm-fæstningen havde ganske vist antiluftskys (ak), men vigtigere var de specielle stationer (radaranlæg) til sporing af indtrængende fly. Hjørdemål, Lodbjerg, Thyborøn var luftmellestationer. Et større bunkeranlæg på Agger Tange, hvis fundament endnu ses, kan muligvis have været brugt til radarpejling. Frasset disse installationer havde området i luftmilitær henseende ikke den interesse som de store "centre" i nærheden, først og fremmest Aalborg Flyveplads (vigtig for lufttrafikken på Norge og som jagerbase), der krigen igennem nød såvel RAF's (Royal Air Force) som USAAF's (United States Army Air Force) udelte opmærksomhed, samt Karup (Grove) Flyveplads, hvor tyskerne i regelen havde mindst et halvt hundrede natjagere stationeret. Sidstnævntes effektive og farlige virksomhed skal jeg senere komme ind på. Men disse centres nærhed mærkedes alligevel meget tydeligt, navnlig med hensyn til nedskydning af allierede fly. Lad os nu se nærmere på de enkelte kategorier af luftoperationer.

Luftangreb mod mål i området

Det synes, som om RAF har haft en vis interesse for søflyvehavnen ved Dragsbæk samt for skibstrafikken. Det meget omfattende befæstningsanlæg ved vestkysten derimod har man blot holdt øje med en gang imellem. De havde absolut ingen betydning for de allierede.

RAF angreb den 25. maj 1941 skibstrafik i Limfjorden, hvorved et to-motors Blenheim-bombefly blev ramt, antagelig af luftskys. Flyet styrtede brændende ned i Thyborøn Kanal. To flyvere omkom, mens en tredje reddede sig i faldskærm og blev taget til fange.

Den 3. august 1941 udførte et RAF Beaufort-fly skibsrecognoscering over Skagerrak og har muligvis også interesseret sig for tysk aktivitet i og omkring Thy. I alt fald blev flyet skudt ned ved Agger, og alle fire besætningsmedlemmer omkom.

Den 20. oktober 1941 angreb tre RAF Hudson-bombefly en attraphangar, som tyskerne havde ladet opføre ved Fårtoft i den hensigt at afdække opmærksomheden fra den "rigtige" søflyveplads ved Dragsbæk. Flyene gik lavt ind fra fjorden. Ulykkeligtvis ramte et af dem taget på en gård, formodentlig som følge af et uventet kraftigt vindstød, og styrtede ned. Dette angreb er indgående beskrevet af Henning Skov i Historisk Årbog for Thy, Mors og V. Han Herred 1979. Alle fire ombordværende flyvere blev dræbt. Som næsten alle her i landsdelen nedstyrtede flyvere blev de begravet i Frederikshavn under fuld tysk honnør - en praksis, der mod krigens slutning ophørte totalt.

Alle angrebene bærer i nogen grad tilfældighedens præg og var forbundet med store tab. Flyverne har sikkert blot haft ordre på at angribe "passende" mål i Nordjylland.

Lignende spredte angreb fandt sted på andre lokaliteter i Jylland i denne periode.

Minelægningsoperationer

Allerede på et meget tidligt tidspunkt - få dage efter den 9. april 1940 - begyndte englænderne at nedkaste miner i de danske farvande fra luften for at lægge hindringer i vejen for den tyske skibstrafik på Norge. Områder af særlig interesse for RAF i så henseende var farvandene ved Skagen, Frederikshavn og Limfjorden. Der brugtes udelukkende miner af den magnetiske type. De lå på havbunden på forholdsvis lavt vand, men var vanskelige at stryge.

Minerne kastedes altid om natten på grund af de store, langsomtgående bombes sårbarhed og i begyndelsen fra meget lav højde, ca. 15 meter - et temmelig harsarderet foretagende - senere fra højder op til 1000 meter. Talrige tyske skibe og flere tusinde tyske soldater og søfolk gik tabt under søtransport i vore farvande. Minevåbnet var helt givet langt mere effektivt, end englænderne selv var klar over dengang. På vej til og fra minelægningsområderne blev Thy og Mors overfløjet af et større antal af disse fly.

Natten til den 29. april 1943 havde RAF en meget stor minelægningsoperation i gang i Østersøen og de indre danske farvande. Formodentlig under tilbageflyvning fra Kattegat ramtes et Lancaster-bombefly af antiluftskys mineflyene gik i de højder, hvor akkyskylset var mest effektivt, det vil sige fra 0 til 2000 m og styrtede ned umiddelbart vest for Oddesundbroen. Hele besætningens syv mand omkom, to blev aldrig fundet. I øvrigt mistede RAF ti fly over Danmark denne nat, så der må have været hundreder af fly i luften.

En del af besætningen på det britiske bombefly, der natten til den 4. november 1943 blev skudt ned af tyske natjagere ved Beersted. Alle ombordværende omkom. På billedet ses fartøjschefen (piloten) W. S. Masters stående i midten. De øvrige er sergenterne G. B. Imrie, C. James, L. S. Crawford-Watson samt R. J. Thomas. Alle på nær sidstnævnte var fra New Zealand. De dræbte flyvere blev begravet i Frederikshavn.



Igen natten til den 4. november 1943 blev Thy over øjet af tunge y i forbindelse med minelægning i Østersøen. To firemotors Stirling- y blev af tyske natjagere fra Karup skudt ned over Nordthy med ca. to timers mellemrum. De hørte begge til eskadrille 75, RAF. Det ene styrtede ned ved Kallerup syd for Thisted, hvorved et af besætningsmedlemmerne dræbtes. De øvrige seks ombordværende reddede sig antagelig i faldskærm, da nødlanding i terrænet om natten var dømt til at mislykkes. Det andet y styrtede ned ved Beersted, og her gik det meget værre, idet alle besætningsmedlemmer - de este af dem new zealændere - blev dræbt. Seks af yverne blev fundet i eller ved vraget, en syvende, sergent Copeland, må være sprunget fra yet, inden det styrtede. Han er aldrig blevet fundet og formodes at være gået i fjorden. Pårørende til besætningen har haft forbindelse med danske efter krigen og sendt det her bragte foto.

Fem mand fra det første y blev hurtigt taget til fange, en sjette, Morice (Maurice?) blev af en Falck-ambulance afhentet på en gård i Snedsted og herfra kørt til Thisted Sygehus. Han kan nok ikke have været særlig slemt såret, for inden tyskerne nåede at arrestere ham, forduftede han i al stilhed fra sygehuset! Personalet må have lukket øjnene for et og andet, politiet i Thisted ligeså. Den lokale tyske kommandant blev i hvert fald splittet og tvang politimesteren til at indrykke en bekendtgørelse i ere nordjyske dagblade, hvori befolkningen på det kraftigste advaredes mod at hjælpe yveren. I bekendtgørelsen får man bl.a. følgende at vide om Morice: Han er 180 cm høj, middel af vækst, har markeret ansigt, mørkeblondt hår og et lille, kortklippet overskæg. Han er iført store yvestøvler samt lyseblå uniform, hvorfra han dog har fjernet distinktionerne. Endelig oplyses det - temmeligt over ødigt - at han ikke taler dansk!

Advarselen hjalp ikke. Folk hjalp derimod yveren, der ganske stille og roligt havde begivet sig på vandring mod Aalborg ad landevejen. I begyndelsen sprang han i grøften, når han mødte forbipasserende, senere blev han mere dristig. Han søgte hjælp hos en husmand, der gav ham mad og drikke samt sit bedste sæt tøj. Hvem var denne mand, som så beredvilligt ofrede af sit eget for at hjælpe en fremmed i nød? Morice fortsatte nu sin vandring i civil og nåede Beersted, hvor han fik kontakt med sognepræsten, der gennem bekendte hjalp ham videre. Flyveren blev sejlet fra Sæby til Sverige og nåede velbeholden tilbage til England for at fortsætte kampen. Trods de svære tab havde luftkrigen sine lyspunkter.

Over yvning i forbindelse med angreb andetsteds

Som nævnt i indledningen blev Thy og Mors ere gange over øjet af allierede y, når disse var på vej til eller fra bombemål i for eksempel Tyskland eller Polen. Et RAF-bombe y blev skudt ned ved Nr. Vorupør i 1944 med tab af

alle ombordværende under omstændigheder, som jeg senere skal gøre rede for. Et USAAF-bombe y nødlandede ved Hørdum ligeledes i 1944, hvorved et besætningsmedlem omkom. Bombe yenes ”alfarvej” over Danmark lå ellers langt sydligere over Sønderjylland, men landsdelen kunne dog på en enkelt nat passeres af mange hundrede y, når man en sjælden gang lagde ruten herop over.

Men først nogle generelle oplysninger vedrørende bombetogterne.

Royal Air Force øj om natten og USAAF fra 1943 om dagen. Flyene gik i relativ stor højde, seks-syv km, for at undgå antiluftskytset. Til gengæld var de altid udsat for tyske jagerangreb. Når man overhovedet lagde ruten ind over Danmark, var det for at få så stor en del af ruten som muligt lagt over hav, hvor man ikke kunne generes så meget af tyskerne. Jo længere mod øst målet lå - Berlin, Warszawa, østersøhavnene - jo længere mod nord lagdes både ud yvnings- og hjem yvningsruten.

De store over yvninger fandt udelukkende sted i krigens sidste år, og for Thys vedkommende var navnlig RAF inde i billedet. En dødelig fare for RAF-bombe yverne udgjorde de tyske natjagere fra Karup.

Natjagerne opererede i nært samarbejde med radarstationerne ved vestkysten, som kunne opdage de allierede y et godt stykke ude over Nordsøen - ca. 100 km, hvis yene gik højt. Lad os sige, at en tysk luftmeldestation opdagede en formation af bombe y over Nordsøen på vej østover. Meddelelse om yenes kurs, højde og fart gik derpå straks videre til Centret i Karup, hvor vagthavende officer så tog stilling til, hvor mange natjagere, der skulle sendes op og på hvilken kurs samt hvilke akstillinger, der skulle sættes i alarmberedskab. Når natjagerne var startet, fik piloterne besked på over radioen at kontakte den pågældende vestkystadarstation, som derefter førte natjagerne ind på en afstand af ca. 10 til 15 km fra de fjendtlige y. På dette tidspunkt var natjagerbesætningen gerne i stand til selv ved hjælp af yets indbyggede radaranlæg (se foto) at yve så tæt ind på målet, at piloten kunne få øje på det og indlede sit angreb. Natjagernes skyts var af sværere kaliber end bombe yskytternes, derfor kunne de åbne ild på større afstand og gik i regelen af med sejren.

Tyskernes radarvarslingskæde langs vestkysten stod i forbindelse med varslingsnettet i Nordtyskland og var meget effektiv. Bombe yene kunne dog genere radarspejlingen ved at udkaste lange strimler sølvpapir, idet staniol på radarskærmene giver ekko, der til forveksling ligner ekko fra rigtige y. Jeg husker, at jeg som dreng fandt en mængde af dette sølvpapir, naturligvis uden at kende noget til baggrunden.



*Tysk natjager, Junkers 88,
på Skrydstrup fotograferet
sommere 1945.
Bemærk radarantennen
foran på flyet.*

Natjagerne havde det vanskeligere i lav højde, hvor ekko fra genstande på jorden forstyrrede, men nød dog fordel af den glatte terræn. De to lavtgående minelægnings fly blev således som nævnt skudt ned af natjagere over Nordthj.

Natten til den 30. august 1944 blev Thy og Mors overfløjet af ca. 600 britiske bombefly på vej til og fra Kånigsberg og Stettin. Togtet blev kostbart for RAF, idet ti fly blev skudt ned alene over Nordjylland, heraf et over Thy. Der er ingen tvivl om, at de tyske luftmødestationer fra Hansted og syd på langs kysten til den meget store, langtrækkende radarstation "Rigelatter" ved Nissum Fjord har været de første til at opdage indflyvningen, hvorefter de har været i konstant virksomhed sammen med natjagerne fra Karup omtrent til daggry.

Bombeformationerne gik på kurs sydøst over en bred front fra Hansted i nord til Lemvig i syd og fortsatte over Mors, Salling og Himmerland til Anholdt, hvor kursen ændres i sydlig retning. Nogle timer senere øj ca. halvdelen af styrken ad samme rute hjem. Forholdene for de tyske pejlestationer langs vestkysten må have været gunstige, for de fik tidligt alarmeret et større antal natjagere, der dog som altid opererede enkeltvis. En af de tyske natjagere fandt sit offer, et Lancaster-bombefly fra RAF eskadrille 582, et stykke ude over havet nordvest for Vorupør, gik til angreb og skød bomberen i brand. Flyet nåede dog ind over land, hvor det styrtede ned øst for Nr. Vorupør. Samtlige syv ombordværende dræbtes. Tyskerne nedgravede ligene af de syv omkomne flyvere på stedet uden ceremoniel af nogen art. Først i 1947 blev de gravet op, lagt i kiste og flyttet til Vorupør Kirkegård.

Endnu et allieret bombefly styrtede ned, eller snarere nødlandede i Thy. Det skete den 22. februar 1944. Den dag foretog amerikanerne et stort anlagt angreb på Schweinfurt, og for at advarer den tyske radarvarsling fra dette forehavende sattes samtidig et mindre angreb med B17 flyvende fæstninger - et tungt bombefly med ti mands besætning og en formidabel ildkraft - ind mod Aalborg Flyveplads. Vejret var dårligt over England, og ikke alle fly kom afsted. Resultatet af Aalborg-angrebet kendes ikke, men et af flyene vendte i alt fald ikke hjem, hvad enten det nu skyldtes vejret eller tysk modangreb. Denne B-17 nødlandede ved Hørdum, og den ene af flyets piloter, løjtnant i USAAF, W. R. Lavies, mistede livet. De ni øvrige besætningsmedlemmer overlevede, men hvad der videre skete med dem vides ikke.

Våbenedkastningsoperationer

Proceduren omkring våbenedkastning til den danske modstandsbevægelse med særmelding i BBC etc. er så velkendt, at den ikke skal beskrives her. Arbejdet i luften udførtes hovedsagelig af RAF, fra 1944 til dels også af USAAF. I Thisted distrikt fandtes ca. ti nedkastningspladser, f.eks. "Myglius" på Thyholm, Legind Bjerger på Mors, "Jarl" vest for Fjerritslev, som i 1944 og 1945, da nedkastningerne toppede i antal, modtog i alt 230 containere eller ca. en tyvendel af samtlige i Danmark nedkastede våben! RAF prioriterede arbejdet ret højt. Det kostede for hele landets vedkommende ca. 100 flyvere livet samt 17 fly, hvoraf dog ingen nedstyrtede på land i Thisted distriktet.

Våbendrop flyvning var et særdeles farligt speciale. Det udførtes navnlig af to RAF eskadriller fra Tempsfordbasen nord for London. Flyene var tunge firemotors bombefly. Flyvningen over havet fra England til den jyske vestkyst foregik i ca. 150 meters højde - jo lavere højde, jo ringere mulighed for at blive opdaget af tysk radar. I det øjeblik, kystlinien passeredes, gik man ned i ca. 25 til 50 meters højde, indtil dropzonen nåedes. Her måtte man atter stige til 200-300 meter, for at faldskærmene kunne nå at udfolde sig. Der skulle endvidere flyves langsomt over dropområdet, hvorfor risikoen for opdagelse kunne være temmelig stor. Når flyvning om natten i så lave højder overhovedet lod sig gøre, hang det sammen med, at disse operationer kun blev udført i perioder omkring fuldmåne, ligesom der krævedes god sigt og ringe skydække. En del af tabene skyldtes kollision med havoverflade eller terræn.

Flyene opererede altid enkeltvis. Navigeringen var krævende fra den lave højde, hvor flyverne ser tingene mere fra siden end fra oven. Betragter vi vort område, må det dog konstateres, at modtagepladserne her lå godt set fra et pilotsynspunkt. Landsdelen er rig på indskæringer, øer og vandområder. Navnlig sidstnævnte ses meget tydeligt under natflyvning.

Modtagepladsen ved Grønholm på det nordlige Thyholm, for at tage et eksempel, har således været nem at lokalisere for flyverne, da den lå på et karakteristisk, fremspringende stykke land i Limfjorden.

Dertil kom, at flyene var udstyret med specielt radiopejleapparat, der kunne pejle en stationær sender en art radiofyr på jorden. Disse sendere, de såkaldte EURECA'er, var placeret forskellige steder i området, for eksempel på gården Helliis på Thyholm, senere flyttet til Agerø ved Mors. Det var sendere, som tyskerne ikke kunne pejle. De rakte ca. 150 km, og operatøren startede dem først på det tidspunkt, flyene nærmede sig området. Når han opnåede "kontakt" med flyet, sendte han et bestemt forud aftalt morsesignal, så stationen kunne identificeres. EURECA-stationen på Agerø, betjent af lærer Knud Hansen fra loftet på Agerø Skole, var særdeles virksom og har formodentlig gjort stor nytte. Den tyske luftvarslingstjeneste rapporterede i mange tilfælde kredsende fly over Hurup, Sydmoers eller mellem

Hurup og Mors, men uden nogensinde at kunne spore senderen.

Som nævnt var det farlig flyvning, og natten til den 12. april 1945 gik det da også galt for et Stirling-fly, der skulle nedkaste våben ved Holmene vest for Fjerritslev, kodenavn "Jarl". Flyet vendte aldrig tilbage til basen og er antagelig øjet i havet. Alle seks ombordværende omkom.

Flyets pilot drev i land ved Tornby, navigatøren ved Helligsø Strand. Han blev begravet på Helligsø Kirkegård under meget stor deltagelse af den lokale befolkning. Resten er aldrig fundet.

Kurér flyvninger

Ved kurér flyvning forstås her de flyvninger, briterne foretog mellem England og det neutrale Sverige fra 1941 og krigen ud.

Amerikanerne øj først fra 1944. Flyvningerne var af overordentlig stor vigtighed for de allierede på mange forskellige måder, bl.a. var det jo via disse ruter, de her i landet nedskudte, overlevende flyvere, som det lykkedes at smugle til Sverige, returnerede til England.

I alt fald indtil 1944 gik en stor del af disse flyvninger ad en rute via Thyborøn, Hanstholm, Skagen til Sverige, altså til dels over Thy. Ifølge tyske varslingsrapporter for april måned 1943 passerede fire fly ad denne rute mellem kl. 12 og 14, 28 fly mellem kl. 19 og 23, 31 fly mellem kl. 24 og 05. I samme måned nedskød tyske natjagere to kurér fly. De styrtede begge ned i havet. Som det ses, var trafikken helt naturligt størst i nattetimerne. Flyene gik i meget stor højde, og der anvendtes typer, der til gengæld ikke kunne medtage ret mange passagerer. Netop på grund af natjageraktiviteten her over Nordjylland blev ruterne efterhånden lagt længere mod nord, til sidst over Norge, hvor tyskerne kun havde få natjagere.

Strejflyvninger med jager fly

Den korrekte betegnelse for denne type flyvninger var intruder-missioner. De udførtes mod krigen slutningen 1944 og 1945 i dagtimerne med hurtige, meget langtrækkende jager fly. En mission kunne strække sig over fire-fem timer. Formålet var at genere tysk luft-, landevejs- og jernbanetrafik samt i øvrigt al tysk virksomhed, der kunne anses som værende af tilstrækkelig vigtighed. Først da RAF fik hurtige tomatores Mosquito-fly med tomands besætning og kendt fra bl.a. Shellhusangrebet samt den langtrækkende amerikansk-byggede

Mustang med en mand til rådighed, blev strejflyvninger over områder så langt mod nord som Thy og Mors mulige. Mange, der husker besættelsestidens sidste år, vil sikkert erindre at have set disse fly, for de øj hurtigt og altid meget lavt! Ti meter eller trætophøjde var den almindeligste højde for sådanne flyvninger med disse maskiner,

der da var næsten umulige at spore for tyskernes radarstationer. Intruder-fly blev derfor ikke så ofte skudt ned, men alligevel forløb operationerne ikke uden tab. Da piloterne holdt sig så lavt, som de overhovedet kunne, risikerede de simpelthen at falde i jorden. Dette skete for en RAF Mosquito-besætning over Thy den 5. april 1945. Flyet ramte i fuld fart en bakketop (hvor?), kurede til holdt i terrænet, hvorpå de to ombordværende flyvere kravlede ud af vraket og børstede sig lidt. De havde ikke fået en skramme. De to søndagsbørns helt utrolige held hørte dog ikke op hermed. Den daværende modstandschef for Thisted distriktet, oberst Ejby Nielsen, fik dem via Vildsundbroen transporteret til Nykøbing, hvor de hyggede sig på Markvardsens Hotel, inden turen gik videre til Aalborg og Sverige. Om de nåede tilbage til England inden krigen ophør, er dog uvist.

Nedstyrede allierede fly 1940-45



Efterskrift

”Men større kærlighed har ingen end den at sætte livet til for sine venner”.

Disse ord fra Joh. 13.15 vil jeg lade danne afslutningen på denne korte beretning som et udtryk for den taknemmelighed, jeg synes, man bør føle over for de allierede yvere, der kæmpede under krigen - også for vor frihed - og navnlig over for dem, der ikke vendte tilbage fra deres missioner, hvad enten nu disse gjaldt mål i vor del af landet eller andetsteds.

Her har jeg kun omtalt de yvere, som styrtede ned i eller i imiddelbar nærhed af området Thy, Mors og V. Han Herred. Men et stort antal dræbte y-besætningsmedlemmer blev desuden fundet ilanddrevet på kysterne og begravet på vore kirkegårde efter nedstyrtning langt - undertiden meget langt herfra.

Af dræbte yvere i forbindelse med de i alt ni nedstyrtninger i området har jeg optalt 33, alle ganske unge mænd, der kom fra mange forskellige egne af jorden som for eksempel USA, New Zealand, Canada, Australien og selvfølgelig England.

Tallet treogtredives synes måske ikke særlig stort for den nøgterne betragter, men tragedien for hver enkelt af de pårørende var overvældende stor, og det skal man huske.

Også fyrrer år efter.

KILDER:

Anders Bjørnvad: Faldne allierede yvere 1939-45.

Anders Bjørnvad: De fandt en vej.

Anders Bjørnvad: Natten, der varede otte dage.

Richards and Saunders: Royal Air Force 1939-45.

Billederne er stillet til rådighed af Flyvehistorisk Samling og Bangsbomuseet, Frederikshavn.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy, Mors og Vester Hanherred 1985, side 54-65).



Peder Hove

I forlængelse af SES' foredrag på Museet faldt det naturligt at bringe foranstående artikel skrevet af Peder Hove

Thybo.. født 1939 på Boddum.. Jagerpilot.. skolelærer.. forfatter.

Kan varmt anbefales mange interessante emner.

Vi siger mange tak til forfatteren.

Artiklen har oprindeligt været bragt i Historisk Årbog 1985.