B-17 CRASH STEVNS

Nødlanding på Stevns den 11. april 1944

Indhold

B-17 CRASH STEVNS....1
Nødlanding på Stevns den 11. april 1944....1
Forord....2
Togtet og nødlandingen....3
Missionen....4
Uddrag af 2. pilot Robert de Mars beretning ”A Time to Remember”....4
Ildkampen....5
Uddrag af 2. pilot Robert de Mars beretning ”A Time Remember”....5
Nødlandingen....6
Uddrag af 2. pilot Robert de Mars beretning ”A Time Remember”....7
Efter nødlandingen....8
Dansk-Svensk Fygtningetjeneste tager over....9
Opholdet i København....10
Besætningen....11
Politiets rolle....11
Flugten - time for time....13
11. april 1944. Nødlanding og skjul....13
12. april. Modstandsbevægelsen tager over....14
Den 13. og 14. april – ventetid….15
Tidlig morgen den 15. april 1944....15
Ruth Sandford Birch (f. Hansen), der var 10 år gammel den 11. april 1944, fortæller:....17
Hvad flyet fortalte:....19
Inger Juul Greiersen....20
Lars Ove Hansen....20
Hendrik Pedersen....21
Poul Perch Nielsen....21
Elsebeth Nielsen....21
De lokale oplever nødlandingen....22
Gårdejer Asger Jensen, Bækkemose, fortæller: 22

Redigeret fortælling af gårdejer Johan Nissen, Myrekær:....24
Gårdejer Hans Jensen, Nørredal i Højerup, fortæller:....25
Gårdejer Knud Larsen, Tåstrup (på hvis mark flyet var nødlandet):....26
Passagerlisten....27
Hendils Rapport....29
Dansk-Svensk Flygtningetjeneste....31
Robert Jensens Rapport....31
Hvorfor lykkedes redningen....33
Politistyrken i Store Heddinge i 1944....34
Afsløring af mindesten i Tåstrup 11. april 2024....35
80-året for Robert Jensens død....36
Tale for Robert Jensen i Mindelunden den 24. juli 2024....37
Knud Larsens brev til 2. piloten Raoul de Mars....41
Ambassadørens brev....43
Foreningen B-17 mindesten Stevns....46
Foreningens formål:....46
Bestyrelsen:....46
Arbejdsgruppen:....46
Mange tak:....47

Forord

Dette er historien om den eneste kendte flybesætning på et B-17 fly, der efter en nødlanding, kom samlet ud af fjendtligt territorium under 2. Verdenskrig.

En kæde af hændelser foretaget af modige lokale stevnsboere og modstandsfolk, førte til de 10 besætningsmedlemmers redning.

På 80-års dagen for nødlandingen blev mindestenen for den amerikanske besætning og dens redningsmænd afsløret, hvor nødlandingen fandt sted; Bækkemosevej 11A, Tåstrup, 4672 Klippinge.

Program og billeder fra dagen kan ses i dette dokument.



Togtet og nødlandingen

Flyet hedder ”B-17 42-3535” og har base i Snetterton Heath, Suffolk, England. Den flyvende fæstning er et af i alt 643 bombefly, der denne morgen, den 11. april 1944, bliver sendt fra det østlige England mod bombemål i det nordøstlige Tyskland.



Missionen

Bombemålet er Poznan, Polen. Der flyves med reduceret hastighed grundet den lange vej til målene i en højde af 28.000 fod (ca. 9 km). Flyvningen fra basen i England over Belgien og Tyskland til målet og retur via Danmark var beregnet til 12 timer. Besætningen på 10 mand ved, at det vil blive en forfærdelig lang dag. Det er deres fjerde togt sammen.

Uddrag af 2. pilot Robert de Mars beretning ”A Time to Remember”[1]

Vi var stationeret på luftbasen Snetterton Heath i Suffolk, cirka 160 miles nordøst for London. Efter morgenmad blev vi samlet til briefing og fik præsenteret dagens bombemål, som var Poznan, Polen. Omkring 160 miles ret øst for Berlin. Flyvningen fra basen i England til målet i Polen og retur via Danmark og Nordsøen var beregnet til 12 timer.

Piloterne tænkte “Åh min Gud, hvor langt er det? For helvede, vi kommer aldrig tilbage.”

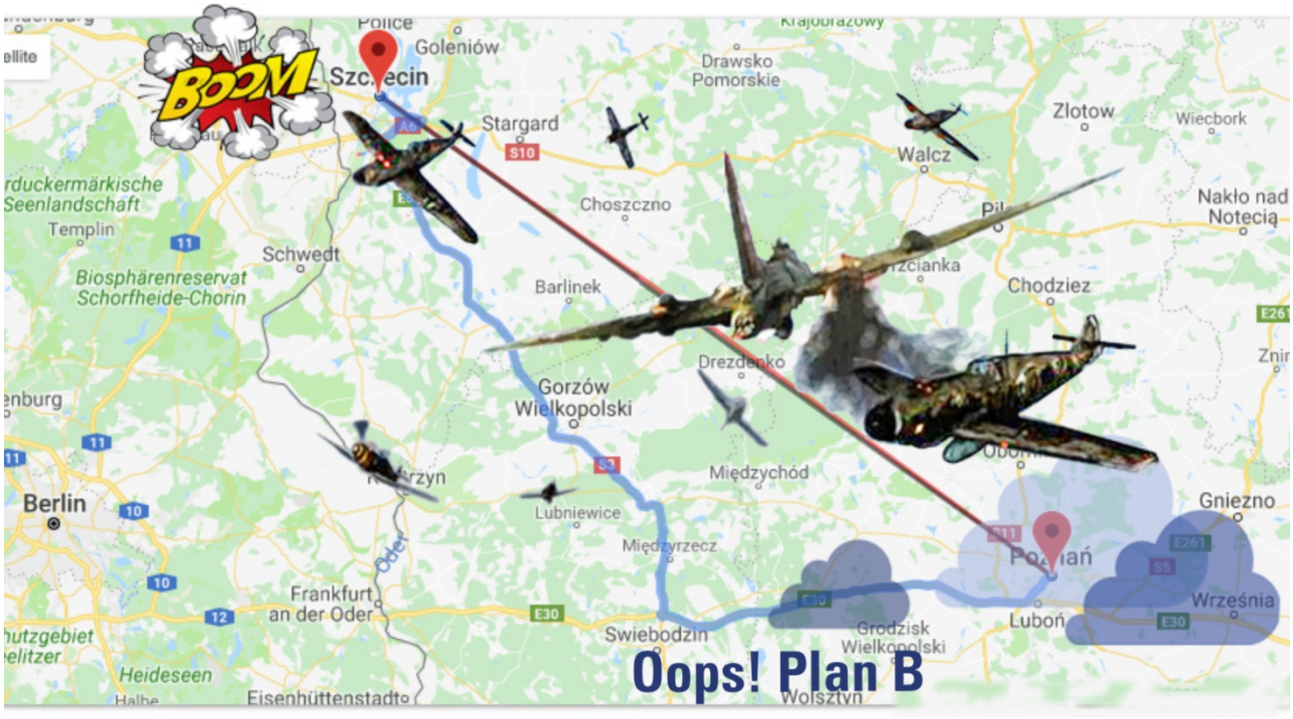
I stedet for at flyve over Nordsøen (Danmark og Østersøen) og blive udsat for meget få antiluftskyts- og jagerangreb, blev vi dirigeret over land, tværs over den nordligste spids af Frankrig, Belgien og den lange strækning tværs over Tyskland, forbi Berlin og videre til Poznan.

Dette var et forsøg på afledning; for at få dem til at tro, at vi var på vej mod et andet mål.

[1] Dokumentet ”A Time to Remember” findes på Svensk Lokalhistoriske Arkiv.

Vi blev tvunget til at holde en lavere lufthastighed end normalt for at spare brændstof. Det betød, at hver gang vi var over luftværnsbatterier, ville de (tyskerne) have længere tid til at ramme os, og det betød også, at mange af de jagerfly, der kom op og angreb os på vej til Poznan, havde god tid til at vende tilbage til deres baser, tanke op, genoplade og så komme tilbage og angribe os igen på vej hjem fra målet.

Ildkampen



Vores flyvende fæstning bliver beskadiget af antiluftskyts. På vej nordpå mod Stettin angribes de af tyske jagerfly – Messerschmitts og Focke Wulfs. De bliver ramt flere gange, og vores B-17 kæmper for at holde sig på vingerne – nu på kun en fuldt funktionsdygtig motor. Piloten indser hurtigt, at det bliver nødvendigt at nødlande og udser sig Sydsverige – uden for fjendens linjer.

Uddrag af 2. pilot Robert de Mars beretning ”A Time Remember”

På første etape af flyvningen løb vi ind i nogle få spredte områder, hvor der var koncentreret antiluftskyts. Vores største bekymring var de uophørlige jagerangreb, som fløj lige igennem B-17-formationen, og det så ud til, at nogle af dem havde til hensigt at flyve ind en B-17 for at tage den med ned i styrtet.

Dette forårsagede, at flere af vores piloter tog drastiske undvigende manøvrer.

Tre B-17 i vores gruppe blev skudt ned, og den, der fløj ved min venstre vinge, fik en direkte træffer i bomberummet og eksploderede i luften.

Over Poznan kunne det fly, som skulle udpege målområdet, ikke finde det, så vi blev dirigeret nordpå til Stettin.

På vej til vores sekundære mål havde vi flere farlige jagerangreb, og jo tættere vi kom på Stettin, jo tættere blev antiluftskytset.

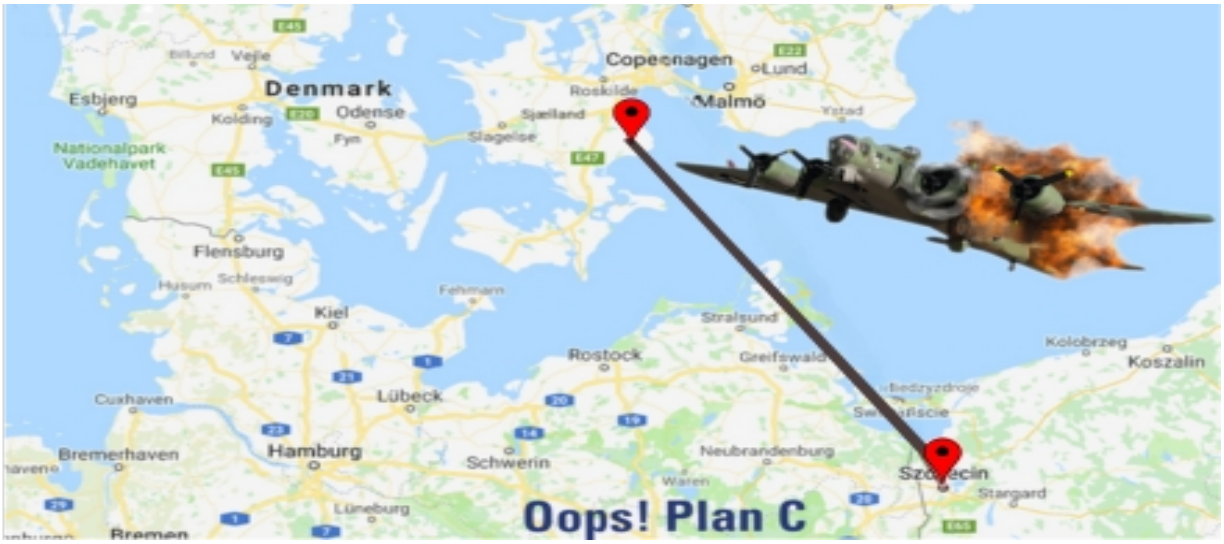
Vi mistede den ene motor (nr. 3). Med kun tre motorer blev det umuligt for os at følge med i formationen, og vi begyndte at sakke bagud.

Da vi fløj over Nordtyskland, med kurs mod hjem via Danmark og Nordsøen, besluttede piloten Bethe og jeg, at vi ville være bedre stillet i lavere højde, da vi ville være i stand til at manøvrere bedre i den tættere luft (vi var på omkring 28.000 fod dengang), og hvis vi gik ned til trætopniveau, ville der være mindre chance for, at jordobservatører eller jagerfly opdagede os.

Vi begyndte at dykke så hurtigt, som vi kunne, i betragtning af flyets tilstand, da vi så flere jagerfly komme imod os. De lavede flere angreb på os, og det var på et af de angreb, jeg blev ramt.

De slog også vores nr. 2-motor ud og ramte en olieslange på vores nr. 4-motor. Det efterlod os med én god motor (nr. 1) og nr. 4, hvilket ikke var godt, da den næsten øjeblikkeligt begyndte at overophede på grund af tab af olie.

Nødlandingen



Vores flyvende fæstning kommer ind over land i lav højde, og det er kun dygtige pilotegenskaber, der forhindrer et dødbringende styrt. Først rammer de en elmast, undviger et hus, for derefter at nødlande flyet på maven på en mark. Flyet har pløjet et 120 meter spor efter sig. Hele besætningen overlever! Men nu venter en ny udfordring: Kursen med blot én motor var gal, og de er ikke landet i frie Sverige, men på Stevns – lige midt i tysk besatte Danmark.

Uddrag af 2. pilot Robert de Mars beretning ”A Time Remember”

Vi vidste, at vi aldrig ville komme til England og besluttede at tage mod Sverige, som var neutralt. Vores besætning, på denne ene flyvning, fik nedskudt fem nazistiske jagerfly.

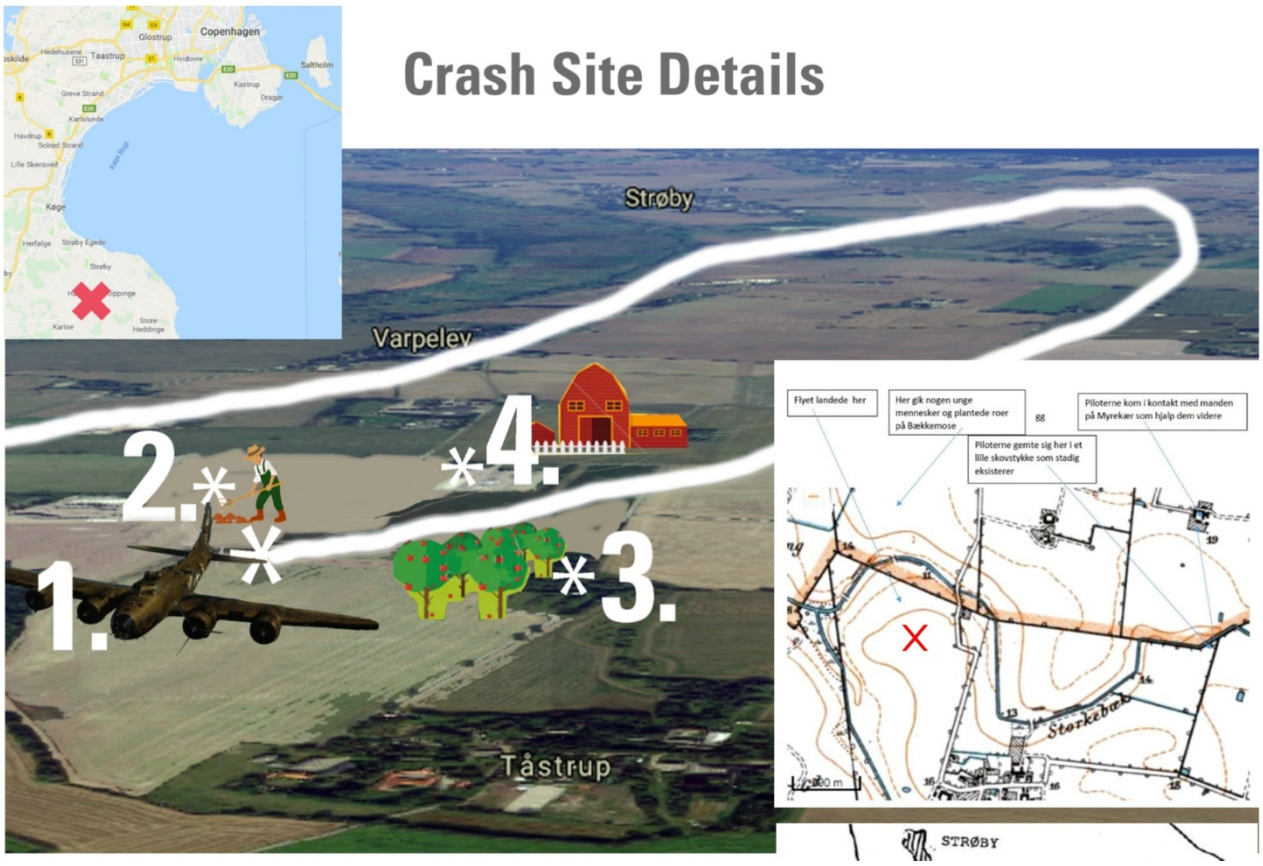
Bethe besluttede, at jeg (som var såret) ikke var i stand til at blive ved med at flyve som andenpilot, så han beordrede mig tilbage til radiorummet.

Flyet havde ekstremt svært ved at holde kursen, som vi havde beregnet til at være mod Sverige.

Vi fløj kun på motor nr. 1 nu. Vi mistede støt højden, da vi var kommet ned fra 28.000 fod til blot et par hundrede fod, selvom besætningen havde smidt alt overflødigt udstyr overbord.

Ti, måske kun fem sekunder før vi landede ned, følte jeg en rystelse gå gennem flyet og troede med sikkerhed, at det ville bryde sammen. Rystelsen var resultatet af, at vi ramte en elmast omkring seks eller otte fod ind fra højre vingespids, hvilket drejede flyet nok rundt til at forhindre det i at styrte ned gennem en bondegård, som havde været direkte på vores vej.

Bethe gjorde et fremragende stykke arbejde med at lande det fly – en mindre dygtig pilot kunne have dræbt os alle. Da vi rørte jorden, revnede det svækkede fly lige foran radiorummet og virkede som en plov. Jord fra marken blev tvunget så meget op i radiorummet, at det løftede os, Johnny, Al Esler og mig, omkring tre fod. Det eneste, vi skulle gøre for at komme ud, var at tage et skridt op gennem den åbne luge og hoppe op på vingen og ned på jorden.



Efter nødlandingen

Efter nødlandingen er de ti flyvere meget hurtigt ude af deres bombemaskine. De søger kontakt til to landmænd, Asger Jensen og Kåre Jensen, på nabomarken. Disse forstår ikke engelsk. Hurtigt herefter kommer en tredje landmand, Knud Larsen, på hvis mark flyet er nødlandet samt en fjerde landmand, Johan Nissen, som arbejder på nabomarken, til syne. Flyverne anvises en plads i en lille granplantage, hvor de kan komme i skjul. Flyverne får at vide, at de skal forholde sig i ro, men vil blive hentet på et senere tidspunkt. De får at vide, at de kun må komme frem på et bestemt kaldesignal. Flyverne holder sig skjulte i granplantagen fra kl. ca. 14.20 til 21.00. Deres spor harves væk.

Kl. 14. Asger Jensen ringer til sin far, Hans Jensen, i Højerup. De aftaler et møde mellem Asger Jensen, Johan Nissen og Hans Jensen i Store Heddinge snarest. Nissen og Asger Jensen cykler til Store Heddinge. Mødes med Hans Jensen først på Højskolehjemmet og derefter på Store Heddinge Gamle Kirkegård. Hans Jensen kontakter til advokat Hald i Store Heddinge, som intet kan gøre. Derefter henvender Hans Jensen sig på politistationen i Store Heddinge. Politimester Gelius er ikke hjemme, men Hans Jensen taler med politifuldmægtig Jens Hertz, som siger, at politiet ikke kan gøre mere i sagen. Hjælpen er dog på vej!

Dansk-Svensk Fygtningetjeneste tager over

Politimester Gelius er taget til Tåstrup. Inden da har han underrettet en politibetjent på Politigården i København. Denne underretter Robert Jensen – kaldet TOM, som er leder af Dansk-Svensk Flygtningetjeneste.

Gelius møder i Tåstrup en fiskeeksportør Henning Brammer fra Rødvig. Brammer har tidligere på eftermiddagen mødt advokat Hald ved flyvemaskinen. Brammer og hans medhjælper, fiskeskipper Aage Leonhardsen, tager ophold på Myrekær for at vente på, at Johan Nissen kommer tilbage fra Store Heddinge.

Kl. ca. 19 er Johan Nissen og Asger Jensen hjemme i Tåstrup. Johan Nissen møder Brammer på sin gård (Myrekær).

Ved mørkets frembrud hentes flyverne fra deres skjul i granplantagen af Nissen, Brammer og skipper Aage Leonhardsen og bringes til Myrekær. Sporene efter flyverne harves endnu engang over. Brammer og Leonhardsen tager tilbage til Rødvig for at hente Brammers lastbil.

Kl. 20. Flyverne får mad og hvile på høloft på Myrekær.

Kl. 23. Tyskerne finder flyet. Politimester Gelius har været tøvende med at meddele det tyske politi om nødlandingen og har i første omgang nævnt Tommestrup som nødlandingsstedet

Efter midnat afhenter Brammer flyverne i sin lastbil på Myrekær. Kører til Sømandshjemmet i Fakse Ladeplads, hvor flyverne overnatter og bliver tilset af en læge.

Formiddagen den 12. april: Robert Jensen – leder af Dansk-Svensk Flygtningetjeneste i København – tager til Stevns for videre koordinering af flyvernes flugt med Brammer og vognmand Børge Nielsen, der begge arbejder for Dansk-Svensk Flygtningetjeneste med at transportere flygtninge til udskibningssteder. Robert Jensen er også på Rødvig Kro, hvor kromand Werner Christiansen er en meget vigtig kontakt til Dansk-Svensk Flygtningetjeneste.

Kl. 15: Flyverne afhentes senere på dagen (12. april 1944) i Fakse Ladeplads af vognmand Børge Nielsen og bringes på ladet af hans lastbil læsset med halm til København. Ifølge en af flyvernes beretning stopper lastbilen flere gange ganske kort under turen til København. De tror, at det er på grund af tyske patruljer, som lastbilen skal passere – men det må have været trafiklys. Vel ankommet til København parkeres lastbilen med de 10 flyvere på Halmtorvet. Efter mørkets frembrud køres flyverne til Gammel Jernbanevej i Valby, hvor de sættes af. Derefter bringes de til en lejlighed i Vestbanevej 15 – sidegade til Gammel Jernbanevej.

Opholdet i København

Flyverne, kaldet ”hølæsset”, opholder sig i lejligheden resten af den 12., den 13. og 14. april og noget af den 15. april. De bliver forplejet af Robert Jensen. De ryger alle hans cigaretter og bliver forkælet af deres danske værter. Se ”Dansk-Svensk Flygtningetjenestes rapport” om hændelsen.

Det er vigtigt for Dansk-Svensk Flygtningetjeneste at vise de allierede, at modstandsbevægelsen i Danmark er godt organiseret, effektiv og dygtig – klar til at løse alle stillede opgaver. Tidlig morgen den 15. april 1944 transporteres flyverne i ”lillebil”/taxa fra deres skjulested i Valby til Sundby Havn på Amager.

Fiskeskipper Bernhardt Nielsen (kaldet Sundby), som arbejder for Dansk-Svensk Flygtningetjeneste, sejler ”hølæsset” fra Sundby på Amager i en hurtigbåd til østsiden af Saltholm. Den svenske båd ”Ellen” henter dem ved Saltholm og sejler dem til Malmø. Det forlyder, at Bernhardt Nielsen har hentet 10 kedeldragter i Malmø, som flyverne bærer under overfarten. Hør lydfil om sejladsen.

Besætningen på det amerikanske B-17 fly er den eneste kendte besætning, der samlet kom ud af fjendtligt territorium under 2. verdenskrig. Besætningen kom ikke på vingerne igen i 2. verdenskrig. De havde gjort deres pligt.

Besætningen


The Ken Bethe crew of B-17 42-3535: (top row, left to right) SSgt. Stan Mrozek, 2nd Lt. Robert Smith, 2nd Lt. Raoul de Mars, 2nd Lt. Hy Juskowitz, SSgt. Al Esler. Bottom row: Sgt. Everett Morgan, Sgt. Russ Lauer, 2nd Lt. Kenneth Bethe, SSgt. Stan Segalla, Sgt. John Hamlin

Politiets rolle

Det danske politi måtte efter august 1943 ikke arrestere de allierede krigsflyvere, der nødlandede i Danmark. Politiet var forpligtet til straks at melde om nødlandede fly til tyskerne.

Efter oktober 1943 blev ingen allierede krigsflyvere anholdt af tyskerne, hvis de først var kommet i modstandsbevægelsens varetægt!

Dansk-Svensk Flygtningetjeneste reddede 4 engelske og 19 amerikanske krigsflyvere fra Danmark til Sverige.

I alt blev 90 allierede krigsflyvere reddet fra Danmark til Sverige.

200 krigsflyvere blev taget til fange af det danske (før august 1943) eller tyske politi.

Ca. 1.700 allierede krigsflyvere omkom i eller ved Danmark.

Mindestenen står i svinget ved marken (Bækkemosevej 11A, Tåstrup, 4672 Klippinge), hvor flyveren nødlandede den 11. april 1944.

Ved stenen er der en parkerings- og vendeplads, så alle, som besøger stenen, kan stige ud og indånde historiens vingesus.

Den 11. april 2024 kl. 14.00 afsløredes stenen ved et mindearrangement med faner, militærmusik samt taler af blandt andre den svenske ambassadør, Stevns Kommunes borgmester og Raoul de Mars Jr. (søn af 2. piloten).



Flugten - time for time

11. april 1944. Nødlanding og skjul.

Kl. ca. 14:00.

Nødlanding ved Tåstrup på Knud Larsens mark.

Folk på tre forskellige marker ser flyverne: Kåre Jensen, Asger Jensen, karl fra Riise, Knud Larsen og Johan Nissen.

Flyverne løber fra nødlandingsstedet til granplantage ca. 600- meter.

Spor efter flyverne harves væk.

Øjenvidner til nødlandingen – børn/unge fra 6 til 16 år har givet vidnesbyrd.

Efter kl. 14:30.

Asger Jensen ringer til sin fader, Hans Jensen, i Højerup.

Møde i Store Heddinge mellem Asger, Johan og Hans Jensen.

Hans Jensen kontakter advokat og politiet i Store Heddinge for hjælp. Ingen kan hjælpe.

Kl. ca. 16:00.

Det danske politi tager til Tåstrup.

Politiet i Store Heddinge har give melding om flyet til politiet på politigården i København.

Politiet i København underretter leder (Robert Jensen) af Dansk Svensk Flygtningetjeneste om nødlandingen.

Kl. ca. 16:30.

Politimester Gelius møder i Tåstrup fiskeeksportør Henning Brammer fra Rødvig.

Brammer og hans hjælper fiskeskipper Aage Leonhardsen tager ophold på Myrekær for at vente på, at Nissen kommer tilbage fra Store Heddinge.

Kl. ca. 19:00.

Johan Nissen og Asger er hjemme i Tåstrup.

Ved mørkets frembrud hentes flyverne fra deres skjul i granplantagen af Nissen, Brammer og skipper Aage Leonhardsen og bringes til Nissens gård Myrekær.

Sporene efter flyverne harves endnu engang over.

Brammer og Leonhardsen tager tilbage til Rødvig for at hente Brammers lastbil.

Kl. ca. 20:00.

Flyverne får mad og hvile i sohuset på Myrekær.

Kl. ca. 23:00.

Tyskerne finder flyet.

Politimester Gelius har været tøvende med at meddele det tyske politi om nødlandingen og har i første omgang nævnt Tommestrup som nødlandingsstedet.

Et vidne har sagt til en tysk patrulje i Klippinge, at flyet er fløjet mod Holtug.

12. april. Modstandsbevægelsen tager over.

Kl. ca. 00:00.

Efter midnat afhenter Brammer flyverne i sin lastbil på Myrekær.



Myrekær

Brammer kører til Sømandshjemmet i Fakse Ladeplads.

To af de sårede flyvere tilses af en læge på Sømandshjemmet.

Formiddag

Robert Jensen (leder af Dansk-Svensk Flygtningetjeneste) tager til Stevns for videre koordinering af flyvernes flugt.

Robert Jensen møder såvel Henning Brammer (Rødvig) som vognmand Børge Nielsen (Store Heddinge).

Robert Jensen er også på Rødvig Kro, hvor kromand Werner Christiansen er en meget vigtig kontakt til Dansk-Svensk Flygtningetjenste.



Radioforhandler Robert Jensen, kaldet Tom.

Kl. 15:00.

Flyverne afhentes senere på dagen i Fakse Ladeplads af vognmand Børge Nielsen og bringes på ladet af hans lastbil læsset med halm til København. Lastbilen med de 10 flyvere parkeres på Halmtorvet.

Efter mørkets frembrud køres flyverne til Gammel Jernbanevej i Valby, hvor de sættes af. Derefter bringes de til en lejlighed i Vestbanevej 15 – sidegade til Gammel Jernbanevej.

Den 13. og 14. april – ventetid…

Flyverne opholder sig i lejligheden resten af den 12., 13. og 14. april og noget af den 15. april. De bliver forplejet af Robert Jensen.

Tidlig morgen den 15. april 1944.

Flyverne transporteres i ”lillebil”/taxa fra deres skjulested i Valby til Sundby Havn tidligt om morgenen den 15. april 1944.

Fiskeskipper Bernhardt Nielsen (kaldet Sundby), som arbejder for Dansk-Svensk Flygtningetjeneste, sejler dem fra Sundby i en hurtigbåd til østsiden af Saltholm. Svensk båd henter dem øst for Saltholm og sejler dem til Malmø.



Bernhardt Nielsen sejlede de 10 amerikanske flyvere fra Sundby Havn på østsiden af Amager til østsiden af Saltholm. Her blev flyverne overgivet til et svensk fartøj, der bragte dem til Malmø.

Bernhardt Nielsen sejlede i alt mellem 300 – 400 personer over Øresund til friheden i Sverige i perioden oktober 1943 – maj 1945. Sejlede også med en ombygget fiskerbåd – Rylen.



Bernhardt Nielsen 1906-1990



Søstrene Bente og Ruth

Ruth Sandford Birch (f. Hansen), der var 10 år gammel den 11. april 1944, fortæller:

“Det var den 11. april 1944. Det var nu blevet forår. Min lillesøster Benthe og jeg besluttede os til at gå til den lille Lund beliggende nederst i en nabos mark. Der kunne vi plukke anemoner.

Da vi næsten var nået frem, hørte vi en mærkelig brummende lyd i nærheden, og pludselig kom en stor flyvemaskine flaksende fra side til side i meget lav højde hen ad naboens mark for til sidst at standse længere fremme.

Vi blev meget chokeret, havde jo kun set flyvemaskiner i luften og de tyske maskiner flyve over Stevns den 9. april.

Vi vendte hurtigt om og spænede hjem og fortalte vores forældre, hvad vi havde set. Min far tog resolut cyklen, satte min søster på stangen. Jeg tog min egen. På kort tid kørte vi til den nødlandede flyver. Vi kom som nogle af de første.

Den havde beskadiget vingerne og lå forvredet til højre. Glasset i cockpittet var knust. Forpartiet sønderskudt. Døren ved højre vinge var åben, så jeg kravlede op og gik ind. Min far og søster kom også op, nøjedes med at stå i åbningen og kikke ind.

Jeg gik ned ad en meget smal gang og endte ved et stort hul, der lå også noget jord, jeg gik tilbage, hvor sæderne og lignende var revet løs og lå hulter til bulter i højre side.

Foran cockpittet lå der noget udstyr bl.a. høretelefoner, en lille kasse, en masse ledninger. Jeg samlede det op, tog det med og lagde det på min bagagebærer.

Vores far fortalte os, at det var et amerikansk fly. Nu var der kommet nysgerrige til. Politiet var også ankommet, vi blev dirigeret væk fra maskinen. Der blev sat afspærringer op. Vi tog da vores cykler og kørte hjem.

Flere timer senere kom tyskerne og overtog flyet.

Dagen efter gik tyskerne rundt på nabogårdene og ledte efter besætningen. To med geværer kom også til os, far kunne ikke tysk, han rystede på hovedet, men de gennemsøgte staldene og halmloftet, men fandt jo ingen.

Næste dag gik vi tilbage til Lunden efter anemonerne. Gennem den lille skov løb en bæk. I kanten fandt vi blodige rester af forbindingssager, gazebind og plastre. I Lunden var buskadset trykket ned og undergrunden trampet til. Vi satte det straks i forbindelse med flystyrtet.

Besætningen havde jo gemt og opholdt sig her, kunne vi forstå. Vi plukkede en stor buket anemoner til vores mor og gik hjem.

Kort efter fortalte datteren til Myrekær, Ellen Margrete, som jeg fulgtes med i skole, at hendes far havde hentet piloterne og bragt dem til deres halmloft. Sporene dertil havde han harvet ud. Derfra blev de bragt til et andet sted, men jeg måtte intet sige om det.

Vi hørte mange rygter om den forsvundne besætning, som alle levende var bragt til Sverige ved hjælp af modstandsfolk, som satte deres liv på spil.

Da jeg senere i skolen fortalte om min oplevelse og de fundne genstande, blev drengene meget interesseret og bad mig tage dem med. Jeg gav det så til et par udvalgte af min klasse.

Ellen Margrete fortalte senere, at de havde modtaget pakker fra Canada med tyggegummi og chokolade som tak for hendes fars hjælp.

Dette er min oplevelse med “B 17”.

Hvad flyet fortalte:

Til dit land, jeg kom

fra Tysklands kant

såret og beskudt

vingen var kaput

motorerne er slut

stevnske land, jeg når

flyver rundt omkring

en plads, jeg finder

i den danske muld

min forvredne krop

der nu lander

Piloter ti, de mig forlod

forsvinder straks

i Lunden hviler ud

danske mænd dem finder

Sverige nu dem venter

berømt jeg blevet er

tusinde mig besøgte

så blev jeg delt og skåret

til det tyske båret

80 år er gået

mindesten har fået.

Ruth Birch.

Inger Juul Greiersen

Øjenvidne

Inger Juul Greiersen, “Langkærgård”, Lystrup. Født 1934.

Hun er født, opvokset og boet det meste af sit liv på slægtsgården “Langkærgård”.

Det er en 9-årig piges erindringer om den 11. april 1944.

Hun havde fået fri fra skole, Faxevej 5, Hårlev, og gik hjem fra skole. Hun så flyet styrte ned, da hun var ud for det åbne stykke mellem Faxevej 5 og Køgevej 1.

Faxevej 1 og 3 er bygget i 1950 og 1960-erne.

Hun ser det lavtgående fly, hører et brag og ser en masse gnister. Hun ser et flystyrt. Hun er skrækslagen og tror selvfølgelig at det er tyskere. De mange gnister stammer fra elledningen, en 10 Kilovolt (kV) ledning, der gik hen over marken, hvor flyet landede. Gnisterne stammer fra at ledningerne slår sammen.

Hun har den 9. april 1940 i erindringen. Hun husker, at de tyske fly fløj lavt hen over Lystrup og nordpå. Mange gange senere så hun alle slags tyske fly. Derfor var hun skrækslagen, når hun så fly.

Hun tog ikke hen på marken ved Tåstrup for at se flyet.

Skrevet af Inger Olsen den 14. februar 2024.

Lars Ove Hansen

Øjenvidne

Lars Ove Hansen, Varpelev. Født 1938.

Han er født, opvokset og har ejet Varpelev Bygade indtil 2017.

Det er en 5-årig drengs erindringer om den 11. april 1944.

Han husker ikke flystyrtet, men om aftenen cyklede han med sine forældre Gerda og Emil Hansen til Tåstrup. De kørte hjemmefra, efter de havde spist aftensmad og skulle være hjemme inden spærretid kl. 22.00.

Lars Ove husker, at de ikke kunne komme hen til flyet, fordi der stod vagter. De måtte nøjes med at se det på afstand. Det, der har sat sig i hans hukommelse, er at alle de personer – voksne og børn – der så på flyet var tavse eller sagde meget få ord til andre. De var vagtsomme/årvågne som de øvrige personer. Det var i Lars Oves opfattelse ikke normal opførsel.

Han husker ikke at der blev snakket om besætningen på flyet: Hvad der blev af dem og hvor de forsvandt hen. Det har han senere fået at vide.

Skrevet af Inger Olsen den 14. februar 2024.

Hendrik Pedersen

Øjenvidne

Hendrik Pedersen, Lille Tårnby. Født 1930.

Var i marken med en spand heste for at harve. Så maskinen over Varpelev i ca. 100 meters højde. Fortsatte herefter sit markarbejde.

Var godt klar over, at maskinen var i problemer. Var først ved maskinen om aftenen.

Poul Perch Nielsen

Øjenvidne

Poul Perch Nielsen, Klippingegården. Født 1928.

Så B-17 over Klippingegården på vej i trætophøjde mod sydsydvest.

Tog cyklen og kørte ad Tingvej mod Hårlev. Fandt maskinen på Knud Larsens mark ved Tåstrup.

Var inde i maskinen. På vejen hjem kom Poul Perch igennem Klippinge. Blev stoppet af en tysk patrulje, som spurgte ind til maskinens kurs. Han forklarede, at den var fløjet i retning af Holtug.

Elsebeth Nielsen

Øjenvidne

Elsebeth Nielsen, Tinggården, Varpelev. Født 1937.

Hermed et par ord om min oplevelse af flystyrt 11. april 1944.

Det er ikke meget jeg husker fra 2. verdenskrig.

Vi mærkede ikke meget til den i Varpelev.

Men en tildragelse husker jeg meget tydeligt.

11. april 1944. Da var jeg 7 år. Jeg husker vi stod på trappen ned til haven, på nordsiden af stuehuset. Far og mor, min lillesøster Inger og mig.

Fra nord kommer en stor flyver lavt hen over marken, og far tror den vil ramme et stort træ nede i hjørnet af haven, og ville så dreje lige ind i haven og gavlen af stuehuset.

Det gjorde den heldigvis ikke.

Far var virkelig bange, og jeg tror det især er derfor jeg husker det så klart.

Den fløj lavt hen over Tingvej, og det gnistrede fra telefontrådene da den passerede. Videre over forbi Kærgård, for så at lande efter bækken neden for Bækkemose.

Heldigvis blev hele besætningen reddet.

Min storebror cyklede, med eller uden tilladelse, hen for at se, hvad der skete. Først efter et par dage tog far med mig derhen. Til min store ærgrelse.

Ellers husker jeg kun nogle luftkampe. Vi skulle komme hjem, hvis vi legede i marken. Og vi blev et par gange taget op, hvis det var om natten. Det blev vi også i tordenvejr.

Venlig hilsen. Elsebeth

Dengang: Thinggård Varpelev

De lokale oplever nødlandingen

Gårdejer Asger Jensen, Bækkemose, fortæller: [2]

Asger til venstre og broderen Kåre til højre (sønner af Hans Jensen, Højerup)



Min karl Edvard Thomsen fra Ramsing og min bror Kåre Jensen fra Eskelund i Holtug og så jeg selv var i lag med at plante roer til frø. Vi var på vej ud i marken efter middag med et spand heste ad vejen mellem Varpelev og Tåstrup, da en flyvende fæstning kom svævende lige hen over hovederne på os mod øst, drejede af til højre lige foran to nabogårde, ”Søndergård” og ”Pilegård”, hvor den var så langt nede, at den rev telefonledningerne over, fortsatte lige bagom huset nede ved bækken i skellet mellem Varpelev og Tåstrup. Den blev sat ned på marken lige efter vejen til Tåstrup inden for grøftevolden til vor mark.

I samme øjeblik maskinen stod stille, myldrede besætningen ud af maskinen og væk, øjensynlig for at undgå en eventuel eksplosionsfare. Da vi havde heste med, måtte jeg tage mig af dem, medens Kåre og Edvard løb ned til flyvemaskinen og var de første, der fik kontakt med flyverne. Hverken Edvard eller Kåre var særlige sprogkyndige dengang. Men kunne dog forstå så meget, at flyverne spurgte i hvilken retning Sverige lå. Det fik de selvfølgelig at vide, og de begav sig straks af sted i den retning, de havde fået opgivet.

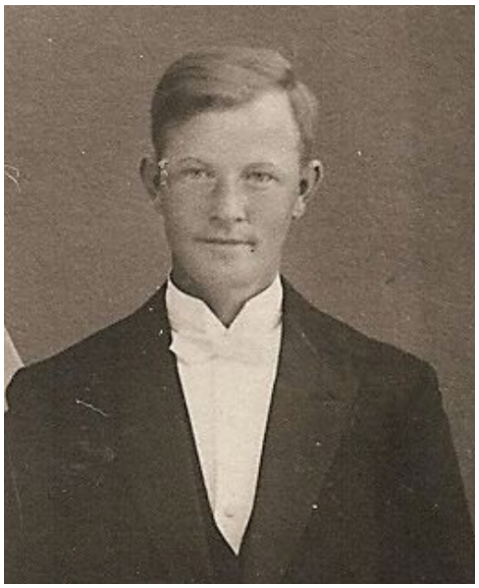
På samme tid var Johan Nissen, som var gift med min kones søster, Karen, i lag med at harve. Her traf flyverne ham. Johan, som var sprogkyndig, spurgte dem, hvad de havde tænkt sig og fik at vide, at de ville prøve at komme til Sverige. Johan sagde til dem, at det havde de ingen mulighed for på den måde, men hvis de ville skjule sig i en lille granplantage, som lå inde på naboens mark, så kunne han se, hvad han kunne gøre. Det gik de med til, og derefter harvede Johan sporene efter dem og kørte hjem.

[2] Beretning udarbejdet af Asger Jensen findes på Stevns Lokalhistoriske Arkiv.

I mellemtiden havde jeg fået hestene ind i stalden og var på vej for at komme til flyvemaskinen, da Johan kom cyklende. Han sagde til mig på sit sønderjyske ”Jeg har hele skidtet liggende ovre i plantagen. Hvad skal vi gøre?”

Jeg vil lige indskyde, at Karen og Johan lige var kommet til ”Myrekær” fra Sønderjylland, hvor jorden var ved at brænde under dem på grund af illegalt arbejde, så de kendte ikke stort andre end familie og havde i alt fald ingen kontakt til den stedlige modstandsbevægelse. Men Johan kom altså over hos os, og vi drøftede, hvad vi skulle gøre. Jeg sagde til Johan, at vi havde vist ikke andet at gøre end at prøve at få fat i min far, Hans Jensen, Højerup, som jeg vidste havde visse forbindelser, så jeg ringede til ham og sagde, at vi havde noget, vi ville snakke med ham om, så vi aftalte at mødes med ham.

Redigeret fortælling af gårdejer Johan Nissen[3], Myrekær:



[3] Udførlig beretning udarbejdet af Johan Nissen findes på Stevns Lokalhistoriske Arkiv

Gårdejer Johan Nissen fra Myrekær ser fra sin mark maskinen nødlande på nabomarken. Han er ude at harve sin egen mark.

Efter 10 minutter ser han syv uniformerede mænd springe over digehegnet ind på sin mark.

Flyverne giver sig til kende som amerikanere. Han anviser derefter alle 10 flyvere plads i en granplantage på sin mark og aftaler et kaldesignal.

Herefter harver han alle spor efter flyverne og sikrer sig, at ingen har set, hvor de har gemt sig. Derefter kører han hjem med hestene.

Gårdejer Hans Jensen[4], Nørredal i Højerup, fortæller:

Far til Asger og Kåre.



[4] Hans Jensens beretning findes på Stevns Lokalhistoriske Arkiv

Så snart maskinen var styrtet ned, blev jeg ringet op af min søn, Asger Jensen, hvis mark grænsede op til marken, hvor maskinen lå, om jeg ville møde ham og Johan Nissen, ”Myrekær” i Store-Heddinge. Jeg var straks klar over, hvad det drejede sig om, og vi mødtes trekvart time senere på et hotel i Store-Heddinge.

Jeg foreslog der, at vi skulle forlægge vores forhandlinger til kirkegården. Johan Nissen, på hvis initiativ flyverne var søgt ind i en lille granplantage, ønskede min assistance til at komme i forbindelse med en organisation, der kunne tage sig af det videre fornødne.

Da der imidlertid ikke mig bekendt dengang eksisterede en sådan organisation her på egnen, måtte vi begynde på bar bund. Jeg var godt nok klar over, at en del fiskere og andre havde haft med jødetransporterne at gøre, men alene at få flyverne transporteret ud til kysten var jo et problem.

Jeg henvendte mig derfor til landsretssagfører Hald, Store-Heddinge, men hr. Hald havde ikke andre oplysninger, end dem, jeg selv havde. Jeg henvendte mig derefter til politiassistent Jensen, Præstø, som havde inspektionen over kystvagten på Stevns.

Han var betænkelig ved situationen, men gav dog oplysning om, at jeg kunne henvende mig til politimesteren.

Jeg satte mig derefter i forbindelse med politiet i Store-Heddinge, men da politimesteren ikke var til stede, kom jeg til at tale med politifuldmægtig Hertz. Denne var ivrig efter at få at vide, hvor flyverne opholdt sig, og kunne oplyse, at skulle der være tale om skibslejlighed så måtte det være fra Rødvig, men kunne derudover ikke hjælpe os yderligere.

Vi måtte så tage hver til sit med det forholdsvis kummerlige resultat, og vi talte om eventuelt at udstyre flyverne med generalstabskort og selv lade den søge Rødvig om natten. Det var en dårlig udvej, men det skulle snart vise sig, at vores anstrengelser kronedes med held.

Gårdejer Knud Larsen, Tåstrup (på hvis mark flyet var nødlandet):



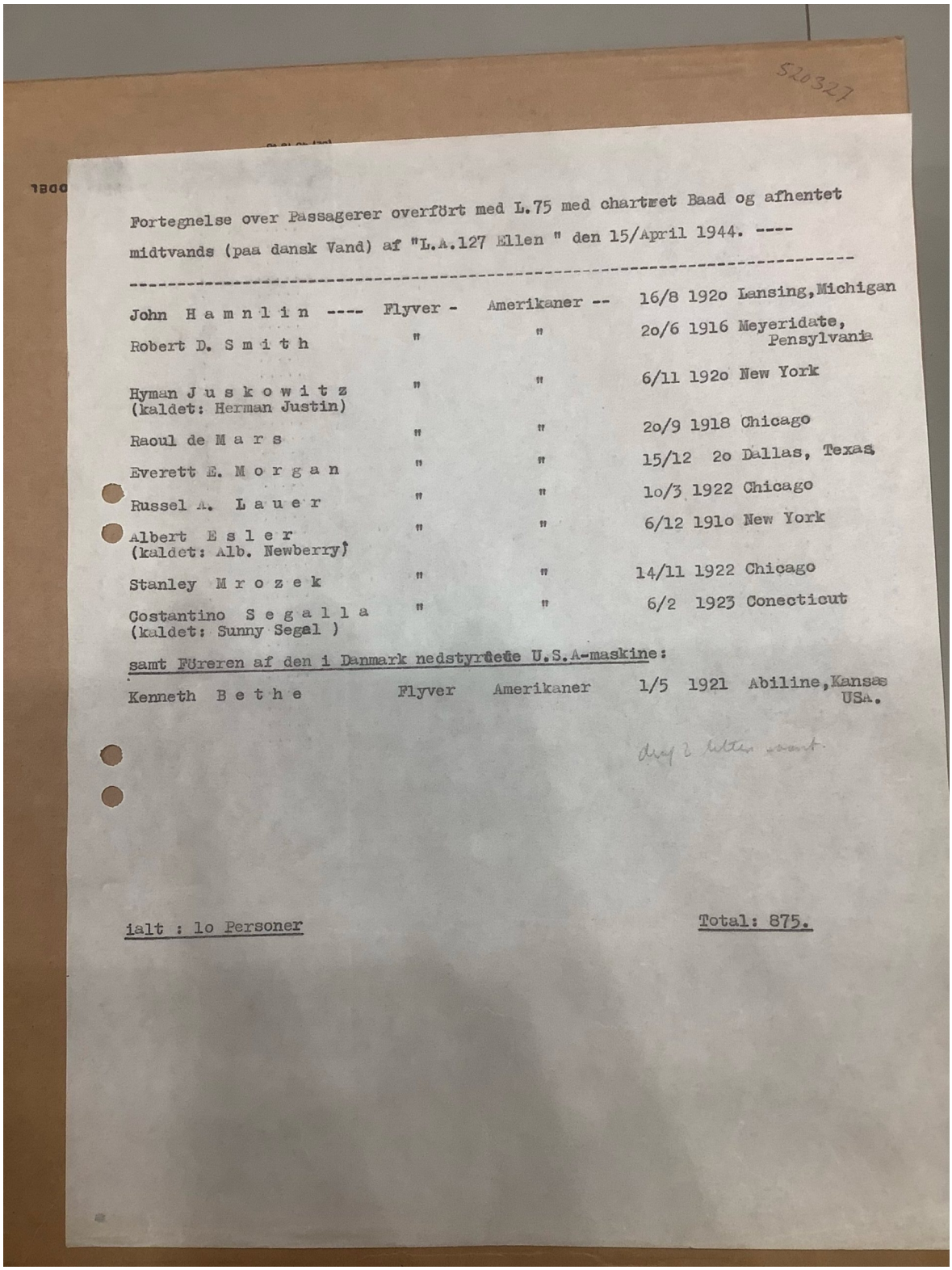
I brev[5] af oktober 1984 skrevet til Raoul de Mars Junior (søn af 2. pilot Raoul de Mars) skriver Knud Larsen, at han sammen med en ven var med til at "beordre" besætningen ud af flyet og at de med fagter sagde til besætningen, at den skulle gå til en lille skov i nærheden.

Passagerlisten[6]

Dansk-Svensk Flygtningetjeneste førte nøje regnskab med hvem, de transporterede over Øresund.

De 10 amerikanere har passagernumrene fra 866 til 875.

[5] Brevet er venligst stillet til rådighed af Knud Larsens Datter
[6] Passagerlisten findes på Rigsarkivet



520327

Fortegnelse over Passagerer overfört med L.75 med chartret Baad og afhentet midtvands (paa dansk Vand) af "L.A.127 Ellen " den 15/April 1944. ----

John H a m n l i n ----	Flyver -	Amerikaner --	16/8 192o	Lansing, Michigan
Robert D. S m i t h	"	"	2o/6 1916	Meyeridate, Pensylvania
Hyman J u s k o w i t z (kaldet: Herman Justin)	"	"	6/11 192o	New York
Raoul de M a r s	"	"	2o/9 1918	Chicago
Everett E. M o r g a n	"	"	15/12 2o	Dallas, Texas
Russel A. L a u e r	"	"	1o/3 1922	Chicago
Albert E s l e r (kaldet: Alb. Newberry)	"	"	6/12 191o	New York
Stanley M r o z e k	"	"	14/11 1922	Chicago
Costantino S e g a l l a (kaldet: Sunny Segal)	"	"	6/2 1923	Conecticut

samt Föreren af den i Danmark nedstyrtede U.S.A-maskine:

Kenneth B e t h e	Flyver	Amerikaner	1/5 1921	Abiline, Kansas USA.

drag 2 letter svant.

ialt : 1o Personer

Total: 875.

Hendils Rapport[7]

Leif Hendil, leder af Dansk-Svensk Flygtningetjeneste i Malmø, udarbejde i 1945 en rapport over de 10 amerikanske flyveres tid i Danmark.

Her er de vigtigste elementer i Hendils rapport:

Vore gode hjælpere i andre sager, fiskeeksportør Brammer, Rødvig, og en af hans folk (Poul Leonhardtsen) var på pletten kl. 15:45. Det var da aftalt, at politiet ikke skulle sige noget til tyskerne før kl. 18, hvis de da selv ikke opdagede noget.

Brammer og maskinens fører stillede deres ure efter hinanden og aftalte, hvor Brammer med en af sine fiskebiler ville søge efter dem kl. 23:00.

Ved 19-tiden havde tyskerne stillet vagtkæder ud for at indkredse stedet. Brammer kørte igennem med 4 store stålbeholdere på ladet. De bruges til transport af levende torsk. Han fik amerikanerne op i beholderne, der sad 5 mand i hver af de to første beholdere.

Ad en omvej, så det blev ca. 20 km, kørtes de 10 amerikanere til Sømandshjemmet i Fakse Ladeplads. Under turen blev der flyveralarm, men turen gennemførtes fint. Flere gange passeredes tyske patruljer.

Hele det hjælpekorps, der var tilrettelagt for den militære efterretningstjeneste og hjælpetjeneste udnyttedes.

I København havde man fra politiet underrettet Tom (Robert Jensen, lederen af Dansk-Svensk Flygtningetjeneste i København), der tog ned og søgte politimester Gelius i Store Heddinge. Denne henviste til Brammer, og via ham fik Tom fat i de 10 og i vognmand Børge Nielsen fra Store Heddinge, der omgående kørte de 10 til København, liggende indeni et hølæs på en stor kreaturvogn. Her holdt vognen lidt på Halmtorvet, til det mørknede, hvorefter den kørte flyverne ud til to private lejligheder, hvor de kunne opbevares.

De to sårede kom under lægehjælp, det militære præg fjernedes fra uniformerne, og natten mellem 14. og 15. april sattes de over af Dansk-Svensk Flygtningetjeneste.

De sejledes ud fra Sundby Havn i Thomsernes båd, som Bernhard Nielsen havde lånt, og de udskiftedes ved Søndre Flint på dansk vand til kontaktbåden fra Malmø, ført af søløjtnant Barfoed.

Takket være ideelt samvirke og Toms initiativ var de 10 flyvere dermed i sikkerhed.

Tv. Vognmand Børge Nielsen som kørte “hølæsset” fra Fakse Ladeplads til Valby i København.

Th. Henning Brammer, fiskeeksportør, som kørte “hølæsset” gemt i 2 stålbeholdere til fisketransport, fra Myrekær til Fakse Ladeplads.

[7] Hendils rapport findes på Rigsarkivet



Billedet[8] taget sommeren 1945.

Til venstre: Børge Nielsen – 1919 –1979 vognmand Store Heddinge.

Kørte de 10 amerikanske flyvere fra Fakse Ladeplads til Valby i København.

Til højre: Poul Henning Brammer – 1916 -1988 fiskeeksportør Rødvig.

[8] Billedet findes i Frihedsmuseets billedarkiv.

Kørte de 10 amerikanske flyvere fra Myrekær til Fakse Ladeplads.

Dansk-Svensk Flygtningetjeneste

Dansk-Svensk Flygtningetjeneste (DSF), illegal skibsrute over Øresund, oprettet oktober 1943. Ruten førte 1.650 personer fra Danmark til Sverige og ca. 250 den modsatte vej. Den var dermed i 1944-45 den største passagerrute overhovedet, ligesom den var dominerende med hensyn til brevpost, herunder illegal nyhedsformidling til og fra Danmark. Ruten organiserede store indsamlinger blandt danske flygtninge i Sverige, hvis provenu på ca. 1 mio. kr. anvendtes til finansiering af rutens egne omkostninger og til det illegale arbejde i øvrigt.

Ledende person i Malmø var redaktør Leif Hendil (1898-1961), og i København var grosserer Robert Jensen (1900-1944) indtil sin død under arrestation den 24. juli 1944 den ledende person.

(skrevet af historikeren Aage Trommer).

Robert Jensens Rapport

Dansk-Stevns Flygtningetjeneste. Rapporter[9] skrevet 14., 15. og 16. april 1944.

Den 14. april 1944 skriver Robert Jensen til Hendil, at han kom hjem kl. 20, onsdag den 12. april 1944 efter en større mission (turen til Stevns). Derefter skriver han ”Der er mulighed for en større overførsel snarest”. Den finder sted tidligt næste morgen, den 15. april 1944. De ti amerikanske flyvere har betegnelsen et ” hølæs”. Robert Jensen skriver også til Hendil, at denne skal sende ham nogle cigaretter, for ”hølæsset” har røget alle cigaretterne, som Hendil sendte tidligere. Ud over mennesker blev der smuglet meget andet over Øresund – nævnes kan dansk øl, brændevin og smørrebrød den ene vej og kaffe, cigaretter og andre luksusvarer den anden vej.

Robert Jensen skriver den 16. april til Hendil: “Det glædede mig uhyre, vort Hølæs kom fint over. De var efterhånden i 3 døgns samvær kommet til at stå mit hjerte nær. Du har ret i det har været nogle bevægede dage. Jeg kommer aldrig mere til at synes nogen film er spændende. Virkeligheden er mere dramatisk”.

Robert Jensen havde radioforretning Vesterbrogade 30, boede Rolighedsvej 4, 1. sal og Dansk-Svensk Flygtningetjeneste havde kontor Forchhammersvej 7.

Robert Jensen er begravet i Mindelunden og fik SILVER START Posthumous. Han omkom, da Gestapo og Hippokorpset angreb Forchhammersvej 7, den 24. juli 1944.

De øvrige hjælpere, tilknyttet Dansk-Svensk Flygtningetjeneste, fik et ”Diplom” fra den amerikanske general Dwight D. Eisenhower (senere amerikansk præsident) for deres indsats i forbindelse med redningen af besætningen på B-17.

Johan Nissen ved Robert Jensens grav i Mindelunden i Ryvangen.[10]

[9] Robert Jensens rapport findes i Rigsarkivet
[10] Billedet findes i Rigsarkivet



Hvorfor lykkedes redningen

En række omstændigheder kan være medvirkende forklaring til, hvorfor vores 10 amerikanske venner kom i sikkerhed i Sverige.

Piloten.

En fantastisk dygtig pilot. Kenneth Bethe havde udset sig Knud Larsens lucernemark som nødlandingsplads. Underlaget var rimeligt fast og plant. Der var gode indflyvningsforhold fra

nordøst – dog ramte maskinen en telefonmast umiddelbart inden nødlandingen. Kenneth Bethe nødlandede B-17 uden assistance fra andenpiloten.

Kun to sårede.

Andenpiloten, Raoul de Mars, og et af de øvrige besætningsmedlemmer, var blevet såret under tyskernes beskydning af flyet. Ingen blev såret ved nødlandingen. Hele besætningen var i stand til at bevæge sig på landjorden uden problemer.

Hurtig og snarrådig handling.

De fire af landmændene, der var på de to marker ved nødlandingen, var ganske unge. En femte hjælpende landmand var lige flyttet til egnen fra Sønderjylland, og han havde været involveret i modstandsarbejde der. De fem landmænd fik meget hurtigt skjult de ti flyverne i en granplantage tæt på nødlandingsstedet. Besætningen troede på, at de ville blive hjulpet til flugt. De opholdt sig i ca. 7 timer i granplantagen.

Ingen tvivl.

De fem landmænd tøvede på intet tidspunkt med at hjælpe. Og de kunne holde mund!

Få vidste noget.

Ingen andre end de fem landmænd havde tilsyneladende set besætningen – måske undtagen den 10-årige Ruth og hendes lillesøster den 6-årige Benthe. Da tyskerne begyndte at lede efter besætningen i lokalområdet, var besætningen over alle bjerge.

Voksende modstandsvilje.

Efter den 29. august 1943, hvor den danske regering trådte tilbage og efter Frihedsrådets dannelse senere på året, var modstandsviljen blandt danskerne vokset betydeligt. Dette kom også til udtryk under jødernes redning til Sverige i oktober 1943.

Politiets samarbejde med modstandsbevægelsen.

Politiets information til den organiserede modstandsbevægelse (Dansk-Svensk Flygtningetjeneste) i København fandt sted inden for få timer efter nødlandingen. Politiet måtte ikke arrestere allierede flyvere på flugt, men skulle rapportere, hvis de kendte til stedet, hvor et allieret fly var landet. Politiet forsinkede meddelelse til tyskerne.



Politistyrken i Store Heddinge i 1944.

I sikre hænder hos Dansk-Svensk Flygtningetjeneste.

Dansk-Svensk Flygtningetjenestes medhjælpere på Stevns blev inden for meget kort tid underrettet om situationen, og en plan blev lagt for den videre redning. Planen blev udført den 12. april 1944. Besætningen transporteredes til København.

I skjul i København hos Dansk-Svensk Flygtningetjeneste.

Besætningen opholdt sig to døgn i en lejlighed i Valby i København. Kørtes tidligt morgen den 15. april 1944 til Sundby Havn for hurtig sejlads (speedbåd hyret til lejligheden) til Sverige.

Den organiserede modstandsbevægelse ville vise de allierede, at den var troværdig, handlekraftig og loyal. Den sukkede efter flere våben i kampen mod besættelsesmagten.

Afsløring af mindesten i Tåstrup 11. april 2024

Program for afsløringen af B-17 Mindesten:

Til ære for besætningen på B-17 42-3535, de lokale, modstandsbevægelsen og Dansk-Svensk Flygtningetjeneste, der hjalp flyverne til sikkerhed i Sverige

Kl. 14.00:

Indbæring af fanerne under fanekommando af Kaptajn i HJVK Casper V. Rasmussen

De danske, amerikanske og svenske nationalsange synges

Velkomst ved formand for foreningen B-17 Mindesten Stevns
og projektleder Ole Arndt

Afsløring af mindesten af Borgmester Henning Urban Dam,
Stevns Kommune og søn af andenpiloten Raoul de Mars Jr.

Kransenedlægning

Tale af Borgmester Henning Urban Dam, Stevns Kommune

Tale af den svenske ambassadør, Charlotte Wrangberg

Fællessang: Det haver så nyligen regnet

Tale af den amerikanske air attaché Matthew Summey

Tale af Per Dreyer Nielsen om de lokale, modstandsbevægelsen
og Dansk-Svensk Flygtningetjenestes roller i historien

Musikstykke fra filmen Memphis Belle ”Londonderry Air”

Tale af Raoul de Mars Jr., søn af andenpiloten

Tale af Ruth Birch, øjenvidne til nødlandingen

Afslutning af formand Ole Arndt. Fanerne føres ud

Hjemmeværnets Musikkorps København spiller

Kl. 16.00 – 17.00:

Reception for inviterede gæster og sponsorer

Musik af Hjemmeværnets Musikkorps København. Dirigent Sune Wedam

80-året for Robert Jensens død



Bestyrelsen for foreningen B17 - Hans Peter Michelsen, Ole Arndt og Palle Nielsen – ved Robert Jensens gravsted i Mindelunden 24. juli 2024.

Tale[11] for Robert Jensen i Mindelunden den 24. juli 2024

ved Niels Gyrsting

Mange tak for invitationen til at tale her i Mindelunden i Ryvangen til bestyrelsen for den lokale forening på Stevns, kaldet -B17 – som har stået for at rejse en mindesten ved Tåstrup på Stevns for en amerikanske flybesætning og dens redningsmænd.

Stenen blev afsløret den 11. april i år på det sted, og på den dato, hvor maskinen nødlandede for 80 år siden.

Nødlandingen på Stevns 11. april 1944 er historien om den eneste kendte flybesætning på et B-17 fly, der efter en nødlanding, kom samlet ud af fjendtligt territorium under 2. verdenskrig.

(B-17 Crash Stevns: Forside – B-17 Crash Stevns (b17crash.com))

En kæde af hændelser foretaget af modige lokale stevns-boere og modstandsfolk, førte til de 10 besætningsmedlemmers redning.

[11] Talen er stillet til rådighed af Niels Gyrsting.

Efter nødlandingen sørgede de lokale landmænd for, at flyverne hurtigst muligt blev skjult i en granplantage på Myrekærs mark.
Omkring midnat hentede Henning Brammer de 10 flyvere på Myrekær og kørte dem til Sømandshjemmet i Fakse Ladeplads.

Der går bud til København, og Robert Jensen tog til sømandshjemmet og fik kontakt til vognmand Børge Nielsen, der næste dag fik dem til København, gemt i et læs hø.
Flyverne, kaldet ”hølæsset”, holdes skjult tre dage i København, mens Robert Jensen planlagde deres videre flugt over Øresund.
Og den 15. april 1944 sejlede fiskeskipper Bernhardt Nielsen alle 10 flyvere til friheden i Sverige.

På 80-års dagen for nødlandingen blev mindestenen for den amerikanske besætning og dens redningsmænd afsløret, hvor nødlandingen fandt sted; Bækkemosevej 11A, Tåstrup, 4672 Klippinge.

Foreningen B17 har yderligere arrangeret begivenheden i dag, hvor vi mindes Robert Jensen, hvis jordiske rester er begravet her i Mindelunden i det store gravfelt.

Man kan på et foto i Frihedsmuseets fotoarkiv på Internettet se, at der i eftersommeren 1945 blev lagt en stor krans her på Robert Jensens grav. Kransen var fra de 10 amerikanske flyvere, der på den måde hyldede og mindes Robert Jensens indsats. Og han har fortjent at blive hyldet og mindet.

Hvem var Robert Jensen?
Robert Jensen var født den 15. august år 1900 i København og han var således 43 år gammel, da han og de andre modstandsfolk hjalp de 10 amerikanske flyvere til Sverige.
Han var i december 1922 blevet gift med Anna Kirstine Elisabeth Sørensen, og de havde to døtre, der hhv. er født i november 1927 og i oktober 1932.
Robert Jensen også kaldet ”Tom” var under Besættelsen grosserer og havde, sammen med sin kompagnon Werner Gyberg radiofirmaet „Gyberg & Jensen“ på Vesterbrogade 30.

De søgte tidligt kontakt med modstandsvillige kredse, og ved et tilfælde kom de i kontakt med og hjalp de første faldskærmsfolk fra SIS (Secret Intelligence Service), Thomas Sneum og Sigfred Christoffersen, som var nedkastet i Danmark i september 1941.

De to kompagnoner blev inddraget i illegalt bladarbejde sammen med Kaj Holbech, der var tilknyttet det illegale blad: De frie Danske, der startede i december 1941 og derefter udkom mådeligt i større og større oplag. De havde et stort kontaktnet til centrale personer i den tidlige modstandskamp.

I Frihedsmuseets fotoarkiv på Internettet findes et festligt foto, hvor Gyberg & Jensen blandt andet ses sammen med Peter de Hemmer Gudme, Roland Olsen og Ole Chiewitz. Alle personer, der på forskellig vis gjorde en stor indsats i modstandskampen.

Herigennem havde de også forbindelse med nogle af de første nedkastede faldskærmsfolk fra den britiske SOE-organisation. (Special Operations Executive), der skulle sætte gang i sabotage mv. bag tyskernes linjer i de besatte lande.
SOE-organisationen havde fra december 1940 en britisk statsborger, med danske forældre, Albert Edward Christensen, placeret som britisk vicekonsul i Göteborg og han styrede derfra, frem til Befrielsen i 1945, et stort kontaktnet i Danmark med skibskontakt fra flere havne i Sverige til Stevns og København og flere byer i Jylland. Det var blandt andet herfra Christmas Møller i maj 1942 blev hjulpet til England.

„Gyberg & Jensen“ blev i starten af 1943 postkontor for SOEs netværk og derfra blev der med fiskerbåde sendt flygtninge, illegale blade og efterretninger til Göteborg og her modtog man tryksager, fotos og breve fra SOE til videresendelse til de danske illegale blade og forskellige personer i modstandsbevægelsen.
”Tom” skrev også artikler til ugeavisen: ”Frit Danmark”, der udkom på dansk i London.

I sommeren 1943 deltog Gyberg og Robert Jensen i Roland Olsens initiativ om at etablere en fælles illegal ledelse, kaldet: Det danske Fællesråd. Fællesrådet fik ingen lang levetid, da de fleste medlemmer flygtede til Sverige efter begivenhederne 29. august 1943.

Også Gyberg fandt det sikrest at flygte til Sverige, hvor han i starten fik arbejde som assistent på det danske konsulat i Gøteborg. Herfra kunne han fortsætte sit samarbejde med SOE-chefen i Göteborg og deltage i arbejdet med de illegale ruter fra og til Sverige.
I forbindelse med Gybergs flugt kom Robert Jensen og Gyberg i forbindelse med redaktør Leif B. Hendil fra Ekstra Bladet, der havde oprettet en af de første flugtruter mellem Danmark og Sverige. Da jødetransporterne for alvor tog til, måtte Hendil selv tage til Sverige.

”Tom” blev senere en central skikkelse inden for organisationen: Dansk-Svensk Flygtningetjeneste, der blev oprettet i oktober/november 1943, med hovedkvarter i Malmø og med Hendil som leder. ”Tom” arbejde således for dem – samtidig med, at han fortsatte sit arbejde for SOE med kontakten til Göteborg. SOE havde her deres eget kontaktnet og deres egne skibe til transport af flygtninge og transport af propagandamateriale, breve, fotos, våben og sprængstoffer mv. Robert Jensen fik således overdraget afskibningsarbejdet i Dansk-Svensk Flygtningetjeneste fra Danmark. Der arbejdedes med et dansk bemandet svensk skib „Julius“ og i begyndelsen mest fra Sydøstsjælland.

Efterhånden voksede antallet af indsatte skibe, hvoraf ét, en stenfiskerbåd ved navn „Rømø“ på 30 tons, udstyret med et hemmeligt rum til 16-17 personer, ejedes af den danske side i arbejdet.

Organisationen, der i begyndelsen mest opererede fra Rødvig, senere i lige så høj grad fra andre havne, havde efterhånden en stor kapacitet med transport af ca. 30 personer om ugen tillige med store mængder post. Arbejdet lededes i begyndelsen fra Robert Jensens forretningsadresse på Vesterbrogade, senere, da ”Julius“ den 11. december 1943 blev opbragt af tyskerne ud for Stevns, blev det styret fra stueetagen på Forchhammersvej 7, hvor der på navneskiltet stod: Agenturfirmaet Jensen & Co.

Der findes en del af de breve, som Robert Jensen alias ”Tom” skrev til den ledende SOE-mand i Göteborg, konsul Christensen, og jeg vil her citere lidt fra dem. Man kan næsten fornemme, at ”Tom” forudså sin skæbne:

September 1943: ”Hermed sendes forskelligt stof, som jeg venligst beder Dem placere de rigtige steder.
Det er ikke videre morsomt at være i København for tiden. Om natten høres hvinende bilbremser, lange militærstøvler der tramper af sted. Det er natlige arrestationer der foregår.
Jeg glæder mig til at se Dem i København når dette er overstået.
Hvis De har nogle fyldepenne – De ved – er der flere der har brug for dem.”

17. marts 1944: ”Tak for Deres brev og for Deres smukke tanke med cigarerne og koffeinen. Begge dele tiltrængtes hårdt i denne anspændte tid.”
Alt hvad De har tilsendt mig af de forskellige propagandaer er blevet distribueret af pålidelige mennesker og har utvivlsomt gjort deres nytte. Det er mit indtryk nu, at markedet er mættet og risikoen ikke mere står i forhold til nytten.”

19. maj 1944: ”Alt det gode stof modtaget og leveret.
Tusinde tak for cigarerne. Jeg er dybt rørt. Når man er vant til at ryge hø i papemballage, er en sådan kasse velkommen.
Håber snart at kunne hilse på Dem under fredeligere forhold.
Her er temmelig uhyggeligt.”

Medens en række læger og indflydelsesrige personer direkte og indirekte støttede arbejdet, foregik selve afskibningen under Robert Jensens ledelse med en række unge mænd som „rejseledere“. Robert Jensen blev et centrum i informationstjenesten, og ved de mange tråde, der førte frem til afskibningscentralen, en centralt placeret person i modstandsarbejdet.

Desværre var der en af ”Toms“ medarbejdere, der havde et stort pengeforbrug og han stak organisationen til tyskerne.

På Forchhammersvej 7, stuen, opholdt sig den 24. juli 1944 Christian Ahlgreen-Petersen (der har givet en øjenvidneberetning om det skete), faldskærmsmanden Ole Geisler, assistent Sven Tronbjerg og Robert Jensen.
Lejligheden stormedes af det tyske sikkerhedspoliti. Det kom til ildkamp, hvor der blev skudt fra begge sider. Tronbjerg blev dræbt, og tyskerne kastede en håndgranat ind i lejligheden, der ifølge ”Information” fra dagen efter, dræbte Robert Jensen.
Det lykkedes faldskærmsmanden Ole Geisler at flygte, mens Christian Ahlgreen-Petersen såredes alvorligt under flugtforsøg, og blev taget til fange.

Det interne illegale nyhedsblad ”Information” skrev dagen efter, den 25. juli 1944, blandt andet: ”Her, til en snæver kreds, skal det siges, at Frihedsfronten med direktør Jensen har mistet en af sine allerdygtigste og modigste folk, en mand, som hundreder og atter hundreder af danskere i Sverige kan takke for deres liv, og en mand, som også på andre, vigtige områder bliver næsten umulig at erstatte. Gestapo har ledt efter ham i et års tid, uden at kende hans identitet.”

På et stort møde i Dansk-Svensk Flygtningetjeneste den 30. november 1945 deltog en af mine andre helte, Frode Jacobsen fra Danmarks Frihedsråd, og han sagde blandt andet i sin takketale:

”Gennem politikommissær Richard Hansen, der er til stede her i dag, takker jeg alle vore svenske hjælpere. Denne hjælp kunde heller ikke ske uden tab af gode mænd. Jeg mindes først og fremmest ”Tom”. Hans død var – måske bortset fra en nær personlig vens drab – det, der har gjort det største indtryk på mig af alle de dødsfald, jeg har oplevet under vort lands kamp. Jeg mindes ham som en af vort lands allersmukkeste skikkelser.”

Jeg vil slutte med at citere de sidste afsnit af et brev, som Robert Jensen alias ”Tom” skrev til den ledende SOE-mand i Göteborg, konsul Christensen, i september 1943 – lige efter samlingsregeringen var gået af den 29. august. Måske det er skrevet med henblik på at skulle offentliggøres i ”Frit Danmark” i London.
De fortæller de tanker, som Tom havde som modstandsmand:

”Strejker i Esbjerg, Odense, Aalborg og mange andre byer gjorde tyskerne desperate —, men måske den vigtigste faktor for deres overtagelse af al magt i Danmark var den resterende hærs indstilling.
Tiden er ikke inde til detaillerede oplysninger, men én ting ved tyskerne – den danske soldat og den danske borger står fælles.
Vi er ikke et krigerfolk og har ikke i flere sekler ønsket at være det, men nu adskiller vort sind, i vort had mod tyskerne, sig ikke langt fra vore forfædres bersærkergang.
Disse tyske ignoranter der i kraft af maskingeværer og håndgranater føler sig kaldet til at være

”overmennesker”, har i deres lys sidste blafren villet vise verden, at Danmark kunde de i hvert fald knægte.
Disse mennesker troede, at de ved at nedkøre barnevogne med tanks, beskyde mennesker der sad i vinduerne med maskingeværer, true alt og alle med dødsstraf, at de derved kunde skræmme os ….. vi ler alle af dem.
Måske mange blandt os må dø – i dag en ven, i morgen mig, men altid vil der være nok tilbage, der trodsigt siger: ”Aldrig”.
Vore vege viljer er blevet til massivt malm. Vi har kun et stædigt, men fast ”Nej” til tyranni.
Den goodwill mange før havde for tyskerne, trods alt var de naboer, mange havde rejst i Tyskland, mange havde rejst godt – den goodwill er borte.
Tyskerne kan aldrig tåle at blive et herrefolk – og må aldrig blive det.
Danmark er i dag, og har været siden den 9.april 1940 – de allierede magters forbundsfælle.
Hvis I vidste hvor vi hungrer efter at høre Churchill sige: Danmark er blandt vore allierede stater – Danmark og Norge – brødrelande i lidelse og brødre i oprejsning.
Tom

Knud Larsens brev til 2. piloten Raoul de Mars[12]

Begivenheden stod meget klart for både danskerne og amerikanerne resten af livet. Her er et brev fra Knud Larsen til Raoul de Mars i 1984 og et retur.

[12] Stillet til rådighed af Knud Larsen datter

Tåstrup, oct. 3.rd. 1984

Dear Sir,

Last week I noticed in the local paper an advertisement, where mrs. Meta Nielsen, St. Heddinge called for some pictures and information from the 2 nd world-war about an aeroplane forced to land, in which your father was a member of the crew.

Obviously I am the only om who has got the pictures, which I inclose.

The background is this: It was om my property the plane was forced to land, and a friend of mine and myself ran at it and in spite of language - difficulties, we "ordered" the crew out and asked them to walk into a small forest nearby. I clearly remember, that one of them was lighter wounded.
Of course we could not bring them to my farm because of the germans, but I delayed my call to the police 6 ours so that I knew, that yours father and his comerates were om their way.

The local policeman also delayed his call to the germans for further 3 - 4 ours.

From the small forest the crew were brought to the neighbour-farm. He was out in the field plowing. In that way he could easily remove their footprints from the fields.

From there they were taken to Fakse Ladeplads, where a doctor came to help the wounded men. The day afterwards Comminisionary Børge Nielsen arrived to take the crew to Copenhagen - hidden in a lot of hay - of course you know that story perfectly well.

Anyway, that is an episode, which I will remember the rest of my life. I believe that the pictures definately may have your interest, and it is with great pleassure, I mail them for you. I have kept a single one for myself - as a memory - and I have also got one from the hole crew, but I have understood from Mrs. Nielsen, that you already had got that.
I hope, that is what you wanted, and I send my very best regards.

Yours sincerely
Knud Larsen
Bækkemosevej 14
Tåstrup
4672 Klippinge,
Stevns

P.S. My english did never be so much better - so I have got a little help from my daughter and son-in-law for writing this

3607A Rhineland Drive
Fort Irwin, California 92310

12 October 1984

Dear Mr. Larsen,

I want to thank you so for your letter of the 3rd of October. I was looking for it to arrive as Mrs. Nielsen had written previously and mentioned that you were going to write. I appreciate the photographs and I am sure that they are the first ones that my father has ever seen of the airplane since that day some 40 years ago. Those were difficult times and the sacrifices of many men and women went into the winning of freedom in World War II.

The wounded man of whom you spoke was my father, who was the co-pilot of the airplane. His wound was caused by anti-aircraft fire which damaged the plane while they were on their bombing run over Germany.

My father is a retired Lieutenant Colonel in the Air Force and lives in Florida. I am having enlargements made from the photographs which you sent and as soon as they are made I will return the originals to you. Upon the receipt of the photographs to you, if at all possible, I would also like to borrow the other photo and have copies made and then I will return it also to you. The enlatgements are completed so I return the originals to you with many thanks for their use.

I am a soldier in the U.S. Army and have been for the past 13½ years. My wife and I have two children, and they are very special to us. I will enclose a picture of them at their annual piano recital.

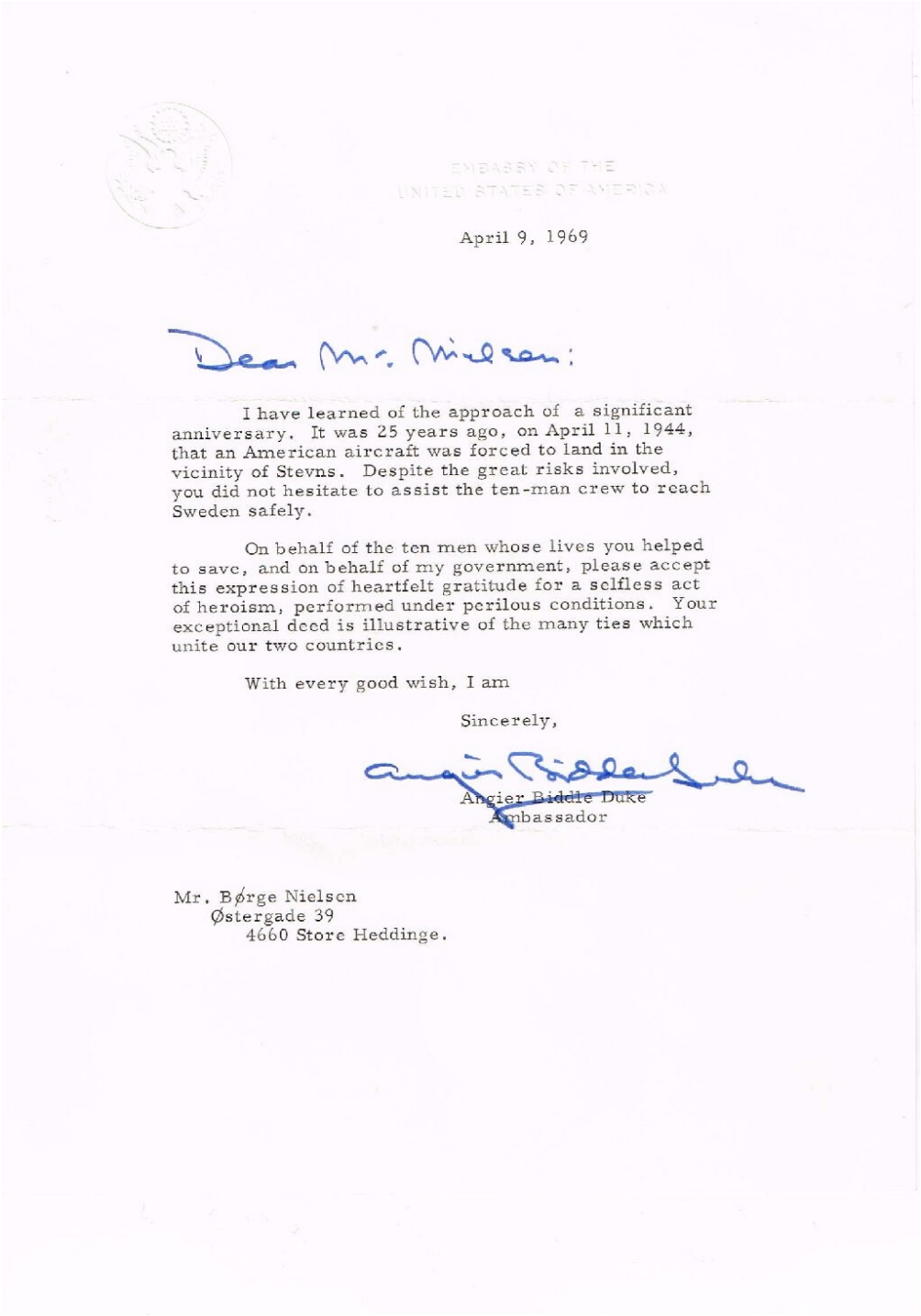
I was not born until 23 June 1946 and so therefore do appreciate your assistance to my father as it is highly possible had you and others not assisted in their escape to Sweden, that he would have been killed and I would know have had the special blessings that have been mine to be his son.

I work in a legal office as a court reporter and I take down word for word the court-martial cases that take place in this area. Fort Irwin's military mission is to train U.S. Armor and Infantry Battalions how to fight against opposing forces in the desert that use Soviet tactics and weapons. We are located some 40 miles in the desert from the nearest town and although this is a very isolated place, we are greatful to be here and appreciate our freedom to worship, work, play and live as we choose. God bless you and your family. I will try to write again.

Raoul DeMars

Ambassadørens brev

Den amerikanske ambassadørs brev til Børge Nielsen – 25 år efter den 11. april 1944.



EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

April 9, 1969

Dear Mr. Nielsen:

I have learned of the approach of a significant anniversary. It was 25 years ago, on April 11, 1944, that an American aircraft was forced to land in the vicinity of Stevns. Despite the great risks involved, you did not hesitate to assist the ten-man crew to reach Sweden safely.

On behalf of the ten men whose lives you helped to save, and on behalf of my government, please accept this expression of heartfelt gratitude for a selfless act of heroism, performed under perilous conditions. Your exceptional deed is illustrative of the many ties which unite our two countries.

With every good wish, I am

Sincerely,

Angier Biddle Duke
Ambassador

Mr. Børge Nielsen
Østergade 39
4660 Store Heddinge.

Foreningen B-17 mindesten Stevns

Foreningen holdt stiftende generalforsamling i november 2023, med det formål at rejse en mindesten til ære for det amerikanske B-17 bombefly, der nødlandede i Tåstrup den 11. april 1944.

Stenen rejses også til ære for de lokale, modstandsbevægelsen og Dansk-Svensk Flygningetjeneste, der hjalp den samlede besætning til sikkerhed i Sverige.

Siden december 2023 er en gruppe stevnsborgere mødtes jævnligt for at planlægge den store dag.

Arbejdet består i at finde sponsorer, søge fondsmidler, bestille AV-udstyr, telte og alt muligt andet, der skal bruges. Der er søgt diverse tilladelser og inviteret gæster fra USA, ambassadører, sponsorer, lokalhistorikere, øjenvidner og mange flere.

Sidst, men ikke mindst, så er mindestenen kørt til stenhuggeren, samtidig med at Stevns Kommune gør vigepladsen på Bækkemosevej klar til, hvor stenen skal stå.

Foreningen har desuden udarbejdet en webside, hvor alle kan se hele historien i detaljer og læse om, hvordan det hele blev til. Der er også en liste over alle de fantastiske sponsorer og fonde uden hvis hjælp, vi ikke kunne have gennemført projektet. Derudover er der en masse frivillige og andre, der har hjulpet til med deres arbejdskraft, råd og vejledning. Vi siger stort tak til alle.

Foreningens formål:

at rejse en mindesten

at afholde en højtidelighed på 80-årsdagen for B-17 flyets nødlanding den 11. april 2024

at vedligeholde mindestenen, vigeplads og dette website fremover

Bestyrelsen:

Formand: Ole Arndt, Digevangen 47, 4660 Store Heddinge. Tel. 9397-8717

Kasserer: Palle Hesselbak Nielsen, Digevangen 31, Store Heddinge. Tel. 2191-6685

Sekretær: Hans Peter Michaelsen, Erikstrup Mark 11, Store Heddinge. Tel. 2047-9949 eller 5650-3129

Arbejdsgruppen:

Inger Olsen, Michael Askø, Preben Kosiara, Poul Richard Koziara og John Christensen

Historisk konsulent: Stor tak til Per Dreyer Nielsen, for at samle trådene og bringe historien til live.

Webdesign: Stine Hemmer-Havnsgaard

Mange tak:

En hjertelig tak til Stevns Lokalhistoriske Arkiv for at stille dokumenter, billeder og lydfiler til rådighed for dette dokument.

Ligeledes tak til efterkommere af centrale personligheder, der gjorde flugten for de ti amerikanske flyvere mulig. Jeres bidrag med private dokumenter, billeder og lydfil har klarlagt nye aspekter i redningen.

Endelig en stor tak til de øjenvidner, der som børn og unge oplevede nødlandingen ved Tåstrup på nært hold. Det har været fantastisk at høre om jeres oplevelser for 80 år siden – tak for jeres eminente hukommelser.

