

Lancaster ND 420



– skudt ned
den 10. april 1944

Lancaster ND420

**– skudt ned
den 10. april 1944**

Poul Westergaard Jensen

Forord

Denne beretning er til minde om de fem allierede flyvere, der kom så langt væk fra, for at dø i et land, de aldrig havde set.

Den er også tilegnet de to overlevende besætningsmedlemmer John Smith og Keith Clohessy, der siden den skæbnesvangre nat i 1944 har hæget om deres kammeraters minde.

50 år tog det, før alle kendsgerninger om Lancaster ND420's nedskydning var fuldt belyst.

Dette takket være først og fremmest Kristian Østergaard, der med indædt energi har kæmpet for at opklare alt om denne nedstyrtning, siden han som stor dreng mødte Clohessy under nogle grantræer den 10. april 1944.

Brande i september 2002

Poul Westergaard Jensen

Nedskydningen af Lancaster ND420

Det var påskedag den 9. april 1944, og Danmark havde været besat i fire år. Det var en dejlig forårsdag, men ellers var der ikke meget at glæde sig over.

I den midtjyske stationsby Brande havde over 1000 tyske soldater beslaglagt stort set alt, hvad der kunne bruges til indkvartering. Derudover boede i udhuse og kældre et stort antal brunkulsarbejdere og jernbanefolk. 1500 tilflyttere var det blevet til, plus alt det løse, som ingen havde tal på. Alene på jernbanestationen arbejdede næsten 400 mennesker med at bringe kul ud til hele landet. Fyldte vogne ankom i en stadig strøm fra brunkulslejerne, og de skulle dirigeres videre i alle retninger, og de tomme vogne returneres til lejerne. Kun biografen var gået fri for indkvartering, brød og skuespil skulle man da have, både befolkningen og de tyske soldater, men 1. påskedag var der selvfølgelig lukket. Det havde været en usædvanlig stille påske, men den skulle ende dramatisk.

Næsten hele dagen havde der været overflyvninger. Amerikanerne bombede mål i Polen og Østtyskland. Over 500 flyvende fæstninger fra baser i England var fløjet ind over det sydlige Jylland, og på tilbagevejen var mange kommet over Midtjylland, uden at det var kommet til episoder af nogen art. Så heldig var de ikke alle. 42 maskiner kommer ikke hjem til basen den dag. Det var en tabsprocent, man kunne leve med, når det drejede sig om dagsoperationer. Men dagen og natten var endnu ikke til ende, og Brande og omegn skulle komme til at høste sin del af død og ødelæggelse.

Den lange nat

Når dagens arbejde for de amerikanske besætninger var til ende, tog englænderne over. Da branditterne ved 21-tiden sad ved surrogatkaffen og slappede af, gjorde syv mennesker på flyvepladsen Elsham Wolds i North Lincolnshire sig klar til aftenens og nattens arbejde. Det ville blive en lang tur, og ingen af dem vidste, at det skulle blive deres sidste. Fem af dem skulle dø i et land, som de aldrig havde set.

Lancaster MK. III ND420 fra 103. eskadrille skal sammen med 102 andre Lancastere udlægge miner ved den tyske og polske østersøkyst. Det var første gang, at ND420 skulle på en sådan mission.

Den havde tidlige deltaget i bombetogter over Berlin fire gange og desuden været med over Nurnberg, Leipzig og Augsburg. I alt havde flyet og besætningen gennemført 12 togter og været i luften i 153 timer, siden det var tilgået eskadrillen i januar 1944.

ND420 skulle sammen med otte andre fly fra No. 103 udlægge miner ud for Gdynia, mens andre tog sig af Danzig og Pillau. To af flyene fra No. 103 nåede ikke til målområdet, men de resterende syv besætninger udlagde deres miner som befalet. Hvert fly medbragte 5 stk. 1500 lb miner, der skulle udlægges fra "high level", hvilket betød, at de blev kastet ud med faldskærm.

Royal Air Force mener, at 89 maskiner udlagde miner på befalet position. Til gengæld gik 9 Lancasters tabt under operationen, og det giver en tabsprocent på 8,7, hvilket var betydeligt højere end for et normalt bombetogt.

Pilot Officer James Andrew Nimmo, 21 år og fra Australien, starter ved 22-tiden de fire motorer i ND420 og kører ud på startbanen, klar til start.

Da de er i luften, sættes kursen mod Grimsby, og næste koordinat er Blåvands Huk, hvor den tyske varslingsstjeneste i Danmark klokken 23.42 melder om indflyvende minefly. Klokken 00.24 kan den engelske aflytningstjeneste høre en forsøgt interception over Sjælland. Det involverede tyske fly fik klokken 00.44 ordre til at lande på Stade flyveplads.

ND420 lægger kursen nord om Sjælland mod Kullen og ind over det sydlige Sverige før det går ud over Østersøen mod Gdynia, hvor minerne bliver kastet i det opgivne område. Nu gælder det bare om at komme hjem hurtigst muligt.

103 Squadron, Royal Air Force

Tjeneste:

Efter deltagelse i bombestyrkerne i Frankrig dannedes afdelingen i juli 1940 i England. Deltog indtil krigens slutning i omfattende operationer med store tab til følge.

Fly:

Battles, Wellingtons, Halifaxes, Lancasters.
103. identitetskode bogstaver: GU, PM

Flyvepladser:

Newton, Elsham Wolds

Operative opgaver:

Udførte togter

Med Battles – 16 bombetogter

Med Wellingtons – 138 bombetogter , 6 mineudlægninger

Med Halifaxes – 15 bombetogter

Med Lancasters – 317 bombetogter, 27 mineudlægninger

I alt: 486 bombetogter, 33 mineudlægninger

Flymissioner og tab:

Battles – 51 missioner, mistet 1 fly. (2,0 %)

Wellingtons – 1116 missioner, mistet 31 fly (2,8 %)

Halifaxes – 137 missioner, mistet 12 fly (8,8 %)

Lancasters 4536 missioner, mistet 135 fly (3,0 %)

I alt 5840 missioner, mistet 179 fly (3,1 %)



Motto:

Noli me tangere
(Touch Me Not)

Avro Lancaster

Avro Lancaster var det sidste og bedste af de tunge bombefly, som englænderne tog i brug under anden verdenskrig. Det fløj flere missioner og kastede flere bomber end alle andre engelske bombefly tilsammen. Flyet var en videreudvikling af Avro Manchester bombeflyet, der var udstyret med to Rolls-Royce Vulture motorer. Det varede dog ikke længe efter, at det var kommet i drift, at man indså, at de to motorer havde for ringe kraft. Roy Chadwick, der havde tegnet flyet, udskiftede de to Vulture motorer med fire Merlin motorer. Han prøvfløj flyet, og det viste fantastiske egenskaber. Relativ høj fart og i stand til at fremføre en tung bombelast over lange afstande. Lancasterflyet var født. Uden bombelast kunne det holde sig i luften på en motor, selv om det dog tabte lidt højde. På to motorer kunne det holde højden. Man kunne behandle det som et jagerfly, idet det kunne foretage et skarp dyk med over 600 km i timen. Disse egenskaber hjalp mange besætninger frem til målet og hjem igen.

Den første Lancaster I kom i luften i oktober 1941. Ud over motorerne var der foretaget andre ændringer, idet det blev udstyret med en tårnskytte og en bugskytte omtrent midt på flyet. Snart blev dog tårnet under bugen fjernet, idet man på det tidspunkt anså det for ubrugeligt under natflyvning. Senere i 1944 kunne man have haft brug for det, da de tyske jagerfly blev udstyret med opadskydende kanoner, det såkaldte Schrägwapfen eller Schräge Musik.

Lancaster I var i brug under hele krigen, men kun få nåede op på 100 togter. Det store antal af maskiner betød, at der snart blev mangel på Merlin motorer. Fabrikkerne kunne ikke følge med, da de også fremstillede motorer til Spitfire, Mosquitos, Halifax-bombere og mange andre maskiner. Dette betød, at man måtte finde alternative udveje. Lancaster I blev udstyret med Bristol Hercules stjernemotor og kaldt Lancaster II. Efter et langt test-program kom den i aktiv tjeneste i 1943. Mark II viste gode flyegenskaber, men den kom aldrig på højde med de fly, der var udstyret med Merlin-motorer. Det havde bedre startevne, steg bedre, og ligeledes bedre flyegenskaber ved lav flyvning end Lancaster I, men det fløj langsommere og brugte mere brændstof.

Ankomsten af de amerikanske byggede Merlin motorer (bygget under licens af Packard) blev Lancaster II's dødsdom, efter at der var fremstillet 301 fly.

Den med Packard Merlin udstyrede Lancaster var Mark III, selv om den næsten var identisk

med Mark I. Der var også en Mark VII, der var en blanding af Mark I og Mark III, men med en fire-bladet propel, og så havde man fjernet næse og agtertårnet. Det var fyldt med elektronisk jamming udstyr og fløj sammen med bombeflyene ind over målområdet, hvor det forsøgte at forstyrre det tyske elektroniske forsvar.

Lancaster X var en Lancaster I, der var bygget i Canada. Der blev totalt bygget af alle modeller 7366 stk.



Besætningen

Lancasterflyet var det bedste bombefly, som blev fremstillet i England. Det var nemt at flyve og meget robust. ND420 var et Mark III fly, hvilket var den sidste model, udstyret med fire Merlin 38 motorer, der hver udviklede ca. 1500 hk. Undersiden af vinger og krop var malet matsort, mens oversiden var malet i camouflagen-mønster. Besætningen var på syv mand, og i ND420 var de alle australiere, bortset fra maskinisten, der var skotte.

Forrest i maskinen, helt ude i "næsen", sad bombeskytten. Når han ikke var optaget af at passe bombesigtet, kunne han, når han rejste sig op, betjene det forreste tårn, der var elektrisk drevet og bestykt med to Browning-303 maskingeværer. Det var F/Sgt. Jack Bernaldo, nr. 410115 fra Malvern, Victoria. Han var den næstældste af besætningen med sine 27 år. Blev han nødt til at forlade maskinen i faldskærm, kunne han benytte en lem i bunden, der også kunne bruges af den øvrige besætning oppe foran. Gennem en åbning kunne han komme op i cockpittet.

Piloten hed James Nimmo, no. 401638 fra Brisbane, Queensland. Det var en lang ranglet fyr på 21 år, der var blevet uddannet året før som pilot. Han



Foto af besætningen fra nov. 1943, hvor de fløj Halifax. Den 30. dec. 1943 bliver Nimmo pilot, og de begynder at flyve Lancaster, men der er desværre intet foto fra denne periode. Fra venstre øverst er det Smith, Roberts og Bradley, og nederst fra venstre er det Bernaldo, Thornton, (en pilot, Bennet) og Clohessy.

var tilgået besætningen noget senere, da deres første pilot var blevet hjemsendt på grund af to brødres død i krigen.

Ved siden af piloten sad maskinisten på et klapsæde, der var placeret over åbningen ned til bombeskytten. Det var Sgt.Flt.Engr. James Manderson Roberts, no. 1567921 fra Falkirk, Stirlingshire. Han var Skotte, men faldt godt sammen med australierne. Da der kun var en pilot, måtte de andre være i stand til at hjælpe i en nødsituation. De skulle kunne stoppe en motor, kantsille en propel og slukke en brand i en motor. Det var noget, som maskinisten skulle kunne, da han sad nærmest instrumentpanelet, der var placeret i højre side.

Pilot/officer Arthur Thornton, no. 410792 var 21 år og fra Melbourne. Han var navigatør og sad bag piloten på en polstret bænk, hvor der også var plads til bombeskytten, når det på de lange ture ikke var nødvendigt, at han befandt sig nede foran. Navigatøren udstak ruten, og fulgte med på de forskellige flyinstrumenter. Under bugen på maskinen i en kuppel var anbragt en radar, der kunne plotte eventuelle fjendtlige fly. Den var dog ikke altid i brug, da tyske natjagere også kunne opfange signalerne. Meget tyder på, at den ikke var tændt, da ND420 fløj hjem over Danmark.

Gennem en åbning i cockpittet kom man ind i radiatorummet til telegrafisten. Det var Pilot/Officer Thomas Bradley, no. 422115 fra Marrickville, New South Wales og 21 år. Ud over sine kortbølgesendere kunne han også følge med på radaren, der populært blev kaldt fiskedammen (fishpond).

De to sidste besætningsmedlemmer var maskingeværskytter. De var ekstra varmt klædt på, med elektrisk opvarmede dragter og fire forskellige slags handsker. Fire-fem meter bag telegrafisten var det øverste tårn, armeret med to maskingeværer. Tårnets bevægelser var begrænset af et slags gear, således at det ikke ved et uheld, skulle komme til at ramme sit eget fly. Ved siden af dette tårn var der beholdere med ammunition til agtertårnet. Bælterne løb i fire baner hen til nogle ruller i agtertårnet, og blev aktiveret automatisk, når maskingeværerne blev affyret.

I det øverste tårn sad F/Sgt. John Smith, no. 418679 fra Portland, Victoria. Han var født den 16. april 1916, og var således det ældste besætningsmedlem. Han havde meldt sig som frivillig i 1941. Efter uddannelse i Australien var han kommet til England i 1943, og havde udelukkende fløjet Lancaster.

Agterskytten var F/Sgt. Keith Clohessy, no. 427295 fra Perth. Gennem to små skydedøre kom man ind i tårnet, der var hydraulisk drevet. To håndtag

styrede både tårnets bevægelser og de fire maskingeværer. For begge skytter gjaldt det, at deres faldskærm hang inde i maskinen. Den kunne dog hurtigt hæftes på seletøjet i nødstilfælde.

Hjemturen

Da ND420 havde udlagt sine miner i Danzig-bugten på det opgivne mål, drejede den straks rundt og steg til sædvanlig flyvehøjde, hvilket var 20.000 fod. Her var man nogenlunde sikker på, at kunne undgå det tyske antiluftskyts. Med en hastighed på omkring 400 km/t fløj man over Bornholm og ned om Sydsverige, hvor besætningen kunne se de mange lys fra de svenske byer. Kursen blev sat mod Jylland, hvor man beregnede at krydse ind over land ved Juelsminde.

De tyske natjagere var parate til at modtage de hjemadgående minefly, da disse nærmede sig Jylland. Både på Grove og Ålborg var der stationeret natjagere, og en del af disse var udstyret med noget, som tyskerne kaldte "Schräg-waffen" eller Schräge Musik. Det var to maskinkanoner, der var monteret, så der kunne skydes opad i en vinkel på 70 grader. Dette var et meget vigtigt våben netop mod Lancasters, da disse var meget sårbare for angreb nedefra. Man kunne, hvis man følte sig forfulgt, foretage forskellige drej til højre og venstre, således at agterskytten fik mulighed for at søge luftrummet. Natjageren skulle snige sig ind under bombeflyet og affyre sine kanoner fra ret tæt afstand. Det kunne være farligt for den, hvis den blev ramt af faldende genstande fra bombeflyet. Derfor angreb man sjældent bombeflyene med Schräge Musik under indflyvningen, når de var lastet med bomber eller miner, for en eksplosion ville ofte også gå ud over jageren.

I den stjerneklare nat flyver ND420 ind over Jylland. Den aftegner et tydeligt kors på himlen, og er et oplagt mål for en eventuelt fjende. Alt ånder fred og ro i maskinen, og hvorfor skulle denne tur blive anderledes end de tolv andre. Ingen i flyet har set noget mistænkeligt, da der pludseligt lyder et højt brag, og maskinen ligesom laver et hop opad. Der er brand ude i cockpittet, og med en lidt rystet stemme hører de piloten sige over radioen: "Better bale out, boys".

Den første, der reagerer er tårnskytten John Smith. Han lader sig falde ned fra tårnet, henter sin faldskærm og hæfter den på, hvorpå han åbner døren nede agter. Ilden er begyndt at løbe ned gennem maskinen, så han sætter sig i døren, hvor hans støvler øjeblikkeligt flyver af, slår en koldbøtte og svæver

De sidste fire sider i John Smiths logbog. Man kan her følge en bombebe-
sætnings hverdag, med de lange natlige togter.

JANUARY 1944				103 SODN		Time carried forward: 52 50 32 10	
Date	Hour	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty	REMARKS (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	Flying Times	
						Day	Night
10/1/44	2130	LANCASTER E	w/o NIMMO	MU/G	CIRCUITS + LANDINGS		1.00
14/1/44	2200		w/o NIMMO	MU/G	CIRCUITS + LANDINGS		1.30
18/1/44		LANCASTER E	Sec. WARNER	MU/G	OPS. AS. DETAILED "BRUNSWICK"		6.18
20/1/44	1905	G	w/o NIMMO	MU/G	X COUNTRY		6.00
23/1/44	14.15	G	w/o NIMMO	MU/G	"Y" EXERCISE	3.00	
27/1/44	1704	G	w/o NIMMO	MU/G	OPS. AS. DETAILED "BERLIN"		8.45
28/1/44	0039	G	w/o NIMMO	MU/G	OPS. AS. DETAILED "BERLIN"		7.40
30/1/44	1702	G	w/o NIMMO	MU/G	OPS. AS. DETAILED "BERLIN"		7.05
FLYING HOURS JANUARY 1944						3.00	55.15
S/DOR O.C. "H" FLIGHT							
TOTAL TIME .. 55.50							70.25

FEBRUARY 1944				103 SODN		Time carried forward: 55 50 70 25	
Date	Hour	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty	REMARKS (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	Flying Times	
						Day	Night
8/2/44	1130	LANCASTER D	w/o NIMMO	MU/AG	AIR FIRING		1.05
8/2/44	1520	G	w/o NIMMO	MU/AG	H2S EXERCISE - FIGHTER REFUEL		4.00
9/2/44	1400	E	w/o NIMMO	MU/AG	H2S EXERCISE		4.00
10/2/44	1205	G	w/o NIMMO	MU/AG	H2S EXERCISE		3.10
14/2/44	1315	G	w/o NIMMO	MU/AG	H2S EXERCISE		3.40
14/2/44	1315	G	w/o NIMMO	MU/AG	H2S EXERCISE		2.00
12/2/44	1335	G	w/o NIMMO	MU/AG	OPS. AS. DETAILED :- BERLIN		7.20
15/2/44	1333	G	w/o NIMMO	MU/AG	OPS. AS. DETAILED :- LEIPZIG		7.30
19/2/44	2352	G	w/o NIMMO	MU/AG	OPS. AS. DETAILED :- STUTTGART		7.35
20/2/44	2355	A	w/o NIMMO	MU/AG	OPS. AS. DETAILED :- SCHWEINFURT		8.30
24/2/44	2017	G	w/o NIMMO	MU/AG	OPS. AS. DETAILED :- HUBSBURG		8.10
25/2/44	1810	G	w/o NIMMO	MU/AG			
FLYING HOURS :- FEBRUARY 1944						17.55	30.05
S/DOR O.C. "H" FLIGHT							
TOTAL TIME .. 53 45							109.30

MARCH 1944

Date	Hour	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty
8-3-44	1330	G LANCASTER	W/O NIMMO	MU/AG
10-3-44	1235	E	W/O NIMMO	MU/AG
13-3-44	1200	G	W/O NIMMO	MU/AG
14-3-44		D	F/O YOUNG	MU/AG
15-3-44	1828	E	W/O NIMMO	MU/AG
18-3-44	1847	G	F/O NIMMO	MU/AG
20-3-44	2130	G	F/O NIMMO	MU/AG

103 SODN

REMARKS (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	Time carried forward:	
	Flying Times	
	Day	Night
BOMBING & FIGHTER REFL.	1.40	
BOMBING & "Y" BOMBING	3.00	
"Y" BOMBING & AIR TO SEA FIRING	3.10	
BOMBING & FIGHTER REFLITION	2.20	
RPS AS DETAILED :- STUTTGART		8.40
RPS AS DETAILED :- FRANKFURT		5.50
CPS AS DETAILED :- NURNBERG		8.20
FLYING HOURS MARCH 1944		10-10
		22-50
TOTAL TIME ..		63-55
		132-20

H. Hart FLT
O.C. "A" FLIGHT

APRIL - 1944

Date	Hour	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty
1-4-44		LANCASTER ND-490	P/O NIMMO	AIR - BOMBER
		ND-490	P/O NIMMO	AIR - BOMBER
		ND-490	P/O NIMMO	AIR - BOMBER
		JB-655	P/O NIMMO	AIR - BOMBER
		ND-490	P/O NIMMO	AIR - BOMBER
		ND-490	P/O NIMMO	AIR - BOMBER

103 SODN

REMARKS (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	Time carried forward:	
	Flying Times	
	Day	Night
BASE - W MALLING	1.00	
W MALLING - BASE	.50	
PRACTICE MIT	1.25	
"X" COUNTRY	1.40	
"X" COUNTRY	1.90	
"OPS - GODYNIA		
TOTAL FOR APRIL, 1944		6.15
H. Hart FLT O.C. "A" FLIGHT		
TOTAL TIME ..		70.10 / 65.10

Det hele slutter i april med en total flyvetid for Smiths vedkommende på 70 timer i dagslys og 165 nattimer.

pludselig mod jorden i den klare nat, uden at se mere til maskinen. Det hele har kun varet få sekunder. Klokken er 04.20, da engelske lyttestationer opfanger signalet om, at ND420 er blevet ramt.

Næsten samtidigt må piloten James Nimmo have forladt maskinen. Han var det eneste besætningsmedlem, der havde sin faldskærm på fra starten. Om han er blevet kastet ud eller sprunget, ved man ikke. Faldskærmen har ikke åbnet sig. Tirsdag den 11. april kan man i Vejle Amts Folkeblad læse følgende: "I formiddagstimerne i går blev der på gdr. Villiam Mikkelsens mark ved Tykskov fundet liget af en flyver. Den omkomne var sprunget ud med faldskærm, men var meget stærkt forbrændt. Der blev i omegnen foretaget en meget grundig eftersøgning, men man så ikke nogen spor af nogen nedstyrtet maskine på dette sted".

Politirapport om fund af engelsk faldskærm på landmand Henry Svarres mark i Hygild, Ejstrup sogn.

Mandag 10. april.

I henhold til en dags formiddag fra sognefoged Edvard Jensen, Ejstrupholm, hertil indgået telefonisk meddelelse om, at der på landmand Henry Svarres ejendom Nørre Hygildgaard 3 a 4 km vest for Ejstrupholm var fundet en engelsk faldskærm, indfandt overbetjent Korup og undertegnede os straks i motorvogn på Nørre Hygildgaard, hvor bestyrer Jens Svarre forklarede, at han dags morgen ved 7½ tiden havde observeret faldskærmen, som havde haget sig fast i toppen af nogle ret høje graner i en plantage 4 a 500 m syd for ejendommen, hvorefter han bjergede faldskærmen og tog den med hjem på ejendommen.

Faldskærmen, der er udløst og ubeskadiget, er forsynet med påklæbet navneskilt, hvorefter flyverens navn er aflæst som "Smiih. T."

I højre nederste hjørne er navneskiltet endvidere forsynet med nr. 679.

Faldskærmen er dags formiddag afleveret til den tyske besættelsesmagt fra Brande.

Der er afgivet sålydende melding til H.D.K.: Dags formiddag er der på landmand Henry Svarres ejendom fundet en engelsk faldskærm. Faldskærmen, der er udløst og ubeskadiget, er afhentet af den tyske besættelsesmagt i Brande.

Der er ikke fundet spor af den med faldskærm landede flyver.

Der er ingen underskrift på rapporten, men stilen kunne tyde på kriminalass. Sørensen.

Det var John Smiths faldskærm, som her straks blev overgivet til besættelsesmagten. Smith har senere besigtiget stedet og fået udpeget det træ, hvor han landede.

Politirapport ang. liget af en engelsk flyver, der er fundet på landmand Villiam Mikkelsens mark i Tykskov, Ejstrup sogn.

Mandag 10. april.

I henhold til en dags formiddag fra sognefoged Edvard Jensen, Ejstrupholm, hertil indgået telefonisk meddelelse gående ud på, at der på landmand Villiam Mikkelsens mark i Tykskov 3 a 4 km syd for Ejstrupholm var fundet liget af en engelsk flyver, har overbetjent Korup og undertegnede straks i motorvogn indfundet os på stedet, hvor sognefogden var til stede sammen med nævnte landmand Villiam Mikkelsen, der forklarede, at han dags morgen ved 7 tiden fra sin ejendom var blevet opmærksom på, at der var ild i et eller andet på hans mark nogle hundrede meter nord for ejendommen og ca. 100 m øst for Tykskov – Ejstrupholmvejen, og da han undersøgte forholdet nærmere, viste det sig, at det var en nedstyrtet engelsk flyver, i hvis tøj der var ild. Nedstyrtningen var sket på en pløjemark, og i opspringet var liget slynget et par meter til siden. Komt. fik hurtigt ilden slukket ved hjælp af en spand vand, men tøjet var omtrent brændt af kroppen på flyveren, der var fuldstændig knust. Liget var dog endnu varmt, og der sivede blod ud af næse, mund og ører. Kompt. så ikke noget til flyverens faldskærm, men forbrændte rester af faldskærmens seler m.v. ses endnu at være fastspændt til liget.

Det lykkedes ikke at identificere liget, men det formodes, at flyveren hører til besætningen i den ved Brande nedstyrede flyvemaskine.

Læge P. Olsen, Ejstrupholm, var til stede.

Liget af den dræbte flyver er dags formiddag fjernet af den tyske besættelsesmagt fra Brande.

Kl. 12.22 er sålydende melding afgivet til H.D.K.: Dags formiddag er der på landmand Villiam Mikkelsens mark i Tykskov 3 a 4 km syd for Ejstrupholm fundet et noget forbrændt lig af en engelsk flyver, hvis navn ikke har kunnet konstateres. Liget er fjernet af den tyske besættelsesmagt fra Brande.

O. Sørensen
Kriminalass.

Det var liget af piloten Nimmo, som blev fundet på marken i Tykskov. Læge Olsen fjernede uret fra liget og gav det til Villiam Mikkelsen. Her kunne man på bagsiden se navn og nr., men man har åbenbart ikke fortalt dette til myndighederne.

Da en undersøgelseskommission efter krigen opsøger Villiam Mikkelsen bliver dette opklaret, men uret forbliver i Mikkelsens varetægt og først 50 år senere afleveres dette til Brande Museum sammen med et kompas, fløjte, faldskærmsspænde og nogle forbrændte tøjstykker. Nimmos far, der var Major-General i Northern Command i Australien, modtager i 1946 undersøgelseskommissionens konklusion, hvilket fremgår af det følgende brev til Clohessy fra juni 1946.



AUSTRALIAN MILITARY FORCES.

NORTHERN COMMAND.

HEADQUARTERS:
VICTORIA BARRACKS.

Brisbane, *24th* June *1946*.

Dear *Sgt Clohessy*.

As father of the late P/O Jim Nimmo, I have had further information which may be of interest to you. A report from the Missing Research and Enquiry Service states that :-

"Investigations in the vicinity and questioning of inhabitants of the district in which your son's aircraft crashed reveal that fragments of the aircraft are scattered over a wide area. It would appear from this that the aircraft must have exploded in the air after the two survivors had baled out. There can be no doubt that the remaining occupants of the aircraft were killed instantaneously.

William Mikkelsen, a small farmer at Tykskov, which is several kilometres north-east of Brande where the bodies of some other members of the crew were found, reports that he found a body wearing a wrist watch inscribed with the name of your son.

All the bodies were removed by the Germans and it is thought probable that they are all buried in the Fourfeldt cemetery at Esbjerg. Investigations are proceeding in an endeavour to verify this and to obtain full burial particulars."

Apart from this, I am wondering whether you could find the time to send me a few lines about the operation you went on, and any interesting details up to the time of the crash. Anything like that would be of great interest to me and also to my daughter, as would some accounts of any other operations you were in together.

I am glad you were fortunate enough to have got out safely, and if you could spare a few minutes to drop me a line I would be very grateful.

Yours sincerely,

(R.E. Nimmo).

Major-General,
GOC Northern Command.

Flight Sergeant K.F. Clohessy,
374 Lord Street,
PERTH. W.A.

Brev til Clohessy fra Nimmos far.

Over 50 år senere modtog Brande Museum en pakke fra Villiam Mikkelsen med et faldskærmsspænde, en fløjte, et lille og et stort kompas, noget stof fra faldskærm og uniform og et ur, hvor der på bagsiden var indgraveret: JAH. Nimmo 401638 RAAF.

Flyet må have foretaget nogle store drej, for to km nordligere finder man næste dag liget af telegrafisten Thomas Bradley. Chr. Christensen, der denne dag havde mælketuren, ser, at der ude på marken ligger noget. Da han ser nærmere efter, viser det sig, at det er en død mand. Han fortsætter til den såkaldte Kaptajnsgård ved Harrild Vandmølle, hvor den tidlige frikorpsmand Kaptajn Thor Jørgensen bor. Denne informerer de tyske myndigheder, der sammen med kaptajnen fjerner liget i et tæppe og kører det til Brande. Thor Jørgensen var næstkommanderende ved det første kompagni af Frikorps Danmark, der blev sendt til uddannelse i Tyskland i Hamburg. Flere år efter dukker et ur op med Bradleys navn. Dette er dog senere forsvundet. Flyet drejer nu mod syd-vest, og fire km længere fremme, over Dørslund, brækker maskinens forparti af og falder til jorden. I en kort afstand derfra finder man næste dag tre lig. De er alle uden faldskærm. Maskinen fortsætter ind over Brande, drejer i en bue rundt over Langkær, hvor den ses af flere mennesker, stærkt brændende, og nærmer sig igen byen, denne gang fra syd. 50 meter fra Brande Sygehus klipper den toppen af nogle grantræer, og falder ned i sygehusets urtehave.



Billede fra Brande Museum af Nimmos ting.

Følgende politirapport er afgivet af politiassistent V.K. Stephansen den 15. april 1944.

Brande 14. april 1944.

Under luftalarm her natten mellem d. 9. og 10. ds. kl. 03.49 hørte jeg under løb til herværende kommandocentral, som er beliggende ca. ½ km fra herværende politistation, et brag i vestlig retning, og kort forinden havde jeg set en ildsøjle i luften i nordlig retning.

Ildsøjlen stammede øjensynligt fra en flyvemaskine som i brændende tilstand styrtede til jorden.

Under min observation af den brændende maskine, så jeg, at der ad Herningvej i sluttet trop og under kommando af en officer, løb ca. 20 – 30 soldater af den tyske værnemagt.

Ved min ankomst til kommandocentralen fik jeg oplyst, at der kl. 04.00 fra bager Willadsen, Herningvej, telefonisk til kommandocentralen var blevet meddelt, at en flyvemaskine var styrtet ned vest for byen ca. 100 meter fra herværende sygehus.

Ved undersøgelse konstateredes, at maskinen lå 150 meter fra sygehuset, og at den tyske værnemagt var i færd med at undersøge den nedstyrkede maskine, og en officer erklærede, at der ingen bomber fandtes i maskinen. Der blev samtidigt meddelt, at værnemagten havde overtaget afspærringen og bevogtningen af den nedstyrkede maskine.

Da der ingen bomber fandtes i maskinen var der således ingen grund til at evakuere sygehuset og de nærmeste beboelsesejendomme.

Der blev i stedet sat vagter ved vejene til sygehuset af C.B. pligtige.

Maskinen der var set styrte brændende ned i nordlig retning, blev først fundet kl. 08.00, og kommandocentralen i Vejle blev straks underrettet derom.

Under den i Dørslund foretagne undersøgelse viste det sig, at maskinen var faldet på gårdejer Ivar Madsens mark i Dørslund, matr. nr. 4 a, Brande sogn, ca. 3 km fra Brande kommandocentral.

Hovedparten af maskinen var brændt og der blev fundet maskindele i en afstand af ca. 2 km. I en afstand af ca. 100 meter fra maskinen fandtes liget af en ung mand, som øjensynlig i stor højde var styret ned på jorden, idet liget ved nedstyrtningen havde lavet et stort hul i jorden. Alt tøjet var brændt af den døde og kroppen var meget forbrændt.

Ca. 400 meter øst for maskinen fandtes på landmand Jens Peter Larsens mark lig nr. 2. På dette lig var alt tøjet ligeledes brændt. Marken, hvor lig nr. 2 blev fundet, har matr. nr. 1 l, og 1 m, Brande sogn.

På en mark tilhørende landmand Lund Pedersen, Dørslund, matr. 1 d og 1 h, Brande sogn, blev der i en afstand af ca. 1 km fundet liget af endnu en person.

Under luftalarmen blev der kl. 04.12 rapporteret, at der var nedstyrtet en

flyvemaskine v. Filskov ca. 2 km fra Filskov jernbanestation. Underretning herom blev straks givet til kommandocentralen i Vejle.

Udover fornævnt skete intet.

Der var den nævnte store overflyvninger, og der fandt luftkampe sted, idet der af og til hørtes skydning.

En tredje flyver skal være fundet og indbragt til den tyske værnemagt.

Kont. Brande politistation d. 14. april 1944.

Det skal bemærkes, at kaptajn Broberg, sprængningskommandoen i Kolding, d. 10. ds kl. 12.00 indfandt sig her og foretog undersøgelse af de to nedstyrtede maskiner. Kaptajnen meddelte efter endt undersøgelse hertil, at ingen af maskinerne ved nedstyrtningen var forsynede med bombelast.

Vagt ved maskinerne blev etableret indtil videre.

Resterne af de nedstyrtede maskiner er i dag kl. 18.00 fjernet af den tyske værnemagt og vagtposterne er inddraget.

Kl. 17.30 foretog Kaptajn Broberg, sprængningskommandoen, Kolding, endnu en undersøgelse, og der blev hertil meddelt, at der ikke fandtes sprængstof af nogen art.

Der tales nu om, at den flyvemaskine der blev fundet i Dørslund på matr. nr. 4 a, Brande sogn, er en del af den store 4 motorens flyvemaskine, som er nedstyrtet ved Brande sygehus på matr. nr. 1 bz, Brande by og sogn, men hvis dette skulle være tilfældet, må maskinen først være kommet fra nord og fløjet mod syd og derefter vendt udenfor Brande by og fløjet mod nord igen.

Udtalelser ang. dette er fremkommet fra den tyske værnemagt.

Statens tilsynsførende, der har besigtiget den nedstyrtede maskine, må kunne udtale sig herom.

V. K. Stephansen
Politiassistent

Fremsendes til Vestre Luftværnskommando via Sydjyske Distriktskommando.

Som det fremgår af politirapporten, mente selv statens tilsynsførende, at der var tale om to nedskudte maskiner, hvoraf den i Dørslund skulle være et engelsk jagerfly. Denne misforståelse kom også i Vejle Amts Folkeblad, og det tog mange år, før fejltagelsen blev rettet. Den optræder i adskillige værker om besættelsen. Tyskerne var dog ikke i tvivl om sagens rette sammenhæng, men da var artiklen skrevet.

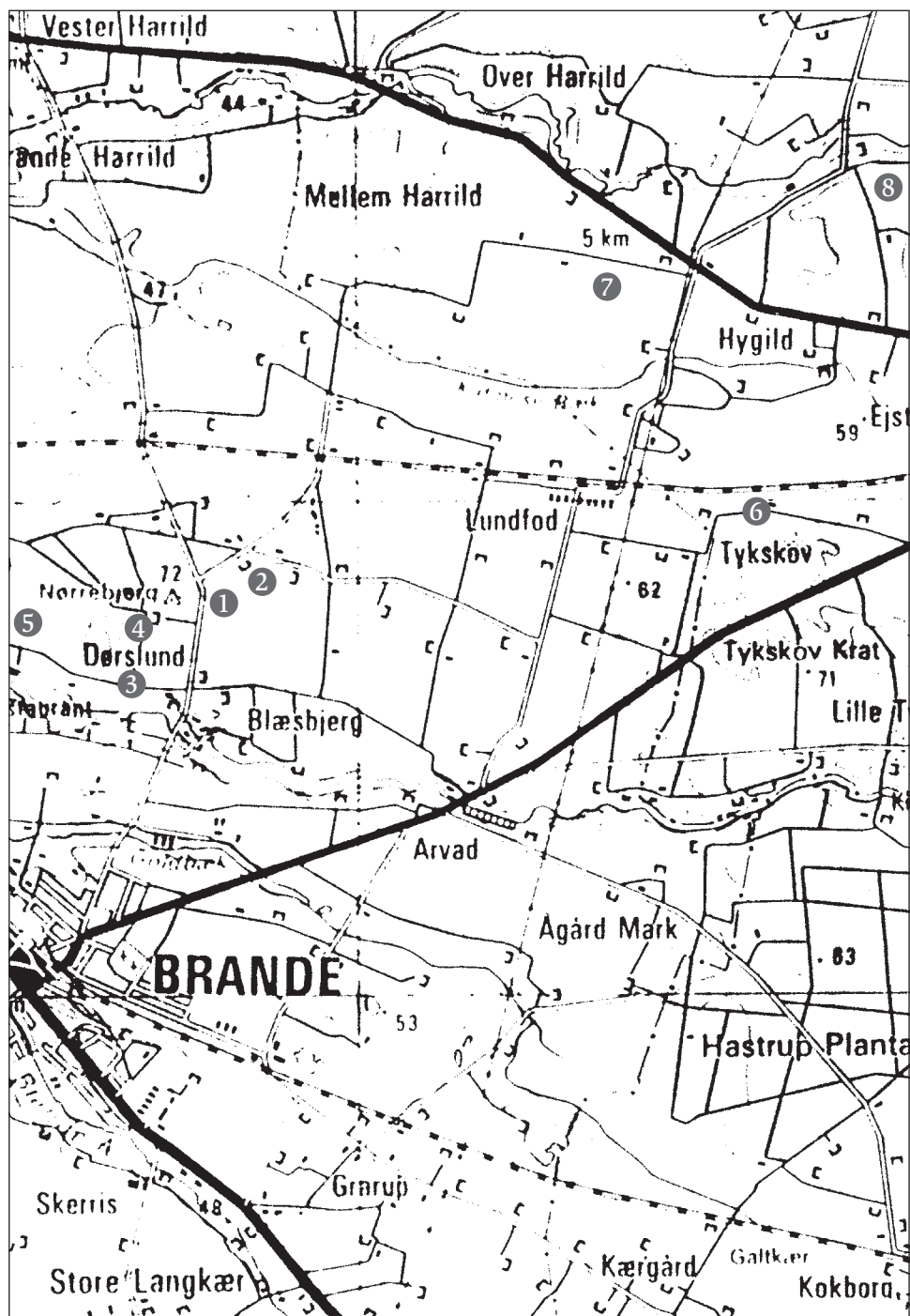
Fra maskinen bliver ramt, og forpartiet falder af ved Dørslund, går kun få minutter. De fem besætningsmedlemmer oppe foran, har tilsyneladende ikke haft en chance. Tårnskytten John Smith mener, at maskinen blev ramt i den beholder, der indeholder hydraulikolien. Den ligger under pilotens sæde, og da alle ligene var indsmurt i olie, er det meget sandsynligt. Benzintankene var åbenbart intakte, da man samme dag kunne se, at tyskerne pumpede benzin op fra skroget i store beholdere.

Endnu en person mangler vi af besætningen, og det er agterskytten Keith Clohessy. Her er hans egen beskrivelse af, hvad er skete:

“Jeg sad som agterskytte i det drejelige tårn, og efter Nimmos opfordring til at springe ud gik jeg i gang med forberedelser til at forlade min plads, men det var ikke helt uden problemer. Mit tårn skulle stå i en ganske bestemt vinkel, før jeg kunne komme ind i maskinen efter min faldskærm. Under normale omstændigheder var det ikke noget problem, da det foregik hydraulisk ved at trykke på nogle knapper, men nu var der lige pludselig ingen hydraulik, så jeg måtte dreje tårnet med et dertil beregnet håndsving. Jeg fik tårnet drejet i den rigtige stilling, kom ud, og fik hurtigt min faldskærm spændt på. Jeg bemærkede, at nødlugen var åbnet, men jeg så ingen af de andre. Så sprang jeg og landede kort efter ved en skov, hvor jeg gemte min faldskærm og min dragt i en brændestabel. Jeg opdagede nu, at jeg havde mistet min ene støvle, og at mit højre knæ var dobbelt så tykt som normalt.”

Faldskærm og dragt bliver næste dag fundet af Ingvar Mølgaard, der var formand i et brunkulsleje i Dørslund. Han er også med i den lokale modstandsbevægelse, så han fjerner alle beviser om, at nogen er landet i faldskærm.

Clohessy springer ud få sekunder før forpartiet falder af over Dørslund, så man kan regne ud, at der ikke er gået lang tid fra maskinen bliver ramt, til den falder ned.



1, 2, 3: Ligene af Roberts, Bernaldo og Thornton.

4: Halvdelen af flyet

5: Clohessys faldskærm

6: Nimmo

7: Bradley

8: John Smiths faldskærm

John Smith's beretning

Tårnskytten John Smith var den første, der sprang ud, og han lander i nogle høje træer lige syd for gården Nørre Hygildgaard, ca. fire km nordvest for Ejstrupholm. Han gjorde sig fri af sin faldskærm og lod sig dumpe det sidste stykke ned på jorden, for som han senere har fortalt: "Jeg kunne jo ikke blive hængende der". Derefter begyndte han at gå mod vest. Han var klar over, at han skulle væk fra landingsstedet, da han var nødt til at lade faldskærmen hænge ret synligt.

Han fortæller, at han på et tidspunkt kom til en vej, hvor han så en militærbil stoppe op, og nogle soldater blive sat af. Han hastede videre, da han var klar over, at det var ham, de var efter. Lidt senere når han til et dambrug (Harrild Mølle), og da han er godt træt, gemmer han sig i et krat, hvor han falder i søvn.

Han vågner ved, at en tysk soldat prikker ham i maven med en pistol. Han bliver derefter kørt til Brande Byskole, der var besat af de tyske tropper. Inspektørboligen var dog ikke blevet inddraget, og her boede inspektøren, hans hustru og en halvvoksen søn, der hed Henning Kudahl. Denne fortæller, at han fra et vindue fik øjenkontakt med en flyver, som han vinkede til.

Over 50 år senere besøgte John Smith skolegården igen, og han kunne tydeligt huske den unge mand i vinduet. Det var den eneste kontakt, han havde med danskere, før han blev ført til Tyskland.

Før han kommer i forhør, bliver han ført forbi skolens åbne cykelskur, hvor de forkullede rester af hans kammerater ligger. Han mener at kunne genkende Jack Bernaldo blandt ligene. John Smith bliver natten over på skolen.

Keith Clohessys flugt

Mens Clohessy begav sig på flugt, vågnede byen op til en begivenhedsrig dag, der for nogle blev et minde for resten af livet.

Kristian Østergaard beretter: Det hele begyndte en forårmorgen helt nøjagtigt den 10. april 1944. Det var 2. påskedag. Jeg tjente dengang på en gård uden for Brande, og det var min fridag. Efter at jeg var færdig med morgenarbejdet og gårdfejning, steg jeg på min cykel, for at køre til mit hjem i Flø, der ligger ca. 4 km vest for Brande. Det blev en noget anderledes tur end sædvanlig. Da jeg kørte gennem Brande, kunne jeg straks mærke og se på folk, at der var sket et eller andet usædvanligt. En mindre folkestrøm bevægede sig mod den vestlige del af byen, og jeg fulgte selvfølgelig efter.

John Smith fik sit "Certificates of Qualification" den 31. marts 1943 som air-gunner på No. 2 Bomber & Gunnery School i Port Pirie, South Australia. Derefter begynder et intensivt træningsprogram, før han ankommer til England i august 1943 som F/sgt.

Ifølge logbogen fortsætter han træningen i Wellington bombefly frem til november, hvor han skifter til Halifax og flyver med forskellige piloter. Den 30. dec. optræder navnet Nimmo for første gang som pilot, og de er denne dag i luften i næsten 8 timer, hvor de øver circuits and landings og flyver tværs over England. Fra nu af er w/o Nimmo besætningens faste pilot, og de fortsætter i Halifax indtil 4. jan. 1944, hvor de endelig skifter til Lancaster, der bliver deres sidste fly. De er nu tilgået 103. SQDN på flyvepladsen Elsham Wolds.

Deres første kampoperation er den 14. jan. over Brunswick, og de er nu skiftet til Lancaster III. Den 27.-29.-30. jan. er de over Berlin, og nu følger 14 dage med øvelser. Den 15. februar gælder det igen Berlin, den 19. Leipzig, den 21. Stuttgart, den 24. Schweinfurt, og den 25. Augsburg. Det giver en total flyvetid for februar på 17.55 timer om dagen og 39.05 timer om natten.

Marts starter igen med træning, men den 15. er de over Stuttgart, den 18. Frankfurt, og den 30. Nurnburg.

April 1944 bliver deres sidste måned i Lancaster ND 420. Den 9. letter de mod Gdynia, og logbogen slutter brat.

Ifølge den sidste sammentælling har John Smith i alt tilbragt 70.10 timer om dagen og 165.10 timer om natten i bombefly.



Maskinen, der styrtede ned i Brande.

Kappede Toppene af Sygehusets Plantage og faldt ned i nogle Haver.

Ved 4-Tiden skete en Nedstyrtning over selve Brande By. En stor firemotorers engelsk Bombemaskine, der kom i vestlig Retning, gik ned over den lille Plantage ved Brande Sygehus, der kun er 25—30 Meter bred. Den kappede først Toppen af nogle Træer og tog derefter flere hele Træer, ialt ca. 25, inden den styrtede ned og kom til at ligge med den ene Halvdel i en Forhave til en Ejendom paa Herningvej og med den anden Halvdel inde i Sygehusets Køkkenhave, kun ca. 150 Meter fra selve Sygehuset. Maskinen er ikke kommet i Brand, men enkelte Dele af den slyngedes omkring, og en Maskindel slyngedes op paa Taget af en Ejendom paa Risomsallé, hvor den knuste flere Tagsten og havnede paa Loftet. Ingen Mennesker kom til Skade.

Den nedstyrtede Maskine blev straks undersøgt. Der var ingen Besætning om Bord, saa det maa formodes, at den har reddet sig med Faldskærm. Det viste sig heldigvis, at der ikke fandtes Bomber i eller ved Maskinen, saa man undgik den Evakuering af Sygehuset og de omliggende Ejendomme, som man først havde frygtet, maatte iværksættes.

Maskine styrtet brændende ned ved Dørslund.

Maskindele spredt over 2½ km. — Tre Mand dræbt.

Omtrent samtidig med, at Maskinen styrtede ned over Brande, kunde man fra Byen se en brændende Maskine styrte ned i nordlig Retning. Det viste sig senere, at det var en tomotorers engelsk Jager, der var styrtet ned ved Dørslund paa Iver Madsens Mark. Maskindelene var spredt over et Areal paa ikke mindre end 2½ km. Her fandt man Ligene af to Flyvere.

Artikler fra Vejle Amts Folkeblad om den nedstyrtede bombemaskine.

Bemærk den fejlagtige beretning om jagerflyet, der faldt ned i Dørslund.

Tæt ved Brande Sygehus så jeg nu, hvad der havde trukket de mange mennesker til. Her lå et stort bombefly lige midt i sygehusets køkkenhave. Flyet var ikke styrtet lodret til jorden. Det var kommet i næsten vandret flyvning, og det var tydeligt at se, fra hvilken retning flyet var kommet, da det havde pløjet sig vej gennem en mindre granbevoksning, der stod mellem byens anlæg og sygehuset. Det så ud til at flyet var gået ind i en krængning, lige før det ramte træerne, hvorved venstre vinge havde fået mere fat i træerne og derved fremtvunget en rotation af flyet, som derved kom til at ligge med halepartiet mod vest.



Øverst et billede af de væltede træer, som Kristian Østergaard omtaler og nederst det eneste billede, der findes af det nedstyrte fly ved Brande Sygehus.



Jeg husker ikke rigtigt, hvad jeg tænkte, da jeg stod der. Jeg var 18 år, og så det hele med en 18-årigs øjne. Hele vores hverdag var gennemsyret og påvirket af krig gennem aviser og radio og ikke mindst folkesnak. Umiddelbart følte jeg vel, at hændelsen her bare var en del af, hvad der skete mange gange dagligt rundt i Europa. Jeg følte nok lidt ekstra spænding ved, at det lige netop var her, der skete noget denne gang, og jeg tror ikke umiddelbart, at jeg satte det i forbindelse med lidelser og tragedier, som altid følger i kølvandet på den slags hændelser.

Da jeg havde set nok på flyet, skyndte jeg mig hjem til Flø for at fortælle, hvad jeg havde oplevet, og jeg blev hurtigt gjort opmærksom på, at man sandelig også havde oplevet noget der. Tyskerne havde hele formiddagen været særdeles aktive og gennemløst alle læhegn, skove, huse og gårde i omegnen. Det var helt klart, at de jagtede eventuelle overlevende besætningsmedlemmer fra flyet i Brande. Det var selvfølgelig spændende, men rigtig spændende blev det først ved middagstid, da naboens meget unge tjenestekarl pludselig kom farende ind i gården og fortalte, at der lå en englænder i et læhegn nede ved landevejen. Mine brødre Jens og Karl og jeg nærmest fløj afsted ned til det omtalte sted, og der lå rigtig nok en uniformeret person i et læhegn ca. 10 meter fra hovedvej 18. Men det var ikke nogen englænder. Vi fik ham til at skrive sit navn på bagsiden af en tændstikæske, og der stod: K. Clohessy Australien.

Men der var andre end os, der var kommet i forbindelse med flyveren. Ovre på den anden side af hovedvejen boede en frilandsgartner ved navn Kaaseng og en arbejdsmand, der hed Christian Jørgensen. Denne boede så tæt ved landevejen, at når man trådte ud af huset, stod man faktisk i vejgrøften. Huset blev dengang kaldt for Reimerhuset, fordi det var her, at landevejsrøveren Peter Reimer engang havde boet. Gartneren Kaaseng ved jeg faktisk ikke meget om. Han købte et stykke jord i begyndelsen af krigen og lavede et lille gartneri. Hvor han kom fra, og hvad der blev af ham, ved jeg ikke. Han levede meget småt i noget, der nærmest lignede et læskur.

På denne lune forårsdag var de begge i løbet af formiddagen gået i gang med udearbejde. Da der kun var 40 - 50 meter mellem deres jorder, kunne de godt gå og snakke lidt sammen under arbejdet, og pludselig spørger Chr. Jørgensen, hvorfor Kaaseng fløjter efter ham. Denne benægter at have fløjtet, men kort efter er der igen nogen, der fløjter, og de finder nu ud af, at lyden kommer fra et læhegn på den anden side af vejen, og de ser en arm, som vinker efter dem.

Jeg ved ikke rigtig, hvordan sagen udviklede sig, eller hvor lang tid der gik, før vi kom ind i billedet, men vi ved nu, at sprogproblemer og stadig patruljerende tyskere på hovedvejen skabte problemer, som de to mænd ikke mente selv at kunne klare. De henvendte sig derfor til en landmand, der boede et par hundrede meter borte, men heller ikke her var der nogen, der kunne snakke engelsk. Det var måske derfor, at den unge karl havde kontaktet flere af de omkringboende, for lige pludselig var der ret tæt befolket omkring læhegnet.

Jeg husker situationen som værende ret kaotisk, da vi kom til stede, og vi stod lidt rådvilde, eller lå, for vi måtte jo gemme os, når patruljerne passerede på vejen. Jeg tror nok, at vi opfattede situationen som værende fuldstændig håbløs med så mange implicerede. Alle vore planer om, hvordan den slags sager skulle tackles, faldt pludselig til jorden. Den eneste, vi tænkte på, som måske kunne hjælpe, var overlægen på Brande Sygehus, Dr. Himmelstrup. Men så langt i overvejelserne kom vi slet ikke, for pludselig kom en mand løbende med et par gamle støvler og en lang sort overfrakke. Det blev Clohessys forklædning, og efter at have iført sig dette, begyndte han at gå mod Herning, og vi trak os tilbage.

Senere på dagen prøvede vi at finde ud af, hvor han kunne være landet og måske finde hans faldskærm, men tyskerne var overalt, så vi opgav.

He's Now A Prisoner

Born 21 years ago in the house in Lord Street where his parents are still living, Flight Sergeant Keith Francis Clohessy has been officially reported a prisoner of war.

Clohessy was reported missing on April 10 on an operational flight from England, while laying mines in enemy waters.

Two of his three brothers are also in the forces, Leo, a warrant officer-wireless gunner who is home after some time in Russia with the R.A.A.F., Glen a signaller in the A.I.F.



K. F. CLOHESSY

Eldest, Jack, is m a n powered, their only sister has a husband in the R.A.A.F. and he recently returned from New Guinea.

Their father was a soldier in the last war, had four brothers in the forces, two of whom were killed.

Baby of the family of Mr and Mrs J. Clohessy, of 374 Lord Street, Keith was educated in Peith at St. Patrick's Boys' School and Christian Brothers' College, passed his Junior at 13, and after leaving school went to the Child Welfare Department as a clerk.

A keen cricketer, Keith got 17 wickets for 45 runs in one match when playing for North Perth, was presented with the ball mounted on a wooden stand.

He earned two cups with the Mt. Lawley Football Club as the most serviceable player for 1941 and 1942.

Fra Daily News den 5. juni 1944.

I mange år tænkte vi på, hvordan det var gået den unge flyver. Vi havde lidt dårlig samvittighed over, at vi ikke havde kunnet hjælpe ham bedre, og vi spekulerede ofte på, hvordan det var gået ham, efter at han forsvandt ud ad vejen. Der skulle gå 50 år, før vi fik svar på de mange spørgsmål.

Mange år senere

Hvordan det lykkedes at finde frem til Clohessy og Smith, er en meget lang historie, som ikke hører hjemme i denne beretning. Ved hjælp af jysk stædighed, Ole Kraul, Horsens og den australske veteranforening, fandt vi frem til de to navne i henholdsvis Perth og Portland ved Melbourne. Selv havde de ingen forbindelse haft indbyrdes, men nu mødtes pludselig de to gamle kammerater igen, takket være vores efterforskning. Efter nogen korrespondance frem og tilbage blev Ole Kraul ringet op af Clohessy, der meddelte, at de to gamle kammerater ville ankomme til Kastrup om 14 dage. Det var den 24. april 1995. De sidste mange led kunne nu føjes til historien om ND420. Under opholdet i Brande forsøgte vi at opklare de mange ubesvarede spørgsmål. John Smith's færden var stort set fastlagt, men med hensyn til Clohessy svævede mange ting i luften.

Han fortalte, at han gik ud ad en øde landevej, og at en bil syntes interesseret i ham. Da den blev meget nærgående, løb han væk fra vejen og over en å. Dernæst mødte han en dansker, der ikke kunne forstå noget, overnattede i et udhus og blev næste dag arresteret af dansk politi.

Ud fra disse kendsgerninger begyndte et større detektivarbejde, som først sluttede med den sidste brik på årsdagen for nedskydningen i 1999.

Hvad var det for en å, Clohessy krydsede? Hvem talte han med, og hvor overnattede han? Hvor blev han arresteret?

I et illegalt blad stod der i 1944, at på grund af for megen snak var en flyver blevet arresteret af dansk politi ved Lind. Det kunne måske være Clohessy, hvilket betød, at han var travet temmeligt langt ud ad landevejen, før han krydsede åen. I de otte dage Clohessy opholdt sig i Brande, blev han kørt rundt i omegnen, og da han ved Skærbæk, øst for Herning, krydsede Fjederholt Å, råbte han stop. "Den å ligner den, jeg vadede over". Det var 2 km øst for Skærbæk. Næste dag rejste Clohessy tilbage til Australien.

Før han rejste, havde han ret detaljeret forklaret, hvor han overnattede. Det var en lille gård, hvor der på den ene side af gårdspladsen var beboelse, og på den anden side et mindre hus med hønse- og vaskehus, hvor der oven-

*Vaskehuset,
hvor Clohessy
overnattede.*



over var et loftrum, hvor han havde overnattet. Han havde taget sit våde tøj af og "lånt" et par lange underbukser. Om morgenen var det meningen, at han ville give sig til kende, men da han så nogle børn lege på gårdspladsen, opgav han, da han var bange for, at han udsatte beboerne for tyskernes repressalier. Senere på dagen kom han til en jernbanestation, hvor han blev arresteret af en dansk politibetjent.

Eftersøgningen kunne nu indskrænkes til området ud ad Slumstrupvej, og i nr. 16 hos grd. Chr. Christensen blev det hele opklaret. Han forklarede, at manden, som Clohessy mødte, da han sad på et dige ud til vejen efter den våde tur gennem åen, var egnens mælkekusk, Thorvald. Denne var stoppet med sin cykel og havde tiltalt manden, da det hele så noget forkeret ud. Han var da blevet klar over, at det vistnok var en englænder, men ingen forstod et ord af, hvad der blev sagt, og en bevægelse med armene havde Clohessy opfattet, som om Thorvald viste vej. Clohessy var da gået lidt ned ad vejen og ind på en gård, der dengang tilhørte Johanne og Marinus Carlsen. De havde seks børn. Med hjælp fra Chr. Christensen lykkedes det at finde frem til 3 af pigerne, som tydeligt huskede episoden.

De fortæller samstemmende, at deres mor ret hurtigt denne morgen blev klar over, at nogen havde rodet i vaskehuset og på loftet, hvor hun fandt en våd uniformstrøje, som bestemt ikke stammede fra en tysker, da den var tydelig mærket med engelsk påskrift. Der gik lidt panik i det, og pigerne blev sendt ind med besked om ikke at nævne noget til nogen som helst. Midt i al postyret kom en nabo ind i gården, og efter nogen snak blev man enig om at anmelde episoden til dansk politi i Herning. Senere fik de også besøg af tyskerne, der belærte dem om, hvordan man forholder sig i den slags sager.

Chr. Christensen fortæller, at han gik i klasse med en af døtrene, og at hele historien optog dem meget. Sammen med Thorvald stod de ofte ved diget og spekulerede på, hvor manden var kommet fra. Thorvald udpegede for dem, hvor han troede, at "englænderen" var gået over åen. Alle de implicerede fra dengang, sagde altid det samme: "Hvor har vi spekuleret på, hvad der blev af den mand".

Det lykkedes ikke at finde ud af, hvor Clohessy var blevet arresteret. Flere besøg i Landsarkivet i Viborg, hvor vi søgte i politirapporter, var forgæves. Det kunne være Kollund.

Mindehøjtideligheden den 10. april 1999

Efter de mange års søgning og opklaringen af, hvad der hændte den frygtelige nat, var der egentligt kun en ting tilbage. Vi ville, sammen med John Smith og Keith Clohessy, sætte et minde over deres døde kammerater.

Invitation

*Afsløring af mindesten over fem besætningsmedlemmer
på Lancaster ND 420 skudt ned den 10. april 1944.*

*Afsløringen foretages af de to overlevende australiere
lørdag den 10. april 1999 kl. 14.00
ved Amtsplejehjemmet Orbæklund, Brande.*

Med venlig hilsen

På udvalgets vegne

Poul Westergaard,

Stampen 4, Brande, tlf. 97 18 07 26

Vi nedsatte en selvbestaltet komite, og med hjælp fra egnens virksomheder og private personer rejste vi på kort tid så mange penge, at vi kunne invitere de to overlevende med ledsagere til Brande. Stenen fik vi foræret, og indskriften blev udført af stenhuggeren i Give. Højtideligheden skulle finde sted på 55-års dagen, lørdag den 10. april 1999.

Den australske ambassadør og repræsentanter for Royal Air Force, forsvaret og hjemmevernet var inviteret, og ikke mindst de to gamle veteraner fra Australien, der afslørede stenen, gjorde dagen til noget særligt. Vi var glade for, at det nu endeligt var lykkedes at sætte endnu et minde i historien.



Men der var også overraskelser på dagen. Den unge mand, Henning Kudahl, der havde vinket til John Smith i skolegården, var mødt op, og de hilste nu for første gang rigtigt på hinanden.

Den største overraskelse var dog en ældre mand, der gik hen til Clohessy og præsenterede sig som den mand, der havde arresteret ham. Således faldt den sidste brik på plads. Nu kunne vi endeligt få opklaret, hvor det var foregået. Det var ved Hammerum station, bag det nuværende Egetæpper. Efter et solidt måltid på politistationen, havde de måttet overgive ham til tyskerne. Der var ikke et ondt ord imellem dem, for som Clohessy sagde:” Det var måske derfor, at jeg overlevede”.



Gravstenen over Nimmo på Gravlunden i Fourfeldt.


Hjemmeværnet mindes hvert år den 10. april de dræbte flyvere. Mindehøjtideligheden på billedet er fra 2002.



Efterskrift

Efter at tyskerne havde hentet Clohessy, blev han kørt til Brande, hvor han blev genforenet med Smith. Dagen efter blev de med tog ført til Tyskland til Frankfurt an der Oder, hvor deres veje skiltes.

Clohessy kom i fangelejren Stalag III, hvor den berømte "Store flugt" netop havde fundet sted. Et par måneder før krigen endte, kom han i en lejr 26 miles fra Berlin, hvor han blev befriet af russerne. Sammen med en ven flygtede han fra russerne og fik forbindelse til amerikanerne, der kørte ham til Brussel. Herfra fløj han med RAF til England og derfra med skib til Australien, hvor han fik sin afsked fra RAAF, om man ville det eller ej, som han skriver.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	3	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25				
Personalkarte I: Personelle Angaben Kriegsgefangenen-Stammlager: Stalag Luft 3												Beschriftung der Erkennungsmarke Nr. <u>4182</u> Lager: <u>OFLAG LUFT 3</u>																
Name: <u>CLOHESSY</u> Vorname: <u>KEITH, F.</u> Geburtstag und -ort: <u>20.3.23, PERTH</u> Religion: <u>R.K.</u> Vorname des Vaters: _____ Familienname der Mutter: _____												Staatsangehörigkeit: <u>AUSTRALIEN</u> Dienstgrad: <u>F/SGT.</u> Truppenteil: <u>R.A.A.F.</u> Kom. usw.: _____ Zivilberuf: <u>KÄUFM. INGEST.</u> Berufs-Gr.: _____ Matrikel Nr. (Stammrolle des Heimatstaates): <u>4.427295</u> Gefangennahme (Ort und Datum): <u>DÄNEMARK 13.4.44</u> Ob gesund, krank, verwundet eingeliefert: _____																
Lichtbild 												Nähere Personalbeschreibung <table border="1"> <tr> <th>Größe</th> <th>Haarfarbe</th> </tr> <tr> <td><u>170</u></td> <td><u>DUNKELBRAUN</u></td> </tr> </table> Besondere Kennzeichen: _____ Name und Anschrift der zu benachrichtigenden Person in der Heimat des Kriegsgefangenen: <u>34 LORD ST, PERTH (MR. J. CLOHESSY)</u> <u>4752</u> <u>CLOHESSY K.F.</u>													Größe	Haarfarbe	<u>170</u>	<u>DUNKELBRAUN</u>
Größe	Haarfarbe																											
<u>170</u>	<u>DUNKELBRAUN</u>																											

Des Kriegsgefangenen

John Smith blev efter 10 dages isolation i Frankfurt an der Oder ført til en lejr i Heydekrug ved Østersøen. Efter 4-5 måneder kom han til Thorn i Vistula, hvor han var ca. 3 måneder. Derefter til Fallingbostel ved Hannover i Stalag 257. Her blev han på sin fødselsdag den 16. april 1945 befriet af englænderne. Han måtte dog blive i lejren indtil det blev hans tur til at komme hjem. Blev fløjet til Holland og derfra til London den 6. maj. Han var hjemme i Australien den 10. august.

No. _____

T.G. 41A COMMONWEALTH OF AUSTRALIA-POSTMASTER-GENERAL'S DEPARTMENT

AFFIX STAMPS HERE

CASH REGISTER

URGENT TELEGRAM

URGENT TELEGRAM

This message is presented for transmission subject to the Post and Telegraph Act and Regulations.

BCN. C. 4121-4/1943-N.P.CO.-18772

THE ADDRESS MUST CONTAIN ALL INFORMATION NECESSARY TO ENSURE DELIVERY

WORDS _____ CHARGE _____ TIME _____ BY _____ REMARKS _____	To PERSONAL MRS. J. SMITH 29 HAINES ST. NORTH MELBOURNE, VIC.	For Office Use Only T _____ C _____ B _____
--	---	--

418679 FLIGHT SERGEANT J. SMITH SAFE STOP PLEASED TO INFORM YOU THAT YOUR HUSBAND FLIGHT SERGEANT JOHN SMITH PREVIOUSLY PRISONER OF WAR HAS BEEN LIBERATED BY THE ALLIED ARMIES IN EUROPE STOP IT IS ANTICIPATED THAT YOUR HUSBAND WILL COMMUNICATE WITH YOU DIRECT

FROM **AIR FORCE** *John Smith*
391 LITTLE COLLINS ST MELBOURNE

CHARGES FOR URGENT RATE TELEGRAM FOR 14 WORDS OR LESS: WITHIN A 15 MILE RADIUS, 1/6; BEYOND A 15 MILE RADIUS, 2/- EACH WORD IN BOTH CASES 2D.
29/4/45

TIL MINDE OM BESETNINGEN PÅ
LANCASTER ND420/G, NO 103 SQD
SKUDT NED DEN 10. APRIL 1944

JAMES NIMMO	RAAF 21 ÅR
THOMAS BRADLEY	RAAF 21 ÅR
ARTHUR THORNTON	RAAF 24 ÅR
JACK BERNALDO	RAAF 27 ÅR
JAMES ROBERTS	RAF 20 ÅR

DE DØDE FOR OS