

Bäste herr Holm,

Tack för ert brev daterat 17 januari. Dröjsmålet att svara orsakades av att det tog lite tid att hitta diverse papper, av vilka jag har fotokopierat vissa och bifogar dem här.

Tyvärr har jag inga bilder av mig själv eller min besättning mycket pga. att i augusti 1944 var det nästan omöjligt att köpa film. Och fotosektionen på skvadronen tog inga bilder av besättningar förrän de hade avslutat sina uppdrag, det ansågs bringa otur att fotografera innan.

För att besvara era frågor:

Jag är för tillfället 67 år gammal men blir 68 nästa månad, så vi är jämngamla.

Mepal ligger ca 30 km norr om Cambridge och 8 km väster om Ely. Jag hoppas ni kan hitta det på er karta. Jag bifogar en kopia på ett brev från Bruce Robertson (26/1/1966) som utforskade krigsuppdrag, och kanske känner ni till honom.

Ett misstag i brevet är att jag skulle flugit Lancaster LM594 men Mike Corbett också en författare informerade mig senare att planet var HK594.

Han skriver också att två Lancasters som hittills blivit identifierade år 1971 störtade vid Båstad Skälderviken 29/8/1944 och Hultabygget Gäddebo 30/4/1944. Jag vet inte om jag landat i närheten av dessa platser.

Jag hade ett tidningsurklipp av en man som står i ett fönster med bandagerat huvudet, förmodligen orsakat av en flygplanskrasch i närheten av hans hus. Men tyvärr kan jag inte hitta det. Kanske var det er tidning som hade artikeln!

Jag kan inte komma ihåg marschfarten för en Lancaster men tror den var ca 320 km/h. Som ni vill se i Robertsons brev som jag bifogar så startade vi 2115 (GMT antar jag) och det var fortfarande ganska ljusst när vi lämnade kusten vid Cromer och fortsatte på låg höjd mot danska kusten och sedan flyga över Sverige.

Jag bifogar också en kopia av ett brev från G Malmström som kan vara intressant för er. Jag undrar om han fortfarande lever. Han var den som såg mig i billjuset och vilken vänlig man han var.

Min vistelse i Sverige var mycket komfortabel och vi behandlades väl. Men naturligtvis var det ingen trevlig tid eftersom jag djupt beklagade att min besättning gått förlorad.

Ni har förmodligen redan kommit underfund med att jag är ingen bra brevskrivare. Det är faktiskt så att jag har svårt att tänka så snart jag börjat skriva och den slutliga artikeln blir inte bra. Men jag hoppas innehållet är till visst intresse för er.

Om jag hade kunnat skriva mer flyhänt så som ni som journalist, skulle jag kunna skriva mycket mer.

Jag kan bara föreslå att om ni vill ha mer detaljerad information är jag villig att spela in en kassett, utan tvekan är dessa kassetter vanliga i dag och ni har med stor sannolikhet en kassettspelare i ert hus.

Tänk att ni var på semester på Jersey för några år sedan. Vi bodde på Jersey en tid innan vi flyttade till Guernsey 1955. Det hade varit fantastiskt att träffa er. Märkligt nog var vi i England 1984 för mitt syskonbarns bröllop. Jag sa till min fru varför åker vi inte till Sverige, vilket vi gjorde. En kort men behaglig resa. Vi besökte Vänersborg, Siljan, Falun, Tällberg, Uppsala, Oxelösund, Eksjö, Kosta, Borås och sedan tillbaka till Göteborg och färja till Harwich. Tyvärr fanns inte längre hotellet som jag bodde

på 1944 eftersom hela området hade bebyggt. Men Falun hade dock inte förändrats mycket. Jag tror adressen till hotellet var: Solliden, Korsnäs

Falun lutar men påminner om att jag kan skicka kopior av viktiga sidor från min loggbok. Också diverse kopior av telegram och brev som skickats till mina föräldrar. Jag är inte beredd att skicka originalen de kan ju försvinna i posten. Jag bifogar också några tidningsurklipp men de har ni kanske redan sett, kanske från er tidning.

Måndag 1989-02-06

Jag var tvungen att avbryta mitt skrivande igår men försöker nu avsluta brevet och posta det.

För att fortsätta min berättelse så flögs jag tillbaka till England (vi landade faktiskt i Leuchars i Skottland) i november 1944. Efter att förhörts om mina upplevelser blev jag ledig och överfördes sedan till Transport Command RAF. Efter ytterligare utbildning stationerades jag i södra Wales och flög mycket lite eftersom kriget i Europa hade slutat. Men jag lärde mig faktiskt flyga Spitfire och levererade ett plan till Algeriet efter en massa besvär längs vägen. Ni kan tro det var stor skillnad att flyga Spitfire efter det stora planet jag var van vid.

I augusti 1945 placerades jag i 232 skvadronen stationerad i Dehli. Men vi skickades inte till Rishalpur som var vid nordvästra fronten nära Peshawar för att ansluta med ett Liberator plan. Efter utbildning var det meningen att vi skulle lära oss att flyga Skymasters och sedan tillbaka till Dehli för att flyga mellan Indien och Australien.

Men nu blev det inte så eftersom kriget med Japan slutade och jag var tillbaka i England i januari 1946. Jag ska kanske nämna eftersom det kan vara av intresse att jag överlevde ytterligare en enorm krasch när en Liberator i vilken jag var andre styrman lyfte inte vid start och kraschade nästan två kilometer från startbanan. Vi tappade propeller, hjul och vingspetsar och mycket annat. Bitte i besättningen överlevde utan en skråma, vilket var fantastiskt med tanke på vår hastighet på ca 225 km/h. Om all flygning under kriget lärde mig någonting så var det att man måste ha tur. Ty jag upplevde många händelser som kunde slutat riktigt illa.

Slutligen lämnade jag RAF i oktober 1946 och återvände till mitt gamla jobb före kriget, men trivdes inte så bra så jag slutade och började som trafikleder där jag pensionerades 1983. Jag har hoppats att hitta ett jobb som civil pilot, men det var många andra RAF piloter som sökte jobb och som hade fler flygtimmar, så jag bestämde mig för en annan karriär.

Jag tänker ofta tillbaks på tiden i RAF speciellt på den natten som blev ödesdigert för min besättning.

Det finns mycket mer som jag skulle kunna berätta om ni vill höra så ge mig besked.

Som ni skriver vi kanske träffas en dag. Om ni kommer till Guernsey kan jag tyvärr inte erbjuda er att bo hos oss eftersom min hustrus hälsa är skral men var vänlig och nämn inte detta i något ni skriver.

Jag avslutar nu och hoppas detta brev har varit av intresse.

Med varma hälsningar

Er tillgivne
Douglas King