

# Hvad skete der med "F" som Freddie?

*Oversat fra engelsk af Poul M. Kjær, Valmuevej 3, 7755 Bedsted*

I april 1945 nødlandede en engelsk flyvemaskine på en mark i nærheden af gården "Tandrup" ved Bedsted. Der er igennem årene blevet fortalt mange beretninger om denne hændelse, men ingen har været helt enslydende.

Tilfældigheder har knyttet en kontakt til den engelske pilot, hvis navn er Ray Harrington. Han har i 1992, sammen med sin navigatør Bert Winwood, nedskrevet hændelsen til et engelsk flymuseum.

Efterfølgende er de to ældre gentlemens egne beretninger om nødlandingen og flugten gennem Danmark og videre til Sverige.

Torsdag d. 5. april 1945 kl. 14.30 forlod en styrke af Mosquito'er Banff i Skotland. Enheden bestod af 39 maskiner fra forskellige eskadriller ledet af W/Commander. Simmonds.

Opgaven var, at overflyve Danmark i lav højde for derefter at angribe en tysk flådestyrke, bestående af 5 enheder, som befandt sig syd for Anholt.

Selve angrebet efterlod de tyske skibe i et flammehav. Et af vore fly ramte en af de tyske skibes master og havarede totalt, da det ramte vandoverfladen. Et andet fly blev kl. 17.50 set over Vildsund, efterladende sig et spor af udsivende kølevæske, og som nødlandede i en mark, på positionen (56,48 N 08,21). Der blev observeret, at én person undslap maskinen i god behold, antagelig piloten. (Afskrift fra Air 28 Public Records office).

Det nødlandede fly var en mosquito med kendetegnene "LA - F" RS 619 fra 235. eskadrille, ført af pilot P/O R. K. Harrington og med F/Sgt. A.E. Winwood som navigatør.

Maskinen var af typen FBV1 forsynet med 2 stk. Merlin Rolls - Royce 25s motorer og den var bygget i Hartfield i perioden oktober 1944 til januar 1945. Mandskabet som var tilsluttet den 235. eskadrille, havde tidligere været tilsluttet eskadrille 603, som opererede i Mellemøsten, hvis opgaver det her var, at angribe kanonstillinger i det Græske øhav. Hertil blev anvendt maskiner af typen Beaufighter TFX, stationeret i Gambut beliggende i Nordafrika.

Overflytningen til den 235. eskadrille skete i februar 1945, og man havde allerede deltaget i

angreb på tyske flådestyrker i Skagerak, samt på mål i norske fjorde.

Da LA-F nødlandede ved Tandrup, havde det allerede ramt jorden, idet det for at undgå beskydning fra tyske eskorte skibe, placeret i havnen ved Nykøbing Mors, fløj så lavt, at slipstrømmen fra den foran flyvende maskine forårsagede denne uforudsete manøvre.

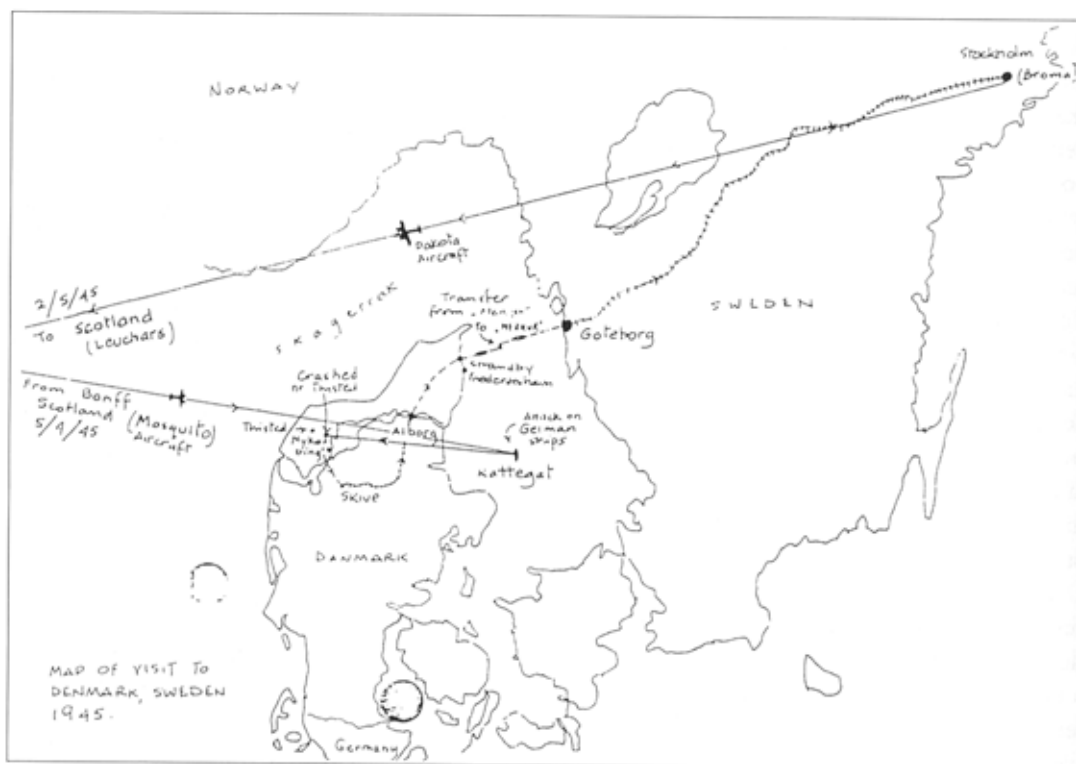
Propellen på den venstre motor blev herved svært beskadiget og på trods af Bert Winwoods resolute forsøg på at ændre propellens indstilling, blev maskinen vanskelig at styre i den lave flyvehøjde. Piloten Ray Harrington vurderede herefter situationen, og besluttede at foretage en nødlanding, idet det ville være usandsynligt, at maskinen og dens besætning ville kunne nå sikkert tilbage til England.

Efter nødlandingen, som skete med en fart af ca. 250 Km/H., forlod besætningen maskinen gennem toplugen og observerede dryppende kølevæske fra den venstre motor. I umiddelbar nærhed af landingsstedet stod nogle få landarbejdere og betragtede os uden at vise nogen større interesse. De lænede sig til deres forke og viste ikke nogen særlig entusiasme, ikke engang da Harrington på norsk sagde til dem: "Jeg kommer fra RAF".

Flybesætningen havde ikke nogen stående ordre lydende på at skulle destruere maskinen men besluttede at gøre dette i bedste "Biggles" stil, idet man ville forsøge at afbrænde den.

Det viste sig at være ikke så lige en sag, selv med høj leveret af de i mellemtiden "optøede" danske landarbejdere. Men omsider, da man fik fat i en af flyets faldskærme, og fik den antændt inde i cockpittet, lykkedes det at afbrænde maskinen. Lykønskende os selv efter afslutning af et flot stykke soldaterarbejde, gik besætningen nu to venligt udseende mennesker i møde, som nærmede sig det brændende fly. Pludselig blev marken foran maskinen bestrøget med maskingeværid, hvilket var forårsaget af ildens fortæring af ammunitionsbeholderne.

De to danskere, som nærmede sig, var Folmer og Anna Lützhöft som begge talte et udmærket engelsk. Vi spurgte dem, om vi kunne låne noget tøj, så det var muligt at udgive os for at være



Kort visende angrebsruten til Danmark, flugtruten til Stockholm og hjemrejseruten til Skotland

danske landarbejdere.

Dette blev venligt afvist på grund af den altid tilstedeværende risiko for repressalier, idet det var utænkeligt, at tyskervenlige ikke havde kendskab til nødlandingen. Vores hastigt besluttede plan om at stjæle en båd, og bevæge os via Limfjorden, Kattegat og videre til Sverige, smuldrede langsomt væk.

Dog var vi taknemmelige over Anna Lützhöft's tilbud om at låne en høstak. Den var placeret sådan på marken, at vi mod nord kunne se en mindre stribe vand. Desuden blev vi udstyret med et førkrigs Shell automobilkort og dertil madforsyning, som blev leveret fra gården senere på aftenen.

Kløende og kradsende sad vi gemt i vores høstak. På et tidspunkt hvor vi forsigtigt kiggede ud, blev vi overrasket over at se en mindre skare mennesker, som fra en rimelig afstand stirrede over mod os. Kunne de virkelig se os i vores beskyttende høstak? Men det var nu ikke os de så, men en fed, tyk olierøgsøjle som nåede højt op i den klare forårsluft. "Freddie" var i færd med at sige farvel, som en gestus til enhver tysker, der måtte have kendskab til nødlandingen.

Omsider, da tussmørket var ved at sænke sig, forlod vore nysgerrige aftengæster området, og i den kolde aprilaften begyndte vi at fryse, og vi

følte os ensomme. Mest af alt tænkte vi på, hvordan vore familier ville modtage det uundgåelige telegram, fortællende at vi var "savnet efter opgave over fjendtligt område".

Vi besluttede med os selv hurtigst muligt at forlade området.

### Rejsen gennem Danmark og flugten til Sverige:

Ukendt for os var vi blevet af interesse for forskellige mennesker, ikke mindst af tyskerne som var stationeret i Snedsted, som er beliggende ca. 10 km. nordøst for vort opholdssted. Den lokale centralbestyrerinde aflyttede tyskernes telefonsamtaler og holdt herigennem modstandsbevægelsen orienteret om tyskernes hensigter.

Desuden var to medlemmer af modstandsbevægelsen, som havde kendskab til vores landing ved Tandrup, allerede i gang med forberedelser til at få os transporteret væk fra området til et mere sikkert skjulested. (Vore nærmeste familier fik d. 30. april brev fra det engelske ministerium, hvori man fortalte, at vi var i live og i modstandsbevægelsens forvaring.) Kl. ca. 21.15 hørte vi sagte hvisken på engelsk i nærheden af høstakken. Meget forsigtigt gav vi os til kende og stod nu overfor en ung mand, iklædt en lys regnfrakke, præsenterende sig som

Ricard Dam-Jensen og sin følgesvend som Ernfred Østergaard, begge tilknyttet den lokale modstandsbevægelse.

Vi var ovenud lykkelige ved at gøre deres bekendtskab. De førte os ad omveje til Bedsted kirke, hvor man gemte os ved kirkediget indtil midnat, hvorefter vore venner kom tilbage kørende i en gasdrevet taxa medbringende civilt tøj, som vi trak udenpå vore uniformer.

Vognmanden Peter Nielsen, som ejede og kørte taxaen, kendte den lokale tyske kommandants færden meget godt, idet hans taxa ofte blev brugt til at dække kommandantens transportbehov.

Vi blev anbragt i bilen, dækkede os til og lå godt skjult i bagenden af Peter Niensens bil. Han kørte derefter ind til kommandantens hovedkvarter, stoppede her og spurgte vagten om kommandanten ønskede transport, vel vidende at kommandanten ikke var i området den aften. En anden vagtpost, som havde set os stoppe ved hovedkvarteret, vinkede os venligt videre med ordene "Alles Gut", hvorefter Peter satte kursen mod Skjoldborg. Men ikke via den slagne vej men ad biveje, markveje, sågar gennem en eller andens køkkenhave. Dette for at undgå enhver yderligere kontakt med tyske vagtposter, som han havde haft tidligere på aftenen på sin vej til Bedsted kirke.

I Skjoldborg mødte vi Richards familie, som bestyrede den lokale købmandsforretning. Ligeledes mødte vi Peters kone, som serverede et måltid varmt mad for os.

Klokken var blevet 02.30, og vi var efterhånden blevet temmelig udmattede efter at have gået i forskelligt terræn i vore alt for store flyverstøvler. Klokken ca. 04.00 blev vi ført hen til præstegården, hvor vi uden forudgående varsel, venligt blev modtaget af pastor Dahl Hansen og dennes kone Anne Marie. I deres hjem fik vi anvist verdens dejligste senge. Den efterfølgende morgen, måtte præstefamiliens unge hushjælp beroliges med en hurtig søforklaring, da hun i gæsteværelset fandt to af vagabondudseende, snorkende fremmede herrer.

Senere den samme dag blev vi flyttet til andre omgivelser, høløftet over en grisestald, ejet af Henry Christensen, Harring. Dette nye skjulested passede bedre til vort udseende. Men inden vi blev gemt her, havde vi hver fået tilbudt spejlæg, og hver spiste vi seks.

Himmeriget, som vi befandt os i, fik vi kun

lov til at nyde kortvarigt. Andre medlemmer af den lokale modstandsbevægelse foretog en sprængning af den i området værende jernbanelinje, uden at de forinden var orienteret om vor tilstedeværelse. En tysk troppetransport blev derved standset i umiddelbar nærhed af vort skjulested med det til følge, at området i løbet af kort tid var oversvømmet med tyskere, som hastigt havde forladt toget.

Afsporingen forårsagede kaos blandt de forvirrede tyskere, som havde forladt toget, hvilket Henry brugte til at lede tyskerne på vildspor i deres eftersøgning efter sabotørerne. Vi fik herefter ordre til at afklæde os vore uniformer for nok engang at forlade vort skjulested i Peters taxa. Altsammen i stor hast, idet den nærved foretagne sabotage kunne give anledning til en tysk ransagning, også omfattende vort skjulested over grisestalden.

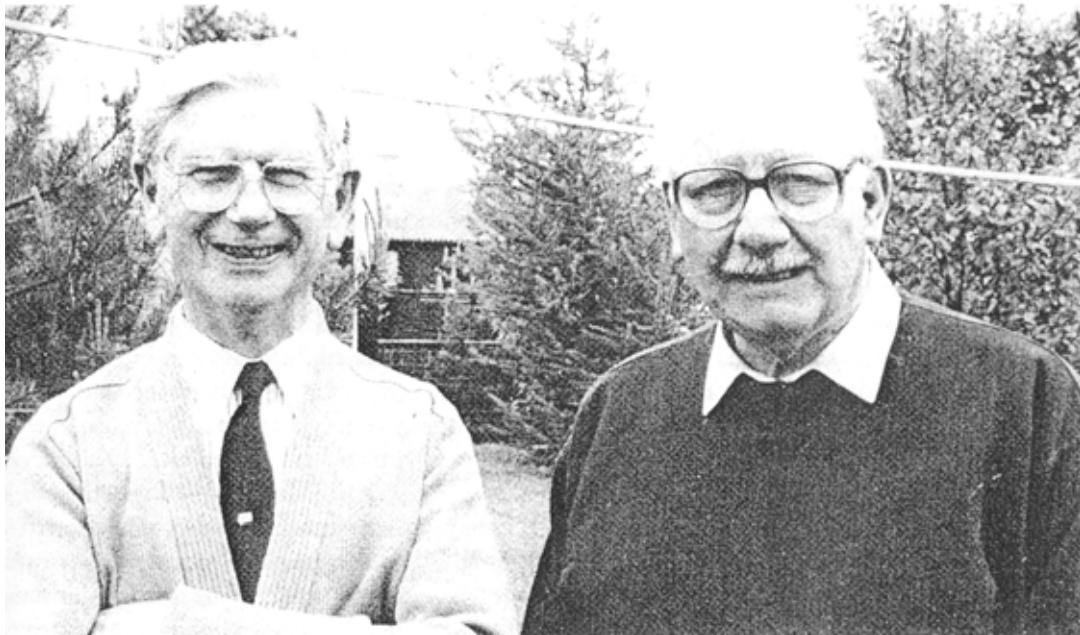
I taxaen blev vi kørt til Thisted, en vigtig garnison beboet af tyske soldater, hvoraf mange tilhørte den omkringværende tyske kystbevogtning. Her blev vi i en herreekviperung af ejeren, som også var frihedskæmper, forsynet med nyt tøj samt identifikationskort. Disse var forsynet med fotografier af personer fra et familiealbum, som bedst muligt lignede os.

Selvom vi siden vores nødlanding var blevet transporteret en del rundt, var vi kun ca. 25 km. fra det sted, hvor vi nødlandede, hvorfor vi glædede os over senere på dagen at køre over Vildsund broen og videre til Nykøbing Mors.

Ved broen gjorde vi vort bedste for at se uinteresserede ud, da brovagten kontrollerede vore falske identifikations papirer. (Det giver grund til eftertanke, da vi efter krigens ophør med sikkerhed erfarede, at nogle af disse brovagter var ufrivillige russiske soldater i tysk tjeneste.)

I Nykøbing blev vi indlogeret på det daværende Markvordsens hotel, som blev benyttet af modstandsbevægelsen. Her mødte vi nogle af områdets ledende modstandsfolk, deriblandt en af dets militære ledere, kaptajn Ejby Nielsen. Han insisterede på, at vi blev forsynet med nye identifikationskort, hvilket betød at vi skulle fotograferes.

Det er antageligt kaptajn Ejby Niensens fremsynethed, som er årsag til at vi formodentlig er den eneste mosquito besætning, det er lykkedes at komme levende ud af Danmark. Det kunne være interessant at høre, om nogen ikke er



*De to engelske flyvere som de så ud i 1945 og på billedet ovenover som de så ud i 1991.*

*Fra venstre navigatør Bert Winwood og til højre Raymond Harrington.*

enige med os i dette postulat!

Det var hermed muligt for os at vandre rundt i byen også omkring havneområdet, hvor vi havde lejlighed til at betragte tyske krigsskibe. Nogle af dem havde på skroget påmalede tegninger, forestillende tomotorers flyvemaskiner!

Vi fik også lejlighed til at se en kælder, som var fyldt op med våben nedkastet af RAF. Disse var i fineste stand og umiddelbart klar til brug.

Den 11. april sejlede vi med færgen fra Nykøbing og drog videre med tog til Aalborg under ledsagelse af en mand fra modstandsbevægelsen. Toget var fyldt med civile personer, og nogle tyske soldater var også med som passagerer i vores vogn. Vi holdt en lav profil, idet vi undgik at se nogen direkte i øjnene. Bert var ude for et uheldigt tilfælde, da han på et tidspunkt tilbød en dame sin

siddeplads, men som afslog hans tilbud.

På jernbanestationen i Aalborg herskede der travlhed. Værnemagtens mandskab havde alle travlt med at nå deres togforbindelser. Vi var glade, da vi nåede uden for ankomsthallen hastende efter vores beskytter, som hurtigt bevægede sig ned ad gaden modsat udgangen.

Pludselig stoppede han op og prøvede, men uden held, at tænde sig en smøg, vendte sig hurtigt omkring og forsvandt hastigt i modsat retning. En cyklist, som kørte forbi, stoppede op, stillede cyklen og faldt i trit med os, idet han lod os vide, at han var en ven. Sammen med vores nye ven begav vi os mod bymidten for at henvende os på advokat Svend Andersens kontor. Knud Nielsen (alias Jacob), som vores sidste eskorte hed, ønskede os alt godt og forlod os derefter.

Svend Jacobsen tog os med hjem til sin lejlighed, som lå i byens udkant. Her boede han sammen med sin kone og datter. En meget elskværdig familie.

Fra lejlighedens bagerste altan kunne man overskue Luftwaffes besatte lufthavn ved Aalborg, og fra lejlighedens forreste altan havde man udsigt til Gestapos hovedkvarter, som lå på den anden side af gaden. Svend påbød os, at vi holdt os skjult på grund af naboskabet.

Vi boede hos familien Jacobsen i ca. 8 dage, indtil pludselig familien en dag med stor hast forlod lejligheden. Senere kom Svend tilbage til os og forklarede årsagen til den hastige flugt. En frihedskæmper var blevet anholdt af tyskerne under udførelse af en transport af våben på en

mindre ladvogn. Man anså hans tilfangetagelse for en betydelig risiko på grund af Gestapos forhørsmetoder.

Vi ventede en timestid i lejligheden, hvorefter vi blev afhentet af en frihedskæmper i hvis lejlighed vi opholdt os i 2 dage. Derefter blev vi overflyttet til et sommerhus, som lå ved Limfjorden. Her mødtes vi med lederen for modstandsbevægelsens nordlige område. Han kørte os til Strandby, som ligger mellem Frederikshavn og Skagen.

I Strandby blev vi indlogeret ved den lokale skoleleder og dennes kone, men opholdt os jævnligt i familien Aaens hjem. Den bestod af bedstefar, bedstemor, Herluf og Asta og vistnok et afkom på 11, alle beskæftiget med fiskeri.

Ved siden af fiskeriet var Herluf engageret i flygtninge transporter til Sverige. Dette var ledet af en forretningsmand, Carl Pedersen fra Aalborg, som havde hovedansvaret for disse transporter.

Vi mødtes i løbet af 4 aftener sammen med 7-8 andre flygtninge (heriblandt to tyske soldater som havde hjulpet den danske modstandsbevægelse).

I mørke sneg vi os den 24. april ned til havnemolen og gik ombord i fiskerbåden FN "Mågen", ført af fiskeskipper Andreas Larsen fra Strandby. Vi blev gemt under dæk bagved nogle skydelåger.

Vi forlod Strandby midtpå natten og fik ved dagry lov til at komme op på dækket. Her oplevede vi et roligt Kattegat og ved siden af os sejlede et andet fartøj "Mercur" som var Dansk Hjælpetjeneste's flagskib. Til dette blev vi overført, for senere at blive sat i land i Gøteborg ved middagstid d. 24. april 1945.

Modsat mandskab fra RAF og USAAF, som havde været tvunget til nødlanding i selve Sverige, og som derfor var interneret, blev vi af svenskerne behandlet som flygtninge fra Europa. Det indebar, at vi efter en lægeundersøgelse hos de svenske imigrationsmyndigheder, blev kørt til det Britiske Konsulat, hvor vi aflagde rapport. Herefter blev vi med tog sendt til Stockholm, hvortil vi ankom d. 28. april.

Her meldte vi os til den Britiske Ambassade, hvor man forsynede os med penge til køb af nyt

tøj. Herefter havde vi kun at vente på transportmulighed til England.

Om natten d. 1. maj mødte vi sammen med civile og andet flypersonale fra RAF, i Bromma Lufthavn, hvor tyske flyvemaskiner fra Lufthansa stod parkeret ved siden af maskiner fra det engelske luftfartselskab BOAC!

Vores maskine, en Dakota, huskes som værende fra det svenske luftfartselskab ABA - Eurotransport, som havde en fast flyforbindelse mellem Bromma og Leuchers i Skotland. Her landede vi tidligt om morgenen d. 2. maj 1945. (Det er interessant at notere sig, at det svenske flyselskab ABA også havde en fast flyforbindelse til Berlin!).

### **Epilog**

Selvom man i tiden herefter talte om, at nu var krigen slut, var The Strike Wings stadigvæk engageret i angreb på tyske konvojer og Ubåde i havene omkring Danmark, idet man frygtede at tyskerne ville forsøge at bide sig fast i Norge.

Krigens sidste angreb på krigsskibe skete ved Kiel. Det var ledet af W/Cdm. Foxley - Norris, DSO og fandt sted d. 3. maj, dagen efter vor ankomst til England.

Dette takket være vore danske venner, som sammen med deres nærmeste familie løb en stor risiko, men alligevel udførte et effektivt modstandsarbejde.

Feltmarskal Montgomery sagde: "De var de bedste", og vi var glade for at vide, at general Eisenhower, med et certifikat på vegne af the Allied High Command, har tilgodeset disse menneskers indsats.

I løbet af 48 timer efter vor nødlanding med "F" som Freddie var det, der var tilbage af maskinen fjernet. Vi har kendskab til, hvor maskinens antenne og hvor en af de to 20 mm. kanoner befinder sig.

Det ville være glædeligt, om de en dag ville kunne vises på museet.

Man mistede 18 flyvemaskiner under operationer foretaget i perioden 21. februar til 4. maj 1945. Alle involverede besætningsmedlemmer blev dræbt, med undtagelse af en navigatør som blev såret.