

## Flugten gennem et besat land.

Flymekaniker, Pilot Officer Leslie "Daisy" Flower, var på besøg i Danmark i 1986. Under ophold i Holstebro sammen med sin hustru Isabel genså Flower nedstyrtningsstedet og mødte de mennesker, som fik betydning for hans flugt fra tyskerne efter flystyrtet i Gørding i 1944. Det blev et bevægende møde for Leslie Flower, og Dagbladet benyttede lejligheder til at få historien om flugten fra den person, der må kende den bedst. I et nært samarbejde med lederen af Våbenhistorisk Samling i Holstebro, nu afdøde Carl Fonager, indhentede avisen oplysninger fra andre kilder. Dette er med til at give et billede af en – i teorien – umulig flugt tværs gennem Jylland til Sverige.

Besætningsmedlemmerne på Stirling maskinen LK 238 lettede fra Tempsford-basen nær London klokken 20.35 og krydsede Nordsøen i godt vejr.

Missionens opgave var at nedkaste en last våbencontainere med faldskærm over modtagepladserne "Henning" og "Lukas" i Hornslet og Glenstrup, en våbenleverance til den ventende modstandsbevægelse, som havde folk på plads ved de to punkter.

Omkring 15 miles fra den danske kyst meldte agterskytten, Maloney, at en tysk Ju-88 natjager halede ind på dem.

Piloten, George Abbecassis, foretog straks en undvigemanøvre, så jageren ikke kunne skyde på dem.

Desværre "glemte" agterskytten selv at skyde på natjageren, skønt den passerede lige over englænderen. Det lykkedes Abbecassis at "hægte" sit fly på jageren, så de fløj lige bag tyskeren – i virkeligheden så tæt på, at piloten kunne se de små hagekors på jagerens haleror.

Da de nåede den danske kyst, skulle de foretage en kursændring på ca. fem grader. Det betød, at natjageren gradvis forsvandt på deres styrbord side.

Kun kort tid efter meldte agterskytten, at jageren nærmede sig igen, og piloten svarede, at han ville flyve ligeud og vandret for at give agterskytten mulighed for at tage godt sigte – og han tilføjede, at skytten skulle skyde snarest muligt, ligegyldigt hvad der skete.

Agterskytten skød byge efter byge mod forfølgeren, men uden at ramme. Til gengæld skød tyskeren en lang byge med granater fra maskinkanon ind i det britiske fly, der på det nærmeste blev ødelagt ved en række kraftige eksplosioner fra granaterne.

Begge styrbords motorer og vingen brød i brand. Granater og maskingeværkugler piskede gennem maskinens krop. Ross Philp, der sad ved siden af piloten, blev ramt og faldt død frem i maskinens næse.

Akkumulatorene i styrbord side blev skudt itu, olierørene til agtertårnets hydraulik blev beskadiget, og den udstrømmende olie brød i brand, så flyvemaskinisten, Leslie Flower og navigatøren, Richard Gee, blev alvorligt forbrændt.

Maskinen var næsten ikke til at styre, men det lykkedes Abbecassis at bevare kontrollen over det tunge fly, mens de fløj i kun 150 meters højde ind over landet.

Idet flyet passerede hen over et læbælte, kunne piloten i skæret fra sin brændende Stirling se en mark på den anden side af træerne.

Marken hørte til gården "Stamphøj", og den var ejet af Chr. Brunsborg, Skalstrupvej 12 i Gørding.

### **Mavelanding med høj hastighed.**

Med en fart af ca. 330 kilometer i timen mavelandede den brændende maskine hen over marken og efterlod en oppløjet, bred fure på en halv kilometers længde efter sig, inden den stod stille med en stor jordvold skubbet op foran sig.

Den voldsomme larm og rystelserne fra landingen fik kalkpudset til at drysse ned fra lofterne i Brunsborgs hjem, som lå ca. 300 meter fra landingsstedet.

Bortset fra Ross Philp, som døde inden nødlandingen, var Leslie Flower værst medtaget. Han havde meget alvorlige forbrændinger på hænder, underarme og den del af hovedet, som ikke var skærmet af flyverhjelmen. Hans hud hang i blodige og forkullede trevler, nogle steder stak knoglerne frem, og de åbne sår var fyldt med væskende blærer. Flower havde problemer med faldskærmsremmene, som sad så stramme, at han med de ødelagte fingre ikke kunne klare at løsne dem. Maloney kom ham til undsætning, og begge nåede ud af det brændende fly i tide. Det samme gjorde de andre fire besætningsmedlemmer.

Nu var det bare med at komme væk hurtigst muligt. Alle var sikre på, at stedet snart ville vrimle med tyskere. Men flugten blev stærkt hæmmet af Flowers dårlige tilstand og de mange elektriske hegn omkring markerne.

Flyverne vidste, at netop minutterne efter et styrt var afgørende for, om de undgik tysk tilfangetagelse eller ej. Og det viste sig da også, at kun en halv time efter styrtet havde en stor afdeling tyske soldater afspærret området. Men det var alligevel ikke sket hurtigt nok, for englænderne slap væk og fortsatte uden ophold hovedkulds af sted over hegn og forhindringer, indtil de nåede en skov ca. otte kilometer fra Møborg.

### **”Help, get Danish doctor” –**

Klokken nærmede sig halv syv, og dagen gryede. Englænderne tillod sig et lille hvil, men en stille silende regn generede og forhindrede dem i at få lidt søvn.

Da det blev lyst, opdagede flygtningene Maren og Martin Madsens gård uden for skoven. Det var nu på tide at komme videre. Men hvad med Flower? Han havde det elendigt og kunne ikke komme under lægebehandling hurtigt nok, da der var risiko for infektion, og kredsløbschok var en konstant trussel. De indså, at Leslie Flower var i livsfare. Gruppen indså, at Flower under ingen omstændigheder kunne klare flere strabadser og måtte efterlades hos nogle danskere i håb om, at de ville hjælpe ham, mens resten af gruppen flygtede videre.

Ved skumringstid trak de af sted med Flower og efterlod ham ved Martin Madsens gård med instrukser om at banke på ind til stuehuset en halv time efter, at de andre var gået videre.

Alene med sine ulidelige smerter blev det 30 lange og ensomme minutter. Da tiden endelig var inde, gik flyveren ind på gårdspladsen og bankede på et vindue i stuehuset.

Maren viste sig i døren, og Flower fremstammede: ”Get Danish doctor – get Danish doctor...” Maren og Martin fik den ilde tilredte englænder bakset ind i huset og beordrede den gamle bedstefader i seng omgående, så man havde et påskud til at sende bud efter lægen, såfremt tyskerne skulle dukke op.

Læge Kjeldgaard ankom til gården og behandlede Flower så godt, som det nu lod sig gøre med de midler, en almindelig lægetaske indeholder.

Flyveren spurgte bagefter, om Kjeldgaard kunne formidle en kontakt til modstandsbevægelsen, som formentlig ville være i stand til at hjælpe ham med flugt ud af Danmark. Det kunne lægen udmærket hjælpe ham med.

Efter en kort rekreationsperiode på gården blev Flower udstyret med regnfrakke og hat og derefter sendt af sted på en gammel cykel. Under forklædningen bar han stadig den engelske flyveruniform, da det ville være den rene galimatias at trække helt i civil. I tilfælde af tilfangetagelse risikerede han så at blive anklaget for spionage. Med uniformen på var han stadig soldat, og som sådan kunne han i bedste fald undgå dødsstraf.

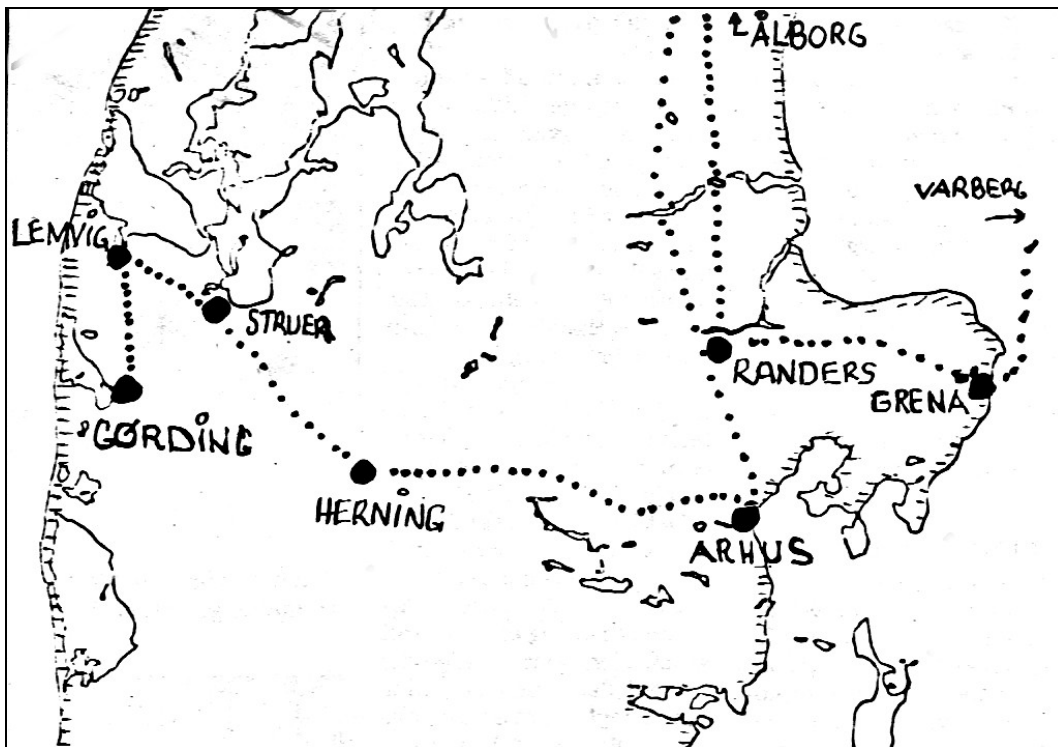
Målet var i første omgang at nå til Lemvig. Undervejs skulle flyveren møde kontaktpersonen fra modstandsbevægelsen – en læge.

### **Dømt til fiasko.**

På forhånd lignede det en usikker tur dømt til fiasko. Flower skulle, på grund af de forbrændte hænder, cykle det meste af tiden uden at styre, og ruten lå kun 15 kilometer fra en større tysk militærforlægning, hvor alle havde strenge instrukser om at være på udkig efter engelske

flyvere. Desuden var Flowers tilstand stadig kritisk og krævede snarlig behandling på et sygehus. Men – virkeligheden har det med en gang imellem at overgå fantasien. Flower nåede frem til den anviste læge og udtalte sit kendeord: ”Adam”. ”Eva”, svarede lægen og bad flyveren følge bagefter.

Flower overnattede derpå hos lægen i Bøvling, hvor han var babysitter, mens lægeparret var til familiefest om aftenen. Efter hjemkomsten skiftede lægen Flowers forbindinger. Næste dag fortsatte de sammen på cykler på en anstrengende tur til Lemvig, hvor Flower langt om længe fik de smertefulde og væskende sår behandlet på kyndig måde på et sygehus.



Leslie Flowers flugtruter. Efter det britiske våbenflys mavelanding i Gørding lå der en lang og besværlig vej foran for den hårdt sårede englænder, inden friheden i Sverige blev nået. Alle datidens transportmidler blev taget i anvendelse: Cykel, bil, tog, skib og til fods. Der gik omkring otte uger fra landingen i Gørding, til Flower igen satte fod på den hjemlige engelske jord. Dette var under de givne omstændigheder en stor præstation.

### **Flugten tværs over Jylland.**

Trods behandlinger på Lemvig sygehus var Flower alt andet end køreklar. Det nyttede bare ikke noget – han skulle straks videre. Planen var at nå et tog til Århus i Struer. Men cykelturen til Struer var forgæves. – Der gik ikke noget tog.

Efter denne skuffelse trampede flyveren stædigt videre til Herning, hvor han efter i alt 90 kilometers cykling inden for tre dage kom i forbindelse med en anden kontaktperson. Flower havde på forhånd fået at vide, at hvis kontaktpanden forlod banegården med en cigaret i mundvigen, var der fri bane, men først i et senere afsnit bliver der givet en beretning om, hvordan et ophold i Herning forløb, idet forløbet af beretningen på dette sted går videre med fortælling om togrejsen fra Herning til Århus.

Kontaktpanden og Flower steg hver for sig på toget mod Århus. I de fleste kupéer sad tyske soldater. Det så ud til, at Flower kunne se frem til en såvel fysisk som psykisk ubehagelig togrejse, men der var ingen vej tilbage. Han skulle til Århus.

### **Frygten for at blive afsløret var stor.**

Undervejs med toget begyndte en kvinde, som sad over for Flower, at kigge indgående og længe på ham. Havde hun gennemskuet ham, og ville hun i så fald give besked til tyskerne?

Det, som især fangede kvindens opmærksomhed, var Flowers fodtøj, som stak neden for den lånte regnfrakke. Ikke så underligt, for han gik stadig rundt i sine engelske flyverstøvler. Nu frygtede han altså for en afsløring, men kvinden forholdt sig tavs under hele turen – en tur, som varede otte timer, idet toget blev godt og grundigt forsinket af modstandsbevægelsens aktioner.

I Århus kom Flower i kontakt med professor Holten, som blandt andet var kendt for sin hjælp til nødlidende danske fanger i Århus arrest, hvor de var anbragt af tyskerne.

Holten tog englænderen med hjem og gav ham et måltid mad. Bagefter – om aftenen – fulgtes de ad til hospitalet, hvor Flowers sår blev rensset og forbundet igen.

Senere kontaktede Holten modstandsbevægelsen for at få klarlagt, hvad han skulle stille op med den sårede flyver. ”Send ham til Halding på rådhuset”, lød svaret.

### **Rådhus og lazaret.**

Halding var rådhusforvalter og boede med sin hustru, Marie, på selve rådhuset. Her foregik en masse illegal virksomhed. Halding havde i tidens løb haft adskillige faldskærmsfolk og sabotører boende. Ja, der fandtes ligefrem et helt lazaret nede i kælderen, hvor patienter kunne være skjult for Gestapo.

Marie Halding plejede og passede rundt regnet 50 allierede flyvere over en periode. – Hertil fortalte hun senere, at hun af de 50 ikke huskede ret mange navne, men én skilte sig ud. Det var Leslie Flower. Hun havde aldrig set en mand så medtaget.

Det var efterhånden blevet en slags rutine for modstandsbevægelsen, når der illegalt skulle sendes engelske flyvere til Sverige, men Flower var et problem, når hans forfatning blev taget i betragtning. Marie Halding, der har berettet til Dagbladet, spurgte lægen om, hvordan man sendte et lig til Sverige. Også lægen var overbevist om, at englænderen ikke overlevede de uhyggelige brandsår.

### **Situationen kritisk.**

Leslie Flower opholdt sig i rådhuset i godt fjorten dage, hvor han fik hyppigt besøg af en læge. Men situationen for alle illegale i Århus var efterhånden blevet meget kritisk. Snart ville de skjulte blive tvunget ud af rådhuset og ud af byen.

Gestapo havde hovedkvarter på kollegierne fire og fem i Universitetsparken. Efterhånden havde gestapofolkene samlet så mange beviser og oplysninger, at ledelsen gjorde klar til at arrestere en række modstandsfolk inden for regionen. Derfor sendte modstandsledelsen den 15. oktober følgende telegram til London: ” Vi anmoder indtrængende om at få kollegierne fire og fem ødelagt ved et luftangreb.”

Derved ville tyskernes arkivmateriale om modstandsbevægelsen blive ødelagt. Det kunne redde adskillige modstandsfolks liv. Modstandsbevægelsen og kontakterne i London forhandlede frem og tilbage om det risikable angreb. Den danske anmodning blev efter nogen overvejelse efterkommet, idet RAF mente at kunne gennemføre en sådan aktion.

### **Angrebet mod Gestapos hovedkvarter i Århus.**

Den 31. oktober 1944 holdt Gestapos ledelse om formiddagen møde i Århus sammen med kolleger fra afdelingen fra Fyn. En forestående razzia var under planlægning.

Klokken 11.39 strøg fortroppen af i alt 26 engelske Mosquito- og otte Mustang-fly ind over Århus. Bombeflyene kastede deres last af bomber over målene. Flere bomber ramte de to kollegiebygninger, som blev totalt ødelagt.

Halding og Flower vidste, at angrebet ville komme. De stod den formiddag på rådhusets balkon og så bombardementet på nærmeste hold.

125 tyske politifolk og 25 civile danskere blev dræbt ved angrebet. Det hele varede kun 10 minutter.

Dagen efter blev Flower nødt til at flytte, for nu måtte man forvente gengældelsesaktionen fra Gestapos side. Rådhuset måtte anses for ikke at være sikkert nok mere.

Det blev besluttet at sende englænderen til Ålborg, hvor han fik logi hos en kvinde, hvis mand sad i tysk koncentrationslejr. Flower flyttede ind i et kvisteværelse, hvor et garderobereskab i hast kunne fjernes og give adgang til en hemmelig flugtvej, hvis tyskerne skulle komme.

### **Døvtum – englænder.**

Efter tre ugers forløb blev Flower hentet af en agent fra modstandsbevægelsen og sammen med en anden flyver på flugt, en canadisk navigatør ved navn Parks, som var styrtet ned under bombardement af Ålborg Flyveplads, rejste de med tog til Randers. Inden afrejsen blev de for første gang ikklædt civilt tøj og udstyret med falske identitetskort.

Flower var ifølge papirerne blevet til en døvtum underviser i kosteproduktion – en noget besynderlig sammensætning vil nogen måske mene, men tyskerne var tilsyneladende ikke så opvakte, når det drejede sig om tydingen af danske stillingsbetegnelser. Falske identitetspapirer var ikke sjældent underlige jobbeskrivelser, uden at det fik følger. Det med at spille døvtum viste sig senere at være et ganske godt påhit.

Fra Randers fortsatte den lille gruppe til Grenå med taxi, og undervejs skulle de falske papirer stå deres prøve ved de tyske kontrolposter.



Billedet fra bombardementet i Århus er ikke særlig tydeligt. Til gengæld er det meget usædvanligt. Det er taget fra et engelsk fly under angrebet mod Gestapos hovedkvarter i Universitetsparken den 31. oktober 1944 kl. 11.39. Angrebets resultater kan iagttages. Der ses flere Mosquito bombefly over byen.

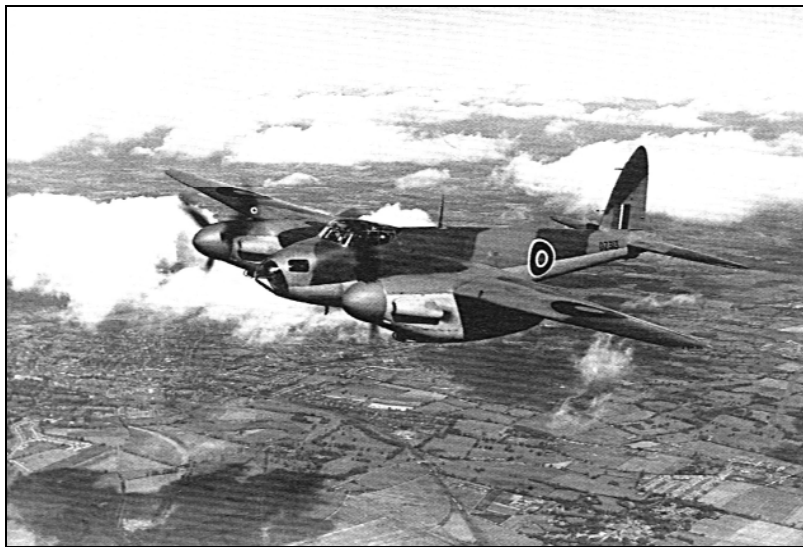
### **Det kunne have været nødvendigt med nervepiller.**

Bag i bilen sad Flower og Parks. Lidt uden for Grenå vendte agenten sig mod de to englændere og fortalte, at omkring det næste hjørne ville der højst sandsynlig være en tysk kontrolpost. Det kunne blive en skæbnesvanger konfrontation, men han var forberedt.

Agenten gav de to flyvere et par nervepiller for at berolige dem. Han fik ret med hensyn til den tyske kontrol.

Taxien havde næppe drejet omkring hjørnet, før en stor blå-næset tysk soldat trådte frem og gjorde tegn til chaufføren om at standse. Den blå-næsedede beordrede alle ud af bilen og understregede befalingen med en maskinpistol, der pegede lige mod Flowers mave.

Mens papirerne blev gransket, begyndte en anden tysker at tømme bilen for sæder og gik den grundigt efter i sømmene. Der var dog intet mistænkeligt, men det var nær gået galt, da manden med den blå næse henvendte sig til Flower. Den danske agent skyndte sig at henlede tyskerens opmærksomhed på papirerne, som angav Fowler både som døv og stum. Tyskeren lod sig åbenbart tilfredsstillende med disse oplysninger og bad kollegaen sætte sæderne på plads igen.



Mosquito maskinen var et tomotorers bombe- og jagerfly, der både blev anvendt som beskyttelses- og kampfly.



Mustang-jagerfly. Dette fly blev især brugt som beskyttelsesfly for bombemaskiner og til nedkæmpning af fjendtlige bombe- og jagerfly. Maskinen havde en stor aktionsradius, idet den kunne forsynes med ekstra brændstoftanke. Mosquito og Mustang blev anvendt ved bombardementet af Århus Universitet i oktober 1944.

Under hele seancen følte Flower sig alt andet end godt tilpas, for rundt omkring dem – på passende afstand – stod flere tyske soldater med truende maskinpistoler rettet mod det lille rejsehold bestående af meget illegale personer. Men de slap igennem til Grenå, hvor Flower blev indlogeret hos en præst.

Efter tre ugers svælg i præstegårdens gode mad var tiden inde til at overvinde den sidste hurdle inden svenskekysten. En aften førte en modstandsagent de to flyvere samt to civile danskere til fiskerihavnen i Århus, hvor en båd ventede på dem. Men tyske soldater patruljerede i havneområdet, og de måtte først beregne soldaternes vagtrytme, inden de usete kunne løbe ombord.

Ved tretiden om natten var alle sluppet velbeholdne ombord, og fire timer senere satte man kure mod Skagerrak. Her skulle de holde udkig efter et svensk skib med en spand ophejst i masten.

De ventede længe og havde nær opgivet, da skibet endelig nærmede sig. Først da skipperen havde fået sine penge, måtte flygtningene stige ombord, og sidste strækning inden Sverige blev tilbagelagt. En sådan tur, skulle man mene, kun var noget, hærde englændere ikke ville regne for særlig meget. Men efter 46 års forløb, mindedes Flower turen med gru: den evindelige lugt af fisk, søsygen, den trange plads, og - værst af alt hele besætningens tobakshunger blev tilfredsstillet gennem én eneste pibe, der gik på omgang mellem folkene.

Båden lagde til i Varberg, og straks efter troppede det svenske marinepoliti op og bad Flower og Parks følge med til en af de svenske fangelejre, som var oprettet netop til formålet.

”Nej”, råbte Leslie Flower. ”Jeg vil bo på hotel, og nu ringer jeg til den britiske ambassade i Stockholm”.

Flower fik sin vilje og rykkede in på et hotel i Varberg, hvor aftenens forløb kom til at stå i skærende kontrast til de sidste ugers flugt: ypperlig middag akkompagneret af hyppig bægerklang og husorkestrets version af ”God Save The King”.

En udsending fra den britiske ambassade i Stockholm gav Flower og Parks det fornødne til at rejse videre til Stockholm. Her ankom de en tidlig morgen og ventede i flere timer uden for ambassaden, indtil åbningstiden indtraf. Inden for i britiske omgivelser var der en repræsentant fra Royal Air Force tilstede, og da ”audiensen” begyndte, sagde repræsentanten: ”Jeres krig er forbi. I må blive i Sverige, til det er overstået.”

For anden gang brugte Flower sin kraftige stemmeføring: ”Nej”, protesterede han. Flower ville hellere tilbage til England, så han kunne komme på vingerne igen. Og atter fik han sin vilje. Men, mens han ventede på transportlejlighed, blev han opfordret til at ekvipere sig inden for rimelighedens grænser på den engelske stats regning. Det gjorde han, men fik i øvrigt en regning fra staten to år efter krigen pålydende hele beløbet for ekviperingen.

Fjorten dages slaraffenliv på et Stockholmsk hotel blev afslutningen på Flowers tur til Sverige. Han kom derefter med et Dakota-fly til Lukes i Skotland og rejste videre derfra til London, hvor efterretningstjenesten afhørte ham i tre dage, inden han fik lov at besøge sine forældre.

Hvis det stod til Royal Air Force-ledelsen, havde Flower fløjet sit sidste krigstogt, men man havde ikke taget højde for denne flymekanikers stædighed. Han fik igen sin vilje – trods engelske protester.

Inden Flower og Parks nåede Sverige, havde chefen for den jyske våbenmodtagelse, Toldstrup, og hans organisation sendt meldinger til London om styrtet i Gørding og de to flyveres videre skæbne. Den 28. november tilbagemeldte London følgende: ”Parks og Flowers vel ankommet til Sverige – godt gjort – lykønskninger til alle medvirkende.”

### **De andre flyveres skæbner efter nødlandingen i Gørding.**

Efter at Flower var blevet efterladt ved gården ”Stamphøj” nær Møborg om morgenen efter styrtet, delte gruppen sig i to. Sam Woodham, Dick Gee og Paddy Maloney søgte mod øst i håb om at nå den jyske østkyst og komme videre til Sverige. Det var en marchtur på omkring

200 kilometer. Men som tiden gik, mistede de deres optimisme og kræfter. Våde, forfrosne og sultne tabte de efterhånden troen på deres forehavende, indtil de deprimerede og udmattede nåede Gedebo skole i Tvis.

Gee og Woodham besvimele, men gode menneskers pleje fik dem på højkant igen, og de blev udstyret med vejkort og sendt af sted på den videre farefulde færd.

Mellem Grundfør og Haldum passerede de den østjyske længdebane uanende, at den var Danmarks mest bevogtede med tyske vagtposter placeret med 200 meters afstand.

Ved Skørring fik de kontakt med en Røde Kors leder, som sendte dem af sted i taxi til Hornslet – i øvrigt samme sted, hvor englænderne skulle have droppet containerne fra Stirling-flyet.

I Hornslet fik de kost og logi hos en læge. Ni dage senere blev de transporteret til Århus til rådhusforvalter Halding, som, efter et par dages rekreation for englænderne, sendte dem til Grenå. Her blev de sammen med seks danske modstandsfolk sejlet til Varberg i Sverige i en fiskekutter. Efter to ugers ophold i Varberg blev der skaffet transport til England for dem.

### **Taget af tyskerne.**

Ken Walker og piloten George Abbecassis fulgte en rute parallel med de tre andre flyvere og nåede til Holstebro, hvor ingen turde hjælpe dem med hverken vådt eller tørt. Det turde enkelte landmænd til gengæld.

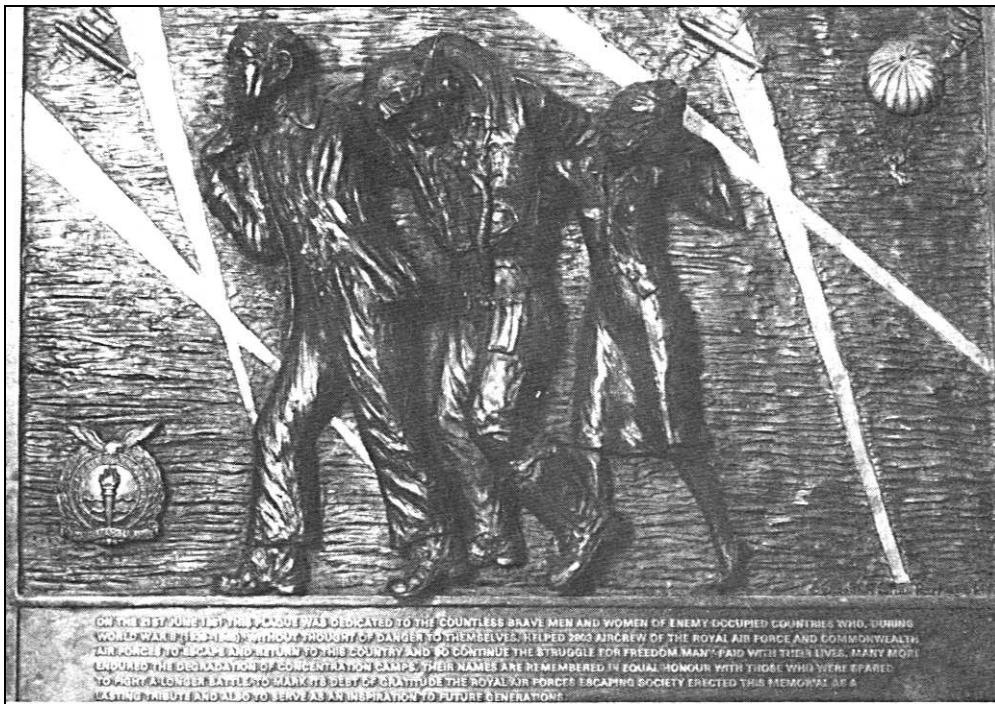
Efter fire dages march kom de op at køre med en dansk varevogn gennem Viborg helt til Randers. Walker og Abbecassis spadserede gennem byen og nåede på et tidspunkt broen. Imod dem kom en tysk officer, som tilsyneladende ikke anede uråd. Men da englænderne fortsatte over broen, vendte tyskeren om og fulgte bagefter. Da de nåede enden af broen, så de en vagt ved et skilderhus. De havde netop passeret skilderhuset, da to tyske stemmer bag dem råbte: ”Holt”.

Efter krigen mindes Abbecassis den tyske officers henrykkelse over at have fanget en engelsk major. Det kunne muligvis skaffe tyskeren en forfremmelse.

Englænderne blev ført til byens kommandantur, hvor de anbragtes i et vagtlokale. Opholdet her var præget af tysk høflighed. Ja, til tider venlighed. Fire dage senere ankom to sergenter fra Luftwaffe og førte dem til lejren Dulag Luft ved Frankfurt. I denne lejr blev de tilbageholdt og afhørt i 21 dage, som blev tilbragt i enecelle. Derefter gik turen til Stalag III, en lejr for engelske krigsfanger.

Tre måneder senere kom der pludselig ordre til at bryde op, da russiske tropper nærmede sig. Hver mand fik en Røde Kors pakke og blev sendt ud på marchtur i sne og kulde. I Kothus fik de – sammen med de øvrige fanger – ordre om at stige på nogle kreaturvogne: 50 mand i hver, hvilket betød, at kun halvdelen kunne sidde ned. Tre frygtelige dage ombord i kreaturvognene skulle overstås, inden fangetransporten nåede Luckenwalde syd for Berlin. Her blev alle gennet ud og ført til en tidligere polsk koncentrationslejr, indtil russerne kom og befriede dem. Befriede er måske ikke det rette ord, for de eneste fanger, som fik lov at slippe ud, var de russiske. Men Abbecassis fik fat på en cykel og kørte mod vest, hvor han senere kom i kontakt med nogle amerikanere. De sørgede for, at englænderne blev sendt til Hildesheim og videre derfra til England via Bruxelles.





I Royal Air Force-kirken, Sct. Clement Danes, London, findes denne mindetavle i krypten. Den er indsat af Royal Air Force Escaping Society, som udelukkende består af allierede flyvere, som overlevede flystyrt i fjendtlige besatte områder og blev hjulpet tilbage til England. Tavlens tekst:

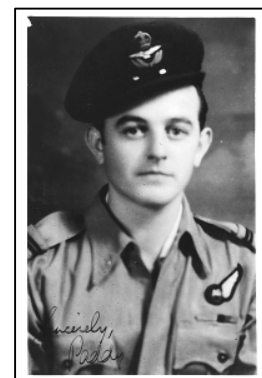
”Den 21. juni 1941 blev denne tavle indsat til minde om de utallige modige mænd og kvinder i fjendtligt besatte lande, som med fare for eget liv hjalp 2803 besætningsmedlemmer fra Royal Air Force til flugt og tilbagevenden til England, så kampen kunne fortsætte.

Mange betalte med sit liv, endnu flere led under fornedrelsen i koncentrationslejrene. Deres navne vil blive husket på lige fod med dem, der blev skånet for en længere kamp. For at markere sin store taknemmelighed har The Royal Air Force Escaping Society indsat denne mindetavle som en hyldest - men også til inspiration for fremtidige generationer”.

Leslie Flower er selv medlem af dette selskab, som mødes en gang årligt på Anchor Hotel over for Tempsford-basen, som var Flowers hjemsted under krigen.



S/Ldr. G. E. Abbecassis.



P/O. Patrick Maloney.

The Royal Air Force Escaping Society.  
RAF-veteranernes forening for medlemmer, som klarede at gennemføre flugt efter nedskydning.

## Atter i Danmark.



I 1989 besøgte Leslie Flower sammen med sin hustru og andre RAF veteraner Vestjylland for at træffe nogle af de mennesker, der havde ydet hjælp til de engelske flyvere efter styrtet ved Gørding i oktober 1944. Flere mennesker hjalp med at finde frem til mange næsten glemte og ukendte personer. Carl Fonager fra Sørvad ydede en ihærdig indsats, og fandt frem til ikke så få og fik knyttet forbindelser, som ingen på dette tidspunkt troede, det var muligt at etablere.

Gennem flere år i 1980 havde jeg jævnlig kontakt med Fonager, besøgte ham i Sørvad og var sammen med ham på Våbenmuseet i Holstebro, ligesom det blev til en enkelt tur med våbenindsamling på vestkysten. Ved det store møde i Odense i 1985 angående oprettelsen af Hjemmeværnsmuseet i Frøslev deltog Fonager og jeg på vegne af Region II. Hver gang jeg mødte Fonager var han meget optaget af kontaktfremstillingen til englænderne. En enkelt gang mødtes vi på Våbenmuseet sammen med Toldstrup, som også fik lejlighed til at hilse på de her omtalte englændere.