

Flugtrute

Thy-Stockholm- Scotland

*Historien om Mosquito MK XVI E og dens besætning. Pilot løjtnant
Raymond Harington og navigatør sergent A. E. Winwood
Af CHR. HOUMARK HAMMER, Buen 47, Stagstrup*

Mosquitoen var en to-motores jagerbombemaskine, som efter den tid var meget avanceret. Den havde en kraftig bevæbning, fire stk. 200 mm kanoner og fire stk. maskingeværer, kunne bære ca. to tons bomber, og hastigheden var ca. 650 km i timen. Navnlig de sidste krigsmåneder sås Mosquitoen jævnlige over Danmark.

Vi skriver 1986. 41 år er gået siden det sidste krigsår 1945. Hvordan det opfattes at læse om denne begivenhed nu, er nok forskelligt ud fra hvilke forudsætninger, man har. Dersom man har oplevet besættelsen, kan man nok bedst fornemme den særlige atmosfære.

Hele hændelsesforløbet var fulgt af held i alle situationer. Med hensyn til dramatik kan det nok konkurrere med serien i fjernsynet:

”Flugtveje i Europa”. Under krigen skete der meget negativt, men denne hændelse må absolut være en af de positive. Kun nogle få kender lidt til, hvad der skete, og kun hvad der skete i deres eget afsnit. Det var jo vilkårene dengang. Derfor prøver jeg at knytte trådene sammen.

Den, som tog initiativet til aktionen og som har æren for, at det hele blev sat i gang, var Richardt Dam-Jensen, dengang seminarist fra Ranum Seminarium, som var blevet lukket af tyskerne. Derfor var han på dette tidspunkt vikar ved Bedsted Skole. Han var tilknyttet vor modstandsgruppe i Midthy. Derfor gik flugtruten denne vej. Som et morsomt indslag kan nævnes, at lige efter befrielsen blev Dam-Jensen skældt ud af en af de lokale ledere af modstandsbevægelsen i Sydthy og bebrejdet, at han havde arbejdet i deres område.

Richard Dam-Jensen, overlærer i Galten, fik General Eisenhowers medalje for denne indsats. I 1945 nedskrev han forløbet af den del, han var med i, og han har venligst overladt rapporten til mig.

Piloten fra det nødlandede fly - Raymond Harington, arkitekt i Tenterden, Kent - har været meget velvillige og har sendt mig en rapport om, hvordan han og sergent Winwood oplevede forløbet i flugtruten, samt alle enkeltheder i hele operationen.

Gårdejer Henry Christensen, forhen Haringgaard, nu Vildsund samt fru Anna Møller, Monopol, Thisted, har ligeledes bidraget med oplysninger, og derfor er alle enkeltheder bevaret.

Først Richardt Dam-Jensens rapport: Torsdag den 5. april 1945 kl. ca. 16 kom en flok engelske flyvemaskiner i stor fart ganske lavt hen over egnen omkring Bedsted. En tidligere skolekammerat, Ernfred Østergaard, der var kommis i Bedsted Brugs, nu fabrikant i Herning, kom kl. ca. 18.00 og fortalte, at der vist var faldet en flyvemaskine ned ved Tandrup. Vi tog straks vore cykler og kørte derned.

En engelsk maskine var nødlandet på en mark sydvest for Tandrup, ca. 100 meter fra Jens (Skaarup) Jensens gård. Maskinen var i brand, en del mennesker var samlet omkring flyet. En maskinkanon affyrede skud på grund af

varmen, så det var halvfarligt at opholde sig i nærheden. Vi kunne af samtalen høre, at to flyvere havde fået halm fra Jens Jensen, havde anbragt det under vingerne på flyet og derefter sat ild på. Herefter var de skyndsomt forsvundet i retning af Tandrup.

Vi cyklede så ned til gården. Ernfred blev ude ved laden for ikke som kommis i Brugsen at blive kendt. Jeg gik ind, og efter en del snak, og efter at jeg havde lovet at komme igen efter krigen og fortælle, hvem jeg i virkeligheden var - jeg havde legitimationskort under navnet Svend Hansen - og fordi Lützhøfts ingen forbindelse havde til modstandsbevægelsen, fik jeg oplyst, at de to flyvere var ude på marken ca. ½ km borte mellem to halmstakke. De havde fået lidt mad, og de havde fået besked på ved egen hjælp at komme bort, da det var sandsynligt, at tyskerne ville gennemsøge Tandrup.

Ernfred og jeg cyklede så tilbage til Bedsted, for jeg skulle ringe til vognmand Peter Nielsen, Skjoldborg, så han kunne hente os om natten. Vi vidste, at bestyrerinden på Bedsted Telefoncentral, fru Marrebæk, var til at stole på, så vi fortalte hende om sagen, og hun kunne fortælle os, at hun havde lyttet til tyske telefonsamtaler og hørt, at tyske soldater var på vej fra Snedsted. Vi regnede med, at de måske skulle til egnen omkring Tandrup, så vi fik travlt. Jeg aftalte med Peter Nielsen, at han skulle være ved Bedsted Brugs ved midnat.

Så cyklede vi igen til Tandrup, efterlod vore cykler og gik ud på marken til halmstakkene. Det varede et stykke tid, før englænderne gav sig til kende, og vi troede næsten, at de allerede havde forladt stedet. Pludselig kom de imidlertid kravlende ud, og de græd næsten af glæde, fordi vi kunne hjælpe dem. Kl. 21.45 begyndte vi så turen fra halmstakkene over markerne og langs en å til Morup Mølle-egnen, og derfra til Bedsted Kirkegård, hvor vi gemte flyverne. På et vist tidspunkt var vi meget tæt på tyskerne, men så overtog Raymond kommandoen og fik os i dækning. Turen er senere opmålt til ca. otte km.

Mens flyverne blev på kirkegården, løb vi tilbage til Bedsted Stationsby for at skaffe noget civilt tøj.

Vi mødte som aftalt Peter Nielsen kl. 24 og kørte straks tilbage til kirkegården, hvor vi hentede flyverne, efter at de havde taget civiljakke og bukser på uden over deres uniform. Peter Nielsen sagde, at vi absolut ikke kunne køre til Skjoldborg over Hassing, for han var blevet stoppet to gange på vejen til Bedsted.

At Peter Nielsen var en koldblodig mand, fremgår af følgende: Vi bestemte os til at forsøge på at komme over banen i Bedsted lige over for kroen, som var besat af tyskerne. Peter Nielsen vidste tilfældigt, at majoren som residerede her, ikke var i Bedsted den dag. Derfor drejede han bilen om til kroindgangen, hvor vagten stod, standsede og spurgte efter majoren. Vagten rystede bare på hovedet, og vi drejede så lige over mod jernbaneoverkørslen.

Vagten der havde jo set os holde ved det tyske kvarter, og da Peter Niels en rullede vinduet ned og sagde:

"Alles Gut" vinkede de os igennem, mens de lyste ind i bilen. Vi troede nu, at vi havde klaret det, men en halv km. længere fremme stod der igen vagter, som svingede med røde lygter. Peter drejede da ind på en vej, der gik op til en ejendom. Vi kørte rundt om ejendommen, gennem en køkkenhave, ud på en græsmark og tværs over denne til en markvej og videre til en anden vej, der mandede ud omkring Visby. Derfra ad forskellige sideveje - for ikke at køre på hovedvejen - over Villerslev, Skyum, Stagstrup Kirke, Sundby Missionshus og Møgelvang til Skjoldborg, hvor Peter Nielsens kone og min mor ventede med et ordentligt måltid mad kl. 2.30 om natten.



Løjtnant Raymond Harington, der var pilot under nødlandingen i Sydthy, slap sammen med sin navigatør vel tilbage til Scotland lige inden Danmarks befrielse 5. maj 1945.

Sergent A. E. Winwood var navigatør i Mosquitoen, der den 5. april 1945 nødlandede ved Tandrup.

Efter aftale med min far, der var brugsuddeler og sognerådsformand, kørte vi så englænderne til Skjoldborg Præstegaard, hvor pastor Dahl Hansen lovede at skjule dem til næste dags eftermiddag, hvorefter Peter Nielsen og jeg så ville bringe dem et andet sted hen.

Flyverne blev så indlogeret i et gæsteværelse i præstegården sent om natten, men husassistenten var ikke blevet informeret, og da hun om morgenen kom til at lukke døren op og så de unge mennesker, blev hun skrækslagen. Hun troede, at det var ubudne gæster, så pastoren måtte i hast opfinde en historie for at klare denne situation.

Her slutter Richard Dam-Jensens beretning!

Fredag den 6. april kørte Peter Nielsen flyverne til Haring hos Henry Christensen, som boede alene i en landejendom i Vest-Haring lige op ad banelinien. Henrys afdøde hustru, dengang forlovede, Helene kom og lavede mad til dem, så forholdene skulle være ideelle. Men opholdet her blev kun kort. Årsagen var den, at en modstandsmand med dæknævnet "Dige" ikke havde fået besked om, at stedet her var fredet.

Banelinien gik som sagt tæt på ejendommen, og lørdag den 7. april midt om eftermiddagen skulle Henry et ærinde til Snedsted på cykel, men han var ikke kommet ret langt, før banelinien blev sprængt lige ved siden af ham og lige foran et tysk troppetog. Soldaterne myldrede ud af toget, og der var vild forvirring. Henry Christensen blev selvfølgelig stoppet af tyskerne, men for at lokke dem på

vildspor, fortalte han, at han havde set nogle personer løbe over mod Hørsted Mose. Det var selvfølgelig ikke rigtigt, men nu slap han fri fra tyskerne, og han var klar over, at flyverne skulle flyttes hurtigst muligt.

Da han ingen telefon havde, skyndte han sig at cykle ned til Fibiger, "Øland", som havde kontakt til journalist Holger Hebsgaard, Thisted Amtssavis. Holger Hebsgaard var byleder i Thisted, og i løbet af meget kort tid var Peter Nielsen med "Boysen" hos Henry Christensen. "Boysen" var en af de tre instruktører, som boede hos Eigil Møller, Monopol.

Englænderne havde uniform på under det civile tøj, men "Boysen" kommanderede uniformen af under flyvernes protester, og bilen kørte skyndsomt til Thisted. Henry Christensen skyndte sig op på høloftet og begravede uniformerne i høet, og det var ikke spor for tidligt, for da han kom ned, stod tyskerne uden for døren.

Peter Nielsen afleverede englænderne hos fru Anna Møller, som var alene hjemme i privatboligen på Fayes Allé. Her boede som før fortalt de tre instruktører, som arbejdede i området. Deres illegale dæknævne var foruden "Boysen", "Bent" og "John".

Men der var et problem, som skulle klares hurtigst muligt. Flyverne havde jo ingen legitimationskort, som man skulle være udstyret med dengang, for at tyskerne skulle kunne kontrollere folk. Holger Hebsgaard ankom sammen med englænderne, og han klarede sagen på følgende måde: I et familiealbum hos fru Møller fandt man et par billeder, man mente lignede en del. Holger Hebsgaard gik så ned i byen og fik lavet to legitimationskort med disse billeder på. Da fru Møllers mand, Eigil Møller, kom hjem, syntes han, at de to flyvere var for dårligt påklædte i deres gamle aflagte tøj, og han tog dem derfor med ned i forretningen og klædte dem på fra top til tå.

Derefter ledsagede "Boysen" englænderne til Nykøbing. Ved Vildsundbroen blev færdselen kontrolleret af den tyske vagt, men "Boysen" opførte et skuespil for at bortlede opmærksomheden fra englænderne. Han skældte på tysk ud over forsinkelsen og de kom glat igennem kontrollen. Fru Møller var meget nervøs for, hvordan turen skulle forløbe, men ved ankomsten til Nykøbing, ringede "Boysen" og fortalte at "Bedstemor" var vel ankommet!

"Boysen" var identisk med senere læge Orla Klitbjerg Nielsen, Egaa, Århus. Han er nu død. "John" var læge Jørgen Frostholt, Aalborg, "Bent", nuværende fabrikant Tykjær, Silkeborg. I Nykøbing blev englænderne om aftenen indkvarteret på "Markvorsens Hotel". Stuepigen ville gerne have haft en snak med de pæne unge mennesker. Hun kunne ikke begribe, at de var umulige at slå et ord alf.

Men på hotellet boede "Baes" kaptajn Ejby Nielsen, der var modstandsbevægelsens militære leder for Thy, Mors og Han Herred. Ejby Nielsen kasserede de famøse legitimationskort, og næste dag blev flyverne fotograferet, fik nye legitimationskort, og kom derefter ud i boghandler Niels Schmidts kolonihavehus, hvor de opholdt sig indtil næste transport, som gik til Aalborg med toget via Hvalpsund. De havde ledsager med.

Her begynder piloten, løjtnant Haringtons beretning:

I Nykøbing gik vi frit omkring i byen. Vi fik forevist et arsenal af engelske våben, der var kastet ned til den danske

modstandsbevægelse af RAF. Vi så nogle tyske soldater, som var ved at rense kanonerne på patruljeskibe, der lå for anker i havnen, formentlig de samme, der beskød vores eskadrille et par dage før. De havde adskillige flysilhouetter malet på skorstenen. Det var silhouetter af fly, de havde skudt ned. Vi følte os efterhånden helt hjemmevante i Danmark, og næste etape gik med færge og tog til Aalborg.

Da vi kom til Aalborg, hvor mange tyske soldater var i transit, blev vi overtaget af et andet medlem af modstandsbevægelsen "Jakob", som tog os med til landsrets sagfører Svend Andersens kontor. Vi blev i otte dage hos Svend Andersen, men han blev nødt til at tage afsted i huj og hast sammen med sin familie, efter at en modstandskollega var blevet arresteret på torvet i Aalborg. Vi blev flyttet til en lejlighed, før vi blev kørt til Strandby af Carl Petersen og nogle andre.

Carl Just Petersen er direktør for en skibsprovianteringshandel i Aalborg. Jeg besøgte ham i 1960, efter at Herluf Aaen havde fortalt, at det var ham, der havde kørt os fra Aalborg til Strandby på den sidste del af vor hemmelige rejse tværs over Jylland. Han kunne ikke huske mig personligt, men han kunne huske turen, da jeg fortalte, at han havde slingret noget, og var tæt på - fuldstændig med vilje - at påkøre en tysk soldat.

I Strandby boede vi hos en lærer, mens vi ventede på en passende nat, hvor vi kunne blive overført til en fiskekutter. Jeg husker at have set engelske fly operere i Frederikshavn-området.

Sidste station på rejsen i Danmark var familien Herluf Aaen. Alle kender familien Aaen i Strandby. Vi boede hos dem i 1960. Herluf Aaens gamle forældre var da stadig i live, og hans far kunne godt huske, at vi sad og fortalte vittigheder til hinanden i 1945, skønt ingen af os talte den andens sprog.

Herluf Aaen er nu død, men han var skipper på fiskekutteren "Henny" FN 23, Strandby. Med den udførte han mange transporter for modstandsbevægelsen. Vi blev gemt i et lille rum til sejl, og midt ude på Kattegat blev vi overført til et større fartøj, som blev ført af Herlufs ven, Andreas. Jeg kender ikke hans efternavn. (Dette fartøj var Dansk Hjælpetjenestes flagskib "Mercur" og foruden de to flyvere var der ni andre flygtningen ombord. CHH.)

Andreas sejlede os til Göteborg, hvortil vi ankom den 24. april 1945. Vi tog til det engelske konsulat i Göteborg og videre til Stockholm. Herfra fløj vi i en Dakota transportmaskine til Lenchars, Scotland, hvortil vi ankom den 2. maj 1945.

Navigatøren Bert Winwood og jeg har holdt forbindelse vedlige siden. Han bor i Birmingham, men håber at flytte nærmere til London i nær fremtid. Uheldigvis var han ikke i stand til at tage med mig og min kone til Danmark i 1960. På den tur var vi sammen med en ven af mig, som også er lærer i arkitektur.

For ham var det en studierejse for at se på det fremragende arkitektur, der er præsteret i Danmark siden krigen. For mig var det også meget interessant, men hovedformålet var selvfølgelig at kontakte så mange som muligt af de mennesker, der hjalp Winwood og mig. Det var faktisk mig, der var gæst hos min ven på rejsen, hvor vi kørte i hans bil sammen med hans kone og min kone, og det var derfor jeg var nødt til at begrænse den tid, jeg kunne tilbringe sammen med danske venner.

Uddrag af løjtnant Haringtons rapport:

Dato for operationen: 5. april 1945.

Formål: At angribe en konvoj i Kattegat lastet med tyske tropper og krigsmateriel - Norge-Danmark.

Tre fartøjer blev ødelagt og fire stærkt beskadiget. Tre af vore fly savnes efter aktionen.

Fly: Mosquito MK XVI F fra 235. eskadrille på Bauff flybase i Scotland (under kystkommandoen).

Eskadrillechef: Wing Commander Simmonds.

Flight Commander: Squadron Leader Clayton Graham.

Pilot: 188947 Flying Officer (løjtnant) Harington. R. K.

Navigatør: Flight Sergeant Winwood. A.E.

Start fra Bauff kl. 12.00. Kurs 0.95⁰.

Blev beskudt af tysk antiluftskyts vest for Thisted og besvarede ilden.

Krydsede Danmark i meget lav højde og fløj så sydpå for at angribe konvojen ca. kl. 15.00.

Vi (Haringtons fly) angreb et armeret eskortefartøj, som eksploderede senere, og fløj tilbage i tæt formation i meget lav højde på modsat kurs.

Kraftig beskydning fra tyske marinefartøjer mødte os ved Nykøbing. Flyet foran lavede en skarp undvigemanøvre, og jeg formoder, at vi ramte hans slipstrøm i et uheldigt øjeblik, hvor vi var meget tæt på jorden. Mit fly syntes at s trejfe jorden, og bagbords motor og propel blev beskadiget. Jeg mistede næsten kontrollen med flyet, som nu blev trukket meget asymmetrisk, idet bagbords motor ikke reagerede på gashåndtaget. Røg og kølervæskedampe strømmede fra den. Jeg tror, køletanken var blevet ødelagt, og som følge deraf løb motoren varm. Jeg besluttede at nødlande, når der viste sig en passende flad mark, og det skete kl. ca. 15.30.

Efter at have begravet alle dokumenter og sat ild til flyet forsøgte vi at finde ud af, hvor vi var, men der var ingen af de lokale beboere, som var kommet tilstede, der kunne snakke engelsk.

Flyet brændte, og pludselig fik ilden kanonerne til at fyre. Vi tænkte, at tyskerne i nærheden måske kunne høre larmen, og vi skyndte os væk fra flyet. Vi mødte her fru Lüitzhöft, som talte fremragende engelsk. Hun frarådede os at skifte til civilt tøj. Hun viste os hen til en stak på marken, og om aftenen kom hun med mad til os. Senere på aftenen blev vi kontaktet af to medlemmer af den danske modstandsbevægelse, Richard Dam-Jensen og Ernfred Østergaard.

Her slutter så beretningen fra forhenværende pilot-løjtnant, nuværende arkitekt, lærer på en arkitektskole, Raymond Harington.

Straks efter den 5. april 1945 fik Raymond Harington og Bert Winwoods pårørende besked om, at flyet var skudt ned over Danmark, og at de to flyvere var savnet. Men Toldstrups hovedkvarter arbejdede effektivt og havde god forbindelse med London, og man havde også tid til at tage menneskelige hensyn, så allerede kort tid efter kom der hemmeligstempelt telegram til de to familier fra det engelske forsvarsministerium, hvori man meddelte, at de to flyvere var i god behold i Danmark. Samtidig var der en

opfordring til at holde denne oplysning hemmelig, fordi man ellers kunne bringe danskerne i fare.

Som det fremgår af denne beretning, har mange personer været indblandet i denne rejse gennem det besatte Jylland. Det er umuligt at nævne alle, men en af de mere markante hjælpere er ”Jakob”, som modtog de to flyvere på Aalborg Banegård.

Det lykkedes mig at komme i forbindelse med ”Jakob” her i foråret 1986. Vi havde en længere samtale, som sluttede med, at han tilbød at sende mig en beretning, han havde skrevet. Herfra tillader jeg mig at nævne enkelte data.

”Jakob” var i en alder af 22 år frivillig i 1939-1940, da Rusland overfaldt Finland. Efter krigens ophør genoptog han bl.a. sit arbejde som tropsfører i KFUM-spejdernes Frederiksberg Division, hvor den senere statsminister Poul Hartling var en af spejderkammeraterne. Sammen med andre spejderkammerater var han med i den første modstandsgruppe i København, som kom til at arbejde direkte under faldskærmschefen (SOE) Flemming Muus. Allerede i maj 1943 blev ”Jakob” anholdt af tyskerne, men blev befriet af modstandsbevægelsen 29. december 1944 ved, at fængselspræsten smuglede våben ind til fangerne.

Nytårsaften 1944 ankom ”Jakob” til Aalborg. Han skulle i nærheden af banegården møde en kontaktperson.

Denne kontaktperson, Carl Petersen, skulle have en avis under venstre arm og en pibe i munden med pibehovedet vendende nedad. Alt gik vel, og det varede ikke mange dage, før ”Jakob” igen var i fuldt sving med illegalt arbejde, denne gang i det nordjyske.

Han overtog ledelsen af 3. kompagni direkte under Toldstrup og fik forbindelse til ”Nybo”, der ledede flugtruterne til og fra Sverige. Når ”Nybo” og ”Jakob” havde flygtninge, der skulle videre til Sverige, gik hele kontaktapparatet igang, og der blev snakket meget om skind (det samme som flygtninge), således at samtalen for udenforstående lød som en handel med skind. ”Jakobs” rigtige navn er Knud Dyhr Nielsen, og han bor nu i Bjerringbro.

Som afslutning vil jeg citere fra det meget venlige brev, som forhenværende pilot Raymond Harington sendte med rapporten, han overlod til mig.

”Winwood og jeg er meget taknemmelige for den hjælp, vi fik dengang, lige fra vor første kontakt med Folmer og Anne Lützhøft og Richard Dam-Jensen og Ernfred Østergaard, til det sidste skjulested i Herluf Aaens hus i Strandby. Det blev altsammen udført med professionel dygtighed og godt humør. Den oplevelse vil jeg aldrig glemme!”.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy, Mors og Vester Hanherred 1986, side 32-41).