

“No signals were received from this aircraft” – 80-året for krigens første allierede flystyr i Ringkøbing-Skjern Kommune

Af Christian Ringskou

I *opdatering* 2020 bragte vi Georgina Vestergaards beretning om at leve et langt liv i Canada for sent at opdage, at den flyversoldat, George Noile Fullerton, hun er opkaldt efter, mistede livet i Skjern få kilometer fra hendes mands fødested i Højmark. Med Ginas enestående sæt af tilfældigheder fokuserede vi mindre skarpt på selve flystyrret. På opfordring følger vi nu op og markerer 80-året for det første allierede flystyrret i Ringkøbing-Skjern Kommune med flere detaljer om den dramatiske begivenhed. Denne artikel hviler på et solidt grundlag af dygtige og dedikerede menneskers indsamling af materiale. Keld Vinther, Skjern, har samlet genstandsmateriale, øjenvidneskildringer, dokumenter og litteratur. Søren Flensted har stillet sit arkiv over både danske, tyske og allierede kilder til flystyrret i Danmark til rådighed. Anders Straarup har bidraget med fotos og oplysninger. Tak til alle.

Set fra Vestjylland

Stille november i Skjern Enge. Ude i verden raser krigen. Tyskland har angrebet Sovjetunionen og har på få måneder nået Moskva. Om fjorten dage bomber japanerne Pearl Harbour, og USA erklærer krig mod Tyskland. Vestjyderne har også fået de første alvorlige forskrækkelser. Tilbage i april gennemførte Storbritannien en række såkaldte *fringeangreb*, hvor bombninger i periferien af de tyskbesatte områder skulle trække Luftwaffes styrker væk fra Sydøsteuropa. Skjern Svineslagteri, banegården

i Ringkøbing, broer, sommerhusområder, et andelsmejeri og flere andre tvivlsomme mål blev ramt. Men alligevel. Man kunne måske stadig håbe, at krigens rasen ville gå udenom Skjern. Indtil videre var det meste så nogenlunde ved det gamle. Men så kom det næste chok.

Fredeligt er der vel ikke ligefrem i engene. Med timers mellemrum rasler der et tog afsted mellem Skjern og Tarm, og på landevejen krydser en ujævn strøm af biler, hestekøretøjer, cykler og fodgængere gennem landskabet. Kontrasten er alligevel total. Kl. 14.14 den 23. november 1941 brager et lille tomotorers bombe- og rekognosceringsfly fra Royal Air Force pludselig frem fra syd i ikke bare



De sørgelige rester af bombeflyet, der styrtede ved Skjern i november 1941.

lav, men i meget, meget lav højde. Det lille fly smider bomberne, der lander i engene uden at eksplodere. Hvis det var for at lette vægten, var det for sent. Lige før Skjern kolliderer bombemaskinen med en telefonpæl og styrter med et kæmpe brag. Og på én gang er der stille igen, men nu uhyggeligt stille. Om et øjeblik tuder ambulancerne.

Vi har to øjenvidneberetninger fra styrtet. Det ene er fra dagen. Det er husejer og brandfoged Niels Rindum Hansens forklaring til kriminalassistent Hansen fra politiet i Ringkøbing. Han fortalte...

...at han kl. 14:10, da han opholdt sig tæt Øst for Dommergården i Skjern saa en Flyvemaskine, der i meget lav Højde kom flyvende i retning fra Syd mod Nord. Kort tid før Maskinen nåede frem til Nordre Aa – Maskinen fløj langs Jernbanelinien og tæt Vest for denne – foretog Maskinen en hældning, samtidigt hermed berørte den Telefon- eller Telegraftrådene og brød da i Brand, mens den endnu var i Luften. Straks efter styrtede Maskinen til Jorden umiddelbart Syd for Johannes Høgfeldts Ejendom. Straks efter Maskinens Nedstyrtning hørte Vidnet Lyden fra 2 Eksplosioner.

I 2014 huskede Svend Arne Johnsen:

Den søndag var vi i søndagsskole inde i Skjern. Jeg var kun 8 år dengang. Da vi drengene ved 14.30-tiden hørte, at et fly var styrtet ned lige uden for byen, fik

søndagsskole nu være søndagsskole, for vi sprang op på cyklerne for at komme ud at kigge nærmere på det nedstyrtede fly. Vi var så hurtigt derude, at jeg endnu kan huske, hvordan et af besætningsmedlemmerne hang i telefontrådene og endnu ikke var blevet fjernet. Flyet var nærmest opløst i smådele.

To besætningsmedlemmer var døde i styrtet, mens to andre blev kørt til sygehuset i Tarm. Den ene døde imidlertid på vejen, mens den anden udåndede den følgende formiddag. Den 24. kl. 11 blev der holdt ligsyn. Der er ingen grund til at komme nærmere ind på de blodige detaljer, man her får serveret. Vi nøjes med at konstatere, at de danske myndigheder så nogenlunde fik styr på de fire besætningsmedlemmers navne, og at de i øvrigt alle fire formodedes at være canadiske soldater i britisk tjeneste. I Egvad Sogns kirkebog noterede pastor Gadegaard om de fire, at de var...

...nedstyrtet med Flyvemaskine paa Engen Syd for Skjern mellem Hovedvej og Jernbane. (...) Efter Meddelelse fra Politimesteren i Ringkøbing har Begravelsen fundet Sted paa den tyske Værnemagts militære Kirkegaard i Frederikshavn.

Flyet var totalt ødelagt, og der lå stumper og vragrester over et stort område. Det brændte. To ueksploderede bomber samt flere brandbomber ved nedstyrtningsstedet betød, at

Nedstyrtningsstedet på kanten af Skjern Enge, lige bag Skjern Boligmontering. I sommeren 2014 blev nedstyrtningsstedet undersøgt med metaldetektor. Der var stadig mange spor efter Lockheed Hudson V AM715 T/608, og der ligger mere endnu derude. Foto: Keld Vinther.



både jernbanen og landevejen blev lukket for trafik, mens to nærliggende ejendomme måtte evakueres, nemlig hvilehjemmet Aahvile og fisker Johannes Høgfeldts hus, i alt 23 personer. Bomberne blev bortsprængt af et tysk minørhold den 24., trafikken kunne igen afvikles normalt, og alle kunne vende tilbage til deres hjem. Den 30. november var besættelsesmagten færdig med at rydde op på nedstyrtningssstedet. Det allierede aluminium var nu på vej til tyske rustningsfabrikker for at blive til nye flyvemaskiner, nu med Luftwaffes kendingsmærker. Samme dag og igen den 8. december fandt Fisker Høgfeldt imidlertid endnu to bomber i grøfter og tilløb til åen syd for nedstyrtningssstedet. Også disse måtte bortsprænges, og først et stykke inde i december er kilderne tavse om dramaet ved Skjern.

Set fra Tyskland

På dette tidlige tidspunkt i krigen havde besættelsesmagten ikke overblik over det vestjyske luftrum. Man var stort set henvist til de informationer, man kunne samle ved observationer fra de indtil videre ikke så mange soldater langs kysten samt fra danske myndigheder. Tre år senere havde Luftwaffes radarstationer et helt anderledes overblik, men det er en anden historie.



Begravelsen i Frederikshavn – med fuld musik.

Tyskerne havde ingen andel i styrtet. De havde ganske vist observeret en Lockheed Hudson flyve ind over land ved Henne kl. 14.07, men styrtet ved Skjern skete „aus unbekannter Ursache“. Besættelsesmagten modtog deres første oplysninger om nedstyrtningssstedet fra danske myndigheder, og da man kunne konstatere, at hele besætningen var dræbt, var der hverken brug for eftersøgning eller følgende afhøringer. Men det var Tyskland, ikke Danmark, der var i krig med Storbritannien og Canada. Derfor var det også besættelsesmagten, der forestod begravelsen, der foregik i Frederikshavn den 28. november kl. 11. Tyskerne gemte oplysninger om de dodes udseende i et kartotek. „Unbekannt wahrscheinlich Fullerton“ var dunkelblond med et rundagtigt ansigt, mens den endnu ikke identificerede Russell MacMillan havde blågrå øjne, et langt smalt ansigt og bemærkelsesværdigt smalle fingre. Simmonds og Short var identificerede, så for deres vedkommende var der ikke grund til at gemme oplysninger om særlige træk.

Set fra Storbritannien

Det britiske Royal Auxiliary Air Force blev etableret i mellemkrigstiden som en styrke af frivillige piloter, der i påkommende tilfælde kunne overgå til tjeneste i det egentlige luftvåben, Royal Air Force. Det lyder måske som en omgang fritidsflyvning, men da krigen brød ud, og Royal Auxiliary Air Force blev inkluderet i RAF, kom styrken til at udgøre en central del af det britiske luftvåben. Styrken opererede fra en lang række flyvepladser. En af dem var Thornaby ved floden Tees øst for Middlesbrough i Nordøstengland. Her havde eskadrille 608 under Coastal Command sin base. 608 blev mobiliseret straks ved krigens start, og i løbet af sommeren 1941 fik den nye fly, nemlig det lille amerikanske tomotorers bombefly Lockheed Hudson. Dermed blev 608 i stand til at supplere de rekognosceringsflyvninger og konvoj eskorter, man fra krigens start havde gennemført, med missioner over land i

Danmark og Norge, hvor 608 kastede flyveblade og lejlighedsvis gennemførte egentlig angreb.

Den 23. november 1941 var en almindelig november-søndag på Thornaby Airfield. Dagen startede tåget, så klarede det noget op, men henunder aften blev det sigtbarheden igen dårlig. Det regnede også lidt. Vinden var i syd. Medlemmer af basens besætning deltog i gudstjenesten i Thornaby Parish Church, og der blev opført "R.A.F. REVUE" på The Empire Theatre i West Hartlepool nogle kilometer mod nord. Men krigen holdt ikke weekend. To af 608's Lockheed Hudsons blev beordret afsted på patruljeflyvning langs Danmarks og Norges kyster. Den ene skulle dække et nordligt strøg, men en halv time efter flyet forlod Thornaby, konstaterede besætningen, at den centrale generator var ude af drift, og de måtte returnere til basen. Det andet fly, Lockheed Hudson V AM715 T/608 skulle dække det sydlige strøg. Basens dagsrapport har imidlertid intet andet at berette, end at flyet med besætning bestående af pilot George Noile Fullerton, flight sergeant Russell Hamilton MacMillan, begge fra Royal Canadian Airforce, wireless operator/air gunner John Short og wireless operator/air gunner Francis George Simmonds, begge Royal Airforce, forlod Thornaby kl. 10.43, men at det aldrig vendte tilbage. "No signals were received from this aircraft."

Set fra Canada

Både det canadiske, det australske og det newzealandske luftvåben var tæt sammenvævet med det britiske under Anden Verdenskrig, og de to canadiere i Hudsonflyet ved Skjern er ikke usædvanlige blandt de nedskudte allierede besætningsmedlemmer i Danmark. Forskellene kommer først bagefter, nemlig derved at de britiske arkiver endnu er lukkede, hvad angår personlige oplysninger, mens de canadiske er vidtåbne for alle, der gerne vil vide mere om de unge mænd, der mistede livet i Vestjylland:

George Fullerton (ham som Georgina Vestergaard er opkaldt efter) fra New Westminster ved Vancouver i



*Den purunge flight sergeant
Russell Hamilton MacMillan.*

det vestlige Canada var 25 år, da han meldte sig til krigstjeneste i 1940. Lægeundersøgelsen viste, at der var lidt problemer med synet, men da alt det andet var i orden – "personal history favourable" – var der intet til hinder for, at han kunne få sit ønske opfyldt. Fullerton svor troskab til "His Majesty", og så var han klar til at indlede sin træning. Den 4. december fik han pilotcertifikat, ganske vist med temmelig middelmådig udtalelse, men godt nok. Den 5. april 1941 giftede George sig med sin Corinne E. St. Louis. Måske skulle de to have haft en farm. I hvert fald havde Fullerton, da han meldte sig, meddelt, at han senere i livet gerne ville arbejde med pelsdyravl. Det kom ikke til at ske. Den 29. september 1941 kom han til eskadrille 608 på Thornaby Airbase, to måneder senere styrtede hans fly i Skjern, og den 15. april 1942 blev han erklæret "Presumed dead." Familien modtog det telegram, alle forældre og ægtefæller frygter, når krigen raser.

Russell Macmillan fra Toronto ved den store Lake Ontario var bare 19 år gammel, da han meldte sig til tjeneste i juli 1940, og han havde ingen erhvervs erfaring

at skrive på flyvevåbnets blanket. I lægeundersøgelsen blev han karakteriseret som en "youthful type" men "fairly controlled", og som konklusion på det efterfølgende interview læser man endda, at han kunne "develop under training into good Air Crew material," så han fik lov at indlede den fatale kurs frem mod Skjern Enge 1½ år senere. Også Macmillan kom til eskadrille 608 den 29. september 1941, og to dage efter Fullerton blev også han erklæret "presumed dead" den 17. april 1942.

Set i flyperspektiv

De allierede vidste ikke, hvor flyet var blevet af. Tyskerne vidste ikke, hvor det var kommet fra, og de danske myndigheder vidste hverken det ene eller det andet. Når man har adgang til arkivalier fra alle sider, er begivenhederne den dramatiske novemberdag i 1941 imidlertid tydelige nok – til et vist punkt.

Lockheed Hudson V AM715 T/608 med besætning bestående af to canadiere og to briter blev beordret på



Udstillingen på Ringkøbing Museum viser stumper fra 19 allierede fly. Lockheed Hudson fra Skjern har også sit lille hjørne.

rekognoscering langs den jyske vestkyst. Her var det deres opgave at finde og eventuelt angribe tyske flådefartøjer eller ubåde – derfor de medbragte bomber. I øvrigt skulle de bidrage til de allieredes brede billede af tyskernes gøren og laden i Nordsøens østlige område. Så hvorfor styrede Fullerton sit lille bombefly ind over land? Her havde det intet at gøre. Vi må regne med, at der har været problemer med flyet. Jernbaner går som hovedregel gennem flade landskaber, og det giver mening, at piloten fulgte banen, hvis han ledte efter et sted at nødlande. I så fald forgæves. Da flyet bragede over Tarm og videre mod Skjern i meget lav højde men formodentlig med fuld fart, var det prisgivet. De allierede måtte presse både personel og materiel til det yderste, og styrtet ved Skjern er slet ikke usædvanligt. Mange besætninger og mange fly gik tabt helt uden fjendtlig indblanding. Når man bladrer i oplysningerne om eskadrille 608 fra Thornaby Airfield er der en række eksempler.

Krig er meningsløs, og det er meningsløst, at de fire unge mænd skulle dø en voldsom død i Skjern den søndag eftermiddag i november 1941. Men det var kun begyndelsen. I de følgende år oprustede Royal Air Force til en formidabel kapacitet. Tysklands byer blev lagt i ruiner. Gru og ødelæggelse. I mægtig skala nede på jorden, men også oppe hos bombeflyenes besætninger. Mange overlevede ikke krigen. På Ringkøbing Museum viser vi udstillingen *Flyvere i natten*. Her kan man se mere om flystyrtet ved Skjern og om alle de andre bombefly, der styrtede eller blev skudt ned i den nuværende Ringkøbing-Skjern Kommune.

Christian Ringskou kan kontaktes på cr@levendehistorie.dk

Læs mere

- Søren Flensteds hjemmeside "Airwar over Denmark" www.flensted.eu.com
- Anders Straarups hjemmeside www.airmen.dk
- Louise Wilkinson: *The Kipper Patrol – The History of 608 (NR) Squadron Royal Auxiliary Air Force and Thornaby Aerodrome 1930-1957*. Pneuma Springs 2012.
- Og i al ubeskedenhed *opdatering* årgang 2012, 2014, 2015 og 2020.