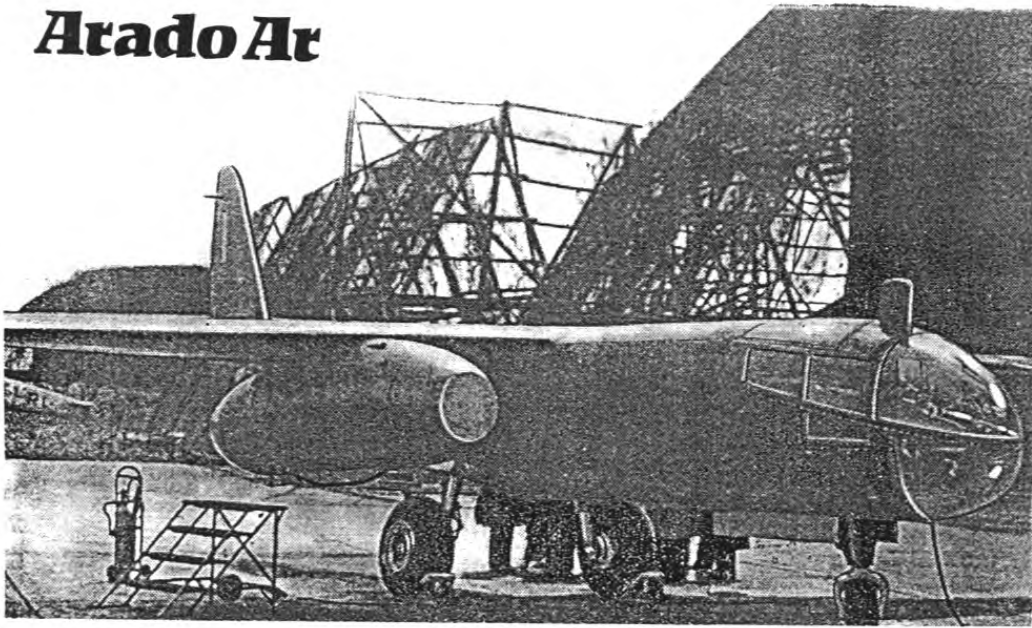


Arado Ar

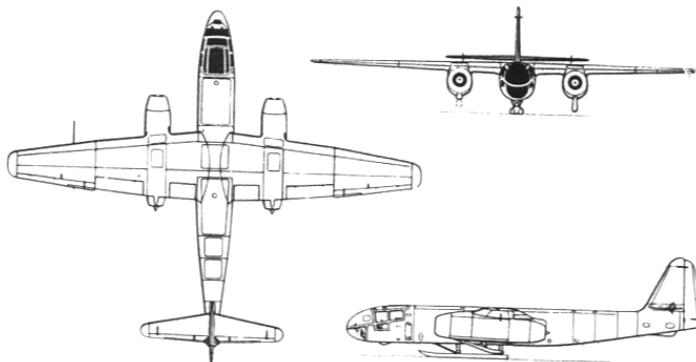


► Arado Ar 234 Blitz

Billedet herover stammer fra pressens besøg på Karup Flyveplads den 25. juni -45. Det er den ene af de to maskiner, som englske piloter stod for at skulle flyve til England.



Above: Take-off by the Ar 234 V9, the first of the B-series with conventional landing gear. This aircraft also featured an ejection seat, pressure cabin and drop tanks



Above: Three-view of Ar 234 V1 (first prototype)

To oberster i Karup ledede det tyske luftforsvar i Danmark —

Efter at Danmark i december 1943 blev gjort til et selvstændigt tyske jagerafsnit. - Ny bog om de allierede flyvninger under krigen og hjælpen til de nedstyrkede flybesætninger



Kort efter at være landet med faldskærm afhøres en RAF-sergent her af en Luftwaffe-officer.

Under Danmarks besættelse dirrede luften ofte af bulderet fra større eller mindre flokke af allierede fly, hvis mission førte dem gennem den port til østersøegnene, som Danmark var. Antallet af overflyvninger i tiden 1940-45 løb op i adskillige gange 10.000. Af disse maskiner nedstyrkede eller nedlandede ca. 250. Af de ombordværende 1600 besætningsmedlemmer blev godt tre fjerdedele dræbt, mens resten, ca. 400, overlevede en nedstyrtning paa dansk omraade.

Mange blev taget til fange, men andre undslap. Takket være indsats fra modstandsbevægelsen og befolkningen iøvrigt lykkedes det efter den 29. august 1943 — og efter at jødetransporterne havde skabt faste illegale ruter — at faa næsten 100 allierede flyvere transporteret til Sverige.

Om dette spændende afsnit i besættelsestidens historie er i dag paa Odense Universitetsforlag udkommet en bog af Anders Bjørnvad, „De fandt en vej“. Forfatteren har siden 1963 hjemsogt alle tænkelige kilder til belysning af sit emne: en halv snes af de arkiver, dr. phil. Jørgen Hæstrup i sin tid indsamlede, tyske militærdokumenter, Civilforsvarsstyrelsens arkiv, arkiver

i danske politikredse m. v. Oplysninger fra USA, England og Tyskland er ogsaa indhentet. Sidst, men ikke mindst har en række af de allierede flyvere, afgivet beretning.

Resultatet af dette ihærdige arbejde er blevet en bog paa 170 sider, der helst læses i eet stræk, saa spændende er den. Dertil kommer et fyldigt afsnit med noter og henvisninger til kildemateriale samt en

række kort og fotografier med tilknytning til emnet.

Ruterne ind over Danmark

I tiden fra september 1940 til sommeren 1942 foretoges samtlige bombninger over det europæiske kontinent af Royal Air Force. I denne periode foregik indflyvninger over Danmark næsten altid om natten. Ruten gik tværs over Sønderjylland til Østersøen, hvor maskinerne drejede mod syd eller sydøst, saaledes at de kunne angribe f. eks. Kiel eller Rostock fra nord. Hjemflyvningen fandt ofte sted ad samme rute, som var benyttet ved indflyvningen.

Frem gennem 1942, da RAF havde faaet større og større bombemaskiner, beskrev de overflyvende maskiner en større og større bue ind over Danmark. De fløj ind mellem Ringkøbing og Sild, saaledes at de, der fløj nordligst, derved overfløj Sydjylland, Fyn, Sjælland og øerne i Østersøen paa vej mod maaleene i Nordtyskland.

Efter at amerikanerne var traadt ind i krigen, tog overflyvningerne et kolossalt opsving, idet amerikanerne fra sommeren 1943 foretog

dagangreb paa maal i Tyskland, samtidig med at RAF foretogede de natlige overflyvninger.

Hvor mange allierede fly, der har været i luften over Danmark, lader sig aldrig fastslaa, men forfatteren regner med et tal omkring 40.000, nemlig 30.000 flyvninger i forbindelse med bombetogter (herunder hel eller delvis jagereksperte) og 10.000 til andre arter af overflyvning, herunder vaabenedkastning og ikke mindst mineudlægningsoperationer. En flyvende hær paa en kvart million mand overfløj dermed Danmark under besættelsen.

Forfatteren fremhæver, at det danske luftrum aldrig var en hovedrute for de allierede. Naar tallet paa overflyvninger alligevel blev saa stort, hænger det sammen med, at foruden at være indgangen til østersøområdet var Danmark reserverute for den allierede luftoffensiv mod selve Tyskland. Hvis vejrforholdene over Frankrig, Holland og Belgien var for daarlige, gjorde man i stedet turen over Danmark. Tillige passerede kureruten mellem England og Sverige over Danmark, særlig i 1942-43, ligesom vaabenedkastningsflyene til Polen gik over Danmark.

Det tyske forsvar

Til imødegaelse af den allierede overflyvning af Danmark iværksatte tyskerne tid efter anden en lang række forsvarsforanstaltninger. Man oprettede straks efter besættelsen varslingscentraler i Aalborg, Aarhus, Kolding, Odense og København. Disse centraler fik meldinger fra tyske lytteposter og pejlestationer placeret paa passende bakketoppe over hele landet. Langs Jyllands vestkyst saaledes med ti-

den en masse pejlestationer. Den 1. marts 1941 var der paa strækningen fra Svinkløv til Lodbjerg ialt 10 stationer, d.v.s. nogenlunde en for hver 10 kilometer. Hele det tyske varslingsystem var koblet sammen via direkte telefonforbindelser. Forbindelsen til Tyskland synes at have gaaet over visse tyske radiostationer, saaledes at der kunne arbejdes meget hurtigt.

Mod krigens slutning blev en række lytteposter upaalidelige set fra et tysk synspunkt. Posterne meldte ikke, naar der f. eks. observeredes vaabenedkastninger, hvilket var af betydelig værdi for modtæffolkene og de allierede flyvere.

Tavse østrigere ved Hald

Anders Bjørnvad fortæller saaledes, at en af de lytteposter, som ikke meldte, var beliggende højt paa partiet ved Lysgaard i nærheden af Hald sø. Da posten kort efter den 5. maj formelt skulle overgive sig, sendte modstandsbevægelsens Viborgdistrikt en lille repræsentation til stedet.

Efter overgivelsen kom modstandsfolkene i snak med postens chef, en oberstleutnant. Talen faldt paa den storslaaede udsigt, og modstandsfolkene spurgte, om man nogensinde havde set, naar der blev modtaget vaaben paa egnen. Herpaa svarede oberleutnanten bekræftende og pegede i nordvestlig retning mod Vedhoved og Finderup. Han mente, at der 6-8 km i den nævnte retning var blevet modtaget vaaben flere gange. Det passede til punkt og prikke! Viborgdistriktet havde netop en plads ved Vedhoved. Samme oberleutnant kunne ogsaa fortælle, at et sommerhus i Dolle-
rup blev benyttet som lagerplads for vaaben. Han baade beskrev huset og forklarede nærmere, hvor det laa. Ogsaa dette var korrekt!

Det første spørgsmaal, der blev rettet til oberleutnanten, var (selvfølgelig): Hvorfor gjorde De intet? Oberleutnanten svarede: Her er vi alle østrigere! . . . Dette var et meget stort held for de specielt implicerede og for Viborg distrikt. En anden bemanding kunne have faaet meget alvorlige følger.

Fra antiluftskys til jagere

Straks efter den 9. april 1940 maatte den danske hær aflevere sit antiluftskys til tyskerne, som etablerede flakbatterier rundt om i landet. I april 1942 var der saaledes flakgrupper i Aalborg, Grove, Kastrup, Frederikshavn, Esbjerg, Hansted og Aarhus. Hertil kom en række marinebatterier. Til og med 1943 nedskød tyskernes antiluftskys sandsynligvis flere allierede fly, end jagerflyene gjorde, men i krigens sidste halvandet aar ændrede dette forhold sig, dels fordi en del af skytset blev flyttet fra landet, dels fordi den stigende allierede overflyvning af Danmark paa vej til Tyskland tvang tyskerne til en ændring af luftforsvaret. En større jagerindsats blev nødvendig.

I løbet af sommeren 1940 blev de første startbaner færdige paa Aalborg flyveplads. Arbejdet var blevet udført af danske entreprenørfirmaer med dansk arbejdskraft, idet den danske regering foretrak denne ordning frem for den af tyskerne foreslaaede: tysk organisation, tysk arbejdskraft. Her spillede hensynet til den danske arbejdsløshed ind, ligesom regeringen mente, at den havde mere hold paa udviklingen, naar det var danske firmaer, der byggede.

I de kommende aar blev en række tyske flyvepladser bygget, og i april 1944 raadede man over 15. De vigtigste var Aalborg Vest, Grove (Karup), Kastrup og Værløse. Disse benævntes som „Fliegerhorst“. Hertil kom søflyvepladserne ved Aalborg og Thisted. Desuden 6 saakaldte Einsatzhafen, betegnelsen for endnu ikke fuldt udbyggede pladser, der dog kunne bruges i mobiliseringstilfælde. Disse var Aal-

borg Øst, Aunø, Esbjerg, Frederikshavn, Rye og Rom ved Lemvig. Ved Borris, Oksbøl og Rønne var der feltflyvepladser, mens Lundtofte betegnedes som landingsplads. Flere andre flyvepladser blev gjort færdige efter april 1944. Det gjaldt f. eks. Beldringe ved Odense.

Grove blev hovedkvarter

Efter at være fløjet over Østersøen med mindre styrker fra foråret 1943 indledte det amerikanske luftvaaben i efteråret 1943 storoverflyvninger over Danmark og Østersøen. Betød det, at de allieredes luftvaaben i stigende grad ville overflyve Danmark i 1944? Det antog luftwaffe, og derfor blev det være et selvstændigt Jagerafsnit. Den 28. december 1943 var „Jagerabschnittführer Dänemark“ klar paa Grove Flyveplads. Cheferne var to oberster, Bongartz og Vieh. I Grove opholdt sig ogsaa chefen for luftvaabnets stab, generalleutnant Schwabedissen.

Den tyske dagjagerindsats over Danmark i 1944 synes dog at have været ret beskedent. Natjagerindsatsen over Danmark 1944-45 blev derimod af betydeligt omfang. I Grove var der fra tid til anden stationeret staben for Nachtjagdgeschwader 3's II gruppe. En gruppe bestod af 3 Staffel, der hver igen bestod af 9-12 jagere.

Naar udtrykket „fra tid til anden“ er brugt, hænger det sammen med, at natjagerne af og til var flyttet andet steds hen. Det var f. eks. tilfældet i januar 1944, da 3-400 RAF-fly foretog en tilbageflyvning over bred front over Danmark. Den tyske kommando i Grove maatte da melde: „Natjagerne stod ikke til disposition, da de var trukket til Berlin, saa utvivlsomt forhaandenværende gode chancer maatte forblive ubenyttede“.

Maatte spare paa benzinen

I november 1944 var 3 natjagergrupper indsat til imødegaaelse af allierede overflyvninger af Danmark og Slesvig. De raadede over omkring 120 natjagere, unægtelig en anseelig styrke, hvis de alle opererede paa een gang. Det bør dog her tages i betragtning, at tyskerne alt ialt paa det tidspunkt raadede over 913 natjagere, men at de kun havde 600 piloter til at flyve dem. Dertil kom, at produktionen af færdige olieprodukter i tiden fra januar til december 1944 var faldet meget betydeligt. Alle tyske vaabenarter skulle spare, ogsaa Luftwaffe!

De tyske natjagere var dog generende for RAF lige til udgangen af april 1945. Ikke mindst de fly, som forsynede den danske modstandsbevægelse med vaaben og 8 maaneder, mærkede dette.

Kamp om kisterne

Som tidligere nævnt var det omkring 250 allierede fly, der enten styrtede ned over Danmark eller nedlandede paa dansk omraade, og omkring 1200 flyvere blev begravet her, heraf 1050 briter og 150 amerikanere. Mange hundrede druknede, naar flyene styrtede i havet. De mange flyvere, som døde, blev begravet paa mere end 100 kirkegaarde, men mange begravelser blev samlet nogle faa steder, saaledes i Esbjerg, hvor der ligger omkring 300. Mellem 1940 og 1943 fandt de fleste begravelser sted uden tysk indblanding, men fra efteråret 1943 prøvede tyskerne overalt i Danmark at forhindre dansk medvirken i forbindelse med flyverbegravelser. Det lykkedes næsten aldrig. Kampen om kisterne stod til det sidste, og et betydeligt antal danske deltog i den. En enkelt episode omtalt i bogen skal her nævnes:

I Dejbjerg ude ved Ringkøbing fjord laa 8 dræbte flyvere om morgenen den 30. august 1944. Sognepræsten forespurgte værnemagten om tilladelse til at begrave flyverne paa Dejbjerg kirkegaard. Det kunne der ikke være tale om! Sognefogden i Dejbjerg ringede derpaa til politimesteren i Ringkøbing og forelagde ham sagen. Denne foranledigede, at CBU-folk fra Herning kom til stede. Flyverne blev lagt i kister og kørt til kirkegaarden. Her foretog sognepræsten begravelsen under ret stor deltagelse fra sognets beboere. Ogsaa politimesteren i Ringkøbing havde fundet vej til Dejbjerg. Efter begravelsen blev sognepræsten og sognefogden samt sogneraadsformanden hentet til afhøring hos tyskerne i Stauning.

I foråret 1945 fik en britisk flyver kun en antagelig begravelse, fordi Lemvigs borgmester hos kom-

mandanten paa Rom flyveplads fik udvirket, at han og kredslægen maatte hente flyveren paa nedstyrtningstedet i en af Statens civile Luftværns ambulancer. Praksis var ellers - paa grundlag af den tyske ordre fra sommeren 1944 - at flyverne skulle begraves paa nedstyrtningstedet og ikke paa en kirkegaard.

300 blev taget til fange

Paa grundlag af arkiverne maa omkring 300 allierede flyvere være taget til fange i Danmark under krigen, mens omkring 100 blev hjulpet til det neutrale Sverige paa en eller anden vis, næsten alle efter 29. august 1943.

En række aarsager bevirkede, at de allierede flyveres chancer for flugt inden den 29. august 1943 var yderst mikroskopiske. Den danske befolkning var ikke indstillet paa at hjælpe nedstyrtning-flyvere, der fra officiel dansk side betegnedes som „militærpersoner fra lande, der befinder sig i krig med Tyskland“, og det danske politi skulle efter aftale med tyskerne deltage i eftersøgningen af overlevende flyvere. Hvis politiet kom først til stede ved et nedstyrtet fly, skulle eventuelle overlevende flyvere tages i forvaring og derpaa overgives til den tyske værnemagt. I tilfælde af telefoniske meldinger om, at en eller flere flyvere havde fundet husly hos danske, skulle politiet rykke ud og overgive dem til tyskerne.

Frem til foråret 1943 var kun ca. 200 danskere flygtet til Sverige. En saadan flugt var i de første besættelsesaar en vanskelig og risikabel affære, flere satte da ogsaa livet til under overfarten. En del af de flygtende var unge mennesker, som ville til England for at indtræde i de allierede styrker og paa den maade kæmpe mod tyskerne, men om organiserede ruter var der slet ikke tale, og de færreste almindelige danskere ville ikke selv have mulighed for flugt. At faa transporteret en udlænding frem til kysten og faa ham helskindet over til Sverige var derfor i praksis stort set umuligt i de første aar.

Begivenhederne den 29. august 1943 skabte imidlertid en helt ny situation for de allierede flyvere, som ved faldskærmsudspring eller paa anden maade slap levende fra nedskydning i Danmark. Det danske politi var nu ikke mere med i eftersøgningsarbejdet, men ogsaa etableringen af illegale Øresunds-ruter og et begyndende sindelagskifte i den brede befolkning blev af afgørende betydning. En række flugthistorier i bogen beretter tydeligt herom.

Det tyske luftforsvar fungerede i Gedhus i dagevis efter krigen

Enestående situation i krigshistorien fortælles i ny bog

Næsten to måneder efter afslutningen af den anden verdenskrig fungerede det tyske luftforsvar i Danmark i dagevis på højeste gear, og allierede fly »angreb« bl. a. Esbjerg og Fredericia, mens den slagne værnemagts »Jagdführer Dänemark«, generalmajor Boner, fra sin kommandocentral i Gedhus ved hjælp af sine eksperter og ti store radar-anlæg styrede forsvaret mod de britiske RAF-fly.

Denne situation menes at være enestående i krigshistorien, men den illustrerer på udmærket vis de forvirrende, ja undertiden paradoksale forhold, der rådede i det befriede Danmark i sommeren 1945.

Herom kan man læse i Ulrich Holsteins bog »Esbjerg – et tyngdepunkt i det tyske vestkystforsvar 1940-45«, der netop er udsendt af forlaget ZAC. Som den lidt tunge titel antyder, er der ikke tale om en roman, men om fremlæggelse af et væld af akter og arkiv-oplysninger om tyskernes forsøg på at gøre Sydjylland til et Nordens Gibraltar, men samtidig indeholder dokumentarværket generelle oversigter over de tyske operationer i Danmark under besættelsen, og det præ-senterer en lang række ikke hidtil kendte oplysninger om den vældige tyske krigsmaskine. Hertil bidrager også et stort illustrationsmateriale med mange »hemmelige« billeder.

Et kig i den slagne fjendes kort

Baggrunden for den usædvanlige Luftwaffe-aktivitet i Sydjylland adskillige uger efter det tyske sam-

menbrud var den rivende våbentekniske udvikling under anden verdenskrig, ikke mindst på det elektroniske område. Begge parter havde f. eks. radarsystemer, men gensidigt vidste man ikke meget om modstanderens opfindelser, og nu kom briterne til et befriet område, hvor hele den tyske organisation var intakt, fordi krigen stoppede på dørtærsklen til Danmark. Det gav en enestående mulighed for at studere og afprøve, hvor langt fjenden var nået, ikke mindst med hensyn til de varslingsystemer, der var kommet til at spille en så afgørende rolle i luftkrigen – og som havde været årsag til store tab for de allieredes fly under krigsårenes aktioner over Europa.

Her var tale om et møde mellem højt uddannede fagfolk, der indtil fornylig havde været bitre fjender, men nu tav våbnene, og man kunne diskutere problemer som – om ikke gode, så dog gensidigt respekterende – kolleger, og det førte til, at den britiske flyverkommando og den militære efterretningstjeneste besluttede at afholde en stor fællesøvelse som briterne lidt maliciøst gav kodenavnet Post Mortem (Efter Døden). Hovedformålet var at afprøve det tyske luftforsvars følsomhed overfor det britiske jamming-system – d. v. s. foranstaltninger til at forstyrre og vildlede radar, kommunikation m. v.

Øvelsen startede den 25. juni og førte til en lang række praktiske forsøg, der krævede stor samarbejdsvilje fra de tyske enheder, hvis hovedformål blot få uger forinden havde været at slå så mange briter som muligt ihjel. Men samarbejdsviljen var tilstede

formentlig ikke mindst fordi den gav de slagne tyskere visse forplejningsmæssige fordele, men vel også fordi det ikke hastede så stærkt med at komme hjem til fangelejrene i fædrelandets ruindyrger.

Øvelsen varede i adskillige dage, og meget forløb som ventet, men alligevel gjorde både briter og tyskere til tider chokerende iagttagelser, der ville have været guld værd, mens krigen endnu rasede. Tyskerne opererede helt selvstændigt, men britiske eksperter kiggede dem over skulderen, og tyskerne havde jo den fordel at vide, at de mange

britiske fly, der sværmede ind over Sydjylland denne gang nøjedes med at antyde angrebene. Resultatet blev en slags facitliste, der gav svar på mange af de problemer parterne tidligere havde beredt hinanden.

Men da øvelsen blev afblæst var også det tyske Luftwaffes dage talte. Straks efter gik desarmierungs-enheder fra RAF i gang med at demontere og ødelægge de tyske anlæg, hvis mest interessante dele dog bragtes til England og USA for yderligere undersøgelser og videreudvikling, hvor det skønnedes gavnligt.

De tyske Luftwaffe-enheder var iøvrigt langt fra de eneste, der var i funktion i Danmark længe efter kapitulationen. Mere kendt er det således, at adskillige tyskere med våben, men under dansk eller britisk kommando, deltog i de omfattende bevogtningsopgaver af de tyske anlæg i sommeren 1945, og dertil kom et betydeligt kontingent tyskere, suppleret fra fangelejre syd for grænsen, der blev sat til at rydde de store minefelter til lands og til søs.

Dette arbejde begyndte få dage efter kapitulationen, og heldigvis kunne man støtte sig til ret nøjagtige kort, men alligevel var det et barsk arbejde. Briterne håndhævede strenge kontrolbestemmelser, og når et areal meldtes ryddet måtte tyskerne marchere på kryds og tværs gennem området eller gennemkøre det med bæltetekerejer som en garanti for, at arbejdet var gjort ordentligt. Alt fik man dog ikke med. Terranforandringer, sandflugt og lignende hindrede rydning af mange miner, og de dukker stadig op som et uhyggeligt minde om fortiden.

Man anslår, at der i Danmark var nedlagt næsten halvanden million landminer, og så store mængder kunne naturligvis ikke fjernes uden ulykker. Da de tyske rydningskommandoer forlod landet i oktober 1945 havde de et tab på 149 dræbte og over 300 hårdt eller lettere sårede.

Også på dansk ejendom skete der skade. På et tidspunkt var 1000 panserminer opstillet i Strandskoven ved Esbjerg. De eksploderede, og krateret var så stort, at det »mageligt kunne rumme et cirkustelte. I vid omkreds forvandlede skoven til afbrændte stubbe, og ejendomme i nabolaget blev ødelagt eller stærkt beskadiget.

Men i al denne gru var der sandelig også medfølelse med de slagne at spore. Som det blev udtrykt af en kontrolofficer – dansk eller britisk – ved Hanstholm, hvor der til minerydning var udkommanderet russere, som havde været i tysk tjeneste: – Hver gang en mand sprang i luften, blev de andre helt kuldrede. Så fik vi ondt af dem og lod dem holde fri resten af dagen ...

Carl Clint.

Tidligere dødsfjender ledede side om side enestående øvelse fra Gedhus-bunkeren

Greve Ulrich Holstein beretter i krigshistorisk værk, hvorledes den nyanlagte flyveplads midt på heden kom til at spille en afgørende rolle i krigens sidste timer og ved øvelsen »Exercise Post Mortem«, hvor englænderne fik løsning på alle den tyske krigsmaskines mysterier. Og hvorledes det kun var få timer fra, at Danmark var blevet blodig krigsskueplads.

I løbet af krigens sidste måneder blev Danmark og ikke mindst Karup Flyveplads en kæmpe-oplagsplads for tysk krigsmateriel, der blev trukket fra det kæmpende Tyskland til mindre udsatte områder, hvorfra det var hensigten, at kampen skulle fortsætte, selv om hele Tyskland blev løbet over ende.

Det skete i relativ orden, beretter greve Ulrich Holstein i et meget interessant historisk og militærvidenskabeligt værk »Esbjerg, et tyngdepunkt i det tyske vestkystforsvar«, udkommet på forlaget »Zac«.

Bogen er tænkt som en gave til Marinestation Esbjergs jubilæum, men den interesse, der knytter sig til bogen, rækker langt ud over det lokale, for geografisk dækker forfatterens indgående forskerarbejde det meste af Jylland, hvorfra han har uddraget og samlet oplysninger om opbygningen af den tyske værnemagts organisation fra besættelsens start til et godt stykke efter krigens slutning.

Om krigens sidste dage beretter han, at de tyske flyvepladser ikke mindst Gedhus-Karup i Danmark var fyldt til bristepunktet med transport- og kampfly. I mange bugter og vandarealer i Danmark samt langs det nordlige Tysklands kyst var der fortojet hele flåder af tyske flyvebåde. Hver time var tilbagegangsbevægelsen til Danmark og Norge tydeligere. Den store flådekonvoj i Kiel, den uendelige strøm af luftfartøjer over Skagerak, landstyrkerens stædige modstand i Nordtyskland - alt dette var sikre tegn.

Danmark - en nøglestilling

Ligeledes blev i krigens sidste måneder et tæt net af radar-varslingsstationer opbygget i Jylland, ikke mindst langs vestkysten. Allerede på et tidligt tidspunkt under besættelsen var de første radar-stationer etableret i Danmark, bl.a. ved Esbjerg og Hanstholm. På det tidspunkt var opfindelsen endnu ret uudviklet og primitiv, men mod slutningen blev anlæggene stadig mere avancerede og af stadig større format. Det var tydeligt, at

Danmark indtog en nøglestilling inden for naziledelsens forestilling om krigens sidste faser.

Netop disse ophobninger af krigsmateriel i Danmark, var årsag til de allieredes og specielt de engelske eksperters interesse for denne lille plet, der mirakuløst blev skånet for krigens ødelæggelser i sidste øjeblik, og den var årsag til, at der halvanden måned efter den tyske kapitulation skete noget ganske enestående i Danmark: de to parter der kort tid før havde kæmpet på liv og død, holdt i skøn samdrægtighed en storstilet militærovelse, der fik det dyreste navn Exercise Post Mortem.

Trådene samledes i Gedhus

Det var Royal Air Forces analysegruppe, som opdagede, at store dele af det tyske

varslingsystem var intakt og at der var en enestående lejlighed til at prøve varslings-systemets følsomhed overfor det engelske system til forstyrrelse af fjendens radar-kommunikation, den såkaldte jammning.

Exercise Post Mortem startede den 25. juni og varede i en uge. Bogen understreger, at for at få et godt resultat ud af de praktiske forsøg, var den højeste grad af samarbejde mellem RAF og det tyske radar- og varslingsenheder nødvendigt.

Øvelsen er uden sidestykke i historien, og kun et lille område på Jyllands nordspids var undtaget fra det område, som deltog. Ti store radarstationer med 40 radarapparater stod i telefonisk forbindelse med Jagdleitcenter Gedhus, hvor trådene samledes. Kommandoen over de tyske enheder førtes her af fungerede jagdführer Dänemark, generalmajor Boner.

Chokerende opdagelser

Øvelsen afvikledes i ni faser over lidt mere end en uge, og



Ørkenræven, general Rommel, var rasende, da han så de mangelfulde jyske kystbefæstninger, der bl. a. slet ikke kunne forsvares mod angreb fra landsiden.



Den tyske øverstkommanderende i Danmark, general von Hanneken, måtte indkassere et regulært møgfald fra Rommel. Han blev senere udskiftet med general Georg Lindemann.

deres udrustning var ringe, og tyskerne brugte dem ikke andre steder end i forreste stillinger. En større samlet opstand fra denne side blev således heller ikke til noget.

De fleste husker endnu den tidligere så stolte værnemagts noget derangerede bortmarch i dagene efter kapituleringen. Men foruden de tusinder af tyske flygtninge, som Danmark endnu i flere år måtte huse, og som greve Holsteins bog også omtaler, blev også en del tyske soldater tilbage i Danmark, dels for sammen med modstandsbevægelsen og det nyetablerede danske forsvar at deltage i bevogtningen af anlæg, dels for at rydde de omfattende, farlige mineanlæg, tyskerne havde udlagt, ikke mindst i forbindelse med forsvarsstillingerne langs vestkysten.

Endnu den 23. august var der stadig 106 tyske befalingsmænd og menige på Flieghorst Grove, og de havde indtil da kørt rundt uden nogen som helst form for kontrol. Først på dette tidspunkt blev de udskiftet med danske soldater og CB'er.

Det var fastsat i kapitulationsbetingelserne, at minefyndningen skulle foretages af tyskerne selv. I begyndelsen var der til dette arbejde kun indsat 1000 mand fra tilbageblevne tyske pionerafdelinger, men senere øgedes styrken til det tredobbelte med mandskab fra fangelejre syd for grænsen - hovedsagelig frivillige, som foretrak dette barske arbejde i smørhullet Danmark frem for Tysklands ruiner og sult.

Men barskt var det. Ikke færre end 149 dræbtes af eksploderende miner, mens 165 blev hårdt såret.

Af særlig interesse for vestkystens sommerhusbeboere er afsnittet om den tyske befæstning af kyststrækningen og gennemgangen af de forskellige bunkers-typer, som man i dag uundgåeligt støder på i klitterne.

Hele opbygningen af dette net skildres - også anstrengelserne for at skaffe tilstrækkelig dansk arbejdskraft uden at

måtte skride til tvangsudskrivning.

Denne udbygning kom især i gang efter et besøg, som tyskernes ørkenhelt, generalfeltmarskal Erwin Rommel aflagde i Danmark i december 1943. Rommel var blevet udnævnt af Hitler til generalinspektør for det europæiske forsvar, og hans inspektion i Danmark medførte nogle særdeles ubehagelige dage for den daværende chef for værnemagten i Danmark, general



Det kneb at skaffe effektivt materiel til de jyske befæstninger, men efterhånden som den tyske højse-flådes betydning mindskedes og de store enheder blev sænket eller indespærret i havnene i Europa, blev deres svære kanoner afmonteret og flyttet til først og fremmest de jyske befæstningsanlæg. Her er det et sæt svære tvillingkanoner fra slagkrydseren »Gneisenau«, der opstilledes nord for Esbjerg.

von Hanneken. Rommel var med et mildt ord utilfreds med forsvarsanlæggene i Danmark, og von Hanneken fik et regulært møgfald.

Under inspektionen på Fano spurgte han, om man troede det var tinsoldater, man skulle kæmpe imod, og anlæggene i Hanstholm bragte ham i fuldstændigt raseri.

Resultatet af inspektionen var de omfattende beslaglæggelser og den vældige indsats af dansk arbejdskraft og materiel for at få kystforsvaret udbygget efter Rommels devise, at det var på selve stranden, at et angreb skulle afvises.

Også skildringen af den tyske kommandoforings fordeling over forskellige jyske byer er interessant. Luftforsvarets træde samledes i Jagdcenter Gedhus' store bunker og i centret omkring åndssvageanstalten Solund i dyrehaven i Skanderborg. Værnemagtens overkommando havde hjemsted på Silkeborg Bad, og - og det kan nok forekomme mærkeligt - ledelsen af de tyske enmands-u-både, som i stort tal var oplagret i danske havne, lå i Brødstrup. Men en beliggenhed inde i landet af denne kommandoføring skal ses i lyset af, at disse u-både var meget let flyttelige og med timers varsel kunne forlægges fra et sted til et andet med kørende transport.

Greve Holstein, der også har arrangeret udstillinger af tysk materiel fra krigens tid, har bebudet, at flere bøger vil udspringe af hans særdeles grundige efterforskninger i krigtidens arkiver. De må afventes med stor interesse.

både englændere og tyskere gjorde enkelte chokerende jagttagelser. Resultaterne var en slags facilitliste, som gav løsningerne på mange af de problemer, parterne havde givet hinanden under krigen.

I øvelsens sidste fase skulle de engelske fly komme ind over vestkysten for at supportere angreb på bl.a. Esbjerg og Fredericia under anvendelse af al den elektroniske forstyrrelse og vildledning, man kendte.

Det lykkedes. Først da de angribende var på vej tilbage efter adskillige angreb lykkedes det tyskerne at danne sig et nogenlunde klart billede af situationen.

Straks efter øvelsen begyndte de engelske ekspertenheder at afmontere og ødelægge de tyske anlæg. En del af anlæggene sendtes til England USA og Frankrig til videre studium og inspiration for disse landes eget militær.

I sidste øjeblik

Men det var altså meget nær ved, at krigen kunne have fået en blodig og ødelæggende udgang i Danmark. Det var i virkeligheden et spørgsmål om timer. Så sent som den 2. maj 1945 dementerede den tyske øverstbefalende i Danmark, generaloberst Georg Lindemann fra sit hovedkvarter på Silkeborg Bad rygter om, at tyske tropper i Danmark skulle have kapituleret. For den 3. maj noterer greve Holstein:

Stillingen til lands syd for Danmark var temmelig uoverskuelig. Allierede panserfremstød frem mod Kiel



General Georg Lindemann var parat til at kæmpe til det sidste i Danmark.

og Elmshorn nord for Hamborg mod nogle stærke modstandscentre, der støttedes af flyvestationerne ved Neumünster og Bad Segeberg samt disses underordnede flyvepladser. Luftwaffe indskrænkede sig herudover til at dække landtroppernes tilbagegang og til at evakuere i Ju 88 og Ju 52 transportfly, Heinkel 111 og navnlig Fieseler Storch maskiner, der listede af ved dagry og mørkefald, mens tågerne stadig lå over Ploner søområdet.

På et møde hos den nye rigskansler, admiral Dönitz i Mørvig ved Flensborg erklærede general Lindemann sig rede til at kæmpe videre og levere slag i Nordslesvig, Dr. Best havde det modsatte standpunkt. Lindemanns hjemkomst til Silkeborg var kl. 15.30. Kl. 18.00 tikkede fjernskriverne hans ordre ud til enhederne om alarmberedskab ved hjælp af kodeordene: »Himbeergeist. Utrecht

für Salemander«. Alle enheder under Generalkommando Südjütland skulle klargøres til kamp og trækkes sammen i Krimhild-stillingen, (nord om Haderslev), der skulle endvidere rekonosceres frem til linjen Husum-Slesvig.

»Waffenruhe«

4. maj 1945

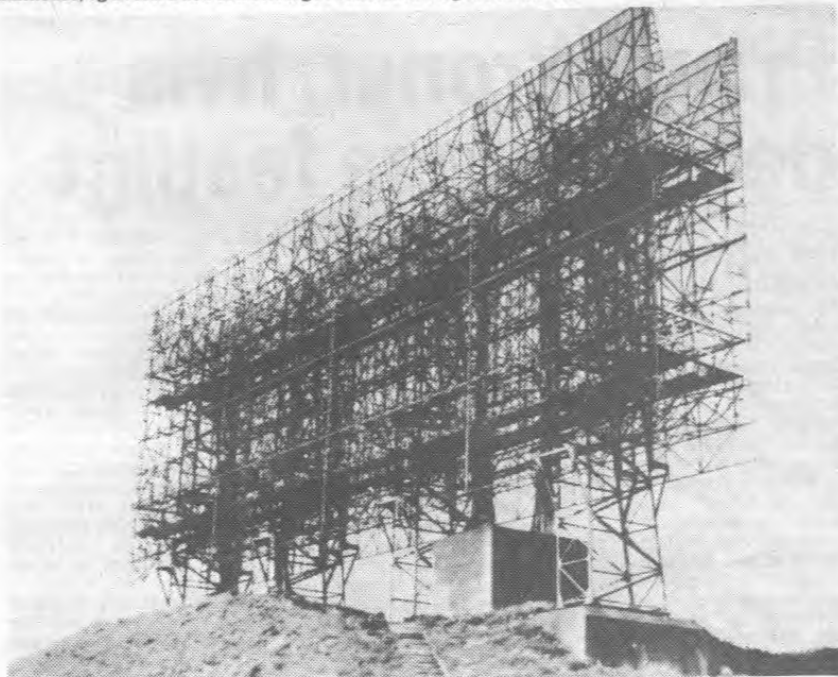
Tyskernes flyvestationer i Danmark var også i landforsvaret en stærk magtfaktor i kraft af deres jordpersonel og deres bevæbning. I krigens sidste ende tildelte Luftwaffe, for at muliggøre, at de tyske jagere kunne operere nogenlunde sikkert, hver jagerenhed en Abteilung let Flak (luftværnsartilleri), der i reglen bestod af tre batterier med automatiske luftværnskanoner: et 37 mm batteri med 9 kanoner og to 20 mm batterier med ialt 24 piecer i tvillinge- eller firlinge affutage. Disse batterier fulgte normalt deres respektive enheder under deres flyvninger og var normalt bemanded med glimrende uddannet personel.

— Dette potentielle udgjorde denne dag i det eventuelle slutopgør en magtfuld trussel. Sidst på dagen udskrev fjernskriverne ved enhederne en ny ordre fra Silkeborg: »Waffenruhe! Klokken 20,40 meddelte det allierede hovedkvarter, at alle tyske styrker i Holland, Friesland inklusive de vest- og østfrisiske øer samt Helgoland, Slesvig-Holsten og Danmark havde overgivet sig. Tysk materiel og forråd sikredes, hvilket betød, at afvæbningsforsøg ville blive mødt med væbnet modstand.

I krigens sidste år bestod hærsoldaterne i stadigt stigende grad af fremmede enheder, der var gået i tysk tjeneste: ukrainere, georgiere og ungare. Ikke mindst for disse soldater ville en tysk kapitulation betyde en katastrofe, da se så ville blive sendt tilbage. Der var mange planer i gang blandt dem om at gå i aktion imod tyskerne. Rundt omkring var der også overvejelser om samarbejde mellem dem og den danske modstandsbevægelse. Men skønt de var uddannede soldater, havde de intet artilleri,



Det tyske luftforsvars hjerte i Danmark, de store bunker i Jagdcenter Gedhus, hvor alle tråde samledes, og hvorfra den usædvanlige øvelse efter krigen blev ledet.



Efterhånden som krigen skred frem udvikledes de tyske radar-systemer. Her er et af de største og mest avancerede, radarstation Büffel ved Blaa vandshuk.

Dårligt påskevejr reddede Danmark for bombe-regn

Dårligt påskevejr forskånede for 40 år siden Danmark for et gigantisk amerikansk luftbombardement.

Den 2. april 1945 - 2. påskedag - var 708 svære bombemaskiner nået frem til den jyske vestkyst, da operationen i sidste øjeblik blev afblæst på grund af dårligt vejr - overskyet og blæsende.

Bombemålene var tyske flyvepladser i Danmark - de flyvepladser, som vi efter krigen overtog intakte fra tyskerne, og som i dag er grundlaget for den danske indenrigsflåde og baser for flyvevåbenet.

Bombemaskinerne udgjorde med deres eskorte på 618 jagerfly en styrke på størrelse med de luftflåder, der under Den Anden Verdenskrig sønderbombede Tyskland.

Mange døds ofre

Hvis angrebet var blevet gennemført, havde det utvivlsomt medført store ødelæggelser og krævet mange døds ofre blandt civilbefolkningen - ikke mindst i Aalborg, hvor flyvepladsen lå nær bebygget område.

På dette stadium af krigen havde tyskerne flyttet betragtelige flystyrker til Danmark, men der var ikke benzin til at sende jagerflyene i luften, så amerikanerne ville stort set have haft frit spil.

Bortset fra bombningen af flyvepladser seks forskellige steder i Danmark ville luftangrebet ganske givet have medført en intens beskydning af alt med hjul under - tog, biler etc. over hele landet.

Frygtindgydende flystyrke

Det var en frygtindgydende flystyrke, der gik på vingerne fra baser i England den 2. april 1945 mellem kl. 13.45 og 14.34. Den talte 447 såkaldt Flyvende Fæstninger og 261 Liberator-bombemaskiner. Eskorten bestod hovedsagelig af Mustang-jagere. Besætningerne udgjorde i alt næsten 8000 mand.

Maskinerne fløj mod Danmark i tre formationer. De blev opdaget af det tyske radarsystem i Danmark, og kl. 15.52 meldte den tyske luftforsvarskommando i Kolding, at store bombeformationer var under indflyvning ved Oksbøl.

Dårligt vejr

På dette tidspunkt var vejret blevet så dårligt, at maskiner-

ne vendte om, og de landede igen i England mellem kl. 17.33 og 18.45. Da Danmark af de allierede blev betragtet som en venligtsindet nation, kunne man af hensyn til civilbefolkningen ikke bare kaste bomberne ved hjælp af radar, som man ville have gjort over Tyskland.

To af maskinerne nåede ikke tilbage. En jagerpilot måtte pga mekaniske defekter springe ud med faldskærm over Nordsøen - han blev ikke senere fundet. Og et bombefly med motorvanskeligheder fortsatte til Sverige, hvor det styrtede ned. Yderligere et jagerfly styrtede ned over England, men piloten blev kun lettere såret.

Århus-historikere

De detaljerede - men hidtil upåagtede - oplysninger om den amerikanske bombeoperation er gravet frem fra arkiver i England af tre Århus-historikere, Claus Kofoed, Henrik Skov Kristensen og Frank Weber.

De har støvsuget britiske, tyske og danske arkiver for oplysninger om vestallierede luftangreb på mål i Danmark under Den Anden Verdenskrig, og i en endnu ikke udgivet afhandling skildrer de bl.a. baggrunden for den amerikanske operation.

I begyndelsen af april 1945 var den strategiske bombeoffensiv over Tyskland næsten forbi, og det betød, at flere og flere operationer blev rettet mod taktiske mål. For Danmarks vedkommende var det især flyvepladserne. De udgjorde en trussel mod Montgo-

merys styrker i Nordtyskland, og de amerikanske bombemaskiner blev udset til at fjerne denne trussel.

Seks flyvepladser i Danmark blev udpeget som angrebsmål: Grove (den nuværende Karup), Skrydstrup, Kastrup, Rødslet (den nuværende Ålborg Lufthavn) og Værløse. Århus-historikerne kender ikke navnet på den sjette flyveplads, men det har sandsynligvis været Tirstrup, Vandel eller Beldringe.

Stor dansk rolle

Den amerikanske operation afslører - sammen med et væld af andre arkivoplysninger - at Danmark spillede en større rolle på de vestallieredes krigskort end hidtil antaget. De tre Århus-historikere fastslår, at militærtaktiske angreb, bl.a. af flyvepladser, havde et betydeligt omfang - både planlægningsmæssigt og operativt.

Derimod tilskrev briterne ikke den danske industri så stor betydning for den samlede tyske krigsproduktion, at de ville løbe den politiske risiko, de mente var forbundet med natbombning af mål i civilt bebygget området i et besat land.

Fejlbombninger

De påviser desuden, at en stor del af de bomber, der faldt over Danmark under Besættelsen, kan tilskrives faktorer som fejlnavigering eller fejlbombning. De skulle i de fleste tilfælde have været kastet over Tyskland, men blev i stort tal »læst af» over Danmark, f.eks. hvis bombemaskinerne havde tekniske problemer eller ikke kunne finde det primære mål.

Et eksempel er bombningen i september 1942 af Oliemøllen på Århus Havn, som praktisk taget blev ødelagt. Det velrettede »angreb» skyldes ifølge myten, at direktøren fratrænsede med tyskerne. Den pågældende bombemaskine skulle imidlertid have bombet Wismar i Tyskland, men kunne

ikke lokalisere målet på grund af skydække. På hjemvejen blev den over Århus beskudt kraftigt af luftværnsartilleri, og ifølge besætningens egne oplysninger blev bomberne kastet her i den hensigt af ramme luftværnsskytset. At Oliemøllen fik sin bekomst, var fuldstændig tilfældigt.

Effektiv modstandsbevægelse

Planlægningsarbejdet i de britiske stabe havde derimod intet præg af tilfældigheder. Lister over mulige bombemål i Danmark blev løbende udarbejdet og revideret i takt med krigens udvikling. De store danske broer - bl.a. Stortrømsbroen og Lillebæltsbroen - var periodevis med på listerne for angrebsmål, men disse planer blev som så mange andre ikke ført ud i livet.

Det danske jernbanenet var der ligeledes planer om at bombe fra luften, men det skete ikke, angiveligt fordi den danske modstandsbevægelse tog sig af opgaven. Og gjorde det effektivt, skønnede de allierede.

De tre Århus-historikere anfægter hermed delvis Aage Trommers doktordisputats fra 1971, hvor han til modstandsbevægelsens forbitrelse frakendte jernbanesabotagen nævneværdig militær betydning. (RB)

Karup kunne være endt som en rygende ruinhob. 1300 allierede fly havde kurs bl.a. mod Karup Flyveplads.

Flyvepladsen i Karup kunne i dag for 40 år siden have ligget hen som en rygende ruinhob. Kun dårligt påskevejr forskånede for 40 år siden flyvepladsen for et gigantisk amerikansk luftbombardement.

Den 2. april 1945 - 2. påskedag - var 708 svære bombemaskiner nået frem til den jyske vestkyst, da operationen i sidste øjeblik blev afblæst på grund af dårligt vejr - overskyet og blæsende. Bombemålene var tyske flyvepladser i Danmark - de flyvepladser, som vi efter krigen overtog intakte fra tyskerne, og som i dag er grundlaget for den danske indenrigsflyvning og baser for flyvevåbenet.

Bombemaskinerne udgjorde med deres eskorte på 618 jagerfly en styrke på størrelse med de luftflåder, der under Den Anden Verdenskrig sønderbombede Tyskland.

Hvis angrebet var blevet gennemført, havde det utvivlsomt medført store ødelæggelser og krævet mange døds ofre blandt civilbefolkningen - ikke mindst i Ålborg, hvor flyvepladsen lå nær bebygget området.

På dette stadium af krigen havde tyskerne flyttet betragtelige flystyrker til Danmark, men der var ikke benzin til at sende jagerflyene i luften, så amerikanerne ville stort set have haft frit spil.

Bortset fra bombningen af flyvepladser seks forskellige steder i Danmark ville luftangrebet ganske givet have medført en intens beskydning af alt med hjul under - tog, biler etc. over hele landet.

Det var en frygtindgydende flystyrke, der gik på vinger-

ne fra baser i England den 2. april 1945 mellem kl. 13.45 og 14.34. Den talte 447 såkaldt Flyvende Fæstninger og 261 Liberator-bombemaskiner.

Eskorten bestod hovedsagelig af Mustang-jagere. Besætningerne udgjorde i alt næsten 8000 mand.

Maskinerne fløj mod Danmark i tre formationer. De blev opdaget af det tyske radarsystem i Danmark, og kl. 15.52 meldte den tyske luftforsvarskommando i Kolding, at store bombeformationer var under indflyvning ved Oksbøl.

På dette tidspunkt var vejret blevet så dårligt, at maskinerne vendte om, og de landede igen i England mellem kl. 17.33 og 18.45. Da Danmark af de allierede blev betragtet som en venligtsindet nation, kunne man af hensyn til civilbefolkningen ikke bare kaste bomberne ved hjælp af radar, som man ville have gjort over Tyskland.

To af maskinerne nåede ikke tilbage. En jagerpilot måtte pga mekaniske defekter springe ud med faldskærm over Nordsøen - han blev ikke senere fundet. Og et bombefly med motorvanskeligheder fortsatte til Sverige, hvor det styrtede ned. Yderligere et jagerfly styrtede ned over England, men piloten blev kun lettere såret.

De detaljerede - men hittil upåagtede - oplysninger om den amerikanske bombeoperation er gravet frem fra arkiver i England af tre Århus-historikere, Claus Kofsted, Henrik Skov Kristensen og Frank Weber.

De har støvsuget britiske, tyske og danske arkiver for oplysninger om vestallierede luftangreb på mål i Danmark under Den Anden Verdenskrig, og i en endnu ikke

udgivet afhandling skildrer de bl.a. baggrunden for den amerikanske operation.

I begyndelsen af april 1945 var den strategiske bombeoffensiv over Tyskland næsten forbi, og det betød, at flere og flere operationer blev rettet mod taktiske mål. For Danmarks vedkommende var det især flyvepladserne. De udgjorde en trussel mod Montgomerys styrker i Nordtyskland, og de amerikanske bombemaskiner blev udset til at fjerne denne trussel.

Seks flyvepladser i Danmark blev udpeget som angrebsmål: Grove (den nuværende Karup), Skrydstrup, Kastrup, Rødslet (den nuværende Ålborg Lufthavn) og Værløse. Århus-historikerne kender ikke navnet på den sjette flyveplads, men det har sandsynligvis været Tirstrup, Vandel eller Beldringe.

Den amerikanske operation afslører - sammen med et væld af andre arkivoplysninger - at Danmark spillede en større rolle på de vestallieredes krigskort end hidtil antaget. De tre Århus-historikere fastslår, at militærtaktiske angreb, bl.a. af flyvepladser, havde et betydeligt omfang - både planlægningsmæssigt og operativt.

Derimod tilskrev briterne ikke den danske industri så stor betydning for den samlede tyske krigsproduktion, at de ville løbe den politiske risiko, de mente var forbundet med natbombning af mål i civilt bebygget område i et besat land.

De påviser desuden, at en stor del af de bomber, der faldt over Danmark under Besættelsen, kan tilskrives faktorer som fejlnavigering eller fejlbombning. De skulle i de fleste tilfælde have væ-

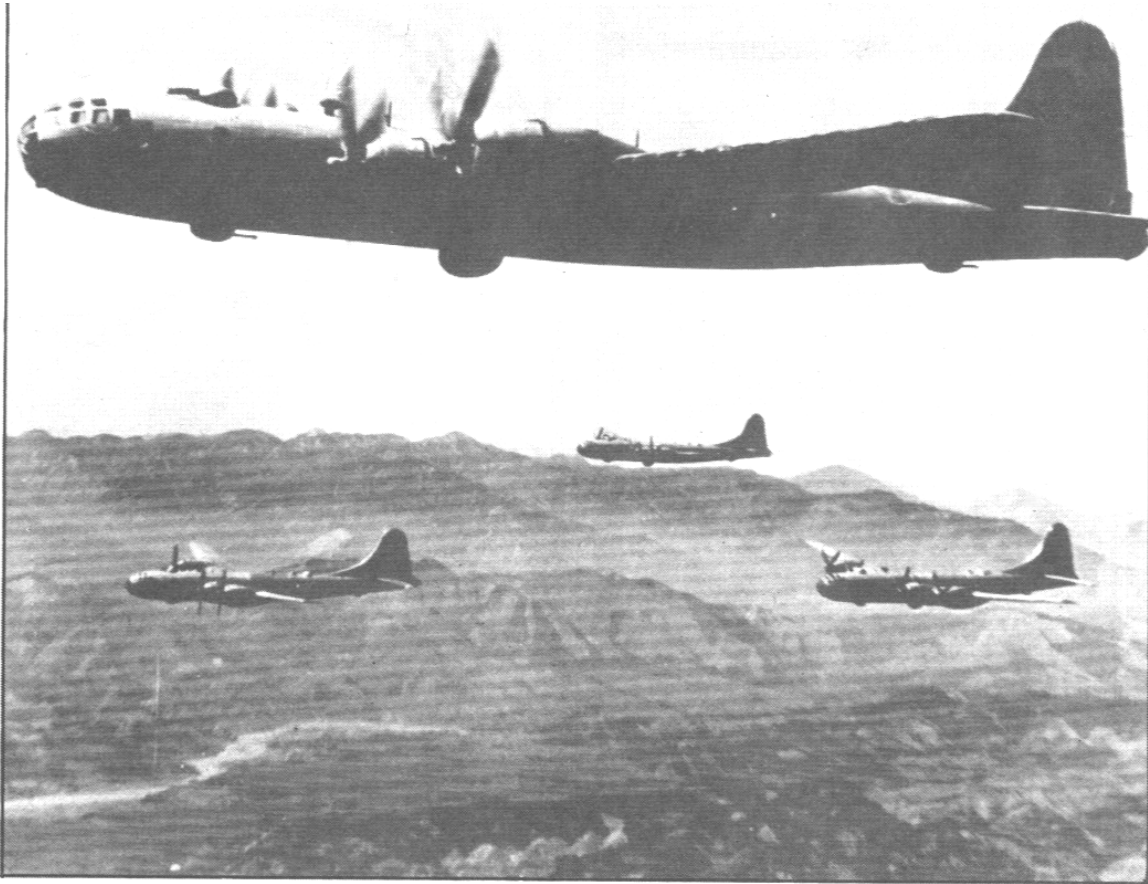
ret kastet over Tyskland, men blev i stort tal »læsset af« over Danmark, f.eks. hvis bombemaskinerne havde tekniske problemer eller ikke kunne finde det primære mål.

Et eksempel er bombningen i september 1942 af Oliemøllen på Århus Havn, som praktisk taget blev ødelagt. Det velrettede »angreb« skyldes ifølge myten, at direktøren fratænnerede med tyskerne. Den pågældende bombemaskine skulle imidlertid have bombet Wismar i Tyskland, men kunne ikke lokalisere målet på grund af skydække. På hjemvejen blev den over Århus beskudt kraftigt af luftværnsartilleri, og ifølge besætningens egne oplysninger blev bomberne kastet her i den hensigt af ramme luftværnsstyret. At Oliemøllen fik sin bekomst, var fuldstændig tilfældigt.

Planlægningsarbejdet i de britiske stabe havde derimod intet præg af tilfældigheder. Lister over mulige bombemål i Danmark blev løbende udarbejdet og revideret i takt med krigens udvikling. De store danske broer - bl.a. Storstrømsbroen og Lillebæltsbroen - var periodevis med på listerne for angrebsmål, men disse planer blev som så mange andre ikke ført ud i livet.

Det danske jernbanenet var der ligeledes planer om at bombe fra luften, men det skete ikke, angiveligt fordi den danske modstandsbevægelse tog sig af opgaven. Og gjorde det effektivt, skønnede de allierede.

De tre Århus-historikere anfægter hermed delvis Aage Trommers doktordisputats fra 1971, hvor han til modstandsbevægelsens forbitrelse frakendte jernbanesabotagen nævneværdig militær betydning.



Den amerikanske luft-armada, der havde kurs mod Karup, bestod af blandt andet 447 af disse store bombemaskiner, B-29, de såkaldte Flyvende Fæstninger.



Kun dårligt påskevejr for 40 år siden var skyld i, at det ikke blev en rygende ruin i Karup, tyskerne måtte forlade efter befrielsen. Her et billede fra den tyske værnemagts overdragelse af Fliegerhorst Grove, som Flyvestation Karup hed denagng, til repræsentanter for de allierede og den danske modstandsbevægelse. Til højre ses et hjørne af den store bunker - tyskerbunken kaldet - som ville have været hovedmålet for bomberne. Den dag i dag fungerer bunkeren som hjemsted for Flyvertaktisk Kommando.

HF 5.2.87.



Anlæggelsen af flyvestation Karup - eller Fliegerhorst Grove som tyskerne kaldte den - var et interessant og dramatisk kapitel i Grove sogns historie, som beboerne i aftes fik fortalt om ved mødet i skolen. På billedet er det en af de mest prominente tyske gæster - feltmarskal Erwin Rommel - der besøger flyvestationen.

Da Grove fik ubudne gæster som naboer

Grove gamle skole var i aftes fyldt af mennesker, som gerne ville høre om dengang, den lille by fik den store flyveplads som nabo. Allerede omkring 1. maj 1940 - altså kun ca. tre uger efter besættelsen - blev det første spadestik taget til anlæggelsen af flyvestation Karup - eller Fliegerhorst Grove, som de ubudne gæster fra Hitlers tredje rige kaldte den.

Tidligere chefredaktør Mogens Bendixsen er en fremragende skribent, hvad han senest har demonstreret med bogen »Den lange vej til glæden«, som han udgav kort før jul sammen med modstandsmanden Ole Møller Jensen. Bogen skildrer Herningegnen under besættelsen, og herunder berettes også om anlæggelsen af flyvestationen. Bogen er iøvrigt blevet så stor en succes, at den er udsolgt, og den vil derfor nu blive genoptrykt.

Mogens Bendixsen mestrer ikke blot skrive- men også fortællekunsten, og det kunne den lydhøre forsamling i Grove glæde sig over. Her fortalte Mogens Bendixsen om opbygningen af den hele 6.000 tønder land store flyveplads med alle dens gigantiske anlæg - de tre store startbaner, det 60 kilometer lange vejnet,

de 11 kilometer jernbanespor, de seks kilometer ammunitions- og bygningsspor, de mange hangarer og bygningsværker, deriblandt den kæmpemæssige betonbunker i Gedhus. Der blev også fortalt om de 30 gårde, som efterhånden blev inddraget, og hvoraf de 16 stadig var i drift efter krigen.

Adskillige af mødedeltagerne havde selv på nært hold oplevet begivenhederne omkring anlæggelsen, og det kom der mangan god snak ud af under det efterfølgende kaffebord, så det blev en helt igennem spændende og interessant aften i Grove, hvor menighedsrådet var vært for mødet.

Luftkrig over Danmark

900 sider storværk følger aktioner over besættelsestidens Danmark, bogstaveligt talt minut for minut

HF. 23.11.88.

Et kæmpeværk om Anden Verdenskrigs luftkamp over Danmark lægger op til fornyet debat om besættelsestiden. Den gængse opfattelse, at vi blev skånet for bombardementer, og dermed tab af menneskeliv, fordi vore egne sabotører gik til aktion mod fabrikker og værfter, der arbejdede for tyskerne - fremstilles således som en myte. Når de allierede stort set undlod at bombe danske industrielle mål, havde det andre årsager, hævdes det i værket. Til gengæld understreges det, at den danske jernbanesabotage var af militær betydning - hvad der ligeledes er et omstridt spørgsmål. Også på det mindre generelle

plan bringer værket oplysninger, som kaster nyt lys over adskillige af datidens begivenheder. Bombningen i september 1942 af Århus Oliefabrik, der er gået over i historien som et præcist gennemført luftangreb, var eksempelvis det stik modsatte: bomberne skulle have ramt tysk luftskys i havneområdet. Der berettes om, hvordan en luftoperation mod Danmark, som var større end den omdebatterede »terrorbombning« af Dresden, afblestes i sidets øjeblik.

Stort værk

Tre historikere står bag værket, som netop er udkommet

på Aarhus Universitetsforlag i to bind under titlen »Vestallierede Luftangreb i Danmark under 2. Verdenskrig«. Forfatterne er Henrik Skov Kristensen, Claus Kofoed og Frank Weber.

Det er den første samlede fremstilling af vestmagternes - og i praksis helt overvejende englændernes - luftkrig over Danmark. De russiske operationer over Bornholm i maj 1945 er ikke med, men tilbage bliver alligevel et så vældigt stof, at de tre historikere har brugt 800 tættrykte sider på det.

Hverken til søs eller til lands blev Danmark for alvor inddraget i krigshandlingerne, men i luften over Danmark

rasede krigen. Hundreder af først og fremmest britiske, men også canadiske, amerikanske og newzealandske flyvere mistede livet i kamp mod det tyske jagerforsvar, hvis hovedbase var et af Nordeuropas største flyanlæg, Grove - i dag bedre kendt som Karup.

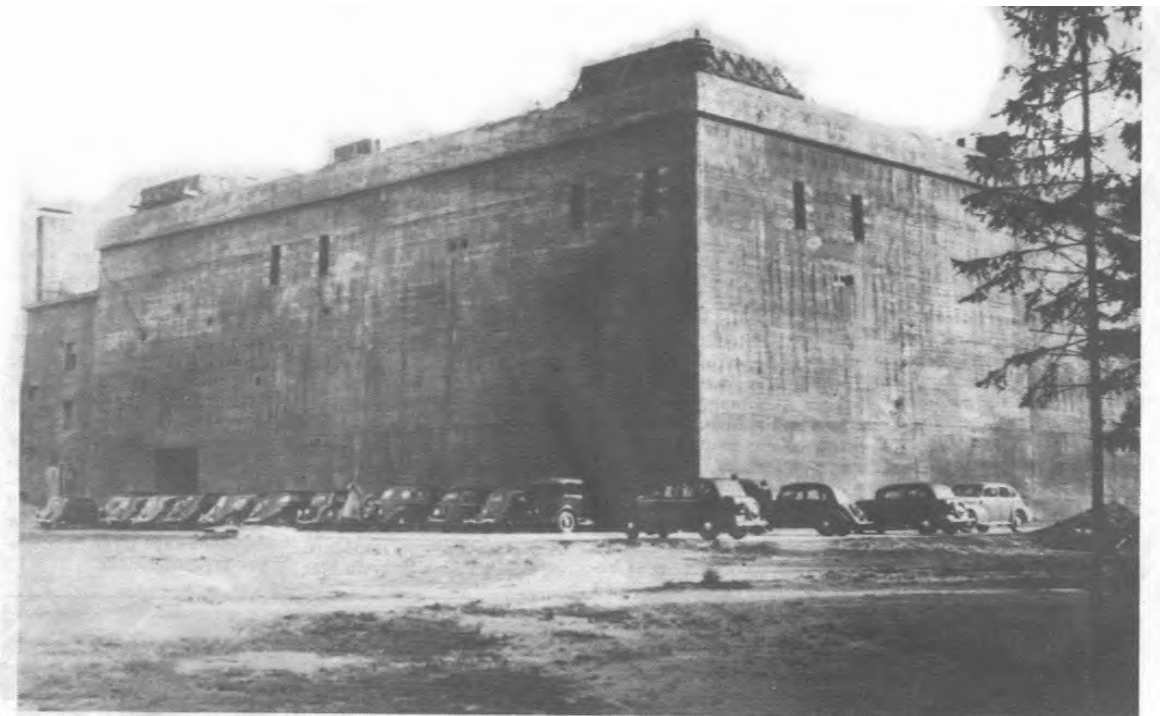
Fup ved Sunds

I modsætning til for eksempel Ålborg blev Grove flyveplads derimod ikke udsat for større ødelæggende angreb. Men allierede fly gennemførte alligevel en række togter, hvoraf mange tilsyneladende gik ud på at observere - eller at generere. På den stærkt forsvarede flyveplads stod der efter kapitulationen 135 tyske fly af forskellige typer.

Derimod var det småt med rigtige fly på de to skin-flyvepladser, som Grove havde til beskyttelse. Det drejede sig om et anlæg i Gedhus sydvest for flyvepladsen, Resenfelde nordøst for pladsen og om en plads ved Skinderholm nær Sunds, hvor den nuværende Herning Lufthavn er placeret. Især Sunds karakteriseres som et lille mesterstykke. Denne plads blev af tyskerne udstyret med en indretning, således at en flyatrap ved hjælp af en wire og et spil kunne trækkes hen ad landingsbanen i rimelig fart. Attrappen skulle illudere et fly, der var ved at starte eller lige var landet.



En prominent gæst, feltmarskal Erwin Rommel, modtages på Grove flyveplads.



Fra den store bunker på Grove flyveplads blev det tyske luftforsvar ledet. Efter kapitulationen gennemførte RAF officerer en test af systemet sammen med de tyske teknikere, der havde betjent det.

Den store kommandobunker på Grove flyveplads overtog i december 1943 alle Luftwafes operationer i Danmark. Men den danske efterretningstjeneste kunne allerede 13. december 1943 sende en rapport til Stockholm, hvoraf det fremgik, hvordan arbejdsgangen var i bunkeren ved en luftalarm, hvordan den var indrettet og hvilke fjernskriberforbindelser der var. Efter kapitulationen gennemførtes i 1945 en Post Mortem øvelse, hvor det tyske varslings- og natjagersystem blev gennemtestet af RAF officerer og de tyskere, som havde gjort tjeneste i bunkeren.

Det nye bogværks detaljerede gennemgang af aktioner over Danmark starter endnu før Danmark blev besat, nemlig med de britiske fejlbombninger i Esbjerg og Sønderjylland i månederne mellem krigsudbruddet i september 1939 og besættelsen den 9. april 1940. Efter denne dato indgik Danmark i de bombepolitiske overvejelser, som England og dets allierede måtte gøre sig om de besatte lande.

Overvejelserne

Befolkningerne her var jo ikke fjender og skulle skånes i størst muligt omfang. Dette måtte de allierede planlægge tage hensyn til, når de overvejede en eventuel bombing af industrielle mål i Danmark. Og den danske industri var efter deres opfattelse ikke af så stor militær betydning, at bombing af den kunne opveje risikoen for at skade den danske befolkning - og dermed den allierede sag, fordi de allierede ville blive populære hos danskerne.

Industrielle mål af en sådan vigtighed, at de civile tab ved en bombing måtte accepteres, fandtes ganske enkelt ikke i Danmark, siges det i værket. På intet tidspunkt figurerede sådanne mål på de engelske bombelister, og derfor sætter værket spørgsmålstegn ved den almindelige antagelse om, at takket være den danske industrisabotage blev vore fabrikker o. lign. næsten aldrig blev bombet.

Enkelte sådanne bombing fandt dog sted - først og fremmest da englænderne den 27. januar 1943 sendte 32 bomber ned mod B & W Diesel på Christianshavn, der leverede motorer til tyskerne. Angrebet voldte store civile skader. Denne aktions forhistorie er speget. Bl. a. var selvste Winston Churchill indblandet. Men i den sluttelige ordre henvises der ikke til bombingens militære værdi, derimod til, at den vil »opmuntre den danske moral«.

Bombningen af B & W Diesel faldt sammen med henvendelser fra den danske modstandsbevægelse til englænderne om at gennemføre »demonstrationsbombardementer«, der kunne bruges som argument for, at hvis ikke danskerne selv saboterede den industri, der arbejdede for tyskerne, ville englænderne bombe den. Demonstrationsbombningen skulle benyttes til at svinge danskerne over på den aktive modstands linie.

B & W-angrebet blev et så vigtigt led i agitationen for den aktive modstand, at værkets forfattere kalder det »et vendepunkt«. Det var med til at berede jordbunden for det samarbejde mellem modstandsbevægelsen og England, som for alvor tog form fra februar-marts 1943.

Sabotagen

Ligesom de vestallierede stort set afstod fra bombing af industrielle mål i Danmark, afholdt de sig også fra at bombe kommunikationslinierne, det vil navnlig sige jernbanerne. Også her gik danske sabotører selv i gang. Fra begyndelsen i 1943 fik jernbanesabotagen et stadig stigende omfang, og det fremhæves i værket, at den allierede militære ledelse betragtede den som en væsentlig militær faktor.

At de allierede forud for invasionen i Normandiet i juni 1944 smadrede de tyske kommunikationslinier på bekostning af tusindvis af franske liv, giver dog anledning til den bemærkning, at »det er da også troligt, at hvis Danmark virkelig var kommet i brændpunktet med direkte indsats af vestallierede styrker, ja så ville man have handlet nogenlunde som i Frankrig«. Et planlagt, gigantisk luftangreb på Danmark i krigens sidste uger vidner om, at hensynet til den danske befolkning havde sine grænser - ligesom hensynet til franskmændene.

Da briterne fra Frankrig rykkede frem mod Slesvig-Holsten, blev de truet af en stærk koncentration af tyske fly på danske baser. Man besluttede derfor, at seks flyvepladser i Danmark skulle ødelægges, nemlig Grove, Kastrup, Skrydstrup, Værløse og Rødslæt ved Ålborg samt sandsynligvis Vandel.

Den 2. april 1945 lettede godt 700 amerikanske bombefly og mere end 600 jagere for at sætte flyvepladserne ud af spillet. Men da det trak sam-

men til dårligt vejr i målområderne, vendte formationerne om. Af hensyn til den danske befolkning ville man trods alt ikke kaste bomberne ved hjælp af radar, og da tyskerne nogle uger senere kapitulerede, blev det ikke aktuelt for de allierede på ny at søge den vældige operation gennemført.

Det siger lidt om dens planlagte omfang, at der ved det berømte eller berygtede bombardement af Dresden i februar 1945, hvorved mellem 150.000 og 300.000 mennesker omkom, var indsat færre maskiner.

Var operationen den 2. april blevet gennemført, ville følgen have været store ødelæggelser også på civilt område. Så danskerne var overmåde heldige, og en del af de maskiner, der skulle have bombet de danske flyvepladser, fik tilmed på kapitulationsdagen en mere fredelig opgave: Oprettelsen af en luftbro fra allierede flyvepladser til Kastrup. Kodeordet for denne operation var »Schnaps«. De kunne godt have gjort os den tjeneste at stave det på dansk.

Tredive Flyvepladser spredt over Jylland

Gennem Spærrestillinger og Minefelter i Midtjylland
over de kæmpemæssige Lufthavne til den vældige
Flygtninge-Lejr ved Oksbøl

En Overraskelse: Maskinen, der flyver 1050 km i Timen

Af Jørgen Sandvad

Politikens udsendte Medarbejder

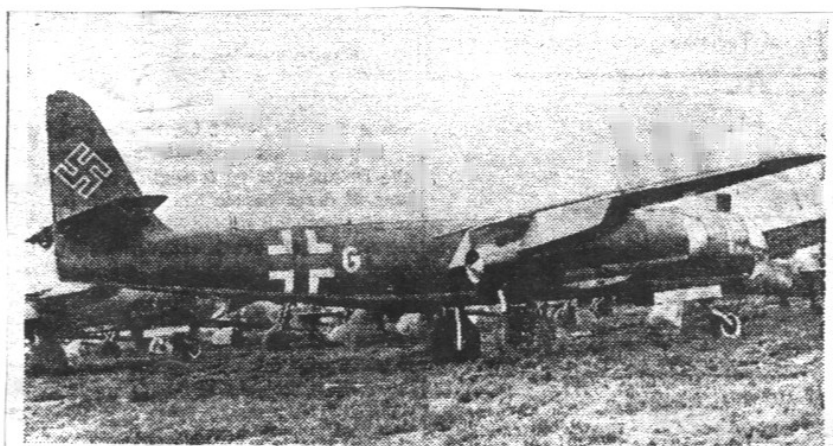
Esbjerg, Lørdag.

Naar der blev slaet Flyveralarm, bemandedes „Auditoriet“ til venstre med Soldater, der stod i Telefon-Forbindelse med hver sin Observationspost inden for det vestjyske Omraade. Med Projektionsapparaterne sendtes saa Silhouetten af en Flyvemaskine op paa det store Glaskor. (til højre), og under hele Angrebet eller Overflyvningen kunde Kommandodelsen saa fra Bunkerens Dyb i ét Billede overse Situationen i Luften.





Demonterede Natjagere og lette Bombemaskiner paa Flyvepladsen ved Karup.



En to-motoret, Reaktionsdrevet Arado-Rekognosceringsflyvemaskine, fotograferet i Karup. Man bemærker, at Maskinen er uden Propeller, den drives frem af Udstødningsluften fra den kegleformede Dyse i Motorgondolernes Bagkant. Det er Verdens hurtigste Flyvemaskine — Marchfart 1050 km i Timen.

Esbjerg, Lørdag.

ET Kapitel for sig i Besættelsens Historie, mindst lige saa betydningsfuldt som de store Fæstningsanlæg, er Tyskernes Byggeri af Flyvepladser Landet over. Alene i Jylland er bygget eller udbygget fire Kæmpe-Lufthavne ved Aalborg, Karup, Vandel og Haderslev og ikke mindre end 26 Flyvepladser, af hvilke adskillige i Krigens sidste Aar er udbygget med Cement-Startbaner til at kunne anvendes af de sværeste Bombemaskiner. Ved dette Byggeri er op imod et Tusind større eller mindre Jordbrug blevet opslugt. Nu er Spørgsmaalet ikke blot, hvor mange Millioner, der er forsvundet i disse Anlæg, men i hvor vid Udstrækning de vil kunne anvendes i Fremtiden.

Aalborg Lufthavn var i de sidste Aar før Krigen Mønsteret paa en stor Provins-Flyveplads med alle moderne tekniske Hjælpe midler, en nydelig lille Administrationsbygning og et pænt Hangar-Anlæg — under Krigen er den vokset ud til alle Sider i det helt monstrøse. De gamle Bygninger, der knap nok var taget ordentlig i Brug, er fjernet, en Snes større og mindre Gaarde med hele deres Tilliggende er eksproprieret og gennemskaaet af Startbaner og Rullebaner, en 3 km lang og 100 Meter bred Startbane er anlagt i nord-sydlig Retning fra Fjordbredden til helt op imod Aabybro, og det hele er garneret med vidtløftige Komplekser af Hangarer, Administrationsbygninger, Kaserner, Biograf, Sportshaller — en hel By. Nu staar der paa Pladsen en Bagatel af halvandet hundrede tyske Militærmaskiner og venter paa at blive afleveret til de Allierede, men indtil for nylig summede det altid i Luften over Aalborg. Rødslet-Lufthavnen var Tyskernes store Skole-Flyveplads, hvortil er meget væsentlig Del af Luftwaffes Undervisning var forlagt.

Hvad nu med denne Plads? Ganske vist har Aalborgenserne altid været særdeles air-mindedede, og Aalborg var allerede før Krigen godt paa Vej til at blive et Knudepunkt for Lufttrafikken til Syd Norge, men en Flyveplads af disse Dimensioner er simpelt hen et Sløseri med Danmarks Jord og Cement — ikke mindst i Betragtning af, at Aalborg foruden har Flyvepladsen ved Rørdal, engang Hr. Gunnar Larsens „egen“, nu videreudviklet af Tyskerne som en lille, men god Flyveplads. En dansk Kommission har netop i disse Dage beset Rødslet-Pladsen, der selv i noget indskrænket Skikkelse ogsaa kunde være velegnet som Skole-flyveplads for det danske Flyvevaaben, men gerne ser man den bevaret for Trafikflyvningen. Fra Fjordsiden er der de gunstigst mulige Indflyvningsforhold, der ogsaa i Taage vil kunne sikre Regelmæssighed paa Flyveruterne til og fra Aalborg. Og saa skal Landmændene have en Del af deres Jord igen.

„Hemmelige“ tyske Flyve-maskiner paa den dødsdømte Stor-Flyveplads ved Karup

Før i Tiden debaterede vi saa stærkt, og saa forgæves, Mulighederne for at faa rigtig Gang i Provins-Flyvningen ved at bygge Flyvepladser ved en Række Byer — og nu har et Flertal af de Byer, der ikke vilde være Tale om, faaet anvendelige, undertiden helt fortræffelige Flyvepladser til Trafikbrug: Aarhus, Randers,

Grenaa, Viborg, Tisted, Herning, Kolding, Odense.

Men tillige er der bygget Flyvepladser paa Steder, hvor der overhovedet ikke kan tænkes at blive Brug for dem i Fremtiden. Det gælder saaledes den største af dem alle, Pladsen ved Karup, et Foretagende i den helt store tyske Stil. Og den frække, kan man nu tilføje. En Ting er, hvad der kan anses for en militær Nødvendighed, men hvad ligner det foran Karup-Flyvepladsens Hovedindgang, som en Udvidelse af selve den gennemgaaende Hovedvej, at anlægge en sprængende Rotunde og saa kalde den Adolf Hitler-Platz, med tilhørende Hermann Göring-Strasse?

Rotunden ligger der endnu, men de lueforyldte Smedejernsskilte er fjernet, og det er ikke Politik, vi taler med Flyvepladsens tyske Kommandant om, medens vi forbereder os til en Udflugt Flyvepladsen rundt, en Tur paa 12 km ad Cement-Rullebanen.

Den store Park af alle mulige Flyve-maskiner rummer noget helt nyt inden for tysk Flyvemaskine-Industri: et Par reaktionsdrevne Arado-Maskiner. Det er en to-motoret, ensædet Maskine med særdeles slank Linje, hele Næsepartiet af Glas. Den drives ikke med Luftskruer, men med den bagadvendte Luftstrøm fra

et Kompressionsanlæg. Motorerne er ikke paa mere end 400 HK, hver, men alligevel har Maskinen den svimlende Hurtighed af 1050 km i Timen, omtrent saa hurtig som Lyden! Helt udprovet er den ikke endnu, og den er uden Bevæbning, kun brugt til Rekognoscering. Visse Ulemper er endnu forbundet med den. Brændstoffet er en Slags Dieselolie, der ved Starten presses brændende ud med Udstødningsgassen i lange Lidfaner, saa den kan kun starte og lande paa Cementbaner, ellers sætter den Ild, og i øvrigt er Brændstofforbruget saa stort, ca. 4000 Liter i Timen, at Aktionsradiusen er stærkt begrænset. Alligevel, et interessant Apparat. Vi synes, Flyvningen har gjort værdige Fremskridt under Krigen, men meget tyder paa, at vi kun er ved Begyndelsen til en helt ny Udvikling...

Hvorfor denne Overdimensionering af Flyvepladser som Karup med Startbaner paa op imod fire Kilometers Længde? Forklaringen, der gives, er simpelt hen den, at saa har man Plads at tage af, hvis Anlægget bombes fra Luften; der vil altid være intakte Startbaner nok. Men under fredelige Forhold er der naturligvis ikke Brug for en Flyveplads som denne, og noget kunde tyde paa, at det ikke staar helt godt til med Cement-Banernes Kvalitet. I flere af dem ses dybe Huller, Cementen er smuldret — og den Dag kan næppe være alt for langt borte, hvor man maa give sig i Kast med det vanskelige Arbejde at sprænge Cementen bort og give det hele tilbage til Landbruget igen. Store Summer vil det koste, men der er ingen Vej udenom, en Dag vil Borte have taget baade Karup-Flyvepladsen og den kun halvt færdige Flyveplads ved Vandel.

Ude over Flyvepladsens Kimming svømmer de store Hangarer som overnaturlige Dyr i et Flimmer af Varme. Er det hele overhovedet virkeligt? Hundreder af Flyvemaskiner, Jernbanetog med Røde Kors-Vogne, Værksteder, Biograf, Teatersal midt ude paa Blichers og Aakjærs drømmende Hede? Stille er her nu, og er det rigtige Soldater, der lister rundt her uden Distinktioner? Mon de Folk, der har haft deres Dont her i disse Krigsaar, nu selv tror paa, at det hele var virkeligt?

Esbjerg er stærkt befæstet med Minefelter

Fra Karup kører vi over Herning mod Esbjerg og krydser ved Skern Aa de Befæstninger, der gennemskærer Jylland i øst-vestlig Retning. Det er Tankgrave af ikke særlig imponerende Udformning. Pigtraadshegn, spanske Ryttere og Minefelter. Anbringelsen af disse Miner er paa en Maade det værste af det hele. Praktisk talt alle Befæstningerne er underbygget med Miner, hele Vestkysten er mineret, og man kan ikke tænke sig, hvorledes det

skulde være muligt med nogenlunde Sikkerhed at faa fjernet dem alle. Ved det stærkt befæstede Esbjerg saa vi et Hold dertil særlig egnede tyske Minorer i Færd med at fjerne Miner fra en Pigtraadsspærring. De gaar simpelt hen med en skulde være muligt med nogenlunde Sikkerhed at faa fjernet dem alle. Ved det stærkt befæstede Esbjerg saa vi et Hold dertil særlig egnede tyske Minorer i Færd med at fjerne Miner fra en Pigtraadsspærring. De gaar simpelt hen med en Stok og stikker forsigtigt i Jorden paa det Sted, hvor Minen antages at være. Er den fundet, fjernes Stødhornet med Fingrene. Naturligvis sker der Ulykker hver Dag. Fire-fem Minorer dræber i denne Tid daglig langs Vestkysten. Oppe fra Taarnet i Tyskernes store Kommandocentral ser vi ud over Terrænet mod Hjerding-Stranden, og blot i de fem Minuter, vi staar der, eksploderer to Miner ude i Terrænet, en sort Røgsøjle skyder til Vejrs, saa kommer den korte haarde Detonation. Det hævdes, at Minorerne har en særlig Teknik med at kaste sig bagover i en halv Støtmortale, hvis Minen gaar lige foran dem. Der burde straks udsendes særlige Advarsler til alle de udstrakte Mine-Områder Landet over, særlig stilet til Børnene, der naturligvis er nysgerrige og gerne vil klare alle Hegn, der lader sig forcere. For at Par Dage siden brød en 10aarig Dreng gennem et Pigtraadshegn i Strandskoven og blev hængende, en Kammerat vilde hjælpe ham, saa gik Minen, og begge blev dræbt. Pas paa ved de jyske Strande i Sommer; Frihedsfolkene og Brigaderne, som kender til Forholdene, hævder med Bestemthed, at der ogsaa findes Landminer uden for de egentlige afmærkede og pigtraadspærrede Minefelter.

Et stærkt militært Støttepunkt har Esbjerg været for Tyskerne. Kommandocentralen i Strandskoven, der er omgivet af de største Mineringer, man ser langs hele

Telefoncentral burde den næsten blive staaende som en Turistattraktion, naar alle Batterierne og Bunkerene langs Havneområdet, Flyvepladsen og ud mod Hjerding er fjernet.

Besøg i Oksbøl-Lejren, der rummer 40,000 Flygtninge

Paa Vej ud til Oksbøl-Lejren aflægger vi nu Visit hos de russiske Krigsfanger, der i et Antal af henved 400 er anbragt i en Lejr ved Hjerding. Rent og sundt om end lidt rodet har disse smilende Mænd med de friske Tænder det i Barakkerne og udnytter Tiden inden der kan skaffes dem Hjemrejse-Mulighed med kunstfærdige Haandarbejder af enhver Art. Vi hilser paa en Bonde fra Ural, der kan brække lidt tysk, han fortæller, at han er 7000 km fra sin lille Gaard paa 30 Hektar og at han har gaaet det meste af Vejen hertil, saa nu længes han virkelig efter at komme hjem og paa en lidt hurtigere Maade. Af to Stykker Optændingsbrænde forfærdiger han fint farvelagte Paafugle med papyrtende Vinger snittet i ét Stykke, og af et lille Knippe Halm og en farvet Klud er det for de fleste en let Sag at fremstille de kunstfærdigste Syesker. Her er Folk fra alle Egne af det store Rusland, Bønder fra Ukraine og Ural, Kaukasiere og Kirgesere, meget forskellige af Ydre, men ens i deres venlige Ro, Aabenhed og store Beskedenhed. I Folk fra Esbjerg, giv dem lidt kulørte Stoffer og lidt godt Træ at arbejde med.

Det er med ganske andre Følelser, man gaar igennem Oksbøl-Lejren, der nu rummer henved 40,000 udbombede tyske Flygtninge. Er det mærkeligt, at man har saa let ved at gøre sig haard? Tænk, hvad man under andre Omstændigheder vilde have følt for Flygtninge af lige meget hvilken Nationalitet, for de rystende Morillere og Børn med Underernæringens sikre Stigmata, man her ser i Tusindvis. Det er nok for Tanken at betænke, at det Folk, de tilhører, har fornæglet Menne-

skeretlighederne, men man finder en Udvæj uden om den Skadefryd, de selv vilde have følt hvis Situationen havde været vendt om, ved at betragte disse Civilister som Soldater, som de lydige, blinde Redskaber de faktisk har været i alle Nazismens Aar. Her er hverken Brug for Medlidenhed eller Hævnfølelse. Flygtningene fra Nordtyskland, der kom strømmende herop med forkerte Oplysninger om, at her kunde de bare uden videre tage for sig af Retterne, er nu samlet sammen i Paradiset Oksbøl — et Paradis i Sammenligning med de Koncentrations- og Destruktionslejre, der til de seneste Tider vil erindres som Nazi-Tysklands Skændsel. Her faar de en Ernæring, der ikke tager Sigte paa at afkorte deres Liv, her har de Husly i skønne Omgivelser, her læger deres Børn uforstyrret med Krigssvæbe i en idyllisk Soppedam, har de det for dem nødvendige Kvantum Disciplin, at de skal være indendørs KL 22 som andre Soldater.

Længe før Krigen var Oksbøl-Lejren en stor dansk militær Uddannelsesplads, i Besættelsens Aar udbyggedes den som tysk Militærlejr til at rumme ca. 80.000 Soldater — en vidtstrakt By af Barakker, Administrationsbygninger, Sygehuse og Arsenaler fyldt til Taget med Ammunition, Haandgranater og „Pansernæver“, men en By det næsten er umuligt at faa et Overblik over, Bygninger og Bunkers gemmer sig i høje Granplantagers mørke Uendelighed. Det hele bevogtes af danske Brigader, hvoraf mange endnu ikke har set deres Hjem siden Kapitulationen — de staar der langs Pigtraadsspærringerne og keder sig og har ikke anden Tidkort end at skyde til Maals efter bortkastede tyske Staalhelme eller lave Vandpantomime ved at kaste Haandgranater i Skovdammene. Paa de brede Chausseer gennem Plantagerne promenerer Flygtningene, der ikke har nogen Arbejdspligt, adskillige af Kvinderne med en vis Velklædthed i Behold, i Kantineerne venter Køerne paa Udlevering af Middagsmæden, et gulligt klumpet Fluidum, og ud fra et åbenstaaende urtepotteforsynet Vindue i et Værelse, hvor et Visitkort fortæller, at her bor Familien Schulze fra Zehendorf, høres en trestemmig Snorke.

Stadig ankommer nye Sendinger af Flygtninge fra Pladser, hvor de har været anbragt Landet over — det er aabenbart Hensigten, at de fleste skal samles i Oksbøl, indtil de kan sendes sydpaa over Grænsen. Stemningen blandt Flygtningene synes højt forskellig, de fleste virker ganske apatiske, nogle har bevaret et Udtryk af kold Foragt, men fra Toppen af en Mælkevogn svingede en nakkeløs og maskin-klippet German smilende med Kasketten, da vi kørte, og sagde: — Hvis Kong Christian og sig Tak for tre Maaneders dejligt Ophold.

Kan nogen svare paa den Slags? Alt i denne Krig er kommet anderledes end man havde ventet, ogsaa Tyskernes Afmarch, men nu vil vi have Fred.

JØRGEN SANDVAD

Eventyret om Karup Flyveplads

Flere Hundrede Millioner danske Kroner er til
ingen Verdens Nytt begravet i 6000 Tdr.

Land Hedejord

ET af de kostbarste Kapitler i den tyske Besættelses Historie i Jylland er utvivlsomt skrevet paa det smøgtige Areal i Grove og Karup, der efterhaanden tog Form af Karup Flyveplads. Hvad dette kæmpemæssige Arbejde har kostet den danske Stat, er det vist for Øjeblikket uposseligt at sige noget konkret om, men flere Hundrede Millioner danske Kroner er i hvert Fald ødslet ud over denne Plet af Danmarks Jord. Alene en Kæmpebunker, som Tyskerne i de sidste Aar byggede i Godhus, kostede mere end Lillebæltsbroen . . .

6000 Tønder Land lægger Karup Flyveplads Beslag paa. En stor Del heraf laa hen i Lyng, da Tyskerne kom. Det drejede sig ikke om Danmarks bedste Jord, men dog maatte ca. 30 Gaarde rømmes, og store Landbrugsarealer, som det har kostet Generationers haardt og maalbevidst Arbejde at fravriste den magre Jord, blev rodet igennem paa Kryds og tværs, planeret og cementeret. Gaarde og Huse maatte vige Pladsen for Hangarer, Bunkers, Mandskabsbarakker, Veje og Startbaner, og to store Plantager er ganske forsvundet, ligesom andre er slemt forhugget.

Det store Areal rømmedes for ærlige Folk og blev et afspærret Omraade, hvor Svindel og Raaddenskab, menneskelig Galskab og landsforræderisk Overmod fulgte i Tyskernes Spor. De høje Lønninger tømte mange Landbrug for Arbejdskraft og skabte Vanskeligheder vidt omkring. Flere og flere hvirvledes ind i den vanvittige Dans om Guldkalven. Tusinder lod sig lokke af de let tjente Penge og forlod deres Arbejde for at tage derud.

Spildte Kræfter

Altsammen var det spildte Kræfter. Hvad der nu skal blive af Karup Flyveplads, er det i Øjeblikket umuligt at sige. Men mest sandsynligt er det vel, at de Millioner og atter Millioner, som her er begravet i Hedesandet, er givet ud til ingen Verdens Nytt. Mange har vel drømt

om, at denne Flyveplads, der er en af Europas største, engang efter Krigen skulde blive en Stor-Lufthavn, hvor Maskiner fra hele Verden udvekslede Post og Passagerer, men det bliver næppe til andet end Luftkasteller. Afstanden til de store Byer er for stor. Man fik et godt

Eksempel herpaa, da General Derwing fornylig skulde besøge Aarhus. Det varede nøjagtigt et Kvarter for de hurtige Mosquito-Jagere at flyve fra Kastrup til Grove, medens Biktoren herfra til Aarhus varede en god Times Tid, og det skønt der ingenlunde blev kørt i Begravelses-tempo.

Nej, man maa sikkert se den Kendsgerning i Øjnene, at Karup Flyveplads bliver udslettet i den Udstrækning, det er muligt at befri Stedet for de tyske Befæstninger. Maaske er der en svag Mulighed for, at der i Karup kan indrettes en Uddannelseslejr for det kommende danske Luftvaaben, men det Spørgsmaal staar dog foreløbig hen i det uviste.

R. A. F. og Brigaden holder Pladsen besat

I Øjeblikket holdes Flyvepladsen besat af et Kompagni Royal Airforce Soldater, der fører Tilsyn med, at de godt tusinde Tyskere, der stadig opholder sig derude, ikke ødelægger de kostbare Installationer og Materiellet paa Pladsen. Naturligvis vil man forsøge at redde, hvad reddes kan. Hvor længe Tyskerne skal blive der, kan ikke siges, men længe varer det ikke, før de vandrer af Sted sydpaa til Landet med de luftige Boliger. Det drejer sig især om Teknikere, som man har ønsket at have ved Haanden ved Gennemgangen af de mange militære Anlæg.

Vejene ind til Flyvepladsen bevogtes af Soldater fra den danske Brigade, som nøje passer paa, at ingen uberettigede kommer indenfor, og at Tyskerne ikke foretager Plyndringer. Ogsaa Vejene inde paa selve Flyvepladsen bevogtes af Brigaderøerne, som kontrollerer Trafikken, og de, som ikke har Passerseddel, bliver omgaaende ført til Englændernes Hovedkvarter. Der vil nok gaa en rum Tid, før Pladsen bliver aabnet for Turister. Men naar det sker, er det givet, at mange vil være interesserede i at kigge indenfor og betragte den Forvandling, som i Krigsaarene er sket med de store Hedearealer.

Karup Flyveplads en af Europas største

Meget tydede paa, at Tyskerne regnede Karup for en af deres vigtigste Lufthavne i Danmark. Den er i hvert Fald saa langt den største i Udstrækning, men som militær Base naaede den næppe op paa Siden af Aalborg, hvor der var indrettet to store Flyvepladser til Landmaskiner og een til Vandflyvere.

Flyvepladserne i Karup og Aalborg var de første, Tyskerne tog fat paa efter Danmarks Besættelse. Netop i disse Dage er det fem Aar siden, Arbejdet i Karup tog Fart. Oprindeligt var det vist Meningen, at Flyvepladsen her skulde have ligget paa Heden ved Borris. Et stort Arbejde var i Foraaret 1940 sat i Gang derude, og flere Millioner blev begravet i Heden, men pludselig sagde de tyske Ingeniører stop. Det hed sig, at Jordbunden var for blød.

Maskiner og Materiel blev flyttet ud til Grove, hvor Forholdene var ideelle til Formaalet. — Den store, jævne Hedeblade var velegnet til Startbaner, og i det omliggende Terræn med Bakker og Plantager var det let at camouflere Haller og Barakker.

10,000 Mand i Arbejde

Snart var Blichers ensomme Hede forvandlet til en Myretue af Liv. Tusinder af Arbejdere blev sat ind, og da Arbejdsstyrken var størst, var den oppe paa ca. 10.000 Mand. Det var hovedsagelig Folk fra Nabobyerne Herning, Viborg, Holstebro, Skive og Silkeborg, men fra hele Landet strømmede Arbejdere til for at faa en Gevinst i det store Lotteri.

Arbejdet skred frem under Højtryk, ikke just fordi Folkene sled sig op, men naar en halv Snes Tusind Mand bygger Barakker eller flytter Græstov, saa bliver det til noget, selv om det kun sker i Begravelses-tempo. Først begyndte man at dybpløje Hedearealet. Det gik for sig paa den Maade, at der blev stillet en Traktor op paa hver Side af det Areal, der skulde pløjes, og ved Hjælp af Staalwirer blev en Række Pløve trukket frem. Det var uægtelig en anden Form for Hedeopdyrking end den, de gamle Hedeboender var kendt med.

Arbejdsmandenes Lønninger var i og for sig paa det Tidspunkt ikke høje. Det betaltes almindelig tariffmæssig Løn og slet ikke saa svimlende Summer, som geschæftige Arbejdere i de sidste Aar hentede paa andre Flyvepladser i Landet. De første var dog i Gang i 12—18 Timer i Døgnet — fra 5 Morgen til han paa Aftenen — og naar de saa tog Søndagen med til dobbelt Betaling, blev det alligevel til en ordentlig Sum om Fredagen.

11-1200 Lastbiler i Sving

Arbejdernes Lønninger var dog for intet at regne mod de Beløb, Vogtmændene tjente. Fra hele Landet strømmede de til Karup, og i den travleste Tid var 11—1200 Lastbiler beskæftiget derude. Benzinen leverede Tyskerne — dengang var der nok af det tyske, syntetiske Stof, saa meget, at mange Vogtmænd fik et pænt Overskud ud af det. Senere blev det saa skrafft med Benzinen, at Heringenserne, naar de saa en tysk Maskine i Luften, syndigt bemærkede: Naa, nu har de igen faaet 15 Liter derude...

Hvad Entreprenørerne og de tyske Arbejdsledere har faaet ud af Arbejdet, kan man overbevise sig ikke gøre sig noget Forestilling om. En enkelt Håndværker i Herning har opgivet sin Pørfjeste derude til godt 400.000 Kr., og mange naar op paa langt større Beløb.

Det giver iøvrigt et godt Billede af Arbejdets Gang, naar det fortælles, at der paa en enkelt Dag blev udlagt 10.400 Kvadratmeter Beton paa Startbanerne. Den 18. September 1940 blev den første store Værkstedshal indviet ved en storstilet Fest — naalad os ikke tale om den!

Danmarks Nationalbank betalte!

Fuldkommen Foragt for alle Værdier blev Ledestjernen for de tyske og danske Ingeniørers Arbejde paa Karup Flyveplads. Man brække ned og byggede op uden at tage smaalige Hensyn til Omkostningerne Danmarks Nationalbank betalte! Masser af Barakker, camoufleret som smaa, hyggelige Bondegårde,

skød op, og mægtige Hangarer rejste sig. Titusinder af Sække Cement blev puttet i Starbaner og Veje, og 11 Kilometer Jernbanespor blev lagt ud paa Pladsen og ved Gedhus forbundet med Herning—Viborgbanen. Kolossale Mængder Cement er gaaet med, og det vil sandsynligvis aldrig kunne betale sig at ofre de Mængder af Sprængstoffer, som maa til for at fjerne denne Cementørken. Ca. 50 km Betonvej, adskillige Steder op til 20 Meters Bredde, løber omkring og gennemskærer den store Plads, hvis Omkreds er 48 Kilometer. Og har man ikke Kort med, kan man let fare vild.

I Betragtning af de enorme Summer, der er anvendt, er det Arbejdet, man fik udrettet, egentlig ikke imponerende. Saa meget sorgeligt er det, at disse Hundreder af Mennesker er ødslet ud til et ganske nyttigt Formaal. Herrefolket spurgte midtferid aldrig om Forlov. De krævede og krævede, og danske Skatteydere maatte finde sig i at betale for Udskjelserne.

Nu varen det forhaabentlig ikke længe, før de sidste Tyskere er ude af Landet, men i Karup har de sat sig et Månde, som længe vil bestaa. Sandsynligst er det, at denne Flyve-

plads, som er en af Europas dyreste, vil ende sine Dage som en simpel Losseplads. Højt at flyve, dybt at falde...

Et Besøg i det lukkede Land

Efterretningstjenesten havde udarbejdet nøjagtige Kort over Flyvepladsen til Royal Airforce

En af Avisens Medarbejdere har haft Lejlighed til at kigge indenfor i det lukkede Land. Det voldte visse Vanskeligheder at faa en Tilladelse, for de engelske Officerer i Karup er travlt beskæftiget fra Morgen til Aften, men trods alt lovede de at stille sig til Raadighed, og saa rullede vi en Formiddag afsted ud ad Cementvejen mod Karup.

Den vældige Plads, hvor der før rorte sig et myldrende Liv, ligger nu nærmest som uddød. Ved Pladsens Hovedindgang staar et Par engelske Soldater Vagt, og da ser adelen uhojtidelige ud paa Baggrund af den prangende Rotunde, som Tyskerne dobte Adolf Hitler-Platz, og hvorfra den brede Hermann Göringstrasse udgaar. Rotunden ligger der endnu, men de lueforyldte Smedejernsskotte er fjernet. Morsomt er det imidlertid at bemærke, at et stort V paa en Granitsojle ved Indgangen er bevaret. Det taler sit tavse Sprog om, at ikke alt i denne Verden gaar, som det tyske Herrefolk ønsker det.

Briterne kigger interesseret paa Passagererne i de to Biler, men da de faar forklaret Sagens Sammenhæng, siger de „alright“, og saa gaar Turen videre til en Barak nogle Hundrede Meter borte, hvor tidligere „Einsatzhafen Grove“ havde Hovedkvarter, men hvor nu Royal Airforce har slaaet sig ned. Her modtages vi af Lejrens danske Forbindelsesofficer, Kaptajn Brandt-Møller og Flight Lieutenant Robinson, en høj, flot Canadier, der fuldstændig batager os med sin naturlige Hjertelighed og Charme. — Hvor er det veigørende at møde en venlig og uhojtidelig Britte, saa forskellig fra de storskydende og raabende tyske Officerer, vi alt for godt har lært at kende i Krigens bitte Aar.

48 km i Omkreds

Der hersker ojetsynlig stor Travlhed paa Kontoret. — Ordonnanser farer ud og ind, tyske Soldater og Flygtninge kommer for at faa dette eller hint ordnet, og de faar alle en kølig, men korrekt Behandling. En Brigadesoldat optræder som Tolk og taler skiftevis Dansk og Engelsk i Telefonen.

Vor canadiske Ven breder nogle store Kort ud paa et Bord og giver først en indgaaende Forklaring af hele Flyvepladsens Indretning.

— Vi regner med, siger han, at Pladsen er 48 Kilometer i Omkreds. Den strækker sig over et Areal, der fra Nord til Syd gaar over 5—6 Kilometer og fra Øst til Vest over 7—10 Kilometer. I Midten ligger selve Flyvepladsens Kerne, de tre Cement-Startbaner, der danner en Trekant. Den længste af Banerne er 2 km lang, og alle er de c. 80 m brede.

Saa forstaar Folk sikkert, hvor al den dejlige danske Cement er blevet af! Den længste af Startbanerne er, indskyder Robinson, formentlig bygget med Henblik paa de reaktionsdrevne Flyvemaskiner, som Tyskerne i den sidste Tid af Besættelsen prøvede i Grove.

60 km Betonvej og 11 km Jernbane

Omkring disse Baner og i Tilslutning til dem er anlagt en Mængde Kørebaneer af Cement, der benyttes til at køre Maskinerne frem paa, og spredt over det store Jordareal er anlagt smaa Jordvolde, hvori Maskinerne kan anbringes, velbeskyttede mod eventuelle britiske Bomber. Maskinerne blev paa disse Kørebaneer trukket af smaa Traktorer.

Hele Pladsen omgives af og gennemskæres af 60 Kilometer Betonvej, der dog hovedsagelig ligger i den nordlige Del af Arealet. Naar Vejene er lavet saa brede, skyldes det, at de i givet Fald skulde kunne bruges som Start og Landingsbaner, hvis selve Trekanten i Midten skulde blive gjort ubrugelig. For at paa denne Vej anlagt har det været nødvendigt at ekspropriere mange Gaarde og Ejendomme. Jernbanen, der gennemskærer Arealet, er 11 km lang, og der er anlagt flere Stationer med Ramper, saakaldes at Tanks og Materiel hurtigt kan fjernes.

Spredt rundt om paa hele Pladsen er anbragt mægtige Hangarer og Samkhaler, og overalt ligger der Mandskabsbarakker og Kontorer. Ved Gædhus er bygget en mægtig Bunker, hvorfra Natjagernes Togter over Danmark blev dirigeret.

Den tyske Korttegner fik 8 Dages Arrest

Disse Kort, som Flight Lieutenant Robinson viser os, er iøvrigt et Eksempel paa, at Behandlingen af den tyske Oberst paa Flyvepladsen har været rigtig. De var bestilt af Eng-

Herning Avis 3

landerne, men den tyske Korttegner smødede saa længe med dem, at det blev nødvendigt at gøre sig vred. Det hjalp, og den tyske Oberst gav

sin Korttegner 8 Dages Arrest. Og med det Kendskab man har til Tyskerne, vil en Omtagelse af Smøleriet vel føre til, at han faar en Kugle.

Af Kortene fremgaar det, at Flyvepladsen endnu paa Kapitulationsdagen ikke var færdigbygget. En stor Vej bue mod Vest er krydset over med en Blyant — dens Vej naaede man ikke at faa færdig, og dermed er nogle Millioner danske Kroner blevet tjent.

RAF kendte hver Detalje i Lufthavnen

I sin Taske har Robinson tillige nogle mindre Kort over Pladsen, som den danske Efterretningstjeneste allerede i 1943 sendte til England ledsaget af to Sider Beskrivelse af Pladsens Indretning. Naar Royal Airforce ikke bombede Karup Flyveplads, var det aldeles ikke, fordi man ikke kendte den eller kunde finde den. Efterretningstjenestens Folk, som havde skaffet sig Arbejde paa Pladsens Kontorer, havde nøje informeret R. A. F. om hver Detalje derude.

30 tyske Flyvepladser i Jylland

Vi spørger Robinson, hvor vigtig Karup Flyveplads var for Tyskerne.

— Det er en Flyveplads, som er meget stor i sin Udstrækning, svarer han, men det har sikkert ikke været den vigtigste for Tyskerne. Denne store Ære tilkommer nok Lufthavnen i Aalborg, hvor hele tre Flyvepladser var samlet. Det tyske Luftvaaben havde inddelt Danmark i 13 Distrikter, og Hovedkvarteret var i Skanderborg, hvor en General residerede. Flyvekommandoen i Jylland-Fyn lededes af en General i Kolding, som igen var underlagt Kollegaen i Skanderborg. Tyskernes vigtigste Flyvepladser i Danmark var Aalborg, Karup, Haderslev, Esbjerg og Vandel, og derpaa fulgte Odense, Kastrup og Værløse og endelig i en tredje Klasse Tirstrup, Thisted, Rom, Ry og en lang Række andre mindre Pladser, af hvilke adskillige i Krigens sidste Aar er udbygget med Cement-Startbaner til at kunne anvendes af de sværeste Bombemaskiner. Alene i Jylland er der anlagt 30 tyske Flyvepladser, og ved dette Byggeri er op imod tusind større eller mindre Jordbrug blevet opslugt.

De brede Betonveje kunde bruges til Startbaner

Omsider er Grundlaget for Pladsens Indretning banket fast i vore Hjørner, og saa drager vi ud paa en Tur paa den mægtige Flyveplads. Det foregaar i Bil. Var man henvist til at benytte Apostilenes Heste, maatte man have mange Dage til Raadighed, hvis man skulde se det hele. Kaptajn Brandt-Møller og Flight Lieutenant Robinson følger os i en lille benzindrevet Vogn, som Canadianeren har „organiseret“ hos Tyskerne, mens hans egen er til Reparation.

— Real a god car, siger han smilende!

Det kniber for vore generatordrevne Hyclebiler at holde Tempoet, men Robinson holder elskværdigt igen og passer paa, at vi alle kommer med.

Først prøver vi en Køretur ad de kilometerlange Betonveje, som er af en saadan Kvalitet, at vor Amtsvejsinspektør vilde raabe højt af Henrykkelse, hvis han kunde faa Lov at lægge dem ud i Stribe, hvor det passede ham. Nu er de imidlertid anbragt paa Grove Hede, det Sted i Landet, hvor de sikkert vil gøre mindst Nytte, og som Aarene gaar, vil Regn, Sne og Frost faa Cementen til at smuldre. Men en rum Tid vil det vare, før de sidste Spor er udslettet.

Paa lange Strækninger er kun et smalt Stykke af Vejens Midte bevaret som en lys Cementstrib. Adskillige Meter af Siderne er oversmurt med Tjære — et tysk Kamouflage-Trick! Ser man en saadan Vej fra Luften, vil man kun øjne den smalle cementerede Stribe, og det hele ligner da en almindelig Sognevej. Yderst snildt — hvis blot ikke den danske Efterretningstjeneste forlængst havde givet Royal Airforce nøjagtigt Kort og Oplysninger om Flyvepladsens Indretning.

Barakkerne staar øde og tomme hen

Vi passerer Træbarakker i Massevis, nogle effektivt kamuflerede med Staaltraadsnet og Lyng, andre indrettede som Bondegårde med Stuehus og Udlænger. Eger rummede de sejrssikre Prøjere, nu staar de fleste øde og tomme hen med Laas og Slaa for Dørene — forladt af det besejrede Herrefolk. Ogsaa vældige Hangarer og Værksteder passerer vi: her staar en- somme tyske Soldater Vagt med Geværret over Skulderen, og de betragter tavse vor Færd.

Af og til bliver vi standset af Brigade-Soldater, der tjenstvirige ønsker at undersøge det Selskab, som er paa Udflugt. Helt ud i Nærheden af Grove Kirke naar vi. Her ligger Landskabet øde og stille hen. Nogle græssende Faar er det eneste Liv, der rører sig. De mange Bunkers og Jordvoide, der skyder op overalt, har gjort Grove Hede til et Bakkelandskab.

Hele Pladsen er omgivet af et 47 Kilometer langt Hegn, dels Pigtraad, dels Dyrevæv og strømførende Ledninger. Fra Hovedindgangen paa den lave Bakke et Par Kilometer syd for Karup By strækker det sig langt mod Syd for derfra at dreje mod Vest paa en større Strækning, derfra mod Nord forbi Grove Kirke og Egelund og omtrent langs Karup Aa til Herningvejen.

Helt ude mod Nordøst ligger de store Ammunitionsdepoter, men Tiden tillader os ikke et Besøg. Der er heller ikke andet at se end Granater og Bomber i Massevis, siger Robinson.

Paa et Jernbanespor holder et langt, tomt Lazarettog og taler sit tavse Sprog om den Krig, der bragte Død og Lemlæstelse over Millioner af Mennesker.

200 tyske Flyvemaskiner uden Propeller

Vi stikker saa tværs over Pladsen og naar frem til den stor Flyvepark, hvor et Par Hundrede forladte tyske Flyvemaskiner staar kørt frem paa Række og Gæled. Her er Maskiner af alle Typer, lige fra de gamle JU-Maskiner til de allernyeste Jagerere. Alle er de solidt forankret til Jorden, men selv en mindre solid Forankring vilde have været tilstrækkelig til at binde dem. Noget af det første, Tyskerne maatte gøre, da Royal Airforce kom til Karup, var nemlig at fjerne alle Propeller og Vaaben fra Maskinerne. Briterne ønskede ikke at løbe nogen Risiko. Nu er Maskinerne saa ufarlige som Hundehvalpe.

Med stor Interesse beser vi især de mange Natjagere, hvis Opgave det var at gaa paa Vingerne og møde de allerede Maskiner saa langt mod Vest som muligt. Både foran og bagpaa har de nogle Metalstænger, hvor igennem der udsendes Radiostråler, og naar disse ude i Himmelfrummet ramte en anden Metaldel, registreredes det paa et Apparat i Førerkabinen. Piloten var da klar over, at fjendtlige Maskiner var i Nærheden.

Ved at krybe op paa et af Planerne kan man faa et Blik ind i Kabinen, hvor Øjet mødes af et Instrumentbord med et Utal af Maale-

Herning Avis 4

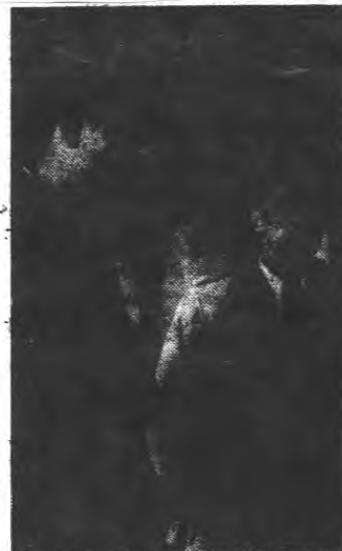
og Registreringsinstrumenter. Ovenpaa Styrepinden foran Pilotens Sæde sidder en lille Metalanordning, som kan betjenes, uden at Flyveren behøver at slippe Pinden. Med den aabnes der for Jagerens fire 20-Millimeters Maskinkanoner, hvoraf to sidder over og to under Maskinens Krop.

Ogsaa Bombemaskiner er der en Del af, men Bomberne mangler. Under Vingerne paa flere Maskiner hænger bombeformede Reservetanks, men for at ingen skal misforstaa deres Hensigt, er der med rødt malet paa dem: Keine Bombe!

Det blev ofte sagt, at Tyskerne kun havde faa Maskiner i Karup, men den Lufttaade, vi her ser foran os, er ganske imponerende efter danske Forhold.

— Ganske godt for det danske Flyvevaaben at begynde med nu, bemærker den engelske Officer.

Man tænker uvilkaarligt paa, om den mon er nogle af disse Maskiner, som var med ved Rotterdam, Warszawa, Belgrad eller over de belgiske og franske Landeveje, hvor Titusinder af Kvinder og Børn brutalt blev myrdet af tyske Luftwaffemordere. Flight Lieutenant Robinson tvivler. De Maskiner er sikkert forlængst blevet ramt af et retfærdigt Endeligt. — De tyske Maskiner er gode, siger han, men vore er bedre!



Flight Lieutenant Robinson forklarer om Lufthavnens Indretning, mens Robert Dalbøl, Næstkommanderende for M-Grupperne i Herning, interesseret lytter til.

En Sukkerknald var et godt Sabotagevaaben

Vi ruller videre afsted mod Startbanerne, kilometerlange, imponerende Cementflader omgivet af Græsmarker, som Regnen har gjort saftige og grønne. Det er hertil, at Græstørv i Titusindvis er flyttet fra Landbrug i det nærmeste Opland. Langs Cementbanerne er Landingslys bygget ned i Jorden, og langs Siderne er indrettet et sindrigt Kloaksystem, saaledes at der aldrig er Fare for, at Banerne skal blive sat under Vand.

Vi lægger Mærke til, at Cementen flere Steder har faaet netop det Tilskud af Sukker, der faar Banerne til at smuldre. En enkelt „Knald“ i en Betonblanding gjorde sin Virkning. Hullerne er store og dybe, men generer dog øjensynligt ikke den Dakota-Maskine, som netop lander flot med amerikanske Gæster til den engelske Kommandant.

De gamle tyske Heltenavne: Gneisenau, Blücher, Bismarck osv. gaar ogsaa igen her. Hvert Hjørne af Start- og Landingsanlægget har sit Navn til Brug for Radiopejlingen af de Maskiner, som skulde lande her i Natens Mulm og Mørke. — Fra Startbanerne drejer Veje af og fører ind til de enorme Hangarer, som har huset de tyske Maskiner. Fra Bagsiden tager de sig ud som smaa Barakker.

Startbanerne ligger nu for det meste øde og ensomme hen. Kun nu og da dukker en allieret Maskine frem fra Disen og lander.

Nye Landingsbaner planlagt.

Den længste af Startbanerne er 2000 Meter lang, den korteste 1300 Meter. Det forslag dog øjensynligt ikke. Et mange Gange saa stort Areal, der støder op hertil, var allerede inddraget og omtrent færdiggjort til samme Formaal. Et Kort viser, at i Forhold til de nye Startbaner, som heldigvis ikke blev bygget, vilde de nuværende kun have været i Lilleputformat.

I Flyveledelsen ser vi, hvilken Teknik der kræves til at afsende og modtage Maskinerne. — Her findes Kontakterne til Landingslyrene, Radiotjenesten, den meteorologiske Station osv. Under tre Meter Jernbeton ligger Radiostationen, der har

sit eget Elektricitetsværk. Stationen, der har både Kortbølge, Langbølge og Ultrakortbølge, kan ogsaa virke som Støjender...

Sidste Skrig: De reaktionsdrevne Jagere

Turen gaar videre. Vi skal se de meget omtalte reaktionsdrevne Jagere. Paa Græsribatterne langs Vejen staar endnu en Del efterladte tyske Maskiner, og tyske Soldater er med Grundighed og Akkuratse i Færd med at erstatte Maskinernes sorte Kors med Royal Air Forces blaa-hvid-røde Ring. Det gaar ikke saa hurtigt, som da de samme Soldater maatte rykke i Marken for at forsyne nedskudte tyske Flyvemaskiner med de tre koncentriske Cirkler. Hist og her vandrer nogle Faar fredeligt rundt. De aner intet om, hvor kostbart det Græs er, som de saa sindigt staar der og gumler i sig. De forstaar ikke, at hver eneste lille Græstørv, knap nok en ærlig Mundfuld, har kostet den danske Stat mange Kroner. Men det er ogsaa svært at begribe for et Faar...

Foran en ny Epoke

i Flyvningens Historie

Omslår naar vi frem til Sensationen: Den reaktionsdrevne Jager, hvis Motorer hænger under Vingene som et Par Pontoner. Luftm suges ind i de to Beholdere, komprimeres og drives ud bagtil med enorm Kraft. Ellers adskiller disse Jagere — der staar to af dem paa Pladsen — sig kun fra almindelige Flyvemaskiner derved, at det tredje Hjul sidder foran, ikke bagved, fordi næsten hele Vægten i Maskinen ligger i Maskinens Forende. Førerkabinen ligger helt forude og er eet eneste Glasbur, saaledes at Flyveren, der sidder i et Hul paa sin Faldskærm med et Utal af Instrumenter og Apparater foran sig, har en storslaaet Udsigt. Maskinen er øjensynlig kun tænkt anvendt til Rekonoscering. Den er ikke armeret, men har naturligvis et glimrende Forsvar i sin Hurtighed. Rygtet fortæller, at den kan skyde en Fart af 1050 km i Timen.

Saa hurtig er den dog næppe, siger Kaptajn Brandt-Møller. Motorerne er kun paa 400 HK hver, og de kan i hvert Fald drive Maskinen frem med 6—700 km Hastighed. Helt udprøvet er den ikke. Englænderne har ikke haft den i Luften endnu, men det er Meningen, at Forsøget skal gøres. Der er naturligvis visse Ulemper ved denne Type. Brændstoffet er en Slags Dieselolie, der ved Starten presses brændende ud med Udstøningsgassen i lange Rdfaner, saa den kan kun starte og lande paa Cementbaner, ellers sætter den Ild. Brændstofforbruget er meget stort, ca. 4000 Liter i Timen, saa Maskinens Aktionsradius er meget begrænset.

Ulemperne til Trods danner den reaktionsdrevne Jager dog formentlig Indledningen til en helt ny Epoke i Flyvningens Historie. De to Eksemplarer, som er fundet i Karup, er nu forsynet med Royal Air Force-Cirkler, og i nær Fremtid vil Englænderne prøve dem i Luften og derpaa flyve dem til England, og ret lang Tid gaar der sikkert ikke, før Propelmaskinerne er lige saa haabløst umoderne, som vore egne Militærmaskiner var det den 9. April 1940 overfor de tyske Messerschmidt og Focke Wulff.

Fra Bunkeren i Gedhus dirigeredes Natjagerne i Danmark

Den store Bunker ved Gedhus, som alle, der har passeret Stedet, enten ad Landevejen eller med Toget, ikke kan undgaa at lægge Mærke til, er et helt Kapitel for sig. Det er et vældigt Bygningsværk, en Kolos af Cement og Staal, som der skal adskillige Bombe-Fuldtreffere til at ødelægge. Næsten uhyggeligt er det at passere de lange, nøgne Cementgange. Et Sted ligger en meteorologisk Station, som naturligvis nu gør Tjeneste for Royal Airforce. Paa store Kort er Vejruksvildingen tegnet op. Iøvrigt forstaar vi Civilister ikke meget af det, vi ser i Bunkeren, som har kostet mere at bygge end Lillebæltsbroen. Dens militære Værdi for det tyske Luftvaaben var meget stor. Fra den havde man Forbindelse med samtlige tyske Natjagere over Danmark. Man kunde følge dem og dirigere dem derhen, hvor der var Brug for dem.

Dette fantastiske Bygningsværk vil til sene Tider staa som et uhyggeligt Minde om den Tid, da de tyske Hordrer plyndrede i Danmark.

Officerskasinoet - en Drøm af storslaaet Elegance

Herning Avis 6

Flgth Lieutenant Robinson kaster et Blik paa sit Armbandsur og trykker sig paa Maven, og vi bliver alle inviteret til Lunch i Officerskasinoet, en Invitation, vi naturligvis ikke kan sige Nej til. Og saa staaer Bilerne tilbage, saa stærkt som saa Generatorerne kan trække, og paa Vejen passerer vi Brandstationen, hvor CBU'ere fra Herning nu har afløst de tyske Brandmænd, der i Øjeblikket prøver paa at slaa Tilden ihjel rundt om i danske Fængsler. CBU'erne har været paa Pladsen siden 10. Maj, idet det naturligvis ligger i saavel Danskernes som Englands Interesse, at saa lidt som muligt af Lufthavnens Materiel bliver ødelagt.

Hitlers Billede er fjernet

Officerskasinoet vil uden Tvivl være det, der vil vække størst Opmærksomhed, naar engang Flyvepladsen aabnes for Turiststrømmen. Udadtil ligner den alle de øvrige Træbarakker i Karup, men indvendig — aah, hvilken Drøm! Her er saa elegant som i det fineste Verdenshotel. Lokaler og Rum er der for enhver Formaal.

Vor Canadier er ikke mere sulten, send han er i Stand til at vise os rundt i Gemakterne, for der skal lunches. Gennem en bred Dør træder vi ind i en rummelig Entre og derpaa ind i en imponerende Hal med Fliser og Søjler. Det har været dyrt! En stor Spisesal, elegant udstyret til at huse en hvilken som helst international Kongres, ligger øde og tom hen. Tomme Søm paa Væggene fortæller, at her har Hitlers og Görings Billeder været anbragt. Gennem et åbent adgangs Højttalere har de tyske Officere kunnet høre Hitlers gjaldende Tale og i de sidste Aar følge den tyske Værnemagts planmæssige Tilbagegang og elastiske Krigsførelse. — Grupper af Lysekroner smykker Loftet. Galvet er Moseegparket og Dørene af Egetræ. Kran helt igennem! Danmark betaler!

Naar de ordenssprydede Officerer havde indtaget deres Frühstück, har de i den de trætte Lemmer i Luksus-salonerne, der ligger til højre for Hallen. Tømmertykke Galvtæpper, dækket Galvare, og de mange Rum smykket af kostbare, elegante Møbler. Typisk er det, at Væggene dækker af danske Billeder, ogsaa gjenstaaende Kunsthandværk har præget Tyskerne paa.

I Skildingsvej har Prøjerne forlagt Beslutningen til en stor Hisebelagt Terrasse med Havemøbler og Parasoller. Der er gjort Forsøg paa at anlegge en Have, men det er ikke faldet heldigt ud. Haven egnar sig trods alt bedre for Cement end for Blomster.

Gildehal og Keglebane

i Kælderen

Hele Kælderetagen er omdannet til Gildehaller og Ølstuer. En bred Jæppebelagt Trappe med svært kunstfærdigt forarbejdet Jerngelænder fører derned, og alt bærer Vidnesbyrd om Tyskernes ubændige Hang til at fejre store Orgier.

Vi træder ind i en middelalderlig Gildehal med røde Mursten paa Gulv og Vægge og svære Bjælker i Loftet. Omkring et kæmpemæssigt Bord med en flere Tommer tyk, hvidskuret Egetræsplade er anbragt 30—40 store Armstole, ligeledes i Egetræ. De tilstødende Lokaler rummer lige saa kunstfærdigt indrettede Ølstuer for mindre Selskaber, og Kronen paa Værket er en yderst fornem Keglebane med elektrisk Markeringsapparat. Her kunde Officererne faa lidt Motion oven paa Champagnen. Nu bruger Englænderne Keglebanen til at holde Skydeøvelser i. En Bar mangler heller ikke, blot er alle Drikkevarer forsvundet sammen med Tyskerne.

— I am so sorry, siger Robinson, men jeg er virkelig ikke i Stand til at byde et Glas . . .

Heller ikke de store Køterum, der er 10 Meter dybe, rummer Værdier. Ogsaa Service og Spisebestik var forsvundet, da Royal Airforce gjorde sin Entre. Britterne klarer sig dog storartet med en dansk Pilsner eller en Kop dejlig sort The til Maden.

Lunch og britiske Cigaretter

Ved Lunchen træffer vi Flyvepladsens engelske Kommandant, Squadron Leader Hayzel, der beder os tage til Takke med, hvad Køkkenet formaar.

— Vi er desværre ikke saa velfor-synede som Tyskerne, siger han. Vi har kun to Mand til at betjene det hele, og de skal baade lave Mad, servere og vaske op . . .

Og mens Maden glider ned — en Kodret med ristede Kartofler og Salat samt Æblepie — fortæller Kommandanten om Pladsens Indretning og om sine Oplevelser i Felten. Han har været vidt omkring under Krigen og gjort Tjeneste baade i Pearl Harbour og Amerika, og nu er hans fornemste Opgave den at faa Overdragelsen af Karup Flyveplads bragt i Orden og Tyskerne sendt af Sted sydpaa — til Fods!

Den engelske Officer spørger meget interesseret om den danske Modstandsbevægelses Arbejde og er synligt imponeret over den Indsats, der er øvet.

Kommandanten byder elskværdigt rundt af en Pakke Capstan — det var

næsten Dagens største Oplevelse for en nikotinhungrende Bladmand — og siger saa Farvel. Der er Travlhed til Stede, for to amerikanske Generaler er paa Besøg. Det var dem, der kom i Dakota-Maskinen.

En Tur i Luften — en anden Dag!

Naar Sulten er stillet, og man sidder og snakker hyggeligt om alt og ingenting, plejer der at være Lydhørhed for at faa selv fordringsfulde Ønsker opfyldt, og vi drister os derfor til at spørge Lieutenant Robinson, om der er Chancer for en lille Tur i Luftn.

Og Robinson, der øjensynlig er vant til lidt af hvert, bliver slet ikke forbavset, men bevarer en stoisk Ro og siger: We can try — men ærlig talt, Vanskelighederne er store, og i Øjeblikket er der ingen Maskiner parat. Men kom igen en anden Dag, saa skal jeg se, hvad jeg kan gøre . . .

Med dette Løfte i Behold byder vi vore elskværdige Ledsagere, Kaptein Brandt-Møller og Lieutenant Robinson, Farvel. De taffer af Sted til Kontoret i den lille Mercedes. Mange Timers Arbejde venter dem, før de kan krybe til Køjs. — Vore Chauffører sætter Gassen paa, og hjemad gaar det igen forbi den store Biograf ved Flyvepladsens Indgang, hvor stovletrampende Tyskere Aften efter Aften forlostede sig med soldaterglade Piger, forbi Lejren i Gedhus, hvor de tyske Flygtninge nu hygger sig, nyder den danske Sommer og lader sig fodre af den danske Stat. Den tyske Udplyndring fortsættes til det sidste. Traditioner skal holdes vedlige . . .

Sidste Kapitel

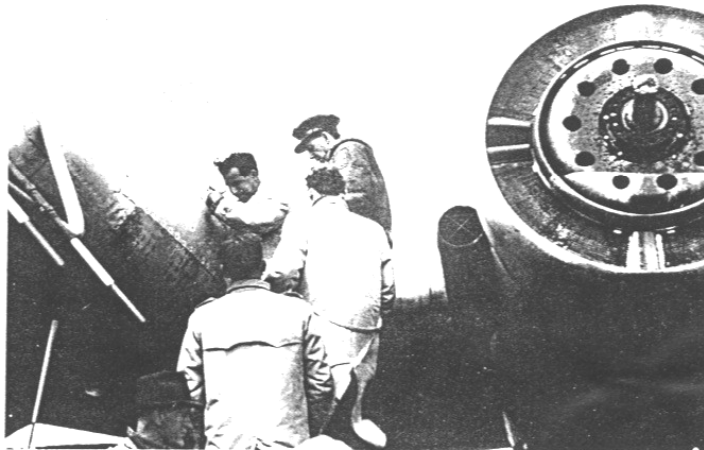
Om Fremtiden for Karup Flyveplads er det svært at spaa. En Del af Arealet kan naturligvis igen omdannes til noget samfundsnyttigt. De 30 Gaarde, som Tyskerne beslaglagde, skal tilbage paa danske Hænder, og de første Bestyrere er allerede indsat. Foreløbig er Gaardene den danske Stats Ejendom, og som Tilidsmand er indsat LRS. Engelsen, Herning. Saa snart Forholdene tillader det, vil Gaardene blive solgt, og de tidligere Ejere vil faa Forkøbsret.

Selve Flyvepladsens Kerne med de vidtstrakte Cementbaner og de mange Bunkers vil dog næppe kunne gøre nogen Nytte i Samfundet. Hvad der skal blive af de 200 Flyvemaskiner, som Tyskerne har efterladt derude, kan heller ikke siges. England har ingen Brug for dem, og maa-ske kan Danmark faa dem overdraget som en beskedent Begyndelse til det Luftvaaben, som nu skal genopstaa.

I Øjeblikket er Gøringss slagne Luftstyrker i Færd med at des-armere hele Anlægget. Hvor længe det vil vare, kan heller ikke de engelske Officerer bedømme, thi selv om der er spildt mange Penge paa Pladsen, og selv om Svindel og Korruption under det tyske Styre har floreret i uhyggelig Grad, saa er der bygget mange kostbare Anlæg, som det i første Omgang er Maalet at bevare intakte. Og det, skønt det drejer sig om rene krigsvigtige Anlæg, som overhovedet ikke kan anvendes under fredelige Forhold.

Nu vaagen Royal Airforce og Den danske Brigade over Karup Flyveplads. Et stort, men baade dyrt og sørgeligt Kapitel i Egnens Historie er ved at være til Ende. Inden længe er denne vældige Lufthavn paa den jydsk Hede befriet for de sidste Tyskere — de sidste Repræsentanter for den engang saa mægtige Luftwaffe, der nu er ophørt at eksistere.

-vig.



En dag, pressen i Herning banded set frem til gennem flere år, oprandt i begyndelsen af maj 1945: Man kunne skrive om den store flyveplads, tyskerne havde bygget ved Karup. I årene 1942-45 havde den kun været omtalt som »en stor arbejdsplads« — og kun i forbindelse med ulykkelige hændelser. Nu indbød Royal Air Force og det danske forsvar til en rundtur i det lukkede land. Øverst ses »the gentlemen of the press« sammen med deres værter foran officer-messen. Det er fra venstre Herman Jensen, Herning Venstreblad, modstandsbevægelsens repræsentant, assistent Robert Dalbøl, Herning, Jens Jespersen, Herning Social-Demokrat, Viggo Hærvig, Herning Avis, en Royal Air Force squadron leader, kaptajn B. Møller, dansk forbindelsesofficer, H. Skott, Ringkøbing Amtstidende, og Mogens Bendixsen, Herning Folkeblad. Nederst besigtiges et af de efterladte tyske fly.

Viggo Hærvig fra Herning Avis er forfatteren til artiklen om Karup Flyveplads.

Bomberne i Karup var lavet af træ.

Men deres indhold var farligt nok, fremgår det af nye oplysninger om de tyske bombefly i Karup under besættelsen.

Af Gorm Albrechtsen

Karup Flyveplads blev under besættelsen stærkt anvendt af natjagere. Men allerede i august 1940 opererede tyske bombefly fra Karup mod England, og i foråret 1944 uddannede tyskerne torpedo-flyvere på det, der dengang

hed Grove, men nu kendes som Karup.

Derimod er det uden hold i virkeligheden at tyskerne skulle være i så desperat nød for metal, at de lavede flybomber af træ, selv om der blev fundet sådanne bomber på flyvepladsen i Karup. Måske manglede Luftwaffe

metal, men træbomben var simpelthen en stor container, som kunne fyldes med for eksempel brandbomber og som udløstes i luften over målet. Bomben hed Abwurfbehälter 500 l.

Det fremgår af tredje bind i en serie om tyske fly i Danmark 1940-45. Forfatteren Carsten Petersen har skrevet flere bøger om luftkrig og tyske fly i Danmark. Han har brugt fem år til at indsamle baggrundmateriale til denne bog. For første gang behandles tyske bombeflys ophold i Danmark under besættelsen, og bogen er illustreret med hovedsageligt ukendte billeder.

Stjerpiloter

Jeg har også været i kontakt med et utal af tyske besætningsmedlemmer, ligesom det har kostet nogle ugers ophold i arkiver forskellige steder i Tyskland og England, oplyser forfatteren.

I en næsten endeløs oprensning af hvilke fly af typerne HE 111 og JU 88, der styrkede ned hvor og hvem der var ombord, fortælles også dra-

matisk om det tyske angreb på Værlose den 9. april 1940, hvor en dansk militærmaske blev skudt ned. Der var flere senere berømteder blandt disse piloter.

Carsten Petersen har flere gange været i kontakt med daværende hauptmann Wolfgang Falck, der ledede angrebet og de dramatiske skræmme-overflyvninger over København med nedkastningen af de senere så berømte »Oprop« til danskerne.

Falck lever i dag i Tirol i Østrig, men flere af de andre berømteder blev dræbt i tjeneste.

Krigsret og ridderkors

Helt så berømt blev en anden tysk flyofficer ikke, men det lykkedes ham at knytte Karups navn til en besynderlig episode, der kunne have kostet ham dyrt. Oberleutnant Reimer Voss var eskadrillechef for piloter sendt til omskoling i Grove til den berømte bombeflytype Ju 88 efter at natjagerne havde forladt stedet. Han fik i april 1944 ordre til at samle ti besætninger og flyve Heinkel bombefly til Flensburg for derfra at fortsætte til Rumænien. I Flensburg kunne de store fly ikke være under tag, fordi de var 50 cm. for store, og i stedet blev de stillet op på to rækker i det fri.

Der stod de som til parade, da en gruppe amerikanskbyggede Mustang-jagere



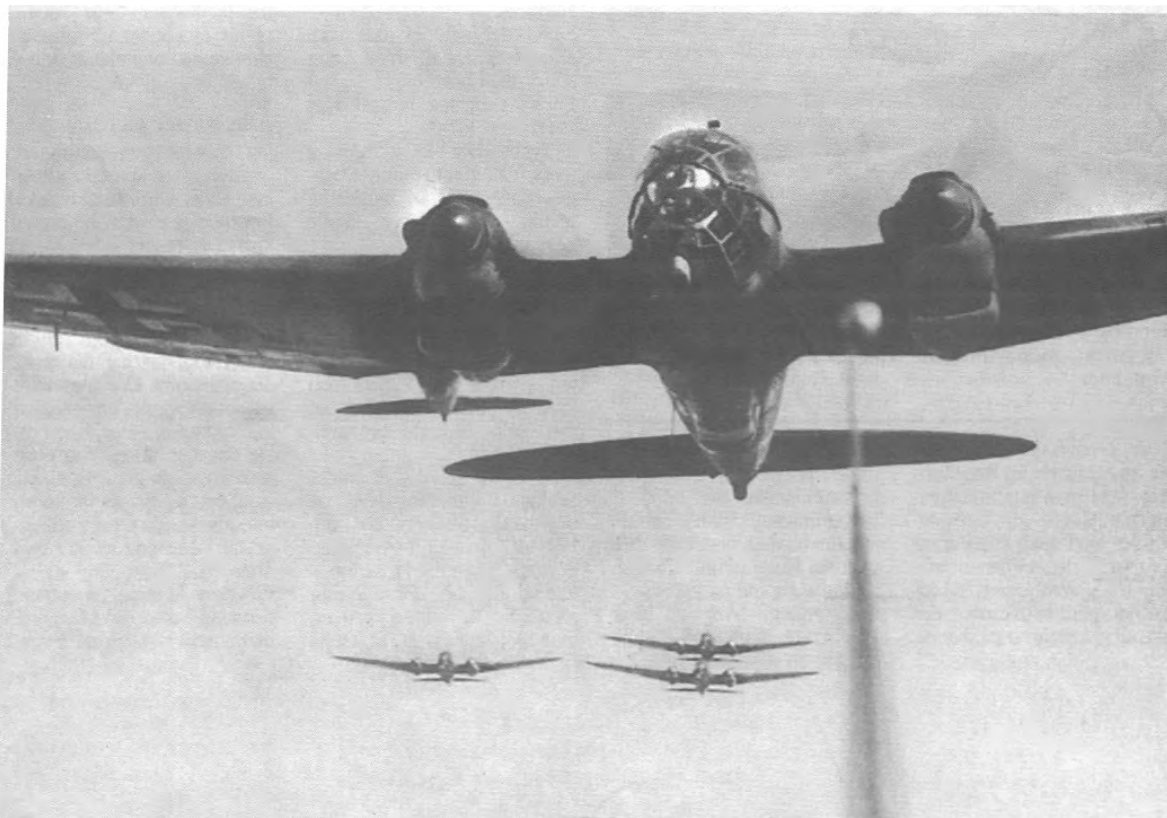
Bombe af træ på Karup. En aviseteori var at Luftwaffe manglede metal, siden man havde fremstillet bomber af træ. Sandheden var snarere, at der var tale om en beholder, der kunne fyldes med flere forskellige bomber og som udløstes over målet.



Tysk Heinkel 111 med observatoren til venstre og piloten til højre. Begge er iført flyvedragter for bombebesætninger i 1940. På det tidspunkt var de tyske besætningers udstyr væsentligt bedre end englændernes.



Oberleutnant Reimer Voss - mistede ni fly i Flensburg på én dag.

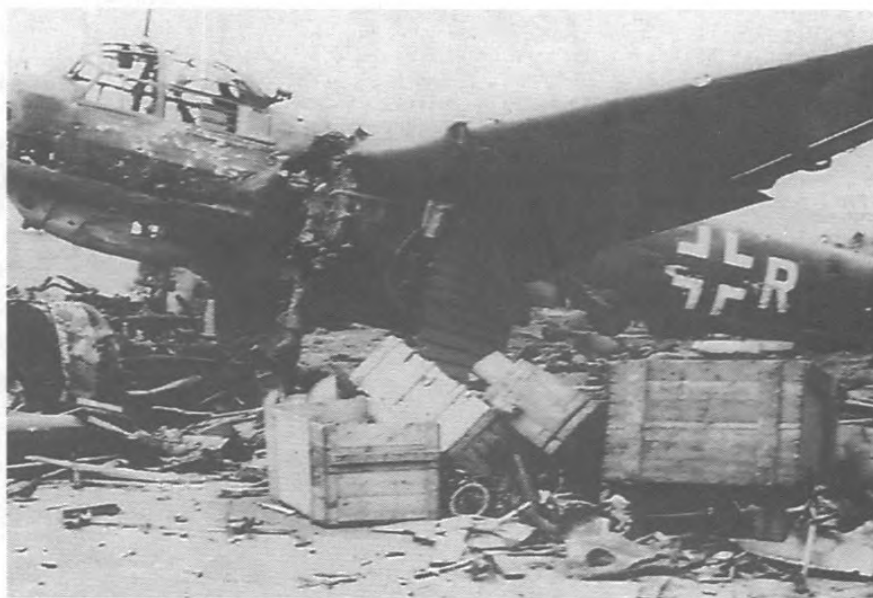


Heinkel 111 i formation i 1940. Luftwaffe var stor og stærk.

kastede sig over dem og ødelagde eller beskadigede ni af de ti fly. Overkommandoen rasede og Oblt. Reimer Voss blev gjort ansvarlig, men senere frikendt i krigsretten. I stedet lagde den en del af skylden på Fliegerhorstkommando Flensburg, der havde befalet opstillingen, og på Kriegsmarinen, som ikke havde opdaget de fjendtlige fly.

Voss fik en ny kommando og blev den 12. marts 1945 indstillet til Ridderkorset, men fik på grund af krigssituationen aldrig medaljen udleveret. Efter krigen fortsatte han i det tyske Bundeswehr, indtil 1981 som Oberstapotheker.

»Tyske Fly i Danmark 1940-45« af Carsten Petersen, Bollerup Boghandels Forlag, Ringkøbing, 96 sider, rigt illustreret, pris 148 kroner.



Ju 88 ved krigens slutning - alt var sønderskudt og i opløsning.

Samling og redigering: Arne Mosgaard.