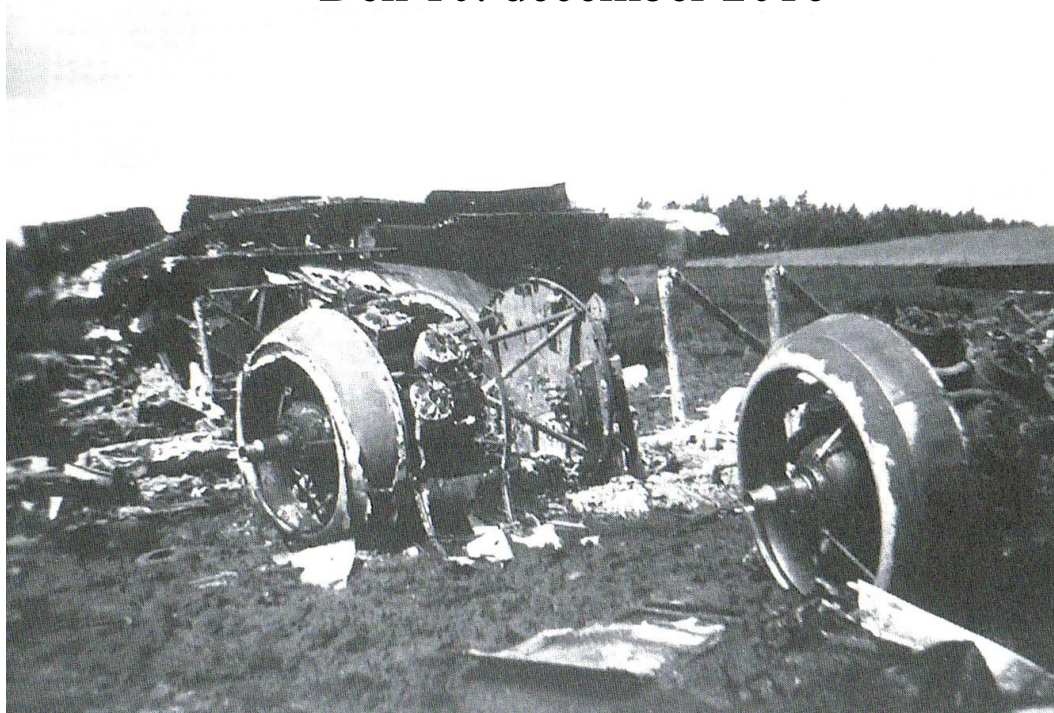


Nyt om fly fra ind- og udland

Den 10. december 2016



Resterne af den Short Sterling skudt ned af Flugverteidigung på Fliegerhorst Vandel den 27. april 1945 om morgenen. Hvor Flight Sergeant Frank Fuller var med som radiotelegrafist.



Hold ud og stå fast
Vi ser og vi kæmper

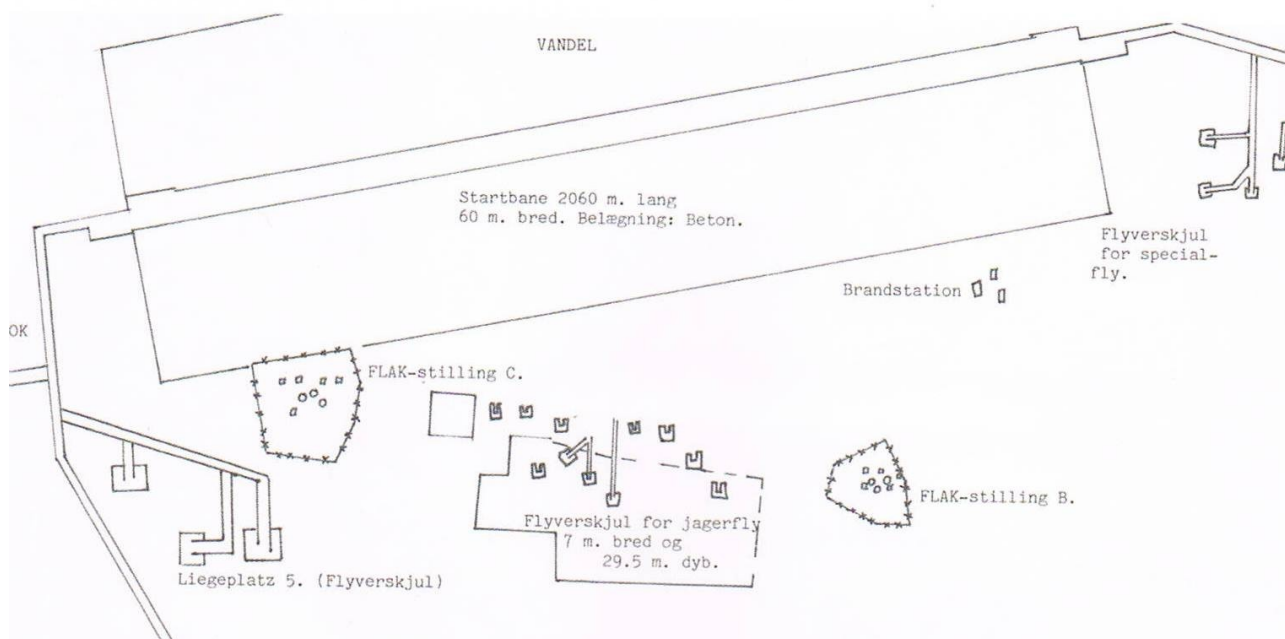


Dette organ er privat. Det udsendes gratis til medlemmerne af Foreningen af Tidligere Ansatte på Flyvestation Vandel, Medlemmer af Flyvevåbnets Soldaterforening, Afdeling Vandel samt alle der er interesseret i flyvning. Man kan "abonnerer" på de periodiske udsendelser ved at sende sit navn og e-mail adresse til N.M. Schaiffel-Nielsen, nmsn@mail.dk. Kilderne til udsendelserne er Flyverstaben, Lockheed Martin, Boeing, Airbus, Eurocopter, AgustaWestland og mange andre.

Til platinbryllup i Hemel Hempstead

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Hemel Hempstead den 29. oktober 2016. Det hele begyndte natten mellem den 26. og 27. april 1945. Om aftenen startede en Short Stirling fra Rivenhall flyveplads ved Witham i Essex. Flyet hørte til 295. eskadrille og opgaven lød på at flyve til Danmark i 200 fods, lig med 66 meters, højde. Det for at krybe under den tyske radar. Da de nåede Middelfart området, hvor de skulle kaste forsyninger ned til modstandsbevægelsen. Uheldigvis kom det svar de ventede fra jorden, morsetegnet BK, lavet med en stavlygte. De måtte vende om og flyve hjem. Med i flyets seks mand store besætning var radiotelegrafisten Frank Fuller. Det er ham og hans dengang forlovede, Frances denne historie handler om.



Skitsen viser de stillinger der indeholdt 40 mm antiluftskytskanoner, fremstillet af svenske Bofors.

Ordet FLAK er en sammen-trækning af det tyske Flugabwehrkanone, antiluftskytskanon. Den danske betegnelse er kanonluftforsvar, denne betegnelse vil blive anvendt herefter. 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 og, et mindre og til højre for indgangen ét lille rum. Bagerst i bunkeren var en nødudgang. Bunkerne blev brugt som beskyttelsesrum 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. Udover de tre nævnte stillinger, var yderligere en stilling under opførsel ved gård nr. 33. 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 tids-



De tyske luftværnsartillerister af le. Flakbattr2/836. (Let antiluftskytsbatteri) undervises her i brugen af 20 mm antiluftskytskanon. (foto N.M. Schaiffel-Nielsens arkiv).

punkt der er tale om: 1. januar 1945 opgøres skytset til: 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 30 20 mm Flak 4 lette 7,92 mm maskingeværer og 21 tunge maskingeværer. Den næste kilde siger 15. marts 1945, at 8 drillinge (skyts med tre løb) er under opbygning. Der er tale om 151/20 mm maskinkanoner 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 rimeligt effektivt mod fly i lav højde. Hertil kom nu seks vierlinge maskingeværer af typen MG 17 (7,9 mm.). Personellet der bemandede antiluftskytset tilhørte le. Flakbattr2/836. (Let antiluftskyts-

ressere læserne er, om hele dette luftforsvarspotential overhovedet kom i brug? -Det gjorde det. Det er allerede nævnt, at batterierne skød efter de engelske og amerikanske jagere. Der foreligger intet om, hvorvidt det reelt 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 151ev skudt ned af kanonluftforsvaret på Fliegerhorst Vejle, pr. Vandel, han skriver:

April 1945. Englænderne havde kæmpet sig op 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 af-



Ved kanonluftforsvarets stillinger var der opført bunkers i mursten. Bunkerne blev brugt til beskyttelse af mandskabet og opbevaring af ammunition. Bagerst er der et hul som man kan komme ud af, hvis bunkeren bliver ramt af en bombe. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)



Et ikke perfekt billede fra Vejle Amts Folkeblad viser, at de svenske 400 mm Bofors luftværnskanoner også kom i brug i Vandel. (Foto Vejle Amts Folkeblad maj 1945).

gørende betydning, at Royal Air Force, RAF, nedkastede forsyninger til disse modstandsbevægelser. -Det var her vi kom ind i billedet.

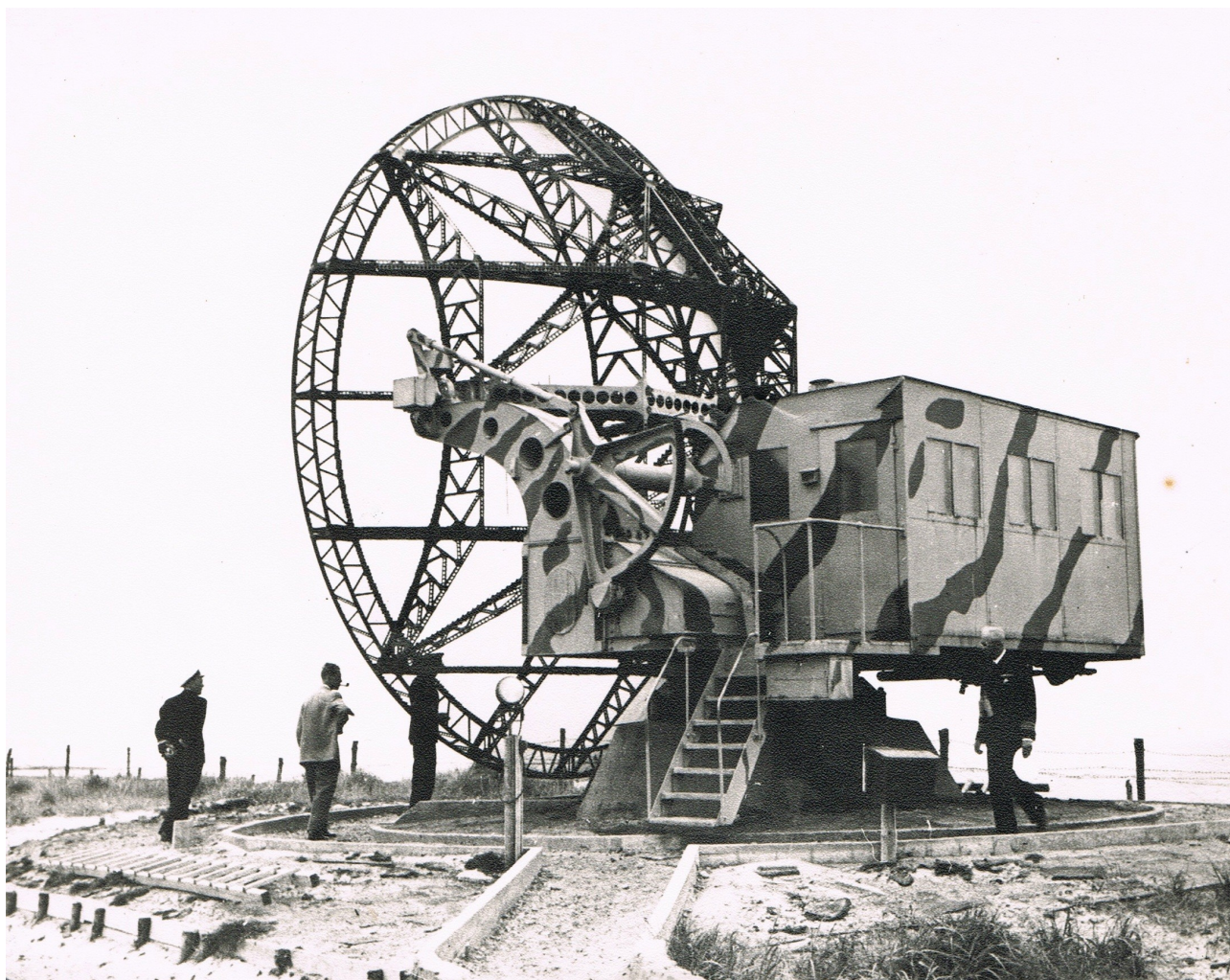
Vi fik ordre til at kaste forsyninger ned til danskerne i Odense (Det var måske Middelfart, jeg kan ikke huske det præcist). I henhold til ordren startede vi fra Rivenhall flyveplads ved Witham i Essex, hvor jeg gjorde tjeneste ved 295. Squadron (Eskadrille). Min afdeling 38th. Group (38. gruppe), havde specialiseret sig i nedkastning af faldskærmsjægere, Towing (Slæbning) af svævefly samt nedkastning af forsyninger. 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 Flyvestation Rivenhall fandt sted kl. ca. 22:00 i et vidunderlig 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" (Hunner var et engelsk slangudtryk for tysker, forf. bem.) den tyske radarovervågning. Jeg erindrer, at det var meget varmt i vor Short Stirling, (4-moteret 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 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



Billeder viser en Würzburg Riese (FuMG 65) Radar. FuMG står for Funkmessgerät, måling ved hjælp af radiobølger. Radarantennen kan dreje 360° rundt, og i højden kunne den sænkes til -5° og løftes op til +95°. Som søgeradar kunne den, under gode forhold opfange et i en afstand på op til 80 km., under normale forhold, omkring 60 km. med en nøjagtighed på omkring 100 m. Den sideværts pejling havde en nøjagtighed på + - 0,2°, medens afvigelsen ved højdebestemmelsen var + 0,25°. Radaren med antenne vejede 15 tons og var 7,9 m. høj og 7,5 m. bred. Bemandingen var på seks mand. Fra 1942 til krigsafslutningen blev radaren fremstillet af firmaet Telefunken. I alt ca. 1.500 stk. (Billede gennem Danmarks Frihedsmuseum).

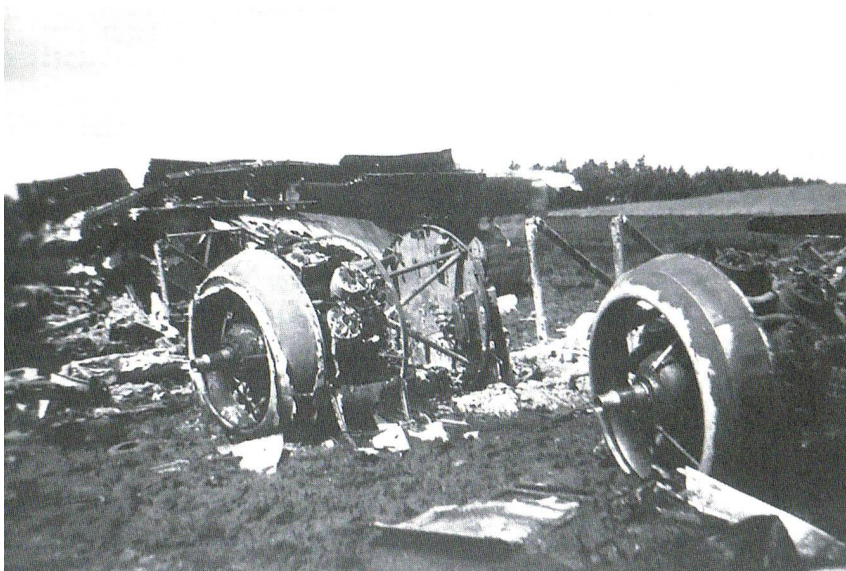
igen og brød endnu engang i brand. Nu kan en fuld lastet Stirling ikke flyve på to motorer, og da jeg vidste, at lasten bestod af højeksplosive sprængstoffer til sabotage, og absurd nok uldne sokker og cykeldæk, begyndte jeg at tænke på nødlanding. Jeg fortsatte ligeud (vestpå) og håbede det bedste. Lykken var med mig den nat. Med få tommers afstand til vingespidserne skød vi ind mellem nogle trægrupper og landede i den meget bløde Plougslund

Mose.

Ayers hårdt såret

Fem af os kom sikkert ud. Ulykkeligvis var den sjette, bombeskytten, Flight Sergeant J. Ayres, der må være blevet ramt medens vi var på vej ned, blevet alvorligt såret. Han blev taget til fange af Hunnerne. Nogle få dage senere døde han på et Wehrmacht Lazaret. De havde dog fulgt Geneve-konventionen og behandlet ham godt. Navigatøren, Flight Sergeant T.

Jones, radiotelegrafisten, Flight Sergeant F.W. Fuller og jeg fulgtes ad den ene vej, medens haleskytten, 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 Flensburg, hvor Waffen SS forsøgte en sidste modstand, omringet af den engelske 6th. Airborne Division (6. Luftbårne Division), i hvilken også indgik mit stamregiment, the Devonshire Regiment, som jeg er meget stolt af.



L-Love brændte fuldstændig ud, som det se er vingen brændt helt væk medens de to motorer ser rimelige ud (Foto gennem boghandler Krogh i Billund)

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 Margrete 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 Hit-

ler 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".

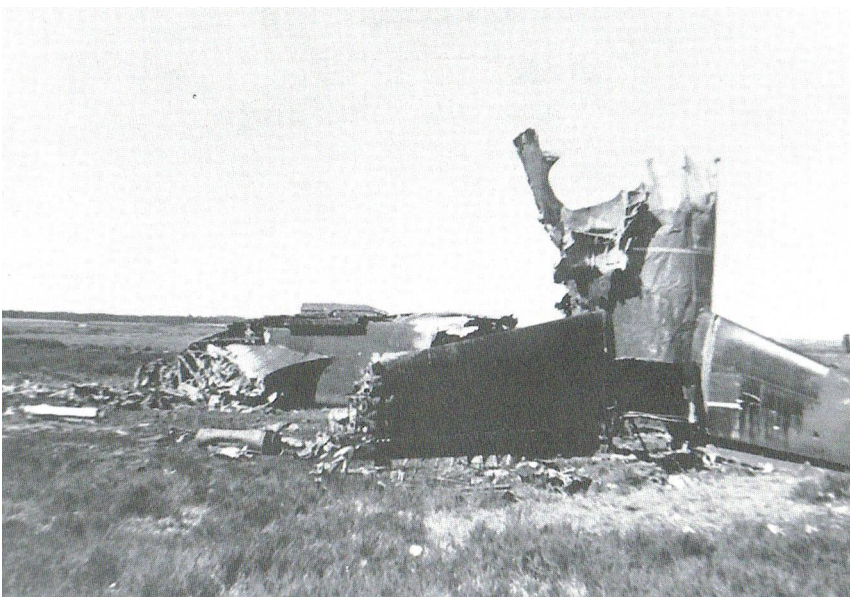
Radiotelegrafistens oplevelse

Indtil nu er oplevelsen af at være blevet skudt ned af antiluftskytset på Vandel beskrevet af Warrant Officer (Seniorsergent) Ted Dax. Det følgende er et

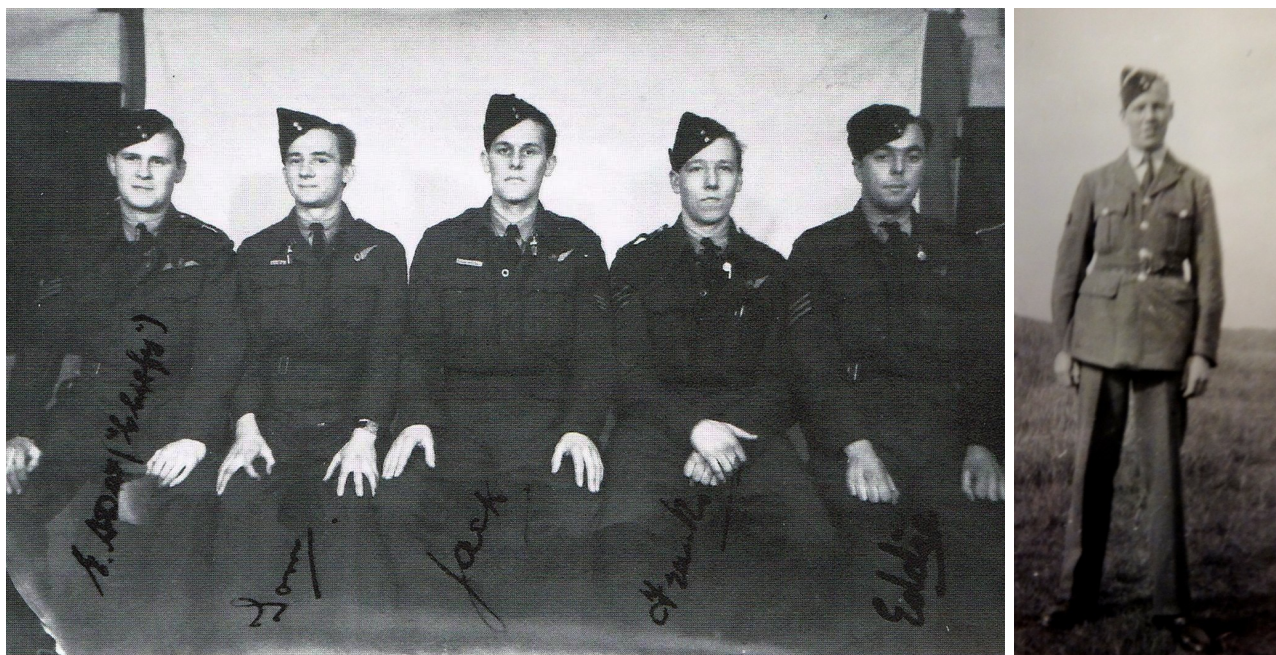
uddrag af radiotelegrafisten, Flight Seargent Frank Fullers bog "The return Journey- Shot Down – Missing over Denmark" (Rejsen hjem – Meldt savnet over Danmark). Oversættelse P.K. Larsen.

Da vi nåede frem, stadig i lav højde for at undgå fjendtlig aktivitet, kom der imidlertid ingen lyssignaler. Vi cirklede to gange, men der skete stadigvæk intet, og da vi måtte tænke på brændstofforsyningen for at kunne nå tilbage til basen, gav navigatøren, sergent Tommy Jones, Ted den nye kurs for hjemturen. Alt gik fint. Vi havde ikke set tegn på fjendtlig aktivitet overhovedet, og motorernes brummen, opmærksomt overvåget af flymekaniker sergent Ron Day, fortalte os, at alt var OK. Vi krydsede Fyn igen på vej mod den største del af Danmark. Da vi fløj over kysten til dette fjendtlige territorium, syntes det, som om vores frygt forud for turen var gjort til skamme.

Halvvejs over Jylland nu - endnu 10 minutter og vi er over Nordsøen og så fuld kraft hjem. Skipper var steget til mellem



Billedet viser de sørgelige rester af L-Love's haleparti.



Besætningen på L-Love fra venstre er det Warrant Officer, senere udnævnt til Flight Lieutenant, ?, Flight Sergeant Jack, ? Haleskytten Flight Sergeant Eddie. Stående i sit eget billede, Flight Sergeant og radiooperatør Frank Fuller (Billede fra Frank Fullers bog).

150-200 fod, fordi månen var ved at blive dækket af skyer. At flyve i lav højde var meget trættende og anstrengende for øjnene.

Jeg havde lige sat mig til rette for at modtage en meddelelse over radioen, da problemerne startede.

"Antiluftskyts tværs om styrbord, dyk og drej styrbord - GO!" skreg agterskytten sergent Eddie Tate, og øjeblikkelig rullede og dykkede flyet, da Ted fulgte anvisningerne.

"Hold øje med jorden, Jack, lad mig vide, hvis vi går for lavt!", råbte han. "OK, cock, du har masser af plads endnu".

Dykket og drejet fortsatte. Vi klarede det. Alle lydsporene pumpede lige over os, uden at ramme. Jeg stod i observationskuplen nu, og jeg kunne se små ildkugler på jorden, som pludselig hvinede forbi flyet i utrolige mængder.

,OK Ted, drej bagbord og ret op!", kom det fra Jack. Igen følte jeg flyet rulle, denne gang

til venstre. Eddies kanoner i det bagerste tårn begyndte at snakke med, og pludselig, med en lyd som grus på et bliktag, pebrede antiluftskytset os til.

Et pludseligt glimt bag mig fik mig til at vende mig, og før jeg var nået helt rundt, syntes et klart, rødt skær at oplyse hele himlen. Det kunne kun betyde en ting: Brand! Flammer skød ud fra indre bagbords motor og strøg helt tilbage efter flyet.

"Indre bagbord i brand, Ted!" skreg jeg gennem intercom.

"OK", svarede han kort og begyndte at kantstille propellen, før han aktiverede brandslukkeren. Brændstoftankene var imidlertid også gennemhullede, så ilden i motoren blev kun dæmpet et kort øjeblik, før den flammede op igen.

Så brød styrbords indre motor også i brand, og Ted gav ordren. "Klar til at springe ud, kammerater". Vi har kun to motorer tilbage, og hun taber højde. Jeg kan ikke holde hende oppe!" Jeg tog min faldskærm

fra hylden og clipsede den på mit remtøj."OK at springe!" sagde Jack, "Radiooperatør OK!" sagde jeg. "Navigator OK!" fra Tommy

Vi hørte intet fra de andre, og vi fandt bagefter ud af, at Eddie var halvvejs ude af sit tårn, og Ron, mekanikeren, var nede og efterse brændstofhanerne på de motorer, der var i brand. Få sekunder efter råbte Ted.

"Annullér den sidste ordre, vi er for langt nede. Vi er nødt til at forsøge en mavelanding. Klar!", og efter en pause "Åbn min luge, vil du Tommy?"

Jeg trak stikket til mit samtaleanlæg ud og indtog

"crashposition" (position ved truende havari) bag en armeret sektion af flyet, og mens jeg trykkede mig mod den, bad jeg til, at vi alle ville slippe med livet i behold.

Jeg tænkte på et løfte, jeg havde givet til en, jeg altid vil elske:

"Jeg vil altid komme tilbage til dig". I de næste sekunder tænkte jeg kun på hende. Tænk, hvis



Lars P. Larsen og hans hustru Tinne fotograferet af Frank Fuller i deres hjem i 1968.

dette var afslutningen på alt, og jeg aldrig skulle komme tilbage!

Så ramte vi jorden!

Sammenstødet tvang mig tilbage mod armeringen og rev den stol løs, jeg sad på. Mit hoved blev kastet tilbage mod stålpladen. Paneler fra siderne af flyet for gennem luften, og jeg løftede armene for at beskytte ansigtet. Røg og benzindampe fyldte flyet, og vi hostede og spruttede, da vi fik det ned i lungerne. Vi syntes at blive luftbårne igen et øjeblik, så kom sammenstød nummer to. Ikke så voldsomt denne gang, men slemt nok endda, og jeg blev igen kastet tilbage mod armeringen.

Med ét var alt stille, bortset fra knitrende flammer og den mærkelige, næsten brønde lyd nu

og da, når en brændstoftank sprøjtede brændende benzin. Ted, Tommy og jeg var ude af forreste luge på nul tid, og skønt der var 4 meter til jorden, var alt der skete med os, at Tommy forstuvede anklen, og vi fik våde fødder. Vi landede i mudder og vand til knæene. „Hvor er resten af drengene Ted?" spurgte jeg. "Det må guderne vide!" svarede han, "Vi kommer aldrig ind i den tingest igen. Vi er forbandet heldige, at vi er i live!"

Vi råbte deres navne to-tre gange, men fik intet svar, så vi gik ud fra, at de enten var dræbt eller undsluppet.

„Lad os komme væk herfra!" sagde Tommy, "De tanke kan ryge i luften hvert Øjeblik, og der er sprængstoffer i bombela-

sten!"

Vi smed faldskærme og redningsveste, mens vi løb over mosen, vi var landet i. Til tider gik vi i vand til knæene, men vi fortsatte, og endelig skiftede mosen til marker med hegn, og det blev lettere at komme frem. Hele den nat enten gik eller løb vi for at komme så langt væk fra, hvad der var tilbage af flyet, som muligt. På et tidspunkt kom vi forbi en gruppe mennesker, som stod som silhuetter mod himlen, og som MÅ have set os. Efter at have gemt os bag en hytte i godt ti minutter, uden at de reagerede, kravlede vi på hænder og knæ over den næste mark.

Tilbage til England

Dax, Fuller og én til flygtede vær fra de brændende vrag. De søgte ind hos Østergaard Madsen i Gilbjerg. Her var man ikke begejstret for at hjælpe så de søgte videre til gården Virkelyst, hvor Tinne og Lars Peter Larsen tog imod dem og gemte dem poppe på høløftet. Næste dag havde Tinne lavet mad til dem. Et festmåltid fortæller Frank Fuller tre æg og noget fedt bacon. Bagefter fik de kaffe. "erstatning" kaldte danskerne det, men de smagte pragtfuldt.

Krigen sluttede den 5. maj om morgenen og de tre kunne trække vejret lettet. Så gik turen tilbage til England.

Gensynet

I 1968 kunne Frank vise de mennesker som havde hjulpet ham. De var på besøg på Virkelyst og han andre som havde været hjælpsomme ved de tres flugt.

Frank glemte aldrig Danmark. Med mange lange breve holdt



Forfatteren til denne historie holder paraplyen over Frank Fuller under dennes besøg for 70-pret for nedskydningen den 27. april 1945. (Fotografen ukendt).

han forbindelsen ved lige. Det blev over årene til et hav af breve, julekort og kort til påske. Da de som hjalp ham i første omgang ikke var mere, så holdt han forbindelsen med deres børn og nu 2016 er det børnebørnene der holdes, der holdes forbindelse.

Ni drog ud

Frances og Frank blev gift i 1946. Her for ikke længe siden, kom der en invitation til at deltage i deres platinbryllup (på dansk jernbryllup). Den invita-

tion blev efterkommet af ikke mindre end otte efterkommere efter hjælperne fra 1945, plus forfatteren. Hele turen blev arrangeret af Kåre Fredsted som har taget på det med; fly billetter, taxaer, hoteller og, hvad der skal til på sådan en tur. Forfatteren må karakteriseres som immobil, et forhold Arne Fredsted Jensen rådede bod på sammen med de øvrige otte deltagere i rejsen.

Hjertelig modtagelse

Mødet med Frank og Frances

var noget af det mest hjertelige man kan forestille sig. Der var varme håndtryk og store knus. Danskerholdet kom en halv time før de engelske gæster. Pludselig var der 70 i lokalet. Hende Majestæt Elizabeth den Anden havde sendt et gratulationskort. Dronningens billeder stod bag den flotte bryllupskafe.

Franks syn er blevet svækket med alderen, men ikke mere, end at han kunne identificere medlemmerne af hans besætning på billederne i historien om, hvordan det gik til at tyskerne skød hans fly ned.

Olle Kalle

Født i 1923 og 1924 var alderen henholdsvis 94 og 93 år. Ved besøget i privaten næste dag, var modtagelsen igen hjertelig. Hjemmet var præget af de to's tjeneste i RAF under Den Anden Verdenskrig.

Frank viste en model af en Short Sterling frem. Den stod i vinduet sammen med modellerne af en Spitfire, en Lancaster og en Hawker Hurricane. Vi fik en grundig forklaring på indretningen af Sterlingen, der egentlig var et fire montoret bombefly, men den Mk, 5 Frank fløj med i var ombygget til at nedkaste forsyninger til modstandsbevægelserne i Europa. Næsetårnet var modificeret til at en observatør havde frit udsyn og maskingeværerne derfor var fjernet.

Frances og krigen

Frances gjorde tjeneste i ATS som var Auxiliary/Territorial Transport Service. Det betød, at hun også modtog 1939-1945 War Medal. Hun og Frank var allerede forlovet, og som Frank skrev i sin bog, at han havde

lovet at komme hjem til hende. På en hylde var der et billede af både Frank og Frances i uniform og ved siden af billederne den lille nål som bærer påskriften Veteran.



Billeder af Frank og Frances Fuller tilbage i 1944, medens de begge var i tjeneste.



Livet har sat sit præg på Frank og Frances Fuller. Sønnen Trevor sagde i sin tale til sine forældre, -I har haft et sjældent godt ægteskab, aldrig har vi børn hørt et forkert ord imellem jer. Mit korte bekendtskab med Frances gav mig et indtryk af en venlig og hjertevarm kvinde, som man meget vel forstod, at Frank gerne ville hjem til. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)



Fra v. Frances og Frank Fuller, der studerer billedet af Franks besætning tilbage den 27. april 1945. Hans syn var godt nok til at se, hvem de var, og huske deres navne. Hans hukommelse var imponerende.



Franks medaljer er fra højre 1939-1945 Star Medal, givet for at være i Royal Air Force. The France and Germany Star Medal, Den fik han for at gennemføre operationer over Europa, i dette tilfælde nedkastning af forsyninger. 1939-1945 The Defence Medal, Frank Fuller var kun 16 år gammel da han var medlem af Hjemmeværnet. Så følger 1939-1945 War Medal, den blev givet til alle der havde gjort tjeneste under krigen. Den sidste medalje fik Frank Fuller for sin eksemplari-



Stående bag ægteparret Frances og Frank Fuller ses, Stephi Wolgast Stephensen Fredsted, Kåre Fredsted, Jonna Eklund, Peter Eklund, Hanna Dorthea Vig, Grethe Paaske, Frank Juhl Paaske, Arne Fredsted Jensen og Niels Martin Schaiffel-Nielsen. (Foto Christine Fuller)