

Fra Jørgen Peder Clausager til www.airmen.dk den 19. november 2009

Rowland Williams' Danmarksbesøg i foråret 1944

af Verner Jensen, Ole Rønne og Jørgen Peder Clausager

Denne artikel er første gang trykt i årsskriftet "Sæby Museum 1992" (Sæby, 1993), s. 31-48.

Optakten

Onsdag den 17. maj 1944 kl. 05.00 dobbelt britisk sommertid blev piloterne i Royal Air Forces jagereskadrille nr. 65 på Funtington-flyvestationen ved Portsmouth i Sydengland purret og kaldt sammen til briefing. Y-service, den britiske radioaflytningstjeneste, forudså omfattende flyveraktivitet ved flyvepladserne ved Aalborg; og man planlagde derfor et "day ranger-attack" (dag-strejfangreb) på de tyske fly med seks af eskadrillens Mustang-jagere, tillige med to Mustang-jagere fra eskadrille 122, der lå på samme station.

Formationen blev ført af Wing Commander *Johnston* (65), og bestod derudover af 65's Squadron Leader *D.F. Westenra*, Captain *Nyerod* (122 - en nordmand, der havde meldt sig til RAF), Flying Officer *Pinches* (122), Flight Lieutenant'erne *R. Barrett* (65) og *Collyns* (65) og Flight Sergeant'erne *R.T. Williams* (65) og *Kelly* (65).

Flight Sergeant Rowland Thomas Williams fra eskadrille 65 er født i Wales den 9. juni 1923, og gennemgik i 1942 den grundlæggende teoretiske og praktiske flyveruddannelse ved Universitetet i Cambridge; den praktiske uddannelse foregik på De Havilland DH82 Tiger Moth-todækkeren; efter syv flyvetimer fløj han solo. Da Rowland havde kvalificeret sig til den videregående pilotuddannelse, blev han ombord på troppetransportskibet *Batory* sendt til Canada, hvor han i Moose Jaw, Saskatchewan, på EFTS (Elementary Flying Training School, flyvegrundskole), SFTS (Service Flying Training School, militærflyveskole) og OTU (Operational Training Unit, kamptræningsenhed) i løbet af ni måneder fik 300 flyvetimer, på flytyperne North American Harvard (Royal Air Force's udgave af den amerikanske Texan) og Supermarine Spitfire Mk. I og II (de tidlige Spitfire-versioner, som blev benyttet under slaget om England i 1940). Rowlands pilotuddannelse var afsluttet i foråret 1943, og han vendte hjem til England ombord på Cunard-linieren *Queen Elizabeth*, der under krigen fungerede som troppetransport; på hjemturen var han meget søsyg! I marts 1943 blev han tilkommanderet eskadrille nr. 65, hvor han forblev indtil januar 1945. - Den 7. august 1943 blev Rowland gift med Joan, og deres ældste søn Michael var blevet født seks uger før togtet til Danmark. Til ære for ham døbte Rowland sin Mustang "MIKE - FIRST of the FEW", og fik dette navn malet på bagbords side af motordækslet; på styrbords side fik han malet "JOAN".

Nr. 65 var en jagereskadrille, som i maj 1943 benyttede Spitfire Mk. V A og V B, og IX A og IX B. Da Rowland kom til eskadrillen, lå den i Selsey Bill ved Portsmouth, men den blev flyttet meget omkring, lå på ikke mindre end otte flyvestationer i Sydengland. Eskadrillens opgaver bestod mest i at foretage jagertogter over Nordfrankrig; Spitfirens aktionsradius tillod den ikke at operere længere fra basen end Paris. Nr. 65 var den første eskadrille, som fik tildelt den nye jager North American

Mustang Mk. III; de første fly tilgik eskadrillen i december 1943, og de blev operationelle i januar 1944.

Mustang III var Royal Air Force's udgave af de amerikanske flyvestyrkers P51B og P51C, som var de første Mustang'er, der blev udrustet med Rolls Royce Merlin-motorer, bygget på licens af de amerikanske Packard-fabrikker. I forhold til Mustang'ens oprindelige amerikanske Allison-motor betød Rolls Royce-motoren en betydelig forbedring af Mustang'ens præstationer i stor højde. RAF modificerede cockpithætten på sine Mustang III'ere; den oprindelige sidehængslede cockpithætte blev erstattet af en hvælvet "Malcolm-hood", som gled bagud, når cockpittet skulle åbnes, og som forbedrede pilotens synsfelt bagud. USAAF (United States Army Air Force, de amerikanske flyvestyrker) indførte hurtigt den samme modifikation på sine egne Mustang'er. RAF fik i alt omkr. 887 Mustang III'ere, som udrustede mindst 17 eskadriller. - Mustang'en havde en langt større aktionsradius end Spitfire'n, og det muliggjorde operationer som den over Danmark.

Den 17. maj 1944 lå eskadrille nr. 65 som nævnt på Funtington-flyvestationen i nærheden af Portsmouth; en af grundene til, at den blev flyttet så hyppigt, var forberedelserne til "Overlord", de allieredes invasion i Frankrig i juni 1944. Til togtet mod Danmark blev de otte Mustang-jagere monteret med droptanke til ekstra brændstof; og de mellemlandede på Coltishall-flyvestationen i Norfolk, 250 km nord for Funtington, for at tanke op til maksimal aktionsradius. Ud over Mustang'ens fire indbyggede 20 mm maskinkanoner medbragtes ingen våben. Starten fra Coltishall gik kl. 09.09 om formiddagen; der var aftalt flyvning i bølgetophøjde for at undgå det tyske radarvarslingsystem, men på grund af hård blæst og regn foregik en del af den ca. 830 km lange flyvning til Aalborg dog i højder fra 50 og op til 3.000 fod (15-900 m); vejret over Nordsøen var så dårligt, at Johnston en overgang overvejede at afblæse missionen; men den varmefront, man passerede, skabte til briterne held atmosfæriske forstyrrelser, så at styrken ikke blev opdaget af de tyske radarvarslingsanlæg i Thyborøn og Hjørdemaal. - Over Danmark var det godt vejr med klart solskin. Droptankene blev kastet, inden angrebsformationen klokken ca. 11.15 krydsede den jyske vestkyst ved Lild Strand i 3.000 fods (900 meters) højde, for at undgå beskydning af let antiluftskyts.

Luftkampen

Ved indflyvningen delte de otte fly sig i to grupper, hvoraf den ene, på tre fly, satte kurs mod Hobro for at angribe sydfrå; den førtes af Johnston, og bestod desuden af Westenra og Collyns. Barrett skulle have været med denne gruppe, men fulgte - ved en fejltagelse? - med blå gruppe, der førtes af Nyerod, og desuden bestod af Williams, Kelly og Pinches. Blå gruppe fortsatte direkte mod Aalborg; Rowland fløj Blå 2; hans fly, Mustang FZ110, havde kendingsbogstaverne S-YT.

Angrebet kom ganske overraskende for tyskerne. Ikke alene havde radarvarslingen svigtet; men tyske observationposter på jorden registrerede angrebsformationen som tyske fly, hvilket senere medførte en krigsretssag mod den ansvarshavende.

I Aalborg havde tyskerne tre flyvepladser: Rødslet eller Aalborg West, Rørdal eller Aalborg Ost, og vandflyvepladsen for enden af Vester Fjordvej. På Aalborg West lå dele af bomberregimentet "Kampfgeschwader 30" (KG 30), bl.a. IV. Gruppe, som var en uddannelsesenhed, og som i hvert fald omfattede eskadrillerne (Staffel) 10, 11 og 13; de benyttede den to-motorers Junkers Ju 88.

Desuden var 4. og 5. Staffel af bomberregimentet KG 100 "Wiking" på denne tid under omskoling i Aalborg West fra den to-motorers Dornier Do 217 til den fire-motorers Heinkel He 177. På Aalborg Ost lå en omskolingsenhed under Jagdgeschwader 11, som anvendte ubevæbnede fly af typen Messerschmitt Bf 109G, og tillige 10. Staffel af samme flyverregiment, som var en jagerberedskabsstyrke.

Rowland nærmede sig Aalborg fra sydvest, og observerede da syd for Limfjorden en tysk Junkers Ju 34 (enmotoret skole- og forbindelsesfly), som fløj mod sydøst i 450 meters højde, knap 2 km foran ham. Kl. 11.25 åbnede Rowland ild fra 350 meters afstand, og vedligeholdte ilden, indtil han var nået ind på en afstand af tyskeren af 150 meter bag denne. Han observerede træffere på flyets krop og i dets motor, som udsendte sort røg og så ud til at være stoppet; Rowland brød derefter af til bagbord. Ju 34'eren så ud til at ville prøve at svæve tilbage til flyvepladsen nord for fjorden, ca. 8 km væk. Rowland var overbevist om, at dette ikke ville lykkes for den, og ville derfor igen slutte sig til sin formation.

Rowland fløj mod nord over den vestlige ende af Rødslet i 300-450 meters højde, og så da tre tyske Heinkel He 177 fra KG 100, som fløj mod nord-nordvest med en indbyrdes afstand af 30 meter. Han indledte et dykangreb fra bagbord og åbnede ild på én af He 177'erne fra 350 meters afstand, og nærmede sig efterhånden til 175 meter; han så træffere på bagbords motor, bagbords planrod og flykroppen, og bagbords motor stoppede. På dette tidspunkt overhalede en anden af Mustang'erne, ført af Flight Lieutenant Richard Barrett, Rowland nedenunder, idet den angreb den samme tysker; og Rowland blev derfor nødt til at bryde af, da kollegaen kom ind i hans skudfelt. Han så tyskeren styrte ned nord for flyvepladsen.

Rowland drejede nu mod øst, og observerede flere tyske fly blive skudt ned af kollegerne. Selv nedskød han umiddelbart efter hinanden endnu to Ju 34'ere, som var under indflyvning til Rødslet. Endelig fløj Rowland mod nord og observerede efter egen angivelse en He 177 (som dog formentlig har været en Junkers Ju 88), som var på vej mod flyvepladsen fra øst i meget lav højde. Han manøvrerede sig ind bag tyskeren, og da han var 350 meter bag denne åbnede han ild, som blev besvaret af det tyske fly. Pludselig trak den tyske pilot sit fly op i et meget stejlt ryk, hvilket Rowland opfattede som et forsøg på at kollidere med ham; og han trak derfor hårdt til bagbord, og undgik derved sammenstødet. - Det tyske flys manøvre har dog snarere skyldtes et ønske om at vinde højde, så besætningen kunne springe ud; tyskeren styrtede ned. - Rowland konstaterede nu, at hans motor overhede og satte sig fast, og begyndte at lække olie og glykol, og gik ud fra, at det skyldtes, at ilden fra Ju 88'eren havde ramt hans Mustang i kølesystemet.

Fra tysk side er der imidlertid fremkommet en anden forklaring på, at Rowlands motor strejkede. Den stammer fra chefen for 11. Staffel ved IV./KG30 på Aalborg West (Rødslet) flyveplads, Oberleutnant P.W. Stahl, som i sin erindringsbog "Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara" fortæller, at besætningen på Ju 88'eren som forberedelse til faldskærmsudspringet frigjorde udspringslemmen, netop som Rowland angreb bagfra. Denne udspringslem, der var pansret og vejede 50 kg, ramte i faldt luftindtaget til køleren under bugen på Rowlands Mustang, hvor den kilede sig fast og bevirkede, at køleevnen blev reduceret, så at motoren overhede.

Nødlandingen

Rowland var klar over, at Mustang'en ikke længere var flyvedygtig, og forberedte sig derfor på at springe ud i faldskærm. Han tog sin radio- og iltmaske af og løsnede sin sikkerhedssele, men blev så klar over, at han havde fejlaflæst sin højdemåler; han var ikke, som han først troede, i 1.100 fods højde (335 meter), men kun i 110 fod (37 meter), hvilket er alt for lavt til faldskærmsudspring. Han var derfor nødt til at foretage en nødlanding. Han åbnede cockpithætten og sidegled for ikke at få sit synsfelt blokeret af røgen og dampene som kom fra den ødelagte motor; men han havde endda ikke fuldt overblik over situationen. Under indflyvningen til landingen ramte hans bagbords vinge en højspændingsledning, men det lykkedes ham alligevel at gennemføre en normal mavelanding fra vest imod øst. Han slog ikke understellet ud, fordi flyet så ville være tippet på næsen i den bløde jord; derfor blev propelbladene bøjet under landingen. Under landingen skred flyet rundt, så at det standsede med næsen 60 grader mod styrbord i forhold til landingsretningen. Fordi Rowland havde løst sin sikkerhedssele blev han kastet rundt i cockpittet under landingen og fik en del knubs, især på den venstre skulder, ligesom han slog panden imod kanonsigteapparatet. Nødlandingen fandt sted kl. 11.30-11.35, i Stagsted Enge sydøst for Hjallerup, på et markareal umiddelbart sydøst for gården Diget.

Luftkampens resultat

For Rowlands vedkommende havde luftkampen altså ikke varet mere end 5-10 minutter; i den tid var det lykkedes ham alene at nedskyde fire tyske fly samt et i fællesskab med Richard Barrett. I alt mistede tyskerne 11 fly ved træfningen. Foruden Rowlands fly mistede angriberne Barretts, som blev skudt ned i Limfjorden ud for teglværket i Nørre Uttrup - ifølge en beretning af Robert Spreckels, pilot fra Jagdgeschwader 11, af Sigfried Rudschinat i en Focke Wulf FW 190 fra JG11's 10. Staffel; Barrett blev dræbt ved nedstyrtningen. Symptomatisk for forvirringen var det imidlertid, at tyskerne i første omgang troede, at Barretts fly var et af deres egne; først, da vraket blev hævet dagen efter, konstateredes det, at det var en Mustang. - De seks angribere, der vendte hjem, havde forvekslet Barret og Williams; og Williams blev derfor i første omgang rapporteret "missing, believed killed". Rowlands kone Joan fik først telegram om sagens rette sammenhæng på Rowlands 21-års fødselsdag, den 9. juni. - Richard Barrett blev nogle dage senere - omkr. den 20.-24. maj - begravet på Frederikshavn Kirkegård. Han var 24 år gammel, og kom fra New Zealand; i lighed med mange andre piloter fra Commonwealth-landene - Australien, Canada o.s.v. - gjorde Barrett tjeneste i en britisk eskadrille, selv om han stod i det new-zealandske flyvevåben (Royal New Zealand Air Force).

På Frederikshavn Kirkegård begravedes også de otte tyske flyvere, der var blevet dræbt i kampen.

Luftkampen set fra jorden

I Hjallerup Enge var makkerparret Knud Jensen og Niels Larsen beskæftiget med tørvegravning; der var to hold tørvegravere i gang, assisteret af koner og børn, som stakkede tørvene. Knud Jensen har til Lokalhistorisk Arkiv i Hjallerup berettet om hændelserne:

"Jeg stod i tørvegraven og gravede tørvene, og havde derfor kun hovedet over brinken. Jeg kunne pludselig høre motorstøj, men det var vi nu så vant til. De gamle tyske transportmaskiner så og hørte vi mange gange dagligt. De fløj lavt og med en minimal fart. Støjen blev kraftigere, men jeg kunne

stadig ikke få øje på maskinen. Pludselig dukkede den op fra vest. Da jeg så den, gik den lidt til vejrs for at passere telefonledningerne ved Sæby-vejen, men den gik ned i lav højde, så snart den var over vejen. Samtidig bemærkede jeg, at der stod sorte røgskyer bagud af den. - Der er ild i den, den falder ned - tænkte jeg.

Maskine havde retning lige hen over hovedet af os, og den var ca en kilometer borte. Da den var næsten henne over os, hørte jeg en pibende eller hylende lyd oppefra. Da jeg så op, var det en engelsk jager, der dykkede ned mod den tyske maskine.

Jeg skreg til folkene oppe på brinken: Smid jer ned, nu går det galt! Selv satte jeg mig i hugstilling med ryggen mod tørvebrinken og kunne overse hele området oppe i luften. Det var, som om tiden stod stille.

Jeg var den, der fik set mest under kampen. Alle dem oppe på brinken fik kun tid til at kaste sig ned med ansigtet mod jorden. Den engelske pilot kom i et styrtdyk fra den ene side, og da han næsten var nede under den tyske maskine, drejede han og rettede maskinen op. I det øjeblik var han ikke ti meter over mig, og jeg kunne tydeligt se ham sidde under den gennemsigtige kuppel. - Men så brød helvede løs. Piloten skød med maskinkanon, og agterskytten på den tyske maskine skød med maskingevær. Hvor mange sekunder det varede, ved jeg ikke.

Da vi ikke kunne se flere maskiner, var der en af folkene, der råbte: Nu kan I godt komme op, der er væk nu. Men pludselig kom der endnu en maskingeværssalve ind over engen, og manden, der råbte, fik travlt med at komme i dækning igen. Men så blev der stilhed - ingen skyderi og ingen motorstøj.

Der skete meget på få sekunder, og da vi endelig vovede os op af dækningen, så vi, at der lå to tyske maskiner og brændte, længere ude stod der en maskine, der var nødlandet ved Kærsgaardene. Senere fik vi at vide, at det var den engelske pilot, der var nødlandet, fordi den ene vinge havde ramt toppen af en elmast. Piloten var forsvundet efter nødlandingen.”

En af tørvegraverne indrømmede bagefter, at han var blevet så rædselsslagen under luftkampen, at han i bar skræk havde bidt sin pibespid i stykker.

Nede på jorden

Rowland var klar over, at hans nødlanding var blevet observeret, og at han ikke havde nogen tid at spille; han kom så hurtigt væk fra sit fly, at der ikke var tid til at sætte ild på det, sådan som forholdsordren ved slige tilfælde ellers lød på. - Han var ikke iført egentlig flyverdragt og -stavler, men battledressbukser og -jakke samt (imod reglerne) almindelige sko (hvilket sidste han siden skulle komme til at fortryde); under jakken bar han en rullekravesweater. Han kastede jakken fra sig, efter at have pillet RAF-emblemet af; dette beholdt han for at kunne bevise, at han var RAF-pilot, hvis han skulle blive fanget af tyskerne; medmindre han kunne godtgøre, at han var soldat, risikerede han i en sådan situation at blive skudt som spion. I rullekravesweateren kunne han imidlertid passere for at være en civilist.

Rowland skjulte sig i en grøft, hvor han må have opholdt sig, mens de første myndighedspersoner kom til stede, mindre end en time efter nødlandingen. Det var fire danske CB-betjente, som af

landbetjent Jens Bødker Jensen i Dronninglund havde fået ordre til at holde vagt ved det nødlandede fly. Lidt senere kom landbetjent Frode Clausager (1915-1983) fra Hjallerup til stede sammen med nogle tyske officerer; og på tyskernes forlangende bad Clausager om mere mandskab til bevogtning, idet der jo var blevet nedskudt 11 tyske fly. Bødker Jensen havde imidlertid kun de fire mand, som derfor blev ved Rowlands Mustang, som de så bevogtede sammen med fire tyske soldater. Det har utvivlsomt været et held for Rowland, at disse første tyskere ikke havde hunde med; tyskerne har formentlig heller ikke forestillet sig, at Rowland stadig var så tæt på landingsstedet. - Landbetjent Frode Clausager, som i foråret 1945 blev modstandsbevægelsens byleder i Sæby, var allerede på dette tidspunkt involveret i modstandskampen, og ville have ydet Rowland assistance til at flygte, hvis han havde truffet ham uden det tyske påhæng; men det kunne Rowland jo ikke så godt vide.

De tyske soldater, som delte bevogtningsopgaven med de danske CB'ere, var ældre, gemytlige folk; en af dem havde et fotografiapparat og tog billeder af den havarerede Mustang. Negativerne forærede han siden til en af CB'erne, Bernhard Lignell, der siden har værnet om dem, og hvis fortjeneste det er, at denne beretning kan illustreres med billeder af Rowlands fly.

De ovennævnte Oberleutnant Stahl fortæller, at han - da luftkampen efter en halv times tid var stilnet af - tog et Fieseler Storch-stabsfly og fløj ud til marken, hvor Rowland var nødlandet; han landede ved siden af i Storch'en og undersøgte Mustang'en, og det var angiveligt ved denne lejlighed, at han fandt udspringslemmen fastkilet i luftindtaget. - De danske CB'ere, der som nævnt kom til stede mindre end en time efter nødlandingen, så imidlertid intet til denne flyvende tyske visit, som heller ikke er blevet observeret fra nogen af de nærmestliggende gårde, Store Kærsgaard og Diget; så der er måske grund til at sætte et spørgsmålstegn ved vidneværdien i Stahls beretning.

Rowlands landingssted lå lige i nærheden af Store Kærsgaard, som tilhørte Thorvald Aaen; og fra sin grøft kunne Rowland se en tysk vogn ankomme til gården, og tyske soldater gennemsnøge bygningerne og de nærmestliggende marker. Grøften var vandfyldt og egnede sig ikke til overnatningssted; og Rowland ræsonnerede, at det fornuftigste sted, han kunne skjule sig, var på Store Kærsgaard, efter at tyskerne havde forladt den. - Rowland nåede efter egen opgivelse frem til Store Kærsgaard omkr. kl. 19.00-19.30 onsdag aften; Thorvald Aaens søn Knud (som i 1944 var 13 år gammel) mener imidlertid, at det var allerede ved 13.00-13.30 tiden om eftermiddagen.

På Store Kærsgaard, Lille Nedergaard og Store Løgtved

Rowland gemte sig på kornmagasinet, ca. tre meter over gulvet, i Store Kærsgaards lade. Efter hans erindring gik der flere timer, så kom der en dame ind i laden med en spand i hånden; det var Thorvald Aaens kone Sigrid, der skulle hente foder til hønsene; efter Knud Aaens angivelse var det omkr. kl. 15.00-15.30. Rowland iagttog hende over kanten af nogle sække; han var på det tidspunkt ved at flytte sig lidt. Sigrid Aaen opdagede ham og stivnede i nogle sekunder, hvorefter hun skyndte sig ud. Rowland, som ikke vidste, om hun var venligtsindet eller det modsatte, besluttede at blive hvor han var; og lidt senere kom en mand - det var gårdens fodermester Christian Christensen (f. 1912) - ud i laden. Han fik Rowland gemt ved siden af en gammel, tom vandbeholder på loftet over kostalden, og på dette gemmested, fortæller Knud Aaen, opholdt Rowland sig indtil næste dags aften - d.v.s. om aftenen torsdag den 18. maj. Det viste sig at være en klog foranstaltning at flytte Rowland fra laden, for næste dag vendte tyskerne tilbage til Store Kærsgaard for at gennemsnøge gården endnu en gang; de skød med maskinpistoler ind i halmen i laden for at drive piloten ud; det

var et helt under, at gården ikke blev brændt af. Tyskerne var ikke meget for at gå op ad den smalle stige til loftet, de ville ikke have avner på deres uniformer; de beordrede derfor Christian Christensen til at gå op og se efter. Fodermesteren kom ned igen og kunne bekræfte, at der ingen var her. - Det var sikkert ikke blevet ved med at gå godt, men så var der nogle, der fortalte, at man havde set en mand løbe i retning af Dronninglundvejen. Tyskerne troede, det kunne være flyveren, og skyndte sig af sted ud til vejen og Dahl-gårdene for at lede. - Det gav selvfølgelig ikke resultat; og senere viste det sig, at den mand, man havde set løbe, var Vester Dahls tjenestedreng.

Rowland tilbragte natten og hele den følgende dag på Store Kærsgaard. Torsdag aften fik han gennem Christian Christensen en madpakke af familien Aaen, og efter at det var blevet mørkt - Knud Aaen mener omkr. kl. 23.00-23.30 - begav Rowland sig af sted i retning af Frederikshavn; dog gik han i første omgang mod øst for at undgå de mere befærdede veje.

Det næste stop på Rowlands rute var Lille Nedergaard, som ligger umiddelbart øst for Stagsted. Det er kun få kilometer fra Store Kærsgaard; men hvis Rowland først er gået fra Store Kærsgaard ved midnatstid, er der en mulighed for, at han kan have gået i ring i mørket. Han kan så være tyet ind i Lille Nedergaards lade og opholdt sig dér til langt op ad næste dag, som må have været fredag den 19. maj. Han gav sig til kende for familien på gården ved 15-tiden. - Lille Nedergaard tilhørte Anna og Peter Johan Petersen, som tog godt imod Rowland. Rowland forærede sine værtsfolk en trillefløjte, som var en del af hans nødudrustning; den havde været monteret i hans battledress-jakke, som han havde kastet fra sig ved nødlandingen; så han må have taget fløjten i bukselommen ved den lejlighed. - De kikkede på et kort, som var trykt på Rowlands pilot-silketørklæde; desværre var det kun et oversigtskort med Frankrig, Vesttyskland, Holland og Belgien, så det var ikke til synderlig nytte. Pedersens fandt også et Danmarkskort, vistnok i et skoleatlas, og kikkede på det sammen med Rowland; det, der ved den lejlighed synes at have været vigtigst, var at undgå de steder i lokalområdet, hvor der var tyskere, herunder de steder, hvor der var faldet fly efter onsdagens luftkamp. - Rowland tilbragte ikke mere end 2-3 timer med familien, og har altså formentlig forladt Lille Nedergaard ved 18-tiden. - Rowland havde selv glemt alt om sit ophold på Lille Nedergaard, men kunne godt genkalde det i erindringen, da han traf Peter Johan Pedersens søn, seniorsergent Albert Pedersen, ved besøg på Flyvestation Aalborg i 1992.

Albert Pedersen, som var ti år gammel i 1944, gik i Rosenby Skole. Han erindrer, at netop da luftkampen foregik onsdag ved middagstid, havde de regning - som ikke havde alle elevernes interesse; så de fulgte udviklingen i luften gennem skolestuens vinduer. Læreren var først irriteret over dette; men da børnene rapporterede, at de kunne se et tysk fly, hvis besætning var ved at springe ud, måtte han også hen at se ud! Det var en Ju 88'er - formentlig den, som Rowland sidst havde været i kamp med; og det så ud som om, den havde kurs direkte mod skolen. Læreren skyndte sig ud af skolestuen for at få sin familie i sikkerhed, mens skolebørnene blev tilbage og interesseret fulgte dramaet i luften - i sidste øjeblik ændrede det tyske fly kurs og faldt ned 800 meter sydøst for skolen, hvor det blev fuldstændig knust; så vidt vides var hele besætningen på fire forinden sluppet ud af flyet.

Om aftenen den 19. maj nåede Rowland til Ørsø, hvor han om natten skjulte sig i laden til gården Store Løgtved, som tilhørte Anna Sofie og Knud Nyholm Callisen. Lørdag morgen blev han opdaget af familiens hund. Callisens beværtede ham med morgenmad, og forærede ham et vejkort over Danmark og en dansk-engelsk parlør, som senere blev ham til stor nytte. - Af Callisens blev Rowland advaret mod at søge længere østpå, fordi der i Agersted boede mange nazister.

På vandring

Ved at se på Danmarkskortet kom Rowland til den slutning, at der var størst chance for at nå til Sverige over Øresund, så han besluttede at prøve at nå til Sjælland. Han vandrede derfor af sted i retning mod Nørre Sundby. Der er lidt usikkerhed om, hvor hurtigt han nåede dertil, og om han gik om natten mellem lørdag den 20. og søndag den 21. maj; under alle omstændigheder var han i Nørre Sundby én af de to dage, måske snarest søndag den 21. Mens han travede af sted, kom en stor lastbil kørende forbi med vraget af hans Mustang på ladet. Det var en følelsesladet hændelse for Rowland, fordi hans søns navn stod malet på flyet - men den styrkede hans forsæt om, at han *ville* nå hjem til familien.

Ved Limfjordsbroen viste der sig en uventet forhindring; den var nemlig bevogtet af tyskerne, som forlangte legitimation af alle, der passerede broen. Mens Rowland spekulerede på, hvordan han skulle klare den forhindring, kom en kolonne på otte tyske lastbiler med presenninger over ladet kørende hen mod broen; på bilerne sad mænd i gråt arbejdstøj, som Rowland bedømte til at være tvangsarbejdere, der arbejdede for tyskerne. Da den første lastbil standsede ved den nordlige tyske kontrolpost, ¼ ude på broen, var den sidste lastbil lige ud for Rowland; og grebet af en pludselig indskydelse hoppede han op på ladet. Med fingeren på læben gjorde han tegn til mændene på bilen om ikke at røbe ham; de gjorde villigt plads for ham, og han satte sig helt hen mod lastbilens førerhus, hvor de andre dækkede for ham. Efter deres sprog at dømme mener Rowland, at det var polske arbejdere. Da lastbilen var kommet hen til kontrolposten, fik Rowland af sin sidemand ubemærket stukket et legitimationskort i hånden, som han rakte til den tyske vagtpost; denne rakte det tilbage til ham uden at undersøge det, og lastbilen blev vinket frem. Ved den sydlige kontrolpost var undersøgelsen endnu mere overfladisk. Rowland mener, at det var hans held, at han var i den sidste af de otte lastbiler, idet tyskerne kontrollerede den mindre grundigt end de første.

Efter at lastbilen havde passeret broen, standsede den ved Cimbrertyren - måske på grund af en lyskurv . og Rowland benyttede lejligheden til at hoppe af. Hele turen over broen havde måske taget fem minutter.

Der var en mængde tyske soldater blandt folkemængden på gaden, og Rowland, som var noget nervøs, fulgte blot med strømmen. Da han kom op på en bakke, så han på højre hånd en park, og en mængde mennesker, der gik derind, så han besluttede at gøre det samme. Da han kom ind i parken, som må have været Skovdalen, så han, at der var en fodboldkamp i gang, mellem to tyske hold. Han tog plads sammen med de øvrige tilskuere, og overværede første halvleg af kampen, som imidlertid ikke tiltalte ham synderligt: I pausen, ved 4-tiden om eftermiddagen, forlod han parken og gik syd ud af byen.

Efter at være kommet ud af byen holdt han sig til markerne, og gemte sig om natten igen på en gård (som han ikke har været i stand til at genkende), hvor han den næste morgen - som i Ørsø - blev opdaget af familiens hund. Heldigvis var det igen venligtsindede mennesker, som ikke alene gav ham mad (fedt kogeflæsk, som ikke rigtig faldt i hans smag), men også en gammel frakke, som han tog på og som hjalp til at gøre ham mindre iøjnefaldende.

Rowland besluttede nu at forcere marchen, og sov den næste nat kun nogle få timer i skoven ved Arden. Han mener, at det var på sjettedagen efter sin nødlanding, at han nåede frem til Irma og Anthon Munk i Den gamle Sognefogedgaard i Bigum vest for Hobro. Han havde nu fået et problem

med sine fødder, fordi hans skosåler var slidt igennem, og hans fødder var fulde af betændte sår og blodvabler. Anthon Munk tog godt imod Rowland, og da han så, hvordan hans fødder havde det, kontaktede han læge Knud Repholtz (1892-1964) i Klejtrup.

Hos Walter Lonsdale

For Rowlands videre skæbne var det en afgørende kontakt, der hermed var blevet knyttet. Knud Repholtz' kone Betty Sofie f. Petersen (født 1892) havde første gang været gift med en newzealænder, Walter Lonsdale, der var faldet i første verdenskrig som major i New Zealand Rifle Brigade. I dette ægteskab havde hun en søn, som også hed Walter Lonsdale, og som havde været pilot i Marinens Flyvevæsen indtil den 29. august 1943 (før krigen havde han fløjet i Grønland, og kom til det igen efter befrielsen, da han genindtrådte i Marinens Flyvevæsen). Walter Lonsdale jun. opholdt sig hos moderen og stedfaderen i Klejtrup, og var aktiv modstandsmand i den bekendte nedkastningschef Anton Toldstrups (1915-1991) gruppe.

Efter at Walter Lonsdale og Knud Repholtz havde overbevist sig om, at Rowland faktisk var den, han udgav sig for, og ikke en tysk infiltrator, tog de ham med hjem og plejede hans fødder.

Den næste dag - vistnok onsdag den 24. maj - cyklede Walter Lonsdale og Rowland fra Klejtrup til Hobro, hvorfra de tog toget til Randers. Planen var at installere Rowland et sikkert sted i Randers, mens hans flugt blev forberedt. Men uheldigvis havde Gestapo natten forinden foretaget en razzia med den lokale modstandsbevægelse, og lejligheden i Randers var ikke længere sikker. Mens Walter Lonsdale fandt ud af, hvordan landet lå, tilbragte Rowland en time alene med at kikke på butiksvinduer i Randers. Derefter tog han og Walter Lonsdale toget videre til Århus, hvor bestyrerne af rådhuskantinen, Halding og Ditte Thun, var kontaktpersoner; den århusianske modstandsbevægelse havde et tilholdssted her, og brugte endog rådhuskælderen til skydeøvelser!

Walter Lonsdale returnerede til Klejtrup. Gestapo har åbenbart haft ham i kikkerten, for to dage efter, at Rowland var rejst derfra, foretog de en razzia i lægeboligen. Walter Lonsdale slap bort, men tyskerne tog Knud Repholtz med og forhørte ham i 24 timer. De fik dog ikke noget ud af ham, og til sidst kørte de ham ud i en skov 50 km borte, tog alt hans tøj fra ham, og efterlod ham! - De udspurgte også Walter Lonsdales lille søn Allan. Hans far havde forud instrueret ham om, at hvis han pludselig måtte rejse væk, skulle drengen fortælle, at "far er rejst til Sverige". Da Allan imidlertid ønskede at dække over sin far, fortalte han tyskerne, at hans far var taget til Viborg - og det var netop, hvad Walter Lonsdale var! Han klarede sig imidlertid fri, og kom uskadt gennem krigen; Walter Lonsdale døde i efteråret 1984.

Under jorden i Århus

I Århus blev Rowland nu forhørt af en faldskærmsmand, da modstandsfolkene stadig frygtede, at han kunne være "plantet" af tyskerne; men da de var blevet overbevist om, at der ikke var lusk med i spillet, blev Rowland af Toldstrup personlig eskorteret til et gemmested, på Ydunsvej 35 i Aabyhøj, lige udenfor Århus.

Det var et hus, som beboedes af Jyllands-Postens redaktionschef Lasse Egebjerg (1900-1960). Lasse Egebjerg var søn af H.R. Egebjerg (1860-1924), redaktør af Folkebladet for Svendborg Amt. Egebjerg Senior var meget forsvarsinteresseret, deltog aktivt i skyttebevægelsen i slutningen af 1800-årene, og var medstifter af Det konservative Folkeparti i 1915. Han havde som ung rejst i England og vedligeholdt en stor interesse for engelsk politik, bl.a. udgav han i 1896 en bog om Gladstone. Disse holdninger var gået i arv til sønnen Lasse, der efter 2. verdenskrig kom til at oversætte Winston Churchills bindstærke værk om krigen til dansk. - Det var således meget naturligt for Lasse Egebjerg at række den flygtende Rowland en hjælpende hånd. Senere på året måtte Lasse Egebjerg selv flygte til Sverige, hvor han i Göteborg var medarbejder ved Dansk Pressetjeneste i Sverige og tillige ansat ved flygtningekontoret.

Rowland opholdt sig i Lasse Egebjergs hjem en uges tid, mens hans skulder og fødder kom sig. Rowland har imidlertid ikke mange erindringer fra denne periode; efter at modstandsbevægelsen havde taget ham under sine vinger, følte han, at alt var meget mere afslappet - og han husker derfor heller ikke længere detaljer.

Nordpå igen

Vistnok torsdag den 1. juni blev Rowland under eskorte af Anton Toldstrup sendt med tog til Aalborg. Toldstrup havde netop den 26. maj, på opfordring af jyllandslederen Vagn Bennike, måttet overtage ledelsen af Region I, Nordjylland, efter dens hidtidige leder, kaptajn Carl-Gustav Schøller, der var blevet nødt til at gå under jorden. Toldstrup vedblev at varetage hvervet som jysk modtagechef, efter at være blevet regionsleder; men i september 1944 flyttede han sit hovedkvarter fra Århus til Aalborg.

I Aalborg afleverede Toldstrup Rowland til en modstandsmand ved navn Andersen, som gik under dæksnavnet "Jens Lyn"; af ham blev Rowland installeret hos en familie, som det ikke har været muligt at identificere igen; muligvis var det en lægefamilie. Familien havde, mener Rowland, et par sønner på hans egen alder, og sammen med en jævnaldrende kammerat var de medlemmer af en våbenmodtagelsesgruppe. I Rowlands øjne var disse unge mennesker utroligt letsindige; f.eks. tog de ham med til frisøren for at blive klippet. Salonen lå i et kælderlokale, og mens Rowland sad i frisørens stol, kunne han se tyske militærstøvler gå forbi i øjenhøjde.

Rowland tilbragte to nætter hos den aalborgensiske familie. Vistnok lørdag den 3. juni blev han afhentet af modstandsmanden Kaj Mortensen på en motorcykel med sidevogn; forsynet med falsk legitimation som døvstum børstenbinder blev han kørt til Albæk Præstegaard.

Provst Arne Madsen Hindsholm (1895-1974) i Albæk gav hyppigt husly i præstegården til flygtninge fra tyskerne, som var på vej ud af landet; i modstandskredse gik han derfor under kælenavnet "Himmellodsen". I vinteren 1944-45 blev tyskerne klar over denne uautoriserede anvendelse af præstegården, og provst Hindsholm måtte derfor gå under jorden; den hidtil glatbarberede provst anlagde fuldskæg, som han beholdt også efter befrielsen.

Rowland mener, at han tilbragte én nat i præstegården. Præstefamilien havde en gæst, en ung mand på en 17-18 år; det var Rowlands indtryk, at det var en slægtning, måske en nevø, af provsten. Den

unge mand blev meget betaget af Rowlands pilot-silketørklæde, og om søndagen lånte han det til at gå i kirke med.

Under gudstjenesten søndag formiddag gemte Rowland sig på præstegårdens loft. Pludselig hørte han geværskud udenfor. Han sneg sig nedenunder og kikkede ud, og så tyske soldater i den lille skovbevoksning bag præstegården! Han blev imidlertid klar over, at de måtte være på øvelse i skoven, så han gik ovenpå til sit skjulested igen. Lidt senere, men stadigvæk før gudstjenesten var forbi, kom Rowlands kontaktmænd og bankede det aftalte kodesignal på døren: Tiden var inde til at tage til Sæby - så Rowland fik ikke sit silketørklæde igen. Rowland erindrer ikke, med hvilket transportmiddel turen til Sæby foregik.

Muligvis har de tyske soldater, som Rowland så, været indkvarteret i præstegården. I hvert fald havde Albæk Sogn i det sidste krigsår tysk militær indkvartering - og provst Hindsholm har efter krigen berettet, at der en overgang var 11 menige tyske soldater installeret i den ene ende af præstegårdens 64 alen lange stuehus, og tre tyske officerer i den anden, mens han selv i den midterste del husede flygtende danske modstandsfolk og allierede flyvere.

Afsted fra Sæby

I Sæby tilbragte Rowland, så vidt han husker, eftermiddagstimerne i et hus, inden han ved 9-tiden om aftenen gik ombord i FN366 Laura, en 11-tons kutter som tilhørte fiskeskipper, senere havnefoged Jens Christian Jensen (1909-1986) - kaldet Asaa-Jens, og desuden bemannet af Henry Christensen.

Asaa-Jens blev i efteråret 1943 kontaktet af skibsbygger Ditlev Pedersen, kaldet DP (1885-1966), der var leder af flygtningetransporterne fra Sæby. DP spurgte, om Asaa-Jens ville deltage i den illegale sejlads med flygtninge. Det var han villig til, og han sejlede sin første tur den 17. december 1943; han nåede at føre 150 mennesker i sikkerhed i Sverige, inden han og flere andre medlemmer af flygtningeorganisationen i Sæby den 24. januar 1945 blev arresteret af Gestapo, og måtte tilbringe de sidste måneder af besættelsen i tysk fangenskab, først i Kong Hansgades Arrest i Aalborg, senere i Frøslev-lejren. - Henry Christensen, der var fra Asaa, holdt op med at sejle med Asaa-Jens efter et halvt års tid, da hans familie syntes, det var for farligt; turen med Rowland Williams var vistnok den sidste, han var med på. Derefter fik Asaa-Jens Oscar Isaksen som makker i en længere periode.

Lauras sædvanlige liggeplads ved Sæby Havns søndre kaj er vist på kortet over Sæby Havn. Rowland kan være gået ombord her, men der er også mulighed for, at det skete ved fiskernes redskabsplads, øst for det daværende redningshus; Kalle Moss (alias Carl Rasmussen, skipper på FN359 Karen) fortæller, at hér lagde både Karen og Laura til, når de skulle losse de våben og det sprængstof, som de havde med retur fra Sverige. - I det daværende gødningspakhuss' østligste hjørne havde kystpolitiet kontor. Kystpolitiet, hvis leder var senere kriminalkommissær Anders Poulsen (1920-1988), var helt integreret i flugtorganisationen, og havde hyppigt flygtninge gemt i gødningspakhuset, forinden de kunne gå ombord i flugtskibet. Det største antal flygtninge, som blev afsendt på én gang, var 20 - som sejlede med pakken Elise, der havde sin liggeplads ved kranen, lige udenfor gødningspakhuset og bygningen øst derfor, som var øldepot. Længere ude i havnen lå et tysk vagtskib; på dette var der ingen telefon, så når tyskerne skulle i forbindelse med omverdenen, foregik det ved hjælp af kystpolitiets telefon. Herudover var der et tysk vagttårn ved

stranden et stykke syd for byen, ca. der, hvor nu villaen Solsbækvej 61 er opført. Fra dette vagttårn kunne al aktivitet på havnen følges, også om natten v.h.a. projektører. Bemandingen af vagttårnet bestod af ældre reservesoldater, "folkestormsmænd", og har næppe været synderlig effektiv. Mandskabet på vagtskibet (som vist nok var østrigere) har formentlig haft mere end en anelse om, hvad der foregik på Sæby Havn - men de fleste foretrak at vende det blinde øje til; de var krigstrætte og ønskede ikke at lægge sig ud med danskerne. Flere af dem havde for vane at lytte til BBC på Kystpolitiets kontor. Daværende kystpolitibetjent Frede Hansen, der kom på vagt kl. 7 om morgenen tirsdag den 6. juni, beretter, at han fortalte tyskerne nyheden om den allierede invasion i Normandiet, og at han i samtalens løb fik sagt noget i retning af, at nu var "Deutschland kaputt". Det gjorde en af tyskerne - som måske var troende nazist - rasende; og efter den tid var kystbetjentene lidt mere forsigtige med, hvad de sagde til tyskerne.

Den rute, Laura fulgte, gik syd om Læsø; Laura skulle have mødt en kontaktbåd, måske Dansk Hjælpetjenestes illegale kutter "Mercur" (døbt således til ære for sin hovedsponsor, Svenska Handelsbanken) eller kutteren "Beltana" af Hönnö, der lejlighedsvis afløste Mercur; ved en minesprængning i julen 1944 omkom Beltanas skipper og hans fem sønner, der sejlede med ham. Hvis det blæste mere end vindstyrke 7, var det imidlertid umuligt at omlade til og fra kontaktbådene i rum sø, og i sådanne tilfælde havde de danske både stående ordre til at gå direkte til svensk havn. På denne tur udeblev kontaktbåden, og i Laura blev de flygtende derfor sejlet helt til Göteborg, hvortil de ankom om morgenen ved 5.30-tiden.

Rejseselskabet på Laura bestod ifølge Dansk Hjælpetjenestes passagerlister af 11 personer, nemlig:

Rowland T. Williams
 Ingeniør Harry Kjeldrup Hvistendahl
 Johnny Alfred August Segers, mekaniker, fra Antwerpen
 Fru Kamma Emilie Larsson
 Harry Larsson (med dæksnavnet "Bagger")
 Adjunkt Arne Anders Nielsen (Espegaard), Aalborg (med dæksnavnet "Wendelbo")
 Kontorassistent Christen Hovgaard
 Lærling Poul Erik Blok
 Skibsfører Kjeld Ewers Nielsen
 Ejnar Madsen
 Finn Madsen

"Wendelbo" var den gang modstandsleder i Aalborg og medlem af regionsledelsen, men var blevet nødt til at tage ud af landet. Han og "Bagger" var på den tid begge ivrige kommunister, og de indledte undervejs en livlig diskussion med Rowland om, hvorfor de vestallierede endnu ikke havde åbnet "den anden front" for at aflaste russerne på østfronten. Det var ikke nemt for Rowland, som dels var søsyg, og som dels ikke var indviet i den vestallierede strategi på længere sigt, at give et tilfredsstillende svar til de to.

En "forsvunden" dag

Ved indsejlingen til Göteborg blev Laura modtaget af en svensk patruljebåd. Da mandskabet hørte, at der var en englænder om bord, fortalte de den glædelige nyhed, at de allierede samme morgen

havde indledt landgangen i Normandiet. Herved blev en tung byrde løftet fra Rowlands skuldre, i forholdet til de to kritiske rejsekommerater.

Men det betyder også, at ankomsten til Göteborg skete *tirsdag den 6. juni*. Og Rowland erindrer at være kommet fra Albæk til Sæby *søndag den 4. juni*, hvilket støttes af, at afrejsen fra Albæk Præstegaard skete, mens der var gudstjeneste. Der er altså "forsvundet" en dag i tidsskemaet. Efter så mange års forløb er det næppe muligt at redegøre på tilfredsstillende vis for, hvor de ekstra 24 timer er blevet af. Den mest nærliggende forklaring er, at Rowland har overnattet i Sæby - men selv husker han intet derom, og Asaa-Jens og andre medlemmer af flugtorganisationen i Sæby har heller ikke kunnet kaste lys herover.

Kalle Moss gætter på - men har altså ingen sikker viden om - at Rowland muligvis er blevet afhentet i bil i Albæk Præstegaard af læge Frederik Gybel, Sæby (1909-1977); som læge havde han benzintildeling og køretilladelse. Såfremt der har været tale om en overnatning i Sæby, kan den også have fundet sted hos Frederik Gybel, der boede Hans Aabelsvej 7. - Rigtig mange sæbyhjem husede på denne tid flygtninge på vej til Sverige; tandtekniker Niels Christian Fabricius (1906-1965) fungerede som indkvarteringschef.

I Sverige - hjemme igen

Dansk Hjælpetjeneste, der havde kontor i Göteborg, afleverede Rowland til det britiske generalkonsulat, som sendte ham til Stockholm, hvor han tilbragte nogle uger. Der blev sendt telegram hjem til Joan om, at han var i god behold - det nåede som ovenfor omtalt frem netop på Rowlands 21-års fødselsdag den 9. juni, og så festede hele gaden! - Joan havde i øvrigt hele tiden nægtet at tro på, at Rowland skulle være død. - Ved den britiske luftattachés hjælp blev Rowland så den 1. juli fløjet hjem fra Stockholm i en af BOAC's ombyggede Mosquito-kurérmaskiner; turen sluttede på Leuchars-flyvestationen i Skotland. Han fik en måneds orlov, og kom tilbage til eskadrille 65 den 30. juli. Den var den 3. juli blevet flyttet til Frankrig, og lå i Berre, da Rowland kom tilbage. - Som anerkendelse for sin indsats blev Rowland dekoreret med DFM - Distinguished Flying Medal. - Først efter at være kommet tilbage til eskadrillen fik Rowland aflagt sin personlige kamp-rapport om hændelserne den 17. maj - rapporten er dateret den 7. august 1944; den har været en hovedkilde til fremstillingen af luftkampen i nærværende artikel.

Eskadrille nr. 65 var baseret forskellige steder i Frankrig og Belgien indtil oktober 1944, da den blev flyttet tilbage til England og baseret i Norfolk; den udførte nu mest eskorteopgaver for de amerikanske langtrækkende bombefly, der fløj dagtogter over Tyskland, samt for RAF's Lancaster-bombere, der fløj dagtogter mod skibsfarten i norske farvande.

I november 1944 aflagde Rowland - som nu var blevet forfremmet til Pilot Officer - besøg på udstillingen "Fighting Denmark", der blev holdt i Den kgl. Porcelænsfabriks lokaler i Old Bond Street i London. - Hans besøg her blev genstand for omtale på forsiden af ugeavisen "Frit Danmark", der blev udgivet i London, i nummeret for fredag den 24. november. Her omtales hans deltagelse i toget mod Aalborg den 17. maj, men *ikke* hans nødlanding og flugt fra Danmark - formodentlig p.g.a. risikoen for tyske repressalier mod dem, der hjalp ham under Danmarksopholdet.

I januar 1945 blev Rowland instruktør på Mustang ved en kamptræningsenhed (OTU - Operational Training Unit) i en 3-4 måneder, indtil krigen i Europa var forbi i maj måned. Han fik så mulighed for at blive test-pilot for et civilt fly-firma i Barrackpore, nord for Calcutta i Indien, der samlede Mustang-jagere, som skulle sættes ind mod japanerne på fronten i Burma, samtidig med, at han forblev i RAF. Hans udnævnelse kom på selve VE-dagen, den 8. maj 1945. - Under nogle uroligheder i Indien blev han såret af et knivstik, og tilbragte tre måneder på lazaret og på rekreationsophold i bjergene. I september 1946 blev han hjemsendt fra Royal Air Force.

I Danmark igen

Rowland læste så til elektroingeniør og fik først job i den waliske kulmineindustri, siden hos møllerikoncernen RankHovis-McDougall. Indtil han i 60-års alderen blev pensioneret, havde han ikke nogen kontakt med Danmark.

I maj 1984, i 40-året for nødlandingen, var han imidlertid på besøg i Nordjylland, og mødtes bl.a. med Knud Aaen, søn af gårdejer Thorvald Aaen, Store Kærsgaard., ligesom han genså stedet, hvor han nødlandede.

I juni 1986 var han atter i Danmark sammen med Joan, og mødtes ved en festlig sammenkomst på Sæby Rådhus med Asaa-Jens og Arne Espegaard samt et bredt udvalg af gamle modstandsfolk og medlemmer af flugtorganisationen i Sæby.

I 1990 var Rowland alene i Danmark, og besøgte Sæby i dagene 3.-4. maj, hvor han deltog i Frøslevkammeraternes mindesammenkomst på Sæby Søbad. Den 5. maj deltog han i afsløringen af mindestenen i Rebild over 69 allierede flyvere, som mistede livet i Danmark under våbenedkastningerne i Danmark i 1944-45.

Rowlands og Joans seneste besøg i Danmark fandt sted i april/maj 1992, da Rowland i Sæby af Bernhard Lignell fik overrakt de fotos af sin havarerede Mustang, som Lignell havde haft liggende i sine gemmer siden 1944. Også ved dette besøg deltog Rowland - nu sammen med Joan - i Frøslevkammeraternes årlige sammenkomst.

Kilder

Den vigtigste kilde til Rowlands oplevelser i Danmark i 1944 er Rowland selv. Hans personlige kamprapport af 7. august 1944 er blevet fremdraget fra RAF's arkiver i England. - Rowland er derudover blevet interviewet af artiklens forfattere og andre i flere omgange siden 1984. Hans beretning er nedfældet på skrift i bl.a.:

Ole Rønne: MIKE - FIRST OF THE FEW. Korte træk af RAF-flyver Rowland Williams krigshistorie.

Lokalhistorisk Arkiv for Hjallerup og Omegn: En oversættelse af forhenværende jagerpilot Rowland Williams' beretning om luftkampen over Aalborg den 17. maj 1944, fortalt på

“Kærsgaard”, Hjallerup, den 2. maj 1984 - samt et dansk øjenvidne, Knud Jensens, beretning om nedskydningen (sic!).

Verner Jensen: Tre spor krydser i Sæby. Udg. af Bangsbomuseet 1986, i anledning af Rowland Williams’ Danmarksbesøg.

Også en del af de danskere, som Rowland i 1944 var i kontakt med, har givet deres bidrag til historien. Da klarlæggelsen af begivenhederne først er påbegyndt med 40 års forsinkelse, er det ikke altid muligt at få fuld overensstemmelse mellem de enkelte beretninger; og nogle dunkle punkter lader sig aldrig opklare, fordi aktørerne fra 1944 er døde i mellemtiden.

Af andre, vigtige skriftlige kilder til hændelsesforløbet kan nævnes:

Henrik Skov Kristensen, Claus Kofoed og Frank Weber: Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig, bd. II (Århus, 1988), s. 541-550, 673, 755 og 833-34 (m/ kildehenvisninger).

Frank Weber: “Luftkampen over Aalborg i 1944 - fly for fly”, i Vendsyssel Tidende, 16. maj 1984.

Jørgen Helme: “Day Ranger Aalborg”, i Flyvehistorisk Tidsskrift nr. 4, november 1984, s. 77-80 (m/ kildehenvisninger - også på basis af tyske kilder).

Anders Bjørnvad: “De fandt en vej” (Odense, 1970), omtaler kort Rowland på s. 150. Men denne bog - og hans to andre bøger “Natten, der varede otte dage (København, 1967) og “Faldne allierede flyvere 1939-1945” (Odense, 1978) giver en god indføring i de vestallieredes luftaktiviteter i Danmark under besættelsen.

Flygtningetransporterne fra østvendssyselske havne til Sverige er bl.a. beskrevet i:

Ejnar Jakobsen: Sæby under besættelsen 1940-45 (Sæby 1970, genoptr. 1985).

Poul S. Poulsen: Færge til Friheden (Hjørring, 1978).

Kalle Moss (Carl Rasmussen): En fiskerdrengs oplevelser på ondt og godt (Sæby (tr. Gylling), 1995; opr. fremkommet som privattryk, Sæby, 1989).

Rowland Williams’ Danmarksbesøg i 1984, -86 og -92 er blevet flittigt dækket i den lokale presse. Dette stof - og de øvrige omtalte kilder - kan findes i Rowland Williams’ personkuvert på Byhistorisk Arkiv, Sæby Museum.

Billeder og billedtekster

1

Flight Sergeant Rowland T. Williams, Royal Air Force. - Det eneste billede fra krigsårene af Rowland i uniform.

2 (kort)

Flyveruten den 17. maj 1944, fra Sydengland til Nordjylland.

3 (tegning)

Treplanstegning af North American Mustang III.

4

Mustang III i luften (dette er **ikke** Rowlands fly).

5

Richard Barrett's gravsten på Frederikshavn Kirkegård (SÆM neg.nr. 463.5.39-40).

6 (tre fotos med én tekst)

Rowlands fly efter nødlandingen - ved mavelandingen blev propelbladene bøjet, men ellers er flyet næsten uskadt. - Som det ses er de tyske vagtposter meget optaget af at fotografere flyet og hinanden.

7 (tre fotos med én tekst)

Flere billeder af Rowlands fly efter nødlandingen. På det øverste ses skaden på bagbords vinge, som skyldtes nærkontakten med højspændingsmasten. - Det er disse billeder, som Bernhard Lignell i Dronninglund fik forærende af den tysker, som tog dem.

8 (kort)

Rowlands flugtrute gennem Danmark og til Göteborg. Ruten Sæby-Göteborg er vist med en lige linie . men turen gik, har Asaa-Jens fortalt, **syd** om Læsø.

9

Luftfoto af Albæk Præstegaard; ovenover denne ses kirken og kirkegården, og til venstre forrest det daværende missionshus (nuv. graverbolig) og bag denne Albæk Skole, Bemærk, at landevejen går **østen** om missionshuset - i dag er den forlagt og går **vesten** om.

10

Provst Arne Madsen Hindsholm (1895-1974). Efterkrigsfoto, hvor provsten har fået skæg.

11

FN366 Laura af Sæby. Foto fra foråret 1939, vistnok i Asaa Havn. Laura var på 10,68 brt, og havde en motor på 35 hk. Asaa-Jens ejede den fra 1944 til 1948 (SÆM neg.nr. D.4.1.31).

12 (kort)

Kort over Sæby Havn fra 1941. Markering af Lauras to mulige liggepladser: ved redskabspladsen længst mod nord (dér er Rowland og de andre flugtpassagerer formodentlig gået ombord) og ved den søndre kaj. Desuden er vist pakettens sædvanlige liggeplads, og det tyske vagtskibs liggeplads. - Der var sommetider mere end ét tysk vagtskib. I hjørnet af det store gødningspakhus ved pakettens liggeplads er kystpolitiets kontor antydnet.

13 (gengivelse af avisartikel)

Artikel fra Frit Danmark, 4. årgang nr. 47, 24. november 1944, med omtalen af Rowlands besøg på udstillingen "Fighting Denmark" i London.