

Short Stirlings endeligt i Plougslund Mose

Jeg har modtaget nedennævnte fra Lars-Erik Pedersen og iler med at lade jer alle læse hans historie. Jeg har, med Lars-Eriks tilladelse udvidet historien med billeder og tekst fra dengang, det skete, og hvad der skete igen i 2005, hvor flyets radiotelegrafist Frank Fuller var i Danmarks for sidste gang. Han og hustruen Frances er flyttet på plejehjem i Hemel Hempstedt, hvor de har boet i mange år. De lever og har det godt.

På årsdagen for det engelske Short Stirling bombeflys nedstyrtning i Plougslund mose, den 27. april 1945, lagde Lokalhistorisk forening i Billund samt HVE 280 blomster ude ved mindestenen for det nedstyrtede engelske bombefly for at udtrykke tak for de allieredes indsats for at vinde 2. Verdenskrig og dermed også få Kongeriget Danmark befriet fra Hitlertysklands besættelse.

Linda Nielsen deltog i sin egen skab af distriktshistoriker for Flyverhjemmeværnsdistriktet. Linda Nielsen er også registrator for Lokalhistorisk Arkiv i Billund. Derudover deltog formanden for Lokalhistorisk arkiv i Billund, Leo Bækhede Madsen, samt næstformand Leif Damsgaard og kasserer Georg Landbo, som lagde mindebuketten for Lokalhistorisk Forening i Billund.

Mindestenen blev rejst i 50-året for Danmarks befrielse af Lokalhistorisk arkiv for Grene Sogn, med økonomisk bistand fra Billund Kommune.

Det ret særegne for netop dette flystyrt, som egentlig var en meget hård nødlanding var, at bombeflyets seks mands besætning alle overlevede ulykken. Desværre overlevede agterskytten kun ganske få dage og oplevede således ikke befrielsesdagene. Agterskytten var hårdt kvæstet, og de øvrige fem besætningsmedlemmer var nød-



Mindestenen 500 meter fra hvor L-LOVE nødlandede efter at være blevet beskudt af antiluftskyts fra Fliegerhorst Vandel.

tvungne til at efterlade flyet og agterskytten i al hast da den tyske værnemagt jo havde set, at deres antiluftskyts havde fået ram på det engelske bombefly og sikkert ville være ved nødlandingsstedet inden for ganske kort tid. Derfor forlod de to af besætningsmedlemmerne flyet mod nord og de tre øvrige mod

syd, så risikoen for, at de blev fanget af tyskerne, var mindre. Ingen af de fem blev fanget af tyskerne. De sidste af krigsdagene var de hos lokale beboere, som beskyttede dem mod tyskerne. Agterskytten blev fanget af tyskerne, og han døde desværre ganske få dage efter i Fredericia, hvor han var ind-



Lars-Erik Pedersen og Linda Nielsen fra Flyverhjemmeværnseskadrille 80 hilser efter at have nedlagt Flyverhjemmeværnets krans ved mindestenen.

lagt, og kom således ikke tilbage til England i live.

Ganske specielt var det, at de fem overlevende besætningsmedlemmer oplevede befrielsen her i Danmark, og de var først hjemme i England igen i midten af maj, hvor de var meldt savnet og skabte således stor glæde, da de kom hjem til deres familier, som ellers

ikke havde forventet at gense deres savnede i levende live. Så trods ulykken var der fem familier, som fik en rigtig dejlig overraskelse i disse euforiske majdage i 1945. Blomsternedlægningen den 27. april er således en god tradition, hvor vi mindes de allieredes succesrige kamp for et frit Europa, som ellers var besat og i

krig med Hitlertyskland. En krig som kostede alt for mange uskyldige liv. Vi må IKKE glemme historien og bør lade traditionerne fortælle os, hvor galt det kan gå, hvis en bindegaldiktator får magt, som pågældende har agt.

Billederne er venligst stillet til rådighed af Leif Damsgaard.

Fortsættes på næste side.....
Hvordan gik det så galt?

Nedskydningen af L - Love

Fra kapitlet "Vandel By som Stützpunkt og nedskydning af L- LOVE", i bogen "De tog vore hjem - Flyvestation Vandel 1943 - 1960" siderne 46 til 51. Skrevet af N.M. Schaiffel-Nielsen. Udgivet i tre oplag og udsolgt fra forlaget.



Tyskerne tog deres nærluftforsvar ganske alvorligt. Her undervises en flok værnepligtige skytter i brugen af let luftværnsskyts. At det ikke var ufarligt, bevises af, at menig Hambammer ved et uheld fik skudt hovedet af under en øvelse.

Ordet FLAK er en sammentrækning af det tyske Flugabwehrkanone, antiluftskytskanon. Den danske betegnelse er kanonluftforsvar, og denne betegnelse vil blive anvendt her efter.

Syd for startbanen havde tyskerne anlagt to kanonluftforsvarsstillinger, nemlig stillingerne »B« og »C«. Til hver stilling hørte fire bunkers opført i mursten. Bunkeren havde et stort rum, et mindre og til højre for indgangen ét lille rum. Bagst i bunkeren var en nødud-

gang. Bunkerne blev brugt som opholdsrum for kanonluftforsvarsbesætningen og til oplagring af ammunition. Vest for Vandel by, på Møllebakken, lå en lignende stilling, som det ikke har været muligt at bekræfte bogstavbetegnelsen på. At stillingen har eksisteret, fremgår af opmålingerne efter krigen, hvor der er indtegnet fire murstensbunkere på kortet, og endelig fortæller arbejdere fra jernbanen, at de flere gange under krigen, når de arbejdede ud for Møllebakken, i stor hast

måtte søge dækning i grøften, når kanonerne åbnede ild mod engelske og amerikanske jagere, der havde fået smag på at flyve ind over flyvepladsen og skyde på alt, hvad der bevægede sig. Denne trafik tiltog frem mod krigsafslutningen, og fik de danske arbejdere til at gå i strejke fra tid til anden. Det var rent faktisk temmelig farligt at opholde sig der under disse angreb.

Ud over de tre nævnte stillinger, var yderligere en stilling under opførelse ved gård nr. 33.

Hus i Nærheden af Vejen fra
Jerusalem til Bethlehem.

Tyske Spor slettes i Vandel



Sørgelige Rester af Herrefolkets Luftværnskanoner. Billedet er taget paa Vandel Flyveplads, hvor disse Kanoner er blevet sprængt i Stykker som et Led i den totale Ødelæggelse af den tyske Krigsmaskine.

Selv om tyske arkiver påstår, at der ikke var 40 mm Bofors luftskytskanoner i Danmark, synes dette billede at bevise det modsatte. Der var tre batterier med hver tre L-60 håndrettede Bofors kanoner alle under kommando af Kanonenhof, som lå oppe ved Vandel by.

Denne stilling blev aldrig fuldført. Ved gård nr. 87 blev luftværnskanonerne sat på støbte betonfundamenter, og kanonbesætningen brugte gården til indkvartering.

Det er vanskeligt at sige noget endeligt om, hvad tyskerne havde af antiluftskyts på Vandel. Opgørelserne svinger alt efter, hvilke kilder og hvilket tidspunkt, der er tale om.

1. januar 1945 opgøres skytset til: 9 stk. 40 mm Bofors antiluftskytskanoner med den tyske betegnelse 4 cm Flugabwehrkanone 28. Disse kanoner blev i Vandel krigen ud. Med hensyn til antiluftskyts af mindre kalibre angives 1. januar 1945 antallet 3 stk. 20 mm Flak, 4 lette 7,92 mm maskingeværer og 21 tunge maskingeværer (skyts med tre løb) er under opbyg-

ning. Der er tale om en 15 1/20 mm maskinkanon taget fra udfasede fly. Disse stillinger havde ingen højde- eller sideretning, det vil sige egentlige sigtemidler. Man forlod sig på en massiv beskydning mod fjendtlige fly og »håbede« så på en eller anden form for træfning. Ret primitivt, men andre kilder siger rimelig effektivt mod fly i lav højde. Hertil kom nu 6 firlinge maskingeværer af typen MG 17.

Personellet, der bemandede antiluftskytset tilhørte, le. Flakbatt. 2/836 (let antiluftskytsbatteri). Hvad der selvfølgelig vil interessere læserne, er, om hele dette luftforsvarspotentiale overhovedet kom i brug? Det gjorde det mod de allieredes jagere og bombefly. Der foreligger intet om, hvorvidt det

lykkedes at skyde disse ned.

Derimod har vi en beretning fra en engelsk bombepilot, Warrant Officer E. A. Dax, som natten mellem den 26. og 27. april 1945 blev skudt ned af kanonluftforsvaret på Fliegerhorst Vejle, pr. Vandel, han skriver: April 1945. Englænderne havde kæmpet sig gennem Tyskland til det danske grænseområde. De norske og danske modstandsbevægelser stod klar til kamp for at hjælpe deres britiske allierede. Her var det af afgørende betydning, at Royal Air Force, RAF, nedkastede forsyninger til disse modstandsbevægelser. Det var her, vi kom ind i billedet.

Vi fik ordre til at kaste forsyninger ned til danskerne i Odense. (Det var måske Midelfart, eg kan ikke huske det



Vraget af L-LOVE ligger her udbændt i Plouglund Mose.

præcist). I henhold til ordren startede vi fra Rivenhall flyveplads ved Witham i Essex, hvor jeg gjorde tjeneste ved 295. Squadron (Eskadrille). Min afdeling, 38th. Group, havde specialiseret sig i nedkastning af faldskærmsjægere, Towing (slæbning) af svævefly.

Vor eskadrille havde deltaget i Nordafrika, på Sicilien, på D-dagen (6. juni 1944, landgangen i Normandiet, forf. bem.) og ved Rhinen. Vi havde altså mødt tyskerne ved adskillige lejligheder.

Starten fra Rivenhall fandt sted kl. ca. 22.00 i et vidunderligt klart måneskin.

Ordren lød på at krydse Nordsøen i en højde af ca. 200 fod (66 m). Dette for at komme ind under »the Huns radar« (hunnet var et engelsk slangudtryk for tyskere, forf. bem.), den tyske radarovervågning. Jeg erindrer, at det var meget varmt i vor Short Stirling, (4-motoret bombefly) med kaldesignalet L - Love. Jeg havde svært ved at holde mig vågen, jeg havde vist drukket lidt rigeligt med øl aftenen før. Hele vejen kunne vi, på grund af det klare måneskin, se skibene og over land husene

under os, lige til vi nåede målet.

Der var forud for nedkastningen aftalt et signal med vore danske venner. I dette tilfælde var signalet »BK«. Signalet skulle blinkes med en stavlygte med blå glas adskillige gange efter hinanden. Vi ankom til målet på det aftalte klokkeslæt og begyndte at kredse over nedkastningsstedet, men vi modtog ikke noget signal. Det betød fare for os, især hvis hunnerne var der. Vi skulle i henhold til ordren kredse over stedet i 15 minutter. Da de var gået, besluttede jeg at returnere til basen.

Nu er det meget svært at foretage kortlæsning i 200 fods (66 m) højde og især om natten. Da vi ikke havde tilladelse til at anvende vort G-system (navigationshjælpemiddel, forf. bem.) på grund af Jerry (nyt engelsk slangudtryk for tysker), der ved hjælp af pejling let kunne spore os, ja, så mistede vi orienteringen.

Vi havde planlagt, hvordan vi skulle undgå de kendte flakområder, oplysninger om disse havde vi fået gennem den danske modstandsbevægelse. På

grund af, at vi havde mistet orienteringen, fløj vi direkte ind over Vandelområdet, hvor Luftwaffe-Flakgruppen ventede på os.

Det er ikke særlig svært at ramme en stor 4-motoret Short Stirling, der flyver af sted i 2-300 fods højde. Først blev styr- og bagbords inderste motorer ramt. Jeg aktiverede slukningsapparatet, og det lykkedes at slukke ilden. Flyet blev ramt igen og igen og brød endnu engang i brand. Nu kan en fuldt lastet Stirling ikke flyve på to motorer, og da jeg vidste, at lasten bestod af højeksplosive sprængstoffer til sabotage, og absurd nok, uldne sokker og cykeldæk, begyndte jeg at tænke på nødlanding. Jeg fortsatte ligeud (vestpå) og håbede det bedste. Lykken var med mig den nat. Med få tommers afstand til vingespidsene skød vi ind mellem nogle trægrupper og landede i den meget bløde Plouglund mose.

Fem af os kom sikkert ud. Ulykkeligtvis var den sjette, bombeskytten, Flight Sergeant J. Ayres, der må være blevet ramt, medens vi var på vej ned, blevet alvorligt såret. Han blev



Besætningen på L-LOVE er siddende fra v. radiotelegrafist og Flight Sergeant Frank W. Fuller, pilot og Warrant Officer, Ted Dax, navnet på nummer tre er ikke opgivet. I bagerste række fra højre er det Tommy, grad, navn og funktion ikke oplyst. Så er det i civil tail gunner, Eddie, efternavn ikke oplyst. Nr. tre fra højre er Ron, igen uden grad, funktion eller efternavn.

taget til fange af hunnerne. Nogle få dage senere døde han på et Wehrmacht Lazaret. De havde dog fulgt Genevekonventionen og behandlet ham godt.

Telegrafisten Flight Sergeant, Frank W. Fuller og jeg fulgte ad den ene vej, medens hale-skytten Flight Sergeant E. Tate og flyvemekanikeren Flight Sergeant R. F. Day gik i den anden retning.

Jeg vidste, at den engelske hær var nået til Flensborg, hvor Waffen SS forsøgte en sidste modstand, omringet af den engelske 6th. Airborne Division, i hvilken også indgik mit stamregiment, The Devonshire Regiment, som jeg er meget stolt af. Jeg besluttede derfor, at vi måtte gå de ca. 60 miles for at få kontakt med vort infanteri. Vi gik om natten, og gemte os på gårdene om dagen, hvor den

tyske Wehrmacht brugte tiden til at lede efter os. De danske gårdmænd hjalp os med mad og husly og fortalte os samtidig, hvor Wehrmacht var, således at vi kunne undgå dem. Navnene på dem, der hjalp os, er, hr. og fru Hans og Margrethe Laugesen Hansen,

Grandal, Bække. Fru Olga Hansen, Karstensminde, Vorbasse, og Lars P. Larsen, Nebelvej 10, Jylland. (Sidste adresse nok lidt mangelfuld, men stedet er Vorbasse).

Jeg kan ikke takke disse gode mennesker nok. Thi, hvis vi var blevet taget til fange af hunnerne, var vi blevet krigsfanger, hvorimod de ville være blevet myrdet af tyskerne. De var gode danske patrioter. De modtog da også senere tak fra danske og engelske myndigheder for deres indsats. Deres navne vil blive holdt i ære i begge lande.

Vi fortsatte vor vandring sydpå, indtil vi over BBC hørte, at Hitler var død, og tyskerne havde overgivet sig. Vi kontaktede den danske modstandsbevægelse, som hjalp os til København til den engelske hærs hovedkvarter. Derfra gik turen tilbage til »Good old England«.

På næste og er der et billede af Frank W. Fullers sidste besøg i Danmark. Den våde 27. april 2001.

Torsdag 28. april 2005



Den 27. april 2005 var Frank Fuller, tv. i billedet, i Danmark i forbindelse med afsløringen af mindestenen ved parkeringspladsen i Plougslund. Han står med en vagdel i hånden fra L-LOVE, som han, sammen med forfatteren til denne sidste del af historien om L-LOVE, skulle søge at identificere, det lykkedes ikke.