



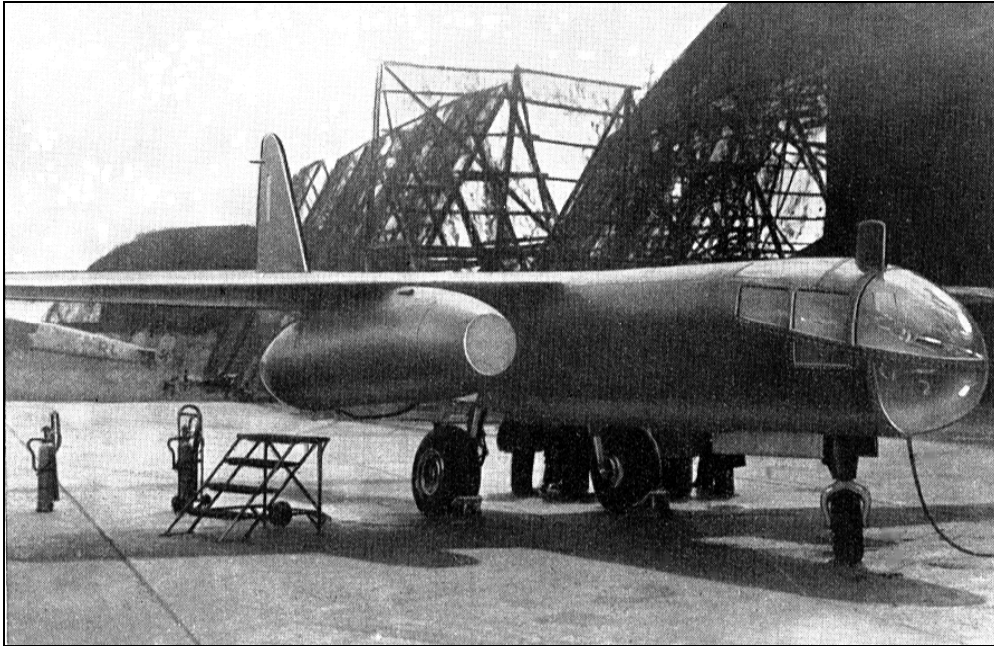
Grove jagerflyveplads, 1945.

Tyske jagerfly uden propeller var opstillet i lange rækker. Senere blev de fleste maskiner systematisk ødelagt og ophugget, hvorefter metallet blev solgt som skrot til egnens produkthandlere. Materiel, der var af interesse for englænderne blev ført til England. Det drejede sig især om radarudstyr og specielle flytyper.



Grove jagerflyveplads, 25. juni 1945.

Pressefolkene ville ikke bare nøjes med at fotografere og se. De ville også røre ved den tyske natjager, der havde radarudstyret strittende som horn forrest på maskinen. Af hensyn til flugtforsøg var propellerne på alle flyene blevet afmonteret. De gode pressefolk fik meget at skrive om.

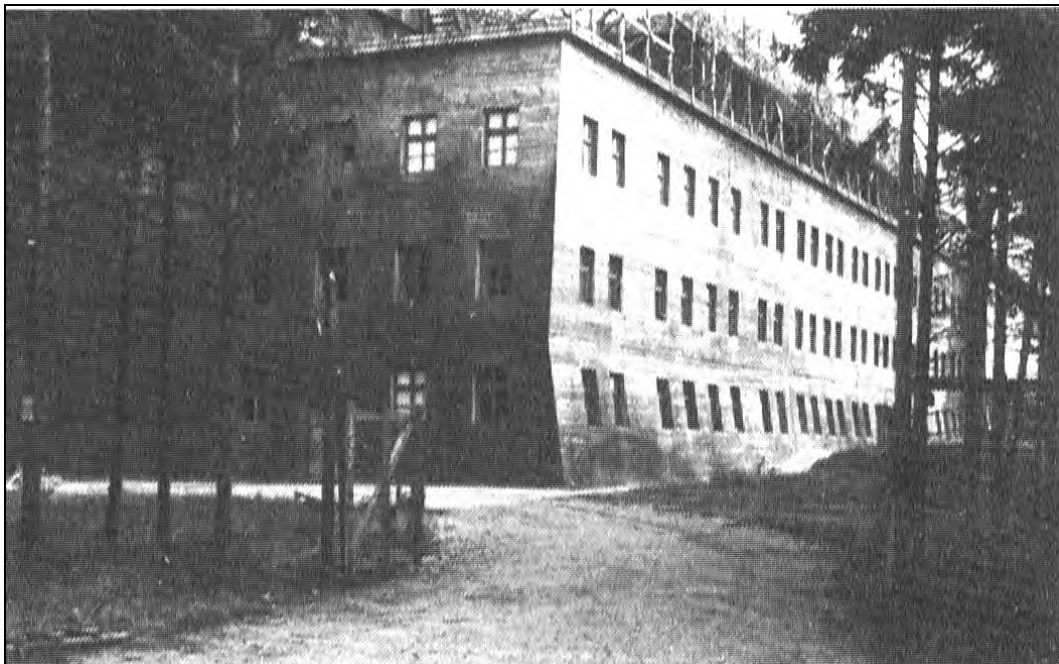


Grove jagerflyveplads, 25. juni 1945.

”Et godt skud”. Under rundturen på flyvepladsen kom pressefolkene forbi området, hvor Luftwaffes nye, moderne jagerfly befandt sig. Det er typen Arado Ar 234 v1, Blitz, marchfart 1050 kmt. Der befandt sig ca. 165 forskellige kampfly i Grove, deraf 6 stk. Arado jetjagere. Sådanne fly krævede en ekstra lang startbane, forhold som fandtes netop i Grove.

Captain Eric Brown har indberettet og skrevet om forholdene og flyene fra Grove jagerflyveplads, hvortil han ankom den 24. juni 1945 for at afhente to jettfly sammen Sqdn. Ldr. Tony Martindale og et engelsk mandskab.

Ved forsøg på en prøveflyvning samme eftermiddag eksploderede motorerne på et fly, og englænderne var overbeviste om, at det drejede sig om tysk sabotage. De nødvendige forholdsregler blev taget. De resterende Aradofly blev ødelagt. Samme dag som pressefolkene var på besøg, gjorde de engelske piloter to Aradofly klar til afgang, hvilket fremgår af ovenstående billede. Efter en mellemlanding på Slesvig flyveplads fortsatte de to fly til Farnborough i England, hvor de landede i god tilstand. I 1999 fortalte Eric Brown om disse begivenheder i TV på programmet Discovery.



Den østlige del af kommandobunkeren kaldet *Annekset* blev anvendt til kontorer med forskellige stabsfunktioner: Flyoperationer, luftværnsartilleri, efterretningstjeneste, vejrtjeneste o.s.v. lederne for disse afdelinger samt kontorer til deres hjælpere havde til hus i denne afdeling, hvor mure og vægge var af knap så svær armering som selve bunkeren.

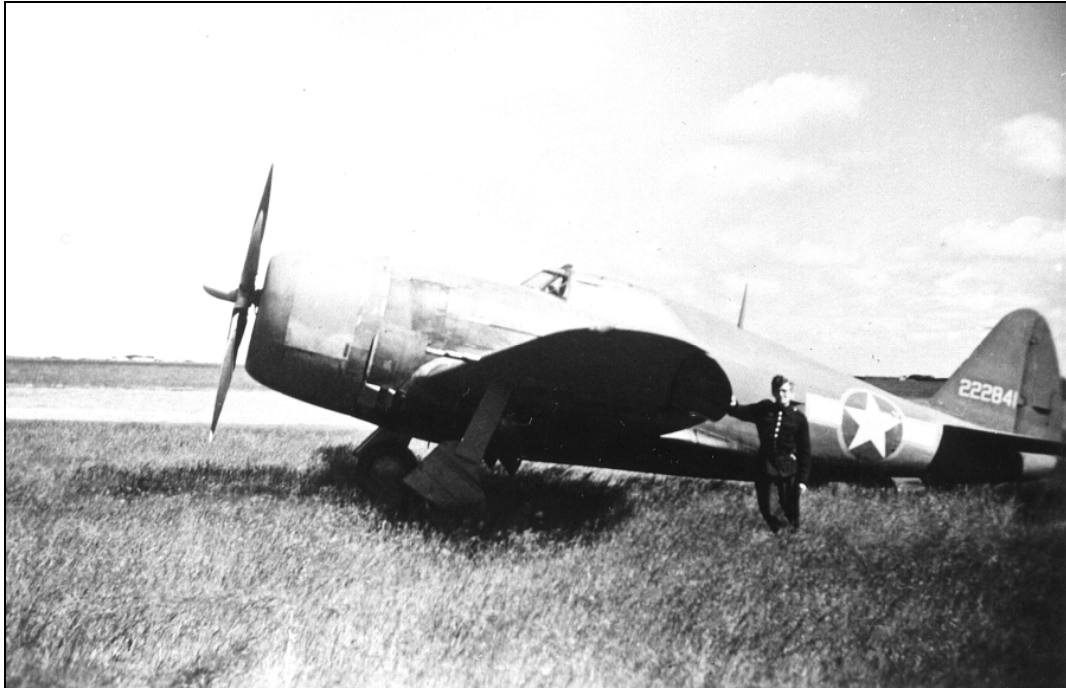


Foran kommandobunkerens hovedindgang. Situation fra maj 1945.

Fra venstre ses en engelsk officer, en dansk officer og en tysk officer. Ved bilen står den tyske chauffør. På bilens nummerplade angiver bogstaverne WL, at køretøjet tilkører Wehrmacht Luftwaffe.



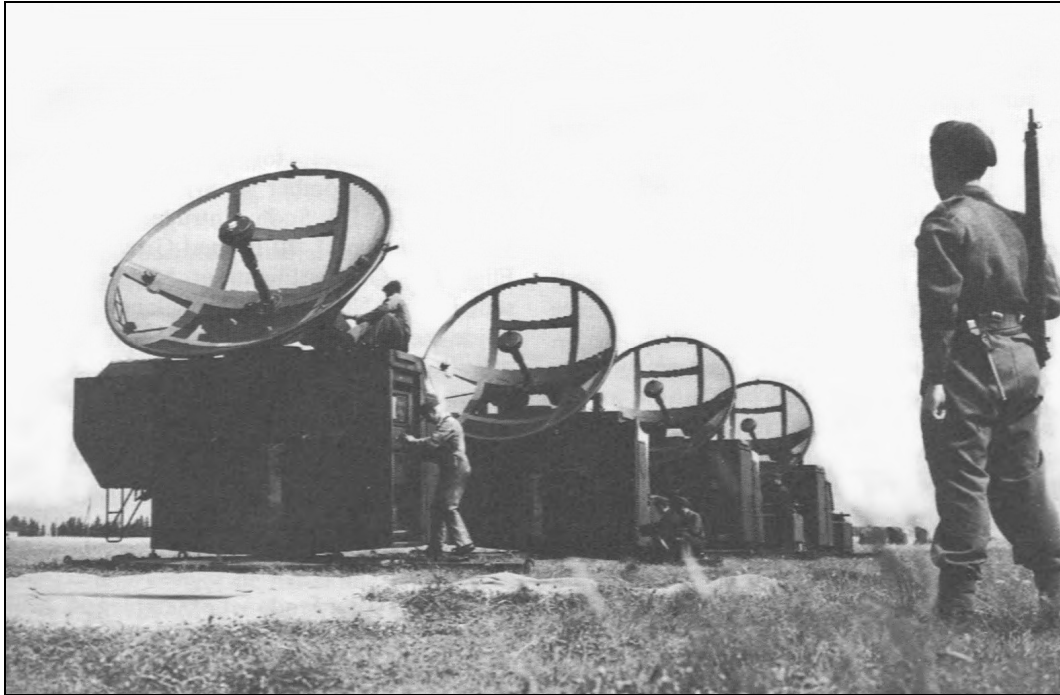
Det tyske jagerkontrolcenter ved Fliegerhorst Grove i juni 1945. Billedet er taget i anledning af *POST MORTUM*. Det var en øvelse, som RAF gennemførte i samarbejde med Luftwaffe. Den tyske kontrol- og varslingstjeneste blev afprøvet mod et stort fingeret allieret luftangreb. På billedet ses både RAF officerer og det tyske personel, som havde været tjenestegørende ved varslingstjenesten. Det store vægkort over Danmark er kvadratinddelt, og de enkelte radarstationer og deres operationsområder er markeret med cirkler. På baggrund af meldinger om fjendtlige fly fra radarstationerne plottes "Blitz"-pigerne flypositionerne op på kortet med lyspletter, som kan aflæses af jagerkontrollofferen og dennes hjælpere.



Amerikansk Tunderbolt jagerfly på Karup Flyveplads i 1945.



Amerikanske fly på Karup Flyveplads i 1945.
Fra venstre en dansk sergent, en amerikansk officer og en dansk politimand.

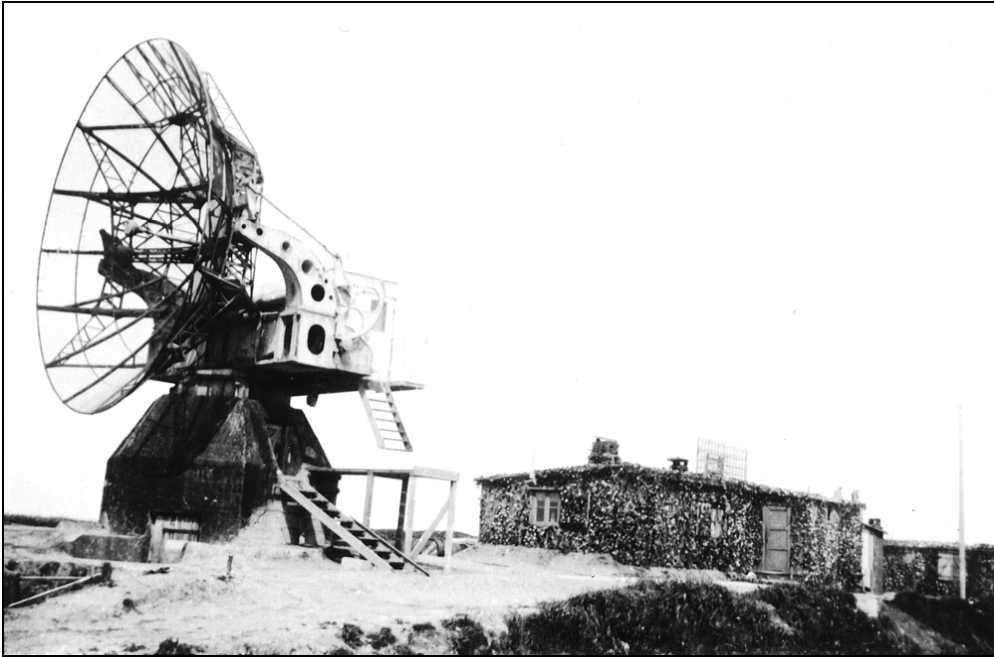


Det kraftige luftforsvar ved Grove blev styret fra en kommandocentral, der stod i forbindelse med et omfattende varslingsystem. Her ses en engelsk soldat, der bevogter tyske teknikere, som efter Post Mortum gik i gang med at demontere det teknisk højtudviklede materiel, før det blev sendt til nærmere undersøgelse i England.



Karup Flyveplads, august 1945.

Det tyske krigsmaskineri er forvandlet til skrotbunker. Englænderne var blevet færdige med udvælgelsen af det materiel, som de ønskede at tage med. Alt resterende blev derefter gjort ubrugeligt og ødelagt, hvorefter metallet blev solgt til skrothandlere. En stor del af metaldelene havnede hos en skrothandler i Herning, hvor en åben plads ved Gl. Landevej i lang tid blev benyttet som 'lagerplads'.



Tysk radaranlæg fotograferet maj 1945.



Karup Flyveplads kort tid efter kapitulationen. Der stor op mod et par hundrede fly af forskellige typer på flyvepladsen. Ud over maskiner fra Fliegerhorst Grove var der trukket en del fly dertil fra truede flyvepladser nær frontlinierne. Derfor forekom en sammenblanding af fly af forskellige typer fra forskellige afdelinger.

Liv i luften over Karup:

Luftvåbnet går på vingerne på mandag.

Chefen for Hærens Flyvetropper overtager kommandoen på Karup Flyveplads.

Herning Folkeblad, den 2.11.47.

Ved begyndelsen af næste uge bliver der atter liv i luften over Karup Flyveplads. Hidtil har alt ligget forholdsvis stille derude. Maskinerne har været lukket inde i hangarerne, men fra på mandag kan danske militærflyvere atter gå på vingerne i luftvåbnets egne maskiner.

Det er de to flyveskoler, der denne dag lægger ud med de øvelsesmaskiner, Forsvarsministeriet har købt i England. Den ene skole omfatter øvelsesflyvning med Oxford-maskinerne, de skal danne en slags forskole for de fremtidige danske bombeflyvere, medens den anden skole omfatter flyvninger med Haward-maskinerne, der skal anvendes som øvelsesmaskiner for jagerflyverne. Oxford-skolen ledes af den tidligere pladskommandant på Karup Flyveplads, kaptajn Michael Hansen, og Haward-skolen skal ledes af den tidligere chef for Flyveskolen på Avnø, kaptajn E.B. Minke.

Medens det således er endelig afgjort, at Haward- og Oxford-skolerne skal ligge i Karup, er der endnu ikke truffet bestemmelse om, hvor Spitfire-skolen skal ligge. Man har drøftet muligheden af at placere skolen i Aalborg, Tirstrup eller Karup, men det eneste sikre er, at den tidligere chef for Marinens Flyvetropper, orlogskaptajn Rasmussen, der hentede de fem første Haward-maskiner til Danmark, bliver lederen af denne skole, hvor den end skal placeres.

Hovedkvarter i Karup.

I denne periode er der samtidig foretaget en række ændringer inden for den øverste ledelse på Karup Flyveplads. Chefen for Hærens Flyvetropper, oberst Tage Andersen, overtager fra på mandag personlig kommandoen i Karup, og chefen for Jydske Flyveafdeling, oberstløjtnant A.T. Poulsen flytter samme dag sit hovedkvarter fra Aarhus til Karup. Sammen med ledelsen følger en hel del personel, som hører til, hvor maskinerne er i hangar.

Vanskelige indkvarteringsforhold.

Indkvarteringsforholdene på Karup Flyveplads er ikke de allerbedste for øjeblikket, og mere pladsmandskab kan der vanskeligt skaffes plads til. For tiden er der mellem 800 og 900 soldater på pladsen, nemlig hele 9. Artilleriafdeling fra Aarhus, der - som bekendt - er flyttet til Karup på grund af pladsmangel i Aarhus, Jydske Flyveafdelings soldater og endelig et kompagni fra 2. Pionerbataljon i København.

Flyveledelsen venter med længsel på, at de tyske flygtninge skal fordufte fra Grove- og Gedhuslejren. Når det sker, bliver der masser af plads. Mens tyskerne var i Karup, byggede de en del mandskabsbarakker, som er så gode, at de den dag i dag kan bruges; bl.a. findes der en kostforplejning og to kaserner, hvor der er plads til 400 soldater.

Flere flyvemaskiner på vej.

Foreløbig tæller flyvemaskineparken i Karup 25 Oxford-maskiner, men i løbet af den kommende tid ventes flere endnu, så det samlede tal når op på 66. Hertil kommer 28 Harvard-maskiner, hvoraf de fem for nylig blev fløjet til Danmark, medens ti blev sendt hertil i Kasser. Oberst Tage Andersen oplyser, at disse ti maskiner i øjeblikket befinder sig i Værløse-lejren på Sjælland, men de skal hurtigst muligt sendes videre til Karup. Maskinerne er brugte, men det danske Luftvåben har været meget heldig med dette indkøb. Mange lande, der har købt Harvard-maskiner, har ikke kunnet få de ønskede maskiner foreløbig.

Begyndelse til et dansk luftforsvar.

Efterfølgende billedserie er sandsynligvis fra den periode i 1947, hvor Hærens Flyvetropper oprettede flyveskole i Karup.



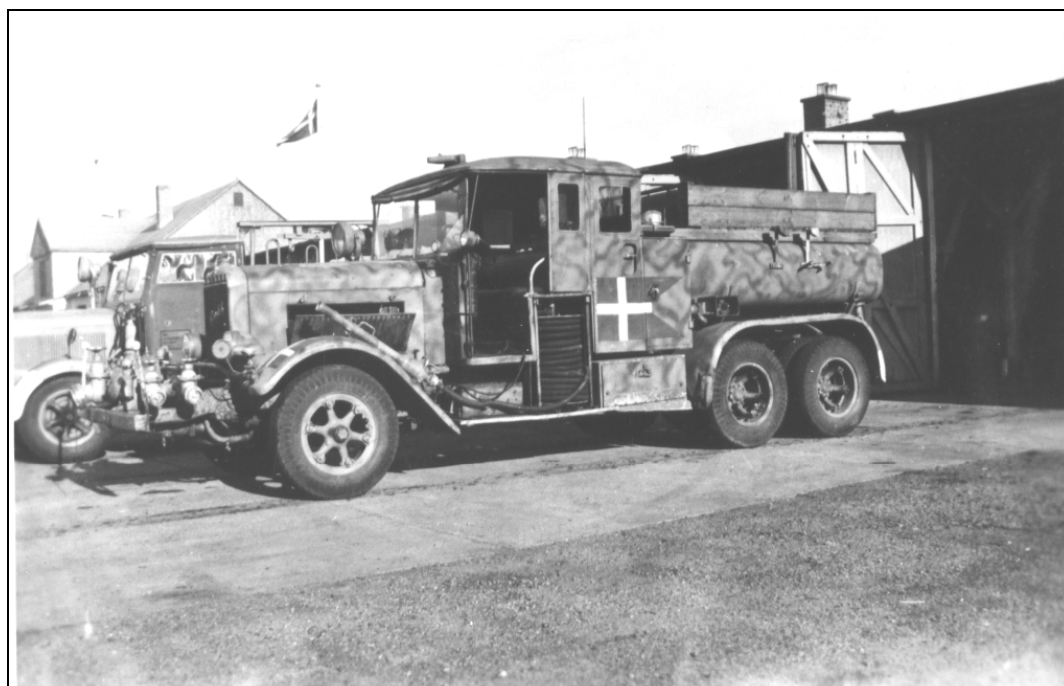
Det danske forsvar etablerede sig på Karup Flyveplads, da englænderne overlod dem den store base i 1945. I begyndelsen var det hærens flyvetropper. Senere blev Det danske Flyvevåben oprettet. Her ses anvendelse af tidligere tysk materiel inden for redningstjenesten.



Tidligere tyske redningskøretøjer blev i årene efter 1945 anvendt på Karup Flyveplads. Her er materiellet kørt frem foran brandstationen.



To redningskøretøjer af de tungere typer.





Brandstationen på Karup Flyveplads.



Fra 1947 blev Harvard-fly brugt som skolemaskiner på Karup Flyveplads.
Her ses Harvard 320 på vingerne over Midtjylland.

Forsvaret efter 1945.

I foråret 1946 var der ikke kommet klarhed over, hvordan et dansk forsvar skulle komme til at se ud. Der var nedsat en forsvarskommission, som på et eller andet tidspunkt afhængig af politik og udvikling skulle afgive en betænkning om forsvarets fremtidige struktur. Både politikere og forsvarets ledere var meget forsigtige og forbeholdne. Det var ikke let at bevæge sig bort fra mange års neutralitetspolitik.

AABENHJERTIGE UDTALELSER AF BIRKSTED: Frit Danmark Nr. 5. 3.maj 1946.

Saboteres Flyvevaabnets Genopbygning?

Wing-Commander Kaj Birksted var under Krigen knyttet til det britiske Luftvaabens Stab og har planlagt og deltaget i et meget stort Antal Flyvninger og Raids.

Da han i 45 vendte hjem, ønskede man at udnytte hans rige Erfaringer og anmodede ham om at lede Genskabsløbet af et dansk Luftvaaben. Oberstløjtnant Birksted har som Formand for Det luftmilitære Udvalg kæmpet for Realiseringen af et Enhedsluftvaaben — et Forslag der er stødt paa stærk Modstand saavel i Marine- som i Krigsministeriet. Oberstløjtnant Birksted har nu sat sin Stilling ind paa, at hans Plan bliver gennemført. Han venter paa Svar. — Birksted udtaler til »Frit Danmark«:

»Nu efter et Aars Forløb kan jeg se, hvor fejlagtigt jeg har bedømt alting, fordi jeg helt har manglet Forudsætninger for at begribe de Mennesker, jeg har forhandlet med — og onvendt! Selvom vi tilsyneladende kom hinanden i Møde, har vore Tanker dog bevæget sig ad vidt forskellige Baner.

Nogle af de implicerede betragter nemlig sig selv som Forsvaret; man vil opbygge efter den Lærdom, man engang selv modtog eller i Overensstemmelse med de Erfaringer, man engang selv har gjort. Man viger tilbage for i Realiteten at tage Hensyn til den Udvikling, der har fundet Sted siden da, og som ganske har omkalfatret en Del militære Begreber.

Man vil indføre de og de Forandringer — nemlig dem man fandt var aabenbare Nødvendigheder, inden man selv kunde influere paa Udviklingen. Og nu i 1946, tyve Aar efter man tænkte disse Tanker, forstaas det ikke, at Udviklingen forlængst er løbet fra dem. Man ved, at der i Mellemtiden har fundet en Verdenskrig Sted, men man nægter at acceptere dens Resultater. Jeg, der betragter mig selv som *out of date*, fordi jeg ikke gennem de sidste Aar har kunnet følge Udviklingen ude i Verden paa nærmeste Hold, har haft meget ondt ved at forstaa de andres stædige Vedhængen ved det, Udviklingen længst har domt til at være uigenkaldeligt forbi.

Det er, som om visse Militære er kørt fast i egen Autoritet. Ved Øvelser f. Eks. er man tilbøjelig til kun at gøre lagttagelser, der støtter det man i Forvejen mente. Jamen, hvorfor spørges ikke de Underordnede, hvad de synes — det er dog dem, der er ude i det, og som virkelig føler og oplever, hvad der foregaar! Derfor er det ogsaa dem, man kan lære af at lytte til. Det er farligt at tro, at man ved alting bedst selv. Dette er ogsaa For-

klaringen paa, at det er saa vanskeligt at komme videre.

Har Staten sin egen Moral?

Jeg var naiv, da jeg kom hjem for et Aar siden; jeg tog vore Forhandlinger om Flyvevaabnets Genskabelse alvorligt, og troede, at man mente, hvad man sagde.

Men naar der Gang efter Gang bliver sagt eet til den ene og det stikmodsatte til den anden, fristes man til at tro, at i saadanne Sager gælder en anden Moral, end den man ellers har Lov til at regne med. Det Aar, der er forløbet, har været karakteriseret ved Mangel paa Enighed samtidig med, at mange Bestemmelser af mere vigtig Art ofte er blevet udsat med den Bemærkning, at det ikke kan afgøres, fordi Forsvarskommissionen først skal afgive sin Betænkning.

I den forløbne Tid har vi opnaaet at faa uddannet 30 Flyvere og 20 Mekanikere i England, og vi har faaet Penge til Indkøb af Materiel til Starten af et Flyvevaaben. Men saalænge det ikke er afgjort, om vi skal have et flerdelt Flyvevaaben eller Enhedsvaaben, er der mange Ting, der ikke kan fastlægges eller afgøres, fordi dette har afgørende Betydning for mange andre Forhold.

Ingen Ingeniører og ingen Læger, fordi...

I den Tid der er gaet, burde vi for længst have sendt Folk til Uddannelse i Radioteknik, i Air-Sea-rescue, i Radarteknik o.s.v., men ethvert Forslag kvæles i Smaating, der synes at være enefagrende, naar det gælder den Art Affærer. Vi har for Eks. meget haardt Brug for Svagstrøms-Ingeniører, men vi kan ikke faa nogen, fordi en saadan Mand koster 12.000 Kr. om Aaret, og skal han have den Gage, saa fornærmer vi to Ingeniører i Søminevesnet, der faar mindre. Resultat: vi faar ingen Ingeniører. Et andet Eksempel: i det moderne Luftvaaben spiller Lægetilsynet med Flyverne en meget stor Rolle, det er absolut et *full-time-job* for de Læger, der gaar ind i det. Men hvis Hærens og Marinens Læger ikke skal blive fornærmede, kan Flyvevaabnet skam ikke lønne sine Læger bedre, end de andre bliver det, og det betyder, at vore Læger ogsaa skal tvinges til at have Praksis ved Siden af for at kunne leve.

Hvorfor har vi ikke unge Folk som Militærattecher?

Det kan være, man om nogle Aar har faaet forhandlet sig til Rette om Paragrafferne; og naar saa det er sket, indretter man sig i bedste Fald — hvis man altsaa kan overvinde sin Uvilje mod at acceptere det, der var Kendsgerninger i 45 — paa en Krig efter et Mønster, der var moderne i Fjor. Det vil selvfølgelig

være haabløst forkert, for i Mellemtiden er der sket en videre Udvikling, og Krigen, som den førtes fra 39 til 45, kommer aldrig mere igen. Men hvem har holdt Danmark à jour med denne Udvikling? Det er da indlysende, at det burde være unge Mænd, der sad paa vore Attachéposter ude i Verden; Mænd paa ca. 30, der kan færdes hvor det foregaar, tage ud paa Flyvepladserne og flyve Maskinerne og ta' en drink med Gutterne om Aftenen. Saa opnaar man dog en Kontakt med det, der sker. Efter min Mening burde der i hvert af de allierede Lande være tre raske danske Løjtnanter, ivrige efter at se og lære.

Som sagt jeg selv føler mig allerede noget antikveret, jeg længes meget efter at komme ud og opdage, hvad der er sket. Naar Flyvevaabnet skal opbygges, er det nødvendigt, at man indstiller sig paa kontinuerlig Forandring i hurtig Overensstemmelse med, hvad der foregaar i Udlandet — hvem ved, om fem Aar er Flyvemaskiner maaske delvis forældede, og man bruger i stor Udstrækning Raketter ... Saa maa vi i en Hast kunne indstille os paa det.

Vi kan ikke føre selvstændig Krig.

Men den hurtige Omstilling er ikke altid Militærets Sag. Jeg glemmer ikke, at en af vore Officerer, endda en af de bedste vi har, under en Diskussion om vore Flyvepladers Brugbarhed sagde, at den i Aalborg jo »laa i Sikkerhed bag Limfjorden«. En Flyveplads i Sikkerhed



Oberstløjtnant Birksted.

bag Limfjorden! Ak, det er saa sørgeligt betegnende for Indstillingen, for den ophidsende Mangel paa Begreb om, hvad Krigsførelse i Dag betyder. Nogle regner fremdeles med, at Grænsestregerne paa Kortet er en alvorlig Hindring for de fjendtlige Styrker; dette er i Overensstemmelse med den Strategi, de lærte, da de gik i Skole. De har endnu ikke opdaget, at Danmark er for lille et Land til at føre Krig i. *Føre selvstændig Krig kan vi overhovedet ikke, men vore Kontingenter kan støtte vore Allierede.*

Britiske Officerer vendte os Ryggen.

Det er ud fra en saadan Betragtning, Værene kunde skabes, efter at man nøje har gjort sig klart, hvilke Opgaver man ønsker at løse. Vore Landstyrker kan blive tvunget til at forlade Landet for at kæmpe videre et andet Sted: vor Marine kan operere milevidt fra de hjemlige Farvande og søge ind i fremmede Baser, og vort Luftvaaben kan yde sin Indsats fjernt fra et krigsførende Danmark.

Inden U.S.A. kom ind i Krigen, havde det engelske Flyvevaaben ca. 30 Jagerafdelinger; over Halvdelen af dem var udenlandske, to var norske, to belgiske, tre franske, seks polske o.s.v. De var, før Amerikanerne kom til, med til at holde Tyskerne Stangen og trænge Fjendens Luftvaaben stadig længere tilbage. Om der bare havde været en dansk Afdeling dengang, bare een eneste! Men der var ingen. Det var frygteligt pinagtigt: naar højtstaaende britiske Officerer hørte, man var dansk, vendte de En Ryggen. Nordmændene kunde gaa omkring med oprejst Pande, og jeg vil aldrig glemme min Taknemlighed over, at de aabnede deres Rækker for mig.

Næste Gang, der bliver Krig, maa vi have vore Kontingenter parate til at ind sætte der, hvor vore Allierede maatte have Brug for dem. Vi maa samtidig drage Omsorg for, at *vore hjemlige Forhold er tidssvarende i krigsmæssig Henseende*, saa vi er til Nytte, hvis vi skulde blive inddraget som en fremskudt Base — som England var det for Amerika i denne Krig.

Der tales saa meget om at opsætte et hvert Forsvarsberedskab, til Uno har stillet sine Krav, men Spørgsmaalet er, om disse Krav ikke bliver saa løst formulerede, at det i Realiteten bliver overladt til hver enkelt Stat, hvad den ønsker at yde.

Sikkert et Modvaaben mod Atombomben.

Det er ikke, fordi jeg tror paa en ny Krig, at jeg er saa ivrigt efter at faa skabt et fornuftigt Flyvevaaben, men jeg ser ingen Grund til at smøle. Jeg deler ikke den Forsvarsnihilisme, som har grebet om sig efter Atombombe-Meddelelserne. Jeg har set Billeder og læst og hørt Beskrivelser om Atombombens Virkninger, og efter dem tror jeg næppe paa, at man skulde kunne udslette Danmark med to Bomber. Forresten skulde det undre mig, om det effektive Modvaaben ikke allerede eksisterer! Da V2 dukkede

frem, havde man intet Vaaben mod det, men fire Maaneder senere havde man faaet skabt effektive Forholdsregler. Og hvis Atombomben var det altudslettende Vaaben, man har indbildt os, hvorfor skulde saa de Stater, der kender dens Hemmelighed, fortsat opretholde deres enorme Styrker? Det ene rimer saa daarlignende med det andet.

Nej, det er forgæves, man søger Horisonten rundt efter Undskyldninger for ikke hurtigst muligt at skabe et dansk Forsvar — det er vanskeligt at se nogen som helst Undskyldning.

Kaj Birksted. F. 1915. Oberst. Fhv. Frivillig i Royal Air Force 1940 - 1945.

Nogle dage efter den 9. april 1940 slap Kaj Birksted, der var flyverløjtnant i Marinen, via Sverige til Nordnorge, hvor han kæmpede på norsk side indtil evakueringen fra Namsos i juni. Efter mange vanskeligheder lykkedes det Birksted at blive optaget i den norske flyvetræningslejr "Little Norway" i Canada, og efter uddannelsen gik han ind i den norske afdeling af RAF som jagerpilot. Her deltog Birksted i flere hundrede operationer og i utallige luftkampe.

Efterhånden avancerede Birksted til Wing Commander (oberstløjtnant) og blev chef for den norske afdeling i RAF. I 1943 flyttedes han til RAF's øverste generalstab, for hvis operative afdeling han blev chef i 1944. Som fortjeneste for indsatsen blev Birksted dekoreret med flere høje engelske og norske udmærkelser og ordner.

Efter krigen kom Birksted tilbage til Danmark. Han gik ihærdigt i gang med at virke for oprettelsen af et dansk flyvevåben som selvstændig våbenart. Men mange steder stødte han mod de holdninger, som han omtaler i artiklen. På den måde skulle der gå lang tid, før vore politikere og de højere militærledere fandt ud af, hvilken kurs Danmark skulle føre med hensyn til forsvars- og udenrigspolitik. Da endelig de afgørende beslutninger blev taget, kom der gang i udviklingen af et troværdigt dansk forsvar på alle områder. En opbygning fra grunden tager tid. Der gik mange år, før vi nåede et acceptabelt niveau.