

FLUGTEN TI

De troede, at flyveren Peer Perch var landsforræder, men han spillede spionens dobbeltspil. For 40 år siden startede han på sit livs mest nervepirrende flyvetur i en halvraadden, gammel privatmaskine, toplastet med tyske, militære hemmeligheder

Af OLE BOJE



Peer Perch, da han landede i England efter en dramatisk flyvetur fra det besatte Danmark.

Der blev skrevet manuskript til en film om denne dramatiske flyvetur, og sådan skulle Perch se ud som hovedperson i filmen, der aldrig blev indspillet

ARTIKEL

Peer Perch tog sin beslutning, da han afmægtig stod og så sin kammerat sidde som et flammende bål, fastlåst i cockpittet på sin Fokkermaskine.

Få sekunder forinden var en anden kammerat blevet dræbt, da han i sin maskine styrtede mod jorden, skudt ned af de tyske maskiner, der uden afbrydelse kom hvinende ind til nye angreb. På få sekunder var Værløse Flyvestation forvandlet til et inferno af røg, ild og sønderskudte, danske militærfly, der få øjeblikke tidligere havde været klar til afgang til feltflyvepladserne rundt om i landet. Her var det, midt i den regn af kugler, der hamrede ind i hvad som helst på stationen, men som mirakuløst gik uden om Perch, at han bestemte sig. Han ville flyve til England, slås videre, hævne sine kammerater... koste hvad det ville!

Det er i år 40 år siden, at daværende flyverløjtnant Peer Perch denne tidlige morgen den 9. april første gang fik ideen til, hvad der skulle blive en af Anden Verdenskrigs mest fantastiske bedrifter.

En råkold oktoberdag tre år senere trillede han med en øredøvende motorbrølen hen over en knoldet mark i Tistrup i Vestjylland i sin gamle, overbelastede kasse af en Gipsy Moth.

Klokken var 5 morgen, og tå-



Det var en maskine af denne type, en Gipsy Moth, som Perch fløj, tungtlastet med militære hemmeligheder, da han stak af fra besættelsestidens Danmark

Efter uheldet var han færdig som flyver og gik ind i hjemmeflyvningen



gen kom tungt rullende ind fra det nære Vesterhav og fik den tynde lyskegle fra lommelygten, en ven svingede med, hvor marken sluttede, til at tage sig lige så uvirkelig ud, som når de underjordiske ... overtroens lygte-mænd ... huserer på den sorte, jyske hede. Perch var ikke kun sig selv. Den gamle privatmaskine var toplastet med militære hemmeligheder, da han begyndte, hvad alle ansvarlige ville have kaldt dødsflyvningen fra det besatte Danmark.

Dagen efter, den 20. oktober 1943, gik rygten på listesko rundt i Esbjergs gader. Man skottede nervøst over skulderen og mumlede mand og mand imellem: »Perch er stukket af til England.« Der var dem, der modtog budskabet med en uforstående hovedrysten... Peer Perch, var det ikke ham med tyskerne, ham landsforræderen? Hvad ville han i England? Var han måske blevet opskræmt af rygten om de allieredes forestående invasion og havde villet bringe sig i sikkerhed for en efterkrigstids retsopgør?

Hvad skulle han i England...? Hvem var manden egentlig?

Peer Perch var lægesønnen fra landsbyen Tistrup, 30 km nord for Esbjerg - lægesønnen, der fik en forstuddannelse, og som var assistent ved klitvæsenet, da han i en avis så annoncen, der skulle ændre hans liv, nemlig

annoncen, der bekendtgjorde, at flyvetropperne søgte piloter.

Han var flyverløjtnant, da han bestemte sig til at holde op som militærflyver og begynde sin egen forretning som erhvervsflyver, og han havde selv et par åbne Gipsy Moth-fly, da han blev genindkaldt umiddelbart før den tyske invasion.

Han havde allerede da et par gange strejft avisspalterne. Første gang, da han kom for skade at lande en maskine på ryggen.

Han reddede livet ved at rulle sig sammen i cockpittet, da maskinen ramte marken.

Ved en anden lejlighed satte han ny verdensrekord i looping, da han i sin Moth skulle gøre PR for et flyvestævne og loopede 95 gange i træk eller 10 loop mere end nogen anden pilot havde præsteret det.

I dag har han en kuffert propet med avisudklip om sig selv, og det mærkeligste er, at han er blevet 77 år.

Han har udregnet, at han i løbet af sin tid som flyver har haft 13.000 timer i luften, og at han har fløjet fem gange til månen og fire gange hjem igen. Det er nok et held for ham, at disse måneture kun er teori.

Han har ejet 15 fly selv igennem årene, men er aldrig blevet en rig mand ... end ikke dengang han var indehaver af en flåde på ikke færre end syv privatmaskiner. Kun på erfaring er

han rig. Og ikke alle erfaringer har været lige behagelige.

Den smerteligste var, da han i 1966 i tæt tåge fløj mod en højspændingsledning, styrtede og brækkede halsen.

Den tur var hans sidste som flyver. Men det var et tilfælde. Det kunne være sket allerede, da lynet slog ned i maskinen engang, da han fløj med et 1600 meter langt slæbemål for jysk luftværnsregiment.

Det kunne være sket under isvintrene i besættelsestidens første år, da mange småøer blev totalt afhængige af, hvad dristige piloter kunne føre frem.

Da mistede han ved en lejlighed understellet på sin maskine under en nødlanding. Senere stod han lige på snuden i tyksne, der dækkede isen på Kolding fjord, og brækkede propellen.

Det var f.eks. også et tilfælde, at det blev en anden af hans piloter, der tog rundflyvningen over Fanø, da flyet kom i brand og fire mennesker døde.

Han kunne have taget broderens plads ved pinden ved en anden lejlighed, da denne arbejdede som pilot i firmaets frederikshavnerafdeling. Kardanakselen knækkede over Grenen, maskinen styrtede ned, og broderen druknede.

Men alt dette lå endnu gemt i fremtidens tåger, da han 19. oktober 1943 sammen med sin mekaniker ved midnatstide trak

sin gamle Gipsy Moth ud fra en bondemands lade i Tistrup og gjorde klar til, hvad der skulle blive hans livs flytogt. Og hvis han dagen efter kunne have hørt kommentarerne i Esbjerg, ville han have forstået dem. For Peer Perch havde arbejdet for tyskerne!

Han havde også modarbejdet dem, men sådan noget ved fjenden sjældent, når man spiller dobbeltspil som spion.

Perch havde ikke tænkt sig at lande tomhændet i England. På det tidspunkt fandt de allieredes indflyvninger sted på strækningen fra Ribe og op til Ringkøbing. I konsekvens heraf var tyskerne begyndt anlæg af en stribe befæstningsanlæg og nye flyvepladser på strækningen, og det var planerne over disse krigshemmeligheder, som Perch bestemte sig til at stjæle.

- Det er altid et beskidt arbejde at være spion. Det kan være spændende, nervepirrende, jo, men fundamentalt er jobbet beskidt.

På den anden side: skulle englænderne vide, hvad det var, tyskerne gik og lavede på den jyske hede, var der ingen anden udvej. Først fik jeg et job hos en slags kontrollør hos den værnemager, der havde entreprisen på Esbjerg Flyveplads. Senere var jeg ved befæstningsanlæggene i Nymindegab, på Fanø og på flyvepladsen i Karup, og indtil

Efter sin tid som flyver har Perch arbejdet i nogle år på Grønland. I dag er han 77 år og bor alene uden for Esbjerg

Han blev aktiv flyver indtil 1966, da han styrtede ned med en maskine og brækkede halsen. Han havde femten fly igennem sin tid som erhvervsflyver. Her er han fotograferet ved et af dem



april arbejdede jeg for en sønderjysk malermester, som foretog camouflering af de tyske stillinger og pejlestationer i hele Sønderjylland.

Det lykkedes mig at stjæle de nødvendige fotos og tegninger over de forskellige anlæg.

Det var i den tid ikke så meget angsten for at blive opdaget, der optog mig ... omend det kunne være skæbnessvangert nok. Det forbandede ved min stilling var, at jeg aldrig var i stand til at fortælle landsmænd, at jeg var lige så danske som de.

I stedet vendte de mig ryggen. Familien, gode venner ... mennesker, jeg havde kendt hele mit liv, vendte hovedet, hvis vi mødtes på gaden. Jeg hørte også ordet »landsforræder« blive hvisket bag min ryg.

En af mine nærmeste venner spyttede mig en dag direkte i ansigtet. Jeg var en udstødt, en landsforræder, og foragten trådte mig hele tiden i hælene, hvor jeg end befandt mig. Men jeg fik fat i det tyske hemmeligheder – alle skitserne, fotografierne, og jeg skjulte dem på et godt sted. Nu var tiden kommet til at få dem afleveret!

I tre år havde Perchs lille åbne todækker stået og rustet i en lade på Perchs hjemegn nord for Varde. Batterierne var fjernet på tysk befaling, men han havde reservebatterier. Han og hans dygtige mekaniker ville ingen

problemer få med at gøre den flyvedygtig igen.

Et af problemerne var, at man måtte indbygge reservetanke til den lange tur. Man løste det ved at fremstille to reservetanke af forhåndenværende materiale: kagedåser!

Problemet var at få dem fyldt. Perch klarede det ved at spille endnu en ny rolle – mælkedrengens. Med kasketten trukket godt ned i panden og skramlende mælkeflasker på budcyklen kørte han fløjtende forbi de tyske vagtposter ved de store benzindepoter på Esbjerg Havn.

Der var ingen brugsanvisning på beholderne, så Perch fandt frem til sin specielle blanding ved at smage sig frem!

Den tur gentog han, indtil han havde benzin nok.

19. oktober ved midnat var timen inde. Han og mekaniker Petersen gav maskinen den sidste overhaling. En tredje kammerat blev sat til at klippe pigtrådshegnet om marken i stykker og iøvrigt tage opstilling for enden af marken med en lommelygte, så Perch kunne lette i tide.

Månen skinnede klart over det flade, barske landskab.

Ved 5-tiden om morgenen skubbete de flyet ud på marken samtidig med, at en fed, uigennemtrængelig tåge pludselig kom rullende ind fra det nære hav.

Hadde det hele været forgæves nu? Var dette et varsel om, at dette vanvittige forehavende på

forhånd var dødsdømt?

Kunne den uforudsete tåge på den anden side bruges som skjul, hvis tyske fly pludselig skulle vise sig på morgenhimlen?

Peer Perch tænkte sig længe om. Røg den ene cigaret efter den anden.

Så tog han beslutningen. Det store problem var, at motoren skulle varmes op. I ti minutter ville eksplosionerne, det buldrende drøn af motorlarm trænge ud overalt på egnen.

En tysk morgenpatrulje, ja, bare en enkelt søvnløs tysker ville være nok til at knuse forhåbningerne om en flugt til friheden. For Perch var gode råd dyre. Han fandt på at grave et hul i jorden og føre en slange fra udstødningen ned her.

Det hjalp, men motorlarmen forekom ham højere og mere truende end nogen anden lyd, han havde kendt.

Endelig begyndte den lille tungtlastede og medtagne maskine at bevæge sig kluntet hen over den knoldede mark.

Et sted i tågen var han i stand til at skimte det falmende skær fra den svingende lommelygte, der varslede sidste frist for at komme i luften.

Motorlarmen steg til en hvinen, og langsomt, langsomt slap den lille, gamle privatmaskine den danske jord.

En dødsensfarlig færd havde taget sin begyndelse.

Tågen lå højt og det var en fordel, hvis jeg skulle blive opdaget. Jeg kunne styrtedukke ind i tågen og forsvinde. Da jeg nåede min flyvehøjde, fik jeg et chok. Umiddelbart over mig opdagede jeg et blinkende rødt lys.

Jeg havde altså været for naiv. Jeg havde undervurderet tyskerne. Jeg gjorde klar til styrteduk og opdagede så i det samme, at det var planeten Mars, der blinkede hyggeligt til mig.

Natten var kold, og de isnende vinde, der jog forbi mig i det åbne cockpit gik lige gennem marv og ben.

Jeg havde også et andet problem at slås med. Jeg havde nemlig ingen radio installeret. Jeg havde faktisk kun en lommelygte til at kontrollere instrumenterne med. Min angst gik på, om batteriet holdt.

Halvanden time senere gik mit ur i stå på grund af kulden. En times tid senere slap batteriet i lommelygten op.

Minutterne begyndte for alvor at blive lange. På alle sider af mig jog tågen og skyerne forbi, og jeg kunne ikke aflæse instrumenterne. Under mig var havet.

Da benzinen i hovedtanken slap op, gav jeg mig til at pumpe benzin ind fra kagedåserne.

Det gik op for mig, at jeg nok var mere vanvittig, end folk almindeligvis havde lov til at være.

Jeg drak den ene af de to Turborg, jeg havde med, og klemte en mellemad ned.

Så opdagede jeg, at det begyndte at knibe med benzinen.

Hadde jeg alligevel forregnet mig?

Det begyndte at blive lyst. Jeg kunne se instrumenterne nu. Det eneste, jeg ikke kunne se, var land!

Jeg tænkte på min last af militære hemmeligheder, og – ja, jeg tænkte også lidt på mig selv. Jeg justerede kursen og lænede mig tilbage. Jeg kunne ikke gøre mere. Så – igennem skyerne – kunne jeg pludselig se land under mig.

På en tørresnor blafrede noget vasketøj og angav vindretningen.

Jeg landede stille og roligt på de sidste dråber benzin, steg ud af min gode, veltjente Moth og tørrede sveden af panden. Hen over marken kom et par drenge løbende ud fra et hus. De råbte noget til mig på engelsk. Det var lykkedes!

Jeg havde fuldført denne mit livs mest nervepirrende, mest vanvittige flyvetur.

Jeg var landet i frihed ...

Efterskrift!

Peer Perch blev efter krigen hædret med Chr. Xs erindringsmedalje, givet til folk, der i modstandskampen havde gjort en ekstraordinær indsats. Af lutter beskedenhed takkede han senere nej, da en lignende engelsk orden blev ham tilbudt.

Overstående artikel er fra 1983

Tidsskriftsartikel:

Peer Perch: modstandsmand uden kamp

Af Børge O. Andersen (1996)

1906-1986. - Især hans flugt til England med flyvemaskine under besættelsen



Flyver

Peer Albert Perch.

Esbjerg.

Født 28. september 1906 i Tistrup

Død 15. januar 1986

Søn af læge Peter Perch og

Poula Andrea Frederikke Tistrup.

Peer var Ugift

Denne publikation er lagt på ISSUU med tilladelse af Ole Bøje.

Horne Sognearkiv 2019