

Tilbage til Kattegat

RAAF Navigator Flying Officer Stoney Mitchell og RAAF Bomb Aimer Pilot Officer Mervyn Berties oplevelser i Danmark

af Gail R. Michener
datter af Stoney Mitchell

oversættelse af
Anni Guldborg Madsen

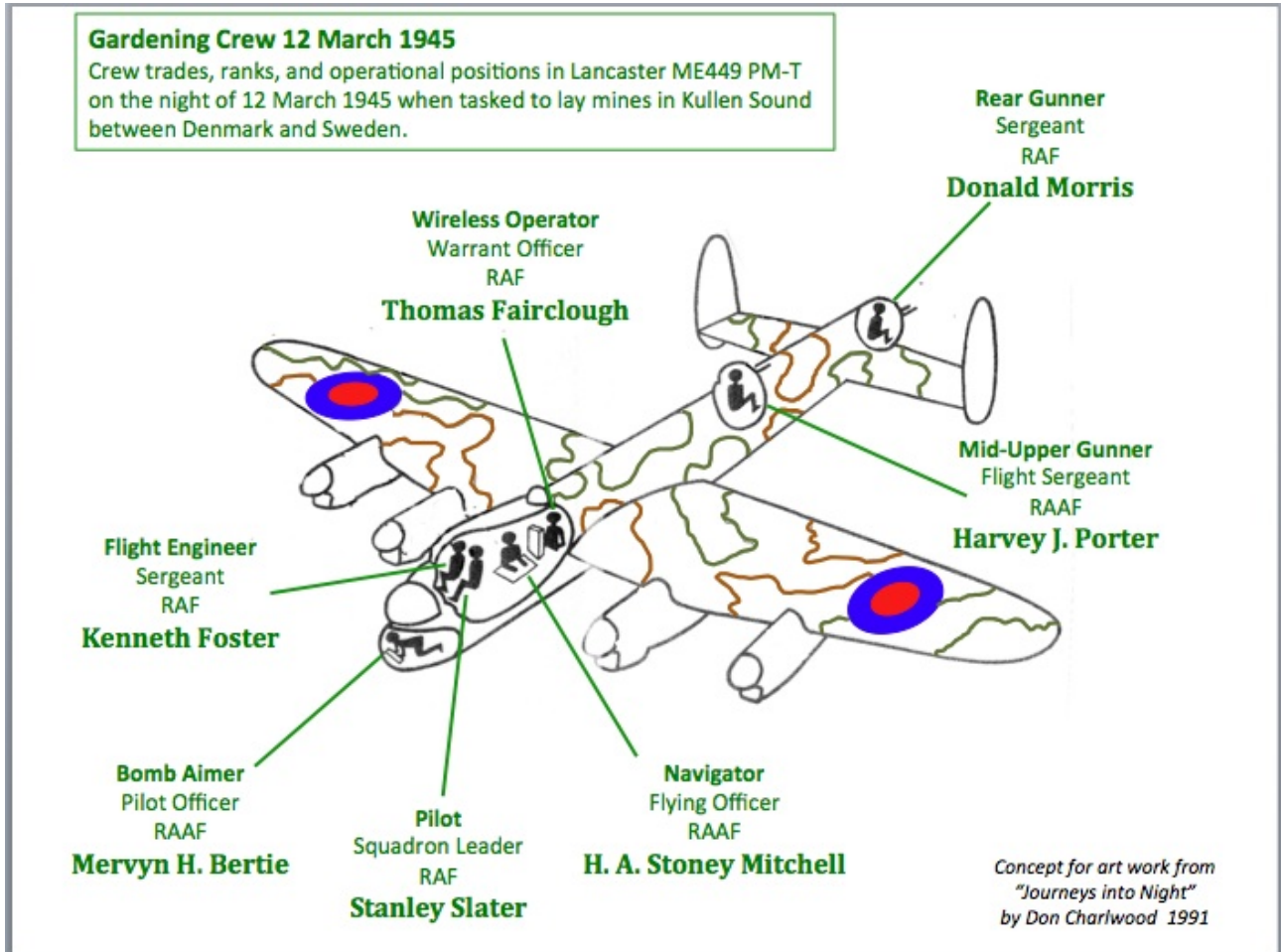
Minelægning

Kl. 17.43 mandag d. 12. marts 1945 lettede Lancaster ME449 med identifikationsbogstaverne PM-T fra RAF 103 Squadron i Elsham Wolds, Lincolnshire, for at lægge miner i havet ud for Kullen, hvor Kattegat indsnævres til Øresund. Flyets besætning var:

Pilot:	S/L. Stan Slater	576 Sqdn RAF Elsham Wolds	RAF
Flight Engineer:	Sgt. Ken Foster	103 Sqdn RAF Elsham Wolds	RAF
Navigator:	F/O. Stoney Mitchell	103 Sqdn RAF Elsham Wolds	RAAF
Bomb Aimer:	P/O. Mervyn Bertie	103 Sqdn RAF Elsham Wolds	RAAF
Wireless Operator:	W/O. Thomas Fairclough	550 Sqdn RAF North Killingholme	RAF
Mid-Upper Gunner:	F/S. Harvey Porter	103 Sqdn RAF Elsham Wolds	RAAF
Rear Gunner:	Sgt. Donald Morris	103 Sqdn RAF Elsham Wolds	RAF

Denne syv-mands besætning havde ikke fløjet sammen tidligere, men da der var brug for en ekstra Lancaster til minelægning i Kattegat den 12. marts 1945, blev eskadrilleleder Slater bedt om at sammensætte en besætning af tilgængelige flyvere. Foster, Mitchell, Bertie og Porter fra eskadrille 103 havde tidligere fløjet sammen, men deres sædvanlige pilot Gaven Henry havde brækket håndleddet flere uger tidligere, og deres sædvanlige radiotelegrafist Keith McGinn og agterskytte John Grice var blevet dræbt på togter tidligere i marts 1945. Ud over de fire flyvere, der var til rådighed fra Henrys oprindelige besætning, fandt Slater en skytte fra eskadrille 103 og supplerede med en radiotelegrafist fra eskadrille 550, som han tidligere havde fløjet med.

Minelægningen den 12. marts 1945 var det 14. togt for Mitchell og Bertie, som begge havde meldt sig til RAAF i Australien i midten af 1943, men det var det 57. for eskadrilleleder Slater, som havde sluttet sig til RAFs Frivillige Reserve i slutningen af 1940. Slater havde allerede fløjet to omgange med 25 og 31 togter i september 1944, og derefter fløj han især testflyvninger for Base 13s hovedkvarter i Elsham Wolds.



Mandag den 12. marts 1945 var en travl dag for Bomber Command; 1108 fly angreb Dortmund i løbet af dagen, og 19 fly var udpeget til natlig minelægning i Kattegat. Da minelæggerne blev opdaget på vej øst over Danmark, blev to tyske Junkers natjagere sendt i luften fra Staffel 3, I./NJG med base på Fliegerhorst Grove ved Karup. Hauptmann Eduard Schröder, pilot på Ju88 D5 + AL med flymaskinist E. Brunsendorf og radiotelegrafisterne T. Hessenmüller og W. Zeinert, skød to bombefly, som var på vej hjem, ned i nærheden af Samsø kl. 21.16 og 21.27, og 13 ud af de 14 besætningsmedlemmer mistede livet.

ME449 Angreb og Styrt

Schröder blev dirigeret over til et andet allieret bombefly på vej tilbage. Kl. 21.45 den 12. marts 1945, netop som Lancaster ME449 nærmede sig Nordsøen ved Jyllands vestkyst, beskadigede kanonild fra Junkers Ju88 D5 + AL flyet og antændte styrbords vinge, hvor ilden blussede op trods gentagne forsøg på at slukke den. Slater vendte Lancasteren ind over land igen og gav ordre til at forlade flyet. Skytterne Porter og Morris overlevede ikke den tyske kanonild og det efterfølgende styrt, men de fem andre flyvere sprang ud med faldskærm fra det brændende fly en efter en, og

alle landede med minimale skader.



Eduard Schröder

Pilot på Junkers Ju88 + AL natten efter den 12. marts 1945.

Ved krigens slutning blev Schröder krediteret med i alt 28 kampe (5 om dagtimerne og 23 om natten).

I det civile liv var Schröder tandlæge.

Billedkilde: C. Petersen "Tyske fly i Danmark 1940-45" bind II Natjagere, 1993, s. 87.

Lancaster ME449 mavelandede på jorden tilhørende Svend Jensens gård "Østergård", beliggende 3,9 km nordøst for Lyne, og brækkede i tre stykker. Harvey Porters og Donald Morris' lig blev hurtigt bjærget fra den beskadigede Lancaster af fire medlemmer af den lokale civilbeskyttelse (CB) og ført til Tarm Sygehus, hvor de blev vasket og igen iklædt deres uniformer. På dette tidspunkt af Anden Verdenskrig holdt tyskerne ikke længere militærbegravelser for allierede krigsdeltagere og begravede i stedet hastigt ligene, hvor de var faldet. Da tyskerne stationeret i Tarm blev klar over, at to allierede flyvere fra det nedskudte fly lå i hospitalets kapel, forlangte de, at uniformerne skulle tages af og ligene lægges i sække. I stedet for at bringe Porter og Morris tilbage til nedstyrtningsstedet fik tyskerne ligene kørt på en arbejdsvogn ud til en plantage i udkanten af Tarm, hvor de uden videre blev kastet i en ikke særlig dyb grav. En egentlig begravelse blev holdt fem måneder senere, den 12. august 1945, og stedet, som nu har mindsten og er kendt som Englændergraven, er indviet jord.



Englændergraven

Donald Morris og Harvey Porters gravsted på Østermarksvej ved Tarm, Jylland, Danmark.

Fotografi: Gail R. Michener 12. juni 2011

Tyske soldater reddede sig dele af den nedstyrtede Lancaster, men selv mange år efter fandt lokale stadig dele fra ME449 spredt rundt om nedstyrtningsstedet.



Vragdele fra ME449

Hans Vestergård viser Gail Michener, datter af Stoney Mitchell, dele fra ME449, som han samlede op på nedstyrtningsstedet efter krigen.

Fotografi: Dan Michener, 16. juni 2013

Flugten

De fem flyvere, der var i god behold efter faldskærmsudspringet fra ME449, stod nu overfor at skulle slippe uden om de tyske besættere i Danmark. Som en del af deres Bomber Command-træning deltog flyvere i foredrag om at undslippe og undvige, og de fik specifik information om, hvad de kunne forvente afhængig af hvilket land de landede i. Længe før marts 1945 havde danskerne sympati for den allierede sag, så undvigere (krigsdeltagere, der undgår tilfangetagelse) og undslupne (fanger der slipper væk fra fjendtlig kontrol) ville sandsynligvis modtage hjælp fra danske civile. Desuden var den danske modstandsbevægelse blevet godt organiseret, og de flyvere, der fik kontakt med modstandsbevægelsen, kunne forvente, at deres vej til sikkerheden ville blive koordineret af medlemmer af modstandsbevægelsen.

Tre af de fem overlevende var så heldige straks at få husly hos danske civile, som havde kontakt med medlemmer af den lokale modstandsbevægelse. På få dage blev Stan Slater sammen med Thomas Fairclough og senere Ken Foster alle ført ad danske flugtruter via Fredericia og København til Sverige. Mitchell og Bertie havde en mere spændende oplevelse.

Stoney Mitchell og Mervyn Bertie var den anden og tredje, der sprang ud fra Lancaster ME449 efter Ken Foster, men før Thomas Fairclough og Stan Slater. Den nøjagtige beliggenhed af de steder, hvor Mitchell og Bertie landede, er ukendt, men kort tid efter faldskærmsudspringet fandt de hinanden i mørket, begravede deres faldskærme, fjernede kendetegn og mærker fra deres tøj og tilbragte den første nat sovende udendørs. Skønt det var i nærheden af Vesterhavet, vidste Mitchell og Bertie, at sikkerheden lå i at nå til det neutrale Sverige øst for Danmark. Ved hjælp af et kompas og et kort fra deres RAF-fremstillede flugtudstyr planlagde Mitchell og Bertie at gå

tværs over Jylland i nordøstlig retning for at nå frem til en havn, hvorfra de kunne komme over Kattegat til Sverige. Deres planlagte mål var Grenå, omkring 200 km fra hvor de landede med faldskærm.

Hjælp fra danske civile

Den næste dag, 13. marts 1945, da 21-årige Dorthea Kristensen så Mitchell og Bertie gå nordpå ad Vejlevej mod Tarm, anede hun, at det var allierede flyvere fra det fly, hun vidste, var styrtet ned aftenen før. Kristensen henvendte sig til dem, og da hun vidste, der var tyskere stationeret i Tarm, viste hun dem, at de skulle vende om. Dorthea Kristensen førte dem til et nærliggende bondehus, ejet af hendes forældre, Maria og Kr. Peder Kristensen. Skønt ingen i familien Kristensen talte engelsk, sørgede familien for mad, komfort og beskyttelse for de to australske flyvere, herunder et sted at sove på loftet. Den næste morgen anbefalede familien Kristensen en vej, som Mitchell og Bertie kunne tage på deres rejse tværs over Jylland. Som et minde om deres hjælp gav Bertie Peder Kristensen sine flyvehandsker; 66 år senere gav Kristensens datter, Dorthea Madsen, handskerne tilbage til Berties datter Susan Westcott.



Merv Berties flyvehandsker og rosette lavet af skulderpynt fjernet fra uniformerne

Sue Westcott, datter af Merv Bertie, med flyvehandskerne, som hendes far gav Peder Kristensen i 1945 og som hun fik tilbage i 2011 af Kristensens datter Dorthea.

Fotografi: Dan Michener, 12. juni 2011

Mitchell og Bertie fortsatte til fods i nordøstlig retning omkring 90 km over de næste tre dage, hvor de fik mad, husly og gode råd af forskellige danskere undervejs. Beliggenhed og navne på de gårdejere, der beskyttede Mitchell og Bertie i natterne 14.-15. og 15.-16. marts er ukendte, men fra 16. marts og frem er flugtruten veldokumenteret.

Hen mod aften den 16. marts 1945 søgte Stoney Mitchell og Merv Bertie hjælp på "Sejlgårdsmark", Åge og Ottine Fiskers gård nær Funder. Med hjælp fra to lokale engelsktalende, tømrer Maylor Ambrosiussen og lærer Nørby Christensen, kunne de to australiere fortælle, hvem de var. Nu var

de heldige. Åge Fisker vidste, hvordan man kom i kontakt med den danske undergrundsbevægelse, fordi hans ældste søn arbejdede som fodermester for brødrene Sigurd Birk og Gunnar Birk, som var medlemmer af en modstandsgruppe. Efter aftensmad med Fisker-familien blev Mitchell og Bertie godt skjult i høladen.



"Sejlgårdsmark", Fisker-familiens gård nær Funder i 1940erne

Åge og Ottine Fiskers hjem. De passede på Mitchell og Bertie natten mellem 16. og 17. marts 1945 og hjalp med at sætte de to flyvere i forbindelse med den danske modstandsbevægelse.

Billede i privateje hos Fisker-familien fotograferet af Gail R. Michener.

Tidligt om morgenen den 17. marts 1945 sendte Åge Fisker besked til Birks gård "Frisenborg", beliggende syd for Ikast på omkring det tidspunkt, hvor Ikast våbenmodtagegruppe under ledelse af Ole Engberg vendte tilbage til Birks gård efter at have ventet frugtesløst på Isenbjerg på en ventet våbenedkastning fra Special Operations Executive (SOE). Da de hørte om de to australske flyvere i Funder, kørte Ole Engberg og Gunnar Birk i Engbergs lastbil, kaldet "Dorte", til Fiskers gård, hvor Engberg kiggede efter flyverne på høløftet og ved synet af dem sagde "Welcome to Denmark" på engelsk. Engberg udspurgte Mitchell og Bertie for at sikre sig, at de var ægte allierede flyvere, før han kørte dem fra Funder til et sikkert hus i Ikast.



Ole Engberg og lastbilen "Dorte"

Engberg kørte under påskud af at være brunkulsarbejder, når han samlede forsyninger nedkastet af SOE og når han transporterede Mitchell og Bertie mellem sikre huse.

Hjælp fra den danske modstandsbevægelse

Engberg kørte Mitchell og Bertie hjem til Arnold Petersen og hans hustru Naomi (født Lind) i den nordvestlige del af Ikast. Arnold Petersen var også medlem af Ikast våbenmodtagegruppe og som Engberg talte han udmærket engelsk. Efter at have arbejdet som sømand, herunder en periode i USA, slog han sig ned i Ikast i 1937, hvor han resten af livet arbejdede som kunstmaler. Det værelse, Mitchell og Bertie brugte i fem dage, havde udsigt til "Sandhus", Naomis families jorder. Efter krigen malede Petersen udsigten i olie og sendte maleriet til Stoney Mitchell i Australien, hvor det hang på hæderspladsen i Mitchells hjem og nu er en del af Mitchells datter Gails Micheners canadiske hjem.



Oliemaleri af Arnold Petersen

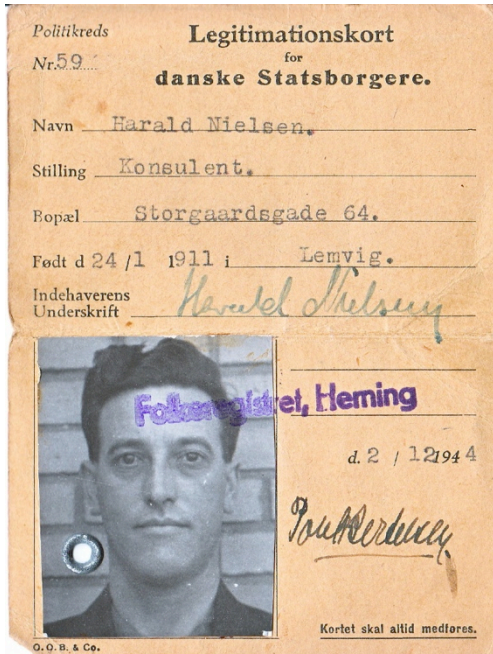
Udsigten set af Mitchell og Bertie, da de var skjult i Petersens hus nær Ikast.

Originalmaleri i Gail Micheners privateje.

Fra Ikast bragte Ole Engberg Mitchell og Bertie hjem til forretningsmand og medlem af modstandsbevægelsen Alfred Balle Pedersen og hans hustru Magdalene (født Jensen Bjerre) i Herning. Her blev de i 12 dage, for det meste i et værelse ovenpå, men ind i mellem blev de taget med ned i dagligstuen, hvorfra de kunne se, hvad tyskerne stationeret på den anden side af vejen foretog sig. To andre boede i det sikre hus i Herning, Pedersens 5 år gamle søn Poul Helge Pedersen og Helges tante Frida, Magdelenes søster. Ingen af Pedersen-familien talte engelsk, men forskellige medlemmer af modstandsbevægelsen kom på besøg, og en aften tog Ole Engberg Mitchell og Bertie med hen til sin kusine Louise Zeuthen, så australierne havde mulighed for at tale engelsk med lokale danskere.

Ud over de værelser hvor australierne boede i Ikast og Herning, havde begge sikre huse hemmelige rum, hvor folk kunne skjules, hvis der var fare for, at huset blev gennemsoget. Heldigvis blev der ikke brug for de hemmelige steder - under gulvet i stueetagen i Petersens hus i Ikast og under tagudhænget på loftet via en krybegang i Pedersens hus i Herning - mens Mitchell og Bertie opholdt sig der. Fra tid til anden under besættelsen skjulte familien Pedersen også danskere, som var i fare for at blive arresteret af Gestapo.

Fotografier taget i haven med Pedersens bagvæg i Herning som baggrund blev brugt til fremstilling af falske identitetskort med opfundne information, undtagen fødselsdatoerne. Det var vigtigt, at Mitchell og Bertie blev fortrolige med de danske navne, Peter Nielsen for Mervyn Bertie og Harald Nielsen for Stoney Mitchell (hvis første fornavn var Harold, skønt han foretrak sit tredje navn Stoney).



Falsk identitetskort for Stoney Mitchell

Fotografiet blev taget op mod bagvæggen hjemme hos Alfred Balle og Magdalene Petersen i Herning.

Originaldokument i Gail Micheners privateje.

Den 2. april 1945 (2. påskedag) om natten bragte Anton Jens Toldstrup, modtagechef i Jylland, Mitchell og Bertie i bil fra Herning til Ebeltoft. På vejen i nærheden af Aarhus blev bilen standset af tyskere, som forlangte at se identitetskort, men til sidst lod gruppen fortsætte, da Toldstrup brugte sin tilsyneladende autoritet som officer i Statens Civile Luftværn i hast på vej til et møde.



Toldstrup

Anton Jensen, bedre kendt under sit dæknavn i modstandsbevægelsen Toldstrup forklædt som officer i Statens Civile Luftværn.

Billedkilde: S.O. Gade: "Toldstrup: en biografi om en modstandshelt" 2011.

I Ebeltoft opholdt Mitchell og Bertie sig i to dage hos toldassistent Svend Åge Ballisager, hans hustru Gudrun og deres 3 år gamle datter Sine Marie. Gudrun kunne mere engelsk end sin mand, og hun spillede kort med Mitchell og Bertie, mens de ventede på nyt om et fartøj, der skulle bringe dem til Sverige. Ballisager havde nytte af sit arbejde som toldassistent i Ebeltoft i sit arbejde for modstandsbevægelsen med at smugle mennesker, bevæbning og gods mellem Danmark og Sverige.



Svend Åge Ballisagers officielle identitetskort

Originaldokument i Ebeltoft Byhistoriske Arkiv fotograferet af Gail R. Michener 20. oktober 2011.

Sent onsdag den 4. april 1945 blev Mitchell og Bertie kørt til Øerhage, 6 km syd for Ebeltoft, hvor de brugte en hængebro over til sten- og grussiloen drevet af Aarhus Sten og Grus Kompagni til at nå båden "Freden". Skønt indregistreret i Svendborg som fiskerbåden SG166 "Freden" var den ejet af den jyske gren af den danske modstandsbevægelse under kodenavnet "SP100" og drevet med besætningen Ulf Henrik Svendsen-Tune, Henrik Henriksen og Johannes Rasmussen af Dansk Hjælpetjeneste fra Göteborg. Toldstrup kommunikerede regelmæssigt per telegram med British Special Operations Executive (SOE) om våbensendinger og personel rejsende mellem Danmark og Sverige på "SP100", og den 4. april sendte han et telegram med beskeden "De to australske flyvere vil rejse til Sverige med S.P.100 næste gang".

På vej over Kattegat

Mitchell og Bertie hjalp med at losse smuglede våben før "Freden" forlod Danmark på vej til Sverige i de tidlige timer 5. april 1945. Det vil sige, at 24 dage efter, at de havde lagt miner fra luften i Kattegat, krydsede Stoney Mitchell og Mervyn Bertie nu Kattegat til vands og ankom i Göteborg senere den dag. De nåede Stockholm med tog 7. april og fløj derefter natten mellem 15. og 16. april til Leuchars, Scotland, med BOAC kurerfly Dakota G-AGGI. Mitchell og Bertie blev udspurgt af Military Intelligence i London, fik orlov og vendte ikke tilbage til eskadrille 103 i Elsham Wolds før maj 1945, hvor krigen var slut.

Sidste flyvetur med en Lancaster

Stoney Mitchell og Merv Bertie kom til at flyve endnu engang i en Lancaster. Efter at fjendtlighederne var slut, fik RAF-flyvere og jordpersonnel mulighed for en "sightseeingtur" over nogle af bombemålene for selv at se den skade, Bomber Commands-operationer havde anrettet. Den 31. maj 1945 var Stan Slater pilot på en flyvetur over Helgoland, Cuxhaven, Hamborg, Brunswick, Kassel, Mohne Dam, det centrale Ruhr, (Dortmund, Wanne Eikel, Gelsenkirchen, Oberhausen, Essen, Duisburg, Düsseldorf) og Köln. Ud over Slater, Mitchell og Bertie bestod sightseeing-besætningen på den 6 timer og 15 minutter lange flyvning af seks andre flybesætningsmedlemmer, to jordpersonnel og en WAAF chauffør.



Sightseeing-besætningen 31. maj 1945

Tre flybesætningsmedlemmer, der overlevede styrtet Lancaster ME499 den 12 marts 1945 gik på en sightseeing tur over Tyskland i Lancaster ME551.

***Merv Bertie** er nr. to fra venstre i forreste række; **Stoney Mitchell** er nr. fire fra venstre i forreste række;*

***Stan Slater** er nr. fem fra venstre i bageste række.*

Originalfotoграфи i Gail Micheners privateje.