

FOREDRAG AF LESTER SCHRENK

i Sønderhå-Hørsted Friskole 30. maj 2008, oversat af Lise Tølbøll.

Mit navn er Lester Schrenk.

Jeg fløj med den 8. luftstyrke fra England med en B17 bombemaskine. Jeg var luftværnsingeniør og kugleskytte på 10 bombemissioner over Tyskland og tysk besatte områder.

Men først vil jeg takke jer, mine venner i Danmark for jeres gæstfrihed og fordi I får mig til at føle mig velkommen, og tak fordi I inviterede mig i aften.

Jeg vil gerne sige tak og udtrykke min store taknemmelighed til Niels Møller og hans familie, og til Niels Bak og hans familie, fordi de har ladet mig og min familie komme på besøg og vist os stedet, hvor maskinen styrtede ned.

Og så er der Agnes Møller, en usædvanlig kvinde, der, så vidt jeg ved, er den eneste, der så os springe ud og så vores fly styrtede ned ikke langt fra hendes hjem i Koustrup Mølle for 64 år siden.

Jeg er født på en lille kvæggård i Minnesota. På vores gård havde vi hverken rindende vand eller elektricitet. Heldigvis var jeg velsignet med vidunderlige forældre og to ældre søskende, en bror og en søster.

Jeg gik i en skole med et eneste klasseværelse, hvor alle 8 årgange gik sammen. Vi havde kun en lærer, oftest under 20 år gammel som underviste os i alle fag. Jeg er overbevist om, at min skolegang udviklede min selvtillid og har hjulpet mig gennem livet, ikke mindst da jeg var krigsfange.

Kort efter jeg var færdig med skolen på min 19 års fødselsdag blev jeg indrulleret i luftvåbnet. Indtil da havde jeg kun været hjemmefra en enkelt nat og jeg havde højst været 75 km hjemme fra. Jeg anede ikke, at der ville gå næsten tre år, før jeg så mit barndomshjem igen.

I løbet af mindre end et år befandt jeg mig i England, fuld uddannet og klar til kamp. Jeg var kanontårnsskytte, og jeg vil prøve at forklare, hvad et kanontårn er. Den består af flg.:

2 50 kaliber maskingeværer

2 store ammunitionsbokse

Et stort gevær sigte, der kunne beregne afstanden til målet

Ilt apparater og mange elektriske installationer.

Skytten er krøllet sammen på en snæver plads og roterer med kanontårnet. Hvis geværløbene er horisontale ligger han fladt på ryggen, hvis de peger nedad, sidder han op.

De fleste skytter var spinkle af bygning. Jeg var en undtagelse, og resultatet heraf var, at jeg ikke kunne have min tykke flyverjakke på, ej heller min skudsikre jakke. Kanontårnet var ikke opvarmet, og ofte blæste der en iskold vind ind ad de mange sprækker i tårnet. Temperaturen udenfor var ofte -40 til -50 gr. celsius. Vi havde faktisk elektrisk opvarmede dragter, men de var meget ustabile og ofte virkede de ikke. Enten fik vi ingen varme eller også varmede de så meget, at vi fik brandvabler.

Kanontårnet eller kuglen på undersiden af flyet var langt det sværeste sted at undslippe fra, hvis flyet blev skudt ned. Det var placeret under flyets "mave" ca. midt på. For at undslippe skulle geværløbene pege direkte ned mod bagenden af flyet, således hullet fra kuglen var placeret lige overfor hullet i flyet, så skytten kunne komme op i maskinen. De var begge styret af en elektrisk motor, der drev en hydrau-

lisk pumpe. Hvis begge blev ødelagte, var kanonskytten fanget. Man kunne ikke have faldskærm på når man sad i tårnet, og når flyet styrtede og drejede, hvordan kunne man så finde sin faldskærm? Det var dog min yndlingsposition i flyet, og fordelene var, at jeg havde så langt den bedste udsigt af alle. Jeg kunne tydeligt se hvor bomberne ramte, jeg kunne se fjendens jagerfly lette, og jeg kunne se anti-luftskytset, når de skød på os. Jeg kunne se fly styrte, og hvis det var vores venner, prøvede jeg at tælle hvor mange faldskærme, der slap væk. Jeg har stadig meget tydelige minder om, hvad jeg så, nogle er gode - andre knap så gode.

Min første mission var d. 31. december 1943, hvor vi skulle ødelægge en kemisk fabrik i Ludwigshafen i Tyskland. Min sidste mission var d. 22. februar 1944, som gik til den tyske lufthavn ved Aalborg i Danmark. Formålet med denne mission var at lokke de fjendtlige jagerfly væk fra hovedmålene i det tyske Ruhr-område.

Vores formation var blevet angrebet på vej mod målet af bølger af tyske jagerfly. Da vi nåede målet, så vi, at der var et tykt skydække, og vi kunne ikke se målet tydeligt. Vi smed aldrig bomber i de tyske besatte områder, medmindre vi tydeligt kunne identificere målet, så vi vendte hjem uden at have smidt vore bomber.

Vi var godt på vej hjem, da vi igen blev angrebet af tyske ME 109'ere, og en eskadrille JU 88'ere. En B-17, som fløj ved siden af os blev ramt og styrtede i havet. Alle ombordværende blev dræbt. Få sekunder efter blev vi også ramt. Der var en høj eksplosion, og der kom ild ud af en af de fire motorer. På dette tidspunkt troede vi, var vi over den engelske kanal, og jeg kunne høre at piloten spurgte navigatøren, hvor det nærmeste landingssted var. Navigatøren svarede at det var 90 grader øst, og at der var 20 minutter til land. Jeg vidste med det samme, at vi var på vej ned med konstante eksplosioner og en ti meter lang hale af ild efter os, tvivler jeg på, at nogen af os tænkte at flyet ville kunne lande. B 17'ere er kendt for at være seje, og vores fly beviste at det var sandt. Det var en guds lykke, at vingen hang fast til vi nåede kysten, hvor den sidste eksplosion rev højre vinge af. Vores pilot William Lavies formåede at holde flyet roligt, og det lykkedes os alle at springe ud. Han var en af de bedste piloter nogensinde, og jeg føler mig i stor gæld til ham.

Fra det tidspunkt, hvor vi blev ramt, til vi sprang ud, gik der omkring 20 minutter. Derfor havde jeg tid nok til at komme ud af kanontårnet og tage min faldskærm på, den lå på gulvet ved siden af tårnet. Jeg kan ikke huske, at jeg var bange, men det må jeg have været. Jeg kan huske, at jeg havde ondt af min far og min mor fordi de var bekymrede for mig. Jeg kan huske at jeg bad, og det hjalp mig altid.

Vores pilot var så uheldig, at han landede i en sø, og gik igennem isen og druknede. Bortset fra navigatøren blev vi alle taget til fange, så snart vi ramte jorden. Vi blev ført til en skole hvor vi tilbragte natten, og næste morgen blev sendt til Dulag lejren nær Frankfurt, hvor man internerede tilfangetagne piloter. Derfra til Stalag i Østpreussen og efter russernes fremmarch til Gross Tychow i Polen. Jeg var også med på den 800 km og 86 dage lange døds-march gennem Polen og Tyskland. Jeg blev befriet af de engelske styrker 2. maj 1945.

Jeg er taknemmelig for at jeg spillede en lille rolle i befrielsen af Europa. Jeg er også meget taknemmelig for at jeg kan være her i aften. Tak for den store gæstfrihed, og Jeres interesse for min historie, som jeg er beæret over at dele med Jer. Hvis der er spørgsmål, vil jeg prøve at besvare dem.