

1942 Serva Fidem

Serva Fidem står det på en gravstøtte på Stavne kirkegård. Betydningen er sterk og aktpågivende - til minne om en ungdom som ga sitt liv for det han trodde på. "Serva Fidem" betyr: "bevar troen", og kommer fra Paulus andre brev til Timoteus, kap.4, vers 7: bonum certamen certavi, cursum consummavi, fidem servavi: "Jeg har stridd den gode strid, fullført løpet og bevart troen".

Søndag den 10.mai 1942 starter veldig tidlig for Flying Officer (løytnant) Frederick Ian Malcolm, service number 43106, B-vingen ved No 1 Photographic Reconnaissance Unit, RAF Benson, stasjonert på Wick i Skottland. Han skulle ut på et viktig oppdrag over Trondheimsfjorden. Det var stor aktivitet rundt slagskipet Tirpitz, og skvadronen til Malcolm hadde som oppdrag å overvåke denne, samt annen aktivitet i de norske fjordarmer rundt Trondheimsfjorden. Malcolm hadde på dette tidspunktet utført over et dusin fotorekognoseringssturer.

Frederick Ian Malcolm ble født i 1917 i Glasgow, Skottland - som sønn av Nancy og Frederick J Malcolm. Han hadde 5 søsken, hvorav 2 døde før han ble født. Etter å ha fullført Glasgow Academy (privatskole), begynte Frederick å jobbe innenfor shipping. Deretter gikk han inn i familiebedriften, som var et større bakeri og en betydelig restaurant. Familieforetaket ble et offer for depresjonen i 1929. Fredericks mor, Nancy, døde i begynnelsen av krigen, før Frederick la ut på sin skjebnesvangre tur. Frederick var verken forlovet eller gift. I dag lever kun en søster av Frederick. Hun heter Muriel Scott, er 85 år og bor i Glasgow. For øvrig er det mange søskenbarn og annen slekt spredt over hele verden. Hovedpersonen som har gitt meg denne dokumentasjonen, er Sheila Scott, doktor og direktør for folkehelsen i Glasgow. Hun er datter til Muriel og derved niese av Frederick. Som flygerutdannet ble Frederick jr. utnevnt til Pilot officer (fenrik) den 7.april 1940 og Flying officer (løytnant) den 11.juli 1941.

I følge offisielle kilder tok Malcolm av fra Sumburgh på Shetland klokken 05:10 om morgenen søndag 10.mai i 1942, med en Supermarine Spitfire PR IV, for en "photomission" over Trondheim. Tid over målet var satt til klokken 07:30. Mine kontakter på Shetland hevder bestemt at det ikke lå noen jagerskvadron fast på Sumburgh, men at basen



Frederick Malcolm og hans Spitfire

kun ble brukt som bunkeringsplass (refueling).

Offisielle dokumenter vedrørende RAF PR-flights (photographic reconnaissance) forteller at engelskmennene med utgangspunkt fra flystasjoner i Skottland, foretok i tidsrommet 19.januar til 23.mai 1942 i alt 113 PR-sorties (fotooppdrag) i Trøndelag. Hensikten var selvfølgelig å overvåke tyske operasjoner og forflytninger i våre nærliggende fjorder. Primært i disse fotooppdragene lå kartleggingen av slagskipet Tirpitz, støtteskipet Lützwow og krysseren Admiral Hipper. Av disse 113 foto-oppdragene var 74 vellykkede. 6 fly gikk tapt (5 Spitfire og 1 Mosquito). Se side..... Operasjonen hadde kodenavnet "Operation Chamberlain", mens den samlede plan for å utslette Tirpitz gikk i følge FlyPast i juni 2000



Messerschmitt BF 109E



Spitfire PR IV

under kodenavnet "Churchill". Flyet som Malcolm fløy hadde registreringen AB127. Opprinnelig var flyet bygd som en standard Spitfire V fighter av Vickers Armstrongs. Den 18.november i 1941 ble flyet tatt hånd om av No.8 Maintenance Unit i Little Rissington. Tidlig i 1942 ble typen returnert til Vickers i Henley for ytterligere modifisering. Den 7.mars ble AB127 overført til No.5 Maintenance Unit i Kemble. Så den 20.april ble flyet tildelt No.1 Photographic Reconnaissance Unit, altså skvadronen til Frederick Ian Malcolm på Wick i Skottland. I alt ble det i løpet av krigen utviklet 229 Spitfire fotorekognoseringsfly. Totalt ble det produsert 20 151 Spit'er fra 1939 til 1945 ved Castle Bromwich i Birmingham, konstruert og tilvirket av et team ledet av Reginald Joseph Mitchell.

Fra Sumburg til Værnes er det 410 nm (ca. 760 norske mil) i luftlinje. Malcolm fløy nok mer eller mindre direkte. Antatt tid for retur (såkalt ETA - estimated time of arrival) var satt til 10:10. Løytnant Frederick Ian Malcolm kom aldri hjem igjen. Først ble han det som på flygerspråket heter "overdue" - en ikke uvanlig foreteelse under krigen. Deretter ble han såkalt "failed to return", og til slutt: "missing in action". Hva som skjedde helt nøyaktig er det trolig ingen som vet i dag. Ble han skutt ned av tysk luftvernartilleri eller av tyske jagerfly, eller var det en teknisk feil? Sistnevnte er lite sannsynlig, i så fall ville han trolig hatt muligheten til å hoppe ut. Malcolm styrtet, og ble med flyet helt ned hvor det traff Forbordfjell på sørsiden noen meter under toppen. Om Malcolm var skadet eller allerede død før sammenstøtet med fjellet, vet vel heller ingen i dag. Etter krigen foretok The RAF Missing Research and Enquiry Service (MRES) en undersøkelse av hendelsen, og konkluderte med at Malcolms Spitfire mest sannsynlig ble skutt ned av luftvernartilleri fra Luftwaffe på Værnes. Tyskerne rapporterte til Air Ministry i London via det internasjonale Røde Kors at Frederick Ian Malcolm var død.



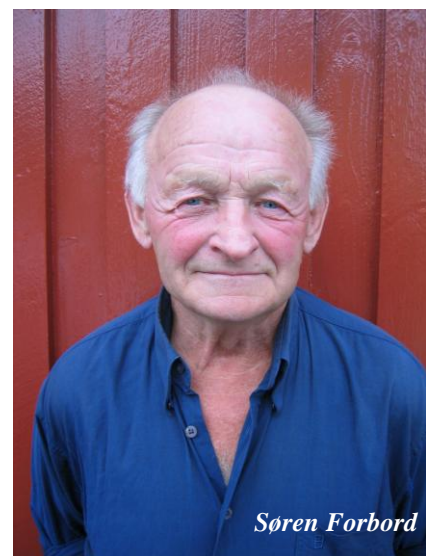
Herbert Huppertz

I følge Norges fremste ekspert på dette området, tidligere sjef for Luftforsvarsmuseet, Knut Støre - så ble Malcolm, på linje med Gimson (se side....) skutt ned av oberleutnant Herbert Huppertz i en Messerschmitt 109, tilhørende 9./JG 5 som var stasjonert på Lade (se side....). Dette er også bekreftet via britiske kilder (Nigel Smith: Tirpitz, the Halifax raids). Tyskerne var fullstendig klar over de engelske fotorekognoseringsflyene, som kom ganske regelmessig og fulgte et tilnærmedesvis fast mønster. Dette til tross var de engelske PR-Spit'ene ikke lette å få tak i grunnet deres høyde og hastighet. De kunne medbringe 217 gallons med drivstoff mot en vanlig Spitfire som tok ca. 84. Med den spesielle konstruerte "windshield" (frontglass) som reduserte motstanden og tillot flyging i store høyder, oppnådde de en maks rekkevidde på 1 500 – 1 800 nautiske mil mot en vanlig Spitfire som hadde rekkevidde på ca. 460 nm. Flere slike forhold gjorde Spitfire PR IV lite sårbar under oppdrag, hvilket også tapsprosenten klart indikerer. Men kom de i lav høyde og ble innhentet av tyske jagerfly, lå de grunnet sin tyngde og manglende manøvreringsegenskaper (ekstra tanker) - tynt an. Trolig ble Malcolm overrasket under et raskt "dive"(stup) for å fotografere, eventuelt ved en skygjennomgang. Mest sannsynlig ble Malcolm grunnet dårlig vær og lavt skydekke "tvunget" til å fly veldig lavt, og ble da et lett bytte for de lett manøvrerbare Messerschmittene på Lade. Et eventuelt manglende vitnesbyrd på luftkamp (combat) tilsier på ingen måte at en så dann kamp ikke fant sted. Selve "dogfighten" (kampen) kunne skje langt unna selve havaristedet. Generelt, dersom en fotomaskin som PR IV møtte tyske Messerschmitt, ble det vanligvis ikke kamp - da var det mer om å gjøre å komme seg opp og unna før det var for seint.



Sheila Scott

Malcolm ble skutt ned tidlig på dagen den 10.mai - nøyaktig en måned etter at Peter Gimson ble skutt ned over Hammervatnet. Søren Forbord, f. 4.mai 1928, forteller at dette var en sur søndagsmorgen, skyene lå veldig lavt. Forbordfjellet var på en måte inntullet i tåkeskyer. Snøen lå fortsatt langt nedover fjellsiden. Det var derfor ingen som var vitne til selve styrten, og faktisk gikk det 14 dager før flyet og flygeren ble oppdaget og funnet. Vitne eller ikke, Ansgar Åsvang (f. 3.feb1938), nå bosatt i Elvran, mener å huske at hans onkel, Anton Åsvang, fortalte at han "så flyet styrte" da han registrerte et kraftig lysglimt om kvelden. Men siden vi vet at Frederick styrtet tidlig på formiddagen, så har nok det "godeste vitne" husket litt feil her, og at han så lysglimtet tidlig på dagen. Ansgar Åsvang forteller at hans far, Magne og onkelen, Anton - tok seg opp til fjellet dagen etter at Anton så lysglimtet, men at de holdt dette for seg selv inntil tyskerne oppdaget havaristedet 14 dager senere.



Søren Forbord

Været de nærmeste dagene etter havariet skjulte mesteparten av Forbordfjellet. Mot pinse klarnet det opp, og tyskerne oppdaget trolig fra luften en større svart flekk i krattet like ved tregrensa. I pinsa, den 24 eller 25.mai tar tyskerne seg opp langs stien fra Forbord Søndre, og finner Frederick Malcolm. Om tyskerne ba Sigurd Forbord og Gunnar Arnstad å være med er

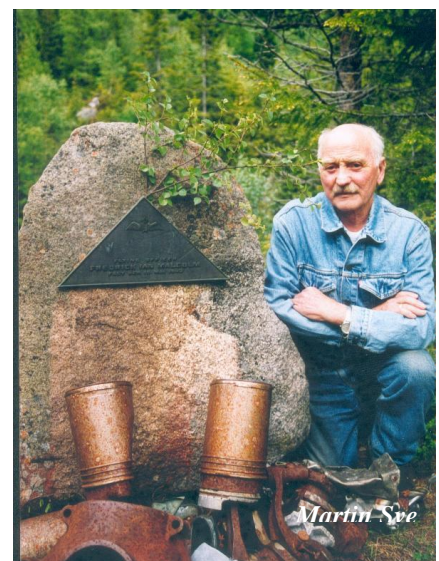
usikkert, men de var på åstedet omtrent samtidig med tyskerne. De to skatvalingene ble beordret til å bære Malcolm ned fra fjellet og til gården Forbord Søndre. Ansgar Åsvang forteller at da de kom forbi Forbordssvedjan (Revstugu), ropte Jenny, mor til Ansgar: ”*De hær få du 'itj sjå, gul*”. Da Ole Sørensen Forbord første gangen kom opp til havaristedet, uttrykte han forbauselse over at fallskjermen var brent opp, og ikke hadde reddet flygeren. Han visste ikke da at Magne Åsvang (død 1980) allerede hadde tatt ned skjermen fra åstedet, og at familien sydde bluser til kvinnefolkene av den.

Rykte gikk veldig fort, og nysgjerrige ungdommer søkte raskt oppover fjellsiden. Søren Forbord var nok den som fikk ”nyheten” først av sin bror. De andre ungdommene i nærmiljøet ”*omtrent kjøpte opplysningen ut av meg*”, sier Søren det til meg en vakker augustkveld vi sitter hjemme hos ham i Meråker. Søren var også den av guttene som kom seg først opp til flyet, tett fulgt av Martin Sve. De var alle forundret over hvor lite flyet var, og var nok overrasket over at det var et jagerfly. De hadde nok forestilt seg et større bombefly, skjønt kunnskapene om fly var ikke det som tynget skatvalingene mest på den tiden. Området var - til havaristed å være - lite svidd og nedbrent, og Sigurd Forbord og Gunnar Arnstad fortalte at flygeren hadde blitt kastet ut av flyet, og lå mot et tre, litt bakoverslengt med ene foten oppunder seg. Det var en del snø, slik at brannen hadde ikke bredd seg. Ungdommene tok selvsagt med seg ulike deler av vraket, slik det har blitt gjort også i ettertid - og alltid i forbindelse med flyvrak. Det er derfor ikke noe igjen der oppe i fjellsiden. Ole S. Forbord (1884 - 1982) laget ei trillebære av halehjulet til flyet. Ansgar Åsvang forteller at det han husker best fra den dagen de bar Frederick ned, var nummeret på flystøvlene, Nr.47 - kraftig kar med andre ord. Det ble fortalt at da Magne og Anton første gangen (dagen etter styrten) kom opp til havaristedet, så de fotspor i snøen. Dette er også bekreftet av Ansgar Åsvang. Det fikk han fortalt av sin far, Magne. Det heter seg på folkemunne at det var ett spor vekk fra flyet i østlig retning. ”*Dette har mange slått seg til ro med*”, sier Ansgar - med begrunnelse i at det kan ha vært den andre flygeren som hadde overlevd og tatt seg ned til Vassbygda og mot Borås og senere blitt forenet med mannskapene fra Halifaxene. Men dette er utelukket, i og med at det kun er en flyger om bord i en Spitfire. Så hvem var dette? Skjulte snøen andre spor? Hvem var der først? Det får vi aldri vite. Ei heller om Malcolm var død før flyet traff fjellet eller om han var skadet, satt fast og ikke klarte å hoppe ut. Igjen må vi ta i betraktning det meget lave skydekket sett i relasjon til tidsfaktorer. Forsøkte Malcolm å komme seg unna Messerschmittene og inn i skyene, og at han ikke var klar over det stigende terrenget? Tok han en dristig sjanse på å riste av seg forfølgerne? Den ene teorien kan vel være like god som den andre.

Vi trenger i og for seg ikke flere svar. I dag sitter vi tilbake med en minnestein. Et lite monument til ettertanke. Et sted hvor vi for et kort øyeblikk kan bøye våre hoder i respekt. Vi lukker kapittelet om Frederick Ian Malcolm.



Ansgar Åsvang med signalpistolen fra flyet



Martin Sve



*Slekta til Frederick.
Hans søster, Muriel Scott (80) i midten og hennes barn, barnebarn m.fl.*