

Kapitulation og overgivelse.

Flyvepladsen i Grove. Fliegerhorst Grove. Jagerabschnitt Dänemark

Frihedskæmpere fra Herning kørte direkte frem til flyvebasens hovedvagt. En enlig person i cottoncoat med frihedsbevægelsens armbind gik frejdigt ind gennem vagten. Nogle mere eller mindre dorske vagter modtog modstandslederen fra Herning. Senere overgav den temmelig stramme, men korrekte og noget overraskede kommandant hele luftbasen med alle dens anlæg til den knapt så korrekte uniformerede frihedskæmper. Interview med Robert Dalbøl i 1986.

Fliegerhorst Grove – Karup Flyveplads, den 5.maj 1945.

En beretning fra Flyvestationens fortid, fra en tid, da betegnelsen og situationen var en helt anden.

Flyvepladsen ved Karup er det største anlæg, tyskerne lavede i Danmark under besættelsen. Basen betegnes som én af de største fra 2. verdenskrig på kontinentet. Ved kapitulationen var oberst Edzard kommandant for basen, den havde følgende funktioner:

1. Generalløjtnant Schwabedissen chef for Luftwaffe, stationeret i Grove.
2. Jagdleitcenter Gedhus. Jagdführer Dänemark, leder generalmajor Bonner.
3. Jagerabschnitt-führer Dänemark, ledet af oberst Bongartz og oberst Vieck.

Flyvepladsens taktiske betydning.

Under krigen var basens taktiske betydning af mere defensiv karakter. Pladsen fungerede som hovedbase for den tyske jagerstyrke i nordregionen. Operationsmæssigt var der tale om dag- og natjagere til indsættelse mod de vestallieredes overflyvninger, som hen mod de sidste krigsår tog voldsomt til. Både hvad angår togterne mod mål i Tyskland og missionerne over selve Danmark.

Undertiden forekom gigant-operationer med op til 14- 1500 maskiner. I flere bølger passerede armadaer af fly ind over Jylland for senere på en sydlig kurs at søge mod mål i de tyske industriområder eller mod de større byer i Tyskland.

Frem til 1943 havde antiluftskyts/falk været fremherskende i det tyske luftforsvar. Senere blev luftforsvaret suppleret med den stærke jagerindsats fra Fliegerhorst Grove. Underlagt Grove fandtes desuden en række feltflyvepladser spredt rundt i Jylland. Pladserne kunne benyttes efter behov. De blev også anvendt på skift for at flytte rundt på flyene. På den måde forsøgte tyskerne at undgå truslen fra eventuelle engelske bombeangreb mod deres kostbare jagerfly.

Både dag- og natjagerne opnåede at nedskyde mange af de allieredes fly. Men egentlig ikke så mange i forhold til indsatsens omkostninger og bestræbelser sammenlignet med antiluftskyts.

Luftwaffe-overkommando Dänemark var placeret i skiftende lokaliteter. Kontrol, varsling og taktisk ledelse var samlet permanent og stationeret i Gedhus i den store bunker.

Målt med den tids tekniske formåen blev der ydet en rimelig god radarvarsling fordelt over flere kæder og systemer. Derved var tyskerne i stand til at udnytte deres jagerfly døgnet rundt. Radardækningen sporede fjenden, og over radio dirigeredes egne jagere inden for den radius, hvor jagerpiloten kunne anvende egen radar.

Krigens sidste dage – Danmark i nøglestilling.

Engelske, tyske og danske kilder beretter, at basen Gedhus – Karup op mod krigsafslutningen var fyldt til bristepunktet med flyvemaskiner af forskellige typer så som: jagere, transport- og kampfly. I marts og april forekom en kontinuerlig tilbagetrækning af krigsmateriel og gods fra områder rømmet af tyske tropper. Det var sket for at redde mest muligt fra især russerne – og, med henblik på kampens eventuelle videreførelse fra Danmark og Norge.

Danmark kom derved til at indtage en nøglestilling inden for naziledernes forestillinger om krigens sidste faser.

Netop ophobningerne af intakt krigsmateriel skulle have været én af årsagerne til de allieredes og specielt engelske eksperters interesse for denne lille plet midt i Jylland, der så mirakuløst blev skånet for krigens ødelæggelser i sidste øjeblik.

Morgen, 4. maj 1945. Modstandsbevægelsens forholdsordre nr. 2 trådte i kraft.

Efter ordre fra højeste engelske militærmyndighed i Danmark, general Dewing, samt ved accept fra tysk side blev den tyske flyvebase Grove/Karup midlertidig indsatsområde for modstandsstyrkerne i Herning.

Den tyske forholdsordre ved generaloberst Georg Lindemann lød på nedlæggelse af våbnene og overgivelse til engelske styrker. Tyske anlæg og materiel skulle i mellemtiden sikres.

Ordren betød, at regulære afvæbningsforsøg eller indblanding evt. fra dansk side ville blive mødt med væbnet modstand. I den forbindelse kan det nævnes, at det samlede antal tyske tropper i Danmark er angivet til at være over 200.000.

Tidligt om morgenen, den 5. maj 1945, indløb en meddelelse fra Frihedsrådet i København til modstandsbevægelsens byleder i Herning, dr. Knud Hagedorn.

Efter ordre fra Frihedsrådet skulle modstandsstyrkerne fra Herning tage kontakt til flyvebasens ledelse oppe ved Grove. Det var med henblik på kapitulation og overgivelse. Engelske styrker var på vej og kunne forventes fremme i løbet af et par dage. I de travle morgentimer på selve befrielsesdagen var det en næsten uoverskuelig opgave for byledelsen i Herning, hvor der hele natten havde hersket en fantastisk aktivitet og travlhed. De mange opgaver lagde beslag på alt disponibelt mandskab. Til gengæld ville en større styrke afsendt til Karup Flyveplads hurtigt komme til kort, hvis noget gik galt. Ingen kunne forudsige hvordan tyskerne ville reagere. Knud Hagedorn overvejede situationen. Derpå gav han sin næstkommanderende, den unge kommuneassistent og reserveofficer, Robert Dalbøl, ordre til at udføre opgaven. Selv kunne han ikke undværes i byen, hvor man netop var gået i gang med arrestationerne af de tyske håndlangere.

Robert Dalbøl har berettet om denne begivenhed. Ved et par besøg hos Dalbøl i Lind ved Herning er det lykkedes, at få ham til at fortælle om denne begivenhed for mange år siden. I almindelighed er det ikke noget Dalbøl talte ret meget om.

Sammen med to andre modstandsfolk fra Herning kørte R. Dalbøl i en ældre Opel Kaptajn fra byen mod Karup omkring kl. 8 om morgenen. Bilen tilhørte A. Højfeldt. Højfeldts søn deltog i turen. Han ville med, fordi det var faderens bil, der blev anvendt. Desuden deltog en yngre studerende ved navn Overgaard. De tre unge mennesker udgjorde den styrke, som Dalbøl mente var nødvendig til denne tur. Flere folk kunne man heller ikke undvære i byen.

Uden videre kørte de tre modstandsfolk frem til hovedvagten. Her bestemte Dalbøl sig for at gå alene ind på basen. Ingen vidste jo, hvad der kunne hænde. Lige før han gik ind, havde Overgaard nærværelse og omtanke nok til at fotografere Dalbøl. Måske har han derved villet forevige denne særlige begivenhed. Et billede fra den aktuelle situation ved hovedvagten kunne være bevis for, at kammeraten netop var ved at passere vagten.

Dalbøl gik uden videre ind gennem vagten/porten uden at blive antastet. Alene mand uden våben. Iført lys cottoncoat med frihedskæmperarmbind og en militær spidshue.

Til venstre i hovedvagten ligger vagternes og vagtkommandørens lokaler. Frihedskæmperen fra Herning gik ind i vagtlokalet, hvor vagtkommandøren opholdt sig sammen med fire fem vagter. Dalbøl berettede, at det var en meget mærkelig situation. Vagterne virkede temmelig overraskede. Alligevel foretrak de at ignorere den unge mand i den noget specielle påklædning. Ved en henvendelse til vagtkommandøren reagerede denne på en sløv og uopmærksom måde, næsten som om at det ikke ragede ham. Derpå tog Dalbøl faktisk kommandoen, idet han nu råbte op som en ung løjtnant jo kan gøre, når han kommer ind på en belægningsstue, hvor basserne ikke reagerer nok ved hans indtræden. Det fik de tyske vagter op af stolene. Flere indtog retstilling. De havde jo ikke været klar over, at den unge officer repræsenterede de engelske styrker under feltmarskal Montgomery. Vagtkommandøren så måske nok lidt tvivlende ud ved meldingen om, at englænderne snart ville indfinde sig. Alligevel foretrak han at lade en feldwebel ringe over en felttelefon til kommandanten, som Dalbøl insisterede på at få kontakt med. Den tyske befalingsmand prøvede på bedste vis at forklare, at der i vagten stod en højrøstet repræsentant for Danmarks Frihedsråd og de engelske styrker under Allied Supreme Headquarters. Denne mystiske officer ville omgående have et møde med kommandanten. Da kommandantens skrattende stemme lød over felttelefonen opstod der et kort øjebliks betænkelighed blandet med en vis rædsel hos Dalbøl. Hvad var det, han her var ved at sætte i gang?

Straks, da kommandanten fik at høre, at der var ankommet en repræsentant for Frihedsrådet og de allierede, meddelte han, at han omgående ville indfinde sig i hovedvagten.

Få minutter efter kom stabsvognen med stander susende ned ad Adolf Hitler-Strasse. Den store vogn stoppede ved vagten. Lynhurtigt sprang chaufføren ud og åbnede døren for chefen, der steg ud og med stor værdighed skred ind i vagtlokalet. Han var selvfølgelig iført det antræk, der var passende for en kommandant og højerestående officer i Luftwaffe. Straks obersten kom ind i vagtlokalet, ændrede stemningen totalt. Alle sprang op og stod ret. Lidt ude til siden stod en skikkelse i en slidt og nusset cottoncoat. Han havde dog en slags militær hovedbeklædning på. Omkring det ene ærme havde han et armbånd i blå, rødt og hvidt, hvilket måske kunne antyde et allieret tilhørsforhold.

Stående med hænderne i siden adspurgte han strengt vagtkommandøren, hvor den allierede repræsentant befandt sig. Dette spørgsmål besvarede Dalbøl selv og kom derved andre i forkøbet. Det var en måbende kommandant, der fik sig præsenteret på militærisk vis som oberst und Fliegerhorstkommandant Edzard. Hertil svarede den brave fyr fra Herning med kun at sige sit navn. Kommandantens første direkte spørgsmål lød. ”Sind Sie Offizier?”

I forhold til en tysk officers antræk fremgik det *ikke helt*, hvordan det forholdt sig med bestillingen hos den unge Dalbøl. Det viste sig dog, at formaliteterne og graden kunne godkendes af kommandanten.

Oberst Edzard accepterede fuldt ud Dalbøls forklaring, og den tyske ”overgivelse” af det store anlæg forløb nu helt efter spillets regler, hvis der fandtes sådanne regler i den aktuelle situation.

Oberst Edzard præsenterer Fliegerhorst Grove.

Sammen med oberst Edzard foretog Dalbøl en rundtur på flyvepladsen. Han fik derved lejlighed til at se det kæmpemæssige anlæg i krigsberedskab. Det er sandsynligt, at obersten betragtede turen som en form for overdragelse af basen. Denne overgivelse blev tiltrådt af Robert Dalbøl, der formelt tiltrådte som pladsens allierede chef.

Selv basens okkuperede landområde var på ca. 6000 tdr. land – med en omkreds på 48 km. Et imponerende system af 80 m brede startbaner var anlagt. Dertil kom ca. 60 km betonveje på selve pladsen. Ved basens sydøstlige område, Gedhus, var der opført en gigantisk

kommandobunker i overstørrelse. Desuden fandtes snesevis af andre bunkers. Desuden mængder af hangarer og værksteder samt et virvar af mandskabsbarakker og messebygninger. Det daglige styrketal var omkring 4000 soldater og jordpersonel. På det aktuelle tidspunkt var belægningen nærmest uoverskuelig. Ud over det militære personel havde tusindtal af flygtninge efterhånden taget ophold uden- og inden for lejren.

Dalbøls rundtur på pladsen gav indblik i mangt og meget. Overalt så han, hvordan det daglige arbejde egentlig bare gik videre på normal vis. Han var selvfølgelig imponeret over det store antal flyvemaskiner, der befandt sig rundt om på pladsen. Antallet blev anslået til nogle hundrede.

Under rundvisningen anmodede Dalbøl om at få udleveret kort over området, bl.a. af hensyn til landminer. Ved ankomst til oberstens kommandantskab var personalet gået i gang med oprydningen jfr. situationen ved overgivelse. Oberst Edzard konstaterede rasende, at alle kort over flyvepladsen allerede var blevet brændt. De eneste bevarede kort, var kort over minefelterne. Efter anmodning fik Dalbøl disse kort overdraget.

På den måde var det ligesom et synligt bevis for, at tyskerne havde overgivet Fliegerhorst Grove til en dansk allieret myndighed. Derfor bad Dalbøl afslutningsvis oberst Edzard forvalte pladsen videre og i øvrigt lade bevogtningen fortsætte som hidtil. Det var for så vidt også bestemmelser, der på lignende måde var indeholdt i de allieredes kapitulationsbetingelser. Kommandanten, oberst Edzard, var udmærket klar over situationen, og han levede op til såvel ansvar som forventninger. Mandskabet på basen blev i de følgende dage sat i fuld beskæftigelse med alle mulige fornuftige eller ufornuftige gøremål. De tyske myndigheder ønskede derved at fastholde den almindelige disciplin blandt soldaterne.

Hen på eftermiddagen den 5. maj var det forretningsmæssige ved overgivelse og kapitulation for Fliegerhorst Grove bragt på plads. Med kortrullen under armen vendte Dalbøl smilende tilbage til de ventende kammerater uden for hovedvagten. Alt var gået ganske over forventning. De tre modstandsfolk kørte tilbage til Herning, hvor Dalbøl aflagde en kort rapport om dagens forløb. Rapporten blev givet videre til Frihedsrådet. Opgaven var fuldført.

Livet på flyvepladsen fortsatte de næste dage uforstyrret under eget ansvar og forvaltning. Omkring den 11. maj ankom afdelinger af engelske soldater. RAF overtog Karup Flyveplads med materiel. Vagttjenesten blev overtaget af et kompagni brigadesoldater.

Allieret overtagelse af flyvepladsen.

I dagene efter 5. maj fik flyvepladsen stor set lov til at passe sig selv. Modstandsfolkene i Herning havde ansvaret og påtog sig opgaverne i den udstrækning, det var muligt at løse dem. Den 11. maj ankom englænderne. Dalbøl kunne da aflevere såvel ansvar som anlæg til R.A.F., der overtog det hele i intakt tilstand. Han fortsatte som dansk repræsentant i ugerne, der fulgte, indtil en dansk militærrepræsentant blev indsat.

Det engelske M. I. War Office, London var tidligt på færde i Danmark for at indhente oplysninger om udstyr, teknik, viden og kunnen. Hele det tyske militærapparat i Slesvig-Holsten og Danmark stod fuldstændig intakt og kunne stadig fungere. Der var noget at hente.

Den militære efterretningstjeneste, M. I. Office, havde en ene stående chance og lejlighed til at studere de nu opløste organisationers materiel. Forskellige analysegrupper under R.A.F.-ledelse kom til Danmark. Deres interesse måtte naturligt samles omkring det store bunkeranlæg Karup. Her, som ved alle andre større, betydningsfulde tekniske og materielle ansamlinger, vurderede amerikanske og engelske militærkommissioner betydningen af deres "krigsbytte". Alt blev betragtet som erobret gods. Interessante emner skulle føres til England eller USA. Andet krigsmateriel skulle ødelægges, så anvendelse var umulig i fremtiden. Det var således

både en politisk - og en militær anskuelse, der var grundlaget for efterkrigstidens ødelæggelseskampagne, når det drejede sig om militært udstyr og materiel. Englænderne havde derfor ikke anden mulighed end at ødelægge alt brugeligt efter tyskerne. Selv om danskerne måske kunne have gjort anvendelse af det.

Beretningerne om antallet af tyske fly på flyvepladsen varierer en del. Danske beretninger nævner antal fra et par hundrede til op mod fem hundrede. I bogen *Fliegerhorst Grove* af Carsten Petersen opregnes antal og typer til følgende:

6 stk. Arado Ar 234, jetfly.	1 Junkers Ju 87.
4 Bucker Bu 181.	32 Junkers Ju 88.
5 Fieseler Fi 156.	1 Junkers Ju 188.
1 Focke Wulf 189.	4 Messerschmitt fbO.
67 Focke Wulf Fw 190.	31 Messerschmitt Bfl'
7 Heinkel He 219.	1 Siebel 204
2 Junkers W 34.	i alt 165 fly.
1 Junkers Ju 52/3m	

Carsten Petersen beretter, at der næppe på noget tidspunkt af krigen havde været stationeret over 200 fly på Karup. Omkring krigsafslutningen var der ikke tale om almindelig stationering, idet den tyske tilbagetrækning havde medført en stor overbelægning. Både billeder og beretninger angiver langt større tal og en del flere flytyper. Omkring det tidspunkt overgivelsen fandt sted, har antallet af fly mest sandsynlig været mellem 400 og 500. Når større tal senere forekommer, hænger det givetvis sammen med, at englænderne samlede en del fly til Karup for demontering og ødelæggelse. Engelske kilder angiver derved antallet til omkring 1200 fly. Ud fra dette tal må der være hentet mange fly til Karup efter 5. maj.

“Exercise Post Mortum” - øvelse efter døden.

Under 83. R.A.F. Group i Slesvig afholdtes sammen med tyskerne en kæmpemæssig øvelse i dagene omkring 25. juni 1945. Med sædvanlig engelsk humor kaldte de øvelsen: *“Exercise Post Mortum”*.

Det blev en øvelse uden sidestykke i historien, hvor de to nationer på dansk grund satte deres krigsmateriel op mod hinanden i en teknisk afprøvning af dets formåen. Hele det store tyske forsvars- og varslingsanlægs følsomhed og alle tekniske finesser blev afprøvet mod en armada af britiske fly, der foretog fingerede angreb over Jylland. Resultaterne af øvelsen gav englænderne løsningen på stort set alle uløste mysterier inden for det tyske radarmateriel. Arbejdet foregik under de bedste former for samarbejde mellem de to parter, der blot måneden før havde stået over for hinanden som bitre fjender og modstandere. Her var det bare fagfolk, der samarbejdede. Straks efter øvelsen i juni -45 gik desarmeringsenheder fra R.A.F. i gang med at demontere de tyske anlæg. Radaranlæg og hertil hørende teknisk udstyr af interesse blev transporteret til England eller til USA for yderligere undersøgelse og videreudvikling, hvor det skønnedes gavnligt for disse landes forsvar.

Krigens skraldemænd.

Englænderne tog i Karup, som alle andre steder, det, der passede ind i deres interesser. En del kunne man ikke overkomme at slæbe med. Måske af gammel vane fra krigens tid, måske med andre hensigter - det vides ikke, blev bogstavelig talt alt efterladt materiel og alle våben ødelagt. Det blev derfor i yderst beskedent omfang, dansk militær senere hen benyttede sig af

tysk materiel og våben, hvorimod mange af de faste anlæg senere kunne tages i brug. Rundt om på Karup Flyveplads findes mange bunkeranlæg og bygningsværker anlagt af tyskerne. Disse solide bygninger bliver i dag brugt uden særlig ombygning.

Ved englændernes ankomst lad man straks tyske teknikere afmontere propellerne på de intakte fly. Senere foretog man ophugning af flyene - i en del tilfælde ved sprængning. I begyndelsen overraskedes mange af de meget lange startbaner, der var anlagt på Karup Flyveplads. Flere mente først, at det hang sammen med en forebyggelse i tilfælde af ødelæggelse ved bombeangreb. I så tilfælde ville der altid være strækninger, der undgik ødelæggelse.

De egentlige hensigter med lange startbaner kunne også hænge sammen med speciel anvendelse til forsøgsflyvninger. Tyskerne var langt fremme med en produktion af reaktionsdrevne fly. Disse fly krævede meget lang startbane. Og da man overraskende fandt et antal af typen Arado Ar 234 B Blitz i Karup lå løsningen måske i, at pladsen gennem nogen tid havde fungeret som base for forsøgsflyvning med denne flytype.

Captain Eric Brown R.A.F. beretter, at han i Grove i begyndelsen af maj overraskedes ved synet af dette imponerende fly. Han var på en første rundtur for at tage krigsbyttet i øjesyn. Han oplyser, at det første Aradofly kom til England den 6.juni. For hans vedkommende blev det i første omgang til en rundtur i Danmark sammen med Militærkommissionen. Hele tiden tænkte han på at komme tilbage til Karup for at se nærmere på de spændende flyvemaskiner.

Endelig kunne han i en Wellington flyve fra København til Karup den 24. juni - omkring det tidspunkt, hvor den store øvelse løb af stabelen. Tiden var inde til afprøvning af det spændende fund, der havde henstået her siden opdagelsen. Luftwaffes jordpersonel fik ordre til at klargøre to fly. Captain Brown havde til hensigt sammen med Sqdn. Ldr. Tony Martindale at flyve to af jetflyene til England med en mellemlanding i Schleswig. Han noterer, at Schleswig var center for erobrede fly. Det var meningen, at flyvningen skulle foregå den efterfølgende dag.

De to piloters interesse for flyene bevirkede, at de allerede om aftenen straks ville tage en mindre prøvetur. De havde begge siddet i kabinerne i hver sit Aradofly for nøje at studere sagerne og var kommet til det resultat, at det skulle afprøves. Begge kørte ud til startbanen med den hensigt at flyve en kort tur. Lige før "take off" afprøvede captain Brown motorene på sin maskine med gashåndtaget i foreskrevne stilling. Et øredøvende brag og en eksploderet motor fik ham til at sætte omdrejningerne på den anden motor ned. Selv siger han, at han forlod cockpittet som en skoldet kat. Han tænkte med det samme på sabotage fra jordpersonellets side. En undersøgelse og afhøring på stedet førte frem til synderen. Denne blev taget under videre behandling af R.A.F.-regimentet, hvorefter hans skæbne ikke kendes.

Prøveflyvningen i den smukke aftenluft over Karup havde fået en brat ende. Næste morgen fløj de to englændere væk med to fly forberedte til turen af et jordpersonel, der havde klargjort maskinerne under skarp kontrol. Efter mellemlanding i Slesvig ankom de til Farnborough i England. Det blev en vellykket tur. Captain Brown var meget imponeret af Aradoens flyveegenskaber.

Tilfældighederne spiller ofte med, viser det sig. Frem til den 23. juni havde Karup Flyveplads været lukket land for alle uvedkommende. Pressen havde af og til bragt sparsomme meddelelser om situationen derinde. Netop den 25. juni fik pressefolkene adgang til området. En delegation af pressefolk havde under ledelse af engelske kontrolofficerer fået lov til at

foretage en rundtur under ledelse af Robert Dalbøl, der stadig havde tilknytning til pladsen. På denne rundtur skulle det træffe sig, at gæsterne passerede standpladsen, hvor de to engelske piloters startklare jetfly stod klar til afgang. Fotografene benyttede selvfølgelig lejligheden. Her er så forklaringen på, at der i dag findes billeder af de berømte fly i denne situation.

En sammenstykning af flere kilder har givet denne løsning på tid, sted og begivenhed, beskrevet hver for sig. Senere har Captain Brown i Tv-programmet Discovery fortalt om denne begivenhed. Han var da af den mening, at de tyske soldater, der saboterede Aradoen var blevet henrettet på stedet, idet RAF så meget alvorligt på en sådan forbrydelse begået i en sådan situation..

Dansk overtagelse af Karup Flyveplads.

Endnu den 30. juni var der 800 tyske militærpersoner på flyvepladsen, og den 23. august var der 106 befalingsmænd og menige. De gik stort set og passede sig selv uden nærmere kontrol.

Så sent som den 23. august overtog danske soldater bevogtning og kontrol med pladsen efter englænderne. I den første periode drejede det sig om bevogtning. Ingen havde på dette tidspunkt taget bestemmelse om pladsens videre anvendelse.

Robert Dalbøl



Styrker fra Den danske Brigade bliver budt velkommen til Herning af byleder Hagedorn og løjtnant Dalbøl. Nr. to fra venstre er Dalbøl, modstandsbevægelsens NK. Chefen, læge Hagedorn med blød hat. Et kompagni af Den danske Brigade ankom kort efter 5. maj til Herning. Brigadesoldaterne blev indkvarteret på byens Vestervangskolen, som netop var rømmet af tyskerne. Deres væsentligste opgave gik ud på at bevogte flyvepladsen ved Grove.

RAF-hæder til Robert Dalbøl. *Herning Folkeblad, den 6. maj 1969.*

Lige siden befrielsen er der hvert år blevet nedlagt kranser ved mindesmærkerne for verdenskrigens faldne i og omkring Herning. Kransenedlægningerne er blevet forestået af Frihedsfondens lokalkomite, og ved kransenedlægningen på de engelske flyveres grav på Skarrild kirkegård har hvert år desuden deltaget repræsentanter fra Flyvestation Karup og Royal Air Force. Det var også tilfældet i år, hvor højtideligheden dog var flyttet til den 5. maj, da den 4. maj var en søndag.

Fra Flyvestation Karup deltog oberst Niels Holst-Sørensen, og fra Royal Air Force Group Captain G.N. Rushen. Den engelske officer fra RAF havde en særlig opmærksomhed med til overassistent Robert Dalbøl, der ikke blot hvert år har repræsenteret Frihedsfonden ved kransenedlægningerne, men også under krigen flere gange gennem sit arbejde i modstandsbevægelsen ydede hjælp til nedskudte RAF-piloter.



Robert Dalbøl, den 5. maj 1969. Modtagelse af RAF 50 års jubilæumsplaquette. Plaquetten overrækkes her af Group-captain Rushen RAF. Oberst Niels Holst Sørensen i baggrunden. RAF's valgsprog på plaquetten: Per adua ad astra. (Stjernerne når man kun gennem strabadser).

Group-captain Rushen havde besluttet, at Dalbøl skulle hædres for denne indsats, og han overrakte ham derfor ved en lille uformel sammenkomst efter kransenedlægningen den meget smukke porcelænsplaquette, som Royal Air Force lod fremstille i anledning af sit 50 års jubilæum sidste år.

Karup Flyveplads 1945. Aviserne i Herning oplyste:

- 11. maj Endnu et par tusinde tyske soldater på Karup Flyveplads. Det er yderst farligt at nærme sig flyvepladsen, da landminer omkring pladsen ikke er fjernet.

- 17. maj Flyvepladsen ved Karup er den største tyskerne har lavet herhjemme. Pladsen ventes rømmet i løbet af 14 dage. Den hører fortsat under Herning Modstandsbevægelses område.

- 23. maj Karup Flyveplads plyndres. Det er nu Royal Airforce, der har overtaget ansvaret for, hvad der videre skal ske. En kommission herfra har forhandlet med pladsens tyske kommandant.

Hver dag stjæles kolossale værdier fra flyvepladsen, og det tyder ikke på, at

den tyske bevogtning er så effektiv, som det er lovet.

24. maj Tyskerne rammer Karup Flyveplads i næste uge. Den danske Brigade kontrollerer nu al færdsel til og fra flyvepladsen. Det er brigadekompaniet fra Herning. Flyvepladsen er nu underlagt Royal Airforce, og såvel britiske som amerikanske kommissioner forhandler rømning og overtagelse.

En del danske forsøger at handle med den slagne Værnemagt. Soldater fra Brigaden er posteret omkring pladsen. Fra Midtjysk Udrykningskolonne opholder der sig 18 CBU-ere på pladsen som brandvagter. Det er efter overenskomst med Modstandsbevægelsen i Herning.

2. juni Der foretages daglig sprængning af landminer på flyvepladsen. Brigadesoldaterne stoppede en tysk motorcykel med sidevogn med to soldater. Ved undersøgelse af tyskeres køretøj fandt man en hel del stof og herretøj, som omgående blev konfiskeret.

12. juni Verdens hurtigste flyvemaskine fundet i Karup. Tysk maskine, som kan flyve 1050 km i timen.

22. juni: De danske arbejdere på Karup Flyveplads hentet af frihedskæmpere fra Herning og Viborg. De 23 førtes til Herning. Efter endt afhøring fik de lov at rejse hjem. En del af deres ejendele tilbageholdes, og flere tusinde kroner beslaglagdes.

26.juni: Eventyret om Karup Flyveplads. R.A.F. og Brigaden holder pladsen besat, men har tilladt, at pressen for første gang kommer på en rundtur med ledsagelse. Et besøg i det lukkede land så at sige. Deltagerne, journalister og fotografer, fik en spændende tur med mange overraskelser. Flight Lieutenant Robinson og Robert Dalbøl ledsagede gruppen.

Flere af landets dagblade bragte I dagene efter besøget lange artikler om deres oplevelser ved konfrontationen med det overvældende krigsapparat på Karup flyveplads. Pressefolkene må også være ankommet midt under øvelsen mellem englænderne og tyskerne.

Billederne fra turen er nogle af de få kendte fotos fra den tid, hvor det store opbrud var godt påbegyndt. Flere illegale og nogle få legale billeder fra den tyske periode findes på Flyvestationens museum i dag. Desuden indeholder engelske og tyske kilder nogle få billeder fra Karup.

Det følgende afsnit omfatter artikler og billeder dels fra historiske tidsskrifter, dels fra forskellige aviser.

Karup Flyveplads, august 1945. Dansk militær havde overtaget bevogtningen.

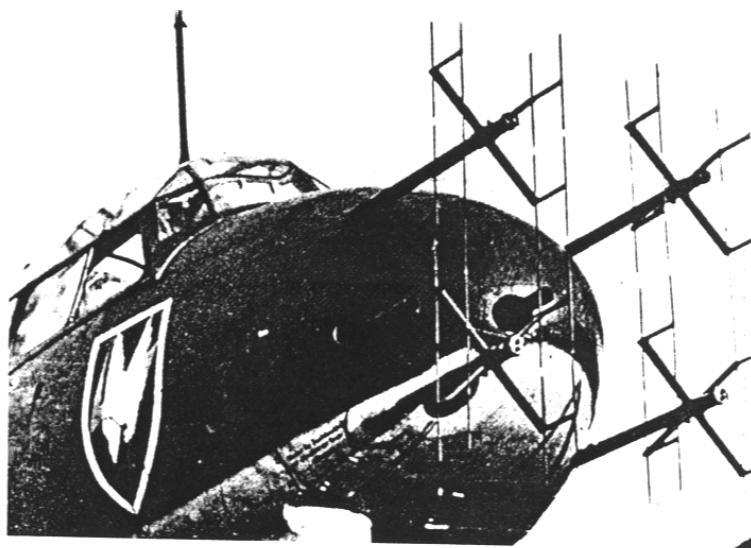


Grove Flyveplads aug. -45.
Vagttjeneste og opsyn er overtaget af danske soldater.

Fra omkring 12. maj var det R.A.F., der efter den tyske kapitulation foretog den første oprydning. Herunder demonteredes en stor del fly og radarudstyr for senere at føres til England og U.S.A.

På flykirkegårde fandtes fly af mange typer.

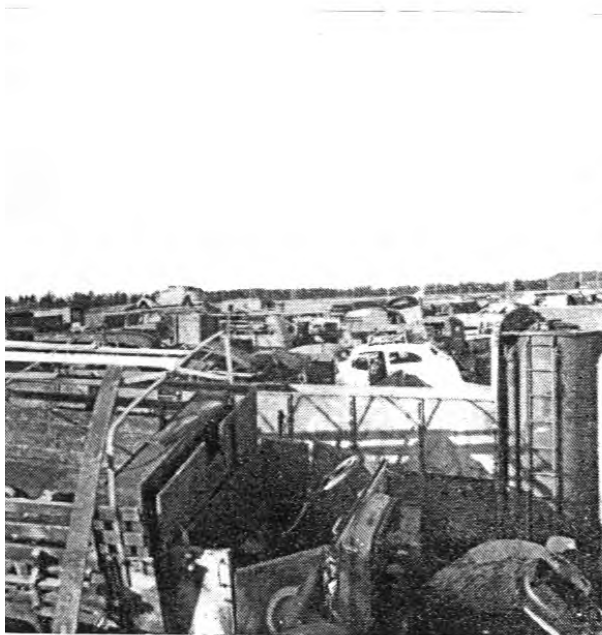
Dyce (Schottland), 11. Mai 1943:
Der Bug des schweren Nachtjägers Ju 88 C-6/R-1 (D5+EV) mit der Hirschgeweih-Antenne des Lichtenstein »BC«. Da das Himmelbett-Verfahren von den deutschen Nachtjägern eine lange Flugdauer fordert, müssen immer mehr Mittelstreckenbomber eingesetzt werden, die als einzige ausreichende Treibstoffvorräte mitführen können



Karup Flyveplads, august 1945. Dansk militær havde overtaget bevogtningen.



Materiel demonteret af englænderne. En engelsk militærkommission startede rundrejse omkr. midten af maj til alle tyske anlæg for at vurdere og udvælge ting af interesse. Ting af særlig betydning nærmere forskning blev ført til England. Således også de nyeste flytyper.



Karup Flyveplads. Situationen kort efter overtagelsen af basen, da RAF var færdig med at undersøge det materiel, der var af interesse for England. En del radarmateriel blev ført til England. Resten blev ødelagt og skrottet. Det var efterfølgende gyldne tider for skrothandlerne. En del skrottet materiel var henlagt på dyrskuepladsen i Herning.



Karup Flyveplads, august 1945.

Danske soldater har overtaget bevogtning og tilsyn med flyvepladsen efter englænderne. Overalt henstår mængder af efterladt tysk materiel i demonteret eller ødelagt tilstand. Her ses en blanding af ammunition, køretøjer og fly.



Nacht-Jagd -natjager.
Type Heinkel He 219 A7.
oprindelig hjemmehørende eller stationeret på Flieghorst
Westerland , Sylt.
Man fandt syv He 219 på
Karup Flyveplads.
Flyet betegnedes som tysker-
nes absolut bedste natjager.

Samling og redigering: Arne Mosgaard.