



Holm Memorial set up the 17th August 2003



Den dræbte flyver blev fundet ved (1) ca. 400 meter vest for Nørreløkkevejs udmunding i Oddekærvej.

Flyet lå ved (2) 1200 meter NNØ for Hellesøgård på ca. 20 meters dybde.

På et kvarter nedskød tysk natjager tre Lancasterfly.

I en artikel i Jydske Tidende i 1982 skriver journalist Jørgen Larsen om nedskydningen af tre Lancasterfly over Sønderjylland. De var den 18. august 1943 under returflyvning efter et angreb på den tyske forsøgsstation for V1 og V2 raketvåben ved Peenemünde. Jørgen Larsen bringer nedenstående beretning fra den tyske natjagerpilot, Oberleutnant Hans Meisner, der fløj en Messerschmitt Bf 110 fra 2. gruppe, Nachtjagergeschwader 3, der var stationeret på Jagel ved Slesvig. Det har ikke været muligt at få oplyst, hvor denne beretning stammer fra. Jørgen Larsen husker det ikke. Kan Cockpits læsere hjælpe? Jørgen Larsen skriver i artiklen: "Netop i disse dage er fremkommet en flyverberetning, der giver historien bag nedskydningerne".

Oberleutnant Hans Meisner fortæller:

- Vi blev "scramblet" fra Jagel ved Schleswig den 18. august (1943) kl. 02.15 og beordret til at flyve til området omkring radarstation "Ameise" i det sydøstlige Jylland. Stationen lå ved Barsmark på Løjtland. Vi var heldige. Vi blev placeret lige i strømmen af tilbagevendende bombefly.

- Uheldigvis var radioen så "jammet", at vi ikke kunne få kontakt med "Ameise". Vi kunne derfor ingen information få. Efterhånden var vi kommet op i 11.000 fods højde. Vi nærmede os Aabenraa Fjord. Min radaroperatør, Unteroffizier Josef Krinner, så adskillige spor på radarskærmen, men de passerede så hurtigt, at vi i første omgang troede, at det var "Window", dvs. staniolstrimler kastet ud fra RAF-flyene for at vildlede radaroperatørerne. Da sporene var under os, dykkede jeg og øgede farten.

- Kl. 02.54 så jeg den første Lancaster lige foran os i ca. 10.000 fod. Jeg nærmede mig og åbnede ild fra en afstand på ca. 150 fod. Jeg var placeret lidt til højre og 150 fod lavere end Lancasteren. Der udbrød brand i Lancasterens motor nummer tre. Samtidig med, at jeg dykkede væk under flyet, åbnede agterskytten ild. Salven passerede dog til venstre for os uden at ramme. Fra begyndelsen af angrebet var begge fly fanget af de tyske søgelys. Lancasteren søgte at undvige i et venstredryk. Derved kom han igen ind i mit skudfelt, og han fik endnu en kort salve. Lancasteren var dødsdømt og styrtede ned på Als få meter fra kysten mod Aabenraa Fjord.

- Jeg fløj straks østpå, idet radaroperatøren havde fået et nyt spor. Jeg dykkede igen og så da en Lancaster over mig. Den var på vestlig kurs. Da sigtbarheden var god, kunne jeg blive ved at se ham, mens jeg drejede skarpt rundt til en vestlig kurs. Jeg skød fra nogenlunde samme position som før, og igen var det motor nummer tre, der brød i brand. Han gik i et dyk og styrtede ned nord for Aabenraa Fjord kl. 03.01.

- Efter at jeg havde sat kursen mod nord, fandt radaroperatøren igen et spor. Jeg kunne se flyet ca. 1.200 meter væk. Mit første angreb var som de to andre – 150 fod bag, 150 fod under og lidt til højre. Da motor nummer tre brød i brand, blev vi fanget af søgelys, og til trods for månelys blev vi blændet. Lancasterpiloten trak sit fly op. Måske blev han også blændet, måske ville han sætte farten ned for at give besætningen bedre mulighed for at springe ud. Flyet fyldte nu hele min horisont. Jeg trak op indenfor 20 meter, og med nogle få skud satte jeg motor nummer to og kroppen i brand. Flyet eksploderede og styrtede ned kl. 03.11 to kilometer øst for Ustrup ved Vedsted. Ved eksplosionen blev vi ramt af vragsdele og oversprøjtet af tyk olie fra Lancasteren. Vi måtte afbryde og returnere til Jagel, hvor vi landede med nogen besvær kl. 03.30.

På et kvarter blev tre Lancaster bombefly skudt ned af en tysk natjager.

Lancaster JA 851 og JA 691 , No. 49 Sqdn og EE 117 , NO 619 Sqdn.

Netop i disse dage (1982) er der publiceret en rapport om nedskydningen af disse bombefly. Pilkoten på natjageren , Oberleutenant Hans Meissner beretter :

” Vi fik ordre til at starte 02:15 d. 18. aug. Og blev sendt til området af ”Ameise” (?). Vi var så heldige at blive placeret i strømmen af returnerende bombefly. Men radioen var i uorden og vi fik ikke kontakt til ”Ameise”(?). vi fik ingen information. Vi steg til 11.000 fod og kom nær Aabenraa Fjord. Min radiooperator, Unteroffizier Josef Krinner , havde adskillige kontakter på skærmen, men de passerede så hurtigt så vi troede det var ” Windows ” (atmosfæriske forstyrrelser). Da kontakterne var under os dykkede jeg og gav gas.

Kl. 2:51 så jeg den første Lancaster ret foran os i 10.000 fods højde. Jeg fløj nærmere og affyrede en salve fra omkring 150 fod. Jeg var en smule til højre og ca. 150 fod under. No. 3 motor brød i flammer. Da jeg drejede af under bomberen gav agter skytten mig en salve , men lidt til venstre og han ramte mig ikke. Fra begyndelsen af angrebet var begge fly i det tyske søgelys. Da Lancasteren forsøgte at undslippe ie drej ned mod venstreplacerede den sig midt i mit synsfelt og jeg gav den en salve. Lancasteren var færdig og ramte jorden nogle få hundrede m. fra fjorden. (Det var JA 851).

”Jeg drejede mod øst da observatøren havde fået en anden kontakt,” fortæller Meissner.” Jeg gik lidt længere ned og så en Lancaster med kurs vest over mig. Da vejret stadig var klart kunne jeg se ham da jeg lavede en skarp drejning mod vest. Jeg affyrede en salve fra samme position som før og igen var det motor no. 3 der brød i brand. Han gik ned og styrtede nær Aabenraa Fjord kl. 3:01. (Det var JA 691)

Jeg drejede mod nord og observatøren fik et nyt offer på sin skærm. Jeg så ham fra omkring 1200 meters afstand. Mit første angreb var lige som de andre to. 150 fod bag, 150 fod under og lidt til højre. Da motor no. 3 brød i flammer blev vi fanget af søgelyset. Skønt det var måneskin blev jeg blændet . Lancaster piloten trak sin maskine op. Måske blev han også blændet, - måske prøvede han på at sænke hastigheden for at give sin besætning en bedre chance for at springe ud. Bomberen fyldte hele mit synsfelt. Jeg steg og affyrede en salve fra ca. 20 m. afstand. Motor no. 2 og skroget brød i flammer. Den eksploderede og styrtede ned kl. 03:11 ca. 2 km. Øst for Ustrup. Det var Lancaster EE 117)

Da bomberen eksploderede blev Bf 110 ramt af tyk, sort olie fra Lancasteren og vi måtte vende om og returnere til Jagel. Vi landede sikkert kl. 03:30. RAF mistede på dette Peenemunde togt 41 af deres bombefly.

Artiklen var i Jydske Tidende i 1982 , skrevet af Jørgen Larsen, en journalist fra avisen. Han husker ikke hvor han havde Meissner rapporten fra. Måske fra en tysk artikel, siger han. Undersøgelser hjalp ikke.

JØRGEN JØRGENSEN, SUNDGADE 41, DK 6320, EGERNSUND, TLF. 0045 74 44 92 30 RAF styrt ved Helleø 9 SEN

RAF styrt ved Hellesø 18. aug 1943 7

Side 184 *The Peenemunde Raid*

Nedenstående er formodentlig fra en observator (Krunner) på den tyske natjager --

"Det var en smuk fuldmåne nat. Pludselig var der en masse kontakt på min Lichtenstein radar. Der var mindst 5 klare signaler. Jeg ledede piloten til den første på omkring 200 m afstand sagde han : " Jeg har den ! " Han havde set den. Det var en Lancaster. Han så de 8 flammer fra udstødningsrørene. Jeg så mig tilbage på dette tidspunkt – for en sikkerheds skyld. Jeg ville være sikker på at ingen fjendtlige fly var bag os – selv en tysker der kunne antage os for at være en engelsk bomber.

Meissner nærmede sig til ca. 50 m. fra bomberen – under og bagved -åbnede ild og ramte den inderste motor. Den eksploderede efter kun en salve og store dele af motoren faldt af. Vi krængede af og så maskinen falde ned i flammer og eksplodere på jorden.

Jeg kom i kontakt med Jagel og rapporterede en nedskudt bombemaskine på den normale måde så de kunne lave krydspejlinger. Vi var fløjet mod nord mens vi rapporterede og fik en ny radar kontakt – lige foran – ca 1000 m væk. Nøjagtig det samme skete. Vi skød ham ned og rapporterede det.

Så fløj vi i en stor cirkel og imens samlede jeg adskillige signaler op fra fly der kom imod os. Vi nærmede os hinanden med stor hastighed. Meissner drejede hurtigt og udpegede en af dem fra højre – vi kom op lige bag den – 40 til 50 m. De store vinger bredte sig ud lige foran os. Vi var for tæt på. Efter en maskingeværssalve var der en stor eksplosion i den motor vi havde sigtet på. Dele fløj forbi os til alle sider. Ingen ramte vores cockpit som var dækket af olie. Jeg tror det må have været olie og ikke benzin fordi vi kunne ikke se ud.

Lancasteren styrtede lige ned – hurtigt , ikke langsomt som de andre to.

Vi følte at vores motor måske havde vanskeligheder så vi landede på vores hjemme lufthavn. Meissner måtte åbne sideruden for at se jorden på grund af olien på vinduerne.

Ikke én af de tre bombere havde affyret eet skud mod os eller forsøgt at undgå os. Jeg tror heller ikke nogen af dem har brugt hvad I kalder vinduer –

Der var ingen støj på min radar –

Meissners og Krunners tre succeser havde taget lige 9 minutter. Ofrene var alle 5 Group Lancaster. Den første og den anden var ført af Pilot Officer T.E. Tomlin og Flying Officer H.J. Randall fra 49. Squadron. Den tredje førtes af Wing Commander I.J. McGhie, chef for 619 Squadron.

Disse fly havde ikke forvildet sig fra deres korrekte rute , men der er ingen overlevende som kan fortælle hvorfor den tyske jager ikke blev observeret – især efter den første Lancaster var styrtet og skulle have slået alarm om faren.

Det var alle erfarne besætninger

RAF styrt ved Hellesø 7 SEN

Bombeflyet blev skudt ned over Holm den 18. august 1943 kl. 02.56.

Flyet var på vej hjem til England efter et angreb på Peenemünde, der var forsøgsområde for de tyske V2 raketter. Øst for Als blev flyet i stor højde fanget på radarskærmen i en tysk natjager af typen Messerschmidt Bf. 110 fra Jagel ved Slesvig. Det lykkedes jageren at snige sig ind bag bombeflyet uden at blive opdaget. Fra en afstand af 50 m. blev flyet skudt i brand med en kort salve mod højre indermotor. Det ramte fly hvirvlede brændende mod jorden. Det kurede hen ad marken NV for Holm og fortsatte ca. 500 meter ud i vandet nord for Hellesøgård, hvor det brændte i over en time.

F/Sgt. George B. Silvester lå dræbt på marken ved Stenbæk. Han blev begravet som ukendt på kirkegården i Aabenraa den 21. august 1943. P/O T. E. Tomlin blev fundet på stranden ved Halk en måned senere. Han blev begravet på kirkegården i Aabenraa den 20. september 1943.

De øvrige besætningsmedlemmer har ingen kendt grav.

Øjenvidneberetning.

Chresten Schultz var 26 år. Han så nedstyrtningen fra gaden uden for sit hjem i Holm. Han fortæller:

”Vi stod en flok unge ude på gaden. En voldsom motorlarm fra mange fly fyldte luften. Der hørtes skyderi rundt omkring, og lyskasterne svingede over Flensborg. Pludselig hørte vi skudsalver over os lidt mod øst. Vi så lysspor, og et øjeblik efter så vi en voldsom ildkugle. Et firemotoret bombefly hvirvlede uhyggeligt hylende ned mod os med skrigende motorer. Et øjeblik følte vi, at det ville ramme os. Men det drejede af og passerede bag husene nord om byen. I over en time brændte det voldsomt ude mod vest.

Tre besætningsmedlemmer har fået tildelt medalje: piloten, bombekasteren og agterskytten. Da piloten er identificeret, må liget på marken være enten bombekasteren eller agterskytten. Jo Houlihan fandt ud af, at George Silvester var den eneste i flyet med AG-vinge. Det blev ligeledes fastslået, at bombekasteren fik sin medalje posthumt i 1944. Han kan derfor ikke have haft ordensbånd. Det må herefter være 100% sikkert, at den dræbte flyver på Stenbæks mark er F/S George B. Silvester. Om identificeringen også kan godkendes juridisk, er en anden sag.

Et nyt vidne.

Avisomtalen af ovenstående resulterede i en henvendelse fra Chresten Schultz, Brønd 7, Holm. Han fortalte, at han havde set styrtet om natten, og at han om formiddagen havde set liget af den dræbte flyver på Stenbæks mark. Chresten Schultz var dengang 26 år.

Jeg besøgte Chresten Schultz den 16. juli 2003. Han kunne stadig i en alder af nu 86 år tydeligt se flyveren for sig, som han lå der på maven med ansigtet delvist nedad og en arm under panden. "Sådan en lille pæn fyr, glat i huden og med lidt langt hår. Jeg glemmer det aldrig", sagde Chresten Schultz.

"Jeg stod længe og kiggede på ham. Det gjorde mig så ondt for ham og hans familie", sluttede han.

Jeg havde medbragt 10 fotografier af engelske flyvere, ca. 8 x 10 cm. omtrent som pasbilleder. En af dem var George Silvester. Chresten Schultz kiggede omhyggeligt på hvert billede og lagde dem i to bunker.

"Ingen af dem!" sagde han og gav mig de syv.

"Heller ikke ham!" sagde han og gav mig det ene af de resterende tre.

Tilbage sad Chresten Schultz med to billeder; det ene var billedet af George Silvester.

"Det er ham!" sagde han og gav mig billedet af George Silvester, "jeg kan kende ham på håret".

Jeg gav nu Chresten Schultz et officielt RAF foto af George Silvester, og han var slet ikke i tvivl.

Om nedstyrtningen fortalte han følgende:

"Jeg stod sammen med en flok andre unge på vejen ud for mit hjem i Holm. I lang tid havde vi lyttet til motorlarmen fra mange fly, der fløj hen over os. Der lød skyderi rundt omkring, og over Flensborg svingede lyskasterne frem og tilbage. Pludselig lød der en skudsalve over os lidt mod øst, og vi så striben af lyssporprojektiler. Efter bare nogle få skud lyste en voldsom ildkugle op. Det brændende fly styrtede oplyst af ilden. Vi så tydeligt, at det var et firemotoret fly. Det hvirvlede drejende nedad mod os med skrigende, løbske motorer. Vi blev meget forskrækkede, for det så ud, som om flyet styrtede lige ned på os. I sidste øjeblik drejede det af og passerede helt lavt bag husene nord om Holm. Der opstod en voldsom brand ude mod vest, som brændte i over en time.

Egersund, den 23. juli 2003.

Jørgen Jørgensen

Jørgen Jørgensen, Sundgade 41, 6320 Egersund. Tlf. 74 44 92 30.

P/O Thomas E. Tomlin, DFC

Pilot på Lancaster JA851

Thomas E. Tomlin er fra Mutley nær
Plymouth. Han blev 22 år.



P/O Thomas E. Tomlins gravsten på Aabenraa kirkegård.



F/Sgt. George Bernard Silvester

Den dræbte flyver identificeret.

60 år efter flystyrtet ved Holm er det lykkedes at identificere den dræbte flyver, der blev fundet på Stenbæks mark den 18. august 1943 om morgenen. Flyet, et Lancaster bombefly med en besætning på syv mand, var på vej hjem til England efter et angreb på den tyske raketforsøgsstation i Peenemünde, da det blev skudt ned af en tysk natjager. Besætningen på syv mand omkom. Den dræbte på Stenbæks marker blev den 21. august jfr. materiale i Landsarkivet i Aabenraa begravet som ukendt i grav nr. 14 blandt flyvergravene på kirtegården i Aabenraa. Flyets pilot, P/O T. E. Tomlin, blev den 16. september 1943 fundet på stranden ved Halk. Han blev begravet den 20. september. Den dræbte flyver fra Holm blev aldrig identificeret.

I 2001 henvendte Jo Houlihan, Reading, England, sig til undertegnede for at få oplysninger om det nedstyrtede fly ved Holm, hvor hendes Grand Uncle, F/S George B. Silvester, var agterskytte. Meget talte for, at den dræbte flyver på marken kunne være Silvester, idet han som agterskytte havde de bedste muligheder for at springe ud.

I december 2002 udgav Søren Flensted et værk med oplysninger om samtlige flystyrt i Sønderjylland. Her dukkede nye oplysninger op om flyet ved Holm. Søren Flensted skriver, at gårdejer P. Hejsel, på hvis jord flyet faldt, har berettet, at tyskerne omtalte liget som værende skotte, samt at han ved selvsyn konstaterede, at den omkomne bar ordensbånd. Det må formodes, at tyskerne ikke har sagt "Schotte", men "Schütze", hvilket betyder skytte. De har formentlig set hans flyvervinge, et AG med halvvinge. AG står for Air Gunner, altså skytte. Fejlen er mulig, hvis man ikke ved så meget om flybesætningen i et bombefly.

RAF styrt ved Hellesø 18. aug 1943 7

Side 184 *The Peenemunde Raid*

Nedenstående er formodentlig fra en observator(Krunner) på den tyske natjager --

"Det var en smuk fuldmåne nat. Pludselig var der en masse kontakt på min Lichtenstein radar. Der var mindst 5 klare signaler. Jeg ledede piloten til den første på omkring 200 m afstand sagde han : " Jeg har den ! " Han havde set den. Det var en Lancaster. Han så de 8 flammer fra udstødningsrørene. Jeg så mig tilbage på dette tidspunkt – for en sikkerheds skyld. Jeg ville være sikker på at ingen fjendtlige fly var bag os – selv en tysker der kunne antage os for at være en engelsk bomber.

Meissner nærmede sig til ca. 50 m. fra bomberen – under og bagved –åbnede ild og ramte den inderste motor. Den eksploderede efter kun en salve og store dele af motoren faldt af. Vi krængede af og så maskinen falde ned i flammer og eksplodere på jorden.

Jeg kom i kontakt med Jagel og rapporterede en nedskudt bombemaskine på den normale måde så de kunne lave krydspejlinger. Vi var fløjet mod nord mens vi rapporterede og fik en ny radar kontakt – lige foran – ca 1000 m væk. Nøjagtig det samme skete. Vi skød ham ned og rapporterede det.

Så fløj vi i en stor cirkel og imens samlede jeg adskillige signaler op fra fly der kom imod os. Vi nærmede os hinanden med stor hastighed. Meissner drejede hurtigt og udpegede en af dem fra højre – vi kom op lige bag den – 40 til 50 m. De store vinger bredte sig ud lige foran os. Vi var for tæt på. Efter en maskingeværssalve var der en stor eksplosion i den motor vi havde sigtet på. Dele fløj forbi os til alle sider. Ingen ramte vores cockpit som var dækket af olie. Jeg tror det må have været olie og ikke benzin fordi vi kunne ikke se ud.

Lancasteren styrtede lige ned – hurtigt , ikke langsomt som de andre to.

Vi følte at vores motor måske havde vanskeligheder så vi landede på vores hjemme lufthavn.Meissner måtte åbne sideruden for at se jorden på grund af olien på vinduerne.

Ikke én af de tre bombere havde affyret eet skud mod os eller forsøgt at undgå os. Jeg tror heller ikke nogen af dem har brugt hvad I kalder vinduer –

Der var ingen støj på min radar –

Meissners og Krunners tre succeer havde taget lige 9 minutter. Ofrene var alle 5 Group Lancaster. Den første og den anden var ført af Pilot Officer T.E.Tomlin og Flying Officer H.J.Randall fra 49. Squadron. Den tredje førtes af Wing Commander I.J.McGhie, chef for 619 Squadron.

Disse fly havde ikke forvildet sig fra deres korrekte rute , men der er ingen overlevende som kan fortælle hvorfor den tyske jager ikke blev observeret – især efter den første Lancaster var styrtet og skulle have slået alarm om faren.

Det var alle erfarne besætninger

RAF styrt ved Hellesø 7 SEN

