

# Army Aviation Troops - Im Feld, Teil 2

## Einführung

Als Ergänzung zu Heeresluftwaffe - Im Feld, Teil 1, folgt hier ein Bericht über die Feldflugplätze, die die Heeresluftwaffe für die Nutzung während einer Mobilmachung bestimmt hatte.

## Die Feldflugplätze auf Seeland

Als Folge der regelmäßigen außenpolitischen Krisen beantragten die Fliegertruppen des Heeres im Januar 1939 die Erlaubnis zur Errichtung von Feldflugplätzen. Im Kriegsfall mussten die Flugzeuge hierher verlegt werden, da die festen Flugplätze (Kastrup und der neue Flugplatz in Værløse etc.) einem möglichen Angreifer gut bekannt waren.



Am 29. August 1939 reicht das Generalkommando ein Inventar der Standorte ein, die bei Durchführung bestimmter Arbeiten (Planung etc.) als Flugplätze genutzt werden könnten.

In Seeland gab es vier Standorte, deren Standort auf der Karte angegeben ist:

- a** Kærup (nach Ringsted)
- b** Prøvegård (nördlich von Farrendløse)
- c** Tybjerg Gård (westlich von Haslev)
- d** Assendrup (westlich von Haslev)

Vier Standorte wurden auch für die Jutland Aviation Division bestimmt – in Jütland – einer davon war der Flugplatz in Salten Langsø, in der Nähe von Rye bei Silkeborg.

Die Feldflugplätze spielen - wenn auch indirekt - eine Rolle im Zusammenhang mit dem deutschen Angriff auf Værløse

Flugplatz am 9. April 1940, da die Maschinen zu Beginn des Angriffs gerade abflugbereit zu den Feldflugplätzen waren.

## Kein Einsatz auf den Feldflugplätzen

Während einer Sitzung des Generalkommandos am 8. April 1940 bittet der Kommandeur der fliegenden Truppen der Armee, Oberst C. Førslev, um die Erlaubnis, die Flugzeuge von Værløse zu den erkundeten Flugplätzen auf Seeland umzuleiten. Die Erfahrung des deutschen Angriffs auf Polen im September 1939 war, dass die polnischen fliegenden Truppen auf ihren dem Feind bekannten Friedensflugplätzen überrascht worden waren, und der Oberst wollte dies nicht wiederholen.

Der Antrag des Obersten wurde jedoch abgelehnt, da die Regierung dem Generalkommando befohlen hatte, keine \_\_\_\_\_ Truppenbewegungen durchzuführen. Die Flugzeuge mussten also in Værløse bleiben, wurden aber in der Nacht mit Waffen, Munition und Bomben für alle Eventualitäten gerüstet.

Am selben Tag wird Leutnant AC Petersen - mit dem Auto - ausgesandt, um die Feldflugplätze zu inspizieren. Er fährt um 14.30 Uhr ab und ist um 18.15 Uhr wieder in Værløse, wo er berichten kann, dass „*alle Flugplätze in gutem nutzbarem Zustand waren*“ <sup>1)</sup>. —

Die Ablenkung verlief bekanntlich im Sande, und die Mehrzahl der Maschinen der Heeresluftwaffe wurde somit durch den deutschen Angriff zerstört.

General Prior, der Leiter des Generalkommandos war, befahl am 9. April 1940 um 05.25 Uhr Oberst C. Førslev, um die Staffeln auf den Mobilisierungsflugplätzen einzusetzen. Gleichzeitig erklärt der General, Kastellet sei besetzt und werde versuchen, eine Verteidigung Seelands zu organisieren. Der Oberst teilt dem General mit, dass er selbst schon vor einiger Zeit den Auftrag zur Vorbereitung der Anlage gegeben hat und die Maschinen gerade startklar gemacht werden.

So standen die Maschinen mit drehenden Propellern bereit, als der deutsche Angriff begann. Der Angriff begann unmittelbar nachdem der Oberst sein Telefongespräch beendet hatte und dauerte bis ca. 06.30.

Nach Beendigung des Angriffs wurden die Staffeln (zwischen 06.30 und 06.45 Uhr) mit dem restlichen flugfähigen Material zu den Feldflugplätzen befohlen. Jedoch kam keine der Maschinen in die Luft, da während der Vorbereitung zunächst ein Befehl eingeht, dass kein Flugzeug Værløse verlassen darf (06.45), und unmittelbar danach (07.00), dass kein weiterer Widerstand geleistet werden darf.

Aus den Fechtberichten der Staffeln, wiedergegeben in Quelle 2, geht folgender geplanter Einsatz hervor:

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| 2. Geschwader (Jagdgeschwader der jüdischen Luftfahrtdivision)             | Tybjerg Gård            |
| 3. Eskadrille (Aufklärungsgeschwader der Seeländischen Luftfahrtabteilung) | Assendrup <sup>2)</sup> |
| Geschwader (Aufklärungsgeschwader der jüdischen Luftfahrtdivision)         | Tybjerg Gård 5.         |

## Der Aufklärungsflug der R-52

Eine Maschine kam jedoch auf einen der Feldflugplätze, nämlich R-52, die am 9. April 1940 um 04.45 Uhr von Værløse abhob. Die Maschine wurde von Leutnant H. Pontoppidan Sørensen (5. Geschwader) gefahren und hatte Leutnant PE Paulsen (vom 3. Geschwader) als Beobachter.



Ein Vorkriegsfoto der am 9. April 1940 abgeschossenen R-49 und der R-52.  
Von Quelle 2

Die Aufgabe bestand darin, eine Aufklärung entlang der Grenze durchzuführen.

Das Flugzeug war in der Nacht vorbereitet worden, aber eines war übersehen worden - der Generator für das Radio hatte keinen Strom!

Die Maschine war daher unterwegs nicht in der Lage, ihre Beobachtungen zu melden.

R-52 kehrte unmittelbar nach dem Angriff nach Værløse zurück und wurde sofort nach Tybjerg Gård befohlen (laut Fechtbericht der 5. Staffel). Leutnant Paulsen erwähnt in Quelle 3, dass ihnen befohlen wurde, *"... nach Ringsted zu fliegen und in der Nähe zu landen ..."* und später landeten sie *"... auf einer Farm, die wir kannten ..."* - also genau, um welchen Ort es sich handelt fraglich ist nicht ganz klar.

Unmittelbar nach der Landung werden 10-12 Maschinen in 1.000 m Entfernung und 100 m Höhe beobachtet, die wie das 3. Geschwader aussehen könnten und basierend auf der Idee, dass es besser ist, sich zusammenschließen, die R-52 hebt sofort wieder ab. Allerdings können sie die Maschinen, die sich später auch als deutsche herausstellten, nicht einholen! Auf Stichwort willigt die Besatzung ein, zum Landeplatz zurückzukehren.

Hier ist die R-52 am Waldrand versteckt und Leutnant Paulsen macht sich zu Fuß auf den Weg zur nächsten Telefonzentrale, während Leutnant Sørensen die Maschine bewacht. Leutnant Paulsen erreicht Værløse nach einigen Stunden Wartezeit und kann nun seine etwas „berauschten“ Beobachtungen abgeben. Am 05.10 hatte man ca. gesehen. 10 Maschinen fliegen nach Osten. Nördlich der Grenze – bei Kruså – war um 05.40 Uhr eine Autokolonne gesehen worden. Mehrere große Schiffe seien im Flensburger Hafen gesichtet worden, und über Fünen seien in einer Höhe von 500-600 m 3 Formationen von 4 Maschinen (Bomber) in Richtung Norden gesichtet worden.

Der Zwischenstopp in Værløse gegen 06.30 Uhr war so überstürzt gewesen, dass sie keine Gelegenheit hatten, die Nachrichten zu überbringen. Beide hatten sich jedoch einen flüchtigen Eindruck von der Lage gemacht und glaubten, als sie keine Bombenkrater auf den Start- und Landebahnen sahen, dass die Piloten selbst die Maschinen in Brand gesteckt hätten.

Auf einem geliehenen Fahrrad kehrt Leutnant Paulsen nun zur Maschine zurück und übermittelt die Botschaft aus Værløse: *„Bleiben Sie, wo Sie sind, und warten Sie auf weitere Befehle“*.

Nach einem hastigen Kriegsrat beschließen die beiden nun, falls alles kaputt geht, die Maschine anzuzünden und dann abseits der Gegend zu suchen. Der freundliche Besitzer des Feldes taucht später auf und bietet Übernachtung und Verpflegung an, was die Stimmung ein wenig anhebt. Ein späterer Anruf aus Værløse bringt weitere Klarheit über den Stand der Dinge, sowie die Nachricht, dass die Handwerker am nächsten Tag eintreffen werden, um die Maschine zu demontieren und sie samt Besatzung nach Værløse zu transportieren.

Gut erhalten auf dem Flugplatz Værløse am 10. April 1940, wo alles auseinanderfällt, bleibt nur noch

Packen Sie die persönlichen Sachen und setzen Sie sich mit den Familien in Verbindung, um sie zu beruhigen.

Am 11. April 1940 um 07.00 Uhr wurde der Flugplatz Værløse für die dänischen Streitkräfte freigegeben.

## Über die Fernerkundung deutscher (und dänischer) Flugzeuge



Deutsches Aufklärungsflugzeug vom Typ Hs 126.

Die Verwirrung mag zunächst seltsam erscheinen, aber es muss daran erinnert werden, dass nicht alle deutschen Flugzeuge – nach den damaligen Verhältnissen – modern aussehende Eindecker waren. Sie müssen auch daran erinnert werden, dass die dänischen Flugzeuge seit Dezember 1939 Tarnfarben waren.

Zum Beispiel verwendeten die Deutschen Aufklärungsflugzeuge des Typs *Henschel Hs 126*, ein Hochdecker, und *Henschel Hs 123*, ein Doppeldecker. Allerdings ist mir nicht bekannt, ob Maschinen des letztgenannten Typs am Angriff auf Dänemark [3\) beteiligt waren](#).

---

Fast unabhängig vom Typ war es sicherlich leicht, die deutschen Flugzeuge mit dänischen Doppeldeckern zu verwechseln.

Flugzeuge dieses Typs waren übrigens die ersten, die auf dem Flughafen Værløse landeten.

## Abschließende Bemerkungen

Oberst (damals Oberstleutnant und Leiter der Seeländischen Luftfahrtabteilung) TPA Ørum erklärte im November 1998: „Værløse Flyveplads var ikke i orden, og de planlagte 6 mobiliseringsflyvepladser, som også var de markpladser, som hørte til bønderne, blev enten brugt af bønderne eller var ikke funktionelle, da der ikke var anordninger til at gøre dem til flyvepladser.“ Der Oberst war zu diesem Zeitpunkt 97 Jahre alt – geboren am 12. Juli 1901 und gestorben am 31. Januar 1999.

Ob es auf eine Erinnerungsverschiebung oder andere Faktoren zurückzuführen ist, die Zahl der Mobilisierungsflugplätze stimmt nicht mit den Angaben in anderen Quellen überein. Abgesehen davon scheint die Einschätzung des Obersten richtig zu sein. Der Einsatz auf den Feldflugplätzen wurde offenbar auch nicht in größerem Stil einstudiert und es scheint nicht so, als ob der Einsatz des Bodenpersonals in gleicher Weise wie für die beabsichtigte Verbreitung des Flugzeugs angeordnet wurde.

Einerseits lässt sich festhalten, dass es natürlich wünschenswert wäre, die Flugzeuge aus Værløse zu verlegen, damit sie nicht durch einen kombinierten Angriff zerstört werden könnten und das Bodenpersonal dann immer folgen könnte.

Andererseits wäre die Kampfkraft der Staffeln ohne ihre logistische Unterstützung so gut wie null. Berücksichtigt man die Einsatzzeit des Bodenpersonals, wie sie in den Fliegenden Truppen des Heeres im Feld, Teil 1 angegeben ist, so würde es also einige Zeit dauern, bis die Staffeln von den Feldflugplätzen aus operieren könnten.

Oberstleutnant TAP Ørum übernahm erst am Samstag, dem 6. April 1940, das Kommando über die Seeländische Fliegerdivision und nutzte das Wochenende, um sich mit den besonderen Mobilmachungsvorschriften vertraut zu machen, einschließlich der Lage der geheimen Mobilmachungsflugplätze.

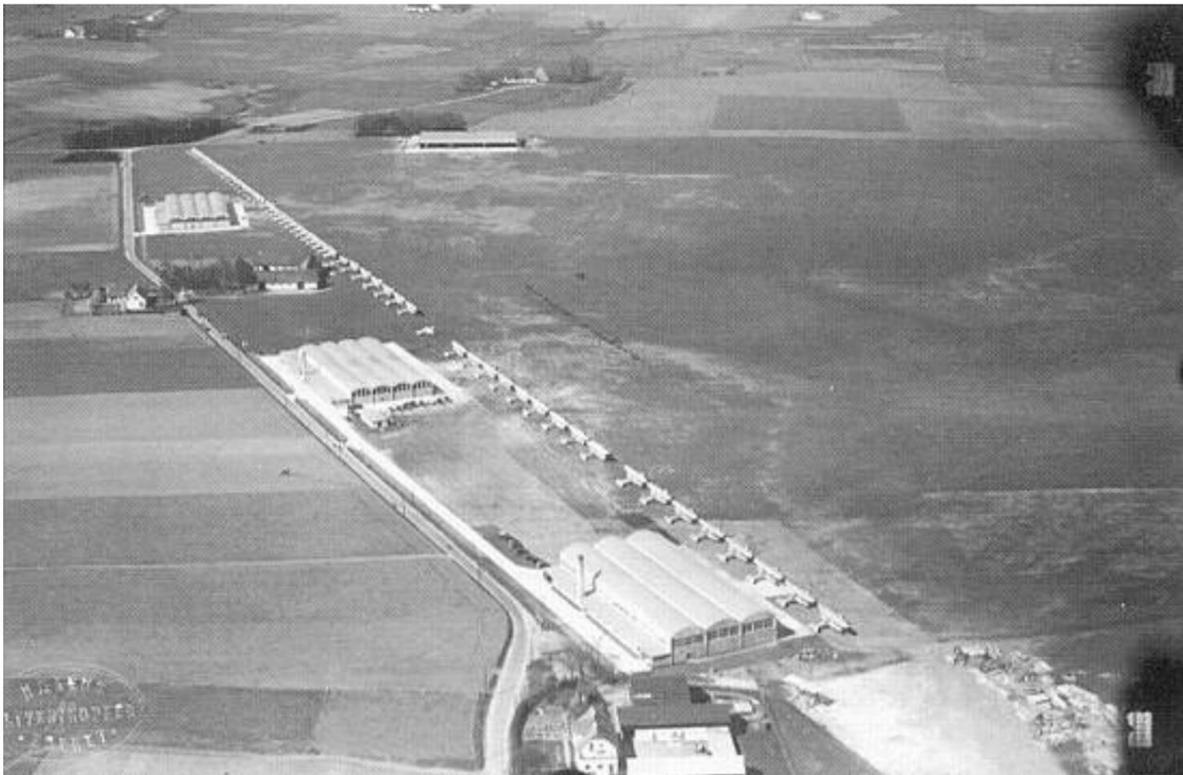
Nach dem Eindruck des Obersten interessierte sich seit Jahren niemand mehr für diese Feldflugplätze, weshalb er die bereits erwähnte Inspektion veranlasste, die von Oberleutnant AC Petersen durchgeführt wurde. Es liegt daher nahe, den Schluss zu ziehen, dass keine der notwendigen Vorarbeiten in Sachen Ausräumen, Füllen, Planen, Weichzeichnen etc. wurde vorab fertiggestellt.

Welche Absichten der Colonel auch gehabt haben mag, vergangene Schäden wiedergutzumachen, es war auf jeden Fall zu spät. Sie mussten - auch in diesem Bereich - lügen, da Sie (= die Politiker des Landes und die Spitze der Verteidigung) Recht hatten.

## Quellen

1. *Die Planung der Seeländischen Landverteidigung 1922-1940* von Ole Isgaard Olsen, Herausgegeben vom Verteidigungskommando, 1985.
2. *Der Angriff auf den Flugplatz Værløse am 9. April 1940* von Hans A. Schrøder, 2. Auflage mit Ergänzungen, Luftwaffenbibliothek 2002, ISBN 87-988691-2-4 .
3. *9. April - Dargestellt in Briefen dänischer Soldaten* , gesammelt und veröffentlicht von Arne Stevns, Steen Hasselbalchs Verlag, 1940.
4. *Colonel TPA Ørum ist tot – 97 Jahre alt*, FlyNyt Nr. 2/1999.

Pro Finsted



Parade am Flughafen Værløse.

*Aus Quelle 1, aus der auch hervorgeht, dass die Aufstellung am 9. April 1940  
ungefähr so ausgesehen haben muss.*

*Man versteht den Wunsch, die Staffeln auf ihre Feldflugplätze zu schicken!*

---

Anmerkungen:

1) Nun ist der Inhalt des Befehls an Oberleutnant Petersen aus dem Quelltext (Quelle 3) nicht ersichtlich, aber die angegebene Zeitspanne scheint mir sehr kurz zu sein und eine besonders gründliche Prüfung kaum zuzulassen. Ein großer Teil der Zeit könnte fast für reine Transportzeit aufgewendet werden. Es kann kaum Zeit für etwas anderes gewesen sein, als sich zu vergewissern, dass die abgesteckten Felder noch existierten.

2) Es scheint nicht, für welches 1. Geschwader (Jagdgeschwader von Sjællandske Flyverafdeling) geplant war, sondern nur, dass es zum "Mobilmachungsort" beordert wurde. Wenn das Muster von der Jydske Flyverafdeling übertragen werden kann, d.h. die Abteilung auf einem Feldflugplatz versammelt ist, dann kann das 1. Geschwader für Assendrup als Ziel vorgesehen sein.

3) In Quelle 1 wird jedoch erwähnt, dass um 07.00 Uhr über Værløse „eine Staffel 1-motoriger Doppeldecker – 11 Maschinen in Formation, von West nach Ost. Die Maschinen, deren Nationalität nicht festgestellt werden konnte, flogen nördlich des Lagers.“ (Aus dem Bericht von Officiant ATA Overbye an den Kommandanten des 1. Geschwaders.)