

Tale ved 80 års mindedagen for USAAF B-17G Flying Fortress "Stormy Weather" fra 351. Bomber Group, der nødlandede på Als den 24. maj 1944, af Bjørn Allerelli Andersen.

Den 24. maj 1944, kl. 14.25 nødlandede det amerikanske bombefly "Stormy Weather" 100 meter nord for dette sted i lavningen i marken (Skærtoft på Als, ved mindesmærket).

Flyet var af typen B-17G "Flyvende Fæstning" og tilhørte 351st Bomb Group, 8th U.S. Army Air Force og var stationeret på luftbasen Polebrook i England. Om bord var besætningen på 10 mand:

Capt. Robert B. Clay pilot Brigham City, Utah

1.Lt Frank Hatten co-pilot Ranger, Texas

1.Lt Marshall R. Pullen navigatør Pittsburg, Texas

1.Lt George W. Arnold bombeskytte Seattle, Washington

T/Sgt Charles B. Jilcott tårnskytte Spokane, Washington

T/Sgt Frank H. Belsinger radiooperatør Philadelphia, Pennsylvania

S/Sgt Daniel H. Surprise venstre sideskytte Wichita, Kansas

S/Sgt Franklin L. Travis højre sideskytte Newton, North Carolina

S/Sgt Michael De Marie bugskytte White Plains, New York

1.Lt James H. Wimmer agterskytte Omaha, Nebraska

Missionen var at bombe Berlin. Stormy Weather var førerflyet i bombeflyformationen, men desværre blev kun 9 af de 10 faldskærme overført, en fejl, der ville få alvorlig indflydelse på de beslutninger, de skulle træffe senere på missionen.

Efter bomberne var kastet, afbrød jeg formationen, fortæller Captain Clay i sine erindringer, og reducerede manifoldtrykket til 34 tommer og lavede en 180-graders vending og satte kursen tilbage mod Nordsøkyten, og undgik dermed den ekstra afstand til mødestedet. Den bedste undvigelsesmanøvre på det tidspunkt var at variere højden, fordi de tyske luftværnsgranater ikke havde nærhedstændsatser, men deres flak eksploderede derimod efter en forudindstillet tid. Fordi dykning og stigning trak formationen fra hinanden, var den eneste tilladte undvigelsesmanøvre fra førerflyet blide horisontale drejninger. Så det var en slags opløftende at flyve tilbage over Berlin alene, udføre højdeundvigelsesmanøvrer med flak, der sprang ud på alle sider og i alle højder. Efter

at have forladt Berlin-området, gik jeg over til en 110 mph brændstofbesparende langsom nedstigning. Den 100-mph medvind, vi havde på vej til målet, var nu modvind, da vi fløj mod England igen. Bombeflyformationerne over og til højre for os overhalede os gradvist. Ved tiden, hvor vi nåede Nordsøens kystlinje, var vi alene bortset fra en P-51, som dykkede ned og dyppede sin vinge, hilste på os, og derefter satte kurs mod vest.

Indtil nu havde jeg ikke følt nogen særlig bekymring for vores situation. Men jeg følte mig næsten nøgen og alene i 20.000 fods højde over fjendens kyst. Pludselig begyndte motor #4 (yderste højre) at løbe løbsk, og at trykke på feathering-knappen havde ingen effekt. Nu var situationen alvorlig. Med den 100-mph modvind stod vi næsten stille i forhold til kystlinjen langt nede. Månedes før havde besætningen stemt for aldrig at nødlande i Nordsøen, hvis der var noget muligt alternativ. Med det in mente, vendte jeg parallelt med kystlinjen og fløj mod nordøst, i håb om at vi kunne nå Holland eller Frankrig, før vi gik ned. Min hjerne arbejdede på højtryk for at finde ud af nogle muligheder, da jeg huskede, at selvom Sverige officielt var neutralt, var nogle bombefly, der havde nået Sverige, på en eller anden måde blevet fløjet tilbage til England. Uden et ord lavede jeg en 180-graders vending og spurgte Lt. Pullen om kursen til Sverige. Nu havde vi en 100-mph medvind, og jeg følte mig bedre tilpas. Imens, da flyvehastigheden var gået op, øgedes støjen i intensitet og tonehøjde. Kontrollerne blev strammere og strammere. Jeg anstrengte mine øjne ind i det hvide tomrum foran i håb om, at vi ville bryde ud af skyerne i tide til at undgå et styrt. Det fulde udsyn kom i et glimt — havet lige forude. Vi var i et 45-graders dyk med vingerne cirka lodrette. Jeg rullede ud og zoomede tilbage op til skybasen cirka 4000 fod over vandet. Forude var vand og bagved var land. Jeg havde intet valg end at lave den 180-graders vending tilbage til land. Da vi passerede kystlinjen, gav jeg ordren til at springe ud med faldskærm. Arnold og Pullen kravlede ud af næsen og gik bagud. Et minut senere fortalte jeg Hatten at tjekke bagenden af flyet. Han vendte tilbage og sagde, at alle var væk. På det tidspunkt var vi omkring 2000 fod med den yderste venstre motor, der trak et manifoldtryk på 44 tommer kviksølv ved 2300 omdrejninger i minuttet, og flyet krævede stærk venstre ror og hjul for at forhindre det i at vippe over til højre. Jeg fortalte Hatten at skynde sig og springe ud med faldskærm, og at jeg ville nødlande, fordi jeg ikke kunne slukke for den yderste motor ved 90 mph uden at stalle og styrte ned, og hvis jeg bare slap kontrollerne, ville flyet vippe over og dykke ned. Han svarede: "Hvis det er okay med dig, vil jeg hellere nødlande end at springe ud med faldskærm." Jeg sagde: "Okay, spænd dig fast." Vi var sunket så hurtigt, at de tykke skudsikre forruder var kolde nok til, at der havde dannet sig frost på indersiden, så vi kunne ikke se lige frem. Så vi åbnede sidevinduerne og kiggede rundt om kanten af forruden. Terrænet

nedenfor bestod af bølgende skovklædte bakker med flade landbrugsrydninger og huse cirka hver fjerde mil i alle retninger. Med mit sidevindue åbent, cirklede jeg til venstre for en halv omgang og ledte efter et passende sted, men der var intet, og vi mistede fortsat højde. Vi fløj snart i en skovklædt dal mellem to skovklædte bakker, da lige forude var en grusvej fyldt mellem bakkerne på begge sider. Jeg sigtede mod toppen af vejen og, lige da vi passerede over, stallede højre vinge ud og ramte vejen. Jeg husker svagt slibende og bankende lyde og lysglimt, da vi blev rystet rundt. Pludselig var alt stille. Jeg kunne høre fugle kvidre og den blide hvislen af utætte iltbeholdere. For et øjeblik undrede jeg mig over, om dette var himlen, men da jeg kunne fokusere igen, kiggede jeg over på Hatten. Hele hans ansigt dryppede med blod, og jeg vidste, at vi havde overlevet. Flyets næse var rettet direkte tilbage mod vejen, vi havde ramt, med halen ved siden af Hattens side vindue. Kontrolkablet havde trukket pilotens rat solidt mod mit bryst. På en eller anden måde lykkedes det mig at komme ud af mit sæde og op gennem det åbne sidevindue. Hatten kunne kun se svagt, så jeg hjalp ham ud af flyet og førte ham cirka 30 meter væk. Jeg gik tilbage for at brænde flyet (det var påkrævet af reglerne at ødelægge dit fly i tilfælde af en nødlanding) så godt jeg kunne med de 80 gallon brændstof, der var tilbage i venstre vingetank. De baseball-store brandladninger bag pilotens sæde designet til netop sådan en lejlighed var der ikke. Stille forbandede jeg Wing for at have leveret så utilstrækkeligt et fly. (Jeg havde bemærket før start, at motorerne havde over 200 kampflyvetimer, hvilket var den sædvanlige levetid til at skifte dem med renoverede eller nye motorer.) Jeg var fast besluttet på at forsøge at brænde resterne af vraket alligevel. Så jeg rakte ind i cockpittet og greb Very Pistolen og nogle patroner. (En Very Pistol, er en signalpistol, der blev brugt til at skyde forskelligfarvede signaler gennem cockpittets tag for at instruere formationen uden at bryde radiotavsheden.) Jeg tog benzindækslet af den yderste venstre tank, trådte tilbage og sigtede med pistolen mod åbningen. Den dobbelte røde signal prellede af vingen og svævede op over den samme vej, der havde fanget højre vinge.

Indtil da havde jeg kun været svagt bevidst om en gruppe på fem eller ti voksne og børn på vejen. Da signallyset svirrede over deres hoveder, løb de skrigende i begge retninger.

Nu var jeg virkelig oprevet over situationen. Jeg ville brænde resterne af det ødelagte fly, selvom operationen kunne dræbe mig. Jeg satte endnu en patron i pistolen, stak pistolløbet ind i benzinpåfyldningsrøret, lukkede mine øjne og trak i aftrækkeren. Jeg kunne høre signallyset syde inde i tanken, så jeg åbnede mit øje, og en blå flamme på en fods højde bevægede sig dovent ud af åbningen. Ubevidst stak jeg Very Pistolen under mit bælte og begyndte at lede Hatten op til det nærmeste bondehus og efterlod frustrationens genstand til sin egen skæbne.

En venlig gammel mand med et Røde Kors armbind mødte os uden for bagdøren. Jeg signalerede til Hatten og derefter til huset. Overraskende fortalte han mig på engelsk, at dette var Danmark, som var besat af tyskerne, og han kunne ikke hjælpe mig på grund af frygt for gengældelse fra tyskerne. Så jeg spurgte ham, om jeg kunne vaske blodet af min co-pilots ansigt, og han førte os modvilligt ind i køkkenet, hvor hans kone havde en spand med vand klar.

Jeg vaskede Hattens ansigt og forsøgte at afgøre, hvor alvorlig flængen var, da familien startede en verbal tumult. Jeg kiggede ud af et vindue og spottede en velnæret tysk soldat med en maskinpistol klar, der sneg sig op til huset. Han sparkede døren op og råbte højt på tysk, mens han svingede med våbnet truende. Den gamle mand fortalte mig at jeg skulle smide min pistol på gulvet, hvilket (efter at have indset, at den var under mit bælte) jeg gjorde hurtigt. Senere tænkte jeg på ironien i, at efter kampen for at overleve, kunne en Very Pistol med en brugt patron have været grunden til min død.

C'est la guerre (sådan er krigen), vi var nu krigsfanger.

Kaptajn Robert B. Clay 1944

Set fra de lokale alsinger, forløb nødlandingen som følger

Flyet kom ind over Als fra nord og passerede landsbyen Svendstrup, og dermed også forbi Danfoss administrationsbygning. Usædvanligt havde der ikke været andre fly over området den dag, og lyden, over den lave sky, af et fly med motorproblemer tiltrak sig meget opmærksomhed. Da flyet brød igennem skyerne, var det så lavt, at folk på jorden kunne se de amerikanske markeringer på flykroppen.

Piloten, kaptajn Clay havde alvorlige problemer med flyet, så han beordrede besætningen til at springe ud med faldskærm. To besætningsmedlemmer sprang ud over landsbyen Svendstrup nær Danfoss-fabrikken, og 6 andre cirka 1 km længere mod sydøst nær landsbyen Klingbjerg, på en linje ned til gården "Solbjerggaard", da flyet var i så lav en højde, at yderligere flugt var umulig. Efter yderligere 5 km var flyet over landsbyerne Holmskov og Østerholm, et øjeblik senere, Kaj Valentin, stod i gården til sine forældres gård, "Lysmose" nær Holmskov, og han husker, at flyet passerede lige over skorstenen på huset.

Ejeren af Myrholm, Peter Clausen arbejdede med sin hest og vogn, da hans kone Marie kom ud af fordøren og råbte, at et fly var styrtet ned klokken 14.25, på den anden side af huset. Peter havde hørt støjen, men troede kun, at laden på Skærtøft var kollapsede. Da han skyndte sig rundt om huset, mødte han Clay og Hatten i sin have, selvom han ikke kunne tale engelsk, kunne han se, at Hatten

kunne bruge lidt hjælp med sit hovedsår, så han tog dem ind i køkkenet, hvor hans kone behandlede skaden og derefter gav dem noget at spise.

Der var et stort antal tyske soldater i området, og inden for en time havde de fanget hele besætningen, som ikke var i stand til at gemme sig eller flygte. Deres chancer for at undgå fangenskab var reduceret, da regionen havde været en del af Tyskland fra 1864 indtil 1920, og selvom flertallet af den lokale befolkning stemte for at vende tilbage til dansk styre, var der stadig et antal tyske sympatisører, der var mere end villige til at underrette de besættende styrker om tilstedeværelsen af allierede flyvere.

Landmand Niels Good i Klingbjerg, hjalp et medlem af besætningen, der landede på hans mark, mens han malede sit hus sammen med sin datter Ellen. De gemte faldskærmen i et jagthus, men den blev senere fundet af tyske soldater. Lokalbefolkningen formåede at skjule nogle faldskærme, som senere blev brugt til bryllupskjoler, det hvide kors i et dansk flag og til andre formål. Stof var svært at få fat i under og efter krigen, og faldskærme var lavet af en meget god kvalitet. Overraskende nok var fodsporene, hvor amerikaneren var landet, 3 tommer dybe, og de var synlige resten af sommeren. Alle de andre besætningsmedlemmer landede inden for et par hundrede meter, en landede i et træ, og det tog et stykke tid at få ham ned. Seks af dem, der var sprunget ud, samledes i "Doktorhuset", hvor Maria og Anna Clausen boede. Anna var læge på hospitalet i Sønderborg 30 km væk. Alle amerikanerne blev godt beværtede og blev straks inviteret med til bords da der blev fejret rund fødselsdag i familien. Besætningsmedlemmerne må have fået sig noget af et kulturchock, da de ganske kort tid før, var en del af krigens rædsler og nu sad i en alsisk "gui dønsk" med kaffe å tååå og taler. Efter længere tid end forventet dukkede tyskerne op. Forsinkelsen i deres ankomst var forårsaget af lokale folk, der vildledte soldaterne om, hvor de allierede flyvere var gået hen. Selvom tyskerne var utilfredse med den gode behandling amerikanerne modtog fra danskerne, tillod de dem stadig at afslutte deres måltid, før de blev taget til Myrholm, hvor de to piloter blev holdt fanget.

Agterskytte Wimmer blev straks han landede, kontaktet af et lokalt medlem af modstandsbevægelsen, Mogens Dyhre, som gemte sig for tyskerne i købmandsforretningen overfor Danfoss. Dyhre tilbød at gemme besætningsmedlemmerne, men de afslog da de havde modtaget instruks om at blive sammen.

I løbet af de næste par timer blev de 10 besætningsmedlemmer bragt til Myrholm, hvorfra de alle blev sendt hen til vraget af Stormy Weather. Her rasede en tysk officer mod dem, da han så de 21 missionsmarkeringer, der var malet på bombeflyet. Det var meget usædvanligt, at en bombefly

overlevede 21 missioner, hvilket betød, at flyet må have forårsaget en masse skade på Tyskland siden januar 1944, efter det forlod Boeing-fabrikken i Seattle.

Senere den eftermiddag løb nyheden over hele Als, at en Flying Fortress var nødlandet i Østerholm, og et stort antal mennesker tog dertil for at se vraget, men et par tyske soldater bevogtede flyet, og sørgede for at ingen fik lov til at nærme sig det.

I løbet af de følgende dage fjernede tyskerne vraget af "Stormy Weather" på lastbiler, og besætningsmedlemmerne blev sendt til krigsfangelejre i Tyskland.

Efter krigens afslutning vendte alle ti besætningsmedlemmer af "Stormy Weather" sikkert hjem til deres hjem i USA og i taknemmelighed for deres indsats under 2. verdenskrig for befrielse af Europa er dette mindesmærke sat, og det er udført af elever på EUC-Syd på foranledning af "Stormy Weather" kommiteen, bestående af Mogens Dyre, Gunnar Hounsgaard og Leo Bram. EUC Syd blev inddraget i projektet med at lave et monument, mens B-17-propellen blev hentet i Holland af Leo Bram og forberedt til monumentet på Danfoss på Als. Halen med J-markeringen, som flyet oprindeligt var påtegnet.

Den 24. maj 2001 vendte fem af besætningsmedlemmerne, sammen med deres pårørende, tilbage til Als. Deres værter var de daværende kommuner Augustenborg, Nordborg og Sønderborg, men selv i dag er vi utroligt taknemmelige og beærede over at have besøg af flere familiemedlemmer og efterkommere af besætningen fra USA, og ikke mindst de britiske gæster, som er efterkommere efter RAF bombefly, der ligeledes blev skudt ned over Als.

Thank you so much to our American and British friends for taking the long trip to Als, Denmark participating and together with us celebrating on the 80 years memorial day of the fateful event.

Tak fordi I lyttede! Bjørn Allerelli Andersen

