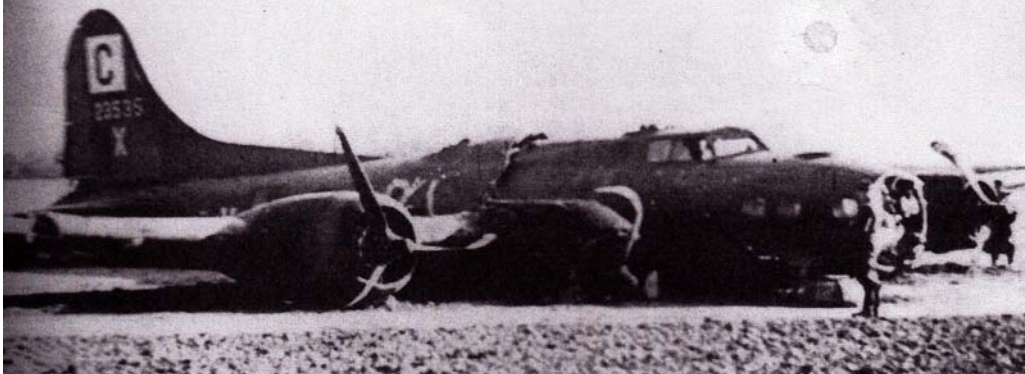


# Historisk Samfund for Præstø Amt

Årbog 1993



Den 11. april 1944 kl. ca. 14.00 nødlandede en bombeflyvemaskine - en Boeing B-17 - en såkaldt „Flyvende Fæstning“ - på gdr. Knud Larsens mark i Taastrup ved Hellested på Stevns. Det må have været et forunderligt og fantastisk syn for de, som overværede landingen. Flyet var et af krigens største bombefly.

Vi ved nu en hel del om flyets sidste tur, og det er den viden, der fremlægges i det følgende.

Flyet havde en besætning på 10 mand, hvoraf én var såret. Planen var at søge at lande flyet i Sverige.

Af optegnelser foretaget af andenpiloten Mr *Raoul deMars* fremgår, at flyet var en B 17, no 23535, tilhøren-

de 339. Bomb Squadron, 96. Bomb Group, 3. Air Division, 8. US Airforce. Flyet og dets besætnings base hed Snetterton Heath i Suffolk, ca. 160 km nordøst for London.

Det fremgik videre, at besætningsdag startede 0500 med vækning, og efter morgenmad, som for de flybesætninger, der skulle på togt, var særlig god, gik turen til ordredgivesrummet. Her trak den vagthavende officer med en dramatisk bevægelse et forhæng fra et kæmpestort Europakort, hvorpå dagens målområde var aftegnet.

Det var Poznan i Polen, ca. 260 km øst for „Big B.“, Berlin. Kurslinier m.v. var aftegnet på et plexiglas som dækkede kortvæggen. Der kom mange tilråb som: „Det var dog fandens langt væk“ og „Vi når s'gu aldrig hjem igen“.



Den nødlandede "Flyvende Fæstning" i Taastrup. Billedet blev taget af pressefotograf Frede Jørgensen, Køge. (Stevns Lokalkiv).





*Besætningen på det  
nødlandede fly.  
Billede fra de  
amerikanske  
flyveres base i  
England. Hele  
besætningen blev -  
midt i det besatte  
Danmark - hjulpet  
til Sverige.*

### Over land i Europa

Efter besætningerne var blevet kaldt til orden af vagthavende blev kurser, højder, m.v. forklaret. Der blev endvidere redegjort for årsagen til, at de blev sendt over land, d.v.s. over Nordfrankrig, Belgien og det lange stræk over Nordtyskland i stedet for at flyve over vandet. Meningen var at sløre hensigterne, altså hvilket mål, man havde fået udpeget. Flyvetiden var sat til lidt under 12 timer, det vil sige reduceret flyvefart, for at spare brændstof til det lange togt.

Hvis stifinderflyenes radar ikke kunne identificere målene i Poznan, så var Stettin deres sekundære mål.

Det må her indskydes, at der i togter af den art ofte deltog fra 500 til 1000 fly. De havde både luftskyts og tyske jagere imod sig, og mistede også flere B17 på vej derover. En fik en luftskytsgranat-fuldtræffer i bomberrummet, og flyet forsvandt simpelthen i en kæmpeeksplosion i 10 km højde.

Togtets primære mål i Poznan kunne ikke identificeres, så de blev omdirigeret til Stettin, hvor bombelasten

blev kastet. Umiddelbart efter blev flyet angrebet af tyske jagere, og det fik skader på flykroppen. Endvidere blev bombelemmene beskadiget, så de ikke kunne lukke, og motor nr. 3 standsede.

Tabet af motorkraft bevirkede, at flyet nu ikke længere kunne følge de øvrige i formationen, og det begyndte at sakke agterud.

### Nedad!

Piloten Mr K. Bethe besluttede på dette tidspunkt at søge mod Sverige. Flyet blev påny angrebet af jagere, og resultatet var, at motor nr. 2 standsede, og nr. 4 (højre yderste) beskadiget, men trak dog stadig delvis, da smøreolieledningerne var skudt over. En tysk 20 mm granat slog ind i cockpittet foroven og knuste bl.a. kompasset. Samtidig blev forfatteren af det notat, der her refereres, R. deMars, såret i hovedet ved det ene øje. Han fik store smerter, blev forbundet og blev afløst, og hjulpet agterud i maskinen. Nu begyndte de at søge mod jorden fra de 10 km's højde de var i. Maskinen var van-

skelig at holde på kursen, idet kun motor nr. 1 (venstre yderste) var i orden, og de havde jo intet kompas. For at lette flyet begyndte besætningen at kaste løsdele, våben, radioer og lignende ud.

*Det blev besluttet at flyve maskinen ned, altså nødlande, i stedet for at springe ud med faldskærm. På det tidspunkt standsede nr. 4 motor også, og det betød, at piloterne havde store vanskeligheder med at styre flyet, da det nu trak til højre. Alligevel lykkedes det at lave en perfekt mavelanding. Der skete kun mindre skader på flyet, bomberummet blev fyldt af jord, kroppen slået skæv, og højre vinge ramte en lysmast, som knækkede.*

Besætningen forlod flyet.

Tililende viste dem til en lille lund, ca. 1,5 km væk, hvor de skjulte sig. Landingen fandt sted kl. ca. 1400. Det var fint vejr, og der var længe til det blev mørkt. Tyskerne snusede ivrigt rundt, men fandt dem ikke.

Alle fodspor var blevet harvet væk af gdr. Johan Nissen, Myrekær.

Da det blev mørkt, førtes flyverne til Myrekær, hvor de blev bespist. Senere blev de hentet og kørt til København under et læs halm. I København var de nogle dage hos familien Robert Jensen (Tom), hvor de fik god pleje, og hvor de Mars fik skiftet forbindelse af en dansk læge.

Da dagen kom, hvor de skulle videre til Sverige, kom der en fiskebil, i hvis tanke de blev anbragt. Derefter gik turen til en lille havn i nærheden, og derfra sejlede de til Malmø, hvortil de kom i god behold.

I Malmø blev flyverne modtaget af det amerikanske konsulats personale, som tog sig af dem. De Mars kom på hospitalet, hvor han blev opereret. En granatsplint var gået ind ved siden af øjeæblet og ned gennem ganen.

Besætningen blev samlet igen i Stockholm, og efter nogle dage fløjet til Skotland, ind over Norge. Dernæst til London til forhør af efterretningstjenesten. Det viste sig at være en særdeles skrap omgang, bl.a. fordi de var en af de meget få nedskudte besætninger, som samlet kom ud af et besat land. For efterretningstjenesten var



*Bagagekasse  
med navn på*



der også en lejlighed til at høre deres indtryk af forholdene i Danmark.

Efter forhøret fik besætningen at vide, at de ikke mere ville komme til at flyve over fjendtligt område, så de blev sendt hjem til USA.

### En mere komplet beretning samles

Da ovennævnte optegnelser kom St. Heddinge Lokalarbiv i hænde, så man hurtigt, at hele beretningen, fra besætningen ankom til den lille lund ved Taastrup, og til de kom til fam. Robert Jensen i København ikke var korrekt.

Arkivlederen, Troels Grønnebæk, har i det efterfølgende samlet de nødvendige fakta, for at gøre hele beretningen så komplet som mulig. Vi må jo huske, at forfatteren deMars var såret, således at forløb og enkeltheder må have stået uklart for ham.

Vi går tilbage til den lille lund, hvor flyverne skjulte sig. Johan Nissen og en ung mand, Asger Jensen, prøvede at finde ud af, hvordan de skulle gribe sagen an.

De besluttede at kontakte Asger Jensens far, som var den kendte Hans M. Jensen, Højerup. Blandt meget andet, havde han været aktiv i jødetransporterne. I mellemtiden var politiet

Store Heddinge Politimester  
Hovedjournal 1944  
Nr. I 151/44

**MELDING** fra KC Store Hed til L. M. C. Store-Heddinge Pol.  
J. Nr. I 151/44

naar: d. 14/4-44 Kl. 16

hvad: fundet 2 maskinkanoner

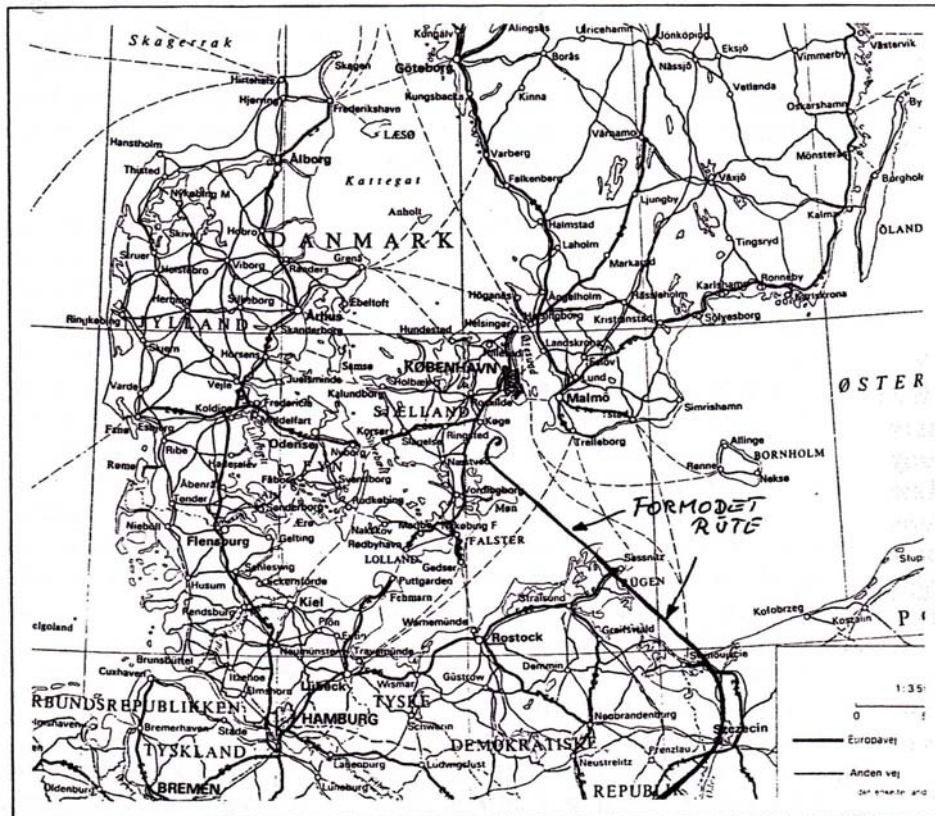
hvor: hede i Boelshov og i Smervip

hvorledes: som henlægges ved den i Taa-

jeg selv: strøg nedstjerner Bombema-  
skene, hvorfra de forment-  
lig blev drovet og blev besværet  
er overtaget af den tyske Bev-  
ermagt.

*H 19/4-44  
K. M. 16  
L. M. C.*

Politirapport fra politimesteren i Store Heddinge om to maskinkanoners skæbne.



*B-17 bombemaskinens kurs over Østersøen til Stevns.*

blevet underrettet, og daværende politifuldmægtig J. M. Hertz, St. Heddinge, var kommet til stede ved flyet.

Iøvrigt løb politimester E. R. Gelius den store risiko at trække tiden ud, inden der gik melding til tyskerne. Endvidere var han vidende om, at tyskerne blev dirigeret i den modsatte retning, da de ankom. Tyskerne fandt forbløffende nok først maskinen ca. kl. 2300.

Kl. ca. 2200 hentede Johan Nissen flyverne i lunden og bragte dem til Myrekær. De fik mad og varm drikke, og blev derefter skjult på halmloftet. I mellemtiden var fiskeeksportør P. H. Brammer, Rødvig, på vej med sin fisketransport-lastbil. Han havde fi-

skeskipper Aage Leonhardtsen, Rødvig, med som medhjælper. Brammer havde erfaringer fra jødetransporterne, og han bluffede sig igennem en tysk vejspærring og ankom til Myrekærgård ca. 2330 og fik flyverne anbragt i de tomme fisketanke. På vejen tilbage bestak han de tyske vagtposter med en flæskesteg og kørte til Sømandshjemmet i Fakse Ladeplads.

*Her fik flyverne hvile, blev tilset af den kendte modstandsmand, læge Erik Thomsen, Fakse. Næste dag blev det besluttet at flytte flyverne til København. Modstandsmanden, kommissionær Børge Nielsen, St. Heddinge, kom med sin fragtlastbil, som var læsset med halmknipper.*



*Han gemte amerikanerne i læsset og kørte dem til København. Børge Nielsen havde stor erfaring i illegal transport af våben, sprængstoffer og lignende, og ikke mindst i transport af jøder ud af København og til Stevns. Han afleverede flyverne til Robert Jensen (Tom), og så er vi tilbage til deMars' optegnelser.*

### Velfungerende organisation i samarbejde

Man fornemmer en organisation bag hele denne redningsaktion. Særlig velfungerende endda. Man må i dag undres over så stor en evne til hurtig og effektiv indgriben. Dog vil det føre for vidt her at forsøge at klarlægge, hvordan den var opbygget, men for mig forekommer det klart, at politiet må have været positive og medvirkende.

Men hvad skete der egentlig i den „Flyvende Fæstning“, fra den blev beskudt og dermed forhindret i at nå „hjem“ til Snetterton Heath?

Piloten valgte jo at søge mod Sverige, men kom i stedet ind over Vemmetofte Strand. Dette kan fastslås med betydelig sikkerhed. Jeg vil redegøre for nogle faktorer, som støtter denne opfattelse.

J. M. Hertz var som før nævnt den første politimand, som kom til stede efter flyets landing. Da jeg opsøgte ham, rådede han mig til at kontakte politiet, for at søge at få adgang til de politirapporter, der blev skrevet i anledning af hændelserne d. 11-4-1944. Vicepolitimester Viggo Dahl, Køge Politi, videresendte min anmodning til Landsarkivet, hvor rapporterne nu befinder sig. Herfra modtog jeg et antal kopier af rapporterne om fund på jorden af nedkastet materiel. Pludseligt

stod det klart, at der i disse rapporter, og i øjenvidneberetningerne lå en del svar på vore spørgsmål.

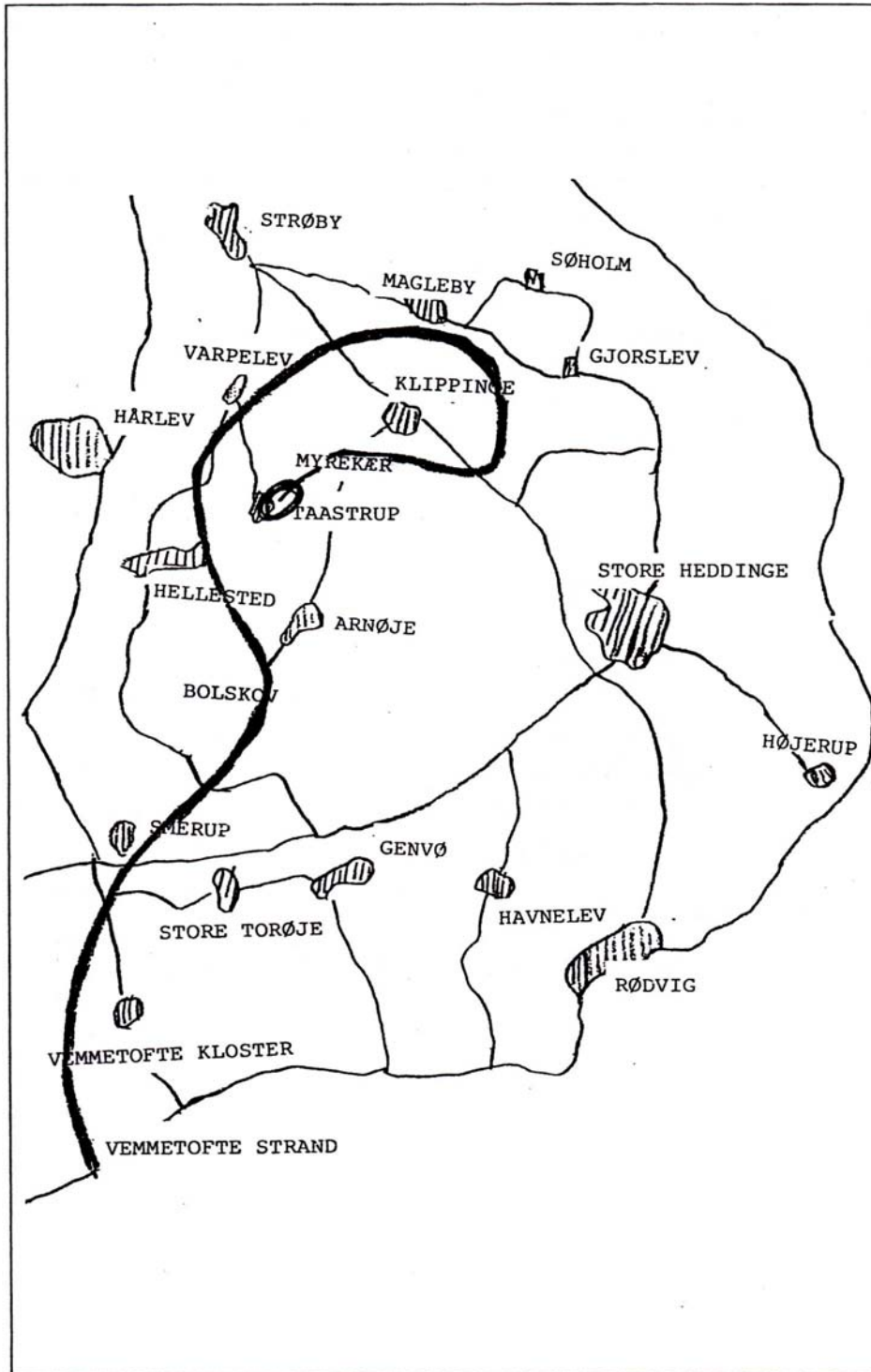
### Togtets sidste del

I det efterfølgende forsøger jeg at ræsonnere mig frem til, hvad der skete, og hvilke tanker mændene gjorde sig ombord på det ødelagte, men endnu flyvende fly. Ved at lægge disse anmeldte fund ind på Stevnskortet sammen med de øjenvidneberetninger, der er samlet, dannede der sig en linie, som må have været den kurs maskinen havde fulgt på den sidste del af sit togt.

Lad os påny fordybe os i deMars' beretning, og der læse om den sidste del af flyvningen. DeMars er blevet afløst som 2. pilot af flyvemaskinisten. Det er kun nr. 1 motor, som trækker fuldt (venstre yderste), nr. 4 kun delvis, de 2 inderste motorer er standsede, og maskinen er vanskelig at flyve.

Da flyet passerer kysten, må det gå op for besætningen, at der er noget galt med geografien, for ellers ville de formentlig have landet. De fortsætter nordpå (se kortet), næsten til Strøby, medens de vedbliver med at lempe grej ud.

Vi må huske, at det er en klar og fin forårsdag med stor sigtbarhed. Vi må også huske, at deres navigationsinstrumenter er knuste. Deres flyvehøjde kan næppe være over 250-300 meter. Vi ved, at et spand heste på Dyrlund, øst for Smerup, bliver skræmte. Da flyet kommer til Aulebjerg (Strøby), dukker Sverige pludselig op mod øst, og nu passer geografien. Det høje Øststevns har dækket Sverige på



Ruten over Stevns.

○ - den lille lund som ikke eksisterer mere.



grund af den lave flyvehøjde. DeMars skriver netop i sine optegnelser, at de af flere grunde har valgt at flyve lavt.

Omgående drejer de til højre, altså mod øst, mod Sverige, men da de når Søholm/Gjorslev, så „dør“ den „syge“ nr. 4 motor, og de har nu intet andet valg, end at få flyet til landing på en egnet plads.

De svinger til højre igen, ind syd om Klippinge, hvorfra der er godt 4 km til den nødlandingsplads, de vælger. Deres flyvefart er ca. 235 km/t, så der er ikke megen tid til at beslutte sig. Ser man på kortet, er der megen logik i, at det netop blev Knud Larsens mark i Taastrup, de vælger. Der er naturlige ledelinier på stedet, set fra luften. Højspændingsledningen på højre side, og sognevejen på venstre side.

Marken er kun 500 meter lang. Flyet kommer så lavt ind, at det knækker en lysmast af træ med højre vinge, ca. 400 meter inden de rammer jorden. Man ser skaden på billedet af flyet. Landingshastigheden er ca. 180

km/t. Maskinen kurer ca. 125 meter på jorden, før den ligger stille.

Mandskabet myldrer ud. Ifølge øjenvidnerne går det meget hurtigt. Der er jo også en latent brandfare.

Det er en heldig landing, mesterligt udført. Nu er vi tilbage i vor beretning, dér hvor mændene går/løber på nord-siden af græsvolden, mod øst til den lille lund.

Beretningen om, hvad der foregik i cockpittet på turen ind over Stevns er hypotetisk. Derfor har jeg forelagt den for d' herrer luftkaptajner emer. Niels Hansen, Palle Bay og Garlan Eriksen, som alle har fløjet 4-motorede propelfly, bl.a. B-17. De siger samstemmende, efter at have haft adgang til hele materialet, og diskuteret sagen med os, følgende: Udlægningen af, hvad der skete i maskinen og hvilke overvejelser, navnlig piloten kan have gjort sig, bærer i stor grad et sandsynlighedens præg.

*Henning Bencard*



### Henning Bencard

er født den 21. juli 1928 på Statafgården ved Haslev. Faderen var forpagter af denne ejendom og samtidig inspektør på Bregentved Gods. Den 1. april 1940 flyttede familien til Stevns, hvor faderen forpagtede Højstrup af Vemmetofte Kloster.

Henning Bencard har realeksamen fra Haslev Gymnasium og er uddannet landmand med et afsluttende ophold på Næsgård Agerbrugsskole i 1954. I 1951 hjemsendtes han fra Livgarden som sekondløjtnant. I 1960 blev Henning Bencard medforpagter af Højstrup og i 1964 eneforpagter. I 1992 blev en søn af Henning Bencard antaget som medforpagter.

## Noter

### Note 1: Maskinens data.

Vingespænd	34 meter
Længde	25 meter
Vægt (tom)	17 ton
Vægt (fuldlastet)	28 ton
Max fart	480 km/t
Max flyvehøjde	11.800 m
Max distance	2960 km
Besætning	10-12 mand
Bevæbning	10-12 stk 0.50/12.7 mm maskingeværer

### Note 2: Oversigt over politirapporter.

*Rapport no. 1 164/44.*  
Iltbeholder i Vemmetofte Vesterskov.  
*Rapport no. 1 151/44.*  
2 maskinkanoner, en ved Smerup og en i Boelsskov.  
*Rapport no. 1 164/44.*  
Antennelod med antenne ved Arnøje.  
*Rapport no. 1 164/44.*  
Hul i jorden formodet efter nedslag af iltbeholder i Hellested.  
*Rapport no. 1 151/44.*  
Antennelod ved Strøby.  
*Rapport no. 151/44.*  
Maskinkanonpatroner fundet på Toftemose's mark i Magleby og et radioapparat på Klokkermarken på Gjorslev.

### Note 3: Nogle øjenvidner.

Gårdejer *Kaj Larsen*, Dyrlund i Smerup, erindrer maskinen komme fra syd mod nord, så lavt at hestene for tromlen blev bange.

Gårdejer *Kåre Jensen*, som befandt sig lige vest for landingsstedet, erindrer maskinen komme fra syd og flyve mod nordøst, komme tilbage og lande. Han så selve landingen.

Gårdejer *Jens Herluf Jensen* så indflyvningen, men ikke selve landingen. Han talte med flyverne i den lille lund. Han var med til at organisere et opsyn for at holde nysgerrige væk.

*Oluf Nielsen* så som barn maskinen komme over Skottehusene ved Gjorslev, medens det "regnede" ned med ammunition, altså skarpe patroner.

### Billedmateriale:

Foto: Besætningen  
Foto: Flyet på jorden  
Foto: Bagagetaske med navn  
Foto: Politirapport

### Fortegnelse over besætningens navne:

K. Bethe, pilot  
J. Hamlin, maskingeværskytte  
R. D. Smith, bombekaster  
H. Juskowitz, navigatør  
R. deMars, 2. pilot  
E. E. Morgan  
R. A. Laur  
A. Esler  
S. Mrozek  
T. Segalla, flymaskinist

Besætningen fik bekræftet nedskydningen af 5 tyske jagerfly på dette togt.

### Afledt dekoration og tilkendegivelser:

Takkeskrivelse fra Gen. D. Eisenhower til Bernhardt Nielsen (Sundby). Skipperen som sejlede besætningen fra Dragør til Malmø.

The Silver Star, en amerikansk orden givet til Robert Jensen (Tom), posthumt. Han blev dræbt af tyskerne kort tid efter disse begivenheder.

Takkeskrivelser til Børge Nielsen fra Gen. D. Eisenhower, og fra den engelske Air Chief Marshal In Command Of The Allied Expeditionary Forces in Europe.

### Litteratur:

"A Time To Remember" af Lt. Col. ret. Raoul deMars.  
Supplement til ovennævnte af Troels Grønnebæk.  
"Pedigree of Champions" udgivet af Boing Aircraft.  
Stevns Lokalkiv formidler gerne adgang til materialet.

### Tak til:

Troels Grønnebæk, Stevns Lokalkiv.  
Jens Herluf Jensen, Taastrup, Hellested.  
Metha Nielsen, St. Heddinge.  
Mogens Bencard, København.  
Sundets Marinedistrikt, Stevnfort.  
Køge Politi.  
Rigsarkivet.