



Polismästaren i Jönköping meddelar: Kl 1515 landade 2 amerikanska flygande fästningar på flygfältet i Jönköping. Besättningen utgjordes av sammanlagt 19 man. 10 man i det ena fpl och 9 i det andra. Av besättningen är 1 man död och 2 sårade. Den döda har överförts till bårhuset och de sårade till centrallasarettet. Den ena fästningen är så svårt skadad att den ej kan flygas. Skottskador i tankarna. Besättningen och planen omhändertagna av militär och polis. Vidare order avvaktas. Order emotses å tfn 69

Uppdrag Pölitz

Landning Jönköping

En dokumentation

insamlad av Stig Lundgren

kompletterad av Torstein Landström-Wallmo

Beskrivning av flygplanen

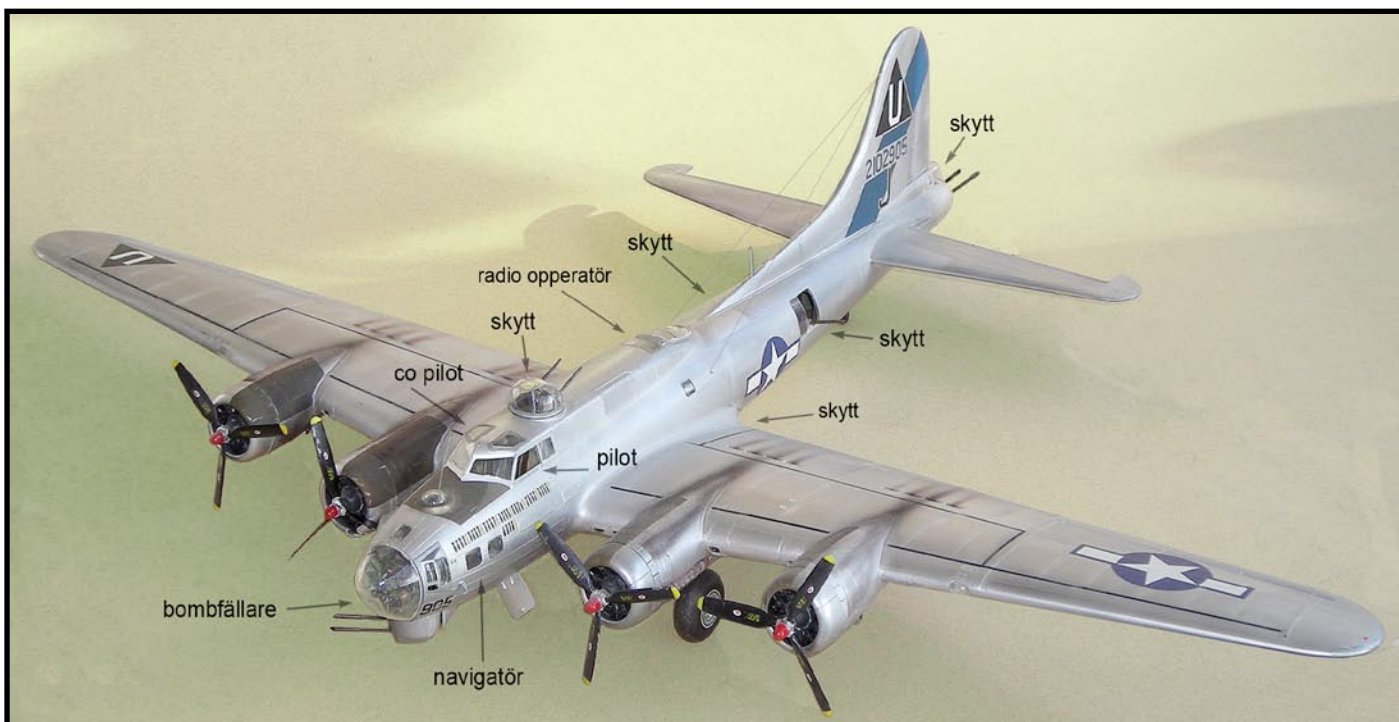
Flygplanen som landade i Jönköping var av den senaste typen av Flygande fästning. Det flygplan som först landade var en Boeing B-17G-60-BO med serienummer 42-102905, den andra en B-17G-85-BO med serienummer 43-38426.

B-17G versionen avslutade en rad förbättrade versioner av den ursprungliga Flygande fästningen som började konstrueras den 16 augusti 1934. Boeing gav den beteckningen Modell 299. Den flög för första gången den 28 juli 1935. Konceptet för de nya bombarna var att de skulle flyga lika fort som jaktflyget, dessutom skulle de kunna flyga lika högt eller högre med hjälp av kompressorladdade motorer och syrgasutrustning för besättningen. Genom det nya Nordens bombsiktet kunde de bomba från hög höjd med precision.

B-17G versionen började lämna monteringsbanden under sommaren 1943. Den kom i tjänst med åttonde Air Force i Europa i slutet av samma år.

Den ovanligt stora vingen, med tät fackverkskonstruktion och den cirkulära flygplanskroppen utgjorde ett extremt starkt flygplan. Tillsammans med de fyra turbokompressladdade 1200hp Wright Cyclone luftkylda motorerna kunde det skadas avsevärt och ändå flyga. Den förbättrade beväpningen på G-versionen gjorde att den verkligen levde upp till sitt namn "Flygande fästning". Längst fram satt ett nykonstruerat Bendix vridbart torn med två 0,5inches (12,5mm) kulsprutor, strax ovanför, på var sin sida nosen fanns två kulsprutor. Bakom piloterna på flygplanets rygg var också placerat ett torn med två ksp. Bakom vingen stod en skytt på vardera sidan i kroppen med en ksp. var. På undersidan satt en kortväxt skytt ihopklämd i en boll-turret med två ksp. Slutligen, under det stora sidorodret satt akterskytten med två ksp. Bomblasten var mellan 2 000kg och 8 000kg beroende på uppdragets längd. Klart att flyga, men utan bomber vägde flygplanet 17 252kg. Högsta marchhastighet var 423 km/t på 7 600m höjd. Vingarnas spännvidd var 31,64m och flygplanets längd 22,66m. Besättningen var 9-10 man, bombfällare, navigatör, förstepilot, andrepilot, radiooperatör, och fem skyttar.

(TLW)



Den 7:de oktober 1944

U.S.A.s åttonde luftflotta sände denna dag ut 1422 bombplan eskorterade av 900 jaktplan över mål i Tyskland. 3188 ton bomber fälldes. Målen var fabriker för motorer och syntetisk olja.

Efter tyskarnas tillbakadragande från Frankrike och med sviktande fronter på andra håll, koncentrerades luftvärnet alltmer i Tyskland. Luftvärnskanonerna grupperades 12 till 24 stycken att avfyra i gemensamma salvor. Projektilerna som var spränggranater nådde över 10.000 meters höjd. Speciellt välförsvarade blev de viktiga fabriker som producerade syntetisk olja och bensin. Ett av målen den 7:de oktober var den lilla orten Pölitz ca 15 km norr om Stettin. Trots flera attacker var fabriker fortfarande i produktion. Vid Pölitz fanns ca 270 luftvärnskanoner placerade.

För dagens attack insattes Boeing B-17 bombare från 351 Bombardment Group, 401 BG och 457 BG, sammanlagt 149 flygplan. Av dem nådde 142 flygplan fram till målet och fällde ca 347 800 kg bomber. 132 flygplan återkom till England men endast 19 av dem var helt oskadda. 17 flygplan saknades, 8 av dem landade i Sverige.

B-17-G 42-21192 RQ-R 351BG. Krachlandade norr om Karlshamn. 7 döda, 2 skadade som internerades i Gränna.

B-17-G 44-8222 RQ-A 351BG. Landade i Sövde.

B-17-G 43-37674 RQ-F 351BG. Landade på F17 Bredåkra, 9 man internerades i Gränna.

B-17-G 42-31087 SC-K 401BG BOCHE BUSTER Landade på F17 Bredåkra, 9 man internerades i Gränna.

B-17-G 43-38452 IW-D 401BG UNDECIDED Krachlandade mellan Ljungby och Växjö, besättningen klarade sig oskadd.

B-17-G 42-97196 TU-M 351BG BOBBIE ANNE Landade på F11 Skavsta. Jönköpings flygfält, 2 döda, övriga 8 man internerades i Mullsjö.

B-17-G 43-38426 DS-B 351BG. Landade på Jönköpings flygfält, besättningen på 9 man internerades i Mullsjö.

För de två B-17 som landade i Jönköping hade uppdraget börjat med start från Glatton och Polebrook, två krigsflygfält belägna i närheten av varandra, 97 km rakt norr om London, strax söder om Peterborough. Efter frukost och briefing var man i luften strax efter kl 0700 och uppsamlade i formation på 6000 fots höjd, ungefär kl 0800.

Man flög ut från England med kurs mot Holland men svängde sedan norrut över Nordsjön. I höjd med den Tysk-Danska gränsen svängde man västerut och skar över södra Jylland ner mot Lübecker Bucht. Flygplanen passerade in över Tyskland strax norr om Rostock. Färden gick sedan enligt uppgift till en plats söder om Stettin som skulle heta Dab (*någon sådan plats har inte kunnats hittas, enligt färdkarta fanns IP vid södra ändan av sjön Madü*), den var bombaradans IP, den punkt där man svänger och riktar in sig mot målet. Höjden över målet när bomberna skall fällas är mellan 25 500 och 26 000 fot dvs. ca 7 900 m. Trots att Tyskarna försökte döja fabriker med rök, var sikten god och anflygningen gick bra till strax före bombfällningen.

(TLW)





LONDON

Polebrook

Glatton

Inritad antaglig flygväg.

STETTIN

Jönköping

(TLW)

Lt. Garland, B-17G 905

B-17-G 60-80 42-102905 J U.S. 8th AIR FORCE, 748 Squadron, 457 Bombardment Group. Mission No 133. 7:de oktober 1944. Mål: Pölitz fabriker för syntetisk olja.

Berättat av Lt .Richard Garland, andrepilot. (SL)

Min besättning och jag hade tränat i U.S.A. och vi flög en B-17-G till England den 9 september 1944. Vi landade i Wales där vi lämnade planet för att det skulle bli modifierat.

Vi tilldelades 457 Bomber Group, som utbytesbesättning för sådana som sårats eller gjort färdigt sin omgång uppdrag. Vi reste med tåg till Glatton i East Anglia, 60 miles norr om London. Här vidtog de vanliga orienterande lektionerna, såsom flykt och överlevnad, radioprocedurer i Storbritannien, handhavandet av Gee (*ett Brittiskt hjälpmedel för radio-navigation*), formationsflygning och andra saker som var speciella för europeiska förhållanden.

Före den 7 oktober hade jag flugit ett uppdrag till Kassel. Det visade sig lyckligtvis vara en "Milk run" ett lätt uppdrag, inget fientligt jaktflyg och mycket lite luftvärn. På uppdraget till Pölitz flög jag som copilot med Lt. Clarenc Jennings. Jag hade inte träffat någon i besättningen före flygningen. Genomgången före uppdraget är outplånligt i mitt minne. Vi upplystes om att kom vi i svårigheter så hade vi alternativet att flyga till Sverige och bli internerade resten av kriget. Det blev en genomgång av de flygfält i södra Sverige som en B-17 kunde landa på. Efter genomgången kom kapten Lloyd A. Cox, en underrättelseofficer S-2, fram till mig, presenterade sig och sade: "Löjtnant i dag får ni ha mej med som dödvikt". Jag har ofta tänkt på hur profetiska de orden var.

Vi åt en stadig frukost och transporterades sedan till uppställningsplatsen där vårt flygplan väntade. Medan vi stuvade in vår utrustning antändes en av signalfacklorna och orsakade ett väldigt rabalder. Besättningen lyckades med hjälp av underhållsmanskapet släckte elden med brandsläckare.

Vi gjorde vår före-flygning kontroll och startade motorerna. På signalen taxade vi fram till vår plats i start-linjen. Vi lyfte och fann vår position i formationen utan svårighet. Som jag minns det var vi några minuter sena när vi lämnade Glattons uppsamlingsområde.

Något som gjorde ett starkt intryck på mig var när vi flög in över fiendens kust och jag vred mig runt och såg de hundratals flygplanen i bombarströmmen. Jag tänkte på den fantas-tiska förmågan av

Förenta Staterna att prestera en sådan krigsansträngning. Detta var ju min första chans att se Åttonde Luftstridskrafternas fruktansvärda kraft. Uppdraget flögs i stort sett som planerat när vi tog oss över det ockuperade Danmark, över östersjön och in i Tyskt luftrum. Vi mötte inget motstånd från Luftwaffe-jakt på väg till I.P. (*Det ställe där man börjar inflygningen för bombfällning*). När vi svängde mot norr, fick vi kämpa mot en stark motvind och vår bombinflygning var mycket långsam. När vi närmade oss målet fick vi mycket precist följande luftvärn som omgav flygplanen i den ledande squadronen. Emellertid var det bara under de sista sekunderna i anflygningen som vårt plan faktiskt träffades av luftvärnet. Jag tittade just på planen i den ledande squadronen, då jag såg luftvärnsbrisader träffa överste Luper's flygplan. Det verkade vara i besvärigheter och sedan såg jag tre fallskärmar slå ut nära mittdörren.



Därefter verkade planet vid vår högra vinge vara illa ute och flög vingligt. Några få sekunder senare, exploderade ett utbrott av luftvärn omedelbart framför vårt flygplan och de båda motorerna i vår högra vinge nr 3 och nr 4 stannade. Dessutom märkte jag att vi förlorat syretillförseln, (*syrgas till andningen*) - här satt vi på 26000 fots höjd utan syre! Vi sänkte omedelbart flygplanets nos och sjönk så snabbt som möjligt. Luft-krevaden hade svårt sårat Lt. Stewart W. Jakku, vilket fått honom att i förtid släppa bomberna och därigenom lättat vår last. Allt som hände samtidigt gjorde att jag inte märkte att bomberna föll. Jag fick snart veta att Lt. Martin Schwartz navigatören, blivit skadad och kapten Floyd A. Cox hade dödats av explosionen. Här skulle jag särskilt vilja omnämna t/sgt. Hardy Bell, som kröp ner i nosen och försökte ge första hjälpen åt Lt. Jakku. Jag hade hand om morfinsurreterna och så snart vi sjunkit till 10000 fot kravlade jag också ner i nosen på flygplanet och där fann jag kapten Cox död och löjtnant Jakku svårt chockad. Bell vaggade Jakkus huvud i sitt knä och försökte lugna honom, löjtnant Schwartz var sårad i axeln, också han i chocktillstånd, om än mindre än Jakku. Vi gav Jakku morfin för han var allvarligast skadad av de två.

När jag lämnade flight-deck och kröp ner i nosen hade vi inte lyckats stänga bombluckorna. Inte heller hade vi lyckats flöjla propellrarna på de två styrbordsmotorerna som vindmöllade och orsakade ett våldsamt motstånd på planets högra sida. (Fotografier visar att man faktiskt lyckats flöjla den inre motorns propeller). Vi hade mycket svårt att kontrollera flygplanet för, som vi sedan fann, en luftvärnsgranat hade gjort ett stort hål i vänstra stabilisatorn.

(*eg. v. höjd-roder*) Lyckligtvis hade inte granaten exploderat annars skulle flygplanet förmodligen blivit allvarligare skadat. Ytterligare genomgång av flygplanet avslöjade att vi inte hade något hydrauliskt tryck och att både olja och bensin läckte från vår högra vinge. Löjtnant Jennings och jag övervägde flygplanets kondition och det faktum att vi hade svårt sårade ombord och beslöt, för att få hjälp för våra sårade, så snart som möjligt styra mot Sverige.

Jag frågade "Marty" Schwartz om han hade en karta över Sverige och om han kunde ge oss en kurs till ett flygfält. Fastän han var svårt sårad, lyckades han hitta en karta och ge oss en kurs. Jag såg mig omkring och upptäckte att bombluckorna fortfarande var öppna, trots att radio-operatören och skyttarna försökt att veva igen dem manuellt. Jag råkade kika ut genom det högra fönstret och såg att högra hjulet var delvis nedsänkt och jag antydde till karlarna att de kanske vevat på fel urtag. Min förmodan var riktig och bombluckorna stängdes till slut. Jag fann att motorn till landstället fungerade och jag fick in hjulet i gondolen igen, Stängningen av bombluckorna hjälpte till att minska luftmotståndet och vi flög mot Sverige på två motorer utan större svårigheter om man bortsåg från en krabbgång åt vänster. Sålunda var gamla 905 fortfarande delvis luftvärdig.



En B-17 G från U.S.8th AIR FORCE, 748 Squadron, 457 Bombardment Group, ett systerskepp till 905.

Jag frågade "Marty" Schwartz om han hade en karta över Sverige och om han kunde ge oss en kurs till ett flygfält. Fastän han var svårt sårad, lyckades han hitta en karta och ge oss en kurs. Jag såg mig omkring och upptäckte att bombluckorna fortfarande var öppna, trots att radio-operatören och skyttarna försökt att veva igen dem manuellt. Jag råkade kika ut genom det högra fönstret och såg att högra hjulet var delvis nedsänkt och jag antydde till karlarna att de kanske vevat på fel urtag. Min förmodan var riktig och bombluckorna stängdes till slut. Jag fann att motorn till landstället fungerade och jag fick in hjulet i gondolen igen, Stängningen av bombluckorna hjälpte till att minska luftmotståndet och vi flög mot Sverige på två motorer utan större svårigheter om man bortsåg från en krabbgång åt vänster. Sålunda var gamla 905 fortfarande delvis luftvärdig.

Vi närmade oss Sveriges södra kust och fann den täckt av moln, jag frågade "Marty" Schwartz om det fanns några flygfält längre norrut tillräckligt stora för att landa en B-17 på. Vi beslöt försöka med en stad vars namn var tryckt på kartan med lika stora bokstäver som Stockholm, staden hette Jönköping. Den låg i södra ändan av en stor sjö och skulle vara lätt att hitta från luften. Vid omkring kl 15,00 var molnen nästan upplösta och vi fann staden vi sökte. Vi sänkte oss ner och började cirkla runt staden i motsols riktning, hela tiden med de fungerande motorerna innerst i svängen. Flygfältet visade sig vara ett mycket litet gräsfält utan håra banor, knappt tillräckligt stort att landa en B-17 på. Vindstruten visade att vinden kom från norr, en riktning som tvingade oss att nalkas fältet nedför en kulle. Vi insåg att vi måste landa utan bromsar, för vi hade ingen hydragolj kvar. Jag sa till Jennings att jag läst om ett sätt att bromsa ett flygplan genom att använda fallskärmar och tyckte detta var rätt tillfälle att pröva det. Han samtyckte och jag bad skyttarna att kasta midjefönstren och fästa fallskärmarna i kulsprutevästena. När de kände hjulen ta mark skulle de utlösa en skärm på var sida flygplanet. Medan vi cirklade runt fältet fyrade vi av röda facklor för att visa att vi hade sårade ombord som behövde medicinsk hjälp. Vi hade ingen radiokontakt med tornet och kunde inte förklara våra problem. Från luften kunde vi se hundratals människor som samlades vid fältet för att se , vad som måste varit den första B-17 att landa så här långt norrut i Sverige. Jennings gjorde en makalös inflygning och landning. Hjulen tog mark och karlarna som hanterade fallskärmarna gjorde ett fantastiskt jobb. Marken och som tur var marna just som hjulen tog i marken och som tur var vecklade bara den vänstra skärmen ut sig. Fastän



905 cirklar över Jönköping, landningstället är utfält och man kan se skadan i vänster höjdroder.

Foto: S-E. Sunesson.

både Jennings och jag stod på vänstra roderpedalen och försökte få planet att följa kanten av fältet runt, så var det den fallskärmen som drog flygplanet runt i en halvcirkel och fick oss att stanna precis framför hangaren. Vi kunde inte ha gjort det bättre om vi haft full kontroll av flygplanet. Jag stängde av kontakterna så fort vi tog mark för att minska elfaran från någon elektrisk gnista om vi skulle krascha.

Svenska hemvärnet närmade sig flygplanet och visade oro för bensinen som rikligt läckte ur högra vingen, de ställde hinkar under läckorna för att ta tillvara den dyrbara vätskan. Hemvärnet visade att de hade kontroll över situationen genom att teckna åt oss att hålla händerna över huvudet när vi klättrade ur flygplanet och så genomsöktes vi efter vapen. En av männen ville upplysa mig, genom att peka och säga: "kaputt, kaputt", om att kapten Cox var död. När jag just börjat tala med en svensk militär, hörde jag till min förvåning ljudet av en B-17 och vände mig om för att få se ännu en B-17 nalkas fältet. Den cirklade runt fältet och landade och fastän piloten hade kontroll över planet så kunde han inte stoppa planet innan han träffade ett dike i slutet på fältet. Jag kommer inte ihåg namnet på gruppen som planet tillhörde, men planet hade fenan målad röd. Ambulanspersonalen lastade in "Stew" Jakku och "Matry" Schwartz i ambulansen och körde dem till sjukhuset. Det fanns inga sårade i den andra B-17. De övriga medlemmarna av de två besättningarna kördes i taxibilar, två i varje bil, tillsammans med svenska vakter, till en restaurang i sta den där vi fick middag på köttstuvning som smakade verkligen bra. Klockan var nu omkring 17,00 och det började bli mörkt. Vi fördes till ett hotell och jag kommer ihåg att vi gick igenom en danslokal för att komma till våra rum. I salen fanns folk i finkläder och en del i militäruniformer. Senare på kvällen kom en medlem av Förenta Staternas legation och pratade med oss. Han informerade om grunderna för att vara internerad i ett neutralt land. Det fanns två interneringsläger i närheten och vi skulle förmodligen till ett av dem. Det krävdes att vi skulle bära civila kläder och han visste inte hur länge vi skulle vara internerade. Emellertid, greve Bernadat, (*Folke Bernadotte?*) en man som var mycket pro-amerikan hade låtit förstå att internerade amerikaner skulle flygas ur landet så snart det kunde arrangeras.

Det visade sig att vi blev internerade i bara två månader. Vi var inte enbart hänvisade till området där vi bodde och vår internering var ingen strapats på något sätt. När det beslutades att vi skulle bli repatrierade sändes vi till ett säkert hus nära Stockholm, där vi väntade på flygplanet som skulle flyga oss tillbaka till England. Flygplanet var en svart, obebäpnad B-24 som anlände en natt omkring kl 02.00 när vi varit i det säkra huset ett par dagar. När jag stod i ledet för att gå ombord på planet, fick jag mottaga den första posten från min familj sedan jag kom till Sverige. När jag läste breven fick jag veta att jag varit listad som dödad i strid och ett telegram från War Department hade sänts till min mor.

Daterat 12 oktober 1944

The Secretary of War önskar uttrycka sitt djupa beklagande att er son 2nd Lt. Richard R. Garland dödades i strid den 7 oktober 1944 över Sverige.
undertecknat Adjutant General

Telegrammet sa faktiskt att jag var dödad över Sverige men min mor vägrade att tro på äktheten av fakta i telegrammet. Mor fick senare ett telefonsamtal och ett brev från adjutant-generalen att telegrammet verkligen var felaktigt, att jag mådde bra och återvänt till tjänst i ett neutralt land.

Vi återvände till 457;de Bombgruppens bas i Glatton och därifrån åter till U.S.A. för nya order.

Utdrag från brev till Stig Lundgren hösten 1991:
.... fick jag avsked från flygvapnet vid slutet av andra världskriget och återvände då till universitetet för att ta en examen i fysik. Jag har varit lärare i 33 år och är nu tillsammans med min fru pensionerad. Vi har 3 söner och 8 barnbarn.



*Jennings och Garland
på vingen av 905.
I bakgrunden B*DS.*

Besättning på 42-102905 -J

Clarence R. Jennings 1.lieutenant, pilot in command

William H. Barth Jr S/sergeant, midje-skytt

Hardy L. Bell T/sergeant, toppturett-skytt

Lloyd Alfred Cox 2.lieutenant S-2, observatör

Richard R. Garland 2.lieutenant, pilot

Stuart W. Jakku lieutenant, bombfällare

Walter W. Marr T/sergeant, radio-operatör

Martin Schwartz lieutenant, navigatör

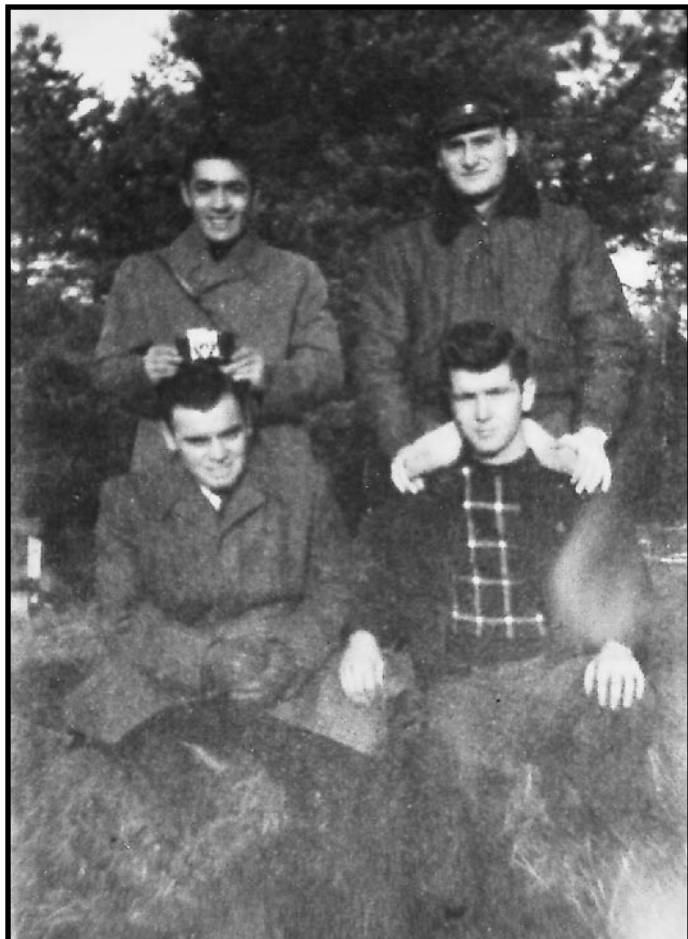
Charles Spornick S/sergeant, underturett-skytt

John D. Wood S/sergeant, akter-skytt

Ombord fanns också underrättelseofficeren Cap. L.A. Cox. Han träffades av splitter i fören av flygplanet och avled. Där fanns också bombfällaren 2:d.Lt. S.W.Jakku som blev svårt sårad. Lt. Jakku fördes till lasarettet efterlandningen men avled följande dag av sina svåra inre skador. Strax bakom dem hade navigatören Lt. M.Schwartz sin plats och han fick lättare skador.

Den överlevande besättningen internerades i Mullsjö.

Flygplanet var så svårt skadat att det fick skrotas. Det fick lämna sina hela motorer till D-BS.

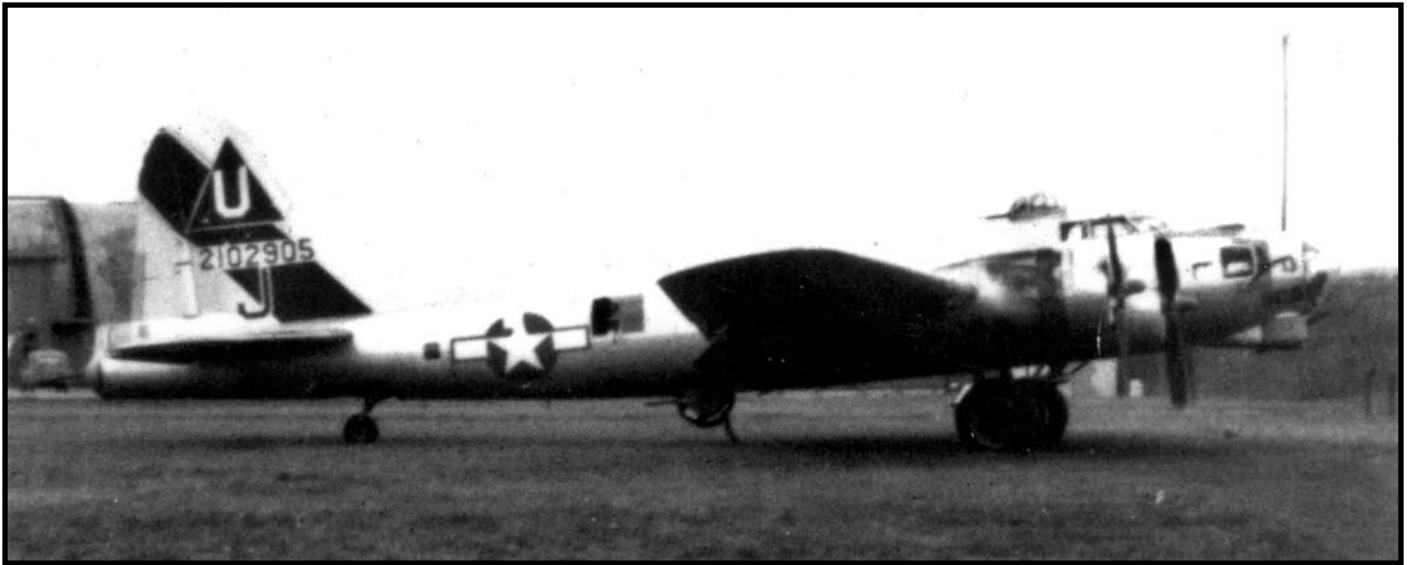


Överst: C. Spornick och M. Schwartz.

Under: R. Garland och J. Wood.

Interneringsläger VI MULLSJÖ		Nr. 278.
Identitetskort för internerad utländsk militär personal.		
Namn: Garland	Förnamn: Richard Randall	
Nationalitet: U.S.A.	Född den: 20/2 1923	
Grad: 2nd Lt.	Int.nr: 278/VI	
Mullsjö, den 9 / 10 1944		
<i>Bo Widfeldt</i> Kommandant		
<i>Richard Randall Garland</i> Adjutant		
Int. Mullsjö		

Via Bo Widfeldt.



905 J har landat i Jönköping.



*905 J höger sida. Under fönstret syns skador efter
splitter som orsakade kapten Lloyd A. Cox's död och
sårade Jakku Stuart och Martin Schwartz.*

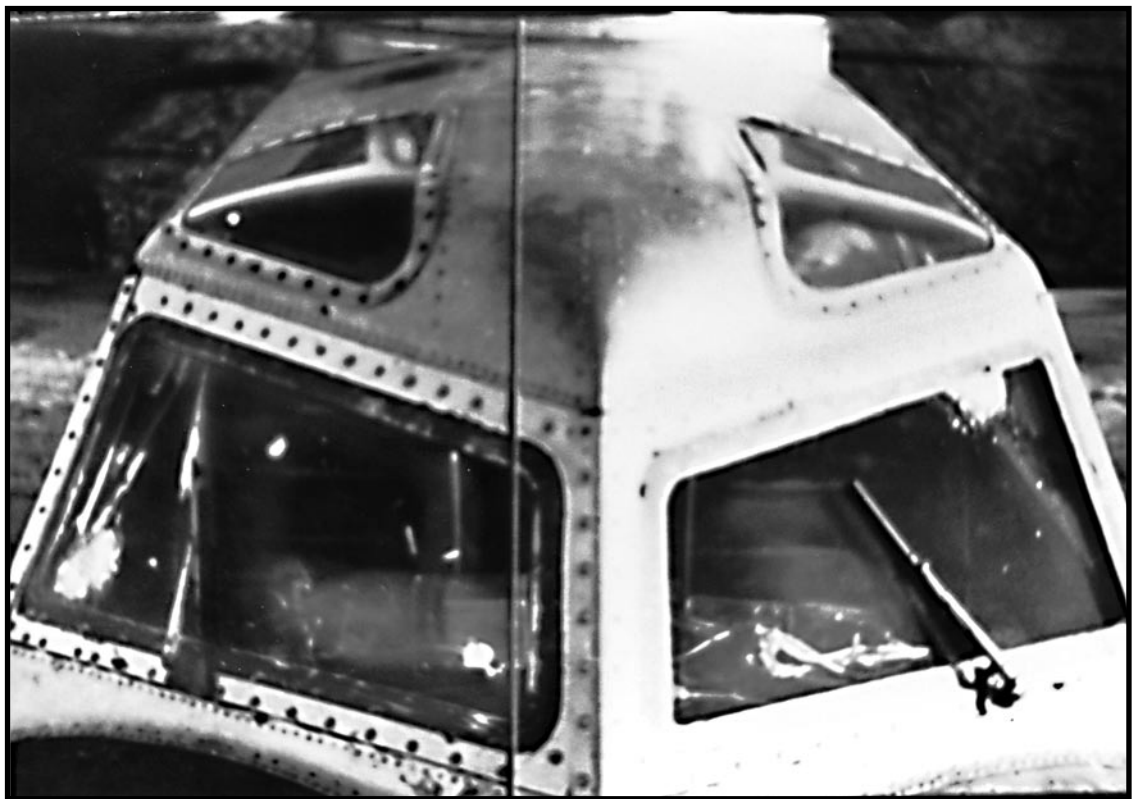
Foton via Stig Lundgren.

Skadorna på vänster höjdroder.vv





*905 J med 40 bombuppdrag markerade på vänster sida.
var femte bomb målad röd.*



Splitterskador syns också i vidrutan.

Foton via Stig Lundgren.

Lt.Fisher, B-17G BS-D

B-17-G 43-38426

U.S. 8th Air Force, 511 Squadron,
351 Bombardment Group.

Utdrag ur brev med Stig Lundgren vintern 1991-92.

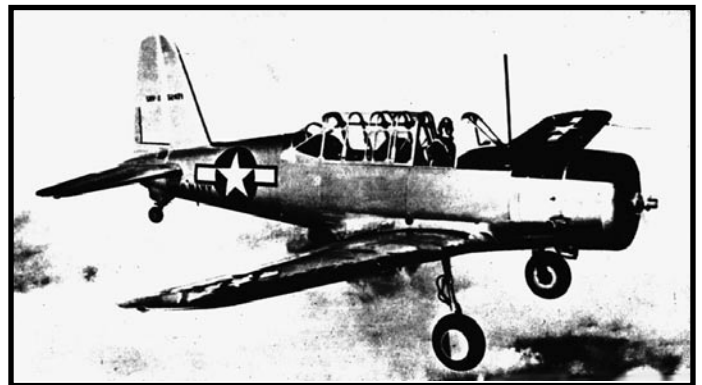
När jag tog värnning 1942 var jag elev vid Columbia College i New York City. Jag hade gått två år och var 20 år gammal. Det var inte förrän i januari 1943 som träningen började. Vi slussades från bas till bas för att läras bära uniform, marschera, bli testade, utvalda, tränade och sedan lagda på hyllan för att vänta på vår tur till flygskolan. Jag hade tidigare inte ens flugit som passagerare men jag visste att jag ville flyga, det var en hel del romantik i det hela. Men snart flög jag, i två månaders intervaller för varje fas. Först var det i Albany, Georgia i ett öppet tvåsitsigt biplan, det kallades PT (primary Trainer) 17 Caydet. Sedan gick vi vidare till grund-träning i Georgia på BT (basic Trainer) 13A Consolidated Vultee Valiant. Detta var ett monoplan, tvåsitsigt med täckande huv. Det fanns omkring 60 kadetter i varje grupp och gruppen hölls ihop under hela kadettträningen. Eftersom jag hela tiden framhållit min vilja att få flyga B-17 blev jag näst sänd till avancerad träning i South Carolina och fick flyga tvåmotoriga Beechcraft AT (advanced trainer) 10 Wichita som också hade täckt cockpit.

Potentiella jaktpiloter tränade på AT-6 North American Harvard. Jag flög senare sådana på en avancerad kurs i instrumentflygning. Vi examinerades från vår kadettutbildning, fick våra vingar och började träna på Boeing B-17 E som tillsammans med B-24 var de två största bombarna (U.S.A.F.) på den europeiska krigscenen. Efter den första träningen på B-17 i Columbus, Ohio, for jag till Gulfport, Mississippi där vi tränades samman som besättning i två månader. Vi fick sedan en precis ny B-17G att flyga till Wales i England, där vi tilldelades 351:st Bomber Group stationerad i Polebrook. Det var en särdeles intressant upplevelse att flyga över Atlanten. Vi tog storcirkelroutten och stoppade för tankning på Goose Bay, Labrador och Reykjavik, Island. Vi såg norrsken i Goose Bay, startade i snöstorm från Reykjavik kl 03.00 em och såg i skymningen Irland i all sin gröna skönhet.

Vi började flyga uppdrag efter bara en eller två orienterande flygningar eftersom det var ont om besättningar. Detta var i september 1944.



Boeing-Stearman PT-17 Kaydet.



Convair-Vultee BT-13 Valiant.



Beechcraft AT-10 Wichita.

7 oktober 1944 ... över Szczecin (Stettin) träffades två motorer på mitt flygplan av luftvärn, båda på styrbords sida, Den ena stannade, den andra var delvis i funktion. Jag kunde inte längre hålla mitt läge i formationen, vilket gjorde mig sårbar för Luftwaffe. Efter noga övervägande, -för att återvända till England måste vi flyga över fientligt territorium, och knappt med bränsle,- så beslöt jag flyga till Sverige som vi hade instruktion på. Vi hade en karta över södra Sverige och en nödfrekvens och förväntades bli genskjutna av svenska flygplan som skulle eskortera oss till deras kamouflerade fält. Inga flygplan syntes, varför vi fortsatte till Jönköping, där det var markerat ett flygfält. Vi upptäckte att Jönköpings flygfält var mycket litet och en annan B-17 var under inflygning. Vi cirklade runt till Clarence Jennings landat. Jennings plan blockerade landningsbanan så vi tvingades landa på ett stycke av fältet i riktning mot en grupp åskådare bakom ett staket. Turligt nog kunde jag stanna före detta, men planets hjul sjönk i gräset före vi stoppat och orsakade att planets nos lätt kom i backen. Propellrarna nuddade marken och blev böjda. Senare fick jag veta att två motorventiler förstörts genom metallspån.

Efter landningen fick båda besättningarna åka till Stora Hotellet, där vi fick en storslagen måltid. Nästa dag fördes vi till (Friluftsgården) Mullsjö. Vår vistelse där var mycket trevlig. Vi kunde inte blivit bättre behandlade. Dock var det några ogina unga män i Jönköping som tog illa vid sig av vårt intresse för flickorna. Det fanns ledare och brev i Jönköpings-Posten vid denna tid.

Efter två månader...flögs vi tillbaka till England. Enligt Geneve överenskommelsen var vi inte tillåtna att fortsätta flyga i Europa. Jag återvände till Columbus i Ohio, för att instruera piloter och frikallades kort efter japanernas kapitulation.

Efter kriget återvände jag till Collumbia College N.Y.C. Senare blev jag tandläkare, och medlem av Air National Guard. 1961 kallades jag till "Berlin Call up" och återvände som överstelöjtnant. Jag har därefter återgått till mitt arbete som tandläkare.



*BS-D har landat på Jönköpings flygfält.
Foto: Carl-Erik Suneson.*

*Från vänster:
A. Fisher, T. Carnegie,
R."Bob" Waggoner och
A. Cannizzaro.
Fotot taget i England.*



Besättning på 43-38426 DS-B

Allen M. Fisher 1.lieutenant, pilot in command
Thomas W. Brink S/sergeant, toppturett-skytt
Anthony Cannizzaro lieutenant, navigatör
Thomas M. Carnegie lieutenant, pilot
Joseph A. Chickola sergeant, underturett-skytt
Lester L. Kern sergeant, midje-skytt
Charles A. Stevens sergeant, radio-operatör
Jack A. Tucker sergeant, akter-skytt
Robert C. Waggoner 2.lieutenant, bombfällare

Hela besättningen på nio man var oskadad och internerades under några veckor i Mullsjö.



*B-DS undersöks av svensk personal. Flygplanet flögs efter reparation till F 1 i Västerås och flögs åter till England i slutet av maj 1945 .
Foto: Hans Spatz.*

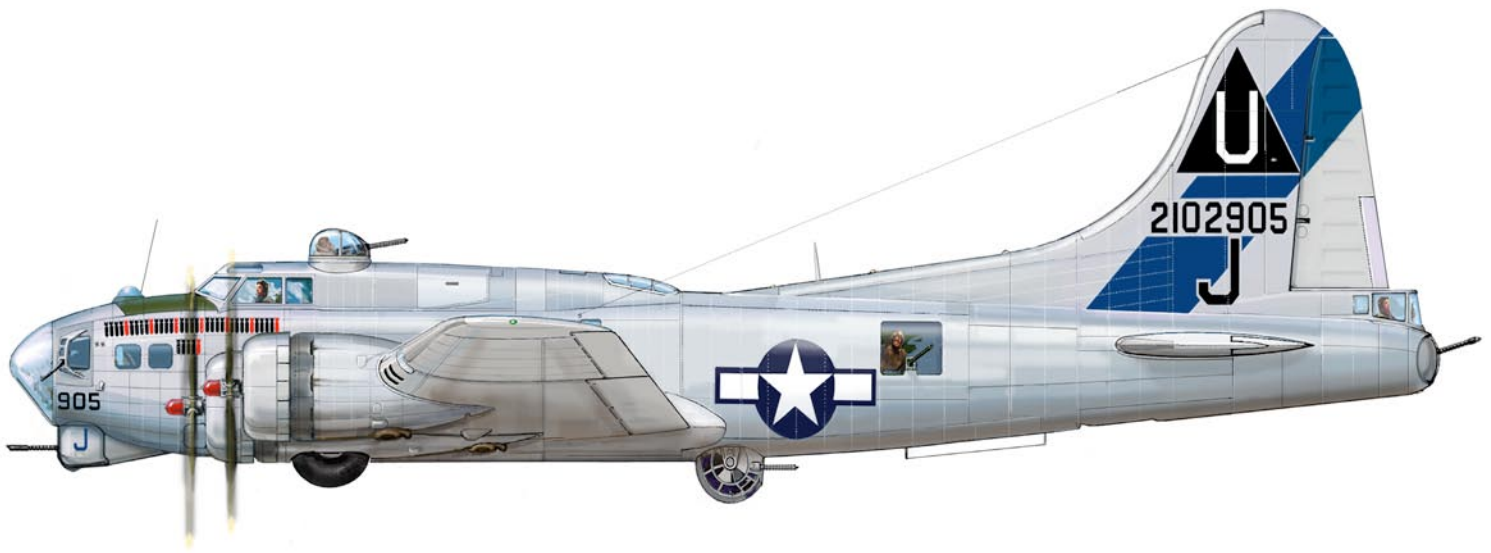


*Pölitz Hydrierwerke efter bombning.
Pölitz bombades under flera tillfällen under kriget,
men tillverkning fortsatte ändå.* =

Bilderna är hämtad från: www.politz.republica.pl



Pölitz 1964.



457st Bombardment Group var den första BG i 8 de AF som fick metallblanka flygplan i februari 1944. De fick gruppens markering, en svart triangel med ett vitt U.

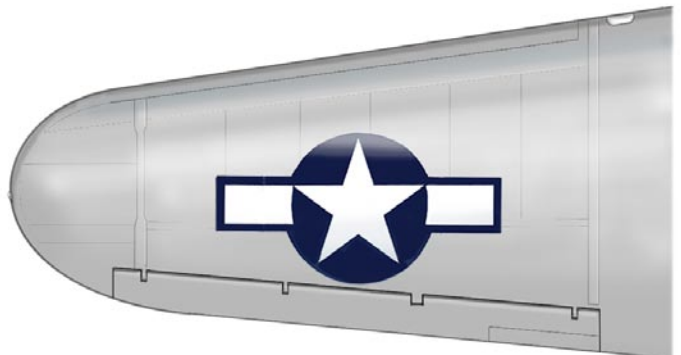
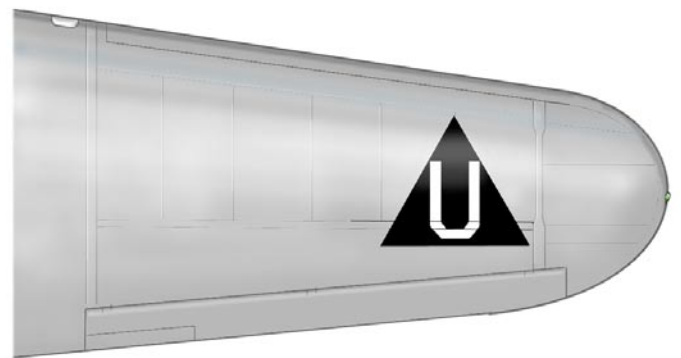
Squadronerna skildes åt genom olikfärgade propeller centrum, 748 Squadronen hade rött, 749 blått, 750 vitt och 751 gult. De tre sista siffrorna i serienumret målades i svart färg på nosen.

Flygplanets anrops bokstav var målat i svart på fenan under serie numret som också var målat i svart.

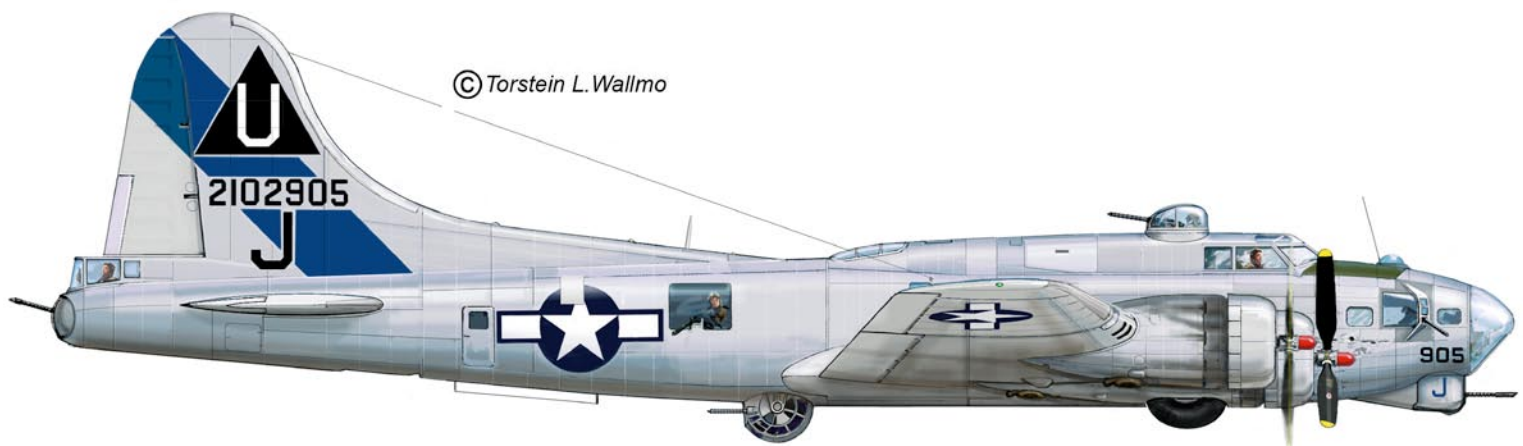
I augusti 1944 målades det blå diagonala bandet på fenan.

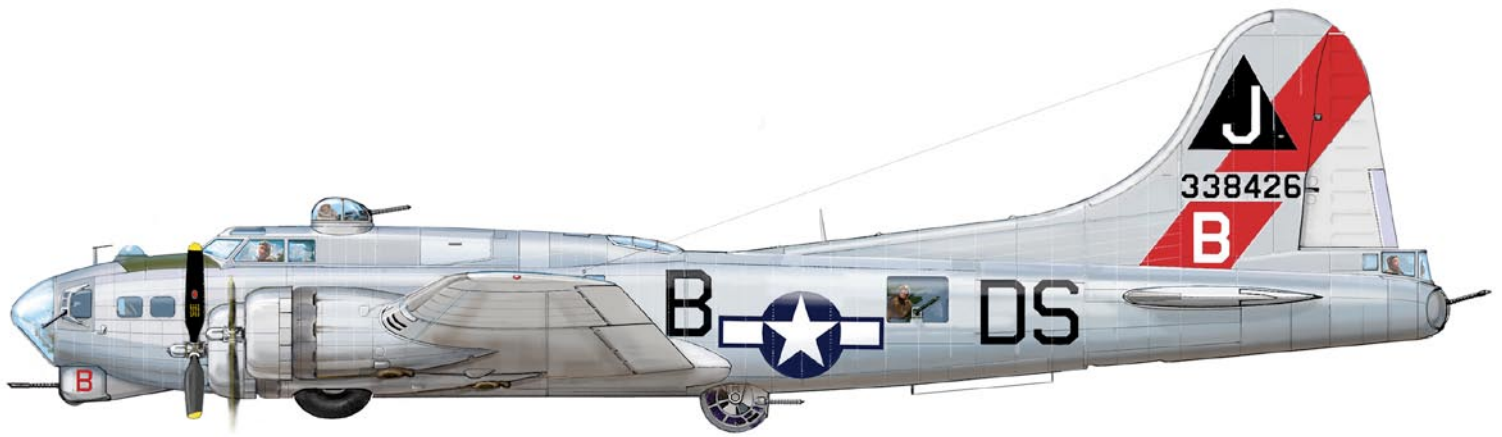
På vänster sida hade flygplanet målat 40 bomber där var femte var målad röd..

Framför dessa var målat två hakkors i röd färg.



Till höger visas: överst, BG markering på höger vinges ovansida och vänster vinges undersida. Under visas nationalbeteckningens placering på vänster vinges ovansida och höger vinges undersida.



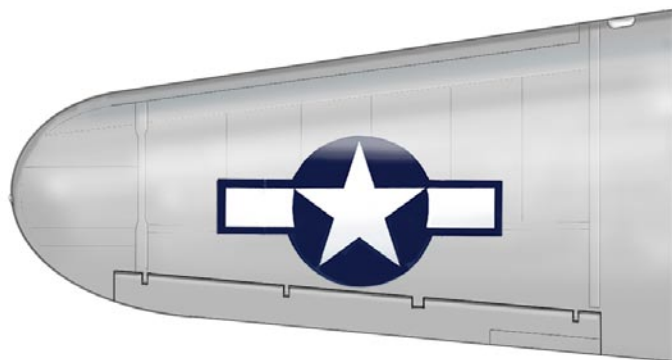
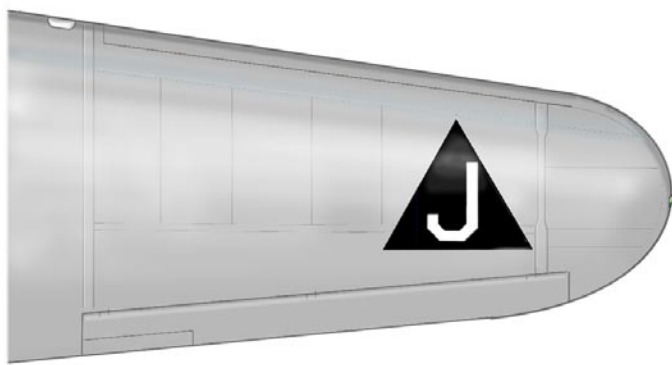


351st Bombardment Group's metall blanka flygplan hade gruppens markering, en svart triangel med ett vitt J.

511 Squadronens kod bokstäver var DS.

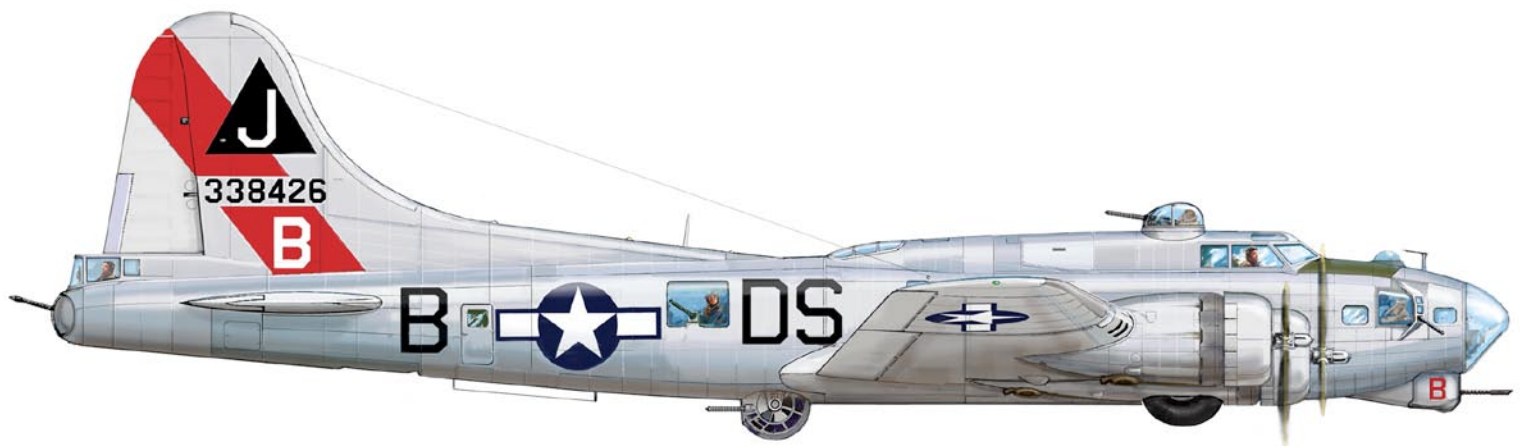
Flygplanets anrops bokstav var målat i vitt på fenan under serie numret som var målat i svart. anropsbokstaven var också målad i rött på nostornet.

I augusti 1944 målades det röda diagonala bandet på fenan.



Till vänster visas: överst, BG markering på höger vinges ovansida och vänster vinges undersida. Under visas nationalbeteckningens placering på vänster vinges ovansida och höger vinges undersida.

(TLW)



Källa: *Smålands Allehanda* 8 okt. 1944.
Utdrag.

FYRTIONDE RAIDEN DEN SISTA

Två USA-plan på Jönköpingsfältet.

Två man av besättningarna dödade, fenomenala nödlandningar på "trång" flygplats.

Jönköping fick ett oväntat flygbesök i lördags, då två amerikanska flygande fästningar vid halv 4-tiden på eftermiddagen nödlandade på stadens flygfält. Maskinerna hade mycket svårt att ta sig ned på det för dessa stora maskiner lilla flygfält, men landningarna lyckades över förväntan utan att någon olycka inträffade. Det ena planet hade emellertid en dödad ombord, en amerikansk flygkapten, samt två sårade. Av dessa avled den ena senare på kvällen på Jönköpings lasarett av sina skador. Den andra skadade, som alltjämt kvarligger på lasarettet, befinner sig efter omständigheterna väl och någon fara för hans liv förefinns icke. De båda planen hade tydligen varit med i jetteraiden mot Tyskland på lördagen, då över 1.400 allierade tunga bombplan deltog. Lördagsraiderna betecknas som den största som företagits över Tyskland. Ett stort antal "flygande fästningar," flögo också in över Sverige. Av dessa nödlandade alltså två i Jönköping, ett vid Sövde, två vid Ronneby, ett vid Ljungby och ett i Nyköping. Ett plan störtade i trakten av Kyrkhult i Blekinge och brann upp. Av besättningarna, sammanlagt över 76 man, dödades sju och skadades ett tiotal, medan de övriga oskadade omhändertogs av militär, hemvärn och polispersonal. Under inflygningarna voro lultvärn och jaktflyg i verksamhet.

Maskinerna glänste som silver i solen

Det var vid 3 tiden de första motorljuden började höras över Jönköping. En medarbetare i Smålands Allehanda hade ypperligt tillfälle att se de båda stora bombarna det var fyrmotoriga Boeingplan, alltså något mindre än Liberatorplanen då de kommo inflygande över Jönköping. Det var nästan klart i luften och efter hand sänkte sig maskinerna så lågt, att de lätt kunde iakttagas. Att det var amerikanska "flygande fästningar" förstod man av deras storlek, det karakteristiska höga roderpartiet och de fyra motorerna. En av maskinerna hade på rodret något som från marken såg ut som en röd bård. Maskinerna tedde sig till färgen ljus gråblå, men då solskenet föll på dem glänste de som silver och propellrarna blixtrade i solen.

Den första av bombarna såg medarbetaren komma västifrån över Vättern på relativt låg höjd. Den

svängde mot söder och sökte antagligen flygfältet. Ingenting särskilt kunde observeras på den, den flöt i luften med rätt måttlig fart. Den stora flygmaskinen gjorde ett imponerande intryck, inte minst därför att man förstod att den var ett krigsvapen med väldiga krafter inombords. Att den nyligen varit i stridsaktion kunde man sluta sig till av att den svenska radion nyss meddelat att ett stort antal flygande fästningar anfallit Tyskland.

Nödsignaler släpptes ut över Rosenlund

Ungefär samtidigt med att denna bombare kretsade över Jönköping, kom den andra flygande österifrån. Den höll mycket anseelig höjd och syntes till en början bara som en liten prick i den klara höstluften. Emellertid höll den till synes stark fart och närmade sig hastigt staden. Den sänkte sig snabbt, gick i en skarp sväng mot söder åt flygfältet till och över Rosenlund kastade den ut två vita ljuskulor, som sakta dalade ner mot marken, tydligen en nödsignal. På långt håll sågs maskinen lämna efter sig en smal rökstrimma, som oavbrutet sipprade ut från aktern och rätt länge hängde i luften.

Den stora bombmaskinen, alldeles lik den första, kretsade en god stund över staden, alltjämt med rökstrimman efter sig, och varje sväng gjordes på allt lägre höjd. till slut syntes maskinen gå nästan alldeles över östra kyrkogårdens trädkronor och flaggstången på artellerikasernen, och man befarande, att den skulle störta från marken sett tycktes den alltmer förlora farten. Antagligen befann den sig just då på nedgång till flygfältet.

Fenomenal landning på Jönköpings lilla fält

Det första planet tog mark på Jönköpings flygfält kl 3.19. Piloten gjorde en utomordentligt prestation och landningen genomfördes perfekt. Detta var en god prestation, då man erfar att flyglättet annars icke har sådana dimensioner att det räcker till för plan av denna storlek och med denna landningsfart. Besättningsmännen släppte ut sina fallskärmar och höll dem utanför planen för att minska landningshastigheten de sk "luftbromsade" på vingarna gjorde givetvis sitt till att minska ned farten.

40 raidsplan ärrigt efter alla striderna

Vid en närmare titt på de båda planen uppvisade det ena ganska svåra ärr efter alla strider det varit med om. Den sköna bemålningen på nosen vittnade nämligen om att planet var en veteran ifråga om luftraider. I prydlig rad hade här anbragts inte mindre än 40 bomber, målade svarta med en röd mellan

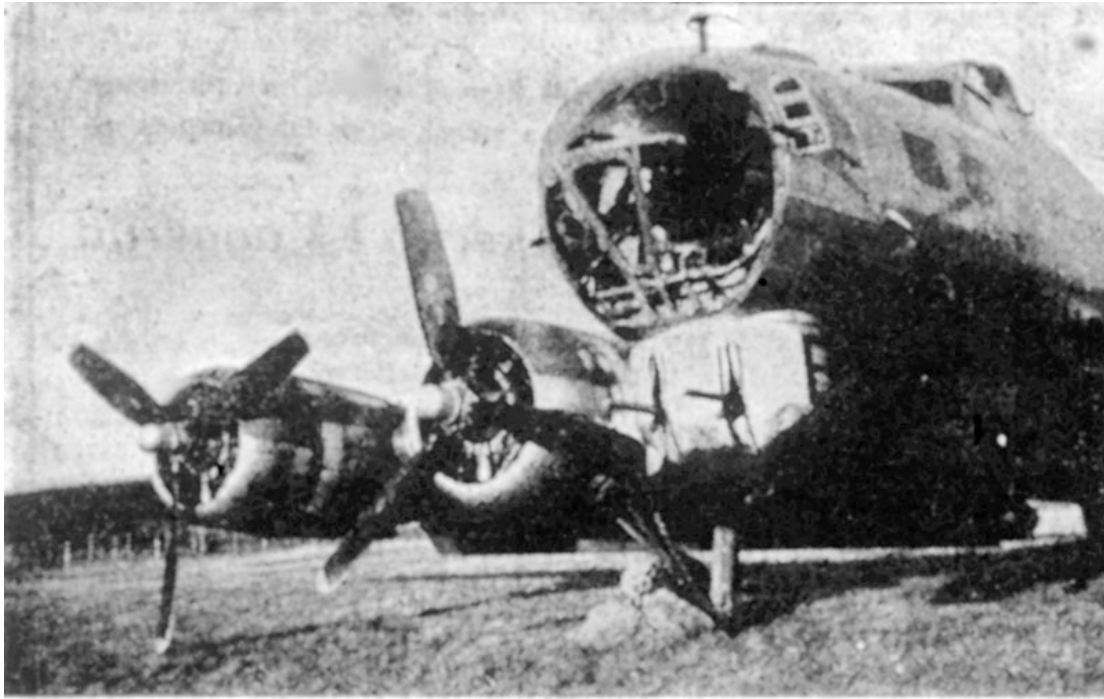


Foto från Smålands Allehanda

var femte för att lättare kunna hålla räkningen på dem. Två röda hakkors hamför, var tydligen beviset för att planets kul spruteskyttar prickat ned två tyska plan. Att det varit hett om öronen inte bara vid denna sista raid vittnade en massa lappningar på vingarna om. På flera ställen syntes färska hål i aluminiumduken, här hade tydligen luftvärnet fått in åtskilliga träffar. Vänstra stjärtfenan hade av allt att döma fått en träff av en luftvärnsgranat, ty en stor bit av vingen var bortsliten. Flexaglasat i flera av fönsterrutorna voro krossade och även i övrigt förededde planet en hel del skavanker. Det andra planet tycktes vara av modernare konstruktion och detta visade inte så många kulhål utan tycktes ha kommit från luftvärnets eld tämligen oskadat.

Planets crew O K

På den glänsande aluminiumsidorna hade planets besättning med blyerts åstadkommit en hel del anteckningar, vilka i någon mån ger en inblick i den amerikanska mentaliteten och det glada humör dessa unga flygare äro begåvade med. På det oskadade planet hade en av dem skrivit: Planes crew O K superior to any other inspected, vilket på svenska ungefär blir följande: "Planets besättning är prima, bättre än något annat plans, som inspekterats". En annan inskrift på planet löd så här "Hell when we get there The war will be over. We'll end it!" Fritt översatt blir det på svenska: "Helvetet när vi kommer dit är kriget slut. Vi hålla på till det är slut".

Flygplansvakten hade redan medan planen befunno sig i luften alarmerat polis, brandkår och ambulans och först på platsen var polisen som med polismästare Mannergren i spetsen med berömvärd hastighet tagit sig dit. När alltså besättningen på det första planet steg ur sin maskin möttes de av den svenska polisen. Glädjen över att ha hamnat i Sverige var inte att missta sig på hos flygarna, men när de befann sig i luften hade de tydligen fullständigt förlorat orienteringen. De visste inte att de befunno sig över Sverige.

Polisen tog raskt och beslutsamt hand om besättningen och några ansatser att bränna några kartor eller handlingar gjordes av allt att döma ej. Inte heller förekom några försök att sätta eld på planen. Glädjen över att ha kommit välbehållna ner på marken dämpades i någon mån av att man hade en dödad och två sårade ombord. Dessa buros ut ur planet och ambulansmännen togo hand om dem och forslade dem till lasarettet. Denna maskin var genomborrad av kulor och det läckte olja från flygkroppen.

Så kom den andra maskinen susande och tog så småningom mark även den på samma eleganta sätt. Här var ingen skadad, men tydligen hade ena motorn fått en träff, ty en rökslinga steg upp från den.

T. W.



Tillhör 46 depts och
ans I m H 26/

FLYGVAPNET 44.

Inkom den 11/10 1944 8941 V

från sammanträffande med två i Jönköping den 1/10 nördlandade amerikanska fpl-
besättningar. Fpl, typ "Flygande fästning".

uppskrifterna ha inhämtats av löjtnanten J. L. Founley och
17. G. Nyström.

Besättningarna voro ganska tystlåtna be-träffande det sista uppdraget. Dock kunde följande inhämtas: Starten hade skett från fält strax norr om London. Flygvägen hade gått utanför nederländska kusten för att undvika tyskt lv och in i Östersjön. Flyghöjden var mellan 8000 och 9000 m. Målet var beläget i nordöstra Tyskland. Över tyskt område hade luftvärnselden varit synnerligen intensiv. Personalen hade mycket stor respekt för det tyska luftväret. En del ansågo, att tyskarna hade akustiska rör på sina lv granater, vilka automatiskt briserade på fplhöjd. Någon tysk jakt hade de inte sett till. Beträffande den egna jakten eskorterade icke denna förbanden i egentlig mening, utan opererade självständigt inom stora områden utefter färdvägen. Under anfallet hade det ena fpl fått mycket svåra träffar av splitter från lveld, som gått in genom nosen och dödat navigatören samt skadat två av besättningen, varav den ene svårt. Dessutom hade båda högermotorerna fått skador och efterhand stannat. Det andra fpl, som tillhörde ett annat förband, hade mindre splitterskador, som så småningom orsakat stopp på inre vänstermotorn.

Efter anfallet hade de båda fpl, varandra ovetande, gått norrut över Östersjön, som var molntäckt, och fått kännning med Ölands sydspets. Kusten hade åsedan följts en stund, varefter kurs mot Göteborg togs. Fpl saknade detaljkartor över Sverige. Ett av fpl hade sökt förbindelse med svensk radio på 500 Kc/s utan resultat. Frekvensen 333 Kc/s kände de inte till. Fpl hade icke varit beskjutna över svenskt område, vilket kanske berodde på, att fpl sköto internationell nödsignal. Det svårt skadade fpl, som hade sårade ombord, nördlandade vid Jönköping, Landningen gick till på följande sätt:

De båda högermotorerna voro ur funktion, den ena flöjlad medan den andra ej gick att flöjla. Föraren visste, att bromsarna voro ur funktion, Han lade

därför upp landningen mycket snålt med låg fart och släppte strax innan sättningen ut fallskärmar, som voro fastbundna vid sidoksp på vardera sidan för att efter sättningen minska rullsträckan. Manövern lyckades väl och fältet räckte till. Efter landningen sökte fplchefen få följa den svårt sårade úe till sjukhuset för att förklara dennes skador och den behandling, som denne förut givits men nekades detta. Den svårt sårade, en stabskapten, som medföljde som observatör, avled under natten. Det andra fpl landade strax efter på samma fält.

Särskilda iakttagelser.

Endast förbandschef har bombsikte, de övriga falla, då de ser dennes bomber falla. Endast pansarbrytande am användes i ksp.

Snabba spaningsplan (Mustang eller Lightning utan vapen) väderspana före anfallet och fotografera verkan efter.

Det "yngre" av fpl hade 4 mm pansar mellan nosen och förarplatsen som skydd mot splitter.

Av ett manöverschema, som hittades i fpl, framgick, att fpl operera sex och sex med två 3-grupper i tät ansluten kolonn.

Den äldre flygplanchefen hade deltagit i 19 raiden medan den yngste deltagaren var ute på sin första raid. Det "äldre" flygplanet hade 40 raiden, det "yngre" endast 3.

Utdrag ur en intervju gjord 1991 av S. Lundgren med dåvarande löjtnanten C-H. Mollstadius.

Då detta inträffade för 47 år sedan, är minnet av det hela ganska dunkelt.... och framförallt som jag minns det. I praktiken var, så vitt vi kunde bedöma, kriget slut och det var ju ett beklagligt faktum att kriget pågick ända till maj 1945. Många har sagt att i krigets början fanns en del officerare som var nazister. Alldeles felaktigt. Det som fanns var en yrkesmans beundran för andra skickliga yrkesmän, d.v.s. soldater och det hade inte ett dugg att göra med några politiska värderingar. Tyska armen betraktades som det förnämsta som producerats. Men det hade inte alls att göra med något ställningstagande.

Jag kommer nu till den egentliga händelsen.

Det var så att jag gått på som dagofficer, då kommer plötsligt vaktchefen inrusande och säger att det flyger två amerikanska flygplan över Jönköping och det verkar som de vill landa på Jönköpings flygplats. Jag frågade: "Är du säker på vad du säger? Är det fler än du som sett detta?" - "Ja", blev svaret. Gav (då) order om att larma beredskapsstyrkan. - "Tag ut sex soldater i vakten att följa mig till flygplatsen," Jag färdades till flygplatsen och där befanns att polisen tagit hand om flygarna och transporterat den döde och två skadade till lasarettet. En skadad avled under natten. För mig återstod att sätta ut bevakning vid flygplanen, se till att flygplatsen bevakades och att flygplanen kontrollerades. Jag gick först in i det mest skadade flygplanet och samlade ihop kringslängda grejor och förvissade mig om att allt var ok. Jag var sedan över på det andra planet där fanns inget annat än personliga saker att ta tillvara. När detta var klart och jag hade kontrollerat att det fanns erforderlig bevakning, återvände jag till regementet. Därefter fick jag höra från försvarsstaben, det hela gick ut på att flygpersonalen skulle inkvarteras på A6, men jag sa, att det inte var praktiskt genomförbart. De fanns nu på Stora Hotellet, där de utspisades och att det inte fanns anledning att flytta dem. - Men då skulle det vara under bevakning - ja jag skall se till det. Jag fick sätta ut vakter i korridorerna.

Påföljande morgon uppsökte jag hotellet (Stora Hotellet) och fick besked om att allt var väl och att flygarna skulle till uppsamlingsläger i Mullsjö.

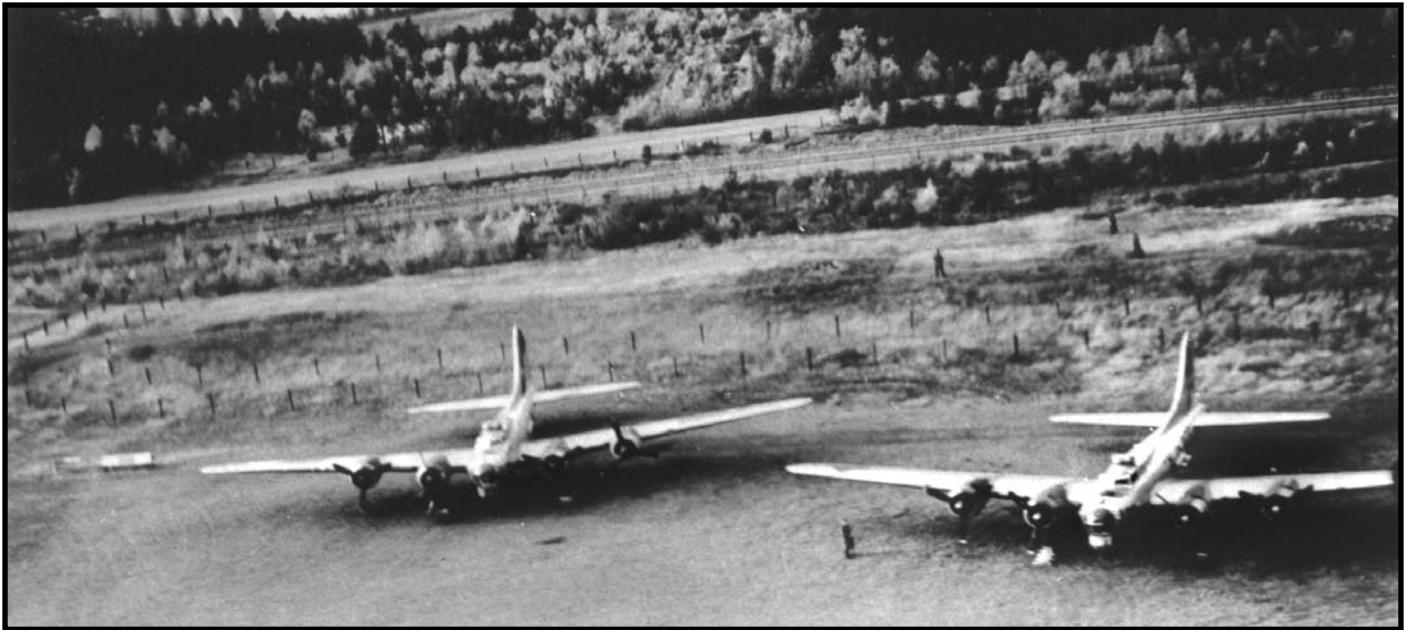
Sedan uppstod problemet med att här skulle begravas två flygofficerare. Regimentet hade fått order att ordna detta. Kristinekyrkan bestämdes som platsen och begravningen skulle äga rum 12:te oktober 1944 kl 16.00. Sen kom nästa problem. Med tanke på en efterlämnad judisk bibel, befanns med all sannolik-

het en vara jude. Vi bestämde att inte låtsas om det, Jag tror inte vår Herre hade något att invända. Prästen var rätt förstående i sammanhanget, det viktiga var, att här skulle ordnas med rejäl militär begravning, där inte bara regementet var inblandat utan hela stan. När begravningshögtiden började, så fanns här borgmästare, en officer från U.S.A:s ambassad och flygarnas kamrater. Här fanns också regementschef, standarvakt och allt man kunde tänka sig för att göra det värdigt. Kistorna fördes från kyrkan till järnvägsstationen för vidare befordran till Östra kyrkogården i Malmö.

...

(Vid) Thanksgiving Day, då de skulle ha en festlighet i Mullsjö, var min hustru och jag inbjudna och allt var fröjd och gamman. Fram på kvällen glesnade emellertid leden och en del av flygpersonalen försvann. Kvar var en kapten från ambassaden som hade till uppgift att kolla personalen och som skulle ha hand om flygarnas avtransport till England. Lt Jennings kom till mig och sa: "Jäklar nu händer det saker, En del av kamraterna ska ta farväl av flickor och roa sig på annat sätt. De har nog farit till Jönköping, Den här mannen från ambassaden tänker åka till Jönköping för att se till att det inte händer något. Om han hittar någon från personalen på en krog så är han menig i morgon!" Vi ordnade så att vi åkte gemensamt med kaptenen in till Jönköping. Först till Stora Hotellet och jag sa till Jennings att uppehålla kaptenen några minuter, som jag utnyttjade till att kila upp till hovmästaren. Ja sa till honom: "Om det finns en enda amerikan här, - så se till att han -inte finns." Jag fortsatte till Grand Hotell och gjorde samma sak där, så vitt jag vet klarades det hela utan incidenter.





Flygplanen uppställda på Jönköpings gamla flygfält.

Taktik vid U.S.Airforce strategiska bombningar i Europa.

Under den tid det tog för USA och England att bygga upp en armé tillräckligt stark att angripa "Fästning Europa" ville man bomba tysklands militära förmåga sönder och samman. Både Tyskar och Engelsmän hade före USA:s inträde i kriget prövat storskalig bombning under dagtid men funnit det för kostsamt i förluster. Man hade därför gått mer och mer över till nattbombningar. När USA gick med i kriget hade man egna idéer om att klara dagsljus-bombning. Snabba bombplan som fällde från hög höjd och hade ett välbeväpnat försvar. Det skulle dock visa sig att bombflygplanen inte var snabba nog och att bevapningen inte var avskräckande nog. Förlusterna var höga till dess det egna jaktflyget kunde skydda bombflygplanen.

Vid de tillfällen då jaktflyg inte kunde skydda bombflygplanen, använde man en formationsflygning som skulle ge bästa möjliga skydd. Flygplanen formerades i lådor där flygplanen var förskjutna i alla 3-dimensionerna, djup-,höjd- och sidled. Lådorna kallades Combat box och rymde 3 squadroner om 6 flygplan vardera, alltså 18 flygplan. Tre combat boxes staplades på varandra och gav en combat wing med 54 flygplan. Varje combat wing följde varandra med ca 6 miles (ca 10 km) avstånd. Strax före målet intog man formation i linje efter varandra för bättre bomb- koncentration på målet.





Glatton Station 130.

Trots att flygfältet ligger närmare Conington så valdes namnet efter samhället Glatton. Anläggningsarbetet ägde rum 1942-43 och hade ett standard utseende med tre banor i triangelform. Där fanns två T2 hangarer och omgavs av flera uppställningsplatser. Flygplatsen blev bas för 457th BG i februari 1944 och gruppen stannade där till krigets slut. Flygplatsen finns kvar under namnet Peterborough Conington Airport. Två banor är kvar, utmed den tredje igenlagda banan löper en väg. Svaga spår i växtligheten avslöjar uppställningsplatser.

(TLW)

Polebrook Station 110.

Flygfältet öppnades 1941 som fält för RAF Bomber Command. Det överlämnades till US 8:th Air Force i mitten av 1942. Den första gruppen var 97th som flyttade till nord Afrika och i dess ställe kom 351st BG 1943. Gruppen flög över 300 uppdrag och hade filmteam som gjorde propaganda film. Bland dem fanns filmstjärnan Major Clark Gable. Efter kriget användes fältet av RAF fram till 1963 varefter det såldes och blev åkermark. På Googles satellitbild är de upprivna banorna inritade. Man kan skönja spår av uppställningsplatserna.



Eftertext.

Torstein L-Wallmo.

351 Bombardment Group flög sitt första uppdrag den 14 maj 1943 och sitt sista den 20 april 1945. Gruppen förlorade totalt 124 flygplan under 311 uppdrag och fällde 20 357 ton bomber. Skådespelaren Clark Gable flög en tid med denna Bomb Group.

457 Bombardment Group flög sitt första uppdrag den 21 februari 1944 och sitt sista den 20 april 1945. Överste James R. Luper var group comander till räden den 7 oktober då hans flygplan träffades av luftvärn. Luper räddades och blev krigsfånge i Tyskland. Gruppen förlorade 83 flygplan under 237 uppdrag och fällde 16 915 ton bomber.

Samma dag som räden över Pölitz flög sammanlagt 1 422 bombplan och 900 jaktflygplan i olika anfall på Tyskland. Totalt fälldes 3.188 ton bomber den dagen.

Löjtnant Jennings som flög i första anfallsvågen till vänster om flotiljchefen, belönades vid återkomsten till England med Distinguished Flying Cross.

Av flygplanen i Jönköping skrotades nr "905" på platsen medan "B" fick en motor från 905 och kunde flygas till Västerås den 15 jan 1945 och sedan till England den 25 maj.

I slutet av 1944 fanns nästan 200.000 flyktingar i Sverige. Militär personal var internerade i läger. För amerikanska flygare var lägren öppna och de fick röra sig fritt i samhällena. Under tiden 1943 till 1945 internerades 1 277 amerikanska flygare. De placerades i Rättvik, Korsnäs och Loka Brunn. I juli 1944 öppnades läger i Mullsjö och Gränna. De var i bruk till i november 1944.

Jönköpings gamla flygfält som invigdes den 25 aug. 1936 är numera ett industri och affärsområde mellan motorväg E4 och Munksjön.

Om man kör från Stettin mot det som idag kallas Police så passerar man strax utanför Stettin en gammal förfallen men ännu ibruk (2004) kemisk industri som använder kol som råvara. När man kommer fram till Police (Pölitz) finns här en modern kemisk industri, så trots de stora amerikanska ansträngningarna så fanns det kvar något att bygga vidare på.

Mer om nödlandarna:

Wegman/Widfeldt har författat Nödlandning Sverige. Förlag: Air Historical Research, Nässjö. Se även www.forcedlandingcollection.se



*De kemiska fabrikerna i Pölitz 2004.
Foto: Torstein L-Wallmo*



