

Da krigen kom til Obbekær

Af Ole Steen Hansen.

Royal Air Force var den eneste allierede enhed, der fra krigens start til dens slutning kunne angribe Tyskland direkte. De engelske flyvere gjorde dette med store tab og stærkt svingende held, og det besatte Danmark kom i allerhøjeste grad til at mærke denne luftkrig.

Dette er ikke historien om hverken overflyvningen af Danmark eller RAF's bombninger i al almindelighed, men en enkeltstående beretning om et af de ca. 250 allierede fly, der blev skudt ned over Danmark. Der er en historie om, hvad der skete, da Short Stirling R9327 blev skudt ned ved Obbekær udenfor Ribe.

Den 4. april 1943 var en ganske almindelig krigssøndag. Der skete ingen epokegørende begivenheder på fronterne ude i den store verden, og lad mig derfor nøjes med at nævne nogle af de lokale søndagsaktiviteter. Vilslev Gymnastikforening havde arrangeret gymnastikopvisning med efterfølgende dans til H. Jørgens orkester. I Farup var der søndagsskole, og i Dårup led Ribes fodboldhold nederlag på udebane.

Det var en kold dag at spille fodbold. Det havde været en hård vinter og den sidste sne var endnu ikke faldet. Det blæste noget, temperaturen lå omkring 6 grader og skyerne jog lavt henover himlen. Det var konfirmationssøndag, men vejrguderne mente altså ikke, at dagens festligheder skulle foregå i strålende sol.

Konfirmationsfesterne trak ud til efter mørkets frembrud, og de fleste var stadig i fuld gang, da en dyb brummen begyndte at blande sig med vindens susen uden for de mørklagte vinduer. Lyden blev kraftigere og kraftigere, og snart var det

klart for enhver, at Royal Air Force's bombeflyvere påny brugte Danmark som indflyvning til et bombemål et eller andet sted i Nordtyskland. Der ville nok blive blæst luftalarm, og mange folk besluttede at forsøge at nå hjem, inden den kom.

Sirenen lød 23.12. Selv om der havde været en kort luftalarm en uge forinden, var dette dog kun Ribes 11'te. Den kom, mens mange endnu var på gaderne, og flere blev således nødt til at bide i det sure æble og gå i beskyttelsesrum. Det gjaldt for ialt 79 personer, og Ribe kunne notere ny rekord på dette område den nat. Nogle af disse folk var specielt utilfredse med ikke at komme lige hjem, for som Ribe Stifttidende skrev dagen efter:

»Flere var i deres bedste tøj, og nogle af dem har klaget over, at i hvert fald et af beskyttelsesrummene var dårligt renholdt, og det har de naturligvis ikke været glade for, når de sådant nødtvunget i deres fineste stads måtte opholde sig i dem.«

En af de personer, der ikke behøvede at tænke på at gå i beskyttelsesrum, var Karl Frederiksen, tidlig modstandsmand i Ribe og desuden medlem af CB-korpset (CB = Civil Beskyttelse). Han havde været til konfirmation ude syd for Seem og besluttede at cykle mod Ribe, da overflyvningen tog til. Som CB'er skulle han møde til tjeneste ved luftalarm.

Cyklende på vejen fra Høm mod Ribe hørte han pludselig maskingeværskydning fra luften, og da han kiggede op i mørket, så han ilden brede sig ud fra en stor, mørk flyvemaskine. Maskinen faldt stejlere og stejlere og eksploderede, da den ramte jorden i retning af Obbekær.

Mere præcist faldt flyet i et stort mosehul nogle hundrede meter syd for landevejen Ribe-Obbekær, ikke langt fra Tvedhuse kro; et fugtigt område hvor et Ribefirma året forinden havde gravet tørv.

Styrtet blev således beskrevet i *Vestjyden*, Vestjyllands Socialdemokrat: »Ved nedstyrtningen skete nogle voldsomme eksplosioner, og maskinen blev splittet i stumper og stykker. Samtidig opstod der ild i resterne og det blev en brand af helt eventyrligt format, der viste sig i natten. Olien fra maskinens tanke flød ud, og da den antændtes, var der et ildskær, så hele

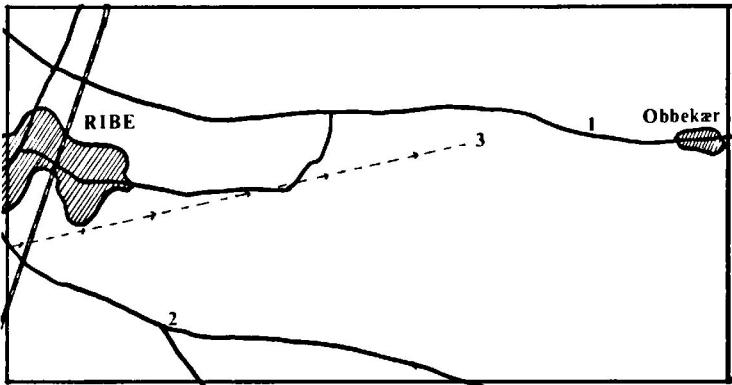


Fig. 1. Kort over egnen hvor R9327 styrtede. Tallene viser: 1: Heagergård hvorfra familien Nielsen oplevede styrtet. 2: CB'er Karl Frederiksen's position da han så R9327 falde. 3: Stedet hvor R9327 ramte jorden. Den stiplede linie angiver omtrentligt de sidste sekunders flyvning. Kort: Forfatteren.

egnen lå badet i et mægtigt lyshav. Det menes, at besætningen er omkommet.»

Forskellige folk i Obbekær og omegn observerede ligeledes styrtet, således familien Nielsen på Heagergård. Børnene var kommet i seng, og forældrene sad lidt længere oppe i stuen og sundede sig efter dagens konfirmationsfest. Pludselig lød et gigantisk brag, og ægteparret mente bestemt, at Ribe Gasværk måtte være sprunget i luften. Men gå ud i natten og kigge efter turde de ikke. Da de næste morgen kom ud, så de, hvorledes deres gård var oversprøjtet af mudder, skønt maskinen var faldet ned over 500 meter væk. Familien Nielsen havde været heldig – var styrtet sket 6 sekunder senere, kunne det let have været deres gård og ikke et mosehul, der var blevet ramt.

Husmand Niels Vindfelt boede nord for Obbekær, og det var ikke med hans kones gode vilje, han stak næsen ud af døren – »der brænder en gård i Seem« sagde han til hende, da han så ildskæret og gik så i øvrigt i seng igen.

Andre Obbekærborgere havde et bedre sovehjerte og erindringer intet om natten – det var først næste dag, de fandt ud af, at en maskine var faldet ned så tæt ved deres landsby.



Fig. 2. Stirling BF509 på fabrikkens testflyvning. BF509 lettede fra Lakenheath 5 minutter efter R9327 den 4. april 1943. Den kom sikkert tilbage både fra denne og siden fra 28 andre operationer. Stirlingerne var med deres flyvehøjde på 4000 meter de lavestflyvende af de 4 typer bombefly, der var i luften den nat, og faktisk ved at være forældede maskiner. Foto: Short Brothers Ltd, Belfast.

I Ribe havde man hørt begivenhederne, men i det disede vejr kunne man ikke se noget. Det var derfor først, da en landmand ringede til politistationen, at man her tog affære og straks sendte en bil med en CB'er og en politibetjent afsted. Måske kunne man få fat i eventuelt overlevende flyvere, hvis man kom før tyskerne. Skønt bilen kørte med 140 km/t ud ad den mørke landevej, kom tyskerne dog først. CB'eren i bilen fortæller: »Der var ingenting at se derude. Kun stumper, ingen større end en stol, og dele af mennesker, bl.a. et lig uden hoved. Tyskerne var kommet først, der var nogle officerer og unge knægte. Nogle af knægtene brækkede sig, det så ret uhyggeligt ud«. Vraget brændte i øvrigt kraftigt i flere timer, og selv klokken 02.22 måtte CB-tjenesten nøjes med at melde til Landcentralen i København at »et fly var styrtet« – det var endnu ikke muligt at få flere detaljer.



Fig. 3. Med deres 21 år var både James Palmer (th) og Reginal Percival Billham typiske 1943-bombeflyvere. Som så mange andre foretrak de at forlade deres civile job og melde sig til RAF, fremfor at blive tvangsindkaldt til hæren. Foto: Hudson og Billham, England.

CB'eren og politibetjenten kørte hjem, tyskerne afspærrede området, og så ventede man ellers på morgengryet.

Lad os midlertidigt forlade det brændende vrug ved Obbekær og gøre noget, man i samtiden ikke havde mulighed for. Lad os se på, hvad det var for en maskine, hvem der var med, og hvor den skulle hen.

Den nedstyrtede maskine var en firemotors Short Stirling MK 1 med srienummeret R9327. Den var bygget hos Short og Harland i Belfast i foråret 1942, og efter et stykke tid i en forsøgsafdeling var den blevet leveret til 149 squadron, en af RAF's hened 50 bombeskadriller.

En Stirling krævede syv mands besætning. Lad os se på, hvem der var ombord, da R9327 lettede på sin sidste flyvning. Forrest i maskinens næse opholdt bombeskytten sig. Han hed Sgt Ronald George Woodfield, var 20 år gammel, og det var ham, der skulle dirigere nedkastningen af maskinens last over målet.

Maskinen blev fløjet af piloten, den 20-årige Sgt Kennet Andrew Way.

Til at hjælpe sig, ikke mindst med håndteringen af de fire motorer, havde han den 25-årige skotte Sgt Neil Mcleod, der fløj som flyvemaskinist.

Ansvar for at få navigeret maskinen til målet og tilbage igen hvilede på den 21-årige Sgt James Palmer, en minearbejdersøn fra Nordengland.

Bomberens kontakt med omverdenen sørgede telegrafisten, den 21-årige Sgt Reginal Percival Billham for. I det civile liv havde han været elevatormontør.

Alle disse personer sad foran Stirlingens vinge. Længere bagude sad besætningens sidste to mand. Maskingeværskytterne, der dog først og fremmest var udkigsposter.

Det midterste kanontårn var bemanded af maskinens alderspræsident den 26-årige Sgt Edward George King fra Dover, og helt ude agter i det kolde, udsatte agtertårn sad den 20-årige Sgt Edwin Norman. Alt i alt en typisk engelsk bomberbesætning. De var netop færdige med deres uddannelse, og egentlig ville man forvente, at piloten først havde fløjet en tur med en rutineret besætning for at få lidt erfaring, inden han blev sendt afsted med sin egen.

Dette var en udmærket ide, ikke mindst fordi RAF i foråret 43 koncentrerede sig om at bombe Ruhr-byerne med deres voldsomme luftforsvar. Men så den 4. april kom der besked om, at bomberne skulle til Kiel.

Kiel var af flere årsager et »nemt« mål sammenlignet med Ruhrbyerne. For det første ville langt det meste af flyveturen foregå over Nordsøen, hvor maskinerne ikke kunne beskydes fra jorden. Dernæst var de tyske jagerflyvere i Nordtyskland og Danmark ikke så erfarne, og endelig havde Kiel ikke et specielt stærkt luftforsvar.

Antageligt derfor mente chefen for 149 Squadron, at man godt kunne sende denne helt nye besætning afsted sammen med de andre denne nat. Sgt Way og hans besætning fik derfor at vide henad formiddagen den 4. april 1943, at de om aftenen skulle flyve deres første togt i Stirling R9327.

De startede fra flyvepladsen Lakenheath i East Anglia klokken 20.39. Udover R9327 startede 576 andre fly fra RAF's bomberbaser i Østengland og alle satte kursen mod

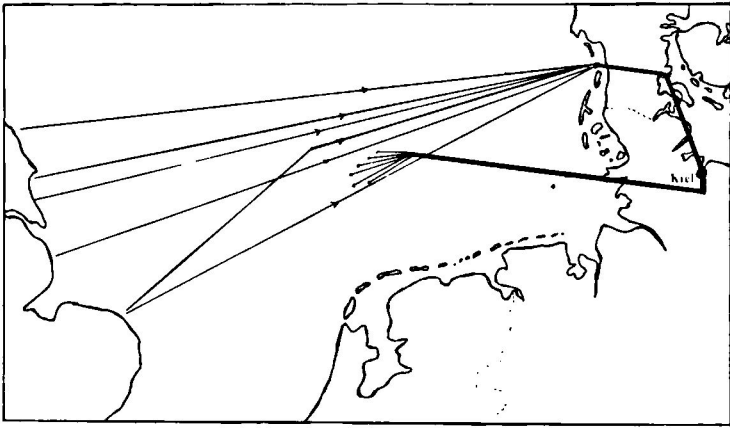


Fig. 4. Bombegruppernes ruter til Kiel 4. april 1943. R9327 fløj på den sydligste. Natbombere fløj i øvrigt ikke i formation – få så hinanden i mørket, men ved præcis timing skulle et koncentreret angreb opstå. Det lykkedes langt fra altid. Kort: Forfatteren.

Mandø. Ruten var valgt således, at tyskerne sent ville finde ud af, at Kiel var målet, selv om tyske radarstationer i øvrigt tidligt ville finde ud af, at der var bombere på vej. Ved at overflyve Danmark håbede man på at kunne formindske tabene mest muligt.

Jeg skal ikke her beskrive nattens begivenheder i luften i nærmere detaljer, blot fortælle at tabene ikke var store, så teorien holdt. Men den slags overvejelser har kun teoretisk interesse for en maskine, der blev skudt ned, kort efter at den krydsede den danske kyst. Der var mange bombere, der rapporterede tysk jageraktivitet over Mandø, men alle slap igennem det tyske forsvar – på nær den ene. R9327 blev syd for Ribe indhentet af en tysk natjager, der sendte en salve ind i maskinens store vingetanke. Bomberen brød straks i brand og Sgt Way, piloten har sandsynligvis straks givet ordre til at forlade flyet, mens han forgæves har forsøgt at rette maskinen op. Mandskabet har kæmpet med at få faldskærmene på, men som så uhyggeligt ofte i engelske bombere nåede ingen at komme ud, før den store maskine splintredes mod jorden.

Tyskerne forbeholdt sig naturligvis ret til at undersøge vraget først. På dette tidspunkt af krigen havde RAF et temmelig stort forspring i udviklingen af luftbårne radaranlæg, og det var så småt ved at gå op for tyskerne. Enhver nedskudt maskine blev derfor nøje undersøgt for at se, om man eventuelt kunne finde nye stumper radaranlæg, der kunne fortælle noget om fjendens opfindelser på dette felt. Men det var der ikke i R9327 – det var en ganske gennemsnitlig bombemaskine.

Tyskerne identificerede umiddelbart vraget som en Stirling (bare en mindre karakteristisk del ville gøre sådan en identifikation mulig, skønt vraget i øvrigt var smadret). Men det giver en ide om flyets totale destruktion, at de kun kunne finde et af de tre store røde bogstaver på siden af flyet, nemlig maskinens kaldebogstav »M« (og altså ikke eskadrillens betegnelse »OJ«). Fra serienummeret R9327 manglede også det sidste tal.

Der blev fundet to faldskærme ved vraget, den ene udfoldet og den anden lukket, og eftersom et par lig blev fundet i rimelig hel tilstand, er det nok grunden til, at tyskerne kunne identificere to af flyverne fuldstændigt. Det var de to skytter, der således muligvis er kommet ud af flyet, bare for lavt.

Telegrafisten Billham kunne delvis identificeres, men alle de andre, der sad i den forreste del af maskinen, blev splintret med den.

Tyskerne kørte stumper væk på lastbiler i flere dage (aluminiumet kunne altid bruges til nyt krigsisenkram), og så blev overvågningen overladt til de danske CB'ere. Området var stadig afspærret, dels fordi der flød fosfor rundt på mosens vandhuller, dels fordi man var bange for forsagere – man kunne ikke vide, at maskinen udelukkende medførte brandbomber.

Styrtet tiltrak sig megen opmærksomhed, og de sparsomme informationer, aviserne bragte (i realiteten ikke flere end dem der er refereret tidligere i denne artikel), gav fantasien ret frit spil med hensyn til, hvad der var sket. Man sagde, at tyskerne var hemmelighedsfulde. Kunne der være noget, de ville skjule? F.eks. at den engelske bomber havde taget en tysk jager med i faldet? Spurgte man tyskerne om dette, svarede de



Fig. 5. Vragdele fra R9327 flere hundrede meter vest for nedfaldsstedet. Foto: Public Record Office, London.

»nein«, men det kunne jo være, at de netop ville skjule et sådant pinligt faktum?

I hvert fald begyndte mange at mene, at der også var faldet en tysker ned. I mine samtaler med folk, der på forskellig vis oplevede styrtet, er jeg stødt på mange småting, der skulle vise, at en tysk maskine også var styrtet. Ingen har personligt set de nævnte ting, men alle har hørt om dem:

Som sagt var R9327 ikke længere en flyvemaskine, men en makaber samling metalstumper og menneskedele. Der skulle mellem delene være fundet en finger med en hagekorsring på – og den måtte jo stamme fra en tysk flyver. Andre nævner en vragstump med hagekors på. En husker, at man fandt en ekstra motor (men dog uden at kunne huske hvor mange der blev fundet). Og endelig en nævnte »at de fandt flere lig, end der kunne være i maskinen – vist nok 14«.

Man kan måske finde oprindelsen til disse spekulationer i en argumentation, der lyder »de kørte i hvert fald mere metal væk, end der kunne være i én flyvemaskine. Der må have været to« – Stirlingen var en stor flyver, og det har sikkert sat



Fig. 6. Mindestenen ved landevejen kort fra nedfaldsstedet. Foto: Forfatteren.

gang i rygterne. Krigstidens samfund var informationsfattigt, man vidste ikke egentlig, hvad der skete, men man har gættet.

Man kan vist fastslå, at der ikke faldt en tysk natjager ned den nat ved Obbekær, og i denne sammenhæng er det værd at lægge mærke til, at Karl Frederiksen, der direkte overværede styrtet, ikke så mere end en maskine, og at de engelske bombere, der observerede styrtet, kun så ét ildskær på himlen.

CB'erne stod vagt derude i tre uger efter, et kedsommeligt job, der ikke blev gjort bedre af, at vinteren stadig bed fra sig. Der var et lille læskur, men koldt var det. To vagter, der fandt på at varme sig ved at tænde et lille bål med brandbomber, var nær blevet sat fast for det.

Ellers fordrev de tiden med at rode i mosehullerne og finde forskellige ting. Mange af CB'erne var modstandsfolk, og specielt undersøgte de den store mængde maskingeværkugler, de fandt, men desværre passede kalibren ikke til deres egne våben, og så kunne de jo lige så godt aflevere dem til politiet.

Samme skæbne fik et helt maskingevær som Karl Frederiksen fandt. Det havde været under overvejelse, om man kunne bruge det til noget, men man blev enig om, at det vist var et



Fig. 7. Kort trykt på silke og en knækket nedstrygerklinge fra et flugtsæt, der aldrig blev brugt for. Foto: Forfatteren.

lidt for kraftigt våben til modstandsbevægelsen. Derimod var nysgerrigheden for stor, da samme Karl Frederiksen fandt et af maskinens navigationsblus (flyene medbragte lysblus som navigatøren kunne smide ud for at danne sig et indtryk af en eventuel pludseligt opstået sidevind, der ville blæse flyet ud af kurs). Som bøsse-mager skulle han se, hvorledes det virkede, og han brændte det af en nat bag hotel Dagmar i Sparekassens gård – det oplyste hele kvarteret og kostede ham en kraftig reprimande fra politiet.

Mere uhyggeligt end alle disse småting var de menneske-dele, der efterhånden steg op på mosehullernes overflade. Forskellige uidentificerbare køddede og indvolde, som vagterne samlede ind fra vandet med river og samlede i en kiste, blev senere gravet ned på kirkegården i Ribe. Bystyret blev enigt om at få lavet en mindesten til graven, og den stod så på kirkegården i Ribe, indtil kisten blev flyttet til Esbjerg, hvor ligene i øvrigt var nedgravet. Efter en tid tilbage i stenhuggeren værksted blev stenen flyttet ud til hovedvejen ved nedfaldsstedet, og der står den endnu.

Det var ikke bare CB'erne, der gik og rodede blandt de mange smådele, der stadig lå spredt efter styrtet. De lokale (og for den sags skyld også folk fra Ribe) skulle også ud at kigge, selv om nogle holdt sig væk p.g.a. ligdelene, og andre forbød på det bestemteste deres børn at gå derned og kigge.

En af dem, der tidligst kom ind på området, var en husmand, der boede et par kilometer nord for Obbekær. Han levede et jævnt arbejdsomt liv, men tog sig tid til lørdagen efter styrtet at gå ned til mosen ved aftenstide sammen med sin familie. Til det lille selskabs store overraskelse var vagten væk (man sagde at CB'erne havde kedet sig så kraftigt, at de var gået i byen med et par piger i stedet for). De samlede mange småting sammen, og husmandens søn og dennes fætter brugte i tiden efter mange timer til at samle småting (også de stødte på menneskedele, men lod dem ligge og gik i øvrigt udenom dem). Skruer og en flaske, som de absolut skulle skrue på – da den gav en hvæsende lyd fra sig forsvandt drengene temmelig hurtigt om bag et lille dige (det har måske været en af maskinens iltflasker). Mere indbringende var deres fund af et lille flugtsæt – i en plastlomme fandt de tre kort, trykt på tynd silke over Nord- og Centraleuropa. Hvis flyverne overlevede et styrt, ville de kunne bruge den slags kort til at finde frem til venligtsindede områder (og kortene ville ikke gå i stykker i regnvejr). Den lille lomme indeholdt også en nedstrygerklinge og et ganske lille kompas. Mere tilfældige synes den store mængde franske pengesedler – ruten den nat gik dog ikke over Frankrig, men det skete, at de, der udleverede flugtsæt til flyverne, fik puttet gal valuta i sættene! Efter krigen var Nationalbanken villig til at indløse nogle af disse sedler, og det lille landbrug fik på den måde et ekstra tilskud.

Stumperne fra R9327 fandt således vej til mange lofter og gemmer og blev liggende her, indtil de blev smidt ud, eller til gården brændte (for det var der en gård der gjorde, og her lå der maskingeværammunition fra R9327 – det gjorde slukningsarbejdet lidt mere risikofyldt).

Som om maskinen ikke havde forårsaget ulykke nok, skete der endnu en ulykkelig episode 6 år senere. Husmanden, der havde samlet de mange stumper op, reparerede en maskine

med en bolt fra flyet. Men metallet i denne havde lidt ved styrtet og den knækkede på så uheldig en måde, at den slog husmandens ene øje ud.

I dag er der ikke så meget at se ude ved Obbekær. Mindestenen står ved vejkannten, og man kan følge den lille grusvej ned til stedet, hvor R9327 eksploderede. Man kan finde stumper af ledninger og forvredent aluminium, der stadig ligger hist og her i græsset. Historien bliver underligt levende på den måde. Man kan vende sig mod sydvest og se den retning bomben kom fra, og man kan huske på, at der for ikke så længe siden faktisk var en krig igang. Og at den en enkelt nat viste sit sande ansigt her ved Obbekær.

Ole Steen Hansen: Født 1957, lærer 1982. Artikler til Jydske Tidende, Dagbladet Djursland og Jyllands-Posten. Materialet til denne artikel stammer fra en historieopgave på Ribe Statsseminarium. Opgaven behandler, grundigere end det her er muligt, besætningen, R9327, nattens begivenheder og luftkrigen i en større sammenhæng. Det håbes at materialet senere kan udgives i bogform.