

# Begivenheder fra luftkrigen over Thy og Mors 1940-1945

Af PEDER HOVE, Højvej 7, Taars

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

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

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

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

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

For at begynde med begyndelsen, tog tyskerne straks efter besættelsen fat på anlæggelsen af en søflyvestation ved Dragsbæk (underlagt den meget store og betydningsfulde "Fliegerhorst" Aalborg). Tillige påbegyndtes opførelsen af en lang række stillinger langs vestkysten, hvoraf dog kun få havde betydning for luftkrigsførelsen. Hanstholm-fæstningen havde ganske vist antiluftskyts (flak), men vigtigere var de specielle stationer (radaranlæg) til sporing af indtrængende fly. Hjørdemål, Lodbjerg, Thyborøn var luftmeldestationer. Et større bunkeranlæg på Agger Tange, hvis fundament endnu ses, kan muligvis have været brugt til radarpejling. Fraset disse installationer havde området i luftmilitær henseende ikke den interesse som de store "centre" i nærheden, først og

fremmest Aalborg Flyveplads (vigtig for lufttrafikken på Norge og som jagerbase), der krigen igennem nød såvel RAF's (Royal Air Force) som USAAF's (United States Army Air Force) udelte opmærksomhed, samt Karup (Grove) Flyveplads, hvor tyskerne i regelen havde mindst et halvt hundrede natjagere stationeret. Sidstnævntes effektive og farlige virksomhed skal jeg senere komme ind på. Men disse centres nærhed mærkedes alligevel meget tydeligt, navnlig med hensyn til nedskydning af allierede fly.

Lad os nu se nærmere på de enkelte kategorier af luftoperationer.

## Luftangreb mod mål i området

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

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

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

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

Alle angrebene bærer i nogen grad tilfældighedens præg og var forbundet med store tab. Flyverne har sikkert blot haft ordre på at angribe "passende" mål i Nordjylland. Lignende spredte angreb fandt sted på andre lokaliteter i Jylland i denne periode.

## Minelægningsoperationer

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

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

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



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

Igen natten til den 4. november 1943 blev Thy overfløjet af tunge fly i forbindelse med minelægning i Østersøen. To firemotorede Stirling-fly blev af tyske natjagere fra Karup skudt ned over Nordthy med ca. to timers mellemrum. De hørte begge til eskadrille 75, RAF. Det ene styrtede ned ved Kallerup syd for Thisted, hvorved et af besætningsmedlemmerne dræbtes. De øvrige seks ombordværende reddede sig antagelig i faldskærm, da nødlanding i terrænet om natten var dømt til at mislykkes. Det andet fly styrtede ned ved Beersted, og her gik det meget værre, idet alle besætningsmedlemmer - de fleste af dem new zealændere - blev dræbt. Seks af flyverne blev fundet i eller ved vraget, en syvende, sergent Copeland,

må være sprunget fra flyet, inden det styrtede. Han er aldrig blevet fundet og formodes at være gået i fjorden. Pårørende til besætningen har haft forbindelse med danske efter krigen og sendt det her bragte foto.

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

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

#### **Overflyvning i forbindelse med angreb andetsteds**

Som nævnt i indledningen blev Thy og Mors flere gange overfløjet af allierede fly, når disse var på vej til eller fra bombemål i for eksempel Tyskland eller Polen. Et RAF-bombefly blev skudt ned ved Nr. Vorupør i 1944 med tab af alle ombordværende under omstændigheder, som jeg senere skal gøre rede for. Et USAAF-bombefly nødlandede ved Hørdum ligeledes i 1944, hvorved et besætningsmedlem omkom. Bombeflyenes "alfarvej" over Danmark lå ellers langt sydligere over Sønderjylland, men landsdelen kunne dog på en enkelt nat passeres af mange hundrede fly, når man en sjældent gang lagde ruten herop over.

Men først nogle generelle oplysninger vedrørende bombetogterne.

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

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

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

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



*Tysk natjager, Junkers 88, på Skrydstrup fotograferet sommeren 1945. Bemærk radarantenne foran på flyet.*

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

Natten til den 30. august 1944 blev Thy og Mors overfløjet af ca. 600 britiske bombefly på vej til og fra Kånigsberg og Stettin. Togtet blev kostbart for RAF, idet ti fly blev skudt ned alene over Nordjylland, heraf et over Thy. Der er ingen tvivl om, at de tyske luftmeldestationer fra Hansted og sydpå langs kysten til den meget store, langtrækkende radarstation "Rigelnatter" ved Nissum Fjord har været de første til at opdage indflyvningen, hvorefter de har været i konstant virksomhed sammen med natjagerne fra Karup omtrent til dagry. Bombeformationerne gik på kurs sydøst over en bred front fra Hansted i nord til Lemvig i syd og fortsatte over Mors, Salling og Himmerland til Anholdt, hvor kursen ændres i sydlig retning. Nogle timer senere fløj ca. halvdelen af styrken ad samme rute hjem. Forholdene for de tyske pejlestationer langs vestkysten må have været gunstige, for

de fik tidligt alarmeret et større antal natjagere, der dog som altid opererede enkeltvis. En af de tyske natjagere fandt sit offer, et Landcaster-bombefly fra RAF eskadrille 582, et stykke ude over havet nordvest for Vorupør, gik til angreb og skød bomberen i brand. Flyet nåede dog ind over land, hvor det styrtede ned øst for Nr. Vorupør. Samtlige syv ombordværende dræbtes. Tyskerne nedgravede ligene af de syv omkomne flyvere på stedet uden ceremoniel af nogen art. Først i 1947 blev de gravet op, lagt i kiste og flyttet til Vorupør Kirkegård.

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

### Våbenedkastningsoperationer

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

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

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

på det nordlige Thyholm, for at tage et eksempel, har således været nem at lokalisere for flyverne, da den lå på et karakteristisk, fremspringende stykke land i Limfjorden. Dertil kom, at flyene var udstyret med specielt radiopejleapparatur, der kunne pejle en stationær sender - en art radiofyr på jorden. Disse sendere, de såkaldte EURECA'er, var placeret forskellige steder i området, for eksempel på gården Helliis på Thyholm, senere flyttet til Agerø ved Mors. Det var sendere, som tyskerne ikke kunne pejle. De rakte ca. 150 km, og operatøren startede dem først på det tidspunkt, flyene nærmede sig området. Når han opnåede "kontakt" med flyet, sendte han et bestemt forud aftalt morsesignal, så stationen kunne identificeres. EURECA-stationen på Agerø, betjent af lærer Knud Hansen fra loftet på Agerø Skole, var særdeles virksom og har formodentlig gjort stor nytte. Den tyske luftvarslingsstjeneste rapporterede i mange tilfælde kredsende fly over Hurup, Sydmoser eller mellem Hurup og Mors, men uden nogensinde at kunne spore senderen.

Som nævnt var det farlig flyvning, og natten til den 12. april 1945 gik det da også galt for et Stirling-fly, der skulle nedkaste våben ved Holmene vest for Fjerritslev, kodenavn "Jarl". Flyet vendte aldrig tilbage til basen og er antagelig fløjet i havet. Alle seks ombordværende omkom. Flyets pilot drev i land ved Tornby, navigatøren ved Helligsø Strand. Han blev begravet på Helligsø Kirkegård under meget stor deltagelse af den lokale befolkning. Resten er aldrig fundet.

### Kurérflyvninger

Ved kurérflyvning forstås her de flyvninger, briterne foretog mellem England og det neutrale Sverige fra 1941 og krigen ud. Amerikanerne fløj først fra 1944. Flyvningerne var af overordentlig stor vigtighed for de allierede på mange forskellige måder, bl.a. var det jo via disse ruter, de her i landet nedskudte, overlevende flyvere, som det lykkedes at smugle til Sverige, returnerede til England.

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

### Strejfflyvertogter med jagerfly

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

Mustang med en mand til rådighed, blev strejffogter over områder så langt mod nord som Thy og Mors mulige. Mange, der husker besættelsestidens sidste år, vil sikkert erindre at have set disse fly, for de fløj hurtigt og altid meget lavt! Ti meter eller trætophøjde var den almindeligste højde for sådanne flyvninger med disse maskiner, der da var næsten umulige at spore for tyskernes radarstationer. Intruder-fly blev derfor ikke så ofte skudt ned, men alligevel forløb operationerne ikke uden tab. Da piloterne holdt sig så lavt, som de overhovedet kunne, risikerede de simpelthen at flyve i jorden. Dette skete for en RAF Mosquito-besætning over Thy den 5. april 1945. Flyet ramte i fuld fart en bakketop (hvor?), kurede til holdt i terrænet, hvorpå de to ombordværende flyvere kravlede ud af vraket og børstede sig lidt. De havde ikke fået en skramme. De to søndagsbørns helt utrolige held hørte dog ikke op hermed. Den daværende modstandschef for Thisted distriktet, oberst Ejby Nielsen, fik dem via Vildsundbroen transporteret til Nykøbing, hvor de hyggede sig på Markvardsens Hotel, inden turen gik videre til Aalborg og Sverige. Om de nåede tilbage til England inden krigen ophør, er dog uvist.

### Nedstyrtede allierede fly 1940-45



### Efterskrift

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

Disse ord fra Joh. 13.15 vil jeg lade danne afslutningen på denne korte beretning som et udtryk for den taknemmelighed, jeg synes, man bør føle over for de

allierede flyvere, der kæmpede under krigen - også for vor frihed - og navnlig over for dem, der ikke vendte tilbage fra deres missioner, hvad enten nu disse gjaldt mål i vor del af landet eller andetsteds. Her har jeg kun omtalt de flyvere, som styrtede ned i eller i umiddelbar nærhed af området Thy, Mors og V. Han Herred. Men et stort antal dræbte fly-besætningsmedlemmer blev desuden fundet ilanddrevet på kysterne og begravet på vore kirkegårde efter nedstyrtning langt - undertiden meget langt herfra.

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

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

#### KILDER:

Anders Bjørnvad: Faldne allierede flyvere 1939-45.

Anders Bjørnvad: De fandt en vej.

Anders Bjørnvad: Natten, der varede otte dage.

Richards and Saunders: Royal Air Force 1939-45.

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

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