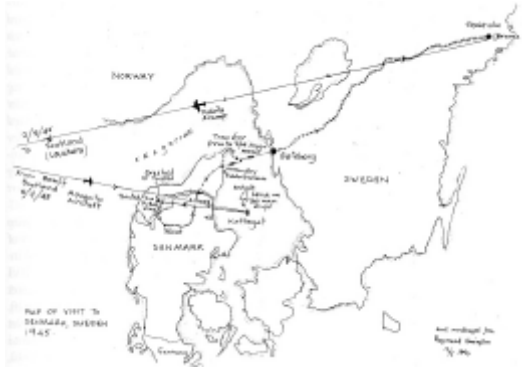


Flugten fra Danmark

Raymond Harington og Bert Winwood

I april 1945 nødlandede et bombefly fra Royal Air Force på en mark sydvest for Tandrup ved Bedsted. Flyet var bemannet med løjtnant Harington og sergent Winwood, der begge slap uskadt fra landingen. Vi bringer her deres egen beretning om de følgende dage med en kort indledning af Chr. Houmark Hammer.

Under 2. Verdenskrig gik ca. 300 allierede fly tabt over Danmark. 1160 flyvere blev begravet i Danmark. Fra de samme fly menes ca. 500 omkommet i havet uden at blive fundet. Af de ca. 400 allierede flyvere, der overlevede en nedstyrtning, blev ca. 90 hjulpet til Sverige af modstandsbevægelsen, mens resten blev taget til fange af tyskerne. I Nordsøen reddede danske fiskere også allierede flyvere, hvoraf ca. 50 blev sejlet til engelsk skib eller havn.



Kort, tegnet af Raymond Harington.

5. april 1945 nødlandede et Mosquitojagerbombefly fra Royal Air Force på en mark ved en mindre ejendom sydvest for Tandrup ved Bedsted. Flyet var bemannet med pilot, løjtnant R. Harington og navigatør, sergent A. B. Winwood. Begge slap uskadt fra landingen, og vores modstandsgruppe i Haring-Stagstrup, hjalp de to flyvere her i begyndelsen af deres flugt tværs over Jylland - fra modstandsgruppe til modstandsgruppe. En rejse som de to aldrig har glemt.

I Historisk Årbog for 1986 skrev jeg en beretning om flugten, set med vore øjne. Men her er så historien fortalt af flyverne selv. Det skal nævnes, at efter den heldige hjemkomst til England, blev de sendt til Stillehavet for at hjælpe USA. R. Harington blev syg under træningen, men Bert Winwood nåede til Mindanao. (Bert er en forkortelse af Albert).

Harington blev efter krigen arkitekt og lærer på en arkitektskole. Winwood blev bogholder i et stort firma. Vi har stadig forbindelse med dem, og de har besøgt os to gange sammen med deres hustruer, sidste gang 1995. Ved den lejlighed havde de medbragt følgende beretning, der her bringes i Martin og Morten Hammers oversættelse:

Flugten fra Danmark
En hyldest til den danske

modstandsbevægelse.

Dette er skrevet for at mindes 50-året for vores landing i Danmark den 5. april 1945. Det er specielt en dyb taknemmelig anerkendelse af modet og opofrelsen hos de medlemmer af den danske modstandsbevægelse, som gjorde det muligt for os at flygte fra det tyskbesatte Danmark til Sverige, hvorfra vi vendte tilbage til England den 2. maj.

Den danske modstandsbevægelse blev af feltmarskal Montgomery beskrevet som „De Bedste”. Og deres indsats i de allieredes tjeneste blev anerkendt af general Eisenhower.

Uddrag af de offentlige „Air 28” arkiver (Royal Air Force)

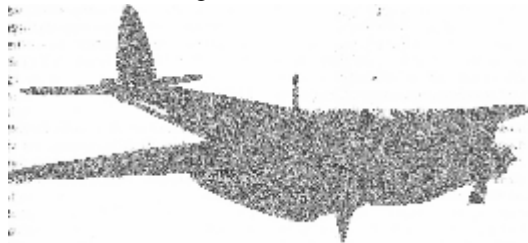
„Tirsdag den 5. april 1945 kl. 14.30 forlod en styrke, bestående af 14 Mosquitoer fra 235. Eskadrille, 13 fra 143. Eskadrille, 10 fra 248. Eskadrille og 2 udefra kommende fra 333. Eskadrille i Det Kgl. Norske Lufvåben, basen Banff (Scotland). - Disse 39 fly fløj, anført af Wing Commander Simmonds DEC, meget lavt hen over Danmark for at angribe en konvoj på 5 handelsfartøjer med eskorte, som sejlede mod nord gennem Kattegat omkring 3 miles fra Anholt. Efter angrebet brændte fartøjerne voldsomt, og en Mosquito ramte masten på et af fartøjerne og styrtede i havet omkring 100 yards fra dets mål og knustes. Et andet fly blev set kl. 17.50 over Vestjylland med et langt spor af glykol efter sig og blev rapporteret at have foretaget en mavelanding på en mark (56.48 N - 08.21 Ø), og én af flyverne var blevet set komme sikkert ud (formodentlig piloten).”

Det forulykkede fly var en Mosquito „LA-F” RS 619 fra 235. Eskadrille fløjet af P/O R. K. Harington med F/Sgt. A. E. Winwood som navigatør. Det var en Mark FBVI med Merlin 25 motorer, som var produceret hos De Havillands, Hatfield, mellem 13.10. 1944 og 22.1. 1945. Besætningen var blevet optaget i 235. Eskadrille efter at have tjent i 603. Eskadrille i Mellemøsten siden 1942, og havde været med i missioner mod mål omkring de ægæiske og græske øer, i Beaufighter TFX fra Gambut i Nordafrika. De blev optaget i 235. i februar 1945 og havde allerede været med i missioner, med patruljer i Skagerrak og angreb mod mål i de norske fjorde, i Norangs fjord, Porsgrunn havn og Sandefjord.

Nødlandingen

Da „LA-F” nødlandede, havde flyet tidligere ramt jorden med en hastighed på 280 knob efter at have tabt opdriften i slipstrømmen fra et fly foran, som undveg luftskyts fra eskortefartøjer i havnen, Nykøbing Mors i Vestjylland. Bagbords propel blev stærkt deformeret, og på trods af Bert Winwoods øjeblikkelige forsøg på at kantstille den, blev flyet vanskelig at styre så tæt på jorden. Ray Harington besluttede at nødlande, idet enhver plan om at flyve tilbage til England, efter hans vurdering, næppe kunne gennemføres.

Flyet nødlandede uden brug af flaps, med en hastighed af omkring 140 knob. Da besætningen kravlede ud af taglugen, kunne de se begge propeller ligge på en lille forhøjning bag dem. Glykol dryppede fra bagbords motor. Et par danske landarbejdere, som stod og lænede sig til deres høtyve, så passivt til og viste ingen særlig interesse, da Harington pegede på sin uniform med flyvinge og sagde: „Jeg hav RAF” på norsk, som han læste op fra en parlør, han tog op af lommen i flyverdragten, og hvori dansk ikke var medtaget!



Mosquito, let bomber med 2 mands besætning. Denne maskine er godt kendt i Danmark, hvor den bombede gestapohovedkvarteret i København, Århus og Odense. Længde 12,24 m, spændvidde 16,2 m, fart over 650 km/t.

Selv om vi ikke direkte havde fået ordre til det, besluttede vi at ødelægge alt operationelt udstyr ved at sætte ild til flyet. Vi lagde hø under vingerne og affyrede en Verey (lys)patron ind i motorrummet. Maskinen nægtede at brænde. Til sidst udløste vi en faldskærm i cockpittet og satte ild med en lyspatron.

Idet vi lykønskede hinanden med, at der ikke var militær i nærheden, gik vi hen mod to venligt udseende mennesker, der kom gående ned over marken. Pludselig blev marken foran maskinen beskyttet med maskingevær- og kanonild, da ilden nåede ammunitionsbeholderne. De to danskere var Folmer og Anna Lützhøft. Anna kunne tale engelsk. Vi gik tilbage op ad bakken med dem, idet vi spurgte, om vi kunne låne noget gammelt tøj, så vi kunne gå for at være bønder. Dette blev høfligt afslået på grund af risikoen for repressalier, da vores møde måske var set af nogen, som ikke delte vores antipati mod tyskerne.

Vores hastigt sammenflickede plan, om at finde en båd og bevæge os østpå langs med Limfjorden mod Kattegat og videre til Sverige, begyndte at se mindre lovende ud. Men vi var glade for at modtage Annas tilbud om en høstak med udsigt til et vandløb mod nord. Senere på aftenen fik vi bragt et Shell-vejkort fra før krigen samt noget mad. Gemt i vores kradsende høstak lå vi og kikkede ud over vandløbet og undrede os over de mange mennesker, der var på aftentur og som tilsyneladende så direkte på os - kunne de virkelig se os i vores duftende gemmested?

Vi kravlede tilbage til bageste ende af stakken, hvorfra vi så en kulsort røgsøjle stige over et hundrede fod op i den kolde aftenluft. Freddie (flyet) sagde sit sidste farvel, alle tyskere i miles omkreds ville værdsætte denne gestus. Efterhånden var alle, der var ude at gå tur, forsvundet, mens mørket faldt på. Vi lå og rystede af kulde i forårsnatten og begyndte at føle os ensomme, mens vi først og fremmest spekulerede på, hvordan vore familier ville tage det uundgåelige telegram, hvoraf det ville fremgå, at vi var „savnede efter operationer over fjendtligt område”.

Den første hjælp

Vi besluttede at komme væk fra området hurtigst muligt. På dette tidspunkt var vi ikke klar over, at vi havde tiltrukket forskellige menneskers interesse, ikke mindst tyskerne i Snedsted, ca. 6 miles mod nordøst, hvis telefonsamtaler blev overvåget af bestyrerinden på den lokale telefoncentral. Hun rapporterer til modstandsbevægelsen, og to af medlemmerne, som kendte til vores nødlanding, lagde planer om at få os væk fra området og i sikkerhed.

Ca. kl. 21.15 hørte vi fodtrin nær høstakken og nogen, der hviskede på engelsk. Da vi forsigtigt kikkede ud, så vi en ung mand i en lys regnfrakke, som præsenterede sig som Richard Dam Jensen. Med ham var Ernfred Østergård. Begge var medlemmer af modstandsbevægelsen, og vi var henrykte over at gøre deres bekendtskab. De førte os omkring 5 miles langs markveje, grøfter og gennemføringer og under bevogtede broer til kirkegården i Bedsted. Her gemte vi os bag kirkegårdens stenmur. Ved midnat vendte de tilbage med en generatorgasdrevet taxi og noget civilt tøj, som vi trak over vores uniformer.

Den tyske kommandant brugte ofte Peter Niensens taxi, så Peter vidste for det meste, hvor kommandanten var. Mens vi gemte os i de mørke kroge i hans taxi, stoppede han ved Bedsted Hotel, der var tysk hovedkvarter, for at spørge, om hans taxi skulle bruges den nat, vel vidende at majoren ikke var hjemme.

Vagterne ved vejkontrollen, som havde set taxien stoppe ved hovedkvarteret, vinkede os videre med et venligt „Alles Gut” og Peter kørte mod Skjoldborg ca. 12 miles væk, via mindre veje, gårde og endda én eller andens køkkenhave for at undgå videre kontakt med vagtposter på hovedvejene, hvor han var blevet stoppet tidligere på aftenen, da han var på vej til Bedsted Kirke.

I Skjoldborg mødte vi Richardts familie, som drev den lokale brugsforening. Peters kone gav os et godt måltid varmt mad. Klokkeren var 2.30 om natten, og vi var udmattede efter at have gået over alle mulige typer terræn iført flyverstøvler. Kl. 4 blev vi ført over til præstegården og varmt modtaget af pastoren, Hans Dahl Hansen, og hans kone Anne-Marie, som var ved at skifte på et lille barn. Vi fik verdens mest behagelige senge! Næste morgen måtte tjenestepigen trøstes efter at have fundet 2 fremmede mænd i sit jomfrubur, og pastoren måtte hastigt finde på en forklaring uden at vække mistanke.

Thy - Mors

Senere den dag blev vi flyttet til mere passende omgivelser - høløftet over en svinesti - efter at have spist 6 spejlæg hver! Dette fristed holdt dog ikke længe. En modstandsmand havde saboteret et troppetog, som kørte på jernbanen lige i nærheden. Vores vært, Henry Christensen, blev nødt til at klare nogle soldater fra toget, som vredt udspurgte ham om, hvad han kendte til det. Da han havde fået afledt dem, fik han hjælp af „Boysen”. Det var dæknavnet på en instruktør, som kom sammen med Peter Niensens Taxi. Boysen forlangte, at vi tog vores uniformer af, før vi tog af sted i taxien. Henry gemte vores uniformer på loftet i høet. Da tyskerne kort efter ankom til gården, var vi væk.

I taxien blev vi kørt til Thisted, en stor garnisonsby, hvis indbyggere mest bestod af tyske tropper, som

bemandede kystforsvaret, der omkransede landet. Der gav ejeren af det lokale herremagasin (E. Møller) os nyt tøj. Han gav os også legitimationskort med billeder af mennesker, som lignede os, taget fra et familie-fotoalbum.

På trods af vores „manøvrering“ omkring var vi stadig kun 15 miles fra det sted, hvor vi nødlandede. Vi var glade, da vi krydsede broen over Vildsund til Nykøbing Mors. Vi krydsede broen i taxi (med Boysen) og prøvede at se uinteresserede ud, da brovagten undersøgte vores falske legitimationskort. (Dette blev interessant, da vi efter krigen fandt ud af, at disse vagter næsten helt sikkert var russere i Wehrmacht!).



Raymond Haringtons
falske legitimationskort.

I Nykøbing blev vi indkvarteret på Markvorsens hotel (det er nu indrettet til forretninger). Her mødte vi modstandsfolk, inklusive den militære leder, kaptajn Ejby Nielsen („Baes“), som forlangte, vi skulle fotografæres ordentligt og udstyres med nye I. D. kort. Ejby Nielsen, som efter krigen blev Oberst, mener, at vi var den eneste Mosquito-besætning, som nåede ud af Danmark i live.

Til vores store lettelse fik vi her at vide, at man var i gang med at sende nyheden om, at vi var i sikkerhed, til England pr. radio. Vi kunne nu gå omkring i byen og ved havnen, hvor vi så de tyske flakskibe med silhouetter af fly på nogle af deres overbygninger og skorstenene (nedskudte fly). Vi fik forevist en kælder fuld af våben, der var nedkastet af RAF, og som blev opbevaret, så de kunne tages i brug med det samme.

På den 6. dag (11. april) tog vi færgen til Glyngøre og rejste med toget til Aalborg, ledsaget af et medlem af modstandsbevægelsen. Toget var fyldt med civile, et par tyske soldater sad i vores vogn. Vi holdt os fra hinanden, mens vi stod i midtergangen og prøvede at undgå øjenkontakt med andre. Bert havde et væmmeligt øjeblik, da han tilbød en plads til en dame, som nægtede at sidde ned!

I Aalborg var jernbanestationen meget travl - ligesom Waterloo - med militær- og flådepersonel, som skyndte sig til togene, og vi var glade for at komme væk og ind på fortovet, så vi kunne følge vores eskorte, som hurtigt bevægede sig ned ad gaden på den anden side. - Pludselig stoppede han for at tænde en tændstik, der ikke virkede (et kendetegn), drejede omkring og gik sin vej i modsat retning. Så parkerede en forbipasserende cyklist sin cykel, og fulgte med os og introducerede sig som „ven“.

Aalborg - Vendsyssel - Sverige

Vi gik allesammen mod bymidten til advokat Svend Andersens kontor, hvor vores ven Knud Nielsen (alias Jakob) ønskede os held og lykke og forsvandt stille. Svend Andersen tog os med til sin privatlejlighed i den nordvestlige del af byen, hvor han boede med sin kone og datter, som var omkring 12 år - en dejlig familie. Fra balkonen på bagsiden af bygningen havde vi frit udsyn til Luftwaffe's flybase, nordvest for Aalborg. Fra vinduet på forsiden kunne man se Gestapos hovedkvarter på den

anden side af vejen. Svend mindede os om, at vi skulle holde lav profil.

Vi var gæster i omkring en uge, da Svend en dag kom styrtende og fortalte os, at en modstandsmand var blevet anholdt med en vogn fyldt med våben. Dette kunne blive en sikkerhedsrisiko, hvis Gestapo tvang ham til at tale. Hele familien måtte hurtigt forlade byen med en i forvejen pakket bagage. Vi blev tilbage i lejligheden i omkring en time, før vi blev kontaktet af et andet medlem af modstandsbevægelsen, som gemte os i 2 dage og derefter flyttede os ud til et sommerhus ved Limfjorden.

I sommerhuset mødte vi modstandsledere fra området nord for Aalborg, anført af Just Carl Pedersen, som havde ansvaret for eksportarrangementer for undslupne og flygtninge. Vi blev kørt til Strandby, omkring 8 miles fra Frederikshavn og 25 miles syd for Skagen, ved Danmarks nordligste punkt. Her boede vi hos den lokale skoleinspektør og nogle gange hos familien Åen, bestående af bedstefar, bedstemor, Herluf, hans kone Asta, hans søster Rigmor og hans mange sønner - alle fiskere som ham selv. Herluf Åen var med til at organisere transportmuligheder til Sverige for flygtninge under kommando af Just Carl Pedersen.

Vi samledes hver nat i 4 nætter med 7 eller 8 andre (heraf 2 tyske soldater, som havde hjulpet modstandsbevægelsen). Endelig en mørk nat lige efter midnat, den 24. april, listede vi ned til kajen og kom ombord på fiskerfartøjet FN „Mågen“, ført af Andreas Larsen fra Strandby. Han stuvede os sammen bag skydepaneler i skibets skabe. Vi tog af sted klokken 3 om natten, og ved daggry fik vi lov til at gå op på dækket, hvor vi så et større skib ved siden af os. Dette skib var „Mercur“ (flagskib for Dansk hjælpetjeneste). „Mercur“ arbejdede fra Gøteborg, hvor vi blev sat i land omkring middagstid den 24. april.



De to gamle flyvere fotografæret i 1991 på den mark, hvor de nødlandede i 1945. Det er Bert Winwood til venstre.

I modsætning til RAF- og USAAF-besætninger, der var nødlandet i Sverige og blev interneret, blev vi behandlet som flygtninge fra Europa. Efter at være undersøgt af svenske immigrationsmyndigheders læge blev vi kørt til det britiske konsulat, hvor vi blev udspurgt og herefter sendt videre til Stockholm med tog, hvortil vi ankom den 28. april. Da vi meldte os i den britiske ambassade, fik vi penge til at købe nyt tøj for. (Det danske maximaltøj kunne ikke overleve en desinfektions-procedure, som forlangtes). Derefter fik vi besked på at afvente transport tilbage til UK.

Den 1. maj om natten, mødtes vi med andet RAF- og civilt personel i Bromma lufthavn, hvor JU 52'ere fra det tyske Lufthansa var parkeret på forpladsen lige ved siden af BOAC's fly! Vores fly, en Dakota, var næsten helt

sikkert fra det svenske selskab „A. B. Aero-Transport”, som fløj mellem Bromma og Leuchers i Scotland, hvor vi landede i de tidlige timer den 2. maj. (Det er interessant at bemærke, at det svenske ABA-selskab også havde regelmæssige afgang til Berlin).



Harington og Winwood besøger Bedsted Kirkegård og genser deres skjulested.

Epilog

Mens mange talte om, at krigen i virkeligheden var overstået, så var „Strike Wings” stadig i kamp med u-både og konvojer i havene omkring Danmark, da man frygtede, at tyskerne ville forsøge at holde stand i Norge. Krigens sidste togt, et angreb på Kiel, anført af Wing Commander Foxley-Norris, fandt sted den 3. maj, dagen efter at vi var kommet tilbage til UK. 18 fly gik tabt i forbindelse med operationer i perioden 21/2 1945 - 4/5 1945. Alle besætningsmedlemmer, på nær os og en såret navigatør, omkom.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1999, side 121-128).