

# Luftkamp omkring Tåsinge IV

Nedskudte allierede fly ved Tåsinge 1940 - 1945

Af Gunnar Kjær Mortensen



Besætningen på Halifax HX 294. Personerne er fra venstre (i parentes anført landingssted) - 1: pilot Alan Owen McCormack, Australien (Langeland) - 2: mekaniker R. Collings, England (Siø) - 3: navigatør Jack Wilfred Tylor, Australien (druknet, farvandet syd for Fyn) - 4: bombeskytte Geoffrey Walker, Australien (Tåsinge) - 5: telegrafist Jack Clark, Australien (Tåsinge) - 6: topskytte Sydney L. Smith, Australien (Siø) - 7: agterskytte Ross A. Whitfield, Australien (Langeland). (Dette foto, som er taget dec. 1943/jan. 1944, er venligst udlånt af Betty Beck, Perth, Australien).

I indledningen til sidste års artikel blev det mere end antydnet, at det var den sidste artikel i serien. – Men når der så dukker nye spændende begivenheder op, – så er det jo fristende!

I vinteren 1943/44 gennemførtes omfattende bombeangreb på mål i Tyskland. Således også den 28. januar 1944, hvor vejret var gunstigt for et stort angreb på hovedstaden i »Det tredje Rige«, Berlin.

Man havde denne gang valgt en rute over det sydlige Danmark, og styrken bestod af 241 Halifax bombemaskiner, 432 Lancaster bombemaskiner samt 10 Mosquito bombemaskiner, i alt 683 maskiner. For at forvirre fjenden gennemførtes tidligere på aftenen en minelægningsoperation i Kieler bugt. For at lokke så mange tyske jagere på vingerne som muligt iværksatte man et helt festfyrværkeri med lysbomber for at give indtryk af, at det var en virkelig stor operation. Formålet var at bortlede opmærksomheden fra angrebet på Berlin. I minelægningsoperationen deltog 63 Stirling og 4 Halifax bombefly. Samme nat gennemførtes jagerangreb på tyske jagerbaser i Holland og ved Hannover. På hovedruten til Berlin var der spredt skydække, men i øvrigt god sigt.

Langs kysten ud mod Nordsøen havde tyskerne en kæde af radarstationer, som på det tidligst mulige tidspunkt skulle observere fjendtlige indflyvninger, og i dette tilfælde blev formationen første gang (kl. 1.10) observeret nordvest for Texel, og allerede vest for Rømø og Sild iværksattes de første natjagerangreb. Herfra og indtil Berlin (hvortil hovedstyrken ankom kl. 3.10) formodes 12 maskiner at være gået tabt, og af disse styrtede formentlig syv ned i dansk område.

I denne styrke indgik Halifax HX 294 med kendingsbogstaverne HD-A fra 466. Squadron, fra basen Leconfield i Yorkshire. Besætningen bestod af følgende:

Pilot, squadron leader *Alan Owen McCormack*, Australien.

Navigator, pilot officer *Jack Wilfred Tylor*, Australien.

Bombeskytte, flyversergent *Geoffrey Walker*, Australien.

Telegrafist, flyversergent *Jack Clark*, Australien.

Mekaniker, sergent *R. Collings*, England.

Agterskytte, flyversergent *Ross A. Whitfield*, Australien.

Topskytte, flyversergent *Sydney L. Smith*, Australien.

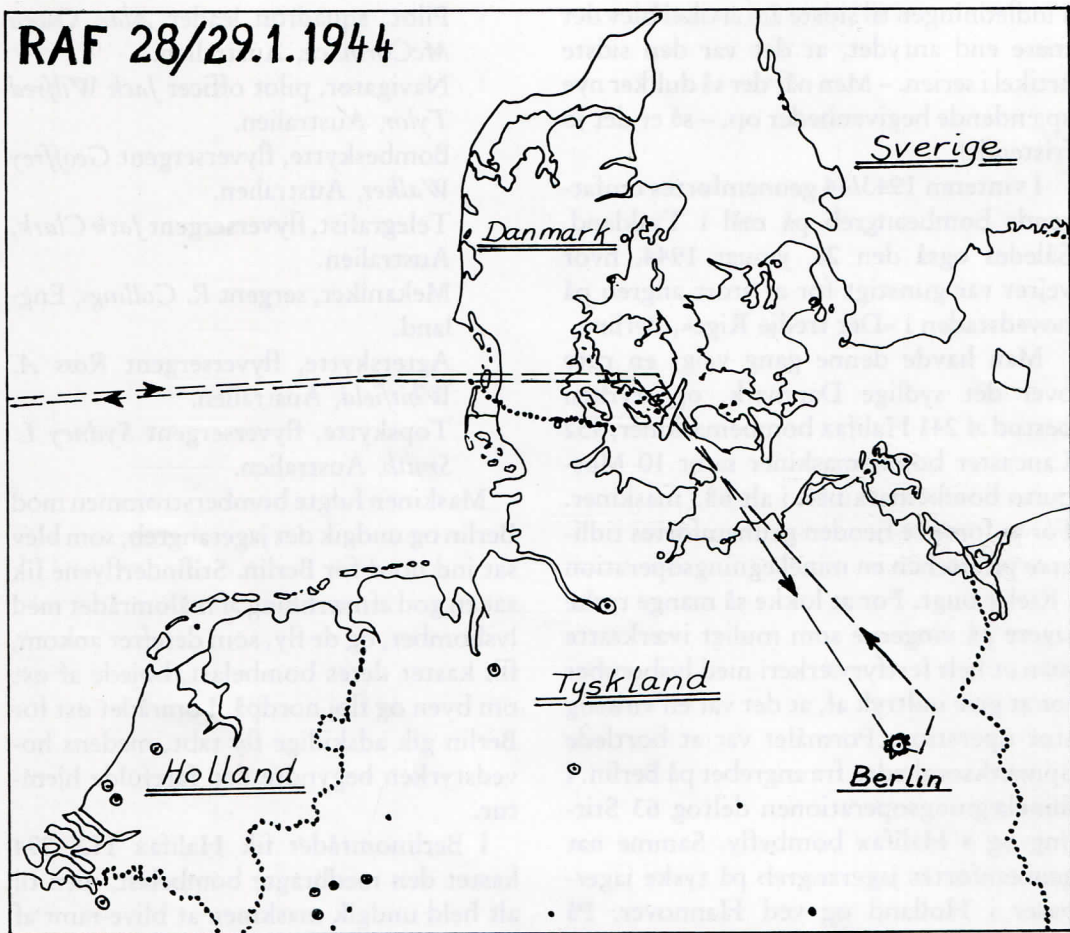
Maskinen fulgte bomberstrømmen mod Berlin og undgik det jagerangreb, som blev sat ind nord for Berlin. Stifinderflyene fik sat en god afmærkning af målområdet med lysbomber, og de fly, som derefter ankom, fik kastet deres bombelast, bøjede af øst om byen og fløj nordpå. I området øst for Berlin gik adskillige fly tabt, medens hovedstyrken begyndte den farefulde hjemtur.

I Berlinområdet fik Halifax HX 294 kastet den medbragte bombelast, men til alt held undgik maskinen at blive ramt af flak eller tyske jagerfly. Efter at have kastet bombelasten fløj de i en bue øst om Berlin og påbegyndte hjemturen, der stort set fulgte samme rute som udturen – over det sydlige Danmark.

Da de nærmede sig vestkysten af Sønderjylland, blev piloten, McCormack, klar over, at de ikke havde tilstrækkelig brændstofbeholdning til at nå tilbage til England. Han besluttede derfor at vende om og om muligt at nå det neutrale Sverige. Da de nåede frem til området mellem Fåborg og Svendborg, blev det imidlertid klart, at brændstofbeholdningen nu sang på allersidste vers, og det blev derfor besluttet at lade besætningen springe ud med faldskærm.

Den aften var det klart i vejret med vind

RAF 28/29.1.1944



Flyveruten ved angrebet på Berlin 28./29. januar 1944. Mindst syv fly formodes at være gået tabt i dansk område. (Kilde: Air 14/3376 S49).

fra vest, men hen på morgenen blev det mere overskyet, og vinden drejede lidt sydligere og aftog.

Den første, der blev beordret til at springe ud, var navigatør Jack W. Tylor, som desværre landede i vandet syd for Fyn, og da det var i januar, havde han ingen chancer for at overleve.

De to næste, bombeskytte Geoff Walker og telegrafist Jack Clark, var begge så heldige at lande på den vestlige del af Tåsinge. Walker landede ude ved vestkysten i nærheden af Vejlegården, hvor-

imod det ikke vides, hvor Jack Clark landede. Det har dog været nordligere end Vornæs Vejle (formentlig omkring Vornæs Skov), idet han senere begav sig ad Vornæsvej mod Bregninge, – men herom senere.

De to følgende, mekaniker R. Collings og topskytte Sydney L. Smith, var så heldige at lande på lavt vand ved Siø, hvor de kom i land.

Den næstsidste af besætningen, agterskytte Ross A. Whitfield, landede på en mark i den nordlige udkant af Rudkøbing.

Som den sidste forlod piloten, A. O. McCormack, maskinen, som fortsatte – formentlig i østlig retning. Han observerede ingen nedslag af maskinen.

McCormack landede på lavt vand nord for Rudkøbing, men det lykkedes ham at blive befriet for faldskærmen og ase sig i land gennem det iskolde vand.

Som nævnt landede den første, navigatør Jack W. Tylor, i farvandet syd for Fyn, og hans lig drev i land ved Nakkebølle 16. april 1944, og to dage senere blev han begravet på Fåborg Ny Assistens kirkegård ved siden af en hel syvmands besætning fra en Lancaster, som styrtede ned i Fåborgs nordlige udkant 15.2.1944. På 20-årsdagen den 15.2.1964 blev der afholdt en stor mindehøjtidelighed med deltagelse af bystyret, flyvevåbenet, repræsentanter fra den britiske ambassade, den australske konsul, hjemmeværnet m.fl.

Det er til alt held lykkedes at opspore søsteren til navigatør Jack Tylor, Betty Beck, som i dag bor i Perth i Vestaustralien. Jack Wilfred Tylor var født i 1920 og var søn af Horace W. Tylor og hustru Ethel Rose Tylor, Katanning, Vestaustralien. Han havde desuden to søstre, Betty og Pauline, som begge er nulevende.

Jack meldte sig som frivillig til flyvevåbenet, så snart han havde minimumsalderen, i september 1940. Efter en kort grunduddannelse blev han stationeret i Kota Bharu på Malakkahalvøen nord for Singapore og befandt sig her ved japanernes angreb på Pearl Harbour. Da japanerne rykkede frem gennem Sydøstasien, lykkedes det Jack at gå under jorden og undgå japansk fangenskab, og det lykkedes ham at slippe sydpå via de indonesiske øer, og i over et halvt år anede forældrene ikke, om han var i live, eller hvor han befandt sig. Efter en kort tid hjemme påbegyndte han et uddannelsesforløb for at kunne indgå som besætningsmedlem i bombefly, og i

april 1943 blev han overflyttet til England, og han blev i juli 1943 forfremmet til flyversergent og 20.10.1943 til pilot officer med funktion som navigatør.

25.9.1943 blev han overflyttet til operativ tjeneste i 466. Squadron. Desværre er Betty Beck ikke i besiddelse af broderens logbog, så det vides ikke, hvilke øvrige missioner han har deltaget i. Efter at være meldt savnet og siden erklæret død er han dekoreret med følgende æresbevisninger: 1939-45 Star, Aircrew Europe Star, Pacific Star, Defence Medal, War Medal 1939-45, Australia Service Medal.

Fra han blev fundet ilanddrevne og indtil begravelsen, lykkedes det unavngivne medlemmer af modstandsbevægelsen i Fåborg at sikre sig hans armbåndsur, og det blev sendt til hans forældre efter krigen. Jacks fader, Horace Tylor, kunne i 1964 berette, at han stadig havde uret, og at det gik perfekt!

Observatør Geoff Walker ved vi meget lidt om. Han landede på den vestlige del af Tåsinge, formentlig i området omkring Vejlegården, men han kom ret hurtigt i tyskernes forvaring og blev sammen med fire andre besætningsmedlemmer sendt til krigsfangelejren Stalag Luft VI ved Heydekrug i Østprøjsen.

Hvor det tredje besætningsmedlem, telegrafist Jack Clarke, landede, står lidt i det uvisse. Derimod ved vi, at han halvandet døgn senere dukkede op hos frugtavler Holger Larsen i Eskær (unægteligt noget på afstand af flyveruten, når man ser på de øvriges landingssteder!).

Fra Australien har jeg modtaget kopi af et maskinskrevet brev på engelsk, som i oversættelse lyder omtrent således:

*»Til flyversergent T. J. Clarks familie, Yorkshire, England.*

*Hermed bekræftes, at Mr. Clark og hans kammerater sprang ud fra deres maskine på*

*tilbagevejen fra Tyskland den 29. januar kl. 5.30 om morgenen og landede på øen Taa-singe.*

*Mr. Clark nåede vores hus søndag aften (30.1.) og var noget forkommen men på ingen måde tilskadekommen. Han fik noget at spise og ønskede at sende en meddelelse hjem, men blev anholdt, før han nåede at blive færdig med dette. Han er nu tysk krigsfange, men ellers rask. Håber, at dette vil nå hans familie.*

31. januar 1944.

Holger Larsen«

Hvis man spekulerer lidt nærmere over disse oplysninger, og sammenholder dem med 1989-årbogen, s. 27, hvor det berettes, at en allieret flyver, som var landet i Vornæsområdet, ved højlys dag havde begivet sig til fods mod Bregninge. Han skulle undervejs have truffet Stougård-smeden (som havde været i Staterne i sine unge dage og derfor kunne engelsk). Flyveren blev stærkt tilrådet at bevæge sig om natten og holde sig skjult om dagen, men dette råd fulgte flyveren ikke og fortsatte derfor til fods og skulle senere være blevet pågrebet af tyskerne. Der er nu al mulig grund til at antage, at der er tale om samme person, telegrafist Jack Clark.

At brevet fra Holger Larsen er adresse-ret til Yorkshire i England, når Clark var fra Australien, må hænge sammen med, at deres base, Leconfield, lå i Yorkshire. Det er derimod mere gådefuldt, ad hvilke kanaler et brev fra Tåsinge når til England i 1944, for det anføres, at brevet var forsynet med fem danske frimærker!

For eventuelt at få flere enkeltheder kontaktede jeg Holger Larsens søn, Preben Mohr, og denne kunne bekræfte, at faderen kunne engelsk og under krigen var i besiddelse af en skrivemaskine, og jeg fremsendte kopi af brevet. Efter samtale med sin moder måtte han desværre med-

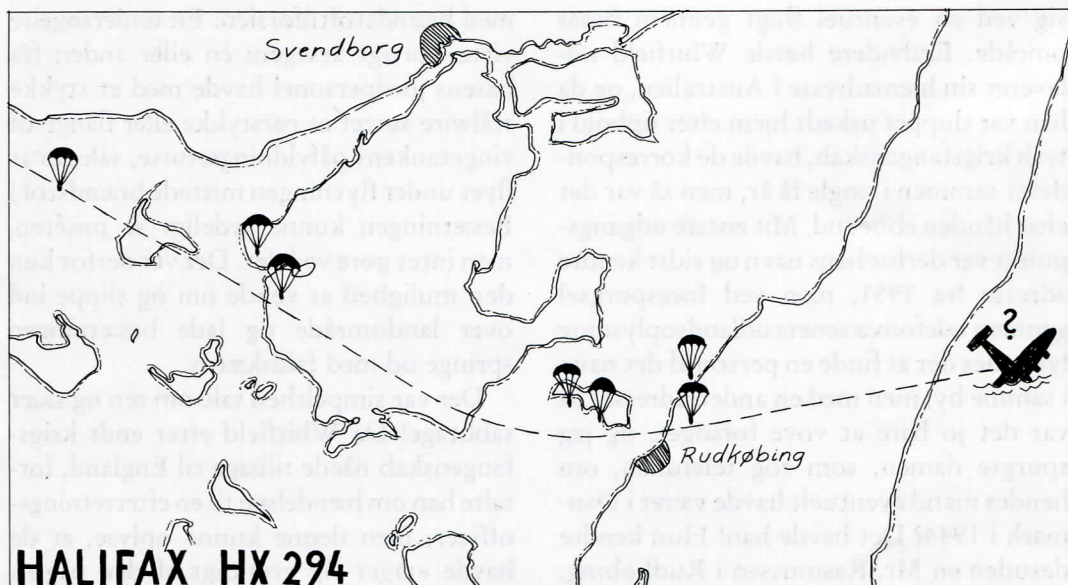
dele, at han ikke var i stand til at bidrage med nye oplysninger, og er ikke bekendt med, at der skulle have været kontakt med Clark efter krigen.

De to følgende besætningsmedlemmer, mekaniker R. Collings og topskytte Sydney L. Smith landede ved Siø.

I 1990-årbogen, side 41-42, er beskrevet, hvorledes disse to mirakuløst landede på så lavt vand, at de kunne vade i land, og de kom ind til Siøgaard, hvor man fik de gennemblødt og forkomne flyvere bragt til sengs.

Ifølge Statens Civile Luftværns journal ankom den første flyver til Siøgaard kl. ca. 6.30, og han oplyste, at han og seks andre var sprunget ud med faldskærm. Der blev udsendt to både for at lede efter de øvrige, men denne eftersøgning gav intet resultat. Ved 11.30-tiden dukkede imidlertid den anden flyver op på Siøgaard, og da han ligeledes var gennemblødt og forkommen, blev også han bragt til sengs. Da de var kommet til hægterne, fik de tilbudt et solidt måltid mad, men i det samme dukkede tyskerne op og ville have dem med. Herover blev ejeren af Siøgaard, Peter Hansen Petersen, så fortørnet, at han slog i bordet og til tyskerne sagde noget i retning af: »Jeg ved godt, at nede i Tyskland er det Hitler, der bestemmer, men her på Siø er det altså mig!« – og tyskerne måtte modstræbende lade flyverne sidde, til de havde spist færdig. I øvrigt blev både flyverne og tyskerne bænket på samme bænk, men man kunne godt se på flyverne, at de var trykkede af situationen. Denne episode blev overværet af datteren på Siøgaard, Ellen Petersen.

Tyskerne og de to fanger gik derpå ned til den rekvirerede motorbåd, »Maagen«, og de sejlede derpå til Rudkøbing. Ved halvfiretiden samme dag blev flyverne ført til Svendborg under tysk bevogtning.



*Angivelse af de omtrentlige landingssteder for de syv besætningsmedlemmer fra Halifax HX 294, da de sprang ud med faldskærm.*

Agterskytte Ross A. Whitfield sprang som den næstsidste ud af maskinen og landede på en mark i den nordlige udkant af Rudkøbing, hvor i dag Ringvejen munder ud i Brovejen. Da han var landet, forsøgte han at orientere sig i mørket, og efter nogen tid fik han øje på et svagt lysskær fra et hus. Han havde imidlertid lidt vanskeligt ved at orientere sig i mørket og havnede derfor i hønsegården, som hørte til huset. I huset boede overpostbud Rudolf Navne. Han var netop stået op og skulle til at gå på arbejde. Han blev lidt forundret over larmen fra hønsegården, men et øjeblik efter blev han klar over årsagen: – en mørk skikkelse i flyveruniform. Rudolf Navne kunne ikke tale engelsk, men fik så den ide at få fat i naboens to store drenge, Knud og Erik Rasmussen. Det lykkedes at få fat i dem, men alt postyret havde bevirket, at en del mennesker efterhånden vidste besked med, hvad der gik for sig. Ingen havde umiddelbart et godt bud på, hvorledes man skulle få en mand i flyver-

uniform, og som ikke talte ét ord dansk, væk fra øen, for slet ikke at tale om, hvordan man skulle få ham til Sverige! Ross Whitfield kunne godt fornemme, at han var blevet lidt af en varm kartoffel for værtsfolkene. I løbet af kort tid vidste en masse mennesker besked om hans eksistens, og samtidig forlød det, at der var landet flyvere på Siø, så det kunne nu forventes, at tyskerne var blevet særlig agtpågivende. Whitfield indså derfor, at der ikke var andet at stille op end at melde sig til det danske politi, og ved halvfjereden om eftermiddagen blev han og de to fra Siø ført til Svendborg af den tyske værnemagt og blev dér forenet med de to besætningsmedlemmer, som landede på Tåsinge.

Under arbejdet med denne artikel er det lykkedes at få forbindelse med Ross A. Whitfield, som i dag lever sin pensionisttilværelse i Sydaustralien. Erik Rasmussen kunne oplyse, at han af Whitfield havde fået et kort over Frankrig, trykt på tyndt silke, – formentlig for at kunne orientere

sig ved en eventuel flugt gennem besat område. Endvidere havde Whitfield udleveret sin hjemadresse i Australien, og da han var sluppet uskadt hjem efter ophold i tysk krigsfangenskab, havde de korresponderet sammen i nogle få år, men så var det efterhånden ebbet ud. Mit eneste udgangspunkt var derfor hans navn og sidst kendte adresse fra 1951, men ved forespørgsel gennem telefonvæsenets udlandsoplysning lykkedes det at finde en person af det navn i samme by, men med en anden adresse. Så var det jo bare at vove forsøget, og jeg spurgte damen, som tog telefonen, om hendes mand eventuelt havde været i Danmark i 1944? Det havde han! Hun kendte desuden en Mr. Rasmussen i Rudkøbing. Jeg kunne dog ikke komme til at tale med hendes mand, for han var med årene blevet helt døv. Efter at have fået den nye adresse lovede jeg at skrive. I svarbrevet oplyste Ross Whitfield, at han havde meldt sig til tjeneste i efteråret 1942, og i oktober ankom han med skib til England («Ruahine» fra New Zealand Shipping Co.), og de medbragte samtidig en last lammekød fra New Zealand til England.

Han blev uddannet til at gøre tjeneste på bombefly, og efter endt uddannelse skulle han gøre aktiv tjeneste i RAF 35. Squadron, men han faldt ikke rigtig til, da han var den eneste australier. Efter cirka ni måneder i denne enhed søgte han derfor om at blive forflyttet til en australsk enhed og kom derfor til 466. Squadron, som ligeledes fløj Halifax-maskiner.

Han havde kun været i denne enhed i godt en måned, inden de skulle på det skæbnsvangre togt til Berlin 28./29. januar 1944. Der var i begyndelsen intet usædvanligt på togtet, og de undgik såvel jagerangreb som beskydning fra flak helt til Berlin og første del af hjemturen. Da de havde passeret Jyllands vestkyst, meddelte piloten, McCormack, at der var problemer

med brændstofførslen. En undersøgelse viste hurtigt årsagen: én eller anden fra basens jordpersonel havde med et stykke stålwire surret et rørstykke eller flange til vingetankens påfyldningsstutse, således at flyet under flyvningen mistede brændstof! Besætningen kunne tydeligt se miséren, men intet gøre ved det. Der var derfor kun den mulighed at vende om og slippe ind over landområde og lade besætningen springe ud med faldskærm.

Der var simpelthen tale om ren og skær sabotage! Da Whitfield efter endt krigsfangenskab nåede tilbage til England, fortalte han om hændelsen til en efterretningsofficer, men denne kunne oplyse, at de havde »taget sig grundigt af den pågældende person«. Hvis planen var lykkedes, var flyet på grund af brændstofmangel styrtet i Nordsøen og »meldt savnet« uden at have efterladt sig det mindste spor!

Som nævnt forlod piloten, McCormack, som den sidste maskinen, og han landede i vandet, formentlig ud for Peløkke. Som han selv har beskrevet det i et brev af 16.9.1945 til den druknede navigator Ty-lors forældre, var vandet iskoldt, og det var fuldstændig buldermørkt, men han valgte heldigvis at svømme i den rigtige retning efter at have befriet sig for faldskærmen. Han skrev, at han svømmede et par timer, men i denne livstruende situation har tidsfornemmelsen svigtet, for det var kun muligt at overleve i højst et kvarter i vandet i en af disse krigsvintre. Hvordan han har fået tørret flyverdragten står stadig som en gåde, men under alle omstændigheder søgte han ly i et skur. Her blev han fundet af et par store drenge. Disse holdt ikke alene tand for tunge, men de bragte ham også med jævne mellemrum en madpakke. McCormack gemte sig i skuret hele dagen, og da det blev mørkt, gik han til fods på jernbanelinien til Spodsbjerg. Her skulle han efter sigende have forsøgt at få

en fisker til at sejle sig til Lolland (for at flygte videre til Sverige), men enten er der opstået sproglige misforståelser, eller også har vedkommende ikke kunnet eller turdet. Resultatet blev, at McCormack måtte vandre tilbage ad jernbanelinien til Rudkøbing og atter gemme sig i skuret. Han tilbragte endnu en nat i skuret, men da han ikke mere kunne udholde kulden, og da han ikke kunne se nogen udvej til at slippe fra øen, meldte han sig til det danske politi i Rudkøbing den følgende dag, søndag den 30.1. kl. 14.35. Allerede samme aften kl. 19.45 blev han udleveret til den tyske værnemagt. Han blev sendt til krigsfangelejren Stalag Luft III i Sagan og fik fangenummer 3373, men slap i øvrigt uskadt.

McCormack var i øvrigt den eneste professionelle officer, idet han var officer i det australske luftvåben både før, under og efter 2. verdenskrig, og det må formentlig tilskrives denne baggrund, at han dels blev udnævnt til Squadronleader og dels havde en utrolig viljestyrke til at forsøge at flygte til Sverige.

Med hensyn til selve Halifax-bombemaskinen forsvandt den ud af syne, efter at sidste mand var sprunget ud med faldskærm, og der foreligger ikke oplysninger om nedslagsstedet. Det står imidlertid fast, at flyet ikke er styrtet ned på landjorden. Ved nedslag i havområde vil flyet være blevet knust i større og mindre frag-

stykker, som kan være spredt over et stort område eller havnet på dybt vand.

På dette togt til Berlin gik 43 fly tabt, hvilket svarer til en tabsprocent på 6,3. Dette blev dog ikke anset for alarmerende, – det kunne have gået langt værre!

Gunnar Kjær Mortensen, kommuneingeniør, Slotsgade 26, 5953 Tranekær. Født 5/3 1947 i Vester Skerninge. Har som hobby arbejdet en del med slægtshistorie samt lokalhistorie vedrørende Vester Skerninge, Sydthy, Tåsinge og Langeland. Forfatter til bogen »Tåsinges Bomærker« (Tåsinge Museumslaug 1977) samt artikler i tidligere udgaver af Tåsinge Årbog.

## Kilder

Air 14/3376 S49 stillet til rådighed af Carsten Petersen, Århus (kortfattet rapport over operationen, tab, vejrforhold m.v.).

Flyvehistorisk Tidsskrift 4/1985 og 3/1986. Flyvevåbenets Bibliotek: div. oplysn. om Halifax-bombefly.

Foto og dokumenter stillet til rådighed af Betty Beck, Perth, Vestaustralien.

Oplysninger fra besætningsmedlem Ross A. Whitfield, Hendon, Sydaustralien.

Statens Civile Luftværn, kommandocentralen i Rudkøbing 29. – 30.1. 1944. Rudkøbing Byhistoriske Arkiv.

