

# *Luftkamp omkring Tåsinge III*

*Nedskudte allierede fly ved Tåsinge 1940-1945*

Af Gunnar Kjær Mortensen



*Besætningen foran Lancaster ND 365, som blev skudt ned ved Vornæs 15.2.1944. Kendingsbogsstaverne MG-L kan anes mellem de to personer til venstre. Personerne er fra venstre: pilot Peter Williams (overlevede); bombeskytte George Staniforth (overlevede); navigatør James Alexander (begravet på Skarø); agterskytte Frank Ansty (ikke med på togtet); agterskytte Louis Glaus (begravet i Landet); mekaniker Norman Sefton (begravet i Svendborg) samt telegrafist Walter Hawkins (begravet på Skarø). To besætningsmedlemmer fra togtet er ikke med på billedet: 2. pilot A.J. Sayer (begravet i Landet) og tårnskytte Raymond Ballantyne (begravet i Svendborg). (Foto stillet til rådighed af George Staniforth, Hull, England).*

Artiklen i 1989- og 1990-årbøgerne er blevet fulgt op med mange positive reaktioner fra interesserede læsere. Derved er fremkommet en del nye oplysninger, der afrunder beretningen om de dramatiske begivenheder omkring Tåsinge under krigen.

## Vornæs Skov

### *Resumé:*

*Under overflyvning til et bombeangreb på Berlin blev en engelsk bombemaskine, Lancaster ND 365, den 15.2.1944 skudt ned over Vornæs skov af en tysk natjager, hvorved seks blev dræbt, mens to overlevede. To er begravet på Landet kirkegård, Tåsinge, to på Skarø og to i Svendborg. De to overlevende blev taget til fange.*

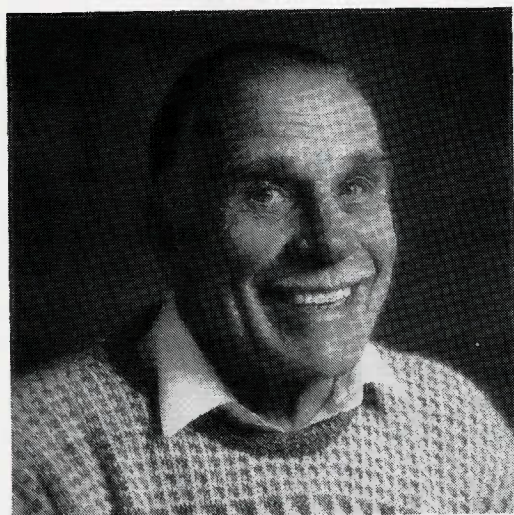
Af de to tidligere artikler fremgår, at en af de overlevende fra dette fly landede med faldskærm på en pløjemark på Skarø, hvor han blev fundet af gdr. Edvard Broholm og naboens søn, Rasmus Andersen. Flyveren havde brækket det ene ben og var indsolet i jord og blod i ansigtet, men efter afvaskning af dette viste det sig kun at være overfladiske skrammer, da han af faldskærmen blev slæbt et stykke hen over jorden. Denne flyver var flyversergent George Staniforth, som var flyets bombeskytte. Takket være et detektivarbejde af Gordon Gowers, en af de veteraner fra Royal Observer Corps, som besøgte bl.a. flyvergravene i Svendborg og Landet i april 1990, er det lykkedes at finde frem til George Staniforth, som i dag nyder sin pensionisttilværelse i en landsby i nærheden af havnebyen Hull på Englands østkyst. Han blev yderst overrasket over at blive sat i forbindelse med nogen, som interesserer sig for hans oplevelser i forbindelse med disse begivenheder. I vores efterfølgende korrespondance har han beredvilligt fortalt om sin baggrund og alt,

hvad han kan huske om dette skæbnesvangre togt mod Berlin, som fik en brat afslutning over det vestlige hjørne af Tåsinge. Han har sendt kopi af hele logbogen, hvoraf fremgår detaljerede oplysninger om alle de træningsflyvninger og togter mod fjenden, han deltog i.

George Staniforth fortæller: »Jeg er født i Hull den 25.11.1921. Min mormor, som stammede fra Norge, slog sig ned i Hull, – så jeg har skandinavisk blod i årenerne! Jeg fik en lillesøster, som ville have været 10 år yngre end mig, men hun døde, da hun var seks måneder. Min mor døde ung, 37 år gammel, så da min far blev indkaldt til Royal Air Force, kom jeg til at bo hos min farmor. Min far døde for seks år siden, 85 år gammel. Han gjorde tjeneste i hæren 1914-18 (selv om han egentlig var for ung), og i sidste krig gjorde han tjeneste i Royal Air Force, først ved spærreballonerne, men senere ved en transportafdeling. Han gjorde tjeneste i Italien, da jeg blev skudt ned. Efter endt skolegang i The Boulevard Secondary School i Hull blev jeg ansat i firmaet Reckitt & Colman i 1938, i bogholderiet, men efter seks måneder kom jeg til shippingafdelingen, hvorfra jeg blev pensioneret i 1982 efter 44 års ansættelse, kun afbrudt af de fire års militærtjeneste under krigen. Min far gjorde tjeneste i RAF, og min mor var død, så jeg boede hos min farmor (min norske mormor var også død). Under et tysk luftangreb så jeg en mine dale ned i faldskærm, og den ramte ned ovenpå beskyttelsesrummet. Jeg råbte advarende til min farmor og ventede en stor eksplosion. Dette skete, og alle vinduer i huset blev blæst ud. Jeg meldte mig som frivillig til Royal Air Force i oktober 1941. Efter at have fået udleveret mundering i London, fik jeg grunduddannelsen ved Eastbourne. Efter et tysk luftangreb, hvorunder en lotte blev dræbt, blev ud-



*Bombeskytte George Staniforth umiddelbart efter hjemkomsten til England efter tysk krigsfangenskab.  
(Foto stillet til rådighed af George Staniforth, Hull, England).*



*Fhv. bombeskytte George Staniforth, Hull, England, anno 1991.*

dannelsen afsluttet i Brighton. Den videre uddannelse skulle vi have i Sydafrika. Vi sejlede i siksak ned gennem Atlanten og legede kispus med de tyske ubåde. Vi ankom uskadt til Durban og rejste derpå to døgn med tog til Johannesburg til en gennemgangslejr, inden vi kunne komme på flyverskolen. Jeg blev først uddannet til observatør, og derefter skulle vi vælge, om vi ville uddannes til navigatører eller bombeskytter, men da løn og rang var den samme, valgte jeg at blive bombeskytte. I december 1942 skulle vi afgå til England fra Capetown. Da vi sejlede til Sydafrika, var det med en gammel ombygget kødbåd, men på tilbageturen var det med en stor hollandsk passagerliner, og vi sejlede ikke i konvoj, idet den sejlede med så stor fart, at vi kunne løbe fra ubådene. Ankomsten til England blev jeg stationeret ved en operationel træningsenhed mellem Nottingham og Leicester. Her blev vi sammensat i besætninger. Med canadieren O'hara begyndte en intensiv flyvetræning, som til tider kunne være ret dramatisk. Således måtte vi den 27.5.1943 mavelande på de åbne bombelemme, fordi understellet med landingshjul ikke kunne slås ned. Allerede tre dage senere var vi på vort første togt over fjendeland, idet vi kastede flyveblade, beregnet for tyskerne, ned over det besatte Paris. På dette tidspunkt fløj vi Wellington-maskiner. Vi blev nu forflyttet til Blyton, hvor vi fik det syvende besætningsmedlem, flymekaniker Norman Sefton, som også var fra Hull, - for vi skulle nu flyve 4-motors bombemaskiner, først Halifax, men ellers mest Lancaster. Til slut blev vi stationeret ved vores blivende base, Oakington ved Cambridge, som var hjemsted for 7. Squadron. Vi ankom lige i begyndelsen af august 1943, men kort tid efter mistede vi desværre vores pilot. For at få kamptræning skulle han med som andenpilot i et angreb på Milano, men blev

dræbt. Ved en grim skæbne skulle det samme ske med flyverløjtnant A.J. Sayer, som var med over Tåsinge som overskydende besætningsmedlem. Vi fik herefter flyverløjtnant Williams som fast pilot, og ellers var vi den samme besætning, bortset fra vores australske agterskytte, som nægtede at flyve mere efter togtet den 23.11.1943. Dette togt gik også til Berlin, men over målområdet fik vi en direkte træffer af flakskyts, og mekanikeren, som kravlede bagud i maskinen for at tage skaden i øjesyn, kunne berette, at der var et gabende stort hul i siden af flyets skrog, og maskinen ville kun med stor møje lystre roret. Williams fik maskinen listet ud af målområdet og ned i lavere højde. Vi kom over Kanalen og nærmede os basen, svært beskadiget, og kun i den halve højde, så der kunne ikke blive tale om at forsøge at lande, så Williams beordrede alle vi øvrige til at springe ud med faldskærm, og da maskinen havde kurs ud over kysten ved bugten The Wash, forlod piloten som den sidste maskinen«.

For denne bedrift blev pilot Williams dekoreret med DFC (Distinguished Flying Cross).

Derefter fulgte en række krævende togter langt ind over Tyskland, og togtet mod Berlin den 15.2.1944 var deres 19. togt, – så de var ikke mere de rene amatører. Blandt andet havde de været seks gange over Berlin, og ellers over Frankfurt, Kassel, Stettin m.fl., og under to togter var de i luftkamp med en tysk natjager. På det næstsidste togt (mod Berlin) fik de en kompasfejl, som bevirkede, at de for vild, men ved et mirakel fik de radiokontakt med en lille jagerbase, hvor de fik lov at gå ned. De havde da fløjet i over otte timer og havde kun 40 gallons brændstof tilbage (ca. 180 liter)!

Om selve togtet den 15.2.1944 beretter

George Staniforth videre: »Vi lettede kl. 17.00 fra Oakington på vores 7. togt mod Berlin, men for at vildlede fjenden fløj vi denne gang over Danmark. Under overflyvningen fik agterskytten (Louis G. Glaus) øje på en tysk natjager, som hurtigt nærmede sig. Piloten forsøgte omgående at undvige angrebet, men det var allerede for sent, og vi hørte jagerens beskydning og så overalt projektilerne hamre ind i flyets krop, og snart brød flyet i brand. Det interne samtaleanlæg blev helt dødt, men enhver vidste, at det nu var på høje tid at forlade maskinen. Jeg spændte faldskærmen og kravlede hen til en nødluge. De følgende sekunder husker jeg intet fra, – ikke før jeg fandt mig selv liggende på jorden. Da jeg kom til mig selv, havde jeg i hvert fald djævelsk ondt i benet. Tøjet i venstre side var flænset, og nogle af tænderne var brækket. Jeg blev løftet op og båret hen til en gård, og senere blev jeg kørt på hestevogn ned til kysten til en båd, og efter nogen tid blev jeg bragt til et tysk hovedkvarter. Der kom en tysk officer, som ville undersøge, om mit ben nu også virkelig var brækket, så han begyndte at rykke i det! Kort tid efter indbragte de piloten (Williams), og jeg blev forbavset over at se, at han var iført lang marineblå overfrakke og blød hat. Vi talte ikke sammen, for ikke at røbe over for tyskerne, at vi var fra samme fly, men vi nåede, uset af tyskerne, at gøre tegn til hinanden. Efter en kort afhøring blev jeg bragt i ambulance til et militærhospital i Jylland (Fredericia). På et tidspunkt gav benet imidlertid anledning til stigende problemer, og på hospitalet oplyste man, at der var tale om koldbrand, og at det ville være nødvendigt at amputere benet. Takket være den tyske læges dygtighed lykkedes det at beholde knæet, hvorved jeg beholdt en stor del af min førlighed. Jeg var der i tre måneder, og lægen og den øvrige stab gav mig den bed-

ste behandling og overbeviste mig om, at ikke alle tyskere var uhyrer. Jeg blev derpå bragt til en gennemgangslejr i Annaburg mellem Leipzig og Berlin. Forholdene var ikke allerværst, – vi fik en halv Røde Kors-pakke hver uge. I forbindelse med en fangeudveksling gennem Røde Kors blev jeg sendt via Schweiz og Marseille til England, hvortil jeg ankom den 6. februar 1945«. Mit heldige fund af George Staniforth blev omtalt i Fyns Amts Avis 22.5.1991, og nogle få dage senere blev jeg ringet op af Axel H. Nielsen, Fåborg. Hvad han kunne fortælle om væsentlige dele af hændelsesforløbet vedr. Skarø, lød så interessant, at jeg besøgte ham og nedskrev hans beretning.

Axel H. Nielsen kunne berette: »Under krigen var jeg lods i Tankefuld ved Svendborg. Min kone og jeg boede til leje i et hus tæt ved vandet, og lige nedenfor lå lods-båden ved siden af en træbro. Der var ikke så dybt, men når jeg jævnligt brugte skruen, hvirvlede sandet så meget op, at jeg kunne holde en rende fri, som båden kunne flyde



*Lods i Tankefuld under besættelsen, Axel H. Nielsen.*

*(Fotoet, som er optaget ca. 1937, er stillet til rådighed af kaptajn Axel H. Nielsen).*

ind ad. Den 15. februar 1944 havde der været en del flyverstøj, men det var efterhånden blevet dagligdags, så vi gik roligt i seng. Jeg ved ikke, hvad klokken har været, men pludselig blev der dundret på døren, og da jeg fik lukket op, stod der en tysk løjtnant og syv menige udenfor. De ønskede at blive sejlet til Skarø straks! Det var temmelig roligt vejr med lidt tåge over vandet. De menige begyndte straks at læsse maskingeværer, ammunitionskasser og andet isenkram ned i båden, – indtil den stod urokkelig fast på bunden! Så kunne de jo godt se, at hvis jeg skulle sejle dem nogen steder, så måtte de først læsse alt deres kram op igen og lade båden flyde ud til enden af broen, inden de gik om bord i båden. Imidlertid kunne båden ikke rumme alle, så to menige måtte efterlades, hvilket min kone ikke var særlig stolt af. Turen til Skarø forløb uden episoder, og da vi var kommet i land på Skarø, fik vi oplysning om, hvor englænderne opholdt sig, men der var usikkerhed om antallet. Da vi nærmede os det hus, hvor en englænder angiveligt skulle opholde sig, omringede de huset og lagde sig i stilling med deres maskingeværer afsikrede. Løjtnanten spurgte, om jeg talte engelsk, hvilket jeg bekræftede, og han beordrede mig så til at gå ind i huset, der tilhørte husmand og fisker Marius Erichsen, og meddele englænderen, at huset var omringet af tyske soldater, og at de ville skyde, hvis han forsøgte at sætte sig til modværge eller flygte. Jeg gik så ind i stuen, hvor Erichsen og hans kone var, og spurgte dem, hvor englænderen var, og om han var bevæbnet. Dertil svarede de: »Han ligger inde i vores seng uden en trevl på kroppen, for han er bjerget i vandet. Da vi fik ham ind her, sørgede vi for at få tøjet af ham, gav ham noget varmt at drikke og hang hans tøj til tørre over komfuret«. Han sov trygt, da vi gik ind til ham for at vække ham. Jeg satte

ham hurtigt ind i situationen, og han kom ind i stuen, hvor han blev klædt på med noget af Erichsens undertøj og bagefter hans uniform, der i mellemtiden var blevet nogenlunde tør. Han bad mig om at give ham hans uniformsjakke, fra hvilken han tog noget, der nærmest lignede noget plastic-agtigt materiale, som han puttede i munden, netop som den tyske løjtnant kom ind ad døren. Tyskeren forsøgte at få ham til at spytte det ud, men englænderen nåede at sluge det. Jeg vil gætte på, at det har drejet sig om oplysninger af militær art. Løjtnanten overgav ham derefter til tre soldater, der skulle sørge for, at han kom ned til bådebroen.

Derefter gik løjtnanten, to menige, Erichsen og jeg over til den gård, hvor den anden englænder var bragt ind. Han var hårdt medtaget, idet han havde brækket benet ved faldet mod den frosne mark, og han havde stærke smerter. Han bad om at få noget at ryge, og konen i huset gav ham sin sidste cigaret. I øvrigt bad han mig om at sige beboerne hjertelig tak for deres venlighed og hjælpsomhed mod ham.

Den sårede lå på en slags divan, og da der kort efter blev fremskaffet en hestevogn, blev hele divanen med den sårede løftet derop og kørt ned til skibsbroen. Med to mand mere kunne vi ikke være i min båd, så der blev rekvireret én mere. Jeg fik den sårede på divanen og en tysk menig med, og så kunne resten være i den anden båd. Da vi var kommet om bord, lagde jeg fra og ville til at sejle mod Svendborg med den sårede, men det passede åbenbart ikke løjtnanten, – han har måske troet, at vi ville stikke af, for han skød i hvert fald et par varselsskud op i luften med sin pistol. Efter lidt diskussion fik jeg lov til at sejle af sted med den sårede, og da jeg havde lidt større maskine og samtidig færre personer med, kom jeg en halv times tid tidligere til Svendborg. Vi anløb Svendborg ved Hu-

des pakhus, hvor tyskerne havde en vagtstue. Jeg kunne se, at englænderen havde frygtelig ondt i benet, så jeg bad tyskerne bringe ham op på sygehuset med det samme. Det kunne der ikke være tale om; han skulle tilses af den tyske læge. Selv om jeg fik sendt bud op til sygehuset og modtog tilbagemelding om, at de var parat til at modtage ham, så var tyskerne ubøjelige, og derved blev det! Derefter bad de mig om at forsvinde.

Den følgende dag fik jeg meddelelse om, at man havde fundet to ilanddrevne døde flyvere iført svømmeveste på kysten af Skarø. Jeg fik besked på at sejle ind til Hudes pakhus og tage den tyske løjtnant og tre menige med, samt to tomme kister. Vi ankom til Skarø tidligt på eftermiddagen og blev ført til Marius Erichsens lade, hvor de to englændere lå på ryggen på noget halm og med hver et dannebrogssflag bredt ud over sig. De tyske menige var i mellemtiden gået op til kirkegården, hvor de gik i gang med at få hugget sig igennem den frosne jord, men da kirkegården ligger ret åbent, og da det var hård vinter, blev det langt ud på natten, inden de to grave var anvendelige. Hele øens befolkning havde klædt sig i pænt tøj og regnede med at følge de to til det sidste hvilested, men det blev kategorisk nægtet af tyskerne. Da man omsider var parat, og hestevognen med de to kister kørte op mod kirkegården, var hele vejen derop dækket af fint-skårent gran og blomster. Som dansk lods var jeg den eneste, der fik lov til at komme med ind på kirkegården, da de skulle begraves. Jeg foreslog, at de to englændere blev begravet under fuld militær honnør, men det ville løjtnanten ikke høre det mindste tale om, for der var jo tale om »Terrorfliegern« (»terrorflyvere«), og derfor blev de begravet uden nogen form for ceremoni. Da tyskerne var færdige, blev de sejlet tilbage til Svendborg.

For øvrigt havde den tyske løjtnant kun én fod. Den anden havde han mistet i kampene ved Stalingrad, men han var i stand til at gøre tjeneste i Danmark«.

De to, som blev begravet på Skarø, var navigatør James Alexander og telegrafist Walter Hawkins.

## Vemmenæs

### Resumé:

*Under overflyvning på vej til mineudlægning i Kieler Bugt blev en engelsk bombe-maskine, Stirling MK III nr. EF 137, den 23. april 1944 skudt ned ved Vemmenæs af en tysk natjager. Alle syv besætningsmedlemmer blev dræbt og er begravet i Åbenrå.*

Allerførst må jeg fremkomme med en tilståelse! I 1989-artiklen er flyveruten for Vemmenæsflyet anført langs Siøs nordøstkyst og derpå i en bue over den inderste Lunkebugt mod nedstyrtningsstedet på østkysten af Vemmenæs. Dette byggede jeg på et par forskellige øjenvidneberetninger. Senere har et stort antal mennesker næsten turdet sværge på, at flyet kom fra nordvest mod sydøst. Der er også andre ting, som peger på, at dette må være rigtigt. Ved nedstyrtningen var der miner om bord, og så har maskinen formentlig ikke været på hjemvejen fra Kieler Bugt. Det mest håndfaste bevis er imidlertid optegnelserne fra Statens Civile Luftværns Kommandocentral i Rudkøbing, hvor enhver observation eller melding blev noteret straks ved modtagelsen. For aftenen den 23. april 1944 er anført:



*6 ud af 7 besætningsmedlemmer på Vemmenæsflyet (Stirling MK III nr. EF 137). (Bombeskytte Robert Bailey mangler).*

*Fra venstre: 1) agterskytte Ivar Larson Kalvenes. 2) pilot Manson Lammas. 3) mekaniker Edvin Henry Thomas eller tårnskytte Patrick Frederick Butler. 4) navigatør Douglas William Vaughan. 5) mekaniker Edvin Henry Thomas eller tårnskytte Patrick Frederick Butler. 6) telegrafist William Frederick Harrison.*

*(Foto stillet til rådighed af Rose Paget, Auckland, New Zealand).*

»Kl. 22.56. F.D.K. (Fynske Distrikts Kommando) melder: Orientering: En del engelske maskiner under indflyvning mod Fyn, kurs øst.

Kl. 22.58. F.D.K. melder: Flyvervarsel for hele fynske luftværnsdistrikt.

Kl. 23.00. Obsp. (observationspost, Rudkøbing by) melder: Fly nord for byen, kurs syd.

Kl. 23.05. F.D.K. melder: Orientering: Forvarsel for midtjyske distrikt. Indflyvning ved Vestkysten, kurs øst. Forvarsel for sydjyske distrikt. Fly over Slesvig-Holsten og Tønder.

Kl. 23.18. Obsp. melder: Flere fly vest for byen, kurs syd.

Kl. 23.23. Obsp. melder: Store flyformationer over byen, kurs syd. Brændende maskine styrtet ned på Tåsinge.

Kl. 23.24. Obsp. melder: Konstant overflyvning over byen i alle retninger, lavtgående kredsende fly sydøst for byen.

Kl. 23.27. Obsp. melder: Den brændende maskine er i nordnordvest styrtet til jorden. Brandskæret var så kraftigt, at husene ved havnen var oplyst«.

Det må antages, at meldingerne kl. 22.56 – 23.23 (bortset fra 23.05) omhandler den formation, som Vemmenæsflyet har tilhørt, og det må derfor anses for overvejende sandsynligt, at flyveretningen har været i sydlig/sydøstlig retning.

Efter avisomtalen af Vemmenæsflyet blev jeg kontaktet af Maria Kristiansen, Solrød Strand. Hun har rejst i New Zealand og tilbød sin hjælp til at finde frem til pårørende til de to øvrige newzealandske besætningsmedlemmer: piloten Manson Lammas og bombeskytten Robert Bailey. Jeg forkortede beretningen om Vemmenæsflyet, og Maria Kristiansen oversatte det hele til engelsk og sendte det til lokalavisen »Suburban Newspaper« i Auckland, New Zealand, idet der specielt blev efterlyst pårørende til de to besætningsmed-

lemmer. Resultatet var over al forventning! Det første brev, jeg modtog, var fra Rose Paget, enke efter Manson Lammas, piloten. Hun sendte senere fotokopier af vielsesattest og en kondolanceskrivelse m.m. fra New Zealands britiske guvernør. Det næste brev var fra historielærer Robert Bailey, som er bosat nær Auckland, og han oplyste, at han faktisk er opkaldt efter sin fætter, som mistede livet på Tåsinge. Jeg fik senere sendt nogle fotokopier af breve, som Robert Bailey havde sendt hjem til familien, da han var i træningslejr i Canada. Desuden modtog jeg breve fra to andre slægtninge til Manson Lammas, bl.a. fra en nevø, Mark Lammas, som er overbetjent i det newzealandske politi. Han har senere fremskaffet alle foreliggende dokumenter i kopi fra det newzealandske forsvarsministeriums arkiver. På baggrund af disse oplysninger er det muligt at berette følgende om de to øvrige newzealænderes baggrund:

### **Pilot officer Manson Lammas (pilot); No. 421728:**

Født 17.2.1914 i Dannevirke (by med oprindelig stor dansk indvandring). Efter endt skolegang kom han i lære indenfor post- og telegrafvæsenet, men afbrød videreuddannelsen i 1931 for at tage hjem og hjælpe sine forældre på deres gård. Han havde i øvrigt et fantastisk tag på dyr. Han meldte sig frivilligt til luftvåbenet 18.3.1941 og afsluttede sin grunduddannelse et år senere. Han ankom til England 1.4.1943 og avancerede til sergent i september 1943 og blev pilot officer 17.3.1944.

Han gennemførte et intensivt træningsprogram og var herunder pilot på en Wellington, men i marts 1944 skiftede de til Stirling. Da uddannelsen den 20.3.1944 var afsluttet, skulle han i aktiv tjeneste i 75. Squadron, som havde base i Mepal v. Ely i





*Piloten på Vemmenæsflyet, pilot officer Manson Lammas (17.2.1914 - 23.4.1944), Royal New Zealand Air Force. Begravet på Åbenrå kirkegård (række 4 nr. 4).  
(Foto stillet til rådighed af Dawn Walker, Nelson, New Zealand).*

Cambridgeshire. Allerede den 26.3. kom de i ilden med et natangreb på Courtrai i det vestlige Belgien, og den 5.4. fulgte en minelægningsoperation i Biscayabugten. I midten af måneden fulgte nogle afsluttende træningsflyvninger med Lancaster, fordi det var planlagt, at enheden kort efter skulle bytte Stirlingmaskinen ud med Lancasteren, som havde langt bedre flyveegenskaber. Så kom den skæbnsvangre dag, den 23.4.1944, hvor de skulle på en minelægningsoperation til Kieler Bugt, og maskinen lettede for sidste gang fra Mepalbasen kl. 20.42 med kurs mod Danmark.

Et tragisk aspekt er, at forældrene først fik meddelelsen »savnet, formentlig dræbt«, og først efter lang tid fik de efterretning om, at han var nedskudt ved Østersøen, men af tyskerne begravet i Jylland. De mente, at dette lød mærkeligt, og blev

aldrig helt overbevist om, at han virkelig var fundet og begravet. Dette måske i et spinkelt håb om, at han en dag kunne dukke op igen. Imidlertid er det med fuld sikkerhed, at han er identificeret, bl.a. ved, at han som det eneste besætningsmedlem bar en guldring på højre hånd med de indgraverede initialer ML. Blandt andet gdr. Bernahr Nielsen, Vemmenæs, så ham dagen efter nedstyrtningen (se 1989-årbogen).

### **Flyversergent Robert Bailey (bombskytte); No. 429072:**

Født 11.9.1923 i Auckland. Efter endt skolegang kom han i lære som litograf, og i fritiden dyrkede han svømning og cykelsport. Han meldte sig som frivillig til et luftværnsbatteri, men i oktober 1941 meldte han sig til luftvåbenet og afsluttede sin uddannelse som observatør i oktober 1942.



*Bombeskytten på Vemmenæsflyet, flyversergent Robert Bailey (11.9.1923 - 23.4.1944), Royal New Zealand Air Force. Begravet på Åbenrå kirkegård (række 4 nr. 6).  
(Foto stillet til rådighed af A. Robert Bailey, Auckland, New Zealand).*

10. januar afsejlede han til Canada, hvor han gennemgik sin flyveruddannelse, først i Manitoba og senere ved Ontario, hvor han afsluttede sin uddannelse som bombeskytte og fik rang af sergent 11.6.1943. Straks efter kom han til England, og den 21.9.1943 kom han sammen med den øvrige besætning, og de skulle nu gennemgå en intensiv kamptræning. 20.3.1944 var uddannelsen afsluttet, og han blev placeret sammen med den øvrige besætning på basen Mepal v. Ely i Cambridgeshire.

Gennem pårørende til navigatør Douglas William Vaughan har jeg endvidere fået kontakt med en svigerinde til telegrafisten, og om ham kan det oplyses:

**Sergent William Frederick Harrison (telegrafist); No. 1396448:**

Født 6.8.1912 og søn af en glassliber i Lon-



*Telegrafisten på Vemmenæsflyet, sergent William Frederick Harrison (6.8.1912 - 23.4.1944), Royal Air Force. Begravet på Åbenrå kirkegård (række 4 nr. 5).*

*(Foto stillet til rådighed af Doris Harrison, Northampton, England).*

don. Efter endt skolegang fik han arbejde ved jernbanerne, men kom derefter over i tekstilbranchen. Han meldte sig som frivillig, men det varede nogen tid, inden han kom ind. Under sit uddannelsesforløb var han kun i England og kom derfor ofte hjem på orlov. I sin fritid havde han stor interesse for biler og motorcykler. Han havde en søster og tre brødre, og af disse var de to ligeledes i RAF. En af dem blev under et bombetogt skudt ned og ligger begravet i det tidligere Østtyskland. Forældrene har efter krigen besøgt sønnens grav i Åbenrå.

De to sidste besætningsmedlemmer har det desværre (endnu) ikke været muligt at opspore, men det kan måske lykkes en dag.

**Kilder**

*George Staniforth, England:* logbog, avisartikler, fotos samt skriftlige oplysninger.

*Axel H. Nielsen, Fåborg:* mundtlig beretning samt fotos.

*Edvard Broholm, Skarø:* mundtlige oplysninger.

*Statens Civile Luftværn, kommandocentralen i Rudkøbing:* journal nr. 8 (Rudkøbing Byhistoriske Arkiv).

*Rose Paget, Auckland, New Zealand:* foto, dokumenter og skriftlige oplysninger om pilot Manson Lammas.

*Ruth M. Taylor, Christchurch, New Zealand:* logbog m.m. vedr. navigatør Douglas William Vaughan.

*A. Robert Bailey, Auckland, New Zealand:* fotos, kopier af breve m.m. vedr. bombeskytte Robert Bailey.

*Dawn Walker, Nelson, New Zealand:* foto og oplysninger om pilot Manson Lammas.

*Doris Harrison, Northampton, England:* foto og oplysninger vedr. telegrafist William Frederick Harrison.