



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Flugten fra Bornholm



1944

ERIK DYREBORG

— MIKE BAILEY —



Flugten fra Bornholm 1944

Flugten fra Bornholm



1944

ERIK DYREBORG

Bornholms Tidendes Forlag

www.bornholm.dk

Flugten fra Bornholm 1944

Udgivet: 2001
ISBN: 87 7799 090 0
Omslaget: Illustreret af Mike Bailey
Tekst: Erik Dyreborg
Layout & Tryk: Bornholms Tidendes Forlag
Nørregade 11-19, 3700 Rønne
Telefon 5695 1400

Indholdsfortegnelse

Deltagere	side	7
Prolog	side	9
Alle ti flyvere undslap til Sverige		
- kort version	side	13
Fakta og besætningen	side	17
På vej til krigen og E.T.O.	side	23
Amerikanerne i England	side	27
Deenethorpe, England	side	33
Bombetogterne	side	35
Efter nødlandingen	side	45
Flugten	side	49
Sheltons dagbog	side	69
Ringle - og tiden efter krigen	side	81
Whiteman og tiden efter krigen	side	85
Kontakt 50 år efter	side	89
Liddle - tiden efter krigen		
og genforeningerne!	side	95
Ebbe Hasselholts rapport	side	101
"Bryggeren"	side	109
Whiteman besøger Bornholm	side	115
Sidste kapitel	side	119
Nogle var heldige		
- andre var bare uheldige	side	125
Epilog	side	131



Erik Dyreborg

Deltagere

John S. Whiteman	New York, USA	Fortæller
Heath Nelson Liddle	Virginia, USA	Fortæller
Seymour Ringle	Florida, USA	Fortæller
Orlando Yemma	Massachusetts, USA	Fortæller
Horace H. Shelton	Texas, USA	Fortæller
Christine Armes	California, USA	Fortæller
Ebbe Hasselholt	Jylland	Fortæller
Grete Hasselholt	Luxembourg	Fortæller
Elizabeth Munch Petersen	Jylland	Fortæller
Hans Christian West	Bornholm	Fortæller
Vibeke Bech	Bornholm	Fortæller
Holger Pii	Bornholm	Fortæller
Niels Christian Bohn Pihl	Bornholm	Fortæller, fotos & research
Ejvind Friis Jensen	Sjælland	Research
Vivian Plam	Sjælland	Korrekturlæsning

Prolog



I 1944 rasede luftkrigen over Europa. Allierede fly bombede massivt, både Tyskland og tysk besatte områder. Englænderne om natten og amerikanerne om dagen. Desværre gik det meget ud over civilbefolkningen.

Som et eksempel var Hamburg udsat for utallige allierede luft-bombardementer, allerede fra 1940. Det værste tilfælde var i sommeren 1943, hvor de allierede foretog intensive bombninger af byen, idet man især ønskede at sætte ind overfor industrien og de tyske værfter, som bl. a. byggede ubåde.

Der blev bombet i 11 døgn i træk og i alt blev der nedkastet 9.000 sprængbomber og 1.3 mio. brandbomber.

Resultatet var, at ca. 50% af beboelsesejendommene i Hamburg blev lagt i ruiner, ca. 80% af havneområdet ligeledes ødelagt, mens 40% af industrien i byen blev mere eller mindre lammet.

Prisen var høj. I forbindelse med bombningerne mistede 60.000 mennesker livet, heraf 5.000 børn og som et kuriosum blev det tyske ubådsbyggeri forsinket i kun 5 uger.

Hamburgs totale indbyggertal var i 1939 på 1.7 millioner. Ved kapitulationen i 1945 var der 1.1 millioner tilbage, 600.000 mennesker havde krigen taget.

I de sidste 15 måneder af krigen omkom alene 350.000 tyskere, forårsaget af de allieredes bombardementer fra luften.

Ældre bornholmere husker sikkert tydeligt de russiske bombardementer af både Rønne og Neksø den 7. og 8. maj 1945. Disse bombardementer var helt meningsløse, krigen var jo forbi.

I kølvandet på bombardementerne kom så døden og ødelæggelsen. Alene i Rønne blev ni personer dræbt og i Neksø én, der var mange sårede. Begge byer blev i den grad ødelagt. Af Rønnes 3.400 huse var 283 totalt ødelagt og 300-400 beskadiget. I Neksø var 955 huse mærket af bombardementerne, 128 totalt ødelagt og 264 svært beskadiget.

I forhold til indbyggertal og huse overgik dette ødelæggelserne af Dresden, der blev bombet af de allierede i krigens slutning.

Langt de fleste medlemmer af min familie i Neksø mistede alt hvad de ejede og havde og for mine bedsteforældres vedkommende gik der syv år, før de kunne flytte ind i deres nye hus i Neksø, på den samme adresse, hvor det gamle hus havde ligget. I de syv år boede de til leje i et svenske-hus til den "svimlende" husleje af 57 kr. pr. måned, fordi de var bomberamte, "almindelige" familier betalte ca. det dobbelte.

At mine bedsteforældre mistede alt, var jo også ensbetydende med, at noget så almindeligt som et fotoalbum ganske enkelt ikke eksisterede. Jeg har kun set 2 fotografier af min nærmeste familie fra før 1945, alt andet havde bomberne tilintetgjort. Min families daglige tilværelse sluttede brat, og som så mange andre bornholmere måtte de starte forfra med deres liv i 1945.

I 1944 var den tyske modstand svækket i luften, men alligevel led de allierede stadig store tab, ikke alene i krigszonen, men også under øvelsesflyvninger, hvor især nye besætninger skulle lære at finde og holde deres pladser i formationer på flere hundrede fly.

Det skete ofte at flyene, under øvelser i formationsflyvning, ramlende sammen i luften. Under en sådan øvelsesflyvning, kolliderede en B-17 med en anden B-17, som så fløj ind i 2 andre B-17. Resultatet blev at 3 B-17 faldt til jorden og 30 flyvere omkom.

De nye besætninger, som kom direkte fra uddannelsescentrene i USA havde selvsagt ingen krigserfaring og måtte derfor tage ved lære af de "gamle" besætningers erfaringer, som de nye besætninger kun fik i teorien. De "gamle" besætningers erfaringsgrundlag bestod af ganske få måneders krigserfaring og med nogle få bombetogter på bagen.

Nye besætninger fik derfor, normalt, tildelt en krigs-erfaren flyver, som regel en co-pilot, som så skulle være en slags garant for, at den nye besætning ville være i stand til at gennemføre bombetogterne.

Det gav dog ikke den store forskel på tabslisterne og mere end 30.000 amerikanske flyvere fra 8. Air Force måtte lade livet over Europa.

Seymour Ringle fortalte under én af vore telefonsamtaler, at det at overleve én eller flere missioner, var rent held. Bombemaskinerne skulle holde deres pladser i formationen, hvilket var ensbetydende med, at det enkelte fly var "låst fast" og dermed ikke havde en chance for at undgå angreb fra tyske jagere og flak. Der var altså ikke tale om at erfaringen gav bedre muligheder for at overleve missionerne. Dem der ikke overlevede var bare uheldige! Hvis læseren ønsker at fornemme, hvordan det var at være besætningsmedlem på en B-17 på en mission over Tyskland, så giver filmen "Memphis Belle" en idé om, hvor forfærdeligt det var!

Bombetogterne blev mere massive og i maj 1944 var der stationeret over 1.500 B-17 fly i England.

Bombetogter med deltagelse af flere hundrede fly hørte efterhånden til dagligdagen. Eksempelvis var der et togt den 29. april 1944, hvor 2.000 fly (det største luftslag i historien) foretog et angreb på Berlin. "Kun" 63 bombemaskiner og 14 jagere blev skudt ned – yderligere 644 mand kom på tabslisterne den dag!

Flyverne i denne bog ankom til England den 23. april 1944 og kun en måned senere kom de af sted på deres første bombetogt over Frankrig og allerede dagen efter, onsdag den 24. maj 1944 startede de på deres andet og sidste togt.

"Flugten fra Bornholm 1944", er en autentisk beretning om en amerikansk flybesætning, som nødlandede med deres B-17 på markerne ved Sosegaard syd for Rønne, onsdag den 24. maj 1944.

Sidst men ikke mindst, er det en beretning om de personer på Bornholm som hjalp flyverne med at komme i sikkerhed i Sverige.

Personernes indsats var ikke alene frivillig og meget modig, men også ekstrem farlig – langt udover hvad man kan forestille sig.

Det var med livet som indsats og sørgeligt nok blev de hurtigt glemt.

Det er nu næsten 56 år siden at 2. verdenskrig sluttede. Den rædsel og terror, som fandt sted, må aldrig blive glemt og jeg håber at kommende generationer engang vil forstå, at i krig er der ingen *vindere*, kun *tabere*.

Det er vigtigt at huske historien, fordi det er sagt:

"Den der glemmer historien er dømt til at gentage den"!

Erik Dyreborg

Marts 2001

Alle ti flyvere undslap



Det følgende er en kort version.

Den giver læseren et hurtigt indblik i, hvad der skete fra det øjeblik flyet nødlandede, til alle flyverne kom i sikkerhed i Sverige og videre til England.

Flyet var blevet stærkt beskadiget af antiluftskyts, efter at man havde bombet Berlin.

Da det næppe kunne vende tilbage til basen i England, blev det besluttet at flyve til Sverige. Imidlertid skete der det, at flyet overfløj Sverige og nødlandede på Bornholm.

Da flyet passerede Neksø, blev det atter beskudt af et tysk krigsskib.

Flyet gik ud over havet, og lidt senere dukkede det op ved den civile lufthavn ved Rønne.

Bombemaskinen fortsatte henover lufthavnen i en højde af ca. 25 meter og foretog en perfekt mavelanding på marken ved Sosegaard, nogle få kilometer fra Rønne.

Den daglige, danske rutemaskine fra København var netop ved at lande, og måtte foretage en hurtig afvigemanøvre for ikke at kolliderer med bombemaskinen.

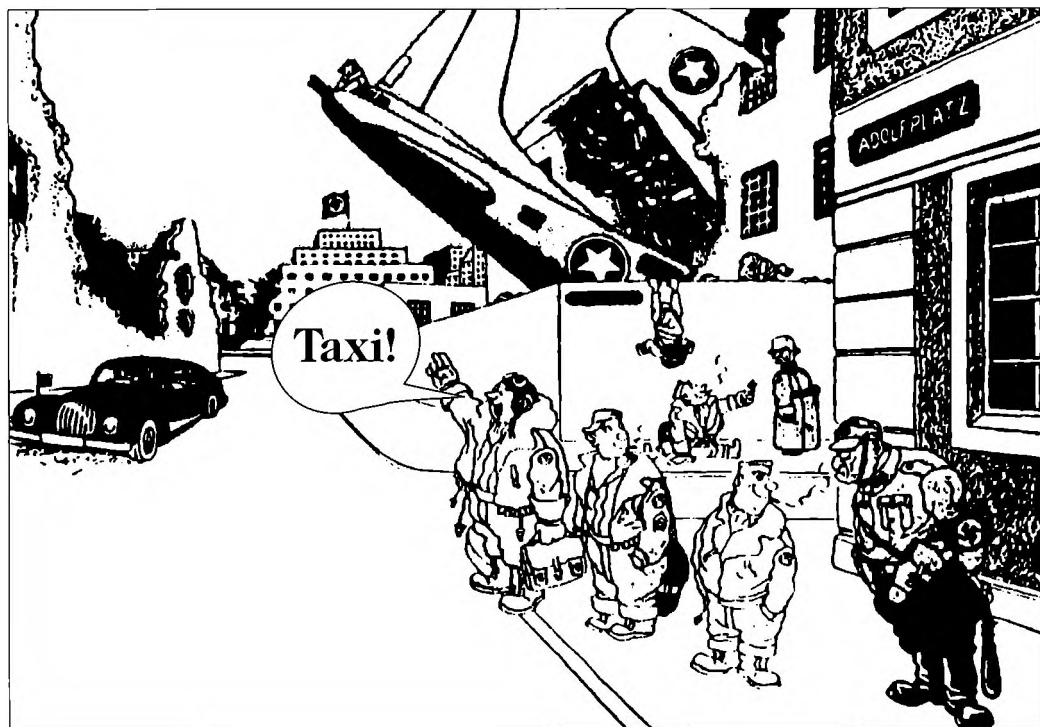
Alle ti flyvere kom hurtigt ud af maskinen, og besætningen blev fortalt, at de var landet i det tysk besatte Danmark.

Besætningen delte sig op parvis og begyndte at gå mod nordøst til Almindingen.

På vejen til Almindingen fik nogle af flyverne et lift med en lastbil, som kørte med grise til slagteriet i Rønne.

Tyskerne sendte en masse patruljer ud i området. Over 200 tyske soldater deltog i eftersøgningen af flyverne, men de fandt ikke noget spor af dem.

Flugtmulighederne var ubegrænsede!



Vittighedstegning fra "London Sunday Express" 23. april 1944.

**Radiooperatør SGT William Nunn og
Venstre Midterskytte SGT Orlando Yemma**

De ankom efter et par dages vandring til Stammershalle på nordkysten, syd for Allinge. Herefter fortsatte de til Allinge, hvor de stjal en robåd og begyndte at ro de ca. 30 km til Sverige. Efter en hård tur kom de til Brantevik i Sverige, og allerede den 5. juni 1944 var de begge tilbage i England

**Tårnskytte S/SGT Richard O'Bannon og
Haleskytte SGT Jack Culliton**

De gik helt uden problemer direkte til den nordligste by, Sandvig. Her var der nogle fiskere, der anviste dem en robåd, som de kunne "låne". Den efterfølgende nat begyndte de to flyvere med at ro til Sverige. Nogle få kilometer ude blev de samlet op af en finsk damper, hvis kaptajn var O.K. Han satte dem af i Trelleborg, og begge flyvere var ligeledes tilbage i England den 5. juni 1944.

**Navigatør 2nd LT Seymour Ringle og
Bombekaster 2nd LT James Stevenson**

De nåede hurtigt Melsted strand, syd for Gudhjem, og tilbragte en hel dag i en badekabine på stranden. Den samme aften, den 25. maj, var der stærk regn, og de fortsatte ad kyststien til Gudhjem. De fik kontakt med nogle Bornholmere og opholdt sig i flere dage i et sikkert hus. Onsdag den 31. maj gik de ombord på damperen "Carl" og blev sat af i Sverige. De var begge tilbage i England den 11. juni 1944.

**Pilot 2nd LT John S. Whiteman og
Kugleskytte SGT Heath Nelson Liddle
Co-pilot 2nd LT Horace H. Shelton og
Højre midterskytte SGT Marwin L. Carraway**

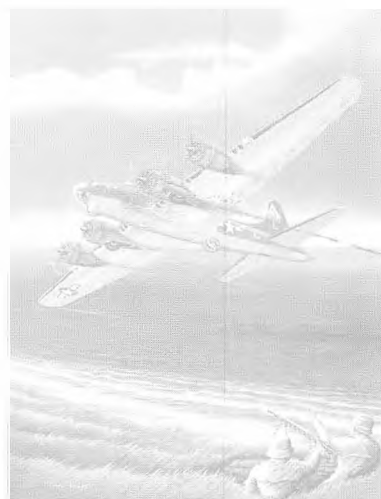
De gik parvis, men mere eller mindre ad den samme rute, op til syd for Tejn på nordkysten. Så fortsatte de mod Vang på vestkysten og endte ved Gines Minde, syd for Vang, hvor de blev hjulpet af to mænd, som bragte dem til et sikkert hus i Hasle. Den 1. juni blev de alle afskibet fra Teglkås på en fiskekutter sammen med 10 andre, som også måtte flygte. De fire flyvere var alle tilbage i England den 11. juni 1944.

Hele besætningen på 10 mand havde held til at undslippe til Sverige, kun otte dage efter nødlandingen ved Sosegaard - og kun ni dage senere var de alle tilbage i England. Hele flugtoperationen havde således kun varet 17 dage.

Efter afhøring i England blev besætningen sendt hjem til USA.

Fordi besætningen var flygtet fra tysk besat område, måtte de ikke foretage flere togter over Tyskland eller tysk besat område, da tyskerne betragtede sådanne flyvere som spioner og straffen var hård!

Fakta



Bombegruppe 401

Bombegruppe 401 omfattede også eskadrille 615.

Bombegruppen hørte under 8. US AAF fra november 1943

Flytype: B-17G

Base: Deenethorpe

Fra 3. november 1943 til 20. juni 1945

Bombetogter ialt: 255

Antal flyafgange: 7.430

Total bombetonnage: 17.778 tons

Antal fly savnet / tabt: 95

”Vores bombemaskine” var savnet / gået tabt 24. maj 1944.

Den gennemsnitlige gennemførelse af en ”Tour” var mindre end 30%, den gang en ”Tour” var på 25 togter. Antallet af togter blev sat op, efterhånden som angrebene fra tyske jagerfly formindskedes.

De fleste besætninger blev dræbt, savnedes / gik tabt, blev krigsfanger eller fik nervesammenbrud.

Da bombegruppe 401 havde opereret i ét år, var der ingen besætninger, der havde gennemført en ”Tour” på 25 togter.

Næsten 350.000 amerikanere blev sendt til England for at blive involveret i 8. Air Force i perioden mellem den 17. august 1942 og den 8. maj 1945.

Personellet for den flyvende del af 8. Air Force talte mere end 200.000 officerer og menige. Tabstallene løb op i mere end 46.000, hvad angår bombebesætninger og jagerpiloter.

Fakta

Amerikansk bombemaskine B-17G "Flyvende fæstning" No.: 42-31619

Nickname (øgenavn): "BTO in the ETO"

- hvilket betyder: "Big Time Operator in the European Theater of Operations"

8. Air Force, Deenethorp, England

Bombegruppe 401 - Eskadrille 615

Mål: Bombning af Berlin, 24. maj 1944

Nødlanding på Bornholm 24. maj 1944 kl. 14:12

Sted: Sosegaard, Sose, Bornholm

Årsag til nødlanding: Flyet beskadiget af antiluftskys over Berlin.

Besætning:

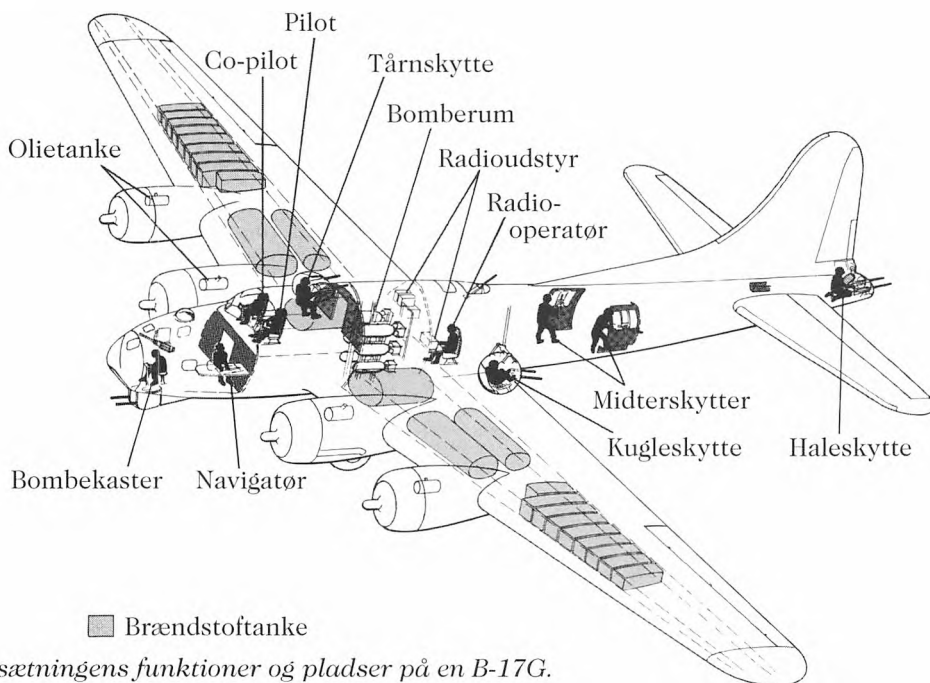
<u>Funktion:</u>	<u>Grad:</u>	<u>Navn:</u>	<u>Reddet:</u>	<u>I live i dag:</u>
Pilot	2nd LT	John S. Whiteman	Ja	Ja
Co-pilot	2nd LT	Horace H. Shelton	Ja	Ja
Navigatør	2nd LT	Seymour Ringle	Ja	Ja
Bombekaster	2nd LT	James A. Stevenson	Ja	Nej
Radiooperatør	S/SGT	William G. Nunn	Ja	Ja
Tårnskytte	S/SGT	Richard H. O'Bannon	Ja	Nej
Kugleskytte	SGT	Heath Nelson Liddle	Ja	Ja
Højre midterskytte	SGT	Marwin L. Carraway	Ja	Ja
Venstre midterskytte	SGT	Orlando J. Yemma	Ja	Ja
Haleskytte	SGT	Jack R. Culliton	Ja	Nej

Co-pilot Shelton's opgave var at flyve de to første togter med "grønne" besætninger. Han var en erfaren co-pilot.

Den oprindelige besætning



Fotograferet foran deres B-17 i 1944 Alexandria, Louisiana, U.S.A.



Besætningens funktioner og pladser på en B-17G.

B-17 G "Flyvende Fæstning"



Tekniske data

Spændvidde: ca. 34 meter

Længde: ca. 25 meter

Højde: ca. 6 meter

Motorer: 4 x 1,200 HP Wright R-1820-97

Tophastighed: 475 km/t i 8.000 meters højde

Marchastighed: 300 km/t

Rækkevidde: 5.600 km

Max. højde: 12.000 meter

Egenvægt: ca. 18 tons

Max. vægt: ca. 28 tons

Max. brændstof: ca. 16.000 liter

Besætning: 10

Max. bombelast: ca. 3 tons

Forsvarsvåben: 13 x .50 cal MG

Mere end 12.000 B-17 blev produceret

På vej til krigen og E.T.O.



Flugten fra Bornholm 1944 23

Bombemaskinens flyverute fra U.S.A. / Canada til England



Gander - Nutts Corner: 3.300 km 10 timer og 15 minutter.

På vej til krigen og E.T.O. (European Theater of Operations)

Fortalt af: John S. Whiteman, Seymour Ringle og Heath Nelson Liddle

Liddle: Besætningerne blev sammensat og trænet på B-17 bombemaskiner i tre måneder i Alexandria, Louisiana. Vores besætning hentede en splinterny B-17 i Nebraska og fløj den til Bangor, Maine, derfra videre til Gander, New Foundland. Fredag den 21. april 1944 fløj vi fra Gander, New Foundland til Nutts Corner, Irland.

Vi blev tilsluttet 8. Air Force, Bombegruppe 401, Eskadrille 615 med base i Deenethorpe.

Whiteman: I forbindelse med vores afgang fra Gander havde jeg problemer med tårnet. Vi var det 3. sidste fly, som skulle afgå den aften, og da vores motorer havde været i gang i mere end en time, måtte jeg forlange, at der kom en tankbil og fyldte vores tanke helt op. Tankbilen kom, og der blev fyldt yderligere 700 liter benzin på.

Vi lettede fra Gander ca. kl. 23. Flyet havde en ekstra last med, hvilket resulterede i, at vi havde en overvægt på ca. 1.000 kg. Ekstra lasten var anbragt i bomberummet og da vi skulle stige til den fastsatte højde på 3.700 meter, forsøgte jeg at få smidt den over bord, men den var boltet fast, så det kunne ikke lade sig gøre. Overvægten havde nær kostet os livet.

Vi havde passeret det punkt, hvor der ikke var nogen vej tilbage. 1.600 kilometer fra land og med 10 meter høje bølger, fløj vi af sted med ca. 250 km/t. Jeg havde netop sat ekstra varme på motorernes karburatorer, fordi vi var havnet midt i en rasende storm.

Stormen bød på alt lige fra is, slud, sne til torden og lyn. Vi havde de-icers på propellerne, hvilket resulterede i, at masser af is og slud konstant blev slynget ind på flyets krop. Jeg havde netop slugt en halv kop kaffe da Swisher, co-piloten, råbte: "Se på motor 2 og 4 - manifoldtrykket falder"! Jeg råbte til Swisher, at han manuelt skulle sprøjte benzin direkte ind i 2'eren og 4'eren, hvilket han gjorde.

Jeg havde lukket turboportene på 2'eren og 4'eren, og sat motoromdrejningerne op, da begge motorer pludselig blæste is ud af karburatorerne samtidig med, at de spyede kaskader af benzin udover fronten af motorkappen og henover vingerne.

Efter dette satte vi fuld varme på karburatorerne og lukkede alt ned til normal, og så var det, at jeg kastede kaffen op ud over alle instrumenterne.

Ringle: På denne flyvning havde jeg kun én mulighed for at navigere, nemlig ved hjælp af stjernerne og en sekstant. Hver time fastsatte jeg vor position og kurs, og Whiteman kaldte mig med få minutters mellemrum for at være sikker på, at jeg ikke sov på jobbet.

Whiteman: Motorerne var helt nye, og forbruget af benzin lå lige under 225 liter i timen, hvilket var grænsen, ellers ville motorerne blive ombyttet.

Is og slud resulterede i, at vi brugte enorme mængder af benzin, hvorfor vi var nødt til at lande i Nutts Corner, Irland, hvor vi landede lørdag den 22. april 1944.

Da vi landede i Nutts Corner, havde vi kun 800 liter benzin tilbage ud af totalt 16.000 liter. På grund af overvægten og stormen havde motorerne brugt det hele.

Jeg havde aldrig lært det der med at foretage direkte benzinindsprøjtning i motorerne og dermed blæse isen ud af karburatorerne – én eller anden må have hvisket mig noget i øret!

Boeings repræsentant i Irland sagde, da han hørte, hvad der var sket: "I kunne have blæst karburatorerne af, da I foretog benzinindsprøjtningen!"

Ilvis vi ikke havde foretaget benzinindsprøjtningen og dermed blæst isen ud af karburatorerne, var vi helt sikkert gået ned før eller siden, men vi var heldige, at karburatorerne holdt.

Vores uddannelse og træning var ikke tilstrækkelig. Da vi lettede fra Gander, havde jeg kun 25 timer på B-17 og den øvrige besætning endnu mindre.

"62 fly lettede fra Gander den aften, kun 44 nåede frem".

Ringle: I Prestwick, England havde man et meget kraftigt radiofyrtårn, som man brugte på den sidste del af flyvningen. Navigatøren tunedede ind på fyret med sit radio-kompas og rettede antennen ind. På denne måde ville han opnå 100% stilhed, så radiokompasset, hans kompas og navigationen dermed ville virke korrekt.

Desværre havde tyskerne et tilsvarende kraftigt radiofyrtårn på den franske kyst, som transmitterede på samme frekvens som fyret i Prestwick. Ilvis amerikanske fly uheldigvis fik rettet deres radio-kompas ind på det tyske fyrtårn, ville kursen automatisk gå mod Frankrig - og det vel at mærke på et tidspunkt, hvor man ikke havde ret meget brændstof tilbage.

Forfatteren: Ud af de 14 savnede fly ved man, at fire landede på Grønland, men m.h.t. de resterende 10, er det tænkeligt, at dels vejret, dels det tyske radio-fyrtårn var årsagen til, at de aldrig nåede frem.

Efter landingen i Nutts Corner, blev hele besætningen sendt afsted med en færge til Skotland. Herfra videre til London og så endelig til Bombe Gruppe 401 i Deenethorp.

Flyet, som besætningen havde fløjet fra Gander til Nutts Corner, havde de sidste tre cifre "5 4 5" og blev efterladt i Nutts Corner, hvor det skulle klargøres til krigstjeneste.

Ved ankomsten til Deenethorp fik man udleveret et andet fly med serie no.: 42-31619, som altså bar navnet: "BTO in the ETO". Dette fly var blevet overtaget af USAAF den 24. november 1943, ankom den 28. januar 1944 til England og blev overtaget af Bombe Gruppe 401 den 1. februar 1944. Da flyet i slutningen af april 1944 blev overtaget af Whiteman og hans besætning, havde det allerede foretaget nogle missioner.

Whiteman: Ved ankomsten til Deenethorpe, fik vi, som alle nye besætninger, tildelt en ny og krigs-erfaren co-pilot, 2nd LT Horace H. Shelton.

Vores oprindelige co-pilot, Swisher, blev overført til anden tjeneste.

Fra Deenethorpe blev der de næste to-tre uger foretaget diverse øvelsesflyvninger, såsom formationsflyvning, bombeøvelser, skydeøvelser o.s.v., og den 23. maj 1944 deltog vi i vores første bombetogt.

Jeg genså aldrig Swisher, efter at han var blevet erstattet af Shelton. Jeg hørte, at han fløj som co-pilot til krigen sluttede, hvorefter han begyndte at tage undervisning på 4-motors fly for at blive pilot på B-17.

Så vidt jeg ved døde Swisher af hjertestop i 1997.

Liddle og jeg prøvede som gale at finde ham til vores genforening, ligesom vi gjorde med Stevenson, men heldet var ikke med os. Vi så dem aldrig mere og vi erfarede senere, at Stevenson døde allerede i 1981.

Amerikanerne i England



Amerikanerne i England

Fortalt af: Christine Armes

Amerikanerne forlod USA, som er et kontinent på 9,3 millioner kvadratkilometer, og ankom til England, et lille land på ca. 130.000 kvadratkilometer. England er mindre end North Carolina eller Iowa.

I juni 1942, da E.T.O. blev etableret, var der mindre end 60.000 amerikanske soldater i England. I maj 1944 var der en invasionsstyrke på mere end 1,5 millioner amerikanere, alt inklusive. Alle disse mennesker var stationeret på en i forvejen overbefolket ø, med et indbyggertal på lidt mere end 48 millioner.

De amerikanske tropper beslaglagde mere end 100.000 bygninger, både nye og gamle, lige fra Nissen huts (de tøndedeformede barakker), hytter og telte til kæmpe hangarer. Alle disse bygninger var placeret i flere end 1.100 byer og landsbyer.

Faciliteterne på nogle af fly-baserne, som tidligere havde tilhørt Royal Air Force, var ganske gode, men vilkårene på de nybyggede amerikanske baser var langt dårligere.

For det meste var amerikanerne installeret i de såkaldte Nissen huts, der lå spredt rundt omkring på baserne mellem træer og buske, og som var meget spartansk indrettede. Opvarmningen foregik ved hjælp af en lille brændeovn, hvortil man hovedsagelig brugte kul, og da kullet var rationeret - også hos militæret - så var der faktisk kun kul til to dage i vinterperioden.

Det var vanskeligt at få tørret tøjet ordentligt i det ofte fugtige og regnfulde klima - især om vinteren. Både officerer og menige delte disse elendige indkvarteringsforhold.

Det menige mandskab sov i etagesenge, køjer eller lignende, mens officererne havde små senge. Madrassen var, af uforklarlige årsager, delt op i tre stykker, hvilket var ensbetydende med, at man vågnede op kl. 2 om natten, hvor kulde og træk kom nedefra, fordi madrassen - eller madrasserne - havde delt sig og lå hulter til bulter. Man fandt dog snart ud af at sy madrasserne sammen til én stor madras, hvilket resulterede i, at officererne nu kunne sove igennem. Der var ingen lagner eller anden "luksus", blot et tæppe som kradsede godt på huden, og som slet og ret "forsvandt" i løbet af natten.

Flybesætningerne var faktisk de bedst stillede, de kunne nemlig bruge deres flyverdragter, som var foret med lammeskind og dermed havde de det bedst tænkelige "sengetøj" til at modstå den fugtige og kolde engelske vinter.

Toilet- og bade forhold lå langt væk fra indkvarteringsområderne. Ofte måtte man gå op til 1 kilometer, for at ordne det der nu engang skulle ordnes, og forholdene var her ekstremt dårlige. Det var næsten ikke muligt at få et ordentligt bad. De fleste amerikanere fik hurtigt nok af kaserne-hygienen og tog bussen til den nærmeste by, gik ind på Red Cross Club, fik sig et varmt brusebad for derefter at tage bussen tilbage til basen.

For amerikanere var den engelske mad lidt af en oplevelse, ja nærmest en udfordring, og mange amerikanerne gik da også egne veje, indtil der begyndte at komme gang i forsyningerne "from back home".

Den typiske engelske "ration" bestod af fårekød, kål, rosenkål, kogte kartofler, tykke skiver af mørkt brød og selvfølgelig rigelige mængder af the.

En amerikansk soldat fra Michigan, som havde ventet det meste af en dag på et måltid mad, så, da han endelig fik sin "ration", at den igen bestod af det sædvanlige. Som mange andre G.I.'s (amerikanske soldater) gik han derfor også over til The Salvation Army Hall, hvor man levede af varm the og biscuits.

Lidt efter lidt kom der mere amerikansk mad fra USA. Ca. 68% var engelsk, men den resterende del på 32% var amerikansk, og det gjorde forskellen.

En amerikaner, som var stationeret i nærheden af Norwich, udtalte: "Jeg tror, at den allerførste sending af peanut butter reddede vores liv!"

Amerikanerne vænnede sig dog gradvist til den engelske mad, og især "fish'n chips" blev en populær spise, også fordi man kunne få det på næsten alle tider af døgnet.

De amerikanske soldater - the G.I.'s - blev efterhånden mere og mere "integrerede" med englænderne, og det blev almindeligt, at engelske familier inviterede G.I.'s på besøg i deres hjem, hvor man serverede det man nu engang havde at gøre godt med.

En G.I. besøgte en engelsk familie og fik et fyrsteligt måltid. Senere fandt han dog ud af at han og den engelske familie havde fortæret familiens special-ration for en hel måned på bare ét måltid. Den selv samme G.I. fik hurtigt gengældt familiens gæstfrihed og ankom nogle få dage senere med masser af godter, såsom diverse frugtkonserver, kødkonserver, sukker, slik, chokolade, cigaretter, amerikansk whisky og meget andet.

Englænderne fandt snart ud af, at amerikanerne havde næsten ubegrænsede muligheder hvad angik fødevarer, hvorfor de amerikanske G.I.'s fik utallige invitationer. På én bestemt kaserne var der konstant næsten 50 invitationer pr. soldat.

Amerikanerne fordrev megen tid på de engelske pubber. Men også her måtte de sande forskellen på engelsk øl og amerikansk øl samt det faktum, at engelske kvinder og mænd gik på pub sammen. Efterhånden fandt disse G.I.'s deres helt eget øl-mix, som kunne bestå af forskelligt engelsk øl blandet med whisky. De amerikanske G.I.'s mente nemlig at "oktantallet" i det engelske øl var for lavt.

En pub-ejer i Dorset husker, at amerikanerne altid var utroligt gavmilde, men i pubberne var det helt vildt. Amerikanerne nærmest kastede om sig med penge og bød alle på drinks. "Om det var for at være store i slaget, eller om de mente, at de nok ikke ville få brug for pengene ret meget længere, ved jeg ikke!"

Oven i det hele var der mærkeligt nok sprogproblemer, og der var mange G.I.'s og englændere, som gik helt fejl af hinanden. Eksempelvis sagde en engelsk pige til en G.I.: "You are very homely", på dansk: "Du er meget venlig", hun mente det selvfølgelig som en kompliment, men på amerikansk betyder det: "You are downright ugly", på dansk: "Du er forfærdelig grim"! Den pågældende G.I. blev rød i hovedet og samtalen med den engelske pige gled hurtigt ud i sandet. På trods af disse sprogvanskeligheder blev der indgået i tusindvis af ægteskaber mellem amerikanske G.I.'s og engelske piger.

Når de amerikanske G.I.'s havde orlov, var det næsten sikkert, at turen gik til London. London virkede som en magnet på alle G.I.'s - man måtte bare til London, og lige gyldigt hvor mange gange man var i London, og hvor længe man var der, så man aldrig det hele! London var også nervecentret for US Army, og det var her amerikanerne havde den største koncentration af "vigtigt personel". Ved D-dag havde amerikanerne, alene i London, 33 indkvarteringssteder for officerer, inklusive 24 hoteller samt 300 andre bygninger. Hertil kom kontorer, depoter, garager osv. på mere end 275.000 m².

Den allerflotteste af disse US faciliteter var ubetinget officers-messen på Grosvenor House, Park Lane, hvor amerikanerne havde overtaget hotellets kæmpemæssige og elegante Ballroom. Stedet blev åbnet i 1943 og havde en helt utrolig kapacitet - man serverede dagligt mere end 6.000 måltider.

Når amerikanerne ikke var på orlov i London, arrangerede man lokale fester eller "Dances" på baserne, og i den forbindelse skulle man jo have nogle piger at danse med, hvorfor amerikanerne simpelthen havde specielle "stoppesteder" i de lokale mindre byer, hvor

man så hentede de engelske piger med lastvogne, eller hvad man nu havde af transportmidler.

Sandheden var, at de engelske piger skulle "godkendes" af den øverstkommanderende på den pågældende amerikanske base samt af det lokale engelske rådhus. Når pigen var godkendt, ville hun automatisk komme på den officielle invitationsliste.

Den bedste måde at "integrere" amerikanerne på var dog de mange besøg i private engelske hjem. Det amerikanske røde kors arrangerede alene mere end 250.000 sådanne besøg fra november 1943 til krigen sluttede.

Blandt de amerikanske G.I.'s var der, af naturlige årsager, mange ret så unge mænd - ja nærmest store drenge - og mange af dem savnede deres mor hjemme i USA. Også her løste man til dels "problemerne".

Engelske mødre, hvis egne sønner var i krig et eller andet sted i verden, "adopterede" disse unge amerikanske G.I.'s. Det foregik på den måde, at den amerikanske G.I. blev inviteret til te, frokost eller måske holdt weekend eller orlov hos sin "nye mom"!

Især til jul og andre højtider var det vigtigt for de unge G.I.'s at de skulle "hjem til mom"! Denne "adoption" gik jo begge veje, for "mom" blev virkelig forkælet med diverse madvarer, som G.I.'en havde med.

Også engelske børn var vilde med amerikanerne, bl.a. fordi G.I.'s altid havde tyggegummi, så når børnene så en G.I., råbte de: "Got any gum, chum?" En englænder, som var dreng under krigen, havde fået at vide af sin onkel, at netop ordene "Got any gum, chum" var den korrekte måde at hilse på en G.I.

Amerikanerne gjorde meget for de engelske børn, hvis fædre var i krig, døde, eller på anden vis ikke til stede. De arrangerede fester - parties - for børnene, ikke mindst når det gjaldt julen. De fik mad, de fik gaver, og der var en rigtig Santa Claus. Julegaverne blev fløjet ind fra Staterne, og på en amerikansk base kom Santa ned fra himlen - nej ikke i sin slæde med rensdyr, men i en B-17 fyldt med fødevarer, slik og julegaver til børnene.

På trods af krigens elendigheder og mangler var disse engelske børn heldige. Deres dagligdag var jo ikke ligefrem fyldt med glæde, bl.a. fordi der næsten ikke blev fremstillet legetøj (alt var omstillet til krigsproduktion). Det var næsten umuligt at opdrive chokolade, slik og andre sager, som dengang kunne forsøde tilværelsen for et barn.

En forening for forældreløse engelske børn blev startet af amerikansk røde kors og Stars and Stripes, og hvis f. eks. en bombegruppe kunne stille med 100 engelske pund, så kunne man få lov til at "adoptere" et forældreløst barn. Disse børn blev "adopteret" i hundredvis og fik tilsendt alle mulige tænkelige gaver, såsom nyt tøj, legetøj, slik osv. En lille pige, Maureen, blev "adopteret" af bombegruppe 306. De kaldte hende "Sweet Pea". Hun døbte en B-17 "Sweet Pea" ved at sætte sin rødmaledede hånd på flyets næse!

De amerikanske flyvere foretog sig trods alt også andre ting, som for eksempel netop det de var kommet for. En mand fra Norfolk, der var teenager under krigen, husker tydeligt, at himlen altid vrimlede med alle mulige fly - og der var noget om snakken.

I de ca. 1.000 dage, US 8th Air Force opererede fra England, blev der foretaget 330.523 flyafgange, inkluderende alle tænkelige flyvninger. Efterhånden blev bombetogterne optrapet, og enorme mængder af fly bombede hver eneste dag både Tyskland og de tyskbesatte områder.

På visse dage sendte amerikanerne i snit 1.400 bombemaskiner og 800 jagerfly af sted, og på sådan en dag blev der kastet mere end 3.300 tons bomber.

Især i begyndelse led amerikanerne store tab. Ikke alene var der enorme tab i forbindelse med deciderede bombetogter, men også under øvelser i formationsflyvning gik det ofte

galt, ligesom lastningen af bomberne på flyene var forbundet med stor fare. Lastning af bomberne foregik ofte om natten, da amerikanerne jo bombede om dagen. I ét tilfælde i maj 1943 var man i færd med at laste en B-17, da én af bomberne pludselig detonerede. Det var som en kædereaktion, og de andre bomber i flyet detonerede straks herefter. I alt blev 19 amerikanerne dræbt og fire B-17 blev totalt smadret.

Ved et lignende tilfælde blev en B-17 blæst i stumper og stykker. En B-17 ved siden af lignede blot store vrøgdele, og hele 11 andre B-17 blev væsentligt beskadiget. 23 amerikanere omkom.

Der skulle masser af mennesker til for at holde flyene i luften. En B-17 havde en besætning på 10 mand, og man regnede i snit med, at for hver mand i luften, var der 10 mand på jorden - altså 110 mand i alt pr. B-17.

De amerikanske besætninger blev normalt vækket kl. 4 om morgenen så "take off" kunne finde sted omkring 06:30. Vækningen blev foretaget hårdt og brutalt, der herskede ingen tvivl, der var kun én vej, og det var op!

Det, at komme for sent til briefing, blev ganske enkelt ikke tolereret. Som en pilot sagde: "Du var simpelthen pisket til at stå op med det samme, få tøjet på i en gevaldig fart og blive barberet, så iltmasken kunne slutte så tæt til dit ansigt som muligt, fordi et mix af ens egen ånde og krudtrøg fra maskinkanonerne ville irritere ansigtshuden slemt".

Så gik turen til messen i en jeep, eller til fods, for at indtage morgenmaden. Mad var der rigeligt af på baserne, og som en amerikansk journalist skrev: "Hvis en amerikansk flyver dør i luftkrig, så er han glatbarberet og mæt". Efter morgenmaden videre til briefing, som ofte foregik i en af de tøndeformede barakker, hvor man sad på stole eller bænke - de fleste røg cigaretter.

Én ting var dog sikkert, alle fulgte nøje med i de instruktioner, der blev givet, og alle håbede på enkle og korte togter. Togter hvor man var sikker på at komme tilbage til basen i live og uden for mange flakhuller i flyet. Men der var også de lange togter helt ind i Tysklands hjerte "The Big B" - Berlin!

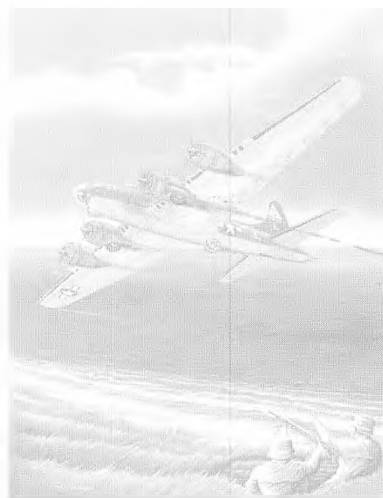
Efter briefing foregik synkroniseringen af urene. Tiden blev meddelt af C.O.'en, og efter at han havde meddelt officererne, hvad klokken var, blev der foretaget en nedtælling, og til sidst blev der sagt HACK - deraf navnet "hack-watch".

Herefter skulle man hente forskelligt udstyr, f.eks. specielle el-opvarmede flybeklædninger / dragter ganske enkelt fordi en B-17 ikke var opvarmet, og fordi flyets midterskytter stod ved åbne vinduer samt det, at temperaturen udenfor kunne falde til minus 50 grader celsius eller lavere.

For nogle besætningsmedlemmers vedkommende skulle man desuden have armeret beklædning af hensyn til flakekspllosioner, hertil diverse andre beklædningsstykker og sidst, men ikke mindst - faldskærmen.

Så kom tidspunktet, hvor flyet rullede ud af startbanen, og så var man endelig i luften. Ens egen eskadrille skulle så finde sammen med andre eskadriller, der så dannede en bombe-gruppe, som så igen skulle finde sammen med andre bombegrupper for til sidst så at danne en såkaldt "wing" og først da startede selve bombetøgtet.

Deenethorpe Bombegruppe 401



Deenethorpe

Station 128

Deenethorpe var den nordligste base, som var omfattet af 8th Air Force 1st Division.

Basen var placeret på et højtliggende område syd for Deenethorpe landsby.

Det var en standardbase for klasse A tunge bombemaskiner med de sædvanlige start- og landingsbaner på hhv. 2.000 og 1.400 meter fremstillet af beton, og iht. USAAF standard var der også to hangarer, ligesom der var installeret lys på den længste start- og landingsbane. Alle bygninger var midlertidige og selve basen (lejren) var placeret syd for lufthavnen.

Deenethorpe blev taget i brug tidligt i november 1943 af bombegruppe 401 og allerede den 26. november 1943 foretog man det første bombetogt .

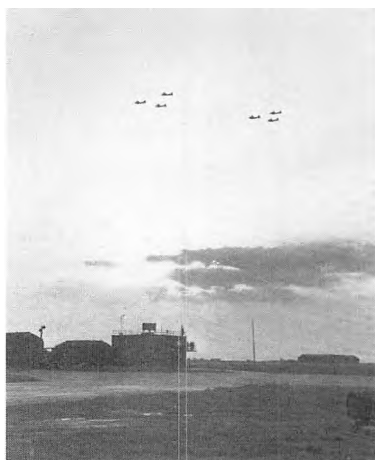
Den værste ulykke skete i december 1943, hvor en B-17, i forbindelse med en start på et togt, ikke kom i luften, men kørte videre henover markerne, indtil den stoppede efter at have ramt et hus i udkanten af Deenethorpe landsby. De overlevende amerikanske flyvere havde lige tid nok til at komme ud af vræget og alarmere landsbyens beboere om en snarlig forestående eksplosion af bombelasten, før bomberne begyndte at detonere, og mange huse i den lille by blev ødelagt. Trykbølgen fra detonationen af bomberne kunne mærkes i Kettering som lå næsten 20 kilometer væk.

Alt i alt fløj bombegruppe 401 hele 255 missioner gennem 17 måneder og returnerede til USA ultimo maj, primo juni 1945.

Efter amerikanernes afgang, blev Deenethorpe ikke brugt af militærfly, men blev genåbnet af Royal Air Force den 20. juni 1945 som rekrutcenter nr. 11. Deenethorpe blev officielt lukket ned i 1946, og kun kontroltårnet blev brugt af The Royal Observer Corps som en udkigspost.

Endelig i 1963 blev hele anlægget solgt og begge hangarerne demonteret.

Selve lufthavnen ejes nu af en Mr. Brudel of Weldon, og en del af den lange start- og landingsbane bruges hovedsagelig af British Steelworks, Corby, til deres forretningsfly.



Seks B-17 fra bombegruppe 401 vender sikkert tilbage til Deenethorpe, efter et togt over Dresden, mandag den 12. april 1945.



Kontroltårnet i Deenethorpe står stadig, ventende på de fly, som aldrig kommer tilbage.

Bombetogterne



Bombetogtet tirsdag den 23. maj 1944

Fortalt af: Seymour Ringle

Forfatteren: 8th Air Force, 23. maj 1944, mission 364, 365 og 366. Bombemål: Lufthavne og jernbaner i Frankrig. Personel og fly: Ca. 11.000 flyvere fordelt i 1.045 bombefly og 562 jagerfly. Resultat materiel: 3 bombefly gik tabt, 86 bombefly beskadiget og 3 jagerfly beskadiget. Resultat personel: 22 flyvere døde, 4 blev såret og 11 savnedes. Ingen fjendtlige fly skudt ned.

Ringle: Vi blev vækket meget tidligt den morgen, ved at der blev råbt et eller andet, som sluttede med: "...og se så at få sokkerne på!" Råbet var så kraftigt, at det rungede i vores Nissen hut - den tøndeformede barak. Dette var starten på vores første bombetogt. Vi "slæbte" vores trætte, halvsovende kroppe gennem diverse ritualer og instruktioner før afgang, til vi langt om længe var i luften som en lille brik i et gigantisk puslespil af en fly-formation.

Da det var vores første togt, skulle vi blot holde vores position i formationen og i øvrigt følge førermaskinen blindt og gøre hvad den gjorde, lige til vort mål i Frankrig, hvor vi ved Bainsville skulle bombe jernbaneanlæg. Når vi kom til målet, skulle førermaskinen kaste sine bomber ved brug af Norden-bombesigtet, og resten af flyene, vort inklusive, skulle så "bare" kaste vores bomber, uden at bruge bombesigtet.

Mit job som navigatør, under denne flyvning, var ikke at give piloten kursen, men blot at plotte vores rute ind på kortet, for på den måde at være parat til at overtage navigationen, hvis vi skulle komme i vanskeligheder.

Førermaskinen satte endelig kursen mod nord, som var kursen til vores bombemål, og samtidig blev bombelugerne åbnet. Men vi var mere end 30 kilometer vest for målet. Vi fløj på denne kurs i mere end 20 minutter med vore bombeluger åbne og dermed ubeskyttede bomber, og oven i købet var vi udsat for lettere flak. Vi fik da også et par små huller i vores B-17.

Da vi var for langt fra målet, foretog førermaskinen en stor 360 graders vending til venstre, for at få hele formationen med og endte så op på den samme nordlige kurs, men denne gang ca. 30 kilometer østligere, hvilket altså betød, at vi nu var på rette spor.

Vores bombekaster, Alex Stevenson, i daglig tale kaldet "Shorty" - på grund af størrelsen, sad helt fremme i næsen på vores B-17 med hånden på vippekontakterne, som udløste bomberne. Jeg var krøbet hen bag ham. Over hans skuldre kunne jeg se flyet foran os kaste sine bomber, og det undrede mig, at vi ikke kastede vores. Jeg flyttede lidt rundt på mig selv (meget lidt plads) og så nu direkte ind i Shorty's ansigt - han sov som en sten!

Jeg puffede til Shorty, og han kom straks i gang med at aktivere vippekontakterne, så vi fik smidt vores bomber.

Jeg tror stadig, de prøver at finde ud af, hvor i alverden Shorty's bomber faldt. Nåh, missionen var trods alt en succes - flere fuldtræffere!



*Bombemaskinens rute over Europa - onsdag den 24. maj 1944.
Deenethorpe - Holland - Berlin - Nordsøen - Sverige - Sose, Bornholm.*

Bombetøgtet onsdag den 24. maj 1944

Fortalt af: John S. Whiteman, Seymour Ringle, Horace H. Shelton & Heath Nelson Liddle

Forfatteren: 8th Air Force, 24. maj 1944, mission 367, 368 og 369. Bombemål: Lufthavne og baser i Paris området, jernbane-broer i Frankrig og Berlin. Personel og fly: Ca. 11.600 flyvere, fordelt i 1.106 bombefly og 602 jagerfly. Resultat materiel: 33 bombefly gik tabt, 289 bombefly beskadiget, 13 jagerfly gik tabt og 14 jagerfly beskadiget. Resultat personel: 4 flyvere døde, 26 blev såret og 495 savnedes. ca. 52 fjendtlige fly skudt ned / beskadiget af amerikanske jagerfly.

Det var under missionen til Berlin, at det gik hårdest til. 616 B-17 blev sendt af sted til Berlin. 464 kastede deres bomber over Berlin. De øvrige fly bombede alternative mål. 33 B-17 gik tabt og 10 jagerfly gik tabt. Jagereskorten til Berlin, nedskød / beskadigede 46 tyske jagerfly. Af de 33 B-17, som gik tabt var "vores" bombemaskine een af dem og af de 616 B-17 blev 256 beskadiget. Det var også under Berlin-missionen at 4 flyvere døde, 24 blev såret og hele 482 flyvere savnedes - "vores" 10 besætnings-medlemmer var blandt de 482 savnede flyvere.

Whiteman: Jeg vil aldrig glemme vores anden mission: The Big "B" - Berlin!

Ringle: Igen blev vi vækket ukristelig tidligt, mens der blev råbt: "Nu skal I vise, hvad I duer til" - eller noget i den retning. Der var ingen af os, der rigtig opfangede ordene, andet

end at der blev råbt så højt, så man var sikker på, at alle stod op omgående. Så klædte vi os på, gik over og fik morgenmad, hvorefter vi tog afsted til de forskellige briefinger.

Piloter og navigatører blev tiltalt af C.O.'en, som dramatisk trak forhænget, der dækkede tavlen, til side - og således blev ruten og målet for dagens mission blotlagt: The Big "B" - Berlin! Støjen fra forsamlingen i lokalet steg betydeligt.

De forskellige officerer gav hver især deres briefinger om vejr, opstart, tid, radiofrekvens, formationer m.v.

Efterretningsofficeren oplyste, at det tyske flak "kun" dækkede et otte kilometer bredt bælte over Berlin og rakte op til en højde på max. syv kilometer, så vores bomber ville falde direkte på flak-batterierne og således gøre dem mindre effektive. HA! Han må have været den person, som bookede passagererne på "Titanic"! Vi havde hørt fra andre besætninger, at flakket over Berlin var ekstremt voldsomt.

Whiteman: Missionen startede helt normalt. Vores eskadrille 615 samledes over Deenethorpe, dernæst skulle vi danne formation sammen med yderligere to eskadriller. Når det var gjort, var vores bombegruppe dannet. Vi skulle så mødes med to andre bombegrupper ude over "The Wash" og da det var gjort, havde vi dannet formation som en "Wing".

Herefter satte vi kurs mod den hollandske kyst. Da vi nåede kysten, fløj vi parallelt med kysten på en nordlig kurs, hvorefter vi satte kursen øst-syd-øst, direkte mod målet: The Big "B" ! Herefter blev der beordret radiotavshed. Vi mødte meget lidt flak, da vi gik ind over Holland.

Ringle: Selve flyvningen var en flot oplevelse. Det var som én kæmpemæssig ballet af skønne fly i formation i forskellige højder, hvor alle flyene trak kondensstriber efter sig, som slør fra 2.000 brude mod en klar blå himmel. 500 fly var på vej mod Berlin.

Whiteman: Jeg så Berlin for første gang ca. 150 kilometer ude i horisonten. Det lignede en kæmpesværm af store sorte fluer - FLAK. Jeg sagde til mig selv: "Føj for den lede" - eller noget der var værre, hvordan kan et fly overleve det der? "Vi klarede den ikke!"

Bombningen af målet i Berlin skulle foregå fra otte kilometers højde.

Flakket var meget voldsomt!

Vi havde netop smidt vores bomber, da jeg lige nåede at se en granat eksplodere ved vores venstre vingespids. Selve eksplosionens farve var nærmest kirsebærrød, og jeg kunne da også høre eksplosionen. Sekundet efter havde vi en løbsk propel på motor nr. 2 - vi kunne ikke kontrollere eller styre, hverken motor eller propel, hvilket betød, at vi rent faktisk havde mistet én ud af fire motorer - og vi var stadig over Berlin, og flakket var ikke mindre voldsomt.

Shelton: Vi fik en fuldtræffer i motor nr. 2, som blæste hele reduktions-gearet af. Det gik ligeledes ud over hydraulikken, og det venstre landingshjul faldt ned. Vores flaps faldt delvist ned, og vi kunne ikke få dem op igen. Én af vores store bekymringer var, om vi havde benzin nok til hjemturen. Med ét hjul nede og flaps delvist nede, ville det i den grad sluges benzin, på grund af større vindmodstand, samt at det også ville betyde lavere hastighed. Jeg prøvede derfor, flere gange, at aktivere landingshjulet og vores flaps. Til al held kom landingshjulet endelig op på plads, men vores flaps forblev delvist nede. Da vi mente, at der var brand i flyets motor nr. 2, åbnede vi lugen til kugleskytten og tog ham ind i flyet, så han kunne få sin faldskærm på.

Liddle: Straks efter at vi havde smidt vores bomber, fik vi en direkte træffer i motor nr. 2. Snuden og gearhuset på motoren blev ødelagt, samtidig udbrød der brand i motoren. Propellen kunne umiddelbart ikke kantstilles, og den begyndte at køre rundt som en vindmølle, hvilket afstedkom en forfærdelig vibration i hele flyet.

Én eller anden gav ordre til, at vi skulle forberede os på at springe ud. Jeg kom op af kuglen, fik min faldskærm på, og vi begav os alle til de forskellige udgange, klar til at forlade flyet og dermed springe ud. Men ilden i motoren gik ud, så ordren om at springe ud blev aldrig givet.

Ringle: Co-piloten så flammer fra motor no. 2 og råbte i intercommen: "Prepare to bail out" - gør klar til at springe ud!

Bombekasteren Alex Stevenson - Shorty - hørte kun: "Bail out" - spring ud. Hans position som bombeskytte var forrest i næsen på flyet og min position som navigatør var lige bagved ham. Han drønedede forbi mig, med løst hængende kabler og slanger til hhv. intercommen, den elektrisk opvarmede flyverdragt, iltmasken m.m. - og gik straks i gang med at åbne nødudgangen.

Han havde allerede et ben ude, da jeg tog fat i ham. Jeg havde hørt nogle rigtig grimme historier om vrede Berlinere, og hvad de gjorde ved tilfangetagne amerikanske flyvere. Jeg holdt fast i Shorty, mens jeg holdt øje med højdemåleren på min plads og fik så trukket Shorty tilbage og ind i flyet.

Shelton: Vi mødte mere flak, og det var forbandet præcist. Radiotavshed var stadig gældende, men af hensyn til vores situation mente jeg at et opkald var nødvendigt. Jeg kaldte derfor gruppelederen op idet jeg bad om at få kontakten luft- og søredningstjenesten for at bede dem om at holde øje med os. Svaret var: "Fortsæt radiotavshed".

Ringle: Endelig blev flyet stabilt ved fire kilometers højde, og vi satte en nordlig kurs, mod Østersøen. Kort efter var der nogle tyske jagere, af typen ME-109, som ville benytte lejligheden til at angribe os, men vores pragtfulde P-51 Mustangs drev dem væk.

Whiteman: Jeg gav co-piloten besked på at få kantstillet propellen på motor nr. 2, men det kunne han ikke. Hele flyet rystede som ind i helvede. Styremekanismen på motor nr. 2 var ude af funktion, og vi måtte flyve videre med den forbandede løbske propel.

Efter nogen tid prøvede jeg selv at kantstille propellen, hvilket resulterede i, at masser af olie pludselig blev sprøjtet ud under tryk og op på den venstre side af flyet, hvorved alt blev smurt ind i olie, inkl. mine vinduer i cockpittet. Derved var jeg "blind" i min side. Kugleskytten bekræftede hullet i beklædningen på undersiden af vingen på den bageste del af motor nr. 2. Jeg kunne se hullet på oversiden af vingen, efter at luftmodstanden havde blæst det meste af olien væk.

Liddle: En anden bombemaskine var blevet ramt i benzintanken på en lignende måde under en mission over Tyskland, men klarede den og kom tilbage til basen i England. Mekanikerne demonterede den beskadigede benzintank og opdagede, at der var en ueksploderet granat inde i tanken. Granaten blev taget ud af tanken og skildt ad. Da så man, at granaten ikke indeholdt den sædvanlige sprængladning, men at der lå et lille stykke papir inden i granaten. På papiret var der skrevet en besked på tjekkisk: "Det er alt, hvad vi kan gøre for jer!" Granaten var fremstillet på en fabrik, hvor de daværende tvangsarbejdere i videst mulig omfang forsøgte at sabotere granatproduktionen.

Whiteman: Vi kunne slet ikke holde vores position i formationen, så vi var nødsaget til at forlade formationen og flyve alene. Vi kunne heller ikke holde hverken højde eller fart. Vores nedstigning begyndte.

Ringle: Grundet flak fra nogle tyske øer ved Østersøen, foretog vi diverse afvigemanøvrer for at undgå at blive ramt. Flyet truede med at stalle og da motor nr. 4 var ved at gå død, havde vi kun to effektive motorer tilbage - halv kraft og det var ikke nok til at fastholde vores flyvehøjde.

Whiteman: Jeg prøvede at blive af med den løbske propel, som rystede flyet helt vanvittigt. Jeg dykkede flyet for at få mere fart, og så en kraftig stigning. Det forårsagede kun at vi tabte yderligere højde. Jeg gjorde det to gange, så opgav jeg.

Flyet faldt yderligere, så alt unødvendigt blev kastet overbord, maskingeværer m.v. Jeg kunne ikke engang holde fire kilometers højde.

Så var det at der kom en Mustang P-51 op på vores højre side. Vi prøvede samtlige radiofrekvenser, og vi fandt ud af, at vores radio var færdig.

Et stort skydække viste sig, og vi dykkede ned i det. Nu måtte vi flyve på instrumenter alene. Flyet stallede ved ca. 200 kilometer i timen, og vores fartmåler viste omkring 228 kilometer i timer. Igen blev vi beskudt af flak og måtte foretage diverse afvigemanøvrer. Kort efter var vi ude over Nordsøen.

Her blev vi klar over, at vi ville falde i havet ca. 125 kilometer fra den engelske kyst og på denne årstid ville vi kun kunne overleve i ca. 20 minutter i vandet. Desuden havde jeg jo heller ingen idé om, hvad dette krigsskadede fly kunne klare eller tåle ved en nødlanding på havet, ligesom mulighederne for at blive samlet op i tide var næsten nul. Jeg besluttede derfor at lægge kursen om og flyve mod Sverige.

Vi fløj tilbage i skydækket og navigatøren opgav en kurs, som bragte os direkte henover Sveriges sydkyst.

Vi var ved at løbe tør for benzin, og jeg gik længere ned, da der pludselig blev et hul i skydækket. Vi var nu i en højde af 2.500 meter og fortsatte ned. Da vi kom ud i klart vejr i en højde af 300 meter, fløj vi direkte mod et tysk krigsskib på østkysten af Bornholm.

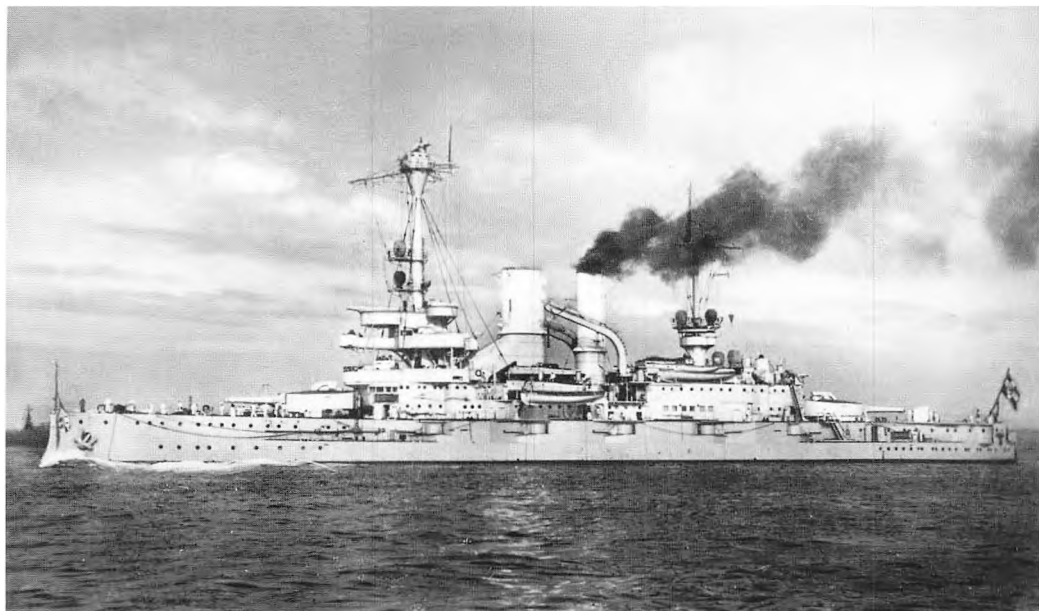
Tyskerne løb som gale til deres kanoner. Jeg råbte til co-piloten, at han skulle tage det venstre rør og vi "piskede" flyet, som stadig var på vej nedad. Tyskerne startede deres flak, men intet ramte flyet.

Forfatteren: Det tyske krigsskib "Schleswig-Holstein", som var ankeret op på Neksø red, havde tabt et anker samt en 250 meter lang ankerkæde. Skibets dykkere var nu i gang med at få anker og kæde tilbage ombord.

Udelukkende af den grund havde "Schleswig-Holstein" ligget ved Neksø i mere end en uge. De allierede bombede Tyskland og tyskbesatte områder både dag og nat og mindst én gang om dagen var der luftalarm ombord på "Schleswig-Holstein" og denne dag, onsdag den 24. maj 1944 var ingen undtagelse.

Det efterfølgende er den tyske rapport fra "Schleswig-Holstein":

"Lige før kl. 14:00 brød en amerikansk fire-motorers bombemaskine (Fæstning II) igennem skydækket i en højde af ca. 700 meter. Bombemaskinen havde kurs direkte med skibets bagbord side, vi startede hurtigt vores beskydning med 8,8 cm og 3,7 cm kanonerne, men kort efter forsvandt bombe-maskinen igen i skydækket. Vi observerede ingen træffe-



Det tyske krigsskib "Schleswig-Holstein". En tung krydser fra 1. verdenskrig.

re på flyet, men samme dag fik vi meddelelse om, at den selv samme bombemaskine var nødlandet i nærheden af Rønne."

Det er helt sikkert, at det er den samme maskine, der er tale om, da kun én B-17 nødlandede på Bornholm den dag.

Whiteman: Flyet tabte stadig højde, og vi fløj henover syd-øst-kysten af Bornholm (Duedde). Nu var der kun to motorer der fungerede 100%, nemlig motor nr. 1 og motor nr. 3. Motor nr. 4 var helt død. Vi fløj langs den sydlige kyst op til Rønne, da jeg besluttede at lande på land.

Forfatteren: Den næste "kontakt" med bombemaskinen kom fra luftmelde-centralen i Rønne lufthavn.

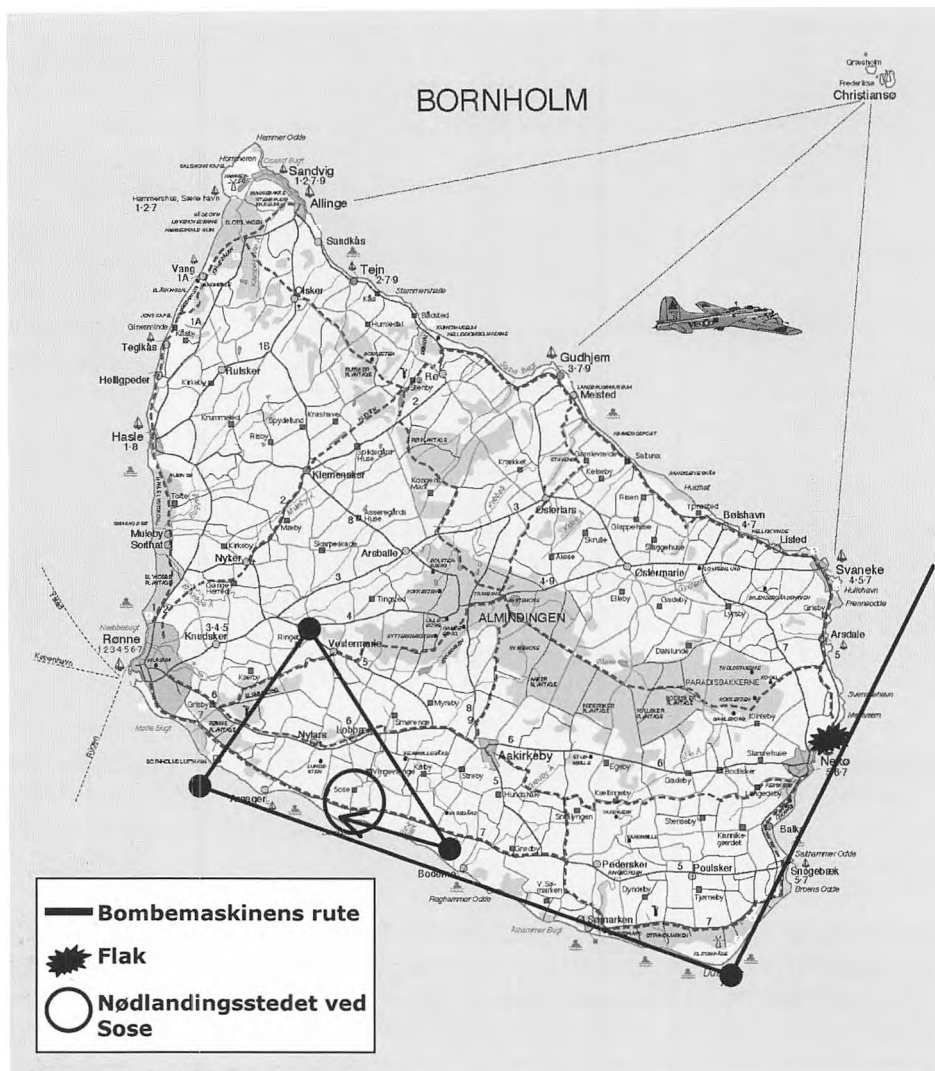
Journal nr.: 13878 Dato: 24. maj 1944 kl. 14:10

En amerikansk flyvende fæstning er blevet set fra Rønne lufthavn, flyvende i en højde af ca. 100 meter - kurs syd-øst.

Denne meddelelse kom først tyskerne i hænde noget senere og gav således de nødlandede amerikanere et tidsmæssigt forspring.

Whiteman: Jeg svingede ud over vandet og vendte tilbage med kurs mod skrænten. Jeg satte fuld kraft på motorerne og kom med nød og næppe op over skrænten, og så pludselig styrede vi direkte mod en tysk maskingevær-rede, som var placeret langs med landingsbanen. Vi var så tæt på de to tyske skytter, at jeg kunne tælle deres tænder.

Vi fortsatte ind over Bornholm ca. fire-fem kilometer og tog en kurs syd-øst. Det var nu eller aldrig - vores tanke var tomme, så det kunne kun være benzindampene at motorerne kørte på.



Bombemaskinens rute over Bornholm.

Vi fik øje på en stor mark tæt ved havet og tog et skarpt sving til højre, da jeg regnede med at motor 1 og 3 ville gå i stå når som helst.

Under indflyvningen var det lige ved at gå galt. Da jeg lukkede for gassen til motorerne, foretog den højre vinge en skarp stigning. Jeg havde glemt at tage trimmet væk. Det fik jeg rettet ved at give gas til motor nr. 3 og fik således vingen ned igen. Hvis der ikke havde været benzin tilbage til motor nr. 3, så var den venstre vinge gået i jorden, og så ville vi have foretaget en "landing" som én kæmpemæssig vindmølle.

Og så, sekunder før nødlandingen, var det, at den forbandede propel på motor nr. 2 faldt af. Nødlandingen på marken ved Sose var perfekt - alle hjul oppe og der var ingen besætningsmedlemmer der kom til skade. Besætningen drillede mig - de sagde det var den bedste landing jeg nogensinde havde foretaget, og det var sandt nok, for der kunne virkelig have gået mange ting galt ved den mavelanding. Jeg hader at tænke tilbage på den situation.

Heldigvis gik alt godt, og vi kom alle ud af flyet - forbandet hurtigt, da det langt om længe standsede!

Nogle besætningsmedlemmer prøvede at sætte ild på motor nr. 2 ved at brænde en faldskærm af, som de havde viklet ind i motoren, men det lykkedes ikke.

Et andet besætningsmedlem tog vores signalpistol, affyrede den mod motoren, for på den måde at få sat ild i motoren, men projektilet ramte uheldigvis motorkappen og fortsatte ca. 50 meter lodret op i luften, og signalerede til tyskerne: "Her er vi drenge!"

Efter det tog vi benene på nakken og ankom kort efter til en gård, hvor vi mødte Hans Christian West, som fortalte os, at tyskerne helt sikkert allerede var på vej.

Jeg tror at Shorty, vores bombeskytte, ønskede at blive på gårdens høløft, men blev talt fra det. Hans Christian West sagde til os, at vi skulle gå i nord-østlig retning, til vi kom til den store skov "Almindingen".

Vores flugt var begyndt!



Bombemaskinen, efter nødlandingen den 24. maj 1944 kl. 14.12.

Tyske soldater ved haleroret.

Efter nødlandingen



Hans Christian West møder de amerikanske flyvere

Fortalt af: Hans Christian Westh

Efter at have været soldat sommeren 1943, interneret af tyskerne 29. aug. og hjemsendt i oktober, var jeg ansat som forkarl hos gdr. Poul Jensen, Sosegård. Der er tre Sosegårde, hvoraf Jensens er den mellemste.

D. 24 maj 1944 om eftermiddagen var jeg beskæftiget med at radrense roer med en radrenser forspændt en hest. Gårdejeren og hans kone var ikke hjemme. Pludselig hørte jeg motorstøj, og jeg så en stor flyvemaskine komme langs stranden fra sydøst og ganske lavt over vandet. Der var vel ca. en km fra gården til stranden i lige linie. Jeg kunne godt høre, at maskinen var i vanskeligheder, men tænkte ikke mere over det.

Efter et stykke tid kom vores anden karl, 16 årige Poul Andersen, som var ved at kalke den søndre længe, løbende og sagde, at der var en flok soldater på vej op mod gården, han overtog så hest og køretøj, og jeg løb ned til gården. Jeg kunne lidt "skoleengelsk" og forstod på dem, at de var nødlandet på en mark nedenfor den Søndre Sosegård lige ovenfor skrænten til havet.

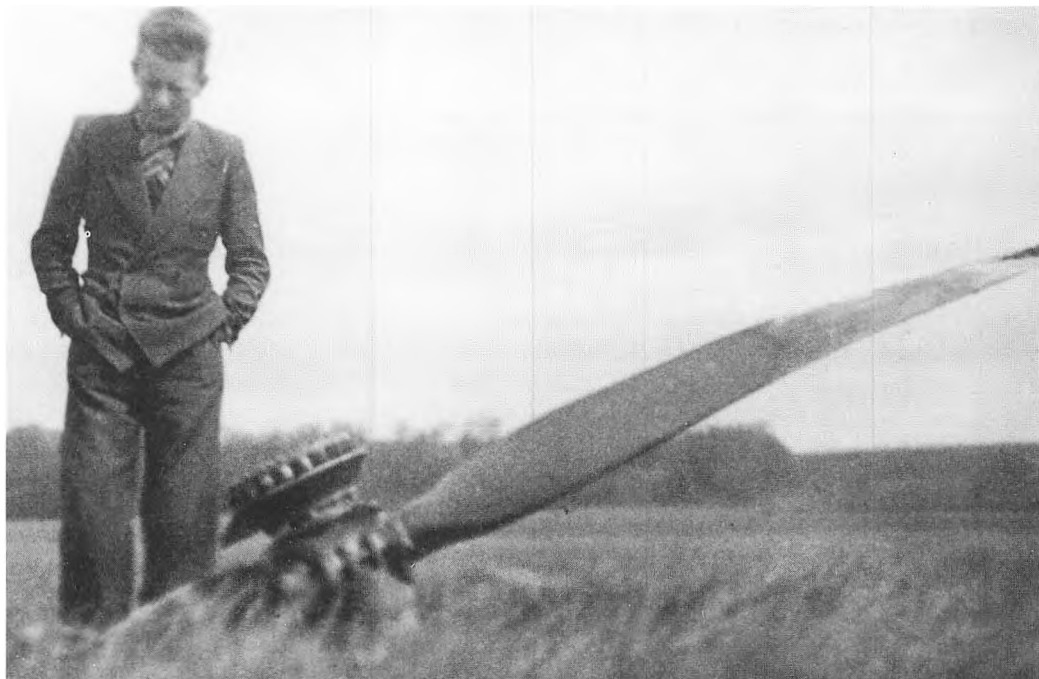
Der er en ting, som jeg i dag ikke kan få til at passe; så vidt jeg forstod på dem, troede de, at Bornholm hørte til Sverige og derfor var neutralt område, de blev i hvert fald meget bestyrkede, da jeg fortalte, at Bornholm hørte til Danmark og var besat af tyskerne, én af dem ville bestemt op på høløftet for at gemme sig. Da jeg fortalte dem, at jeg havde hørt, at tyskerne plejede at stikke deres bajonetter ind i høet, når de ledte efter flygtninge, og at de i øvrigt kunne være her når som helst, belavede de sig på at gå videre, men ham, der var på vej op på loftet, ville ikke ned igen, så hans kammerater måtte hale ham ned ved benene. Det, jeg ikke rigtig kan forstå er, at hvis de mente at være på svensk grund, behøvede de jo ikke at gemme sig, men blot vente på at blive kontaktet af myndighederne.

Jeg forklarede dem, så godt jeg kunne, at der var modstandsfolk på øen, men at jeg desværre ikke havde kontakt til nogle af dem. Jeg fortalte dem, at jeg havde hørt om folk på Nordbornholm, der hjalp flygtninge til Sverige, og at de først og fremmest måtte se at komme frem til Almindingen, som vi kunne se derfra hvor vi stod. Her måtte de så holde sig skjult, indtil de kunne komme i kontakt med nogen, der ville hjælpe dem. Hele vor samtale varede nok ikke mere end 10 - 15 min. Hvorefter jeg tog afsked med dem og ønskede dem alt vel. De var på det tidspunkt samlet alle ti mand. Jeg fortsatte derefter med mit arbejde på marken, mens jeg fulgte dem med øjnene indtil de forsvandt i terrænet.

En halv times tid efter så jeg en gruppe tyske soldater komme gående fra gården ud ad den private vej, der går forbi den Nordre Sosegård ud til Hallegårdsvej, de kontaktede mig heldigvis ikke. De havde ligesom amerikanerne fulgt åen og kom ind på gårdspladsen, hvor de bankede på køkkendøren. Hjemme var kun



Hans Christian West i uniform i 1943.



Den løbske propel. Og en ung nysgerrig bornholmer.

en ganske ung pige, som bagefter fortalte mig, at hun havde været meget bange, fordi én af soldaterne havde optrådt meget truende overfor hende. Én af de ældre i gruppen havde dog klappet hende på kinden og sagt noget i retning af, at hun blot skulle gå ind til sin "mama". Hun havde ikke forstået noget af det, de sagde, men blot vinket i retning af Hallegårdsvej, som jo går 90 grader mod øst i forhold til den rute, jeg havde anvist amerikanerne. Hun havde heldigvis ikke nævnt, at jeg havde talt med dem - godt min pige!

Jeg gik jo i mange dage og var meget spændt på, hvordan det mon var gået dem og var nok også lidt ked af, at jeg ikke havde kunne hjælpe dem bedre. Heldigvis hørte jeg så efter nogen tid, at de alle var sluppet velbeholdne til Sverige.

Knud Marcher og de amerikanske flyverstøvler

Fortalt af: Niels Christian Bohn Pihl

Lørdag d. 10.10.1998 blev jeg ringet op af Knud Marcher fra Haslev.

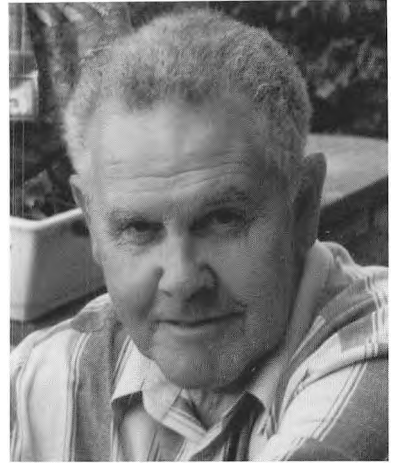
Han havde læst Bornholms Tidende d. 5. oktober 1998 om den amerikanske B-17 som nødlandede ved Sosegård den 24. maj 1944. Han fortalte mig, at han dengang boede oppe ved Kjølleregårds Station, hvor hans forældre havde en lille ejendom. Han havde fri-dag denne dag, da han var i lære som mejerist på Østerlars-Dybdal mejeri og var dengang 18 år.

Han så den store lavt flyvende maskine og var klar over, den ville lande. Den trak en røgstribe efter sig, og han tog sin cykel og kørte i retning af SØ og fandt maskinen forladt på Sosegårds jord på marken syd for landevejen. Han så ingen andre mennesker og kravlede ind i maskinen og samlede et par flyverstøvler, en lommelampe og en signalpistol og forlod så maskinen, da han var klar over, at tyskerne snart ville komme.

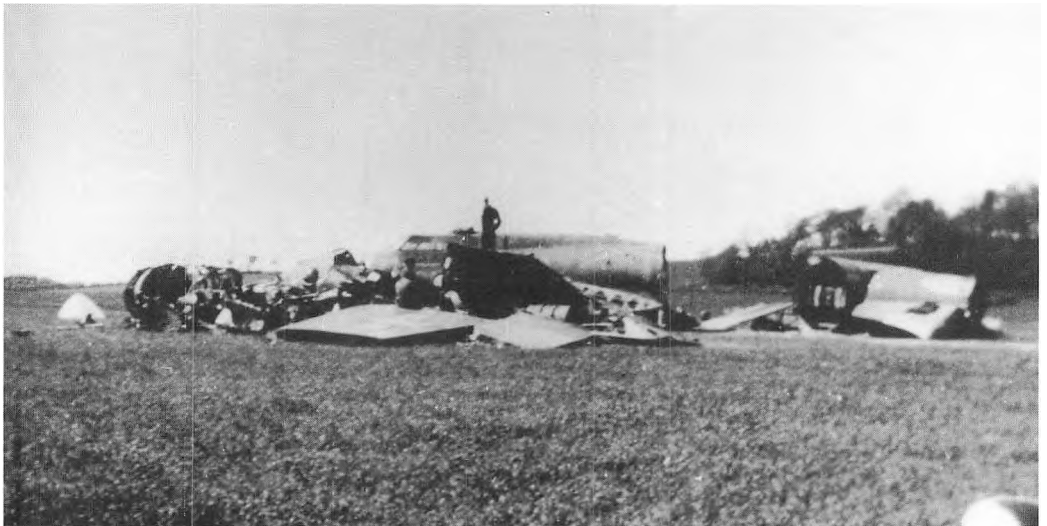
Han kom ud på landevejen og kørte hjemover mod vest, og nu mødte han en tysk patruljevogn med soldater på ladet.

Bagfra kom en lastbil med ler, chaufføren kørte op på siden og sagde til ham, at han skulle aflevere de støvler han havde bagpå til ham. Dette nægtede Marcher, da han sagde, at dem havde han selv tyvstjålet fra maskinen, så dem fik han ikke. Så sagde chaufføren, at han ville melde ham til tyskerne, men han vidste jo ikke, hvor den unge mand boede.

Han fortsatte hjem og passede på sine "tyvekoster", og mener, han muligvis stadig har dem liggende på Sjælland. Hvis han finder dem, vil han aflevere dem til Bornholms Museum.

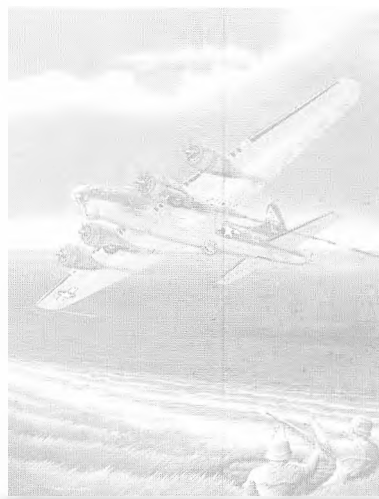


Niels Christian Bohn Pihl.



*Bombmaskinen blev hurtigt demonteret af tyskerne.
Den blev senere afskibet fra Rønne til Tyskland.*

Flugten



Flugten fra Bornholm 1944

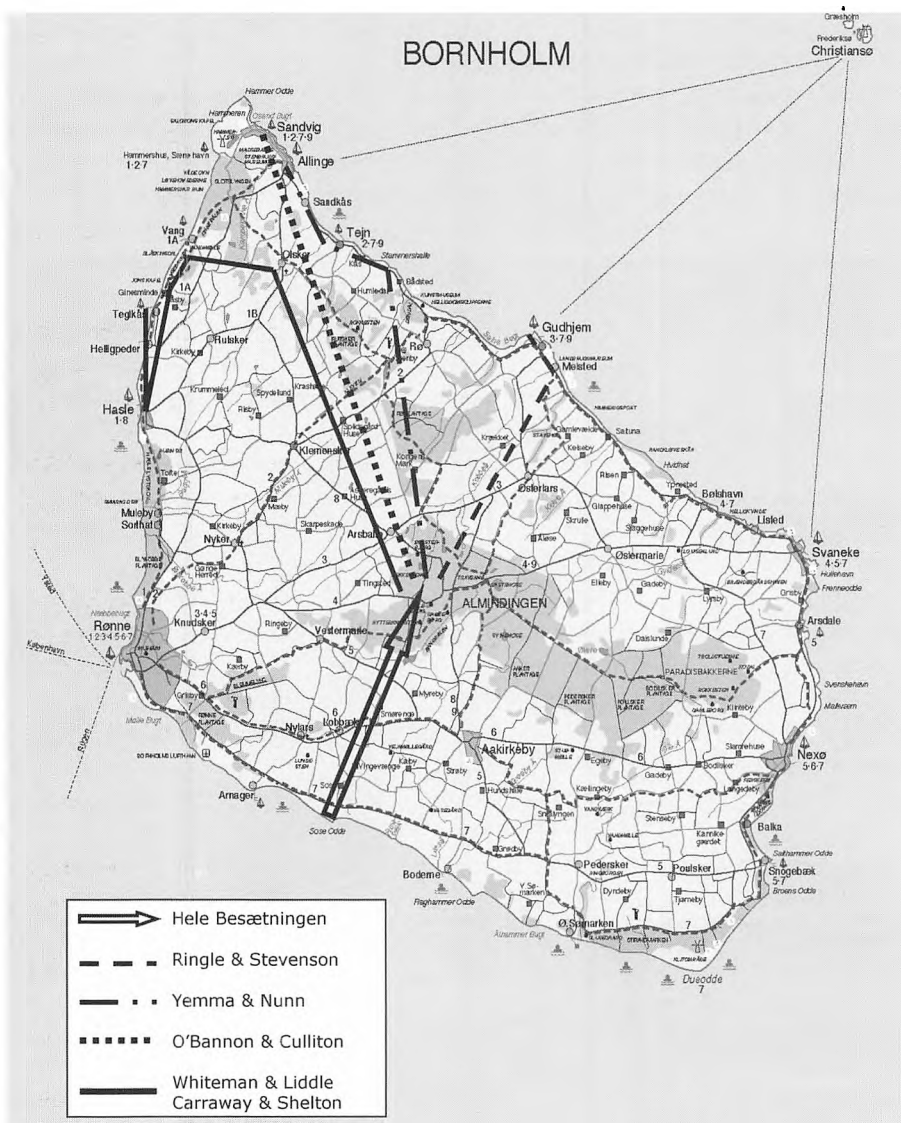
Ringle og Stevensons flugt

Fortalt af: Seymour Ringle

Efter nødlandingen forsøgte vi at ødelægge flyet ved at vikle en faldskærm omkring motor nr. 2, som var smurt ind i olie og benzin. Vi forsøgte flere gange at få ild i faldskærmen, men den ville ikke brænde. Senere da vi kom tilbage til England fik vi at vide, at faldskærme var fremstillet af nylon og derfor ikke kunne brænde.

Da et tysk fly cirklede henover vort fly, løb vi alt, hvad vi kunne og skjulte os i en lille skov. Det var her, vi besluttede at flygte parvis.

Stevenson og jeg dannede par, og vi begyndte straks at gå nordpå.



De ti flyverers flugtruter

Jeg ved ikke, hvordan vejret normalt er på Bornholm, men under vort korte ophold på øen må det siges at være et elendigt klima. Det regnede, det var koldt, og vi var begge syge, næsten lige fra det tidspunkt da vi nødlandede.

Vi diskuterede vores situation og fandt ud af, at det nok var bedst at forsøge at få kontakt med de danske frihedskæmpere, som vi havde hørt så meget godt om. Vi begyndte derfor at gå ind til diverse huse, vi så på vores vej, bankede på og sagde: "Amerikanske Aviators". Vi blev modtaget venligt alle steder, fik mad og drikke, men ingen ville skjule os.

En morgen gik vi hen ad en vej da en mand i træningstøj kom løbende forbi os, idet han sagde: "Good morning" - og han blev ved med at løbe, indtil han nåede et vejkryds, hvor han gik ind på marken og stillede sig op ad en høstak. Vi gik hen til ham, og han fortalte os, at tyskerne var i gang med en kraftig eftersøgning. Han tog sin hånd ind under trøjen og hev en pose med mad frem til os. Derefter gav han os besked på, at vi skulle gemme os i den nærliggende skov, indtil det blev mørkt for derefter at gå mod Gudhjem, hvor vi kunne stjæle en båd og sejle til Sverige.

Da det blev mørkt, begav vi os på vej til Gudhjem. Om morgenen havde vi endnu ikke fundet Gudhjem, men var på stranden ved Melsted, syd for Gudhjem. Her skjulte vi os i badekabine nr. 23 hele den efterfølgende dag.

Samme aften gik vi ad kyststien til Gudhjem - det regnede og blæste kraftigt.

Da vi ankom til Gudhjem, var vi totalt modløse, og humøret var helt nede i kælderens, da hverken Shorty eller jeg selv havde begreb om, hvordan man skulle sejle en båd. Ydermere var der en del tyske soldater på havnen.

Den eneste opmuntring vi havde undervejs var, at alle bornholmere vi mødte behandlede os med venlighed og omtanke. Så derfor besluttede vi at banke på i det første hus, vi så, som havde lys tændt og så håbe på det bedste. Vi gik hen ad gaden mod et lys, men ved et vejkryds fik vi øje på et andet lys, som var nærmere os. Vi gik hen mod huset og bankede på døren. En dame åbnede, og jeg sagde, som jeg plejede: "Amerikanske Aviators". Hun trak os indenfor, og senere den morgen kom der en mand fra et andet hus, hvor vi blev placeret på et loftsværelse med senge. Derefter fik vi noget at spise.

Forfatteren: Begge flyvere var nu i sikkerhed hos Kaas Hansen i Gudhjem. Kaas Hansens datter, nu Vibeke Bech, talte med flyverne nogle gange og Shorty gav Vibeke Bech et flyver emblem, som hun stadig har.

Ringle: Kaas Hansen fortalte os, at hans søn, som tidligere havde det værelse vi var i, nu var i USA og boede i Minnesota.

Da vi beskrev området, hvor vi så det første lys i byen, fik vi at vide, at det var der Gestapo holdt til.

Vi fik civilt tøj og falske identitetspapirer med vore egne ekstra fotos, som vi havde på os, og som var beregnet til netop det formål. Så blev vi en dag eskorteret forbi tyske vagter og videre ombord på et skib i havnen.

Shorty var klædt som en sømand - han så så ung ud, at han kunne have været min egen søn.

Skibet satte os af i nærheden af Malmø, hvor vi blev mødt af den amerikanske konsul, som sørgede for at vi kom med et tog til Stockholm.

Vi blev klassificeret som flygtninge og fløjet til Skotland ombord på en B-24, uden militærmærker og med en besætning i civilt tøj.

Shorty og jeg kom til Widewing H.Q. i London, hvor vi blev afhørt af det Britiske Admira-

litet. Det så ud til, at et angreb var under planlægning på en tysk installation på den nordøstlige del af Bornholm, som man havde en mistanke om kunne være affyringsramper til V-2 raketter. Englænderne var interesserede i at høre, om vi havde set eller hørt noget. Endelig blev vi fløjet tilbage til USA i en C-54, som skulle lande på Mitchel Fields i Queens N.Y., men i stedet fløj vi videre og landede i Washington D.C., hvor vi blev afhørt endnu en gang. Vor beretning blev kortere og kortere for hver gang, vi skulle genfortælle den. Endelig fik vi lov til at tage hjem på orlov.

Da vi ikke var vendt tilbage efter togtet til Berlin, havde vores familier modtaget diverse telegrammer om, at vi var savnede. Da det omsider blev officielt, at vi var vendt tilbage i god behold, kom D-dag i vejen, og ingen derhjemme fik besked om os, og fik altså ikke de gode nyheder.

Det vakte derfor stor tumult, da jeg pludselig stod iblandt intetanende familie og venner. Jeg er medlem af "Air Forces Escape & Evasion Society" - AFEES. Denne forening har et blad, som udkommer fire gange om året og som hovedsagelig beskriver forskellige amerikanske flyveres flugt gennem det tyskbesatte Europa. Nogle af disse beretninger er ganske forfærdelige med eksempler på flyvere, der efter de blev skudt ned havde skjult sig i flere måneder og alligevel havde held til at komme tilbage til England. Så hvis jeg skal sammenligne vores flugt med andres beretninger, så må jeg betegne den som en "ganske almindelig spadseretur"!

Forfatteren: Måske var det kun en ganske almindelig spadseretur, men for de to unge flyvere var det den gang en ret så anstrengende "spadseretur"!



Til venstre: Det (gule) bindingsværkshus, hvor Ringle og Shorty skjulte sig den første nat. Til højre: Det mørke (røde) hus hvor de opholdt sig i værelset bag de to øverste vinduer.

Ringle: Da vi om morgenen, onsdag den 24. maj 1944, skulle af sted, havde Shorty barberet sig for allerførste gang, og han var så uheldig at glemme sit "hundetegn" i baderummet. Under flugten på Bornholm sagde han til mig, at han var helt sikkert på at blive skudt som spion, hvis tyskerne fangede os. For at berolige ham, viste jeg ham det "H", som var præget i mit "hundetegn", det "H" som automatisk ville give mig medlemskab til den "endelige løsnings" klub.

Shorty havde dog stadig sit lille flyveremblem med, som han i så fald kunne bruge som bevis på, at han var amerikansk flyver, og det var således Shorty, som forærede Vibeke Bech emblemet, mens vi var i Gudhjem i hendes fars hus. Jeg havde ingen emblemer med, når vi var på togt.

Jeg følte det som om, hele missionen, som næsten alt her i livet, bestod af en serie af tilfældige hændelser - held?

Det eneste, jeg var stolt af, var min navigation. Over tre timer under de værst tænkelige betingelser - i et krigsområde og med ekstremt dårligt flyvevejr.

Vi var helt sikkert meget heldige da vi endelig landede og endte i de beskyttende bornholmeres hænder, som reddede vores liv.

Jeg selv, min kone og vores familie er dybt taknemmelige.

De amerikanske flyvere i Gudhjem

Fortalt af: Vibeke Bech

Da de to amerikanske flyvere ankom til Gudhjem, det må have været natten mellem den 25. og 26. maj 1944, bankede de på døren til vores genbo Christian Holm, hvor de så tilbragte natten. De blev placeret oppe på loftet, hvor man kun kunne komme op ved hjælp af en stige, for derefter at krybe gennem en lille lem. Det var uden tvivl ikke særlig komfortabelt, men det var et godt skjulested. Næste morgen blev de ført over gaden til mine forældres hus.

De to flyvere skulle være HELT stille i dagtimerne, da der var meget lyd i huset, og især skulle de være meget påpasselige, når Kaas Hansen havde besøg.

I så lille en by, hvor alle kender alle, er det ikke let at skjule noget og især ikke, når noget usædvanligt foregår, som når man pludselig har to amerikanske flyvere på "besøg". Jeg kan huske, at bageren undrede sig over, hvorfor vi pludselig købte så meget brød.

Min mor stod for madlavningen til flyverne, og engang ville hun gøre det så godt og servere rødgrød med fløde. Flyverne havde aldrig set noget lignende, og da de fik at vide, hvad det var, nægtede de at spise det. Hvordan kunne man spise frugt med mælk på? Aldrig!

Postmester Sørensen i Gudhjem fik fremstillet, eller fik fat i, falske rationeringsmærker. Han fik også fremstillet falske identitetskort til flyverne, og alt dette var aftalt med politibetjent Dinesen. Jeg tror, at én af flyverne kom til at hedde Peter Pedersen eller noget lignende, i hvert fald et almindeligt dansk klingende navn.

Jeg husker, at vi var ret imponerede over, at flyverne, deres egen situation taget i betragtning, tænkte meget på vores sikkerhed.

De sagde: "Hvis tyskerne finder os, så bliver vi krigsfanger, men jeres skæbne vil nok blive noget værre".

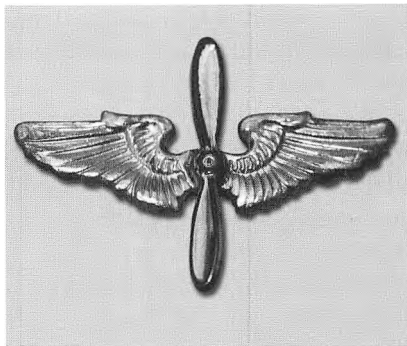
Flyverne var meget pessimistiske med hensyn til deres egne chancer for at overleve krigen.



*S.S. "Carl" af Neksø på vej ud af Gudhjem Havn.
Det var dette skib som sejlede Ringle og Stevenson til Sverige.*

Forfatteren: Som vi moderne mennesker siger: "Man skal se mulighederne og ikke problemerne", men måske det engang imellem kan være lidt svært.

Vibeke Bech: De to flyvere fik civilt tøj, men det var umuligt at få fat i civilt fodtøj. Jeg så selv da de to flyvere, sammen med politibetjent Dinesen gik henimod "Carl", mens de passerede 16 tyske soldater på kajen. Da tyskerne kendte Dinesen godt, stoled de blindt på ham og var tilsyneladende af den opfattelse at alt var i den skønneste orden, og flyverne kom ombord på "Carl" som "turister", uden problemer. Tyskerne lagde ikke engang mærke til at begge flyverne stadig havde deres flyverstøvler på. Under rejsen til Sverige blev flyverne placeret i kaptajnens kahyt og fik et godt måltid mad. Ved Falsterbo i Sverige kom flyverne ombord på en svensk lodsbåd. Deres flugt var forbi. Efter at Ringle og Shorty var kommet til Sverige, fik min far en slags meddelelse fra dem gennem Kaptajn Einar Mikkelsen - polarforskeren, som havde mødt de to flyvere i Stockholm.



Kaas Hansen og datteren Vibeke i 1945.

Flyveremblemet som Vibeke Bech fik af Shorty i maj 1944.

De fortalte ham, at de havde boet i et hus i Gudhjem, ud mod vandet. Ejnar Mikkelsen troede, det var hans hus de havde boet i, fordi hans hus også vendte ud mod vandet.

Flyverne var forsigtige nok til ikke at nævne navne - man vidste jo aldrig!?

Efter krigen fik mine forældre en henvendelse fra den amerikanske ambassade, hvori man tilbød dem at kompensere for de omkostninger, de måtte have haft i forbindelse med de to flyvere. Det var en pæn gestus fra amerikanerne, men min far afslog. Mon ikke alle andre, som var involveret, fik tilbudet.

Med hensyn til præsten, Hjort Lange, så besøgte han flyverne flere gange. Hjort Lange og min far talte ofte sammen i telefonen om flygtninge, som skulle af sted til Sverige, og i den forbindelse brugte de en form for kode, så når de talte om flygtninge, så blev de omtalt som x antal glas honning.

Også politibetjent Dinesen og styrmand O. Hansen fra "Carl" besøgte flyverne for at instruere dem om deres forestående flugt ombord på "Carl".

Flugten for de to flyvere blev en succes, fordi den var godt planlagt.

Hvis tyskerne havde foretaget husundersøgelser, kunne det hele have endt meget dramatisk. Der er ingen tvivl om at tyskerne i Gudhjem må have været vidende om, hvad der foregik, også m.h.t. de to flyvere, men måske ønskede tyskerne i Gudhjem ikke for mange "problemer".

Bornholm var jo et langt bedre sted for en tysk soldat end østfronten!

Nunn og Yemma's flugt

Fortalt af: Orlando Yemma

Efter nødlandingen ved Sose og efter at have talt med bondemanden (Hans Christian West) gik hele besætningen af sted mod Almindingen.

Bill og jeg gik sammen, og da vi gik ind i skoven, begyndte det at småregne, og vi så to jægere iført deres specielle bukser. Vi gik ud af skoven igen og gik direkte hen imod en mindre by, hvor vi så folk gå rundt i gaderne. Så gik vi tilbage til skoven, og den første nat sov vi i en forladt hytte. Det var ret køligt i hytten, men ved hjælp af en gammel dør fik vi lukket af for den værste kulde.

Den næste dag torsdag den 25. maj 1944 gik vi på en vej, hvor vi så en pæn lille hytte, beliggende midt på en græsmark og da vi gik forbi, så vi en bornholmer, som stod og savede træ. Vi så på ham og han så på os. Han havde en sort- og rødternet jakke på, ligesom dem vi har hjemme. Vi talte ikke med den savende bornholmer, men vi huskede på den lille hytte på græsmarken, og vi besluttede at gå derhen og få hvilet os.

Vi havde netop lagt os ned, da døren til hytten blev åbnet, og en tysk soldat stod i åbnin-gen og pegede på os med sin pistol. Han beordrede os udenfor, og vi gjorde som han sagde. Den tyske soldat havde sin cykel med. Vi gik foran, og den tyske soldat gik bagefter med cyklen. Hver gang tyskeren så en pige, var han ved at dreje hovedet af led.

Bill hviskede til mig: "Lando, om lidt så siger jeg Fräulein, det tyske ord for frøken, og så peger jeg op imod bakken der og så ordner jeg tyskeren".

Bill sagde Fräulein, pegede mod bakken og sprang på tyskeren, gav ham et par slag og tog pistolen fra ham. Så løb vi alt hvad vi kunne op på bakken og gemte os bag nogle træer. Derfra kunne vi se 20-25 tyske soldater i deres grågrønne uniformer med opplantede bajonetter, spejdende i den retning hvor vi var.

Bill smed pistolen væk, og vi fortsatte vores flugt.

Da vi gik, kom vi forbi et hus, hvor der udenfor hang noget tøj til tørre på en snor. Der var bl.a. to jakker og to bukser m.m. Vi tog det hele og gik tilbage til skoven, klædte om og efterlod vort eget tøj i skoven.

Jeg havde min High School ring i lommen på min flyverjakke, hvilket jeg kom til at tænke på senere, så én eller anden på Bornholm går nok rundt med en "Haverhill High School" ring - måske!

Vi gravede et lille hul for at skjule vores uniformer, og den nat sov vi ude i det fri.

Den næste morgen, fredag den 26. maj 1944 gik vi på en vej ca. 50 meter fra havet.

Forfatteren: De to flyvere var nu kommet til Stammershalle, syd for Tejn på Bornholms nordkyst.

Yemma: En lille gruppe tyske soldater holdt opsyn med et område i nærheden af en lille hytte. Jeg kom til at se dem direkte ind i deres øjne og Bill sagde: "Lad være med at glo på dem" og jeg sagde "For sent, jeg har allerede gjort det!" Af én eller anden grund lagde tyskerne ikke mærke til os.

Vi fortsatte vores gang og fik øje på en stenværksejer i færd med at fremstille sten i specielle former, sandsynligvis til bornholmerne.

Vi gik hen til ham, han kikkede rundt og så tog han os med ind i sin lille hytte. Han gik ud igen og kom tilbage kort efter med mad og drikkevarer. Vi nærmest slugte både mad og drikke - vi var meget sultne. Han fortalte os, at han havde en søster som var skolelærer i Californien.

Næste dag, lørdag den 27. maj 1944 kom stenværksejeren med mad og kaffe og havde desuden taget sine to yngre døtre med. Pigerne var helt vilde for at få at vide, om vi kendte Hollywood?

Det var vores fjerde dag på Bornholm og stenværksejeren sagde, at da det nu var fuldmåne, måtte vi hellere blive endnu en dag.

Søndag den 28. maj 1944, den femte dag på øen - det samme skete. Stenværksejeren kom med mad og drikke, men ved midnat kom han tilbage med én af sine venner, som havde en lille robåd. Sammen med dem gik vi hen til robåden. Ham, der ejede robåden, pegede ud over vandet mod et fyrtårn langt borte og sagde: "Ro mod fyrtårnet, der ligger Sverige".

Vi trykkede hinandens hænder, og så gik vi ellers i gang med at ro.

Dette var Østersøen med små bølger. Jeg roede agter og Bill for eller omvendt og efter at have roet i en time, fik vi øje på et tysk skib - et kystbevogtningsfartøj eller lignende - en temmelig stor krabat.

Der var en fiskestang ombord på robåden. Vi holdt den, så det så ud, som om vi var på fisketur. Jeg tror ikke tyskerne lagde mærke til os. Bill tabte en åre, men vi fik fat i den igen. Vi roede i ca. seks timer, da vi hørte en hane gale i det fjerne, minutter efter så vi land. Så fik vi gang i årene, og snart var vi på den svenske kyst og fik trukket båden op på stranden. Det var nu blevet mandag den 29. maj 1944.

En avisdreng fik øje på os, og få minutter efter kom en svensk politibetjent på sin cykel og præsenterede sig. En kone, som boede i et hus tæt ved, kom ud og bød os indenfor. Vi var nu i den svenske by Simrishamn.

Der var nogle få andre mennesker, som kom og "besøgte" os i huset. Vi fik kaffe og kage. Konens mand var sømand og p.t. stationeret i New York. Hun talte ret godt engelsk - det gjorde de andre også.

Jeg kan huske, at Bill og jeg havde fået store vabler i hænderne af roturen.

Efter kaffe og kage gik vi hen til politistationen, hvor de installerede os for en enkelt nat. De behandlede os særdeles godt.

Den næste dag, tirsdag den 30. maj 1944 fik vi besøg af en general og hans adjutant. Generalen var en meget lille person, til gengæld var hans adjutant, en major som virkede som tolk, oppe omkring de to meter.

Generalen ville vide, hvorfor den svenske kystbevogtning ikke havde fået øje på os, da vi kom ind i svensk farvand. Dette spørgsmål kunne vi umuligt besvare. Igen fik vi kaffe og kage.

Så ringede det svenske politi til vores ambassadør, og vi fik at vide, at vi ville blive sat på et tog til Stockholm. I alt var vi to dage i Simrishamn.

Da vi ankom til Stockholm, var der andre politibetjente, som tog imod os og vi kom så hen til den amerikanske ambassade, hvor vi med håndtryk blev budt velkommen af ambassadøren. Vi kom ind på hans kontor, hvor vi snakkede sammen i nogle minutter, hvorefter han gav os 300 dollars i svenske penge. Vi gik straks hen i et herre-magasin, hvor vi hver købte jakkesæt, silkeundertøj og sko. Senere købte vi et 35mm kamera.

Vi blev installeret på Continental Hotel - dejlige værelser. Vi mødte en svensker, som ville vise os Stockholm m.v. Bill og jeg var bl. a. i en park nær havnen, hvor vi tog nogle billeder, da to meget høje politibetjente kom hen til os og spurgte, om vi tog billeder, hvortil vi svarede ja!

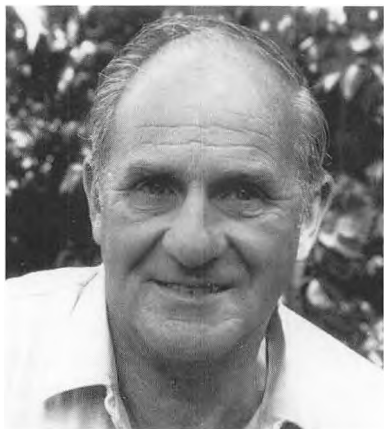
Politibetjentene var ikke bevæbnede, men de tog vores film og gav os vort kamera tilbage. Bortset fra det havde vi det godt. Vi så film, gik på natklub og kom i sauna nogle gange. Fik rationeringsmærker - vi levede godt!

Den 5. juni 1944, efter fem dage i Stockholm, blev vi kørt ud til lufthavnen, hvor vi så tyske piloter og engelske piloter. Vi skulle med en B-24, hvor der allerede var en del nordmænd ombord. De var på vej til England for at slå sammen med andre norske frivillige.

Da vi ankom til London, var jeg den første, der kom ud af flyet, da en eller anden sagde: "Han er amerikaner", og Bill var lige bagefter mig - hvilken følelse at høre disse ord.

Så tilbage til basen, hvor vi mødtes med C.O.'en, så tilbage til London igen, hvor vi kom ombord på en B-17, som fløj via Santa Maria, Portugal til New York, hvor vi blev afhørt i to dage.

Bill og jeg gav hinanden hånden til farvel - og det var sidste gang jeg så Bill Nunn.



*William G. Nunn - Bill!
Fotograferet da han besøgte
Bornholm i 1982.*

Jeg tog hjem til Atlanta City, hvor jeg var i en måned - pragtfuldt! Så skulle jeg melde mig på Galveston Air Base, hvilket var et behageligt sted at være.

Det var dengang jeg så LT Whiteman gå forbi, på jernbanestationen, da jeg sad oppe i toget. Jeg råbte efter ham, han vinkede tilbage og mit tog rullede ud fra stationen.

O'Bannon og Cullitons Flugt

Fortalt af: Erik Dyreborg

Det har ikke været muligt at få detaljeret information omkring O'Bannon og Cullitons flugt, da de begge er afgået ved døden.

Beretningen om deres flugt er derfor hentet fra diverse avisudklip og bøger - samt hvad de nulevende flyvere har fået fortalt.

O'Bannon og Culliton gik uden problemer hele vejen op til Sandvig på nordkysten af Bornholm. Her mødte de nogle fiskere, som viste dem en robåd, som de kunne "låne".

Robåden tilhørte boghandler Sørensen.

Den næste nat begyndte de to flyvere at ro mod Sverige. Da de var nået et par kilometer ud, så de to uddykkede tyske undervandsbåde, som de passerede.

De roede hele natten, men den næste morgen kunne de stadig ikke se land.

De var blevet fortalt at afstanden til Sverige kun var ca. 10 kilometer, men det må bero på en misforståelse, da afstanden til Sverige er ca. 30 kilometer.

Uheldigvis havde de to flyvere taget en forkert kurs, hvilket førte dem parallelt med den svenske kyst. De blev ved med at ro hele den efterfølgende dag og næste nat med.

Næste dags morgen blev de omgivet af en kraftig tågebanke, hvilket de var meget glade for, fordi de i nogen tid havde observeret et periskop fra en ubåd, som tilsyneladende holdt øje med dem.

Omkring kl. 11:00 samme dag kom de fri af tågen, og kort efter blev de samlet op af en finsk damper. Flyverne havde bange anelser m.h.t. deres skæbne, da Finland på det tidspunkt var på tysk side. Men det viste sig, at kaptajnen på det finske skib var O.K., og lidt senere blev de to flyvere udleveret til den svenske kystbevogtning i nærheden af Trelleborg og ført i land.

Begge flyvere var som nogle af de første fra besætningen tilbage i England allerede den 5. juni 1944.

Shelton og Carraways Flugt

Fortalt af: Horace H. Shelton

Efter at vi havde talt med Hans Christian West på Sosegaard, som sagde til os at tyskerne snart ville være der, begyndte vi at gå mod nord.

Kort efter så vi et tysk fly, som lå og kredsede rundt i en højde af ca. 70 meter, men heldigvis for os var vi lige i nærheden af nogle træer og buskads, hvor vi kunne skjule os, så jeg tror ikke, at de fik øje på os.

Vi tog vores tunge flyverdragter af, nogle smed støvlerne og tog deres medbragte sko på. Herefter dannede vi par, og Carraway og jeg besluttede at flygte sammen.

Efter at have gået i ca. 30 minutter mødte vi en dreng, som fortalte os, at tyskerne havde en landingsbane lige i nærheden. Kort efter så vi da også et fly, som lagde an til landing vest for os. Vi fortsatte med at gå mod nord, idet vi hele tiden holdt os inde i skoven.

Endelig kom vi ud af den store skov, og vi fortsatte hen ad en vej i retning af nogle skovbeklædte bakker og endte ved et smukt område med skov, søer, bakker og spredte marker. Vi gik hen imod en bondegård. Udenfor var der en stor indhegning til kvæg eller lignende, og marken ved siden af var fyldt med høstakke. Til gården hørte der en stor lade. Folkene på gården gav os mad og drikke, og vi fik lov til at sove i høet i laden.

Da vi havde lagt os godt tilrette kom bondemanden pludselig farende. Han gestikulerede og var i det hele taget ret så ophidset. Man kan komme ret så langt med tegnsprog, hvis man skal!

Han tog os med ud til indkørslen, hvor han viste os friske aftryk efter bildæk. Tilsyneladende havde tyskerne været der og ledt efter os, så det var kun naturligt, at bondemanden var blevet bange. Vi forlod stedet, men kom tilbage næste dag, på grund af det dårlige vejr, fik mad og drikke, men måtte så videre med det samme igen.

Vi var konstant på flugt, ikke et øjeblik havde vi ro på os. Vi havde gemt lidt mad, men det rakte ikke langt, og vi vidste jo heller ikke, hvornår vi ville få noget at spise igen, og hvad der ville ske med os. Vores situation var meget uvis. Endelig fandt vi en lade med hø, hvor vi lagde os til at sove. Dem, der arbejdede på gården, anede ikke vi var der, og de var helt inde i laden flere gange, men vi var helt udkørte, og søvnen fik et fast tag i os begge.

Det var nu blevet fredag den 26. maj 1944. Til tider, når vi gik i timer uden at se et øje, følte vi en form for behagelig tilfredshed, det beroligede os.

En nat gik vi midt ude på en vej, nedad bakke og så lys tæt ved kysten. Det så ud som om, at lysene lå direkte ovenpå vandet. Da det blev dagslys, kunne vi se, at det var tyske undervandsbåde, som var på vej hen til moderskibet tæt ved kysten. Hvis jeg havde haft et kamera med, så havde jeg fået nogle flotte billeder.

På det tidspunkt måtte alle på øen have hørt om vores B-17 og dens besætning.

Vi skjulte os hele dagen, og om aftenen fandt vi en gård, hvor vi gik ind i laden. Vi var begge våde og kolde, og vores fødder var helt opløste efter have vandret i mark og skov. Laden var kold og ukomfortabel, så vi "flyttede" til et nærliggende skur, tættere på gården.

Vi havde ikke set nogen fra gården, men de havde tilsyneladende set os, for næste morgen klokken otte kom en kvinde fra gården og ville tale med os.

Selvom hun ikke kunne tale engelsk havde hun taget et kort med for at vise os, hvor vi var. Ved nitiden kom hendes mand og talte med os. Kvinden på gården sørgede for, at vi fik varmt vand til vores ømme fødder, og gav os lagner og tæpper. Dernæst blev vi flyttet til en lade, hvor der var masser af hø, og her fik vi arrangeret noget, der kunne minde om en

varm seng. Så kom de med en stor kurv med mad og drikke og viste os på kortet, hvor der var muligheder for at få fat i en båd og komme til Sverige.

Vi sov hele dagen, og i skumringen kom kvinden fra gården igen med en ny kurv fyldt med mad og mælk og ikke nok med det, hun rengjorde vores sko og smurte dem ind med fedt, så de kunne holde vandet ude. Så genoptog vi vores flugt.

Vi var godt på vej, da det pludselig begyndte at storme og regne voldsomt, og vi besluttede derfor at gå tilbage til den samme gård og afvente bedre vejr.

Endelig hen under aften løjede stormen af, og regnen holdt op. Vi gik af sted igen mod kysten efter det kort vi havde fået på gården. Meget tidlig næste morgen kom vi til en bugt, hvor vi så 10 - 12 undervandsbåde ligge rundt om moderskibet.

Lige inden det blev dagslys fandt vi et skur, hvor vi kunne skjule os. Kort efter kom der en mand ud af huset, og vi gik hen til ham. Han gav os noget mad og bad os om at forsvinde. Vi lagde mærke til, at alle undervandsbådene var væk, men moderskibet lå der stadig.

Vi blev i et lille stykke skov, tæt ved kysten. Her fik vi "vasket" vores fødder og sokker i en vandpyt, og så hvilede vi os til hen på eftermiddagen. Senere kom vi forbi et bondehus, hvor en dame gav os mad, kage og kærnemælk.

Ca. klokken 10, samme aften, kom vi til Vang, hvor vi fik at vide, at der var mange tyske soldater, som ledte efter os. Vi nærmest løb væk fra byen og fulgte øens vestkyst i sydlig retning.

Endnu længere nede ad kysten så vi et hus, hvor der var lys. Vi bankede på, men da beboerne i huset så, hvem vi var, blev lyset slukket og døren smækket i med et brag.

Længere nede ad kysten fandt vi en mindre havn, hvor samtlige af fiskernes både var for-tøjet og låst til kajen. Vi opgav, gik ind på en nærliggende mark og fandt en høstak, hvor vi overnattede.

Vi holdt os skjult, indtil det blev mørkt. Vi havde en plan om at få fat i en sav og så save fortøjningen over til en båd og så af sted til Sverige.

Nogen må have set os ligge der i høstakken, for pludselig kom der en fisker hen til os og sagde, at vi skulle komme med ham, for han havde et bedre skjulested til os. Dernæst fik vi besked på, at der samme aften ville komme nogen, som talte engelsk.

Klokken elleve den aften kom der en mand som talte flydende engelsk og gav os besked på at komme med ham. Kort efter ankom vi til hans hus, tæt på havnen, hvor vi blev indkvarteret på loftet. Kort efter kom Whiteman og Liddle, og vi fire skulle så blive på værelset indtil videre. Vi var nu hos Ernst Petersen og hans familie i Hasle, og for første gang i flere dage, skulle vi nu sove i en rigtig seng.

Vi opholdt os i værelset indtil midnat den 1. juni 1944, og alt, hvad vi foretog os, var, at spise og sove.

Mens vi var der, så vi flere tyske fly passere hen over huset og en enkelt gang en uddykket undervandsbåd, som sejlede forbi. Pludselig en dag var der en kraftig eksplosion nede fra havnen, som rystede hele huset, men vi kunne ikke finde ud af, hvad det var, fordi der var en hel del tyske vagtposter på havneområdet.

Tyskerne havde Ernst Petersen under mistanke. Han havde for kun en måned siden sejlet to andre amerikanske flyvere til Sverige. Da Ernst Petersen mente, at han var under opsyn, besluttede han at forlade øen med hele sin familie.

Om aftenen den 1. juni 1944 sejlede Ernst Petersen af sted på fiskeri, men vendte tilbage til et aftalt sted lidt nord for Hasle. Vi kom alle godt af sted og med på båden var der foruden Ernst Petersen og hans familie to politibetjente, nogle andre personer samt os fire flyvere.

Da vi ankom til Sverige, blev vi ført hen til det lokale politi, hvor vi skulle udfylde diverse formularer. Senere kom vi hen på det amerikanske konsulat, hvor vi skulle møde en Mr. Briggs klokken syv samme aften.

Senere den aften steg vi ombord på toget til Stockholm, hvor vi ankom den 3. juni 1944. Efter et længere ophold i Stockholm blev vi endelig fløjet tilbage til England, hvor vi ankom den 11. juni 1944.

Whiteman og Liddles Flugt

Fortalt af: John S. Whiteman og Heath Nelson Liddle

Whiteman: Efter mødet med Hans Christian West begyndte vi alle at løbe, indtil vi kom til en lille træbevokset bakke. Alle faldt til jorden da en Heinkel 111 fløj henover os. Derefter besluttede vi, at det var bedst, at vi gik videre parvis. Liddle og jeg dannede par.

Da Nels og jeg skulle krydse landevejen, mødte vi en lastbil, som gav os et lift, så vi kom hurtigt nærmere til den store skov.

Nels og jeg gik videre ad den samme grusvej, hvor lastbilen havde sat os af, og vi havde ikke gået mere end halvanden kilometer, da vi hørte tyske lastbiler komme kørende ad landevejen. Tyskerne havde allerede eftersøgningshold ude i en radius af ca. otte kilometer fra vort fly. Nels og jeg sprang ind i skovkanten og skjulte os. Der var skov på begge sider af vejen.

Vi iagttog tyskerne, som kom kørende langsomt op ad vejen. Da de var lige ud for os, vendte jeg mig om til Nels og sagde: "Det lugter, som om der er en, der er ved at stege en god bøf". Nels må have troet, at jeg var blevet tosset, men jeg kunne virkelig lugte bøffen. Nåh, tyskerne kørte yderligere et par hundrede meter op ad vejen, vendte om og kørte tilbage til landevejen.

Efter "mødet" med tyskerne besluttede vi at slappe lidt af, hvorefter vi fortsatte op ad grusvejen og kom til et fladt område, dækket af beton på ca. 200 gange 300 meter. Store firkanter af cement, hvor der voksede græs imellem. Modsat hvor vi var, var der tre åbne ståltårne hver på ca. tredive meters højde, og øverst på tårnene stak der ligesom en arm ud. Der var ingen kabler, ingen wire, vi kunne ikke begribe, hvad det var. Kunne det være raketaffyringsramper? Vi fandt aldrig ud af, hvad det var.

Vi gik videre og kom til det højeste punkt på øen, Rytterknægten. Der var der et udsigts-tårn. Vi gik ikke op i det, men gik hurtigt videre. Det regnede, og da vi fik øje på en lade, gik vi ind der og mødte Shelton og Carraway, som var krøbet i ly for regnen.

Selvom det regnede, besluttede jeg, at det ville være bedst for Nels og mig, at vi kom videre. Om morgenen torsdag den 25. maj 1944 var vi totalt udkørte, så vi gik ind i en nærliggende lade og tilbragte dagen der.

Liddle: Da det blev lyst, kom der en kvinde fra gården ind i laden, hvor vi var. Hun blev meget forskrækket, da hun så os, men lidt efter lidt lykkedes det os at berolige hende, mens vi blev ved med at sige "Americans", og endelig forstod hun hvem vi var.

Vi prøvede, sammen med kvinden fra gården, at finde ud af, i hvilken retning vi skulle gå for at komme til Sverige, men hun forstod absolut intet af det, vi sagde, indtil Whiteman gentagen gange sagde "King Gustav", så forstod hun, hvad vi mente og udpegede retningen mod Sverige.

Vi gik videre, jeg kan ikke huske hvor længe, stoppede ved diverse bøndergårde og bad om mad og drikke.

Whiteman: Efter intermezzoet i laden med kvinden fra gården bliver det lidt tåget for mig, men jeg mener, at vi tilbragte hele fredagen den 26. maj 1944 i en høstak. Jeg kan huske, at vi forlod en høstak, da det blev mørkt, og at vi straks efter måtte skjule os igen, da vi så lygterne fra en bil komme op ad vejen, sandsynligvis en tysk bil.

Nels og jeg gik videre op ad en lille bakke, kom til et bondehus, hvor vi bankede på. Der var ikke noget lys. Døren blev åbnet og jeg prøvede på at få at vide, hvor vi var og i hvilken retning, vi skulle gå. Bondemanden gav mig et stykke mørkt brød smurt med fedt. Han bad mig om at forsvinde, idet han hele tiden sagde "tyskerne" - "tyskerne". Bagefter gik jeg ud til Nels, som stod i nærheden og delte brødet med ham. Det smagte ret så godt, da vi så at sige intet havde fået i to dage på nær noget chokolade fra vores overlevelsespakke.

Liddle: Vi havde vore overlevelsespakker med, der bl.a. indeholdt nogle tabletter, som skulle give god næring, men som smagte aldeles rædselsfuldt. Der var også nogle andre tabletter, som skulle opløses i vand, inden vi drak det, for at undgå maveproblemer.

Whiteman: Den tredje dag, lørdag den 27. maj 1944, glemmer jeg aldrig.

Vi kom hen til en gård, hvor man havde grise. Vi stod inde i laden og prøvede på at gøre os forståelig overfor bonden, da en tysk patrulje pludselig kørte ind ad indkørslen til gården. Stanken fra grisene var ret slem, og da bonden så tyskerne, beordrede han Nels og mig til at lægge os ned omgående, hvorefter han dækkede os med halm, halm som grisene havde brugt. Stanken var nu gået fra at være slem til uudholdelig, og vi kunne næsten ikke trække vejret.

Bonden var nødt til at vise den tyske patruljeleder omkring på gården, men da han kom ind der, hvor vi lå, stille gispende efter vejret, blev det for meget for tyskeren, som straks vendte om, gik ud til motorcyklerne, hvorefter de kørte hurtigt væk i den friske luft.

Nels og jeg dukkede op fra vores skjul - vi havde overlevet stanken. Desværre havde besøget af den tyske patrulje gjort bonden dødsensangst, og han bad os om at forsvinde øjeblikkeligt.

Vi forlod bonden som to stinkende svin, og da vi senere kom til et lille vandløb, forsøgte vi at vaske os, men stanken var ikke til at tage fejl af.

Vi fortsatte hele natten og søndag morgen den 28. maj 1944 forlod vi skoven og spadserede ud ad en nærliggende landevej.

Kirkeklokkerne ringede over hele landskabet, og folk på vejen gik alle i én og samme retning. Jeg tror, at grisestanken påvirkede vores dømmekraft, for jeg sagde til Nels: "Jeg ved ikke, hvad du synes, men jeg har fået nok af det lort". Nels var enig, så vi fortsatte hen ad vejen. Jeg havde min pistol 45 klar til skud. Vi må have set ud som et par rigtige bumser.

Vi gik nu bagefter en hestevogn, hvor der sad tre mænd på ladet. Jeg førte en finger op til min næse for at fortælle dem, at jeg var klar over, at vi måske ikke ligefrem duftede af parfume. Lidt efter gav én af dem et signal, og pegede til venstre på en vej, som gik ned mod kysten.

Liddle: Da vi nåede kysten, talte jeg 13 tyske undervandsbåde, som lå for anker sammen med moderskibet. Vi forsøgte at finde en robåd, så vi kunne komme til Sverige, men det lykkedes desværre ikke.

Whiteman: Efter have gået et par kilometer kom vi til et lille hus, hvorfra man kunne se klipperne og havet. Ejeren var en gammel mand, og han inviterede os indenfor og gav os hver et par spejlæg, nogle skiver kage og en øl. Efter at vi havde spist og drukket øl-
ne, måtte jeg skynde mig udenfor og ofre det hele - det var det første måltid, vi havde fået, efter nødlandingen.

Den gamle mand sagde, at vi bare kunne blive, og lidt efter kom der yderligere tre eller fire mænd. Vi hilste på hinanden, og én af dem spurgte, hvad vi havde brug for. Jeg svarede, at vi skulle bruge en robåd, så vi kunne komme til Sverige.

Den selv samme mand fortalte os nu, at han tidligere havde været politibetjent i Chicago, og at han skulle gå nu, men at han ville komme tilbage efter ca. tre timer. Så forlod de alle huset, og jeg sagde til Nels: "Hvad f..... laver en amerikansk politibetjent her på denne tyskbesatte ø?" - Foruden os var der noget andet, der lugtede!

Så vi bevægede os stille og roligt væk fra huset, indtil vi var ca. tusind meter derfra og ganske rigtigt, "strømeren" kom tilbage med Gestapo. Vi vidste på det tidspunkt ikke, at der var tale om Gestapo, det var noget vi erfarede senere. Ydermere fik vi i Sverige at vide, at Gestapo havde udlovet en pris på vores hoveder, døde eller levende, og dem som hjalp os ville blive skudt.

Vi fortsatte og gik ad en smal sti, som førte nedad klipperne. Der var ret langt ned. Vi kom helt ned og fulgte en anden sti, som var på højde med havet.

Vi vidste det ikke på daværende tidspunkt, men det skulle vise sig, at den efterfølgende nat ville vores lykke vende!

Vi kom til en lille havn, hvor vi ledte efter en robåd, vi kunne stjæle, men heldet var ikke med os. Vi fortsatte ad stien og hørte pludselig mennesker komme imod os. Nels og jeg sprang i skjul bag en hæk.

De mennesker vi havde hørt, var på cykel, og da de var lige ud for os, sagde den ene af dem: "Vi ved, I er her, og når vi kommer tilbage igen om lidt, så skal I hoppe op på cyklerne og køre med os". Cyklisterne var Ernst Petersen og Ebbe Hasselholt, begge fra Hasle.

Da de kom tilbage, sprang Nels og jeg op på cyklerne, og vi kørte af sted. Jeg sad på stangen på Ernst Petersens cykel, hvor Nels sad på den anden cykel, ved jeg ikke.

Givetvis må min vægt havde været i overkanten af, hvad cyklen kunne klare, for den kollapsede lige i nærheden af tyskernes barakker. Jeg stod af og gik resten af vejen op til Ernst Petersens hus. Ernst måtte bære sin cykel resten af vejen, den kunne ikke mere.

Da vi ankom til huset, blev vi mødt af Ernst kone Helga ved kælder døren. Hun holdt hånden op som et stop signal - her til og ikke længere. Samtidig holdt hun sig for næsen. Hun mente, at vores stank var en anelse for voldsomt og at vi ikke kunne komme ind i huset. Helga var en sand perle, hun talte ikke så meget engelsk, men alligevel nok til at vi kunne forstå hinanden. Hun beordrede os venligt men bestemt til at tage alt vores tøj af, indtil vi stod i underbukser. Helga tog det hele og gik i gang med storvasken, og vi fik et velfortjent bad.

Bagefter kom vi op på loftsværelset, hvor Shelton og Carraway allerede var blevet indlog-



Helga Petersen, 1944, 32 år.



"Gines Minde" 4 km nord for Hasle. Whiteman og Liddle gemte sig i skoven oven over huset.

ret. De var blevet samlet op tidligere. De synes, det var meget morsomt, at vi kom anstigende, kun iført underbukser.

Som jeg sagde, Helga var en sand perle. Næste morgen kom Helga og afleverede vort rene og nystrøgede tøj, så Nels og jeg kunne føle os som rigtige mennesker igen.

Helga var også en forbandet god kok, men jeg måtte virkelig passe på, da min mave havde rumsteret kraftigt lige siden turen over Berlin. Jeg var enormt stresset.

Efter ca. tre dage med fire mennesker i et lille loftsværelse, 24 timer i døgnet, begyndte vanskelighederne. Vi havde alle nerverne på højkant, og vi var alle bange og stressede.

Den samme dag om eftermiddagen kom Ernst Petersen op på loftsværelset og ville tale med mig. Han sagde, at der var to mænd, som hævdede at tilhøre min besætning, og om jeg ville gå med ham efter mørkets frembrud og identificere de to mænd.

Efter mørkets frembrud gik Ernst Petersen og jeg ned til kyststien, forbi havnen og op ad klippestien. Vi kom hen til de to mænd, som sad på jorden. To andre mænd holdt hver sin pistol til deres hoveder. En tændte en lygte, lyste på mændenes ansigter. Jeg rystede på hovedet og hviskede til Ernst: "Nej!"

Ernst og jeg vendte om og tog tilbage til huset. Jeg tror, at de to mænd enten var Gestapofolk eller havde tilknytning til Gestapo. De to mænd blev skaffet af vejen. Jeg hørte dog ingen skud, så det er nok foregået et andet sted.

På vejen tilbage til huset, jeg sad bag på Ernsts cykel, sagde Ernst: "Tyskerne er for tæt på. Vi tager af sted i morgen".

Næste dag tog Ernst hele sin familie ud på "tur". Han viste os hvor og hvordan, vi skulle skjule os inde under tagskægget i skunken og sagde, at hvis han ikke kom tilbage præcis



Ernst Petersens hus i Hasle. De fire flyvere opholdt sig i loftværelset, bag de to firkantede vinduer.

kl. 19, så var det ensbetydende med, at han var blevet taget, hvilket så betød, at vi var overladt til os selv!

Om eftermiddagen kom der nogen ind i huset og råbte, at tyskerne var i gang med husundersøgelser i området, da der stadig blev ledt efter os.

Vi kravlede hurtigt ind i skunken. Inde i skunken var der meget lidt plads, dårlig luft og meget varmt, så vi lå der helt stille og bare svedte tran.

Efter nogen tid hørte vi en sirene gå i gang - luftalarm. Tyskerne afblæste husundersøgelserne i området, og vi kravlede ud, totalt og aldeles gennemblødte af sved. Der var meget varmt i den skunk.

Ernst kunne man stole på 100% - præcis kl. 19 var han tilbage, og ydermere havde han hentet hjælp. Den ene var Ebbe Hasselholt, og den anden var Erik Hansen.

Vi fik udleveret danske politiuniformer og kapper, og senere på aftenen, da mørket var faldet på, tog vi af sted på cykler. Jeg kørte sammen med Ebbe Hasselholt. Vi skulle nordpå til Teglkås, hvor vi skulle mødes med Ernst.

Ebbe og jeg var lige akkurat komme udenfor byen, da jeg måtte stå af cyklen og kaste op. Dette forsinkede os en del. Nå, op på cyklen igen og videre derudad. Vi havde ikke cyklet i mange minutter, da næste uheld indtrådte - mine bukser havde sat sig fast mellem cykelkæden og tandhjulet, og Ebbe måtte bakse med det for at få mig fri. Dette forsinkede os yderligere, og nu var vi efterhånden temmelig sent på den.

Da vi langt om længe ankom til Teglkås, så vi, at Ernsts båd "Svanen", allerede så småt var ved at lægge fra kajen, og Ebbe råbte flere gange: "Vent på os, vi skal med". Ebbe og jeg løb som vanvittige og sprang ombord på "Svanen", idet den lagde fra kaj!

Det var til al held tåget vejr, og vi havde ikke sejlet længe, da Ernst beordrede total stilhed ombord. Kort efter standsede Ernst maskinen og lyttede efter en tysk patruljebåd, som han mente netop havde standset sin maskine.

Ernst og Helgas 5 år gamle datter - Birthe, i dag Birthe Fält-Hansen, begyndte at snakke. Jeg fik øjenkontakt med hende og sagde shhhh! Efter ca. fem minutter kunne vi høre, at patruljebåden startede maskinen og forsvandt. Lidt efter startede Ernst op igen, og vi sejlede til Simrishamn i Sverige, helt uden problemer.

Da vi ankom til Simrishamn tidligt om morgenen den 2. juni 1944 var det svenske politi mødt talstærkt op og "Svanen" havde næppe lagt til kaj, før de var over os. Vi fik ikke engang tid til at sige ordentligt farvel til Ernst, Helga og Ebbe.

Jeg gav mit "Hack Watch" til Ebbe, netop som de svenske betjente trak mig fra borde, og vi blev omgående overført til politiet i Malmö. De tog billeder og udspurgte os.

Da det var overstået, blev jeg ført til stationen sammen med en svensk efterretnings-officer, og vi blev sat på et tog til Stockholm.

Jeg var alene med officeren i kupeen. Han ville vide alt om, hvad vi havde set på Bornholm, og jeg fortalte ham om alt det, jeg havde set. Jeg gik ud fra, at de andre tre besætningsmedlemmer også var på det samme tog, fordi vi ankom alle samtidig på ambassaden i Stockholm. Efter ambassaden blev vi alle fire indlogeret på et pænt hotel.

Nogle få dage senere i Stockholm mødte jeg Ernst igen, og han spurgte mig, om jeg kunne være behjælpelig, via den amerikanske ambassade, at presse de svenske myndigheder til at give ham og hans kutter en fisketilladelse i svensk farvand. Jeg sagde til ham, at jeg skulle gøre, hvad jeg kunne. Kort efter fik Ernst sin tilladelse.

Det eneste, jeg husker fra Stockholm er, at vi var i biografen og så "Hvem ringer klokkerne for".

Alle fire besætningsmedlemmer forlod Stockholm den 8. eller 9. juni 1944. Vi skulle faktisk have været af sted allerede den 7. juni, men D-dag kom "i vejen".

Vi fløj af sted om natten ombord på en B-24 og landede på en hemmelig luftbase i Skotland tidligt om morgenen. Den base, vi landede på, havde landingsbanerne dækket med et ganske tyndt lag vand, så det lignede en sø fra luften.

Efter at vi var kommet gennem et sikkerhedscheck, blev jeg sendt til London, hvor jeg delte værelse med Shelton.

Efter briefing hos USTAF i London, fik jeg at vide, at vi var den første amerikanske besætning, hvor det var lykkedes hele besætningen at flygte.

Jeg blev forflyttet til Bovington - stedet, hvor man havde genplaceringsbesætninger og underviste nye besætninger i undslippelses- og flugtmuligheder bag fjendens linier.

Så blev jeg sendt tilbage til USA og den 4. juli 1944 ankom jeg til New York.

Lige efter jeg var checket ud, ringede jeg hjem til mine forældre, men de tog ikke telefonen, så jeg regnede med, at de var taget over til nogle venner i Connecticut for at fejre 4. juli.

De vidste, at jeg var i god behold, men de vidste ikke, at jeg var hjemme i USA. Jeg regnede med at de blev væk et par dage, så jeg indlogerede mig på "Waldorf Astoria" - på flyvevåbnets regning - i hele to dage.

Da jeg kom ned til morgenmad næste morgen var der hele fire tjenere der sværmede rundt om mit bord - de kunne se, at jeg var fra 8th Air Force. Da jeg bestilte et kæmpe amerikansk morgenmåltid, var de nærmest ved at ramle ind i hinanden bare for at få bestillingen først. Noget af morgenmaden var de imidlertid ikke leveringsdygtige i, hvilket de beklagede dybt, ja selv kokken kom ind og leverede en nydelig undskyldning.

Da de fandt ud af, at jeg netop var returneret fra E.T.O., var der ikke det, de ikke ville gøre for mig. Jeg så aldrig en regning på den morgenmad.

Efter et par dage tog jeg toget på Grand Central hjem til Mt. Vernon. Jeg gik hele vejen fra stationen til 257 Gramatan Ave. Jeg havde ikke ringet i forvejen - det skulle være en overraskelse, og det blev det!

Jeg havde to ugers orlov og skulle derefter melde mig i Atlantic City for R & R (hvile og afslapning). Herefter drønedede jeg land og rige rundt, hvor jeg hele tiden skiftede base, indtil jeg kom til Drew Field, Tampa, Florida - et slags instruktør træningscenter.

Denne afdeling skulle sørge for træning af en gruppe instruktører, og så skulle vi checke besætningerne for at se, om de havde lært lektionen.

Mit job, som sidst ankomne, var at checke besætninger under flyvninger om natten - det værste jeg vidste. Nogle af disse besætninger havde mere end 400 timer på B-17, og de fløj stadig som en flok rekrutter. Nogle piloter satte flyene så hårdt ned ved landingen, så maskinen hoppede så højt op i luften, at jeg spekulerede på, om vi mon nogensinde kom ned igen.

Jeg var meget nervøs, for at disse natflyvninger skulle ende i et styrt, hvorfor jeg besluttede, så vidt det overhovedet var muligt, at holde flyet i luften, lige indtil det først svage dagslys kom, hvorefter jeg beordrede landing omgående. Lige efter landingen meddelte jeg piloten at han var checket og O.K., så sprang jeg ud af maskinen og havde dermed overlevet endnu en nat!

Ved en fejl var jeg nær blevet udstationeret og skulle flyve B-29'ere, men min chef fik sat en stopper for det, efter at jeg havde informeret ham om, at jeg og min besætning, efter nødlandingen på Bornholm, alle var blevet overført til intern tjeneste i USA og dermed ikke kunne overføres til krigstjeneste.

Krigen var ved at slutte og jeg blev hjemsendt fra Fort Dix, New Jersey i november 1945.

Hele 5 år!

Det var mere end nok!

Sheltons dagbog



Sheltons dagbog

Notater fra 2. verdenskrig

1943

1. november Tog med toget fra Kearney, Nebraska til Camp Kilmer, New Jersey. Kørte via Chicago, Cleveland og videre til New York. Var i området i 10 dage.
14. november Tog toget - skulle ombord på "Queen Mary" til England.
21. november Ankom til England. Kom gennem Sheffield, Derby og videre til Tillshead.
22. november Videre gennem London til Hempstead, hvor vi var i tre uger. Vi besøgte de omkringliggende byer.
11. december En tysk Junkers 88 fløj meget lavt over basen, der var ild og røg fra den ene motor. Jeg tror ikke, han klarede den.
13. december Undervisning indtil den 26. december. Vi så film om luftkampe, og nogle der havde været på mange missioner holdt foredrag.
21. december Tyske fly bomber London.
26. december Vi bliver overført til bombegruppe 401.
27. december Nogle lastbiler hentede os, og vi blev kørt gennem North Hampton til vores base, hvor vi skulle melde os til eskadrille 615.
28. december Vi blev fotograferet i civilt tøj. Fotos som skulle bruges, hvis vi eksempelvis skulle flygte ud af Frankrig. Jeg vandt 440 dollars i blackjack.
29. december Jeg er blevet syg - forkølet.
30. december Stadig for forkølet til at deltage i undervisningen.
31. december Officererne fra nye besætninger flyttede ind i dag, bl.a. Bill Trembles. Hans bombeskytte plejede at synge med Charlie Spiveck og Jack Teagarden Orchestra.

1944

1. januar Bombegruppe 401 på mission i dag over Bordeaux. Vejret var grimt, da de skulle returnere. Gruppen mistede et fly på grund af vejret. Besætningen nåede at springe ud. Et andet fly gik tabt over målet og et tredje nødlandede i Kanalen, co-piloten dræbt.
2. januar Afprøvede strubemikrofoner og kontakter.
4. januar I dag skulle vi flyve. Vi fløj i en helt ny B-17. Skulle teste den i 8 kilometers højde, tog den op til 10 kilometer, forbandet koldt. Da vi kom ned i lavere højde, anede vi ikke, hvor vi var og landede på en nærliggende RAF-base. De havde et gevaldigt party kørende - vi blev hele natten.



Co-piloten 2nd LT Horace H. Shelton, fotograferet ved hjemkomsten til U.S.A. i 1944.

7. januar Min pilot tog på mission som co-pilot til Ludwigshaven. Vores agterskytte skød en ME-109 ned.
9. januar Fløj i dag. Øvelse i formationsflyvning. Fløj ind i nogle skyer. Da vi kom ud af skyerne var de andre fly væk.
12. januar Dårlige nyheder. Gruppen på mission til Berlin, mistede mange fly, de blev skudt ad h..... til!



B-17G 42-31033 "Pee Tey Kun" efter crash landingen, Deenethorpe, 16. december 1943. "Pee Tey Kun" var "Missing in Action" 11. januar 1944. Pilot: 1st. LT Stephen J. Nasen. Bemærk den "gamle" bemaling på haleroret: Hvid trekant med et blåt "S".

13. januar Var til undervisning. Nogle besætninger fra Berlin-missionen talte om, hvor rædselsfuldt det havde været. Et af de fly, jeg fløj i for et par dage siden, var blevet skudt ned.
14. januar Operationsledelsen er ved at være klar til en mission. Pete, Foster og jeg cyklede til Kettering, en tur på 30 km. Nåede lige tilbage til basen og så de to sidste besætningsmedlemmer springe ud i faldskærm fra en stærk beskadiget B-17. Piloten landede flyet alene.
15. januar Blev vækket kl. 3. Vi skulle på en mission til Gotha, tæt ved Berlin. Missionen aflyst p.g.a. dårligt vejr. Vi skulle ellers have bombet en fabrik, hvor de fremstiller tomatores jagerfly.
16. januar Overført til en helt ny B-17 i dag. På grund af dårligt vejr var der ingen fly i luften de næste par dage.
24. januar 1. mission. Vi skulle bombe fabrikker i Frankfurt, men et tykt skydække spredte formationen, og vi måtte returnere til basen.
25. januar Tog toget til London. Det tog kun 30 minutter. Gik ind på Dutchess Club. Overnattede på Royal Hotel og spiste aftensmad på Consolidated Officers Mess.

29. januar 2. mission. Til Frankfurt, bombede kl. 11:27, så flak og vores jagere returnerede. Så en B-17 eksplodere i luften, tre besætninger savnedes. Vi fik kun ét flak-hul i vores B-17. Der har været en hel del tyske luftangreb for nylig - gik udenfor bygningen på basen og så himlen blive oplyst af eksplosioner fra bomberne, som de slyngler smed ned.
30. januar 3. mission. Til Brunswick. Turen var O.K., men bombelugen ville ikke lukke, efter store vanskeligheder med at få smidt bomberne. En FW-190 skød en B-17 ned, den fløj lige ved siden af vores fly. Jeg tror heldet var med os. Jeg er dødtræt, jeg går i seng nu og kl. er kun 21:00. De siger vi skal bombe igen i morgen.
31. januar Missionen til Frankfurt blev aflyst kun én time før vi skulle lette. Skrev brev til min bror Gene. Gik i seng kl. 21:00.
1. februar Andet forsøg på vores mission til Frankfurt. Den blev også aflyst.
3. februar 4. mission. Vi skal bombe ubådsbasen i Wilhelmshaven. Tog afsted kl. 08:30 og kom hjem igen kl. 15:30. Det var overskyet og vi måtte gå fra syv kilometers højde igennem skydækket ned til kun 500 meter. Flak voldsomt og meget præcist. Bill Trimble besvimed, han var blevet ramt af noget flak. Jeg fandt nogle flak-stykker i flyet, som jeg tog med hjem.
4. februar 5. mission. Angreb på Frankfurt. Vi kunne ikke finde vores bombegruppe, men vi fandt en anden gruppe, som vi fløj sammen med. Flak meget voldsomt. Så 15 FW-190. En af vore mænd måtte have sin fod fjernet p.g.a. flak.
5. februar 6. mission. Til Chateaux Roux, Frankrig. Visuel bombning i fem kilometers højde. På vej til målet blev vi angrebet af en ME-109 og en FW-190. Flyet til højre for os havde en dræbt, Christenson-besætningen, og endnu en blev såret, han dør nok. Også flyet på vores anden side blev kraftigt beskadiget af 20 mm kanoner. De angribende tyske jagere var Görings bedste (gule næser), fortalte majoren. I alt otte mand blev dræbt i vores gruppe.
6. februar 7. mission. Til Caen, Frankrig. Det primære mål var dækket af skyer. Fløj videre til det sekundære mål og bombede en flybase og hangarer nær kysten - perfekt.
Jeg gik hen til bombelugen og så vores bomber ramme hangarerne. Vi så 12 ME-109 på vejen hjem. De var tæt på, og vi var over London. Førermaskinen var lige ved at tage hele formationen ind i spærreballonerne. Vi brød formationen for at undgå kablerne til spærreballonerne. Senere tog jeg til London og overnattede på Grosvenor House. Jeg havde fløjet fire missioner, lige efter hinanden. Vi får alt for lidt hvile og søvn. Min pilot, Ed Garner og en af skytterne kom på hospitalet p.g.a. ren og skær udmattelse.
7. februar Blev i London i tre dage. Tog tilbage til basen den 9. og deltog i undervisning om elektriske kompressorer til B-17.
11. februar 8. mission. Til Frankfurt. Elendig formationsflyvning og flakket meget præcist over målet. En ME-109 kom bagfra, lige efter vi havde bombet og ramte nogle af vores fly. Vi hørte, at der var en tysk pilot, som fløj en B-17 i vores formation - han blev skudt ned af en af vores P-47 Thunderbolt.
15. februar Jeg tog til Kettering for at få vasket mit tøj. Havde fået brev fra William Frank fra bombegruppe 96. Han blev dræbt.

19. februar Sne på jorden denne morgen. Jeg og en anden co-pilot tog til London. Han tog det sidste tog tilbage, da han skulle deltage i en mission. Jeg blev i London.
20. februar Tog tilbage til basen. Den besætning, jeg normalt fløj med var meldt savnet under en mission til Lepizig. Senere fik jeg at vide, at tyske jagere kom bagfra og skød gentagne gange med deres 20 mm kanoner. Radiooperatøren og venstre midterskytte blev dræbt. Pilotens krop blev fundet i nærheden af vraket. De fem menige besætningsmedlemmer blev fundet i vraket, døde eller sårede. Haleskytten fik næsten sit ene ben blæst af, det måtte tyskerne amputere. De, som overlevede, var krigsfanger i 15 måneder.
21. februar Mine flyverkammeraters ejendele blev fjernet fra barakken i dag. Der virker tomt.
22. februar Jeg skal flyve med en ny besætning i morgen. Målet er en tysk base, men hydraulikken gik på vores B-17, så vi kørte fast i mudderet, så flyet måtte trækkes på plads.
Det forsinkede os så meget, at vi ikke kunne finde vores gruppe, så vi returnerede. Under denne mission var der mange af vores fly, der blev skudt ned.
24. februar 9. mission. Til Schweinfurt og bombe en kuglelejerfabrik. Blev angrebet af seks ME-109, flak meget præcist. Da det blev vores tur til at smide bomberne, var fabrikken allerede i brand.
25. februar 10. mission. Til Augsburg. Mange af vore jagere og bombemaskiner blev skudt ned. Vi fik 10 flak-huller i vort fly. Gougers ven kom på besøg i dag. Han vidste bare ikke at Gouger var kommet i fængsel.
28. februar Vi havde en øvelses-mission i dag. Flyttede mit udstyr til barak 18.
2. marts 11. mission. Til Frankfurt. Angrebet af otte tyske jagere lige før målet og af yderligere to over den engelske kanal på hjemvejen. Sheehan i høj eska-drille blev skudt ned. Så kun fire faldskærme fra flyet.
3. marts Op allerede kl. 03:00. Mission til Berlin. Vejret dårligt, gik op i ni kilometers højde - minus 60 grader udenfor.
4. marts Berlin igen og igen dårligt vejr. Vi returnerede til basen. Et af flyene kunne ikke få hjulene ned og måtte mavelande. Det blev ved med at køre på maven. Jeg troede ikke, det ville nå at stoppe før det gik galt.
5. marts Jeg har fået otte dages orlov. Posten fløj mig til bombegruppe 96. Vi fløj videre til en jagerbase, hvor vi skulle have nogle kuglelejer. Ingram er operations officer. Peterson er her også. Fik at vide at William Franks fly eksploderede i luften over Frankrig, på grund af beskydning af en FW-190. Både William Frank og Mosier blev dræbt.
6. marts Ingram tog mig med til Boyingtyon i en B-17. Mødte en af hans venner Kaptajn Robb. Hans kone er filmstjernen - Billie Burke.
7. marts London. Mødte mange officerer, som jeg havde kendt fra tid til anden, mange behagelige mennesker.
10. marts Tilbage på basen fandt jeg ud af, at Kobl gik ned på den første mission til Berlin den 6. marts.
11. marts Fløj med Trimble på en skyde mission over Nordsøen.
Vi havde fået to huller i vores fly. Vi kunne ikke forklare, hvordan de var kommet. Senere gik jeg til Officers Club Dance, som endte i et stort slagsmål. Fik mit brev tilbage, som jeg havde skrevet til William Frank.

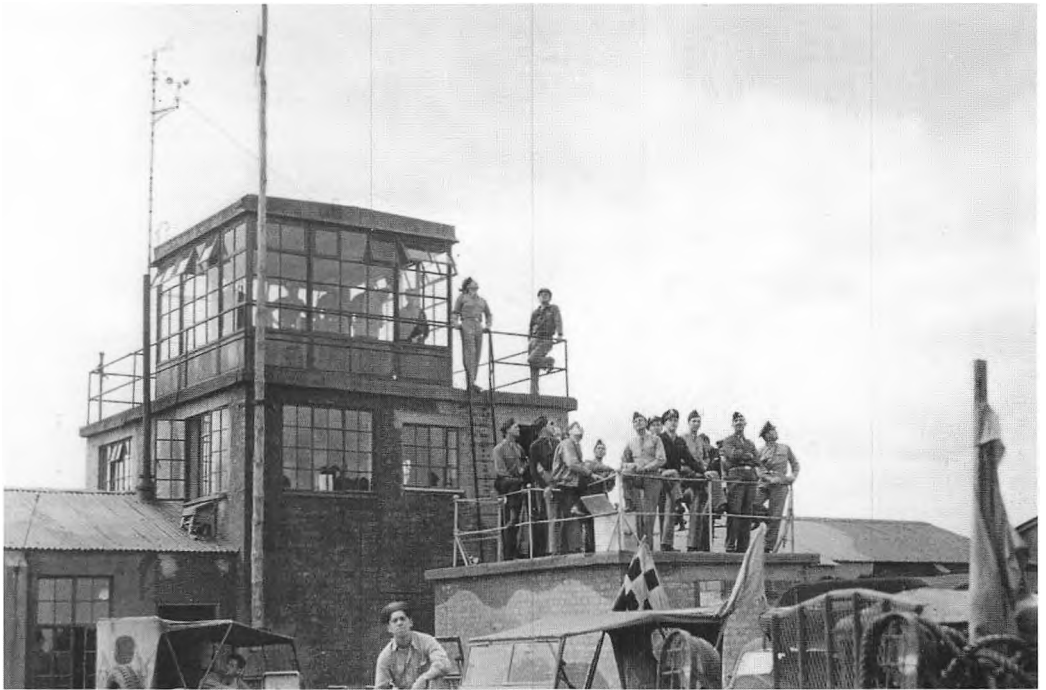
14. marts Fløj videre til to andre baser og hentede materiel, fik iltflasker.
15. marts Foretog fem starter og landinger. Hørte at tyskerne i går nat havde bombet London.
16. marts 12. mission. Til Leichfeld ca. 30 km syd for Augsburg. Fire angreb af tyske jagere. Var ved at løbe tør for benzin, så vi måtte lande lige efter Dovers hvide skrænter på en RAF græsmark, meget kort landingsbane. Man ryger ned ad en stejl bakke, hvis man ikke når at sætte flyet ned i starten af landingsbanen. Jeg så et stort hul i jorden, hvor et tysk fly var styrtet ned. Motorerne var langt nede i jorden. Hunde havde ædt noget af den tyske besætning. En Lancaster bombemaskine var fløjet for langt og var fortsat ud over bakken. Jeg så også en total udbændt B-24. Vores fly standsede ca. 70 meter fra bakken. En rigtig vild gut fra Texas, som fløj for RAF, kom med fuld knald på sin Spitfire meget lavt henover græsmarken og foretog rulninger i kun 10 meters højde. Vi overnattede i et hus fra det 16. århundrede.
17. marts Efter morgenmad fløj vi tilbage til vores base.
20. marts Briefing for mission til Frankfurt. Vi måtte vende om på grund af tæt skydække. Mor havde sendt mig en æske Hersheys.
22. marts Billede i avisen af vores haleskytte som krigsfange. Mission i morgen.
23. marts 13. mission. Vi bombede flere mål i nærheden af Münster. Vores haleskytte rapporterede, at der var flere af vores fly, der eksploderede i luften. Jeg hørte over radioen en give ordre til at springe ud.
25. marts Al orlov inddraget. Alle forventes at skulle flyve i morgen.
26. marts Kaptajn Ramsey blev meldt savnet i dag.
27. marts 14. mission. Vi kunne ikke finde målet, forsøgte to gange. Vi så en FW-190 flyve tværs igennem vores formation. De næste dage fløj jeg og fik undervisning i kamerabombning.
1. april Var i London, men alt var lukket. Vi havde 1 års fødselsdagsfest for bombegruppe 401 - flot fest og 'floor show'. General Williams var der.
2. april Tog igen til London og så til Berkhemstead. Blev inviteret hjem til hr. og fru Parsons, var der i tre dage.
Christine Parsons, dejlig pige, hun var skuespillerinde. Jeg så nogle af hendes stykker i London.
6. april En sergent holdt foredrag. Han havde tilbragt et helt år i en tysk krigsfangelejr. Han var flygtet flere gange, og var blevet fanget igen og igen, men til sidst lykkedes det ham at komme tilbage til England.
9. april En hel del var afsted på en mission til Marienburg, tæt ved Polen. En 12 timers mission. Et fly blev skudt ned og LT Byrd er sandsynligvis landet i Sverige.
Forfatteren: Shelton's formodning om at LT Byrd og hans besætning sandsynligvis var landet i Sverige var ganske rigtig. I den svenske bog: "NÖDLANDNING", som beskriver samtlige nødlandinger af fremmede fly i Sverige under 2. verdenskrig, er der fotos af LT byrds fly "THE SAINT" - en B-17G no. 42-97496, lige før flyet lander på Bulltofta. Ydermere er der et foto af hele besætningen foran flyets haleror. Årsagen til nødlandingen i Sverige er ikke angivet. Fra denne mission nødlandede yderligere 9 fly samme dag i Sverige. Ialt gik 32 fly tabt den dag. LT Byrd og hans besætning kunne efter en kortere internering i Sverige returnere til England.

10. april

Vi mistede ét fly i dag.

11. april

15. mission. Til Saru, ikke langt fra Berlin. Fløj henover Hannover, hvor vi havde det værste flak, jeg nogensinde har set. Jeg så to B-17 bryde i brand og eksplodere. Jeg så nogle andre fly gå ned og mænd springe ud i faldskærm. Da vi ikke kunne komme til vort primære mål, fortsatte vi til vort andet mål, Stettin, og bombede der. Fortsatte ud over Østersøen, henover Danmark og tilbage til basen. Ikke meget benzin tilbage. Vi havde fløjet 2.500 km og brugt 12.000 liter benzin. Fire fly savnes.



Man afventer ankomsten af de returnerende bombefly!

13. april

16. mission. Til Schweinfurt - altid en barsk omgang. 15 tyske jagere kom bagfra. Tre B-17 gik ned. 30 ME-109 kom lige imod os, gik igennem vores formation kom tilbage, bagfra, og gik på os igen. Da de kom direkte imod os, så jeg i nogle sekunder direkte ind i tyskerens maskinkanon, han gik så tæt forbi vores højre vinge, at jeg tydeligt kunne se piloten. Lozinskis fly forlod formationen og begyndte at halte hjemad. De crashede ved den engelske kyst. Vokaty og Stimson, to piloter med deres besætninger gik tabt. Jeg så et andet fly eksplodere, da vi var på vej hjem til England. Bare på denne mission så jeg syv fly gå ned og de eksploderede alle sammen, og jeg så kun én faldskærm. Ni af folkene var såret, to af dem ret slemt.

14. april

Jeg fandt ud af at vi havde mistet ni besætninger - 90 mand på ni fly, som var blevet skudt ned indenfor de fire sidste missioner. Jeg gik hen for at hente Gougiers og Fosters vasketøj. LT Child, co-pilot på Lozoskis fly måtte på hospitalet for at få fjernet noget fragment fra projektillet fra en 20 mm kanon.

15. april Vi fløj øvelsesflyvninger og smed plastik-bomber.
19. april Der var to luftangreb i nat. Vi kunne høre de tyske fly.
20. april Vi mistede 20 mand og to fly i dag. Jeg mødte en ung mand fra Sanderson. Hans onkel bestyrede Kerr Hotel i Årevis.
22. april 17. mission. Til Hamm. Der var ingen tyske jagere og meget lidt flak. Alligevel så jeg en B-17 gå ned. Otte faldskærme foldede sig ud.
25. april Jeg spurgte Kaptajn Stairns, om jeg kunne komme til at gøre tjeneste i hans eskadrille. Patruljering over Nordsøen for at finde nødstedte flyvere på vej hjem fra deres missioner.
26. april 18. mission. Op kl. 01:15 mission til Brunswick, kun to timers søvn. Hjemme igen kl. 12:30.
28. april En lastbil kørte Lozinski, Rush, Hughes og de menige til hospitalet hos



En B-17 klar til at blive lastet med tunge bomber.

- bombegruppe 303 for at besøge LT Child og en anden flyver. Child havde fået flakspinter i sin ankel, og der var gået koldbrand i benet.
29. april Vores gruppe bombede Berlin i dag. Kaptajn Goulds og to andre besætninger kom ikke tilbage. Det var et kæmpe angreb, 2.000 fly. 79 bombemaskiner og 16 jagere er gået tabt.
30. april 19. mission. Til Lyon, Frankrig medbringende fem stk. 500 kilos bomber.
1. maj 20. mission. Til Frankrig igen, men der var tæt skydække, så vi måtte returnere med bomberne.
4. maj 21. mission. Berlin, men grundet vejret blev vi kaldt tilbage og bombede en flybase nær den belgiske kyst.
5. maj Jeg troede jeg havde 48 timers orlov, men de tog orloven fra mig, fordi jeg ikke havde passet undervisningen.
6. maj Major White sagde at de ikke ville forfremme mig, før mine missioner var overstået og vel at mærke kun hvis jeg havde passet undervisningen. Jeg manglede kun at flyve fire missioner, så var jeg på 25, men så var det at de satte touren op til 30 missioner, så jeg nåede ikke at blive certificeret som 1. pilot på B-17.

7. maj 22. mission. Op kl. 01:15 og afsted til Berlin. Vore formationsflyvninger havde ikke været for gode, så jeg tog haleskyttens plads for at holde øje med formationen og rapportere uregelmæssigheder. Over Berlin var to af vore kompressorer ude af funktion. Det så slemt ud, masser af flak og minus 42 grader udenfor. Landede i Basilborne, hvor PFF flyene er stationeret. Kørte hjem til basen i bil.
8. maj 23. mission. Op kl. 01:30 efter kun tre timers søvn. Igen af sted til Berlin. Kaptajn Lewis, som ledede lav eskadrille, blev ramt af flak og mistede en motor. Blev ved siden af ham et stykke tid, men han ville forsøge at humpe hjem til basen. En B-17 eksploderede i to stykker og faldt lige foran os. Et stykke flak gik gennem mit højre vindue (dobbelts glas) lige ved min hals. Jeg tog stykket med hjem til mine gemmer. Kaptajn Lewis crash-landede med kun to motorer, efter at have smidt alt udstyr ud af maskinen, såsom ammunition, maskingeværer, radio m.m. Der var 400 flak-huller i flyet, en mand såret.
9. maj 24. mission. Vi fløj til Luxembourg og bombede et jernbaneområde.
11. maj Tog til Mauston for at se på en crashed B-17 og for at finde ud af, hvornår vi kunne få den tilbage til basen.
Jeg fløj som pilot.
12. maj 25. mission. Til Mersenburg, vest for Leipzig. Der havde været noget galt med morgenmaden, så flere fly måtte returnere, masser af syge mænd ombord. Haleskytten på et fly blev dræbt på sin 30. og sidste mission. 42 bombemaskiner og 10 jagere på tabslisterne i dag.
13. maj 26. mission. Vi skal bombe fabrikker, som fremstiller syntetisk olie. Politz var målet i dag, men grundet dårligt vejr bombede vi Stettin. Vi så 60-70 tyske jagere. De angreb alle samtidigt og skød tre B-17 ned. Én af vore var savnet. Udendørstemperatur minus 40 grader.
15. maj Det er min fødselsdag - 26 år.
19. maj Hagen er blevet skudt ned over Kiel under dagens mission.



En B-17 vender tilbage fra en mission. Kopi af originalt farvefoto fra 1944.

22. maj Calisthenics. Jeg mødte LT Berry i klubben. Jeg kender ham fra Kearney, Nebraska.
23. maj 27. mission. Jeg fløj med John Whiteman og hans besætning. Det var min opgave at checke denne nye besætning under deres første to missioner. Vi fløj til Bainsville, Frankrig, og bombede jernbaner. Det var John Whiteman og hans besætnings allerførste mission.
24. maj 28. mission. Jeg fløj igen med John Whiteman og hans besætning. Det var det andet og sidste check på denne besætning. Jeg havde tidligere checket en anden besætning, som blev skudt ned allerede på deres tredje mission. Sammen med John Whiteman besætningen, skulle vi bombe over Berlin. Da vi netop havde smidt bomberne, blev vi ramt af flak i motor nr. 2. Vi havde mistet store mængder benzin. Nødlandede om eftermiddagen ved Sose på Bornholm. Ingen tilskadekomne. Flygtede sammen med skytten Carraway. Undslap til Sverige med assistance fra den danske modstandsbevægelse og blev fløjet tilbage til England. Alle overlevede, kom videre til Sverige og tilbage til England.
16. juni Jeg fik ordre til at melde mig hos bombegruppe 401. Ankom om eftermiddagen.
17. juni Så mange af de mænd, jeg kendte fra før min 24. maj-mission. Fandt også ud af, at der var en hel del, der var døde og meldt savnet i mellemtiden.
19. juni Jeg tog afsted til Kettering og videre til London til Reindeert Club. Jeg mødte nogle, som bad mig om at ringe til deres forældre i Hollywood, når jeg kom hjem. Mødte også nogle krigskorrespondenter.
21. juni LT Whiteman og jeg skal holde foredrag for nye besætninger. Jeg så en P-47 Thunderbolt monteret med udstyr til raketter.
23. juni Jeg fik checket op på mine flyvetimer, og allerede om eftermiddagen fløj jeg en B-17 sammen med Kaptajn Brown. Herefter havde jeg flyvetimer næsten hver dag.
28. juni Vi holdt foredrag for en klasse en morgen, da to løjtnanter kom ind og skulle holde foredrag om deres flugt. De var nødlandet i Frankrig og havde simpelthen gået hele vejen hjem. Det tog dem mere end tre måneder. Jeg tog til Astor Club med Whiteman. Tyskerne bombarderer London med V-1 bomber.
1. juli Jeg mødte Reed, som jeg gik i skole med på Stockman Field. Han flyver stadig rundt og forsøger at skyde V-1'erne ned.
3. juli Fik mine rejseordre og lidt penge. Skulle se at få pakket og checket ind før kl. 15:00. Tog med toget til Prestwick, Skotland.
4. juli Jeg ankom i Prestwick kl. 06:00, var i luften kl. 11:30 og landede på Island kl. 16:00. Fløj videre kl. 23:30 til Harmon Field, New Foundland, videre til New York, La Guardia, hvor vi ankom 5. juli kl. 11:30. Kom igennem tolden og så hen på Ambassador Hotel. Skulle møde på et kontor på La Guardia kl. 08:00 næste morgen. Så videre til Mitchell Fields for afhøring fra A - Z. Tilbage til New York, gjorde mig i stand og så hen for at besøge Fosters bror. Foster var engang medlem af min besætning, men blev skudt ned og er nu krigsfange.
6. juli Tog toget til Californien inkl. 24 timers forsinkelse i Chicago.
13. juli Tog til Stockton, Californien.

Jeg boede på et hotel direkte på stranden i 30 dage - perfekt. Herefter var jeg på et to måneders kursus i landing på instrumenter, hhv. på Columbus Air Force base og Lockbourne Air Force base. Fik mere træning på B-17 i Boloxi, Mississippi og Boca Raton, Florida, indtil jeg blev hjemsendt 5. august 1945.

Jeg begyndte igen at arbejde for jernbanerne som bremsemand. Senere købte jeg en bulldozer og gravede ud til vandbassiner, et projekt mellem landmændene og staten.

Arbejdede som sikkerhedsvagt i Los Alamos, og efter det begyndte jeg at arbejde hos Sandersons igen.

Det næste, der skete var, at USA nu skulle i gang med Koreakrigen, og jeg meldte mig til flyvevåbnet. Det var ikke meget af en krig, men det var den eneste, der var der!

Jeg fløj 75 missioner og var kun involveret i psykologisk krigstjeneste.

Herefter begyndte jeg at flyve helikopter, hvor jeg efterfølgende arbejdede som instruktør i 16 år.

Når jeg ser tilbage på de spændende og interessante perioder i mit liv, historisk og tragisk, kommer jeg altid til at tænke på missionerne over Europa i 2. verdenskrig. Jeg kan stadig se flyene styrte ned og eksplodere i luften - tabene var enorme.

Når man eksempelvis i 1944 sendte 2.000 fly afsted, alle vidste jo at krigslykken var vendt til vores fordel, var tabene stadig ufatteligt høje. På bare én dag blev der på en mission over Berlin alene skudt 64 bombemaskiner ned, hvilket var ensbetydende med, at der på ganske få minutter var kommet yderligere 640 mand på tabslisterne.

Langt de fleste døde, kun ganske få nåede at springe ud.

I starten af krigen kunne vi amerikanere sende sølle 12 B-17 af sted på en mission, og kun en enkelt sønderskudt maskine kom tilbage.

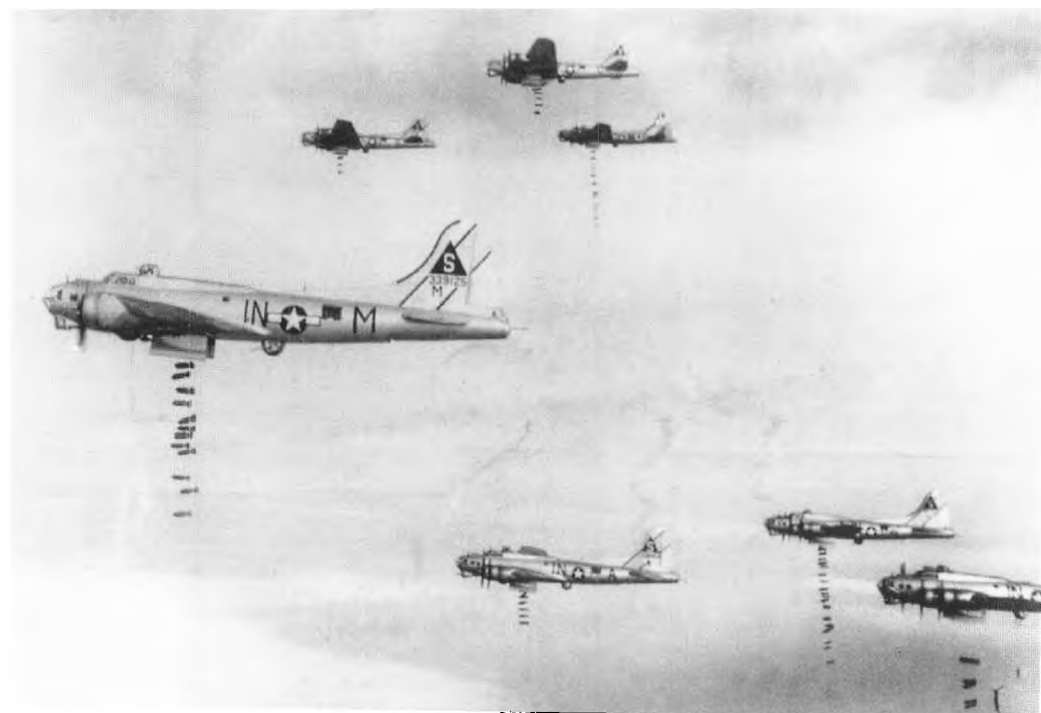
Det var et helvede!



Mange fly, som denne B-17, haltede hjem til England, sønderskudt af tysk flak og tyske jagere. Flyene var ofte så beskadiget, at selv en almindelig landing endte som her, hvilket som regel betød, at endnu en B-17 blev skrottet - samt døde og sårede flyvere.



Deenethorpe, bombegruppe 401 i 1944. B-17 fly med den nye bemaling på haleroret.



B-17 fly fra bombegruppe 401 på en mission i 1944. Flyene var nu helt uden camouflagemaling - luftherredømmet var klart.

Ringle - og tiden efter krigen



Ringle - og tiden efter krigen

Fortalt af: Seymour Ringle

Efter min orlov i 1944 fik jeg ordre til at melde mig til R&R i Atlantic City, hvor bl.a. flyvere, som havde gennemført en tour på 25 missioner i Europa opholdt sig i en måned.

Efter R&R blev jeg sendt til en instruktørenhed i Galveston, Texas. De besætninger, eller besætningsmedlemmer, som var flygtet til et neutralt land ville ikke blive sendt til tjeneste udenfor USA.

Fra Galveston kom jeg videre til Alexandria Air Force base, den selv samme base, hvor vores oprindelige besætning fik sin grunduddannelse og lærte at flyve i B-17. Her arbejdede jeg som instruktør.

I marts 1946 blev jeg sendt til Randolph Air Force base, hvorfra jeg så skulle hjemsendes. Da jeg løbende havde fået flyvetimer som pilot, manglede jeg fire timers flyvning i det kvartal for at opretholde mit certifikat.

Jeg kom næsten hovedkulds ombord på et tosædet AT-6 træningsfly, som skulle til at lette, og jeg fik pladsen på bagsædet. Maskinen kunne styres fra begge sæder.

Piloten foran havde en kæreste i den nærliggende by, og han begyndte at styrtdykke ned over hendes hus. Da vi efter et af disse dyk foretog en skarp stigning, så jeg pludselig et andet fly komme ind fra højre, lidt over os. Jeg kunne se, at det andet fly, på grund af positionen, ville have svært ved at se os, og da min pilot havde travlt med at stirre ned på jorden, for at se, om hans kæreste nu også lagde mærke til ham og hans fly, tog jeg kontrollen over maskinen og drejede skarpt af til venstre, for ikke at kolliderede med det andet fly. Der var under krigen flere ulykker i forbindelse med træning, end der var under missionerne. Jeg var vidne til mange ulykker under træning, som pilot og navigatør, og jeg havde absolut ikke lyst til, at en af mine sidste flyvetimer skulle ende som en ulykke.

Piloten blev tosset, fordi jeg pludselig havde taget kontrollen over maskinen, og begyndte at råbe og skrig. Jeg pegede blot ned på jorden - min besked til ham, at nu kunne han godt lande. Efter landingen gik jeg min vej uden at sige et ord. Så fik jeg de resterende timer i en C-47.

Efter at jeg havde sagt farvel til militæret, tog jeg med to andre venner til Vienna i Virginia - her skulle vi blive hovedrige ved at dyrke tomater. Men tomatplanter får tilsyneladende en eller anden sygdom hvert 20. år - og jah, 1946 må altså have været det 20. år!

Efter den sørgelige tomat-historie gik jeg i gang med noget mere sikkert. Jeg bestod optagelsesprøverne hos New York City Police og blev nr. 96 ud af 20.000 ansøgere. Mange militærfolk gik den vej på grund af demobiliseringen efter krigen.

Jeg fik en kontrakt på 20 år, med pension. Mens jeg arbejdede som politibetjent, lavede jeg også lidt måneskinsarbejde - jeg solgte piber, som min svigerfar fremstillede. Disse blev solgt på vejen fra Buffalo til Boston, i Connecticut, New Jersey og Pennsylvania.

Jeg blev også kompagnon i R&S Investing Co., hvor jeg solgte aktier og forsikringer. På et tidspunkt havde jeg også en såkaldt Ice Cream Truck, hvor jeg selv og andre politibetjen-



Navigatøren.

2nd LT Seymour Ringle. Fotografert den 12. februar 1944

te kørte rundt og solgte is – i vores fritid altså! Sideløbende med det solgte jeg også cigarer og havde nogle peanuts-maskiner stående rundt omkring.

I 1954 blev jeg kontaktet af US Air Force, som bad mig melde mig som reserve-navigatør ved Floyd Bennet Field, som kun lå fem minutter fra mit hus i Brooklyn, og da mit grådige hoved ikke kunne få penge nok, så meldte jeg mig. Det var en god forretning. Jeg skulle flyve én weekend pr. måned samt to ugers aktiv tjeneste på et helt år plus 36 flyvetimer ligeledes på et år. Alt dette var lønnet plus at US Air Force også gav en pension. Ydermere skulle politiet give mig fri til tjeneste i US Air Force op til 52 dage pr. år – med løn! Helt utroligt!

Jeg sluttede senere i US Air Force som major.

Jeg stoppede hos politiet i 1968 og arbejdede herefter for diverse forsikringselskaber som reklimationsbehandler. Jeg solgte mit hus i Brooklyn for hele 20 gange den oprindelige købesum, og så flyttede vi til Wellington ved West Palm Beach i Florida, hvor vi nyder vores pensionisttilværelse.

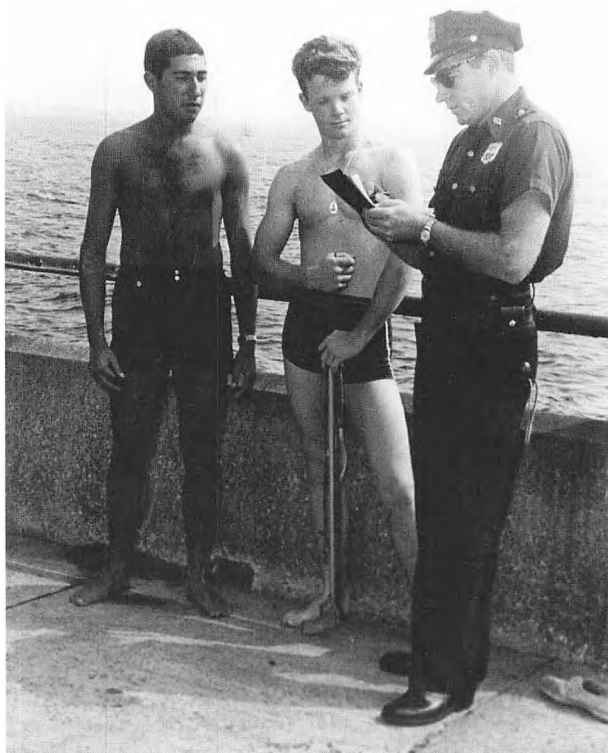
Min far hed Max Ringel. Jeg brugte selvsagt det samme navn, indtil jeg kom ind i militæret, og de fandt ud af, at der på min dåbsattest stod RINGLE. Siden da er jeg den eneste i Ringel-familien, som staver navnet forkert.

Min far kom oprindelig fra Polen og min mor, Jeanette Axelrod kom fra Østrig. Min far døde da jeg var 9 år gammel, og min mor da jeg var 17.

Jeg blev gift med Florence Spiegel (Fay) den 8. januar 1952, og vi har en søn, Eric, som arbejder med Telefon Marketing, og som i sin fritid arbejder som dommer ved hundestævninger.

Vores ældste søn, Marc, døde i 1990.

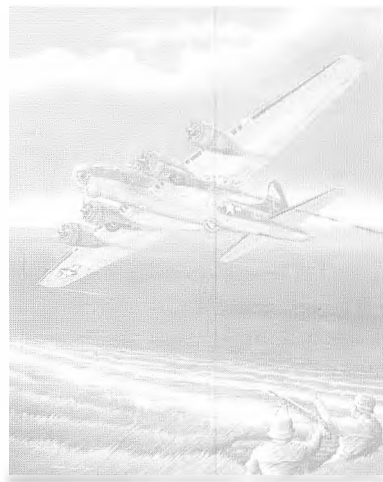
Jeg er den mellemste af tre rødhårede drenge. Begge mine brødre er døde.



Politibetjent i aktion! August 1960.

Seymour Ringle - sørger for løv og orden! - De ser ikke for glade ud!

Whiteman - og tiden efter krigen



Whiteman - og tiden efter krigen

Fortalt af: John S. Whiteman

Dagen efter jeg blev hjemsendt, begyndte jeg at arbejde med udendørsreklamer i New York. Kort efter startede jeg også et lille charter-flyselskab, Westchester Air. Vi havde to fly, en C-45 og et tomotores træningsfly, som blev kaldt "The Bamboo Bomber".

Jeg fandt dog hurtigt ud af at publikum ikke var parat til at betale priserne for charterflyvning, så jeg solgte flyene og firmaet. Jeg led ikke noget tab, men tjente heller ikke på salget.

Så lejede jeg en Lockheed Hudson og begyndte at flyve hummere fra Boston til New York. Det var en meget dårlig forretning, da halvdelen af hummerne var døde ved ankomsten til New York. Foretog i alt tre flyvninger, så var det cirkus forbi.

Så købte jeg mit eget fly, en Gull Wing Stinson, en langsom sag med en kun 250 HK Wright motor. Jeg havde ikke råd til at få installeret en ny Pratt & Whitney 300. På grund af den svage motor havde jeg et par dårlige oplevelser, og da det hele efterhånden ikke var til at betale, kvittede jeg flyvningen i 1962.

Jeg blev gift med Dorothy tilbage i 1949. Dorothy døde allerede i 1953 af lungekræft. Det slog bunden ud af mig, og jeg blev træt af at arbejde for New York-kontoret, hvor folk hele tiden spurgte om Dorothy.

Jeg sagde op, pakkede alt hvad jeg ejede i min stationcar og kørte vestpå. Jeg havde en idé om, at jeg skulle slå mig ned på vestkysten. På vejen stoppede jeg flere steder, bl.a. i Bismarck, North Dakota. Her mødte jeg nogle gutter, som foretog diverse borer, og én af dem kom hen til mig med et stykke papir og spurgte, om jeg ville købe det for 75 dollars. Jeg læste papiret igennem og købte det. Det var et skøde.

Senere nærlæste jeg dokumentet og fandt ud af, at det var et skøde beregnet for olieboringer. Så tog jeg skødet og gik over til en helt fremmed mand og spurgte ham, hvad han mente om det. Det vidste han ikke, men han ville give mig 150 dollars for det og jeg tænkte: "Man kan umuligt tjene penge hurtigere end det her", så jeg begyndte at opkøbe skøder. Tre uger senere havde jeg for 55.000 dollars skøder, men de var intet værd, før et eller andet olieselskab købte dem. Jeg begyndte derfor at sælge til olieselskaberne, så hurtigt jeg kunne, men jeg blev "hooked" på olieeventyret. Det tog mig tre år at bore syv tørre huller. Vi borede om sommeren og tog til Florida om vinteren.

Det var sjovt, mens det varede, men jeg var ved at gå bankerot, så jeg vendte tilbage til New York og begyndte at sælge udendørsreklamer igen.

I 1961 blev jeg gift med Adele James. Hun er stadig hos mig. Jeg gik på pension i 1973.

Jeg havde altid ønsket at komme tilbage til Bornholm, men mange ting forhindrede mig i at gøre det. En dag da jeg stod op, besluttede jeg, at nu skulle det være. Fik et nyt pas, bestilte flybilletter, begyndte at pakke og ventede med længsel til den dag, jeg endelig kom af sted.

Holger Pii havde arrangeret det hele på Bornholm.

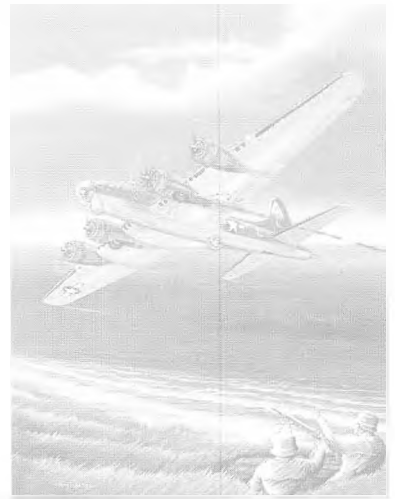


Piloten

2nd LT John S. Whiteman, foto-graferet i Malmö, 2. juni 1944.

Da jeg ankom til Bornholm, skulle man nærmest tro, at jeg var V.I.P. Jeg blev behandlet som en konge af Birthe Fält-Hansen og hendes mand Jørgen Ole Fält-Hansen.
Da jeg skulle tilbage til USA, og da vi lettede fra Rønne, fløj jeg af sted på en lyserød sky!
Det var en vidunderlig oplevelse, som jeg aldrig glemmer.

Kontakt - 50 år efter



Flugten fra Bornholm 1944

89

Kontakt – 50 år efter!

Fortalt af: Elizabeth Munch Petersen

Den egentlige grund til at jeg i sin tid fandt interesse for at skrive til adresserne på de gamle pengesedler var, at min far, Ernst Petersen, fortalte så levende, om da han og nogle andre havde sejlet amerikanske flygtninge til Sverige.

Jeg var ikke selv fra denne tid, idet jeg først så dagens lys d. 4. juli 1952, men min far forstod at fortælle, så det tryllebandt alle, og jeg elskede at lytte. Jeg har været 10 år, da jeg første gang hørte ham fortælle om det.

Min far blev født i Nekso. Han elskede stedet og forgudede sin mor. Faderen fortalte han ikke så meget om.

Han var kommet fra Sverige og arbejdede som bødker på Nekso bryggeri. Til gengæld var moderen alt, hvad far ønskede af et forbillede.

Men en vinterdag, da han var fyldt 16, døde hans mor. Faderen var samtidig nødt til at søge nyt arbejde, og det værst tænkelige skete, da faderen besluttede at flytte til Hasle. Det sidste sted nogen ønskede at bo, hvis man da ikke lige selv var Hasle-bo. Det var ganske frygteligt for far at skulle sige farvel til sit dejlige hjemsted i Skolegade, til skov og strand, eventyr og frihed - samtidig med at moderen også var død.

Men det blev sådan, og en kold decemberdag kørte de til den modsatte side af øen, hvor de overtog Hasle bryggeri.

Far havde planer om at emigrere til Amerika og en dag, da planerne var tæt på at skulle udføres, gik han og en ven, som også ville med, en tur og kom forbi torvet i Hasle. Der mødte de to kønne Hasle-piger. Den ene bar på en æske fra bageren, og da min far elskede kager, spurgte han, hvem der skulle have de dejlige kager. Den ene pige sagde, at dem kunne de da godt få. Og så var det sket med rejsen til Amerika. Det var min mor, Helga Petersen, der bar på kageæskan.

I en tidlig alder flyttede hun op til ham på bryggeriet og passede hus og mænd. Senere døde min farfar, og min far og mor blev gift. Jeg ved ikke, hvornår far solgte bryggeriet men på et tidspunkt flyttede de ned i et hus i Vestergade, og her kom de første børn til verden, Niels, Birthe og Jette. Og det var de tre, der skulle komme med på skibet til Sverige den aften i juni 1944, hvor de alle måtte flygte.

Det vil sige, huset brændte på et tidspunkt, og de mistede alt, hvad de ejede, og måtte starte forfra igen. De flyttede ind i et hus ved siden af, og det var her, de skulle komme til at gemme de amerikanske flyvere på loftet.

Da krigen brød ud, blev far nødt til at tage fiskeriet op igen, så han købte en fiskerbåd. De tjente godt, og som jeg forstod senere på mange af Hasleboerne hjalp de ofte, hvor der var nød. Jeg møder stadig bornholmere, som hjælper mig på grund af min fars og mors hjælp-somhed overfor dem dengang.

Far var respekteret for sin hjælpsomhed og for sit vovemod. Men også fordi han kunne tie stille, når det var nødvendigt. Og det var det under krigen. Han var med i en gruppe fiskere, som gik under navnet "Laksene", hvis opgave var at hjælpe flygtninge. Det var både jøder og amerikanere, og hvem der ellers var eftersøgt.



Elizabeth Munch Petersen.

Jeg ved ikke, hvor mange han havde hjulpet, for far fortalte ikke alt, men deres sidste tur fortalte han om. For det blev den tur, der også førte dem selv til Sverige.

Jeg så pengesedlerne, og fordi de var der, sådan rigtigt, fik historien en evig glød, der fortalte om en tid, hvor mennesker hjalp hinanden med livet som indsats. Jeg kiggede ofte på billedet, hvor sedlerne var rammet ind. Ved siden af hang et andet billede, der viste den udmærkelse fra Churchill og Eisenhower, far havde modtaget efter krigen.

Da mine forældre ankom til flygtningelejren i Skåne, skulle de skilles ad i kvinde- og mandelejre, men der sagde min mor fra. Min mor var utrolig stærk, men hele den uhyggelige tur og så at skulle være alene med tre børn på en stor sovesal, uden den mand hun elskede - der sagde hun fra, og far fik det ordnet, så de fik en lille lejlighed inde i byen.

Men der var problemer med at få lov til at fiske uden fiskeritilladelse, så far tog til Stockholm og bad Whiteman om at hjælpe sig med en fiskeritilladelse. Det gjorde han, og nu kunne der fiskes i fred og ro.

Far havde bedt banken i Hasle om at varetage huset, så længe de var flygtninge i Sverige. Og det havde de lovet.

I Sverige mødte far en bornholmsk sømand Olaf Hansen. Han var fra de store sejlskibes tid og dygtig til at reparere sejl. Han fik arbejde hos far. Han blev en trofast gæst i den lille lejlighed og Niels og Birthe tro gæster i hans lille lejlighed længere henne ad Havnegaden i Simrishamn.

Under en frygtelig storm fortalte far, at grunden til at de kom hele i land, var Olafs sikre arbejde med sejlene. Ellers havde de ikke holdt til den vindstyrke.

Da krigen var slut, tog min mor tilbage til Bornholm med børnene, mens far blev et år endnu, fordi han tjente flere penge med fiskeriet i Sverige end på Bornholm. Desværre havde banken solgt huset uden at have givet far besked, så mor og de tre børn måtte flytte ind i en lejlighed til at begynde med.

Jeg har læst nogle af de breve, der vandrede mellem far og mor dengang. Det må have været en hård tid. Men den var selvvalgt, og jeg har ikke en eneste gang hørt mine forældre beklage sig - tværtimod. De var eventyrere - begge to.

Men tilbage til nutiden.

Efter min mors død, fandt jeg nogle dias mellem mine ting. Det var billeder af de pengesedler, som amerikanerne havde skrevet på. Jeg sad med dem i hånden og tænkte på alt det, far havde fortalt, men måske ligeså meget på alt det, han ikke havde fortalt. Ting der ikke var kommet frem. Og jeg tror mit behov for at forstå min far og mor, og for hvad der var sket dengang, voksede. Flyverne som jeg så ofte havde hørt om, hvad var der blevet af dem? Det var bare som om, der manglede noget.

I april 1994 skrev jeg først til Whiteman og derefter til dem alle sammen og tænkte slet ikke på, at brevene ville blive besvaret. Der var gået 50 år siden da, og de kunne være flyttet mange gange. Men det var alligevel spændende.

Jeg blev meget forbavset, da jeg fik svar fra Liddle. Det var som at skrue tiden tilbage og pludselig få del i den tid - og som om det væsentlige i mine forældres liv pludselig dukkede op til overfladen - spillevende igen. Det gjorde simpelthen godt.

Jeg fik fremkaldt billeder af mine dias og sendte fotos af de pengesedler, han engang selv havde skrevet under på, til Liddle - og der startede en kraftig brevveksling imellem ham, hans datter Barbara (som det betød ligeså meget for) og mig. Det var, som blev jeg en del af deres familie.

I 1994 var jeg i Californien og talte med Barbara i telefonen, og de ville meget gerne, at jeg



De amerikanske flyveres "visitkort"!

Da Ernst Petersen ønskede navnene og adresserne på de fire flyvere, hev Whiteman et bundt sedler op af lommen, og de fire flyvere satte sig ned i familien Petersens dagligstue i huset i Hasle og skrev deres navne og adresser på franske 100 franc sedler.

kom over og besøgte dem. Jeg kom ikke derhen af forskellige årsager, men vi fortsatte brevvekslingen, efter jeg kom tilbage til Bornholm.

En dag fortalte min søster Birthe, at hun havde været til veninde-komsammen og havde mødt en dame, som kendte Whiteman. Det syntes vi begge var meget pudsigt. Amerika er da ellers stort. Så skrev jeg til Liddle og fortalte ham om Whiteman, adresse og telf.nr.

Nelson ringede til Whiteman og de fik talt sammen. Jeg ved ikke, om han besøgte ham. Men der begyndte at opstå en tæt forbindelse imellem dem. Jeg tror, det gjorde dem begge godt at få talt ud sammen.

Jeg skrev også til Whiteman og fik svar. Så begyndte vi at skrive sammen, og det var rart. Han var den første af flyverne, jeg sendte brev til i sin tid. Men han havde ikke fået det. Så kom den første genforening i 1998, som var arrangeret af Nelson. Og kort tid efter anmeldte Whiteman sit besøg på Bornholm.

Jeg havde i forvejen taget kontakt til Ebbe Hasselholz Jørgensen i Randers, som far havde fortalt om, og vi havde talt en del om den tid. Jeg tror, jeg efter at både min far og mor var døde havde brug for at føle, hvad der var sket dengang.

Ebbe fortalte meget. Han holdt meget af min far.

Ebbe var politimand i Haasle under krigen. Han måtte også flygte med den aften, fordi han ligesom far var eftersøgt af Gestapo. Han fortalte, at for at få diesel til skibet, så de kunne komme af sted, havde han og far i nattens mulm og mørke tømt tyskernes tønder på havnen og fyldt dem med vand.

Da Whiteman meldte sin ankomstdato, ringede jeg igen til Hasselholz og spurgte, om ikke han ville komme med. Han ringede tilbage kort tid efter og takkede ja, og sagde, at hans datter Grete ville komme hjem fra Schweiz for at ledsage ham.

Både Grete og jeg fik billet til samme afgang. Og det resulterede i en pragtfuld sammenkomst i Kastrup lufthavn hvor Ebbe, Grete og jeg mødtes, for så at stå og tage imod Whiteman, da han ankom med flyveren fra Amerika via Holland.

Det første han sagde til Ebbe var: "I wouldn't fit your cape today it would be too small". Et uforglemmeligt øjeblik for os alle.

Da det nærmede sig afgangstiden, blev Whiteman pludselig kaldt over højtalerne. Han blev nu eskorteret til flyveren og op i cockpittet, hvor han sad hele vejen over, og de fløj så den rute ind over Sose, som han havde gjort den dag, han nødlandede i 1944. Men denne gang i fredstid.

I lufthavnen i Rønne blev vi også modtaget på en meget smuk måde, og Whiteman var virkelig overrasket. Som han senere sagde til mig, troede han bare, han skulle over og lægge kransen og så tage tilbage igen. Men det blev til noget meget særligt for os alle sammen.

Det var et stort øjeblik, da Whiteman nedlagde kransen ved mine forældres gravsted. Det var så smukt, at se ham gøre honnør. Jeg sagde, at min far havde været stærk. Han kiggede på mig og svarede: "Ja, men din mor Helga var også en stærk kvinde". Et lille øjeblik efter sagde han: "De var modige".

Vi havde nogle pragtfulde dage sammen. Den ene aften havde Birthe inviteret på aftensmad, og jeg ringede Nelson Liddle op og sørgede for, at han og Whiteman kom til at tale sammen i telefon. Det var de begge meget glade for.

Da Whiteman og Ebbe sammen forlod øen igen, tror jeg, de havde nogle meget vigtige timer sammen, hvor ord ikke rækker. Et halvt år efter døde Ebbe. Jeg nåede at besøge ham på hospitalet. Det var sidste gang jeg så Ebbe.

Men Whiteman, Nelson og jeg har holdt kontakten ved lige. Nu skriver jeg næsten dagligt e-mail med Whiteman og udveksler breve med Nelson.

Liddle - tiden efter krigen og genforeningerne!



Liddle – tiden efter krigen og genforeningerne!

Fortalt af: Heath Nelson Liddle

Efter flugten fra Bornholm til Sverige, blev vi fløjet tilbage til England og derfra videre hjem til USA.

Efter min orlov og et kort ophold på R&R i Miami, Florida, skulle jeg melde mig til Langley Air Force base i Hampton, Virginia, hvor jeg arbejdede som mekaniker på B-17 og trænede nye besætninger i brug af radar, indtil jeg blev hjemsendt i november 1945.

Krigen var forbi og USA demobiliserede.

Jeg blev gift med Billie Jean Huffman i november 1944, og vores datter Barbara blev født den 29. november 1945.

Herefter tog jeg en uddannelse som urmager, men besluttede at melde mig til US Air Force i 1947. Her var jeg i mere end fire år og var stationeret i Frankfurt under Berliner luftbroen i 1948 og 1949. Jeg arbejdede som mekaniker og servicerede fragtflyene, som fløj forsyninger ind i Berlin.

Efter Frankfurt kom jeg tilbage til USA, og da Koreakrigen startede, blev jeg sendt til Okinawa, hvor jeg sammen med andre vedligeholdt og servicerede B-29 bombemaskiner i forbindelse med deres togtter over Korea.

Jeg vendte tilbage til USA i september 1951 og blev hjemsendt, da min kontrakt udløb. Mit andet og sidste barn, Heath Nelson Liddle Jr. blev født i september 1948, mens jeg var udstationeret i Frankfurt.

Efter min hjemsendelse i 1951 har vi boet i Blacksburg, Virginia. Jeg arbejdede hovedsagelig som mekaniker og værktøjsmager for forskellige firmaer i området.

Jeg gik på pension i 1985.

Den 24. maj 1994, nøjagtig på 50 årsdagen for vores nødlanding på Bornholm, modtog jeg et brev fra Elizabeth Munch Petersen, Ernst Petersens datter.

Jeg husker tydeligt, hvor bevæget og opstemt jeg blev, da jeg læste hendes brev, og snart begyndte vi at korrespondere regelmæssigt.

En dag spurgte min datter Barbara mig, hvorfor jeg ikke forsøgte at finde mine andre besætningskammerater. Jeg svarede, at jeg ikke anede, hvor de var, og hvordan jeg skulle finde dem.

Jeg kunne dog huske, at Whiteman var fra Mt. Vernon, New York.

Barbara tog telefonen, fik fat i oplysningen og fik at vide, at der var to der hed John Whiteman i netop det område. Hun fik deres telefonnumre, og vores første opringning var til den rigtige John Whiteman.

Efter mere end 50 år talte vi sammen igen. Vi var begge meget bevægede, og der gik ikke lang tid, før han besøgte mig i Newport, Virginia.

Ved hjælp af internettet forsynede min bror mig med navne fra hele USA, som havde de



*Kugleskytten
SGT Heath Nelson Liddle
Harlingen Gunnery School,
Texas. December 1943.*

samme navne som dem i min besætning, og så begyndte vi at sende en masse postkort afsted med teksten: "Er du den N.N., som var med med på den B-17, som nødlandede på Bornholm under 2. verdenskrig?"

Der kom mange svar tilbage: "Nej jeg er ikke den du søger, men jeg ønsker dig held og lykke!"

Og så pludselig:

Kerrville, Texas

21.01.1998

Kære Liddle!

Ja! Jeg er den Horace Shelton, som du har eftersøgt – men fortæl mig lige, hvordan i alverden fandt du mig? Hvordan fandt du på at søge efter mig her i Kerrville? Jeg er meget glad for at høre fra dig. Den 24. maj 1944 – det er længe siden – faktisk 53 år 7 måneder og 28 dage – hvis jeg regner rigtigt. Vi har mange ting at snakke om! Jeg forlod flyvevåbnet i maj 1945, arbejdede med at køre bulldozer i nogle år, herefter arbejdede jeg med sikkerheds-tjeneste i Los Alamos. Så startede Koreakrigen, hvor jeg var med i 3 år. Jeg fløj B-26 ialt 74 missioner, hovedsagelig om natten – lav højde – ca. 300 meter. Senere fløj jeg også missioner om dagen, og på én af disse missioner blev jeg skudt ned og såret alvorligt og blev hjemsendt i 1954.

Herefter arbejdede jeg som helikopterinstruktør i 16 år. Jeg har meget mere at fortælle, og så er jeg ikke særlig god til at skrive breve, men jeg er meget interesseret i at høre fra dig, om hvad du har lavet de sidste 53 år.

Venlig hilsen

Horace Shelton

PS! Lad mig høre fra dig!

I marts 1998 kom der endnu et brev:

Kære H. N. Liddle!

6. marts 1998

Ja! Jeg er den "skyldige". Jeg tvivler på, om der er, var eller vil være en anden navigatør ved navn Seymour Ringle i 8. Air Force.

Den 24. maj 1944 under en mission til Berlin, nødlandede vores B-17 på øen Bornholm og besætningen delte sig op parvis og alle nåede Sverige.

Mit telefonnummer er:, hvis du har lyst til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

Seymour Ringle

Jeg kan ikke huske datoen, men på et tidspunkt kom der et langt brev fra Orlando Yemma, hvori han beskrev hans og Bill's flugt i 1944.

Forfatteren: Kopi af Yemma's brev blev videresendt til mig og indgår i bogen under "Nunn og Yemma's flugt". Yemma's fortælling er rigtig god, både levende og morsom, men hans skrivemaskine, som er mere end 40 år gammel har det ikke så godt. Jeg opgav at "oversætte" brevet til engelsk – det ordnede min kone.

Liddle: I alt gik der mere end fire år, før jeg fandt mine gamle besætnings-kammerater og den 24. maj 1998 havde vi vores første genforening, hvor seks besætningsmedlemmer fra den gang mødtes. Shelton deltog ikke, da han ikke tilhørte den oprindelige besætning.

Liddle og "NINE-O-NINE" i Virginia



Liddle og Litchford fotografere oktober 2000 ved "NINE-O-NINE". Liddle står ved sin gamle position - kuglen, under flyet. Litchford var også i Europa under krigen og fløj 35 missioner som tårnskytte.



"NINE-O-NINE" gennemførte 140 missioner, uden at nogen besætningsmedlemmer kom til skade. Den smed 290 tons bomber, fløj i 1.129 timer fik udskiftet 21 motorer og på trods af, at den under de mange missioner havde fået mere end 600 huller i krop og vinger, blev den fløjet tilbage til USA. Den blev senere skrottet. Den nuværende "NINE-O-NINE" - en tro kopi, som genopstod i 1986 - har siden turneret hvert eneste år i USA. Den medtager passagerer, som på en 30 minutters "mission" kan blive "besætningsmedlemmer" på en B-17 bombemaskine, hvis man altså betaler for billetten - kr. 3.000,00 pr. "mission".

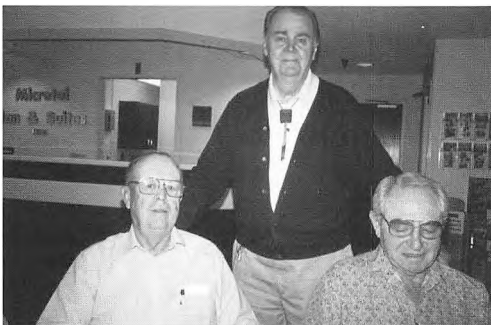
Siden da har vi haft yderligere to genforeninger, én i Washington D.C. i 1999 og én i Savannah, Georgia i 2000. På de sidste to har vi kun været fire besætningsmedlemmer. Hvis jeg ikke havde fået Elizabeth Munch Petersens brev i maj 1994, så tror jeg ikke, vi havde haft vors genforeninger! Faktisk tvivler jeg på, om vi nogensinde ville have mødt hinanden igen!



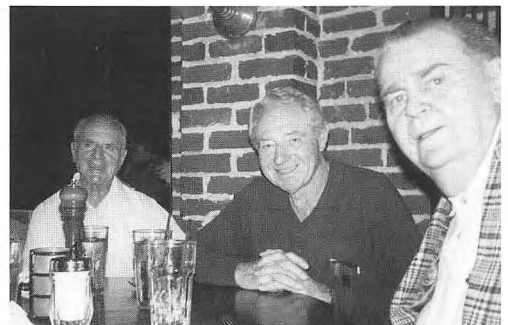
Den første genforening i Blacksburg, Virginia, 24. Maj 1998. Stående: Nunn, Liddle, Carraway og Yemma. Siddende: Whiteman og Ringle.



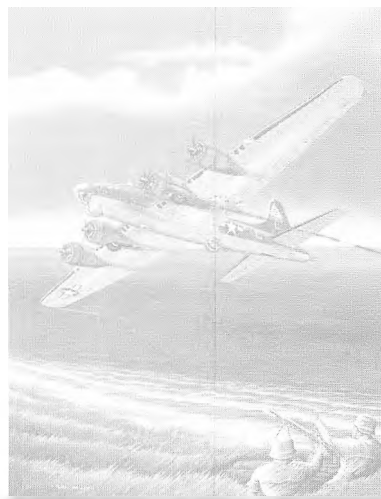
Den anden genforening i Washington D.C., 24. Maj 1999. Øverst: Yemma, Liddle og Ringle. Nederst: Yemma, Ringle og Whiteman.



Den tredje genforening i Savannah, Georgia, 24. Maj 2000. Liddle, Whiteman og Ringle - Carraway var der også.



Ebbe Hasselholts rapport



Ebbe Hasselholt's rapport

Fortalt af: Ebbe Hasselholt

Den 1. november 1941 fik jeg plads på Hedsgård ved Bredevad, og jeg skulle lede gymnastik i Slogsherredshus i Bylderup samt fri idræt og håndbold i grænseegnen.

Jeg var kort efter min ankomst til Sønderjylland med i Tinglevhus, hvor Kaj Munk skulle holde foredrag, og det gjorde et stærkt indtryk på mig, at indlederen, før han gav ordet til Kaj Munk, sagde til deltagerne, at dette kun var for dansksindede, og hvis man kunne se "hjemmetyskere" i salen, skulle de udpeges og ud (nogle gik ud).

Nogen tid efter nævnte episode blev jeg en aften efter gymnastikken kontaktet af en mand, der sagde til mig: "Jeg så dig til Kaj Munk-mødet i Tinglev, og jeg ved, at du er kommet herved for at lede gymnastik og håndbold for danske foreninger, *"JEG REGNER MED, AT DU ER EN GOD DANSK MAND"*". Han fortalte så, at man engang imellem havde brug for at gemme folk, der kom op over grænsen, fra sent om natten og til mørkefald. Hedsgård ville være et godt sted, som ind imellem kunne bruges. Han nævnte loftet over hestestalden, og han vidste, at jeg passede hestene. Jeg skulle indrette en slags hule i halmen i det sydøstlige lofthjørne og sørge for, at man kunne komme ind (det sidste var nu ikke så svært, da stalddøren alligevel ikke blev låst). Hvis man efter marts fortsat ville gøre brug af stedet, ville jeg blive kontaktet på ny. Jeg skulle intet foretage mig og ikke forsøge kontakt, hvis jeg blev klar over, at der var nogen på loftet. Jeg ved, at loftet blev brugt, måske kun enkelte gange, men en morgen i januar måtte jeg slette fodspor i sneen, og da var jeg ærlig talt godt nervøs hele dagen.

Manden, der passede mig op den vinteraften efter gymnastikken i Bylderup, var klædt i frakke, stort halstørklæde og hue ned over ørerne. Det var meget koldt. Han sagde, det er bedst, at du ikke kender mig, og jeg har også glemt dig, og tal ikke til nogen om det her.

Der var ofte overflyvninger, hvor der blev kastet propaganda ned, jeg samlede flere gange op og sendte hjem til Veddum, bl.a. til min meget gode ven bager Aage Levinsen.

Den 5. november 1942 kom jeg ind til politiet som reservepolitibetjent og blev efter en kort uddannelse på politiskole i Hellerup stationeret ved kystbevogtningen i Søndre Birk med station i Brøndbyvester.

Vi patruljerede Køgevej og stranden fra Valby til lidt nord for Mosede og havde et kontrolhus ved Hvidovre Havn, hvor sandsugeren Sorte Rende og Hvidovre Kano- og kajakklub holdt til, det skulle senere blive aktuelt.

Der blev ofte lagt illegale duplikater ind ved bagindgangen til vagten, nogle få kollegaer var forargede og brændte det straks, men de fleste læste det eller tog det med, og vi lærte hurtigt, hvor de enkeltes sympati var. Jeg boede inde ved Nørrebros Rundel, og jeg tog tit noget med, som jeg anbragte, hvor folk kunne finde det. Jeg var altid alene og meget diskret, og jeg tænkte vist ikke så meget på evt. risiko, der vel heller ikke var så stor. Senere holdt jeg op, da jeg fik at vide, at hvis man blev taget med den slags ting, ville man omgående blive fyret fra politiet.

1943 i midten af marts blev jeg udkommanderet til bevogtningstjeneste på Skagen Havn,



Ebbe Hasselholt Jørgensen.

hvor jeg gjorde tjeneste på vestmolen! Her lagde norske fiskerbåde til og blev holdt isole-rede. Vi skulle kontrollere danske og norske fiskeres ud- og indsejlinger, stemple båd-pas-sene ud og ind og se efter, at der ikke var illegale personer eller ting ombord. Jeg fik plud-selig begivenhederne på nært hold. Ved passivitet i tjenesten kunne vi medvirke til, at fi-skerne ikke var bange for at tage eller gemme ting ombord, og de lærte hurtigt, hvem af os, der ikke var særligt emsige i tjenesten. Vi talte aldrig om det, men jeg mener at kunne hu-ske navnene på nogle "passive" kollegaer (Frederiksen, Carlsen, og vistnok Kryger). Der var flere, men navnene husker jeg ikke. Når vi havde vagten ved nordmændene, der ikke måtte gå i land, skaffede vi ting og sager til dem, og "smuglede" det ud til dem.

Jeg kom tilbage til København sidst i april eller først i maj, og det var tydeligt at mærke, at tonen mellem besættelsesmagt og borgere var blevet hårdere, og flere fik behov for at kom-me væk. Posten på Hvidovre Havn var enkeltmandspost med to timers vagt - enkelte gan-ge mere. Jeg blev kontaktet af en mand fra Køge. Han sagde, han var kollega og spurgte, om jeg kunne vende ryggen til, hvis der skete noget med en udsejling i min vagt. Jeg lod ham vide, at jeg havde forståelse for de mennesker, der var nødt til at komme væk, og jeg kunne godt være både blind og døv. Jeg blev et par gange i maj kontaktet af nogen, der spurgte: "Hvornår har du vagt i morgen", og det fik de at vide. Jeg har mistanke om, at overbetjent Knud Andreasen, der var inspektionshavende ved kystbevogtningen, vidste, hvad der foregik, men der blev aldrig sagt noget.

En af de første dage i juni 1943 blev jeg med kort varsel udkommanderet til Bornholm. Jeg blev stationeret i Hasle ved kystbevogtningen, hvor vi havde en havnevagt samt patrulje-distrikt fra Hasle Klinkefabrik i syd til Jons Kapel i nord. Tjenesten var enkeltmandspat-rulje og enkeltmandsvagt i havnevagten, så vi havde næsten frit slag med, hvad vi foretog os. Da jeg havde været i Hasle ca. en måned, kom jeg i snak med en fisker, der blev kaldt "Bryggeren" (Ernst Pedersen, skipper på RØ 11 "Svanen"). Da vi havde talt sammen nogle gange, blev vi klar over, hvor vi havde hinanden.

Jeg havde altid tjeneste fra kl. 21 til kl. 5 morgen og jeg kom til at hjælpe, når Ernst skul-le have passagerer ud med "Svanen", idet jeg på signal fra Ernst skulle vinke de pågælden-de frem fra deres skjul - ofte haven ved Herolds Hotel, hvor jeg boede, og hvor der gik en trappe lige ned til havnen. Hvis det en enkelt gang var fra Teglkås, var de gemt overfor bak-ken eller i et af garnhusene.

Ernst Pedersen var både klog og forsigtig, ingen af hans folk fik noget at vide, og jeg tror heller ikke, hans kone Helga vidste noget om min medvirken. Hotelejer Ole Bidstrup, He-rolds Hotel var klar over, at jeg havde noget for. Han opdagede mig engang sammen med nogle passagerer nede i haven, men han sagde ikke noget, og det skulle senere vise sig, at han var god nok.

Der blev sejlet en del ture med "Svanen" i perioden juli til oktober 1943, hvorefter jeg ikke ved noget, da jeg blev kommanderet tilbage til København.

Under min tjenesteperiode på Bornholm medvirkede jeg næsten altid ved bådruten "Carl"s afgang fra Hasle, der var den sidste havn inden turen til København. Der var flere gange passagerer, som skulle ombord uden kontrol, fordi de skulle af i Falsterbrokanalen, ofte fordi de ikke var kommet af på turen fra København. Det hændte også, at sådanne mennesker, der ikke var kommet af, blev sendt fra Bornholm med fiskerbåde, bl.a. "Dana" fra Neksø eller "Svanen" fra Hasle. Jeg husker, at der midt i august blev sat fire mennesker af, og et besætningsmedlem sagde til mig, at de ikke turde springe i vandet i Falsterbro. Ernst med "Svanen" måtte klare deres videre transport. Besætningsmedlemmet på "Carl" kendte mig fra tidligere, hvor jeg sejlede som politikontrol og var med til at aflevere post

og passagerer i kanalen. Jeg husker tidspunktet, fordi jeg skulle sejle kontrol på "Carl" på næste tur til København.

Dagen efter omtalte episode måtte "Carl" på grund af storm afgå fra Allinge.

Jeg blev kort efter afsejlingen kontaktet af en passager, der "efter nogle indledende fægtninger" fortalte, at han skulle væk, og han ville af i Faslterbrokanalen, men om det virkelig var nødvendigt at springe i vandet fra damperen. Jeg sagde, at det var nødvendigt af hensyn til den svenske neutralitetspolitik, og at han bare skulle springe, når lodsbåden lagde fra. Hvis vi havde post med, afleverede vi det til lodsmandskabet.

Manden sprang i kanalen. Om det var på grund af ham, ved jeg ikke, men da vi kom til København, spærrede tyskerne af på kajen, og ingen fik lov til at gå i land. Der kom tysk forhørs personale ombord, og de fandt ret hurtigt en "nærmest kanelfarvet" jakke som afhopperen havde taget af, da han sprang fra borde. En kvinde, jeg glemmer hende ikke på grund af hendes briller med firkantet glas, pegede mig ud og sagde: "spørg den unge betjent, han talte længe med manden med denne jakke, på turen fra Allinge til kanalen".

Jeg blev taget med til forhør. Jeg hævdede hårdnakket, at jeg kendte manden, og ikke anede han ville springe. Den tyske forhørsleder opgav at få noget ud af mig og lod mig gå. Havde det passeret 14 dage senere, så ville datoen 29. august være passeret, og så var det ikke sikkert, det var gået så let.

Jeg fortsatte tjenesten på Bornholm. Jeg så blandt andet, at der blev losset olie fra "Carl", og tre tromler blev af et par arbejdere trillet hen og gemt i et pakhús. Ernst blev underrettet, og "Svanen" fik 600 liter olie, der blev erstattet med vand i tromlerne. "Svanen" sejlede endnu et par ture til Sverige og jeg havde også et par ture til København med "Carl".

I oktober 1943 sluttede min tjeneste på Bornholm, og jeg kom tilbage til kystbevogtningen ved Brøndby Strand, hvor der sidst i oktober rejste en del til Sverige over Hvidovre Havn. Blandt andet nogle jøder og en enkelt, der var blevet hjulpet ud af Vestre Fængsel. Nogle blev sejlet ud til kontakter i kanoer og småbåde, og sandpumperen "Sorte Rende" tog også nogle med ud.

Sidst i november var det ved at gå galt. Overbetjenten (Hansen) indberettede kollegaer for manglende tilsyn ved havnen, og reservepolitibetjent Larsen og jeg, der ville blande os, blev vist ud af vagten. Vi telefonerede til politiassistent Kleven, der tydeligt var på vort parti, og jeg tror han klarede sagen, men vi var egentlig bange for hinanden og arbejdede helst alene. En eller to gange i min vagt kom en hestetransportbil med to belgierheste, en hvid og en brun, og i halmen foran disse heste var gemt flygtninge. (Jeg fik senere i Sverige at vide, at denne bil kom fra Køge).

I februar 1944 blev jeg igen udstationeret ved kystbevogtningen på Bornholm med station i Hasle. Jeg genoptog mit arbejde fra før, dog med den forandring, at jeg nu ikke havde fast nattjeneste.

Jeg sejlede kontrolrejser med "Carl" og en enkelt gang med "Østersøen" fra Rønne. Det var blevet lettere, og passagerer kunne nu for det meste gå ned i den svenske lodsbåd i Falsterbro. Ernst Pedersen var blevet meget forsigtig og ville ikke have passagerer til Sverige, men der var andre kontakter, og rutebådene sejlede jo stadig.

Midt i april kom en kollega Lund fra Vang og fortalte, at to amerikanske flyvere var set syd for Vang, og han spurgte, om jeg ikke kunne gøre noget. Jeg fortalte hotelejer Ole Bidstrup om sagen, og om aftenen gik vi ud for at lede. Bidstrup, der havde sejlet som hovmester på Amerika, talte glimrende engelsk. Vi gik og fløjtede engelske strofer, og pludselig fik vi respons fra krattet nede ved stranden. Bidstrup kaldte, og jeg gik med afsikret pistol i dækning bag et træ parat til at skyde, hvis det skulle være tyskere, der også ledte efter fly-

vere. Op gennem krattet kom to amerikanske flyvere, de blev taget med og anbragt på loftet hos fisker Holm i Teglkås. Her var de i et par dage, hvorefter de langs stranden blev transporteret ind i et krudtdepot umiddelbart nord for Hasle.

Jeg havde en alvorlig samtale med Ernst Pedersen, og han indvilligede i at sejle de to flyvere til Sverige, hvis jeg kunne få dem ned til hans båd "Svanen". Vi blev enige om, at de skulle af sted tidlig mandag morgen. Bidstrup ville helst være fri for at tage med op til krudtdepotet og senere gennem Hasle by med flyverne, og da jeg ikke var videre engelskkyndig måtte jeg have hjælp. En af mine kollegaer, Erik Hansen, havde været ved det danske luftvåben. Han var radiotelegrafist og dygtig til engelsk. Ham valgte jeg og bad ham følge mig en tur i byen søndag aften. Jeg satte ham ind i sagen og sagde til ham, hvor farligt det var, og han selvfølgelig ikke måtte sige et ord til nogen. Han var villig, og jeg tog ham så med op til krudtdepotet. Han var "helt vild" da han så de to flyvere. Han omfavnede dem, og de brugte en farlig mund. Vi kom ned på Herolds Hotel efter midnat, hvor der var kaffebord i den private stue, og efter dette sagde Erik farvel. Tidlig mandag morgen hørte jeg det med Ernst aftalte signal. Jeg tog flyverne ned gennem hotelhaven, hvor "Svanen" lå ved kaj, så de kun skulle over Havnegaden. "Svanen" kom godt af sted, og flyverne blev afleveret i Sverige. Flyverne hed Glenn Standish og Laurin Davis.

Det var efterhånden blevet lidt besværligt på Hasle Havn. En tysk patruljebåd var stationeret i havnen, og der var kommet Gestapo til øen.

En ny overbetjent kom ofte på inspektion, dag såvel som nat, og jeg var utryg ved ham. Han virkede temmelig nervøs, og også temmelig emsig, så vi tog ikke flere ud fra Hasle Havn. Men med rutebåden "Carl" gik det stadig, og Neksø var et godt sted, hvorfra der stadig var både til Sverige.

Sidst i maj, før pinse var jeg på ny kontrol på "Carl". Jeg havde post med til Sverige på turen fra Bornholm, og på tilbagevejen var der både post og passagerer med. På tilbagevejen til Bornholm blev jeg kontaktet, da jeg stod nede ved skibets toilet. En mand stillede sig ved siden af mig og sagde: "De har dig i kikkerten, og du skal se at komme væk".

Da jeg kom til Bornholm, kom Ernst og sagde: "Vi har fire flyvere hos Holm i Teglkås, dem skal, vi have anbragt et andet sted hurtigst muligt, de skal flyttes i nat". Vi forsøgte at finde et sted hvor flyverne kunne gemmes, men forgæves. Til sidst sagde Ernst, at vi måtte tage dem hjem på loftet i hans hus. Det var efterhånden ved at blive lys morgen, og vi kørte hver med en flyver i fuld uniform på stangen af vore cykler ned gennem Hasle by, hvor Ernsts hus lå ved siden af Herolds Hotel. Vi afleverede de to til Ernst's kone Helga, og tog så turen tilbage efter de to sidste, der blev transporteret på samme måde. (Hvor var det ufatteligt, at det gik godt). Flyverne var på loftet hos Ernst i fire dage.

Såvel Ernst som jeg fik på ny en advarsel om, at vi burde se at komme væk, men vi havde endnu ikke haft mulighed for at få de fire flyvere afsted. Jeg fik skaffet oplysning om de tyske patruljer, og vi blev nu enige om, at vi skulle sejle ud fra Teglkås om natten. Ernsts kone og tre børn og bedstemand Frede Olsens forlovede skulle tage til fisker Holm om eftermiddagen. Ernst med mandskab skulle sejle ud fra Hasle om aftenen og senere løbe ind til Teglkås, hvortil Erik Hansen og de fire flyvere og jeg skulle komme mellem kl. 23 og 24, hvor der var "hul" i de tyske patruljer. Med en del dramatik kom vi alle ud med "Svanen" og nåede Simrishamn tidligt om morgenen, hvor vi blev ført til afhøring hos det lokale svenske politi, hvorefter vi alle (også flyverne) blev sendt med toget til Malmø. Her blev vi skilt fra flyverne: H. H. Shelton - John S. Whitemann - M. L. Carraway og H. N. Lidde. (Jeg har endnu fire 100 franc sedler, som de skrev deres navne på).

Vi andre blev ført til en opsamlingscentral i Malmø, hvor vi blev afhørt af dansk og svensk

personel. Vi skulle om natten sove i papirslagner og parpirsdyner, men jeg fik udvirket, at de to kvinder og børnene kom på hotel.

Ernst og jeg havde fået en adresse i Stockholm, hvor vi skulle henvende os, hvis vi kom til Sverige. Vi kunne imidlertid ikke få lov til at forlade centeret i Malmø, så vi hoppede begge ud af et vindue og fandt banegården, hvor vi tog toget til Stockholm. Vi fandt vores adresse, og det viste sig at være kontakt til den engelske efterretningstjeneste. De fik de oplysninger, vi kunne give dem, dog ikke navne eller ruter i Danmark. Det var også mest de tyske forhold, de ville have.

Ernst sagde, at han ville forsøge at komme til at fiske under svensk flag, og han skulle holde kontaktmændene underrettet, hvis det lykkedes. Vi fik forplejning og penge til returbillet, da vi havde brugt de penge det var lykkedes mig at få vekslet i Simrishamn. Ud over dette fik vi yderligere nogle lommepenge.

Da vi kom tilbage til Malmø, var der en forfærdelig ballade, fordi vi havde været stukket af. Vi blev nu skilt fra hinanden, Erik og jeg blev sendt til en flygtningelejr i Nissafors, og Ernst og familie blev sendt til Løderup.

Reaktionen efter begivenhederne i Danmark indfandt sig, da jeg kom til at gå ledig i flygtningelejeren. Jeg blev vækket af kammeraterne om natten, fordi jeg havde mareridt, og de sagde, at jeg råbte. Jeg bad om at komme til at bestille noget, og fik valget mellem skovbrug og jordbrug. Jeg valgte jordbrug og blev sendt til statens forsøgsgård "Ugerup" ved Kristianstad. Her var jeg en måned cirka, hvorefter jeg tog til Simrishamn, hvor Ernst med familie og besætning, samt Erik Hansen var. Jeg blev kort efter forhyret på en svensk Trawler "Øland" fra Hønø ved Gøteborg. Det var helt uhørt, og jeg tror jeg var den eneste dansker, der fik en sådan tjans, idet jeg nu fik passerseddel og kunne færdes ud og ind af de lukkede svenske havne.

"Øland" trawlede sild i Østersøen, og da jeg havde været med et par ture, fik jeg en besked om at komme til Stockholm, hvor jeg på angivet tidspunkt ville blive afhentet på banegården ved hovedindgangen. Her mødte jeg kontaktmændene fra tidligere. Han sagde, at man havde holdt øje med mig, og for at bekræfte dette oplyste han mig om steder, jeg havde været i den forløbne tid. Han tog mig med til en bygning, hvor jeg så, at blandt andet den tyske ambassade havde til huse, her kom jeg ind på et kontor, hvor jeg blev spurgt, om jeg ville rapportere, hvad jeg så af tyske skibe i Østersøen, også finske skibe var han interesseret i. Da jeg sagde ja, blev jeg udstyret med en kikkert og nogle tabletter, der på samme måde kunne skrive usynlig skrift. Jeg fik også en adresse i Stockholm. Jeg fik da registreret noget, og vi lagde tre gange ind ved Christiansø, den første gang mens der endnu var dansk politi, og der var tyske patruljebåden jeg tog numrene på. Mine oplysninger gik til en kontaktmænd, der opsøgte mig i Simrishamn. (Jeg kunne skrive mere om det og meget andet).

Jeg var inde i flere svenske Østersøhavne, bl.a. Karlshamn, hvor jeg gik på den stærkt befæstede "Sternø", hvor vi havde "Øland" på værft.

Da vi i oktober sejlede hjem til Hønø, blev der stor ballade, idet svenske havnemyndigheder blev opmærksomme på, at en dansker var kommet til Hønø, og det måtte man ikke. Skipper August Korneliusson og jeg blev kaldt til Gøteborg, men efter telefonerne havde glødet, bl.a. til Stockholm, fik jeg "tilstand at vistas på Hønø".

Jeg fik sidst i oktober opfordring til at melde mig til Den danske Brigade, og først i november kom der besked om, at der nu var oprettet en politiafdeling ved Brigaden, og jeg blev kraftigt opfordret til at melde mig til den. Jeg rejste til Ryd i Småland, hvor politiafdelingen var kasereret. Noget senere end jeg kom politiassistent Johs. Hansen fra Bornholm til Brigaden. Han, der bl.a. også havde været beskæftiget ved transport af amerikanske fly-

vere fra Bornholm, sagde, havde vi bare vidst, at vi beskæftigede os med det samme, så havde det været lettere.

Natten mellem 4. og 5. maj kom jeg med Brigaden over Helsingborg til Danmark, og vi havde den 5. maj en aldeles uforglemmelig tur ad Kystvejen til København. Folk jublede, da de så danske soldater, vejret var strålende og Danmark var dejligt. Mange af os kneb en tåre. I København kom vi ind på bryggeriet "Stjernen", hvor der var base for frihedskæmpere. Her var vi i en kort ildkamp. Jeg var i første deling, der blev kommanderet ud til gadekamp. Vi fik udpeget målet, hvorfra der blev skudt. Det var nogle tagvinduer, hvor vi lagde ilden på taget under vinduerne.

Jeg brugte tre patroner fra min maskinpistol. En kammerat Simon, foran mig, fik et strejfskud i hjelmen. Frihedskæmperne i "Stjernens" gård havde fyret hele magasinet af i luften. Vores træning og øvelse viste sin virkning, bl.a. med hensyn til ammunitionsforbrug. Efter vi nogle dage var indkvarteret på en skole i Hellerup, kom vi ud og fik kaserne på Statens Politiskole, hvorfra vi blev sendt ud til forskellige opgaver.

Vi lavede en stor øvelse (opvisning) for fungerende rigspolitichef med følge på Amager fælled, hvor vi brugte skarp ammunition og skarpe håndgranater, og vor præcision imponerede meget. Rigspolitichefen holdt en tale, hvor han bl.a. sagde: "I skal ikke blive glemt". (Det skulle senere vise sig). Vi blev brugt til mange opgaver, bl.a. afspærringer, kongens åbning af Rigsdagen, gardens afløsning af Amalienborg-politivagten, razziaer på tyske kaserne, arrestationer m.v.

I skal ikke blive glemt, de ord kom vi til at sande. Da der blev udbetalt løn den 1. juni 1945, var der ingen penge til ca. 30 mand i vores politiafdeling. Vi var afskediget på grund af illegal udrejse. En kollega og jeg tog til rigspolitichefens kassererkontor, hvor vi traf lederen politikommisær (?) Heilmann (senere politimester i Ålborg). Han var i første omgang ikke videre lydhør. Jeg nægtede at forlade hans kontor, før jeg fik et resultat med mig, og jeg truede med at gå direkte til pressen. Vi, der var afskediget på grund af illegal udrejse, var alle reservepolitibetjente. Alle fastansattes løn, fra deres udrejse til Sverige og efter 19. september 1944, var gået ind på bankkonto, det samme var tilfældet for reservebetjente, der var udrejst eller gået under jorden efter 19. september 44. Vi følte os med god grund forsøksbehandlet. Resultatet blev, at jeg fik besked om, at der ville blive udarbejdet en lønningssliste, og at der ville komme en mand ud til os og udbetale løn næste dag. Fra den dag var vi igen indrulleret i politiets rækker.

For mit eget vedkommende medførte min udrejse, at jeg i første omgang fik anciennitet fra juni 1945, efter min protest dog senere fra den dag jeg var mødt ved Brigaden i Sverige. Da alt den gang gik efter anciennitet, havde denne en stor betydning for mange ting, tildeling af tjenestetelefoner, evt. forfremmelse og meget andet. Jeg blev således udkommanderet til flygtningebevogtningen for "Yngre kollegaer".

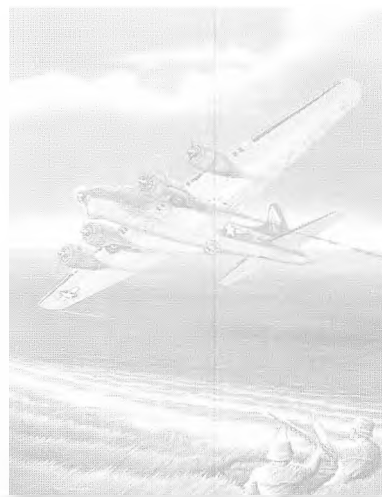
Ved Dansk Politiforbunds hjælp fik jeg dog i 1947 eller 1948 fuld anciennitet fra min ansættelse 5. november 1942. (Men løn for den tabte periode så jeg aldrig).

Det blev en lang beretning. Jeg skulle nok have nedskrevet den for mange år siden, da erindringen var mere frisk, men det kunne jeg ikke, da jeg bevidst fortrængte mange ting, der gav søvnløse nætter og mareridt. Mange ting kan jeg ikke huske, og jeg har heller aldrig talt om tingene eller været medlem af nogle af krigstidsforeningerne.

Jeg fik nu det "nødvendige spark" til at komme i gang.

*Randers, den 25. oktober 1991
Ebbe Hasselholt Jørgensen*

"Bryggeren"



"Bryggeren" - beretningen om Ernst Petersen

Fortalt af: Erik Dyreborg

Ernst Petersen mente, at så få som muligt skulle vide noget omkring sejladerne til Sverige, derfor var det kun spredte bemærkninger, der kom fra hans side om de begivenheder under 2. verdenskrig, han var involveret i. Efter krigen var han igen optaget af nye udfordringer og her var ikke megen plads til at interessere sig for fortiden. Ernst Petersen ernærede sig før krigen som stenværksejer og havde samtidig en vognmandsforretning. Da krigen brød ud, blev stenværket sat på vågeblus, fordi det var svært at få olie til elektricitetsfremstilling på dieselmaskinen i stenbruddet. Ernst



Ernst Petersen.

Petersen købte i stedet fiskerbåden "Svanen" (RØ 11). Båden blev solgt efter krigen, hvor arbejdet i stenbruddet igen blev trappet op. Fiskeriet under krigen gjorde det muligt at lave afstikkere til Sverige, og her var Ernst Petersen af sted flere gange med danskere, der af specielle grunde ikke længere kunne blive i Danmark, samt jøder, der også tog vejen omkring Bornholm for at komme til Sverige. Med hjælpen til besætningen på Soseflyet blev det den sidste tur, idet hele familien samtidig selv måtte tage ophold i Sverige.

Ernst Petersen fortalte angående Soseflyet, at han blev gjort opmærksom på, at der var set amerikanske flyvere ved Helligpeder og Teglkås.

Ernst Petersen undersøgte sagen nærmere og fik kontakt med fire flyvere, som blev indlojeret hos en familie i Teglkås. Der var allerede på det tidspunkt eftersøgning i gang flere steder langs den Bornholmske kyst, hvor tyske patruljer med hundeførere ledte efter besætningen fra Soseflyet. Folk var derfor nervøse for dels at skjule flyverne og dels at sejle dem over. Ernst Petersen fik hjælp af Ebbe Hasselholt Jørgensen, der var kystbetjent, til at flytte de fire flyvere hjem til Ernst Petersens hus i Vestergade nr. 55 i Hasle.

Ebbe Hasselholt Jørgensen og Ernst Petersen tog turen to gange på cykel, begge gange med en flyver i fuld uniform på stangen. Flyverne blev afleveret hjemme hos Helga Petersen, der fik dem installeret i familiens soveværelse på loftet. Efter flere dage på tom mave, gjorde den kraftige mad sin virkning. Det gav dårlig mave og diarre. Da flyverne også havde fået infektioner i biddene efter skovflåt, måtte byens læge træde til med en hjælpende hånd.

På det tidspunkt havde familien tre børn, en pige på et halvt år, en pige på fem år og en dreng på syv år. De fik naturligvis at vide, at de ikke måtte gå på loftet og blev installeret hos deres mormor og morfar, hvis hus (Rådhusgade nr. 3) lå lige i nærheden af familien Petersens hus. Den ældste pige var dog for nysgerrig til ikke at udnytte situationen og så sit snit til at smutte hjem og op ad trappen til loftet.

Da døren var låst ind til soveværelset, kikkede hun gennem nøglehullet og så der to mænd ligge i forældrenes senge mens en tredje mand stod ved det ene vindue og kiggede ud bag gardinet. I det samme kom et øje til syne på den anden side af nøglehullet. Det blev for meget for pigen, der styrtede ned til sin mor og sagde, at der var nogle mænd i soveværelset, hvortil fru Petersen bortforklarende sagde, at det var elektrikere. Hertil sagde pigen "Jamen, de bestiller ikke noget". Det var Whiteman, der kikkede på den anden side af nøglehullet.

Da det på dette tidspunkt var stærkt på tale, at tyskerne ville foretage husundersøgelser i Hasle, og at Ernst og Ebbe uafhængigt af hinanden begge var blevet advaret, var de klar over, at de hurtigst muligt skulle af sted til Sverige. En dag stod der en mand udenfor på trappen. Han spurgte om Ernst Petersen kunne komme med udenfor, da det drejede sig om en vigtig samtale. Da Ernst Petersen fornemmede, at der udenfor stod en mand på hver side af indgangsdøren, greb han lynhurtigt den han talte med og trak ham med indenfor og smækkede døren i. At nerverne stod på højkant i disse dage, var der nok ingen tvivl om. Tyskerne havde hovedkvarter og forhørslokale på Pension Søhøj i Hasle, og den nævnte gæst gik for at være tyskerne behjælpelig i forskellige forhold. Efter et kort forhør blev manden smidt ud af døren igen og blev grebet af de to mænd, der stod udenfor og ventede. Måske troede de, at det var Ernst Petersen, der blev tvunget udenfor.

Nu vidste familien Petersen, at de måtte af sted. For at hindre et eventuelt uønsket besøg på loftet havde fru Petersen ferniseret trappen op til loftet.

Det blev aftalt, at de skulle af sted næste dag. Fru Petersen gik næste dags eftermiddag med de tre børn til Teglkås. Familien skulle "besøge" fisker Holm. Her skulle de blive indtil Ernst Petersen ankom ud på natten med "Svanen" for at hente dem alle.

Ebbe Hasselholdt Jørgensen og Erik Petersen, der begge var kystbetjente, skulle tage flyverne med fra Hasle til Teglkås. Turen skulle foregå på fire cykler. Ebbe fremskaffede politiuniformer, men da Whiteman var for stor, fik han civilt tøj på.

Udrustningen omfattede også gummiknipler og det blev aftalt, hvad der skulle gøres, såfremt de blev råbt an af en tysk patrulje på deres tur til Teglkås.

Erik og Ebbe skulle ankomme med flyverne imellem kl. 23 og 24, hvor der plejede at være en pause i den rutinemæssige tyske patruljering langs kysten.

På båden var Ernst Petersen og de to besætningsmedlemmer.

I Teglkås var Helga Petersen og de tre børn. Yderligere kom det ene besætningsmedlems forlovede, der også skulle med. De var 14 i alt, der skulle til Sverige.

"Svanen" blev rigget an til fiskeri og sejlede fra Hasle og lagde til i Teglkås ved 23-tiden. Børnene fik sovepiller og blev båret ombord, men afrejsen skete ikke uden dramatik.

Ebbe blev forsinket, fordi han måtte hjælpe den ene flyver, der fik et bukseben i klemme i cykellæden. Mens Ebbe prøvede at hjælpe flyveren, fortsatte Erik Hansen med de tre øvrige flyvere til Teglkås. Tiden var knap. Båden lå ved kajen i Teglkås med motoren i gang, og da Ernst Petersen fik at vide, at alle var kommet ombord, gav det opstandelse, da der lød støvletramp ud over kajen. Ernst Petersen troede, det var en tysk patrulje og havde sit jagtgevær klar til skud, men hørte i sidste øjeblik, at det var Ebbe der råbte.

Ebbe og den sidste flyver kom ombord, og så var der afgang til Sverige med slukkede lanterner. De, der ikke var søstærke blev søsyge. Men måske var det en hjælp, at det var storm, så var der mindre fare for at blive opbragt af et eventuelt tysk eftersøgningsfartøj.

"Svanen" kom til Simrishamn tidligt om morgenen den 2. juni 1944. Da den fem-årige pige kom op på dækket så hun, at de ikke var i Hasle havn som ventet, men i en fremmed havn. Og da hun så sin far stå og tale med nogle mænd på kajen, sagde hun forundret til sin mor, at det var de mænd, hun havde set i soveværelset hjemme.

Marinesoldater kom fra et nærliggende skib med vælling på mælkespande.

Derefter var der forhør hos det svenske politi, hvorefter alle blev sendt med tog til Malmø. Her var der nye afhøringer, og der blev taget pasfoto til udstedelse af pas. Alle blev indlogeret på et opsamlingssted i Malmø. Der var store sovesale og sengene havde papirslagener og papirsdyner. Kvinder blev indlogeret for sig og mænd for sig. Her skulle Helga Petersen tage sig af sine tre små børn, og det var svært at være alene om denne opgave under nye



Simrishamn, Sverige. Fiskehavnen, som den så ud i 1945.

og fremmede forhold. Ebbe, der via sin tilknytning til politiet, havde en vis indflydelse, fik gennemtrumfet at fru Petersen samt den anden kvinde og de tre børn blev indlogeret på hotel i Malmø.

Ernst Petersen rejste med det samme tog som de fire flyvere til det amerikanske konsulat i Stockholm og talte her med en Mr. Allen.

Whiteman var med til mødet, og familien, der havde behov for en øjeblikkelig økonomisk hjælp, fik denne støtte. Herefter tog Ernst Petersen retur til Malmø.

Ebbe Hasselholdt Jørgensen og Ernst Petersen tog også til Stockholm sammen for at aflægge rapport overfor den engelske efterretningstjeneste. Ved samme lejlighed mødte Ernst Petersen igen Whiteman og bad denne om, at han kunne få det amerikanske konsulat til at lægge pres på de svenske myndigheder, så danske fiskere kunne få lov til at fiske fra svensk havn.

Ved deres tilbagekomst til Malmø blev Ebbe og Erik sendt til en flygtningelejr i Nissafors. Ernst Petersen og hans familie blev sendt til Løderup Strandbad, der benyttedes til flygtningelejr. Her fik familien tildelt et lille kammer til deling, der var meget trangt. Nogle få papkasser rummede det mest nødvendige tøj, de havde fået med fra Hasle. Her var det, at fru Petersen for første gang under turen græd over de elendige fremtidsudsigter.

Ebbe, der følte et tæt forhold til familien Petersen, besøgte familien på Løderup og under dette besøg var alle ude at gå en tur. Her blev den 5-årige pludselig optaget af noget på den anden side af landevejen, og impulsiv som børn er i den alder, ville hun over vejen. I det samme kom der en bil og kun ved Ebbes lynhurtige reaktion blev pigen reddet fra at blive kørt ned. Ebbe, der var en veltrænet gymnast, tog et flyvespring ud over vejen, greb pigen i farten og begge landede i grøften på den anden side af vejen.

De danske fiskere, der kom til Sverige under krigen, havde ingen ret til at fiske fra svensk havn og kunne derfor ikke ernære sig og deres familier. Men ved Whitemans og det ameri-

kanske konsulats hjælp fik de danske fiskere tilladelse til fiskeri fra svensk havn, og nu flyttede familien Petersen til Simrishamn. Her indlogerede familien sig først på Persons Pensionat og lejede derefter en lejlighed på Friaborg i udkanten af Simrishamn. Boligen havde et køkken og to værelser. Vinteren 1944-45 var kold, og da boligen kun havde tynde trævægge, var væggene i soveværelset ofte blanke af is. Når familien gik i seng, lagde de alt det tøj de havde ovenpå dynerne, for at holde varmen.

"Svanen" fiskede under svensk indregistreringsnummer SIN 223.

Svenskerne manglede ikke noget under krigen, og med fiskeriet fik familien Petersen mulighed for at købe de nødvendige møbler og nyt tøj til børnene. De fik flyverdragter i forskelligt farvet fløj, hvad der ikke var til at opdrive i Danmark på den tid, hvor man klarede sig igennem med vendt tøj. Bananer, appelsiner, rigtig chokolade og tygggegummi var ting, børnene fik fornøjelsen af. Børnene fik svenske legekammerater, og det satte sit spor på deres sprog. Julen 1944 blev fejret på Friaborg sammen med Ebbe og familien Thorsen, der også var fra Hasle, og var i samme situation som familien Petersen.

Børnene fik også deres gang i havnen i Simrishamn, når båden var i land. Ved et af disse besøg på havnen lød der buldren ude fra havet. På børnenes undren over, hvad det var, lød svaret blot, at det tordnede over Bornholm. Flere år senere blev denne torden så nærmere forklaret, det var Bornholm, der blev bombet af russerne. Det skete den 7. og 8. maj 1945.

På Bornholm havde russerne overtaget "vagten". Ernst Petersen fortsatte med at fiske fra svensk havn, indtil der var sikkerhed for, at de russiske tropper ville forlade øen, og først da flyttede hele familien permanent tilbage til Bornholm.

Opholdet i Sverige strakte sig for fru Petersen og børnenes vedkommende fra juni 1944 til august 1945, hvor "Svanen" bragte dem hjem til Hasle igen hvor de i kort tid boede hos Hjelga Petersens forældre i Rådhusgade nr. 3. Her opbevaredes stadig flyvernes uniformer og børnene morede sig med at klæde sig ud i dem, indtil uniformerne, som så meget andet, en dag blev kasseret.

Da børnene kom hjem, blev de drillet med deres svenske sprog, men det fortog sig hurtigt i de hjemlige omgivelser. Den ældste dreng, der kort før afrejsen var startet i skole i Hasle, genoptog nu sin skolegang. Der havde ikke været skolegang under opholdet i Sverige. Ernst Petersen udrejste endeligt fra Sverige 19. marts 1946.

Da familien forlod Bornholm i 1944, skulle den daværende bank varetage Ernst Petersens økonomiske interesser med stenbrud, hus og så videre. Huset i Vestergade var blevet lejet ud og blev senere solgt til lejerne, og pengene brugt til drift af stenbruddet, så da familien kom tilbage fra Sverige, var der ingen bolig at flytte ind i. Da Ernst Petersen sluttede sig til sin familie på Bornholm, lejede familien sig i første omgang ind i en lejlighed på Fælledvej i Hasle. Da der igen kom gang i stenbruddet, der udviklede sig til firmaet "Hasle Granit" købte familien eget hus i Storegade i Hasle.

Der blev i Danmark efter krigen givet mulighed for økonomisk støtte i form af rentefrit lån fra Frihedsfonden til genetablering til de familier, der var kommet i nød på grund af deres indsats under krigen. På Bornholm blev Frihedsfondens lokalafdeling varetaget af daværende overlæge Hans Christian Olsen. Ernst Petersen fik i 1947 tildelt et rentefrit lån på 9.000 kr. samt en hædersgave på 1.000 kr. til køb af en lastbil. Hasle Granit blev en god virksomhed, og der blev eksporteret sten til dæmningsbyggeri i Tyskland bl.a. gennem firmaet Rickmann i Hamborg. Her fik familien Petersen gode venner i Rickmanns, der på deres side kunne fortælle, hvor meget store dele af den tyske civilbefolkning led under Hitlers regime under 2. verdenskrig. Nu var det igen nye tider, og en ny udvikling var på vej.

Tilbage i 1939 købte Ernst Petersen en motorgalease "Gudrun", der førtes af den foregående ejer. På en tur, hvor Ernst Petersen selv var med som medhjælper blev "Gudrun" minesprængt i Øresund. En mand døde ved denne ulykke, der skete i maj 1940. Krigsskadeerstatningen trak ud, og det var svært at undvære disse penge, der skulle have været brugt til køb af et nyt skib. I stedet blev det så "Svanen", der blev investeret i. Krigsskadeerstatningen blev første udbetalt i 1950 og det først efter en besværlig og tidskrævende retssag, der belastede tankerne i alle disse år. Yderligere mistede familien Petersen i februar 1941 en to mdr. gammel dreng, der var født med rygmarvsbrok.

Det var almindeligt at nødstedte flyvere, der blev hjulpet til Sverige, afleverede en hilsen til deres redningsmænd. Denne hilsen var ofte den pågældende flyvers navn på en penge-seddel. Familien har flere af disse sedler. I 1994 satte et af familien Petersens børn sig for at kontakte flyverne via de opgivne adresser, vel vidende, at flyverne kunne have ændret adresse mange gange siden 1945, hvis de da havde overlevet krigen. Kontakten rettedes til Nelson Liddle. Ad snoede veje nåede brevet Nelson Liddle, der overrasket og overvældet svarede øjeblikkeligt. Næsten samtidig hørte et andet familiemedlem igennem en bekendt, major Holger Pii, at han havde kendskab til en John Whitemann, der bode i New York i samme bygning som en af major Pii's bekendte. Pludselig var der ad to forskellige veje igen skabt forbindelse mellem familien Petersen og flyverne. Der blev skrevet breve frem og tilbage i de kommende år. John Whitemann besluttede sig for, i samarbejde med Holger Pii, at tage turen over Atlanten for at nedlægge en krans på familien Petersens familiegravsted. Besøget foregik i 1998.

Helga og Ernst Petersens engagement i hjælpearbejdet under krigen, skal ses på baggrund af deres naturlige hjælpsomhed overfor andre i nød. Samtidig havde de eventyrblod i årerne, en egenskab, der kan være nødvendig, når man driver privatforretning.

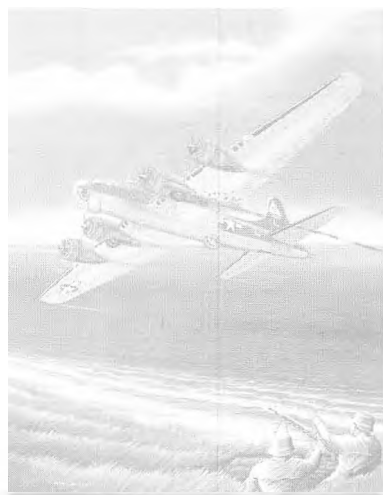
De ansatte i virksomheden "Hasle Granit" nød også godt af Helga og Ernst Petersens hjælpsomhed, der bl.a. kunne udmøntede sig i, at der kom lidt ekstra i den ugentlige lønningspose. I de børnerige familier kunne økonomien være stram, og man havde ikke de store hjælpeforanstaltninger, man har i dag. Julen blev der også tænkt på.

Helga og Ernst Petersens store fritidsinteresse var naturen, og ikke blot de fem børn, men også den øvrige familie, nød de mange fælles familieudflugter.

Helga og Ernst var et godt team. Helga så det som en stor opgave, at bakke sin mand op, og derfor havde Ernst også kræfter til, udover at interessere sig for sin egen virksomhed, at være med i havneudvalget i Hasle, i bestyrelsen for Bornholms Stenindustri og i Bornholms Erhvervsråd. I sin ungdom var Ernst en kendt fodboldspiller på Bornholm, hvor han bar navnet "Brygger". Fodboldinteressen startede i ungdomsårene i Neksø, hvor han havde kælenavnet "Boy".

Ernst Petersen døde 72 år gammel i 1980. Helga Petersen blev 80 år og døde i 1992.

Whiteman besøger Bornholm



Whiteman besøger Bornholm

Fortalt af: Holger Pii

Mit første kendskab til Whiteman fik jeg efter min hustru Bittens besøg i Mamaroneck, New York i efteråret 1994, hvor hun besøgte vores tidligere nabo, Eileen Marx, fra Bjergby, Hjørring.

Da min hustru kom hjem, fortalte hun, at hun havde mødt en ældre mand, der under anden Verdenskrig havde været på Bornholm, og hendes umiddelbare indtryk af Whiteman var, at det var da en forfærdelig masse historier (jokes), han kunne fortælle.

Derefter tænkte vi ikke mere på Whiteman, førend

Eileen i sommeren 1998 ringede til mig og fortalte, at hendes nabo Whiteman havde besluttet at gense Bornholm, medens det endnu var fysisk muligt, og derfor ville ankomme til Bornholm den 15. oktober og være her et par dage. I den anledning bad hun mig om at reservere et hotelværelse, idet de fra USA havde fået oplyst nogle helt horrible værelsespriser.

Jeg ville naturligvis gerne gøre hende den tjeneste, så jeg tog kontakt til Hotel Fredensborg i Rønne for at høre, hvad prisen var, hvis en af mine venner fra USA skulle bo der nogle dage. Det viste sig nu, at det var en helt anden pris, og en del af dette skyldtes naturligvis, at det var i efterårsferien med specialtilbud på værelser. Så der blev reserveret det nødvendige antal nætter.

Samtidig blev jeg bedt om at hente Whiteman i Bornholms Lufthavn og skabe kontakten til familien Fält-Hansen. Dette var ikke noget problem, da jeg i forvejen kendte Birthe Fält-Hansen fra andre sammenhænge.

Inden jeg fik set mig om, havde jeg på Fält-Hansens opfordring fået påtaget mig at koordinere hele besøget, hvorfor jeg gik i gang med at lave et varieret program for besøget, der også skulle indeholde de højdepunkter, Whiteman havde ønsker om. Heri også en kontakt til pressen, da jeg selv mente, at besøget ville være af interesse bredt på Bornholm.

Resultatet blev vedlagte program, der blev faxet til Eileen, der herefter oversatte det og forelagde det for Whiteman, der var enig.

Inden Whitemans ankomst til Bornholm tog jeg kontakt til Maersk Airs stationschef på Bornholm, Erik Sjøberg, og spurgte om han havde mulighed for at formidle, at Whiteman fik lov at komme ud i cockpittet, når de nærmede sig Bornholm, således at han havde mulighed for at få det første gensyn med øen fra det rigtige element i forhold til hans tidligere ankomst til øen.

Erik Sjøberg lovede at gøre, hvad han kunne, og da vi afhentede Whiteman m.fl. i lufthavnen, viste det sig, at han havde fået hele turen til Bornholm i cockpittet på 737'eren, hvilket han var meget benovet over kunne lade sig gøre.

Fredag var sat af til pressen, og efter interview med Bornholms Tidende, var det tid at køre til Borreløkken, hvor kransenedlæggelsen skulle finde sted. Vi var imidlertid i god tid, så der blev gjort en afstikker til Teglkås. Ved et heldigt sammentræf var TV 2/Bornholm også tidligt på færde og havde fået samme ide, så da jeg så dem på vejen, fik jeg dem stoppet,



Holger Pii.

således at billederne af Whiteman og Ebbe Hasselholt kunne blive "skudt" på stedet, hvor Hasselholt havde sørget for, at Whiteman m.fl. blev udkibet til Sverige. Samtidig fik vi aftalt, at TV 2 kunne lave et længere interview med Whiteman og Ebbe hjemme hos mig privat efter højtideligheden i Borreløng.

I forbindelse med mit job som major og mit personlige bekendtskab med chefen for Bornholms Værn fik jeg arrangeret en visit i Kommandantgården lørdag formiddag. Desværre fik pensioneret oberstløjtnant i flyvevåbnet, Tønnes Wickmann forfald, men det blev alligevel en oplevelse for Whiteman at møde Kommandanten på Bornholm og også fortælle ham om sine oplevelser under og efter krigen.

Det efterfølgende besøg på Forsvarsmuseet blev ret så fornøjeligt, da Whiteman på det bestemteste benægtede, at de billeder m.v., der var udstillet, skulle være fra hans maskine, men efterfølgende har han dog indrømmet, at de var ægte nok.

Om eftermiddagen prøvede Whiteman og jeg i bil at finde ud af, hvor det var, han havde gået rundt på Bornholm, inden han nåede til Ernst Pedersen hus i Hasle. Men her slap hukommelsen op, og der var ingen af de steder, vi kørte, der virkede bekendte.

Da jeg søndag formiddag havde taget afsked med Whiteman i Bornholms Lufthavn, kunne jeg se tilbage på nogle meget interessante dage i selskab med et spændende menneske, der virkelig ønskede at vise sin respekt overfor de mennesker, der i 1944 satte deres liv på spil for at redde hans og andres liv.



*John S. Whiteman.
Han besøgte Bornholm i 1998.*

Foreløbig plan for John Whitemans besøg på Bornholm oktober 1998

Tidspunkt	Hændelse	Ansvarlig
Torsdag 15. okt.		
Ca.10.00	Birthes søster Elisabeth, Ebbe Hasselholt med datter (tolk) møder Whiteman i Kastrup Lufthavn og følges med ham til Rønne (Bornholms Lufthavn).	
13.30	Afhentning i Bornholms Lufthavn af Whiteman og Ebbe m.fl.	Holger, Fält-Hansen
14.00	Whiteman indlogeres på Hotel Fredensborg	Holger
17.00	Tur til Sose	Fält-Hansen
18.45 -	Middag hos Fält-Hansen	Fält-Hansen
?	Transport til Hotel Fredensborg	Holger
Fredag 16. okt.		
	Afhentning af krans	Holger
08.30-09.30	Møde med pressen (Bornholms Tidende) på Hotel Fredensborg, Ebbe og Birthe deltager.	Holger
09.30-11.15	Køretur over Hasle, Teglkås, Ginesminde m.v. til Borrelyngen	Fält-Hansen
11.30-12.00	Kransenedlæggelse i Borrelyngen (Helga og Ernst Petersens begravelsessted).	Fält-Hansen Holger
	Pressen inviteres	
12.30-14.30	Hvile	
14.30-	"Åbent hus" hos Fält-Hansen for personer på Bornholm der har interesse i hændelsen i 1944.	Fält-Hansen
18.45	Middag hos Fält-Hansen	Fält-Hansen
?	Transport til Fredensborg	Holger
Lørdag 17. okt.		
09.00-10.00	Visit hos Kommandanten på Bornholm, oberst Henrik P.Christensen i Kommandantgården. Tilstede pensionerede oberstløjtnanter H.E.Skaarup og T.Wickmann (jævnaldrende med Whiteman)	Holger
10.00-12.00	Besøg på Forsvarsmuseet	Holger, Skaarup jun. Niels Chr. Pihl
12.00-13.30	Frokost hos Pii	Holger
13.30-	Sightseeing efter ønske, fastlægges senere.	Fält-Hansen/Pii ?
19.00	Middag på Hotel Fredensborg for fam. Fält-Hansen , Pii og Hasselholt.	John Whiteman (Holger)
Søndag 18. okt.		
08.15	Afhentning på Hotel Fredensborg	Holger
09.00	Afrejse Bornholms Lufthavn	Alle

Sidste kapitel



Sidste kapitel

Fortalt af: Grete Hasselholt

Det er ikke mange forundt at opleve historiens vin-gesus i et kort, men intenst øjeblik, hvor nutid og for-tid på en forunderlig måde smelter sammen og bliver til en helhed, der giver mening. Den oplevelse fik vi – Ernst Petersens og Ebbe Hasselholts piger Birthe, Eli-zabeth og jeg selv, samt alle de andre tilstedeværende – på Bornholm i oktober 1998.

Piloten, John Whiteman, havde varslet sit besøg på klippeøen 54 år – eller en menneskealder – efter, at han havde forladt den. Udsigten til dette besøg vakte mange minder til live, satte gang i følelserne og – ikke mindst – skabte forventninger om noget ganske særligt, om end udefinerligt.

"Velkomstkomiteen" bestod af min far (Ebbe), Ernsts datter, Elizabeth, og jeg selv. Vi ven-tede spændt i Københavns lufthavn på, at John skulle dukke op. Da han endelig viste sig, gik min far ham i møde, og de to gamle kæmper omfavnede hinanden – et uforglemmeligt øjeblik.

Vi tilbragte lidt tid med at vente i lufthavnen, alt imens John og min far – bistået sprogligt af Elizabeth og jeg selv – ivrigt begyndte at diskutere gemte, men ikke glemte detaljer. Det-te kom i høj grad til at kendetegne hele besøget – ønsket om og forsøget på at få udfyldt de huller, som begivenhederne under krigen havde efterladt, eller som var resultatet af man-ge års sløring – begivenheder som kun hovedpersonerne ved fælles hjælp kunne rekon-struere. Mange ting stod imidlertid stadig knivskarpt i erindringen, hvilket vi senere måt-te sande.

Da vores fly til Bornholm blev annonceret, blev John "bortført" til cockpittet. Det var et led i den plan, der så flot var blevet udtænkt, og som indebar, at ruten blev ændret lidt, så fly-et fløj ind over Bornholm på nøjagtig samme måde, som John havde gjort det med sit B-17 bombefly i 1944 i de sidste desperate minutter før nødlandingen. John var meget bevæget over denne flotte gestus, og mange af os havde en klump i halsen. Han huskede nøjagtigt hver eneste detalje under indflyvningen – selvfølgelig.

Endnu et eksempel på sådanne stærke oplevelser, der brænder sig fast, fik vi – Birthes mand, Jørgen Ole, min far og jeg selv – da vi samme eftermiddag kørte ud af Rønne med kurs mod Sose mark – en meget truende, stormfuld eftermiddag i oktober. Efter nogle ki-lometers kørsel ud af en – efter min mening – temmelig almindelig landevej uden særlige kendetegn, langs med grå, ensartede forblæste marker, udbrød John ved en lille stigning på vejen, at på den anden side af denne lille bakke lå den mark, som han nødlandede på, og på den anden side af vejen huskede han en hvid bygning. Vi holdt vejret og – ganske rig-tigt – Jørgen Ole kunne bekræfte Johns "pejling"; selv det hvide hus lå der stadig. Min far og jeg så på hinanden med en slags ærefrygt i blikket. Min far fortalte mig imidlertid sene-re, at øjeblikke hvor man befinder sig på den tynde linje mellem liv og død mejsles ind i hukommelsen.

Hovedformålet med Johns rejse var at vende tilbage for at takke sine redningsmænd – og især for at ære Ernst Petersens minde med nedlægning af en krans på hans grav. Den lille,



Grete Hasselholt.



John Whiteman og Ebbe Hasselholt. Teglkås, Bornholm, oktober 1998. For 54 år siden var de to på samme sted, på vej til Sverige.

meget private højtidelighed midt i den smukke natur, uden ord men med en meget sigende gestus – en flot honnør fra John støttet af min far, udtrykte meget mere – end nogen tale ville have formået. Det føltes, som om der i et kort nu atter blev knyttet et bånd mellem de tre.

Forud for besøget var der lagt et stort arbejde i på ganske kort tid at skabe en oplevelse med et struktureret, men alsidigt og relevant indhold. Og det lykkedes til fulde.

Et helt specielt besøg gjaldt Teglkås, det lille fiskerleje, der hin nat i 1944 dannede rammen om den dramatiske flugt fra Bornholm om bord på Ernsts fiskekutter – en episode som min far adskillige gange havde beskrevet for os børn, da han endelig følte, at han kunne sætte ord på oplevelsen. Dagen var fuld af solskin, da det lille selskab drog ud, og fiskerlejet så venligt og idyllisk ud, da vi nåede frem. John var ivrig efter at gense det sted, hvor han og min far en mørk aften blev taget om bord efter at have løbet for livet ud af molen, alt imens min far forsøgte at kalde kutteren, som allerede havde lagt fra, tilbage. Det lykkedes som bekendt.

Netop da vi ankom, dukkede som på tælling Bornholms lokal-tv op for at forevige situationen. Men det, der gjorde størst indtryk på mig, var de få minutter, som John og min far tilbragte på den yderste ende af molen med hinanden – alene. Der stod de så og tav sammen, forbundet af en oplevelse, som kun de to kunne genkalde sig i erindringen. Selv på afstand kunne man føle denne nærhed mellem dem – et bevæget øjeblik.



Ebbe Hasselholt og John Whiteman ved Ernst Petersens hus i Hasle. - Vi skjulte os der oppe i loftsværelset!

Et af de mere "uformelle" programpunkter var besigtigelsen af Ernsts tidligere hus i Hasle og af det værelse, hvor de fire besætningsmedlemmer blev holdt skjult i nogle dage. John var meget nysgerrig efter at gense lokaliteterne, men stor var hans forbavselse, da han så det lille værelse, hvor fire fuldvoksne personer havde opholdt sig. Det var i sandhed overraskende, når man så John – det store menneske – stå dér midt i værelset, som han næsten fyldte ud helt alene. Igen tog følelserne overhånd. Værelset, vinduet og udsigten fik minderne til at vælde frem hos John. Han huskede helt tydeligt konflikterne i den lille gruppe, brudstykker af samtaler og spændingen i disse dramatiske dage – gemt dybt nede og atter vakt "til live" af dette synsindtryk.

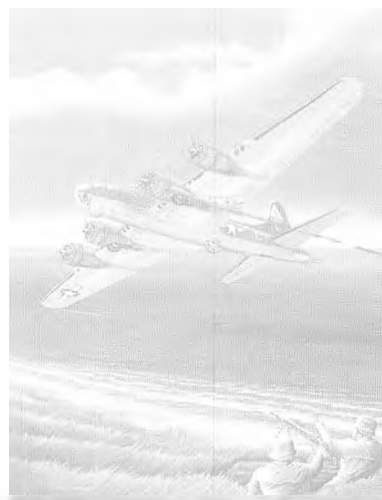
Ikke mindst takket være den flotte planlægning og de gæstfrie rammer – som for en kort stund blev samlingssted for en gruppe mennesker fra nær og fjern, der på en eller anden måde var knyttet sammen af båndene til fortiden – blev rejsen til Bornholm i 1998 uforglemmelig – i mere end én forstand. Det var i sandhed en rejse tilbage til fortiden, men samtidig (med Johns egne ord) "hans sidste store rejse" og min fars uigenkaldeligt sidste rejse. Vi oplevede, hvordan de to firsårige på trods af svigtende helbred

blev optændt af en indre glød, som flammede op i de tre intense dage, hvor de skrev sidste kapitel i historien om flugten fra Bornholm. Desværre nåede min far ikke at se det hele på tryk. Han døde den 25. juni 1999. Men oplevelsen fik han.



John Whiteman og Ebbe Hasselholt - afskedens svære stund.

Nogle var heldige - andre var bare uheldige



Nogle var heldige - andre var bare uheldige!

Fortalt af: Erik Dyreborg

Besætningen på "Sose-maskinen" var "forfulgt" af held under deres anden og sidste mission, deres flugt gennem Bornholm og videre til Sverige.

Som Seymour Ringle udtrykte det under en telefonsamtale: "Vi steg ud af maskinen, gik en tur, og så var vi i Sverige".

Det var langt fra alle amerikanske flyvere, der nødlandede på Bornholm under krigen, som bare kunne stige ud af maskinen og gå en tur ind i friheden.

Den 11. april 1944 ca. kl. 14.00 var der en B-17, som nødlandede på havet ca. 50 km øst for Tejn.

Maskinen cirklede over fiskekutteren "Dannebrog", før den foretog en perfekt mavelanding på havet. Det lykkedes hele besætningen at forlade flyet og komme ombord i "Dannebrog". Bombemaskinen sank kort efter.

Da en tysk patruljebåd bevogtede området, turde skipperen på "Danneborg" ikke at sejle til Sverige, men sejlede til Tejn, hvor man ankom kl. ca. 19.00.

Ved ankomsten til Tejn, ventede tyskerne på kajen og hele besætningen blev taget og transporteret videre til en krigsfangelejr i Tyskland.

Det lykkedes en ung bornholmer, Kenneth Ilampe, at få navnene på alle besætningsmedlemmerne og disse blev omgående sendt via en illegal radio til Sverige og derfra videre til England.

På denne dag, den 11. april 1944, fløj 657 amerikanske fly henover Danmark til deres mål i Nordtyskland og Polen. Tabene blev 52 bombemaskiner og 12 jagerfly - altså mere end 500 mand.

Den selv samme dag, ca. kl. 15.00, var der endnu en B-17, som styrtede i havet øst for Bornholm. Kun co-piloten 2nd LT David Janofski overlevede, hårdt såret. Alle de øvrige besætningsmedlemmer druknede.

Den tyske trawler "Josef Stadtland" fiskede i området, hvor flyet styrtede ned og det lykkedes kun at redde co-piloten om bord på skibet, men ikke før den næste dag om morgenen kontaktede man Hasle via radio og bad dem om at sende en anden båd, som skulle hente den sårede co-pilot.

Olaf Thorsen tog afsted i sin båd "Anna" og fik Janofsky, som stadig var i live, sejlet ind til Svaneke. Her blev han overgivet til tyskerne, som ikke sørgede for, at han kom under lægebehandling. Janofsky døde næste morgen.

David Janofsky var jøde, hans forældre kom fra Rusland. Den 14. april 1944 blev han begravet på Svaneke kirkegård, og i maj 1948 blev hans jordiske rester ført tilbage til USA. Efter krigen, emigrerede fiskeren Olaf Thorsen til Californien.

Stadig samme dag, den 11. april 1944 nødlandede en tredje B-17 ved "Skyttegaard" ved Ibsker ca. kl. 14.50, og min far, som dengang arbejdede i Neksø hos H. W. Munch, så flyet komme ind i lav højde og sprang omgående op på cyklen og kørte, alt hvad han kunne ud ad landevejen mod Ibsker og fandt flyet på marken ved "Skyttegård". Han gik resten af vejen hen til flyet, men da var amerikanerne allerede væk. Han var helt henne ved flyet, kikkede ind i det og var henne ved de "enorme" motorer, hvorfra varmen stadig væltede ud. Han blev ved flyet i ca. et kvarters tid, hvorefter han cyklede tilbage til Neksø - en oplevelse rigere.

Min far har mange gange talt om dette kæmpemæssige fly og især de "enorme" motorer.



Besætningen fra "Skyttegaard-maskinen" fotograferet foran deres B-17.

Maskinen efter nødlandingen ved "Skyttegaard", Ibsker, bornholm.



Flyet var dengang verdens største, men sammenligner man en B-17 med en 747-jumbo, så er der unægtelig sket en udvikling.

Fra den pågældende B-17 lykkedes det seks besætningsmedlemmer at flygte til Sverige. To af disse blev hjulpet til Sverige af Ebbe Hasselholt og Ernst Petersen. De resterende flyvere blev alle krigsfanger.

Den 29. april 1944 deltog "GYPSY QUEEN" i det største luftslag, nogensinde. Målet var Berlin. Tyske jagere havde beskudt flyet, og kun én af motorerne fungerede normalt. De øvrige tre motorer var alle i brand. De havde sat kursen mod Bornholm, og da de var over Bornholm sprang hele besætningen ud, men der var kun ni ud af ti faldskærme, der folde sig ud.

Harry J. Ambrosinis faldskærm foldede sig ikke ud, og han døde da han ramte jorden. Han blev begravet på Pedersker kirkegård den 2. maj 1944.

På hans grav var der bl.a. en krans med et bånd, hvorpå der var trykt navnene på fem af hans flyverkammerater. Tyskerne var rasende over, at nogen kendte navnene på de fem. Tre andre besætningsmedlemmer blev såret, da de landede og blev taget af tyskerne og endte som krigsfanger. Det lykkedes for seks flyvere at flygte til Sverige. Ud af de 2.000 fly, som deltog i angrebet på Berlin den dag, blev "kun" 95 skudt ned.

Som Seymour Ringle sagde, det at overleve én eller flere missioner var *rent held*. Dem der ikke klarede den var bare *uheldige!*



Besætningen ved deres B-24 Liberator "GYPSY QUEEN".

"GYPSY QUEEN" - eller det der er tilbage af den. Den eksploderede og brændte totalt ud, efter den ramte jorden ved "Jomfrugård".



Epilog



Epilog

Jeg begyndte på bogen i marts 2000, og nu et år efter skriver jeg de sidste linier. I mellemtiden er der også rullet en engelsk eller måske rettere en amerikansk version ud af printeren.

For mig har det været en meget spændende og interessant kontakt med mange nye mennesker, og jeg er meget taknemmelig for al den venlige hjælp jeg fået, hvor disse personer simpelthen bare leverede deres livshistorie til en "fremmed", uden at stille spørgsmål! Jeg blev da også glædeligt overrasket, da de første breve og e-mails begyndte at dukke op.

Amerikanerne har det med at give ting og sager øgenavne, og bogen undgik da heller ikke ét, og den blev fra starten kaldt "BABY".

"BABY" kom hurtigt på vingerne. Allerede syv måneder efter, var den mere "private" amerikanske udgave færdig, og blev fordelt med et eksemplar til hver involveret deltager, både i USA og i Danmark.

Deltagerne, fortællerne m. fl., sendte alle deres beretninger og fotos. Selv bøger samt kopier af gamle breve blev fremsendt, og havde jeg behov for specielle oplysninger, kom svarene omgående.

Efter kort tid følte jeg mig som en insider og et fuldt accepteret medlem af denne 'Special Club', bestående af amerikanere og danskere. Jeg mødte altid venlige og hjælpsomme personer, selvom jeg nok stillede store "krav".

Kun i nogle ganske få tilfælde måtte jeg vente på noget materiale, men det er noget, der hører med, når der var næsten 20 personer i gang med "BABY".

Det har været et stort arbejde! Jeg har brugt mere end 1.000 timer ved PC'en – ikke en dag uden "BABY". Hertil kommer, at jeg måtte læse/studere de enkeltes beretninger igen og igen, oversætte fra engelsk til dansk, renskrive forskellige breve. For eksempel har Seymour Ringle sendt mere end 20 sider skrevet i hånden, og Christine Armes mere end 40 sider. Kun få har en PC og dermed e-mail.

Da det hele var færdigt, skulle der læses korrektur. Jeg havde allerede selv læst det hele adskillige gange. Jeg blev mere eller mindre "blind", så min kone, Vivian, overtog korrekturlæsningen.

Korrespondancen har været omfattende. I løbet af syv – otte måneder modtog jeg mere end 350 e-mails, sendte mere end 450, fik mange breve og sendte selv mere end 200.

I mellemtiden har jeg fået historien bragt i det amerikansk tidsskrift AFEES - The Air Forces Escape & Evasion Society, og har fået produceret en hjemmeside:

www.theescapefrombornholm1944.com

Det har også været en til tider svær opgave for fortællerne, især for amerikanerne, fordi de nu igen skulle "opleve" krigen. Noget som langt de fleste af dem havde fortrængt igennem mere end 50 år.

Jeg introducerede mig selv pr. brev overfor amerikanerne ved deres tredje genforening den 24. maj 2000, og siden er det gået slag i slag. Ingen tvivl om at en del af dem har gået længe og grundet over, hvordan og hvorledes de skulle gribe det an. Det er jo ikke bare sådan at udlevere sin egen private livshistorie til en vildt fremmed person i Danmark. Men gjort er gjort, og amerikanerne har været glade for at få det hele samlet og på tryk. Den amerikanske udgave blev færdig i oktober 2000.

Med hensyn til "Sose-maskinen", dens besætning og de involverede personer på Bornholm, kunne jeg, i foråret 2000, læse lidt hist og pist i bornholmske avisudklip, diverse bøger m.v. Det var usammenhængende, af naturlige årsager, og meget lidt detaljeret, uden personlige beretninger.

Formålet med "Flugten fra Bornholm 1944" har været at samle de forskellige personers egne detaljerede beretninger i én bog, for på den måde at få alle hændelserne belyst og sat på tryk.

Historien er nu færdig og komplet!

Erik Dyreborg

Marts 2001

B-17G
Amerikansk
Flyvende Fæstning
Navn: "BTO in the ETO"

No. 42-31619
Bombe Gruppe 401
Eskadrille 615

Det 2. bombetogt
24. Maj 1944 - BERLIN

En autentisk beretning
om en amerikansk
flybesætning, der ved
bornholmernes hjælp
kom videre til Sverige.

B-17 bombemaskinen
nødlandede
den 24. Maj 1944
ved Sose, syd for Rønne.

Alle 10 flyvere undslap til
Sverige, kom tilbage til
England og hjem til USA.

Besætningen og
bornholmerne, som hjalp
dem med flugten,
overlevede alle krigen.

ISBN 87 7799 090 0



5 703813 009004

Flugten fra Bornholm 1944



BORNHOLMS TIDENDES FORLAG · ISBN

BYTTESERVICE

31100

Danskernes Historie Online

Danske Sprogforlægers Database

24/1