

(Opdateret 11. august 2012 - kun layout. Oversat af AS.)

Kære Anders.

Gad vide om du har tid til at læse alt dette? Meget af det, om ikke det hele, kender du måske allerede. Jeg tænkte at noget af det kan give dit et indblik i mine tanker som en ung mand med mod på livet og lettere eventyrlysten.

I går den 8. maj var det årsdagen for afslutningen af krigen mod Tyskland og min tilbagekomst fra Tyskland i 1945 efter jeg havde været krigsfange i 3½ år. Det er lang tid siden nu!

Jeg har det ikke helt så godt, som jeg gerne ville have det, så tilgiv mig, hvis jeg ikke skriver mere.

Venlige hilsener & velsignelser,
Hamish.

Angrebet på U-bådsbunkerne i Rostock den 11.-12. september 1941

Handley Page Hampden, AE300
RAF Coningsby. Lincolnshire, England.

Pilot Sgt J Bannister (RAFVR)
Navigator/ Bomb-aimer Sgt Rae Dunn (RCAF)
Wireless Operator/Upper Air gunner Sgt J A S Philson (RAFVR)
Wireless Operator/Under Air gunner Sgt F W Davies (RAFVR)
Det var første gang jeg fløj med disse mænd.

[Faktisk havde jeg allerede afsluttet min første omgang operationer (200 timer) og efter invitation fra min Wing Commander Bob Allen meldte jeg mig frivilligt til at flyve dette ekstra togt. Kort tid forinden var jeg kommet tilbage fra et avanceret skydekursus på den centrale skydeskole på RAF Warmwell, hvor jeg kom i toppen sammen med Trevor-Roper (som blev hentet ind til at tage min plads efter jeg blev meldt "Savnet i kamp".)]

Vi lettede fra RAF Coningsby omkring kl. 21.30 og satte kursen mod Danmark den 11. september 1941. Vores kurs tog os nord om De Frisiske Øer mod Jylland. Vejret var godt og turen var uden begivenheder.

På vejen gav jeg navigatøren et Running Fix fra Radio Hamburg & Bremen og det bekræftede, at vi var på ret kurs. Mærkeligt nok: Tyskerne gjorde i modsætning til briterne intet for af forhindre os i at bruge deres sendestationer til navigationsformål.

(Et Running Fix består i at tage en serie retninger fra samme kurs med præcise intervaller i radiotavshed, så vi ikke afslørede vores position.)

Vi krydsede Jylland nord for Sild (for at undgå flak) og drejede mod syd over Østersøen mod Rostock. Vi fløj i en højde af 16.000 fod, hvilket var det højeste jeg nogen sinde havde fløjet på en operativ flyvning, og dette var min operation nummer 36. Månen var lys og i den højde var tynde lag af skyer langt under os. Det var en perfekt nat for natjagere, så vi var meget årvågne.

Da vi nærmede os Rostock og lavede vores indflyvning omkring 10-15 miles fra målet, bad Jack mig pludseligt noget bekymret om at rapportere om flak. "Der er ikke noget at melde om. Det hele er langt under os. Der kommer ikke noget op til vores højde!" sagde jeg.

Bomberne blev kastet. Jeg så dem ikke eksplodere, da jeg kiggede på den månelyste himmel. Vi vendte om og genoptog vores tur i nordlig retning over Østersøen for at flyve samme vej hjem. Efter at have fløjet i få minutter, sandsynligvis mellem 10 og 15 minutter, observerede jeg noget usædvanligt.

Fra min position med udkig ud over halen strakte min synsvidde sig fra motoren til styrbord på den ene side og i en meget stor bue helt over til motoren ved vingen til bagbord. I undersøgte himlen for alt hvad der måtte bevæge sig, da noget mærkeligt fangede min opmærksomhed! Til bagbord kunne jeg se en gul cirkel dannet af propelspidserne, som var malet gule, men ingen til styrbord! Jeg kunne vanskeligt tro mine øjne og mit ræsonnement! Jeg kaldte piloten, "Jack, har du landingslys på til bagbord?" "Ja!" svarede han, "men hvor er den ###+### kontakt?"

Her lidt forklaring.

Jack Bannister havde fløjet Handley Page Hampdens i 106 Squadron og var blevet overført tværs over basen til vores søster Squadron, 97 Squadron, der fløj Manchester bombefly. Han var først for nylig vendt tilbage til 106 for at færdiggøre sin omgang af operationer i Hampden bombefly. Kontakterne til landingslys (i vores fly) var to meget små vippekontakter ved siden af kontakten til radioen, nær hans venstre albue.

Jeg tilbød: "Jeg kommer og ordner det." Det var han med på. Det betød at jeg skulle koble mig fra samtaleanlægget og iltforsyningen, åbne skot-lugen, række over vingeroden og svippe kontakten fra.

I løbet af et øjeblik (højst 20-30 sekunder) var jeg tilbage på min position i tide til at høre skytten under flyet, Frank Davies, melde: "Et uidentificeret fly på konvergerende kurs under os." Betydningen af denne oplysning gik tilsyneladende ikke op for os. Jack lavede en moderat undvigemanøvre ved at gå 500 fod ned og ændre kursen nogle få grader.

*Et angreb af en jager udstyret med *Schräge Musik* (Maskingeværer, der skød lodret) var typisk en fuldstændig overraskelse for bombeflyets besætning, som først blev klar over at en jager var tæt på, når de blev beskudt. Det var en ny taktik, som vi slet ikke var klar over i 1941.*

For lidt, for sent! Kort derefter var der en høj eksplosion under styrbords vinge! Denne gang dykkede vi 10.000 fod, fra 16.000 til 6.000 fod (for at slippe fri fra natjageren og genstarte motoren) og vi fløj i høj fart mod vest. Styrbords motor var død.
Heldigvis var der ingen ild, hverken nu eller på noget tidspunkt!

Jeg udsendte "SOS" på vores hjemmefrekvens. RAF Coningsby anerkendte modtagelsen, og de anslog vores position til at være 50 miles vest for Sild.

Wing Commander Bob Allen bekræftede vores position i et brev (som jeg har) stilet til min far. Jeg oplyste til RAF Coningsby over radioen i klart sprog at vores "Styr mot" var død. Mine signaler hørte så op på grund af mangel på strøm (fra generatoren i styrbords motor). Desuden var batterierne tømt af landingslyset. Dette var dobbelt uheldigt, fordi det gav det forkerte indtryk, at vi var ved at gå ned på havet.

Piloten og navigatøren diskuterede fordele og ulemper ved at flyve hjem til basen – over hav 400 miles. En modvind på 40 miles i timen og tab af brændstof fra vingetanke til styrbord gjorde det usandsynligt, at vi kunne klare turen. Jeg foreslog, at vi skulle prøve at nå Sverige, som kun var 10 minutters ekstra flyvning væk med en medvind til hjælp, men Jack sagde at hvis vi blev angrebet igen, ville han ikke være i stand til at lave undvigemanøvrer.

(Jeg kunne se gennem skot-lugen, at han havde styregrejet hårdt over mod bagbord.) Vi vendte tilbage til Danmark i medvind på 40 miles i timen og stadig i højden 6.000 fod. Her gav Jack ordren "Forlad flyet."

Den nederste nødluge udgjorde bagbords side af skyttens kabine. Den var forbundet til flyet med to fjederbelastede bolte øverst i døren, som svingede ud og op. Disse bolte var forbundet med en wire, der ved træk fik boltene ud af hængslerne, så døren kun hang fast ved lukkehåndtaget midt på døren. Jeg kiggede på, mens Frank (nederste skytte) fik kastet døren ud. (Han sad i et lavere plan med hovedet nær mine fødder.)

Den officielle metode var at trække i wire-udløsningen - trække fingrene til sig - så sparke døren ud. Dog kom han til at lave en fejl, da han trak i wire-udløsningen. Selvfølgelig fik slipstrømmen fat i døren, og wiren snittede hans fingerspidser af. Frank vinkede til mig, inden han forsvandt ud i natten.

[Han fortalte mig nogle uger senere, da vi mødtes i Stalag VIII B, Lamsdorf, at han først opdagede han var såret, da han var landet. Derfor søgte han hjælp ved at vandre omkring det store hus Rohden, hvor han endelig fandt en ældre staldkarl, der var ved at tage sig af en hest. Hofjægermesteren fik lagt Frank i sin kones seng (Ingeborg Lüttichau) fordi hans finger blødte og der var et vandfad ved siden af hendes seng. Hr Lüttichau fortalte dette til mig under mit første besøg efter krigen, i 1951, og tilføjede, at så åbnede han sin bedste flaske portvin!]

Derpå kaldte Jack navigatøren, Rae Dunn, men fik ikke noget svar. Vi var bekymrede over, at han måske var blevet såret. [\(Rae Dunn fortalte mig senere i Stalag VIII B, Lamsdorf, at han ikke spildte tiden men sprang øjeblikkeligt, da skipper gav ordre til at forlade flyet, som vi var trænet til at gøre. Han skulle bare lige have meldt det først.\)](#)

Jeg gik fremefter for at undersøge sagen. Det betød, at jeg skulle gennem skot-lugen, over vingeroden, under pilotens sæde og gennem en meget lille åbning hen til flyets næseparti, som var tomt!

Du kan gætte på størrelsen af hullet jeg skulle klemme mig igennem under pilotens sæde for at nå næsen! Jeg var meget slankere og mere adræt, da jeg var 21 år. Flyet var kun 36 tommer bredt, hvor det var bredest, og der var blybatterier med syre langs styrbords side og iltflasker. Rae Runn var allerede sprunget gennem den forreste nødluge i gulvet, hvor han sad længst fremme i flyet.

Jeg rev nogle papirer i stykker og kastede dem ud og foreslog Jack, at jeg skulle gå tilbage til min plads ved radioen for at klare de sidste af mine pligter, skaffe mig af med IFF og så springe ud. Det var han med på.

Igen lidt forklaring. **IFF** (Identification Friend or Foe = Identifikation Ven eller Fjende) var en hemmelig radio, der blev brugt til at identificere vores fly, når vi nærmede os eller fløj over De Britiske Øer. Disse forholdsregler skulle hindre, at det faldt i fjendens hænder.

Der syntes ikke at være nogen øjeblikkelig hastesag. Der var ikke nogen panik. Dog kravlede jeg hurtigt tilbage til min plads og udførte mine pligter. IFF var forsynet med en sprængladning, der kunne udløses af en såkaldt "gravinor" kontakt eller af to tildækkede knapper i min radiokabine, som skulle presses ned på samme tid. Jeg blev overrasket over at se et glimt fra halepartiet i mit fly, da jeg udløste sprængladningen. Nu snuppede jeg min pakke med faldskærmen, fik den sat i mit seletøj og gled ned til nederste skyttes plads, sagde et sidste "Farvel og held og lykke" til Jack, tog min flyverhjelme af og kastede mig ud i den kølige natteluft.

Her må jeg bemærke, at den lethed med hvilken jeg var i stand til at udføre mine pligter, er en hyldest til den fremragende træning jeg havde fået i RAF. Adrenalin-kicket fik alting til at se ud, som om det skete langsomt.

Jeg fik et flygtigt glimt af flykroppen i mørket og derpå ingen fornemmelse af at falde. Det hele var mørkt i denne højde (sandsynligvis omkring 4.000 fod). Jeg trak i udløsesnoren og blev belønnet med en lang hvid søjle af silke og en pludselig opbremsning. Jeg fik kontrol over penduludsvingene og blev i min spændingstilstand forundret over så stille natten var.

Alt var mørkt og utydeligt – så pludseligt var der ild nedenunder, og jeg indså at flyet måtte være styrtet ned.

Jeg prøvede at forberede mig på landingen, men da den kom var den temmelig pludselig. I de sidste få fod mente jeg at jeg så ledninger (heldigvis telefonledninger, tror jeg) men jeg landede i hvad der syntes at være en pløjemark, for jeg slog mit venstre knæ ret slemt, hvilket har givet mig en del besvær lige siden. Jeg landede dog sikkert. Der var et stuehus i nærheden, men beboerne forblev stille. Over mig hørte jeg nogle af fyrene på vej hjem, og jeg ønskede dem held og lykke.

Jeg løb hurtigt ned i enden af marken fjernest fra huset, hvor jeg prøvede at skjule min faldskærm, mit remtøj og min redningsvest under et levende markhegn. Jeg huskede, at faldskærmspakkerne ikke havde krævet, at jeg skulle kvittere for den. De troede så fast på, at jeg ville komme tilbage med den om morgenen! (Nå ja, til nu var jeg altid kommet hjem.)

En ting havde jeg glemt: to søde små brevduer. Jeg ved ikke, om jeg måske har holdt fast i dem, da faldskærmen åbnede sig, og deres kurv eventuelt kunne være blevet filtret ind i faldskærmsnoren. Det ville have været fu(g)lt! (Ordspil på de to enslydende ord "foul"=rædselsfuldt og "fowl"=fugl)

Min spejderlærdom dukkede op og jeg kiggede efter Karlsvognen og Nordstjernen. Klokkeren var omkring 02.30. Faktisk var det sandsynligvis nogle få minutter senere, da mit seneste signal (ifølge brevet fra min chef til min far) blev modtaget i RAF Coningsby klokken 02.20.

Min første prioritet var at flygte fra scenen så hurtigt og så stille som muligt. Jeg gik fra en mark til en anden, samlede en kålroe op på vejen og holdt en så lige kurs som muligt. Da det var lige ved at være daggry kom jeg til en strandbred. Der ikke megen dækning at skjule sig i, men netop den sparsomme vegetation opmuntrede mig. Ingen ville kigge en ekstra gang.

Jeg brugte hele dagen på at ligge under nogle få afpillede buske og af og til at kigge på fiskere, der røgtede deres garn.

Det var svært at indse, hvad der var sket. Græsset var det samme. Fluerne, edderkopperne og lugten af hav – det hele mindede mig om hjem. Jeg vidste "de" ville lede efter mig, og hvad mig angik, var alle imod mig! Jeg måtte være tålmodig og undgå at blive set. På den måde kunne jeg beholde initiativet og "de" ville være nødt til at lede i alle retninger. På dette trin var der ikke nogen grund til at skynde sig. Jeg skulle være tålmodig.

Jeg havde tid til at tænke. Min plan var at bevæge mig i nordøstlig retning til jeg nåede østkysten eller jernbanen, som jeg vidste gik ned gennem den østlige del af Jylland, og finde ud af nøjagtigt hvor jeg var. Det var mit første mål. Jeg havde ingen planer om at risikere at tage den på stop, men jeg håbede jeg kunne komme hen til et sted, hvorfra jeg måske kunne krydse over til Sverige.

Det var en lang dag, der tærede på min tålmodighed, men jeg modstod fristelsen til at bevæge mig til mørket indhyllede landskabet. Da det var helt mørkt, vendte jeg min opmærksomhed mod bakken bag mig og vendte ryggen til vandet. Jeg begyndte at krybe op gennem det høje græs, der var langs kysten. Gradvist følte jeg mig frem i mørket, da jeg pludseligt blev forskrækket af lyd fra heste. De blev også forskrækkede over at jeg var der. Nogle af dem stampede med hovene, mens andre løb og prusted. I det svage lys forekom det mig, at de var i grupper på tre eller 4 heste tøjret sammen ved deres grimer. Det kan være jeg tager fejl, men jeg regner med det var militærheste. Jeg har aldrig set husdyr tøjret på den måde.

Forsigtigt, for de var urolige, prøvede jeg at gå rundt om dem. Til venstre kom jeg til en lille bæk, og da jeg ikke ville blive våd på denne tid af natten, udelukkede jeg det. Efterhånden banede jeg mig vej rundt om dem til højre og op ad bakken til jeg kunne se omridset af bakketoppen mod den mørke himmel. Der var hvad der viste sig at være træer og buske, og jeg kunne se en vagtposts hoved og skuldre, og den påsatte bajonet, der stak op ved hans hoved. I omkring 20 minutter betragtede jeg dette spøgelse, der kiggede så den ene vej og så den anden, til jeg indså, at *han* bare var et fantasifoster og slet ikke fandtes. Så meget om min sindstilstand. Jeg lavede et notat i mit hoved om at være omhyggelig, men også om ikke at spille så meget tid!

Da jeg nåede toppen af bakken, opdagede jeg en sti eller en sjældent brugt vej. Da jeg kiggede til højre, så jeg hvad der forekom at være gløder fra et bål. Ved nærmere undersøgelse fandt jeg for første gang i mit liv "Glow Worms" (St. John's Worms - på dansk skt. hansorm).

År senere da krigen var forbi og jeg var hjemme i Skotland igen, nævnte jeg i et brev denne interessante observation for Palle Høybye, som spurgte sine betjente, om nogen af dem havde hørt om "St John's Worms." Efter en enkelt mands angivelser tog Palle og hans familie på udflugt og fandt selve stedet, der bekræftede mit fund. Måske det eneste sted i Danmark med sådan et fænomen.

Jeg gemte mig på høløftet på en gård om lørdagen. Mens jeg ikke vil kede dig med unødvendige detaljer må jeg dog nævne, at jeg bevægede mig meget stille på gårdspladsen, overrasket over at der ikke var nogen hund!

En stige stod op mod hvad der viste sig at være lugen til høløftet. Jeg skubbede den blidt ned, så den ikke lænede sig op mod lugen. Jeg kravlede stille op og åbnede lugen. Jeg havde gættet rigtigt: Her var et godt tørt sted, hvor jeg kunne sove og hvile. Da jeg var kommet ind, lukkede jeg delvist lugerne bag mig, rakte ud med hånden og fik vrikket stigen tilbage som den tidligere havde stået op mod lugerne, så dens vægt holdt dem lukkede. Landmanden ville nok ikke lægge mærke til den nu stod en smule anderledes.

Jeg bredte min flyverjakke ud på det rene gulv og hvilede – JEG HAVDE IKKE NOGET VAND! Heldigvis var vejret ikke for varmt, så jeg sov.

Nogen tid senere, jeg ved ikke nøjagtigt hvornår, hørte jeg et motorkøretøj ude på vejen køre op til gården. Da jeg kiggede ud gennem en sprække i vægbrædderne, så jeg en mand i en mørk uniform tale med en anden, som jeg regnede med var landmanden. Øjeblikkeligt var der alarmklokker, der ringede for både mit hoved og mit hjerte. Jeg havde hørt om politihunde, der kunne kravle på stiger! Hurtigt kravlede jeg op i høballerne og lavede en fordybning, jeg kunne være i. Jeg trak i ballerne og byggede en barriere op for at beskytte mig. Jeg behøvede ikke at have taget mig af det. De snakkede et stykke tid og skiltes. Det var al den spænding jeg behøvede på en enkelt dag.

Da tiden kom, hvor jeg skulle overveje, hvordan jeg skulle forlade mit luksuskvarter, faldt det mig ind, at jeg skulle være ekstra forsigtig, når jeg åbnede lugerne til høløftet. Hvis jeg skubbede stigen ud over lodret, ville den vælte med et rungende brag på gårdspladsens toppede brosten og vække den søvnige landmand i hans fredfyldte drømme.

Nok engang fik jeg hænderne ud gennem den smalle åbning mellem lugerne til høløftet og fik et fast tag i stigen. Det tog kun et øjeblik omhyggelig manøvrering at vrikke stigen ud og ned i en stilling, hvor den ikke ville blokere for lugerne. Sidste del, da jeg stille var kommet ned på jorden, var at sætte stigen igen i præcis den stilling, jeg havde fundet den i.

På min vej lettede jeg landmanden for en vinflaske ved døren og hans kone for nogle rabarberstilke fra hendes have ved huset. Et lille vandløb krydsede deres sti til huset. En af stilkene brugte jeg som prop i flasken.

Min færd gik i nordøstlig retning over en lille bakke, hvor jeg fandt nogle tipvogne (små vogne på skinner) hvor nogen var ved at lave vejarbejde.

På venstre side af vejen var der en enkelt tråd ind til en mark med malkekøer. Som uvidende bybo prøvede jeg at svinge benet over tråden ved at gribe fat om tråden med venstre hånd – og jeg var lige ved at ende på ryggen. Jeg fik et elektrisk stød! Ja, det var et elektrisk hegn!

Min misfornøjelse gjorde, at jeg væltede to eller tre hegnspæle, men snart indså jeg hvor smålig den holdning var. Jeg bevægede mig langsomt tværs over marken ned ad bakken i det lyse måneskin. Der var et vandløb ved bunden af bakken og en træhytte med hvad der kunne have været en vandmølle sandsynligvis 100-150 meter væk. Pludselig stod lyset ud af en dør, der blev åbnet, og en mand gik ud.

Jeg stod helt stille. Jeg vidste at jeg havde bakken bag mig, men jeg kunne ikke være sikker på om han ville lægge mærke til mig. Jeg havde Royal Air Force uniform på med en flyverjakke af fåreskind og bukser stoppet ned i flyverstøvler af fåreskind. Han så ud til at være i skjorteærmer, bukser og måske skaftestøvler eller noget der lignede. Han stod og kiggede i min retning i nogle minutter og indåndede den behagelige natteluft. Så, lige så pludseligt som han var kommet frem, vendte han omkring og lukkede døren bag sig.

Jeg havde ikke nogen mulighed for at vide, om han havde set mig eller ej, men da jeg regnede med at have klaret frisag, bevægede jeg mig langsomt og forsigtigt væk fra hans retning og snart var jeg ude af syne. Uheldigvis havde jeg spildt en del tid på at gøre ingenting, men jeg ville ikke til at skynde mig. På dette trin var mit hovedmål at forblive uset. På den måde håbede jeg, at de der ledte efter mig ville regne med, at jeg var kommet ud af nærområdet.

Da det blev morgen, fandt jeg mig selv i en meget sparsom skov nær jernbanen uden skjulesteder, men heldigvis var der et jammerligt regnvejr hele søndagen, der holdt folk hjemme. Jeg hørte kirkeklokken og så en lille pony med en tohjulet hestevogn i det fjerne. Som jeg allerede har sagt, var mit primære mål at forblive uset, og når eftersøgningen var holdt op, så at prøve at komme videre. Hvis jeg havde været mere tålmodig, kunne jeg måske have klaret mig bedre. (Ud fra den beskrivelse jeg gav ham, kunne Ole Kraul, den vedholdende amatør-detektiv, meget dygtigt identificere min rute fra Daugaard tilbage til marken, hvor jeg landede, og til hvert sted hvor jeg var i dagtimerne.)

Da jeg kom til jernbanen, brugte jeg en dag på at se togene køre forbi. Da det blev nat, vovede jeg mig langs jernbaneskinnerne og havde helt i sinde at følge dem, siden skinnerne undgår bratte stigninger og fald. Da jeg kom til Daugaard station, undersøgte jeg vognene, der stod på et sidespor, og lagde mærke til deres bestemmelsessted. Under dække af mørket undersøgte jeg endda stationen og perronen. Jeg blev overrasket af et passagertog, der standsede for at lade nogle mennesker komme af. Heldigvis, fordi jeg stod helt stille, blev jeg ikke bemærket i mørket, selv om nogle mennesker var så tæt på, at de kunne have rørt mig.

Om dagen holdt jeg mig skjult i en lille plantage af fyrretræer, hvis nederste grene var mindre end en halv meter fra jorden. Jeg bredte min fåreskindsjakke ud på jorden og lagde mig på den. Derfra, ved toppen af jordvolden lige over for sidesporet, hvor vognene stod, havde jeg en god udsigt til tog, der kørte forbi.

Endelig bakkede et damplokomotiv ind på sidesporet og trak alle vognene væk. Jeg fandt ud af, at bremserne kun blev brugt på første og sidste vogn, når de stod på sidesporet. I dagens løb kiggede jeg interesseret til da flere vogne blev samlet.

Ensformigheden blev brudt, da en ældre dame med en lille hund i snor gik forbi på stien, der var tæt på plantagen parallelt med jernbanesporene. Hun kunne ikke se mig på grund af de lave grene, men hendes lille hund kunne. Jeg var taknemlig for, at det kun var en lille hund, og da hun skældte ud på den lille tiger, der gøede ad mig, og slæbte ham afsted, var jeg endnu lykkeligere.

Da det blev nat og efter at have set på sedlerne om ladninger, besluttede jeg mig tåbeligt nok for at tage chancen og bryde ind i en af bremsekabinerne i en vogn nær midten af togstammen. Jeg fandt at bremsekabinen havde lige nøjagtigt den rigtige størrelse! Jeg kunne strække benene helt ud med fødderne mod den ene side og ryggen mod døren. Da jeg bevidst havde fravalgt alle muligheder for flugt, lagde jeg mig til at sove.

Det næste jeg husker er at jeg blev vækket af et pludseligt stød, da lokomotivet med ledsagende råb, metalklange, fløjten og hvæsen med damp blev koblet til vognene, og jeg forberedte mig på en behagelig lille togrejse. Sådan skulle det dog ikke være. En eller anden prøvede at lukke døren op til min bremsekabine. Jeg satte ryggen mod den i det svage håb at hvem det end var ville gå bort og ikke ødelægge min drøm. Vinduet blev sænket. En arm kom ind, fulgt af et hoved. Der blev råbt alarm. Der var ingen ide i at løbe. Der var for mange af dem – en god håndfuld unge mænd. Jeg havde mistet initiativet. "De" behøvede nu ikke længere at lede efter mig! Hvorfor kræver det så mange at koble et lokomotiv til en vogn?

Vognene skulle slet ikke videre som en togstamme! Nogle skulle videre og andre blev! Jeg havde valgt den forkerte vogn at gemme mig i. Da jeg kravlede ned bemærkede jeg, at jeg var i den første vogn af de der blev, så derfor skulle bremsen bruges i netop den vogn!

Arbejderne så ud til at være mere bange for mig, end jeg havde forventet. De skulle bare have vidst, at jeg ikke ville gøre dem nogen skade. Vi bar aldrig sidevåben, når vi fløj, hvorfor skulle vi det? Kun en tåbe ville prøve at kæmpe alene mod hele den tyske hær!

Jeg kunne fortsætte med at fortælle, hvordan Palle Høybye, den menneskekærlige forhørs-dommer, havde brug for forsikring om at jeg ikke ville forråde nogen danskere, som måtte have hjulpet mig. Hvordan en håndfuld politibetjente fulgte med ovenpå, da jeg lige havde brug for at vaske mig og komme lidt i orden, og hvordan tyskerne blev sendt bort med besked om at politiet skulle forhøre mig yderligere. Det eneste spørgsmål Palle stillede til mig var: "Vil du vise os den ære at spise sammen med os, inden tyskerne kommer tilbage om to timer?" Jeg svarede, at jeg havde allerede spist og han sagde: "Hvor du skal hen, er der mangel på mad. Tyskland sulter."

Kære Anders.

Jeg kunne fortsætte med at fortælle dig om Palles forsøg på at forhøre mig for at sikre sig, at jeg ikke ville bringe nogen dansker, der måtte have hjulpet mig, i en pinlig situation.

(Mine tanker om det var, at jeg måtte betragte enhver som en fjende, og at enhver der måtte hjælpe mig, ville være i stor fare fra nazisterne, som jeg kendte som skånselsløse, til trods for deres tynde skal af kultiverede manerer.)

En høj lyshåret politibetjent, der sad ved siden af mig, insisterede på at "alt hvad jeg skulle gøre var at spise!" (Han havde bragt mig noget kød med kartofler, franskbrød med smør og kaffe.) Til sidst, efter gentagne forsøg på at stille mig praktisk talt samme spørgsmål: "Hvem har hjulpet dig?" smækkede jeg min kniv og gaffel i bordet og erklærede, at "hvis nogen havde hjulpet mig, tror I så jeg ville fortælle det til jer!" Betjenten rejste sig og kom hen mod mig. Jeg troede han ville til at slå mig. I stedet lagde han sine arme omkring mig som en far og forsikrede mig, at hvis det var hvad jeg havde i sinde at fortælle tyskerne, ville der ikke blive flere spørgsmål.

Peter Hansen, tror jeg, var navnet på den ældre betjent, som jeg gav sikkerhedssplitten fra en bombe og en hasselnød, som jeg havde i min venstre brystlomme. Nå, jeg håber jeg har givet dig nok for nu. Jeg håber du finder dette interessant! Jeg forsikrer dig, at det er ætset ind i min hukommelse, og jeg kan huske små detaljer, som at da jeg var ved at blive forhørt af Palle, meldte mænd sig tilbage. Adskillige af dem benyttede sig af lejligheden til at bede om hans tilladelse til at få min autograf! En mand, som ikke kunne finde noget passende at skrive på, bad mig signere hans identitetskort med en kommentar om, at hans kone så ikke ville vide hvem hun var gift med, når han vendte hjem den aften.

Jeg var forbløffet over, at der blev set så stort på formerne midt under et forhør! Jeg kunne ikke forestille mig sådan en frihed hos vores politi. Jeg vil dog ikke på nogen måde tale nedsættende om Palle, som jeg har den største agtelse for.

Det lod til at jeg havde overbevist dem om, at jeg ikke havde mere at sige. Nogle politifolk ledsagede mig ovenpå, så jeg kunne vaske mig og gøre mig selv lidt mere præsentabel. Vi hørte noget tumult nedenunder med grove stemmer og en masse stampen i gulvet. Tyskerne var kommet! Kort tid efter var det hele roligt igen, og jeg blev ført ned ad trappen igen. Ja, tyskerne var kommet efter mig, men dansk politi havde oplyst til dem, at de endnu ikke var færdige med at udspørge mig til deres rapport! Nu stillede Palle Høybye et enkelt spørgsmål: "Vil du være vores gæst ved et måltid?" Jeg mumlede noget om, at jeg lige havde spist, til hvilket han erklærede: "Der hvor du skal hen, er der mangel på mad."

Jeg blev ført ind i salen bag kroen, hvor alle politibetjente, der havde jagtet mig, var forsamlet. Jeg fik hæderspladsen, og alle sang den danske nationalmelodi. Nogle af dem havde tårer i øjnene.

Det var en meget bevægende oplevelse, totalt uventet! Hvem ville have gættet, at jeg ville blive behandlet så godt, næsten som en helt, skønt jeg intet havde gjort for at fortjene en sådan opmærksomhed? Når jeg tænker tilbage på det, tror jeg min tilstedeværelse symboliserede og satte fokus på deres længsel efter at blive fri af nazi-regimet.

Pludselig forlød det, at tyskerne var lige ved at komme. Hurtigt blev jeg ført ud gennem køkkenet. En ung dame pressede nogle cigaretter i hånden på mig, men tyskerne, der lige kom ind, så hendes gave til mig og snappede den fra min hånd og kastede dem på gulvet. De sagde noget om at Tyskland nok skulle give fangen, hvad han havde behov for.

Jeg blev ført til Horsens, hvor jeg mødte nogle unge tyske officerer. En fed major kom ind og skældte mig ud som en forbandet englænder. Det samme gjaldt kongen og Mr. Churchill – og vi var alle forbandede jøder!

Da han var trampet ud, oplyste jeg dem om, at han tog fejl. For det første var jeg skotte, og jeg var stolt over den kendsgerning! Til min overraskelse blev det rapporteret til ham, da han vendte tilbage nogen tid senere, efter at han havde byttet sin uniform ud med et jakkesæt og stod med en lille gravhund i en lang snor. Så anlagde han en mere forsonende tone og prøvede at tale til mig på gebrokkent engelsk. Han havde set Loch Lomond, "der er så smuk."

Da jeg talte med den fede major, fortalte han mig at kl. 6 om aftenen ville en bil komme for at hente mig, så jeg kunne blive hakket til pølser, da Tyskland sultede! Der kom virkelig en bil med 3 mænd fra Luftwaffe for at eskortere mig til Flensborg. (NB. Jeg var IKKE 2 nætter i Vejle.)

Chaufførens nattesyn var meget ringe. Kombinationen af at køre i højre side af vejen med næsten intet lys og hans manglende evne til at se hvad der forekom mig helt tydeligt – som et vinkelret vejsving lige foran – gjorde mig meget bange, så efter at have forsøgt at samtale med officeren ved siden af mig på fransk (hans fransk var lige så ringe som mit), sov jeg i nogen tid.

Vi kørte ind i en mørkelagt by, som de fik mig til at forstå var det sidste sted før grænsen, hvor vi skulle have noget mad, fordi Tyskland sultede. (Dette var tredje gang i løbet af et døgn, hvor jeg fik at vide, at Tyskland sultede!)

Bilen blev parkeret og i bælgmørke var vi ved at falde over toppede brosten 50-60 meter, inden vi kom til en bygning, hvor vi skulle gå nogle trin ned for at komme ind i en restaurant. En tjener viste os hen til et bord til fire op mod væggen længst væk fra døren. Chefen fra Flensborg Flyveplads sad på den ene side og jeg sad på den anden side nærmest væggen, mens chaufføren og vagten tog pladserne ved siden af os. Tjeneren tog chefens bestilling på tysk, og jeg sagde på engelsk, at jeg ville have det samme. Da tjeneren havde fået alle bestillingerne, vendte han sig til radioen lige bag chefen og lukkede op for noget musik. Så gik han.

Efter nogle få minutter vendte han tilbage og gav sig til at flytte borde og rydde op. Så vendte han sig til radioen, stillede på den og jeg hørte BBC nyhederne på engelsk! Chefen spurgte ham hvad det var, og tjeneren gav ham et svar, han var tilfreds med.

Så henvendte tjeneren sig høfligt til mig på engelsk og sagde: ”Jeg har fortalt ham, at du hører den tyske propagandaudsendelse på engelsk.”

(Den eneste del af udsendelsen jeg husker, var at en eller anden i Tyrkiet var gået af! Det var den 17. september.) Jeg synes tjeneren var både tapper og meget dygtig ved at have indset, at ingen af dem kunne tale engelsk. Vi ankom til Flensborg, hvor jeg blev overgivet til chefen for vagttjenesten.

Jeg tilbragte to nætter i Flensborg, før jeg blev eskorteret af Kurt Strobel, ældste befalingsmand fra Flensburg Flugplatz, videre gennem Hamburg til forhørscentret Dulag Luft nær Frankfurt am Main.

Jeg antager du er klar over, at Palle Høybye måske var den dristigste hemmelige agent i hele Danmark, og at fru Høybye blev arresteret af tyskerne og sendt til koncentrationslejren Ravensbrück, og at hun kun blev løsladt for at fungere som madding, der skulle lokke ham til at gøre noget dumt, der kunne føre til, at han kunne blive anholdt. Der var udlovet en dusør for ham! Han var en meget tapper mand.

Kære Anders.

Jeg vil gerne have du forstår, at jeg har skrevet dette til dig på grund af din interesse for at optegne fakta præcist. Jeg er meget bevidst om, at vi alle står i gæld til de mænd, der ikke vendte tilbage og hvis sidste hvilested er i dit land. Min historie er en lille bitte del af et vidunderligt billedtæppe om historiens gang med historier, der taler om deres tapperhed. Hvis der skal være optegnelser om dette til eftertiden, så lad os gøre vort bedste for at få det gjort så nøjagtigt som muligt.

Tak for den minutløse omhu du har vist på deres vegne ved at udarbejde denne hjemmeside.

Jeg tror jeg er den sidste tilbageværende flyver, der var involveret i denne lille episode. Du kan bruge dette, som du finder passende, med skyldig hensyntagen til mindet om alle berørte.

Med alle gode ønsker for dig

Hamish