

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 1

Indledning

Blandt de danske soldater, som flygtede til Sverige under Anden Verdenskrig, var også personel fra Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen.

Efter forhandlinger med de svenske myndigheder, herunder det svenske Flyvevåben, opnåede man i marts 1944 tilladelse til, at 10 danske flyverofficerer kunne følge uddannelsen ved svenske *flygflotilljer*. Uddannelsen foregik ved forskellige enheder, således at det danske islæt - af hensyn til den svenske neutralitet - ikke var for tydeligt. Indledningsvis var der mere tale om iagttagelse end egentlig uddannelse, men efterhånden kom der mere skred i tingene.

Uddannelse - for alvor

Efter yderligere forhandlinger blev der givet tilladelse til at en egentlig praktisk, krigsmæssig flyveruddannelse kunne gennemføres, ligesom danske flymekanikere kunne gøre tjeneste ved det svenske flyvevåbens enheder.

Fra 16. oktober til 20. november 1944 blev der afholdt kurser for bombeflyvere ved eskadrillerne i Karlsborg og Östersund, og kursus for jagerflyvere i Göteborg. Uddannelsen var intensiv og der øvedes skydning fra flyvemaskine, bombekastning, luftkamp, formationsflyvning samt forskellige blindflyvningsdiscipliner. Afslutningsvis gennemførtes en større fællesøvelse, hvor man øvede samarbejde med jordtropper, blandt andet pansertropper.

Der blev nu indledt forhandlinger om levering af materiel til Brigadens Flyverstyrker - materiel, som skulle leveres ved Brigadens mobilisering.



Lars E. Lundin collection

Den mest moderne flytype, man kunne gøre sig forhåbning om, var maskiner af typen SAAB B-5.

Flyet var en svensk licensfremstilling af den amerikanske styrtbomber *Douglas Northrop A-17*, i eksportudgaven benævnt B-8 A-1.

Det svenske flyvevåben var ved at udfase typen som styrtbomber, da den var for langsom. Men selv langsomme fly var dog bedre end ingenting ...

Billedet, der viser maskinen udrustet med landings-ski, stammer fra hjemmesiden Military Aviation in Sweden, Bombers (1926-1959).

Der blev nu udarbejdet udkast til organisering af styrken, inklusive mobiliseringsplaner, som blev godkendt af svenskerne. Tidligt i foråret 1945 blev styrken samlet i tre taktiske grupper og en stabsgruppe. Hver gruppe havde sine egne signalfolk og teknikere, og hver gruppes ældste officer havde det direkte ansvar for uddannelsen. Uddannelsen foregik efter instrukser og anvisninger, som var udarbejdet med henblik på indsættelse sammen med Brigadens feltenheder.

Forhandlinger om at få stillet mere moderne materiel til rådighed blev fortsat og det blev yderligere - på allerhøjeste plan - drøftet, om det danske personel kunne blive sendt til England for en sidste afpudsning af uddannelsen. Det første ønske blev indfriet, men det andet ikke.



I april 1945 gav de svenske myndigheder tilsagn om at stille et antal SAAB B-17 styrtbombere til rådighed. SAAB B-17 var af rent svensk design og konstruktion. Flyet var i begyndelsen af 1944 begyndt at tilgå de svenske eskadriller til afløsning for SAAB B-5 typen.

Den tosædede maskine var bevæbnet med tre 8 mm maskingeværer - 2 fremadrettede, fast monterede i vingerne og et bagudrettet, bevægeligt. Flyet kunne medføre en bombelast på 500 kg.

Billedet, som viser en SAAB B-17 B, stammer fra [Svensk Flyghistorisk Förening](#).

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 1

Med udsigt til nye maskiner blev der nu planlagt omskolings- og repetitionskurser i Kalmar, Karlsborg og Östersund. På grund af den udenrigspolitiske situation blev der dog givet tilladelse til at forlægge hele uddannelsen til Såtenäs. Hele styrken blev således samlet et sted, hvilket klart lettede kommandoforhold og mobilisering.

Værterne var Kungliga Skaraborgs Flygflottilj - F 7 - der var stationeret på Flygfält Såtenäs, syd for Väneren, og den 4. maj 1945 var alt personel samlet her. I løbet af dagen blev besætningerne og jordpersonellet indkvarteret, og om aftenen samledes man til et kammeratligt møde. Det hyggelige samvær efter middagen blev dog brat afbrudt af nyheden om den tyske kapitulation.

Klar til kamp, men ...

En hektisk aktivitet gik nu i gang og der blev truffet foranstaltninger til et hastigt opbrud. I løbet af natten blev 12¹ maskiner gjort klar og påmalet danske nationalitetsmærker², således at alt var klar til en øjeblikkelig start, tidligt om morgenen den 5. maj.



Forsvarets Fotogalleri

SAAB B 17 C, Såtenäs, maj 1945.

Foto: [Flyvevåbnets Historiske Samling](#).

På grund af tekniske vanskeligheder lykkedes det ikke at få forbindelse til Brigadestaben og man søgte derfor - gennem det svenske Flyvevåben - om tilladelse til at flyve til Danmark med det materiel, som nu var stillet til rådighed.

Flyvevåbnets chef var yderst forstående, men så sig, henset til den delikate udenrigspolitiske situation, nødsaget til at henvise afgørelsen til den øverstkommanderende, hvorfra anmodningen via Forsvarsministeriet gik videre til den svenske regering.

¹ Antallet varierer fra 9, over 12, til 15, alt efter kilden. Jeg har valgt at tro på tallet 12 (Kilde 1), som hidrører fra eskadrillechefens egen beretning.

² På fotografierne af de ”danske” SAAB B-17 C fly, ser man splitflaget på haleroret og nationalkokarderne på undersiden af vingerne. Gennem tiden har især afmærkningen på vingerne undret - hvorfor mon der blev malet en hvid ring uden om den røde ring? (Se f.eks. *Det er rødt, det er hvidt - Nationalitetsafmærkning af danske militærfly gennem tiderne* af L.A.T. Ege, Fly Nyt, Flyverstaben, juni 1989). Så vidt jeg kan afgøre, efter at have studeret en del billeder af svenske fly, så var de svenske nationalkokarder for store til, at de kunne dækkes af kokarder, der i forholdet mellem den røde og hvide farve, lignede danske afmærkninger. I nattens mulm og mørke har den hvide ring sikkert været den letteste måde at løse det problem på - selvom resultatet så blev en lidt speciel form for dansk nationalkokarde. Splitflaget på haleroret har også undret - det var jo før krigen kendetegnet for fly tilhørende Søværnets Flyvetjeneste, så hvorfor blev de mon malet på flyene i Sverige? Her er det nødvendigt at huske på, at Danmark i december 1939 indførte splitflaget på alle operative fly. De ”danske” SAAB B-17 C fly blev derfor afmærket i henhold til sidst gældende instruks.

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 1

Ud på eftermiddagen kom svaret, at Brigadens Flyverstyrker kunne få starttilladelse, hvis den nu hastigt sammentrådte danske regering ønskede flyvernes medvirken. Gennem den danske gesandt lykkedes det nu for Flyverstyrkernes chef at få forbindelse til Statsministeriet, hvor man dog ikke mente, at sagen havde nogen interesse!

Flyene kom således, trods de ihærdigste anstrengelser, ikke i luften og Flyverstyrkerne deltog således ikke i Brigadens ankomst til Danmark og indtoget i København.



*Piloter og jordpersonel, Såtenäs, maj 1945.
Fra Kilde 2.*

Tiden, der fulgte

I Såtenäs, hvor alt var klar og forberedt ned til mindste detalje, var skuffelsen stor og stemningen blandt soldaterne på nulpunktet. Flyveuddannelsen fortsatte de næste dage, men gejsten manglede helt. Man afventede med største utålmodighed, hvad der nu skulle ske.



Den svenske regering tilbød nu Danmark at overtage Flyverstyrkernes materiel, for en rund sum på 2 millioner svenske kroner. Materiellet omfattede:

15 fly af typen SAAB B-17 C, med fuldt udstyr, samt værktøj, reservedele, værkstedsudstyr, sikkerhedsmateriel og kontrolinstrumenter - alt i henhold til de svenske krigsudrustningslister. Endvidere reservemotorer, jordradiostation, pejlestation, signaludrustning, motorkøretøjer, brændstof, våben, ammunition, bomber, lægemateriel og flyverudrustning.

Billedet stammer fra Kilde 1. Bemærk, at det andet og tredje fly bærer afmærkningen *E* henholdsvis *F*, umiddelbart før haleroret.

De måske ikke helt upartiske flyvere mente, at der var tale om en ren foræringspris og der blev lokalt truffet foranstaltninger til at få hele denne udrustning transporteret til Danmark, men så kom ordren: ”Rejs hjem snarest - med tog!”

17 timer efter var hele styrken i Danmark. Trods glæden over at være hjemme, var det dog en sørgmodig flok, der gik i land i Helsingør ved midnat den 12. maj 1945. Gensynsglæden blev sløret af følelsen af ikke at have været med ugen før, hvor den øvrige Brigade gik i land. Nu kom man som efternølere - uden hverken flyvende eller rullende materiel!

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 1



De danske piloter i Såtenäs, maj 1945.
Fra: [Den Danske Brigade - DANFORCE](#).

Fra venstre: V. Holm, G. Bouet, A.K.G. Jessen, C.H. Sandqvist, E.B. Meincke, D.C.W. Knudsen, J.J. Ulrich, E. Møller, H.K. Jensen, H. Kallehaug, Øst-Møller og A.G. Johansen. Siddende fra venstre: Bernhard Petersen, J.F. Rasmussen, Hansen og Møller.

Navngivningen stammer fra Brigadeforeningens hjemmeside og stemmer i hovedsagen overens med nedenstående liste (fra Kilde 4), der er en afskrift af "Håndbog for Hæren for 1946". Heri findes en oversigt over officer, officianter og faste befalingsmænd af reserven, som var tjenstgørende i Brigaden ved hjemkomsten den 5. maj 1945.

Brigadens Flyverstyrker

Kaptajn N.V. de M. von Holstein-Rathlou (chef)

Officerer af Hæren:

Kaptajnløjtnant B.R.K. Olsen (til rådighed)
Kaptajnløjtnant E.B. Meincke
Kaptajnløjtnant P.N. Brandt-Møller
Kaptajnløjtnant V. Holm
Premierløjtnant A.S. Bendtsen
Løjtnant af reserven G. Bouet
Løjtnant af reserven C.H. Sandquist
Løjtnant af reserven A.G.K. Jessen
Løjtnant af reserven D.C.W. Knudsen
Løjtnant af reserven E. Møller
Sekondløjtnant A.S. Lannøe

Teknisk personel af Hæren:

Reservehåndværker I H.S.K. Aagesen
Reservehåndværker I A.G. Johansen
Reservehåndværker I C. Møller

Officerer af Søværnet:

Kaptajnløjtnant S.E.B. Grønbech
Kaptajnløjtnant K. v. Wylich-Muxoll
Kaptajnløjtnant J.J. Ulrich
Flyverløjtnant F. Christensen
Flyverløjtnant V. Lauritzen

Statsmeteorolog* J.H.G. Crone-Levin
Civilingeniør* M.A.F. Høst

* ligestillet med sekondløjtnant

Teknisk personel af Søværnet:

Maskinmester III C.H.E. Kallehaug
Undermaskinmester I E.A.N. Kirsboe
Flyver-underkvartermester I J.F. Rasmussen
Flyver-underkvartermester I H.K. Jensen
Flyver-underkvartermester II B.O.L. Petersen
Afskediget Flyver-underkvartermester I K.H. Heil

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 1

Om planer for indsættelse

Set i lyset af de flyvende brigaderers let forståelige skuffelse, er det interessant at bemærke, at de planer, som forelå for en krigsmæssigt præget landgang i Danmark, ikke regnede med indsættelse af Brigadens Flyverstyrker til støtte for operationerne.

Kilde 2 anfører, at dette formentlig skyldes, at styrken ansås for ubetydelig og uøvet i samarbejdet med allierede flystyrker. Til den første antagelse må det siges, at Flyverstyrkens uddannelse nok havde taget sigte på et samarbejde med Brigadens feltenheder, men at 12-15 fly ikke ”fyldte” meget. Den sidste antagelse er ubestridelig, da man trods den udprægede svenske satsning på den vindende side i krigens sidste år, ikke opnåede tilladelse til at få Flyverstyrken færdiguddannet i England.

Tilsyneladende forudsatte planerne, der blev færdiggjort i april 1945, allieret - og måske endda svensk - luftstøtte, men begivenhedernes hastige udvikling gjorde, at der ikke for alvor kom gang i disse overvejelser. Den allierede luftstøtte skulle i givet fald være kommet fra 83rd Air Group, der var en del af 2nd Tactical Air Force.

Afslutning

Chefen for Brigadens Flyverstyrker gør dog opmærksom på, at opholdet i Sverige ikke var forgæves. 15 danske piloter fik en værdifuld uddannelse og derved mulighed for at følge med i flyvningens rivende udvikling i løbet af krigen. Man havde i kraft af en professionel indsats fra både flyvere og jordpersonel høstet stor respekt og goodwill hos de svenske samarbejdspartnere, som til gengæld havde vist en udstrakt hjælpsomhed.

Den måske væsentligste erfaring, som kom efterkrigstidens danske forsvar til gavn, var, at personel fra Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvetjeneste havde fungeret som en enhed, hvilket tegnede godt for det selvstændige enhedsflyvevåben, der så dagens lys i 1950.

Efterskrift - En SAAB B-17 på dansk grund

På Teknisk Museum i Helsingør findes et eksemplar af en SAAB B-17 A, der er malet, så den ligner et af de ”danske” fly. På hjemmesiden [Dansk Militærhistorie](#) findes yderligere et billede af maskinen på Teknisk Museum.

Kilder

1. *Den danske Brigade* redigeret af Niels Grunnet og Bent Demer, H. Hirsprungs Forlag, København 1945.
2. *Brigaden - Den danske Brigade i Sverige 1943-1945* af Knud J.V. Jespersen, Gyldendal, København 1993, ISBN 87-00-14924-1.
3. *Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - DANFORCE* udgivet af Den Danske Brigadeforening, 1993.
4. *Den danske Brigade i Sverige 1943-1945* af K.V. Nielsen, udgivet af Den Danske Brigadeforening, 1985, København 1985, ISBN 87-981346-4-7.
5. *Danske Militærfly gennem 50 år - 1912-1962* af Hans Kofoed, Flyv's Forlag, København 1962.

Per Finsted



SAAB B 17 C, Såtenäs, maj 1945.

Fra Dansk Militærhistorie, der anfører Frihedsmuseet som kilde.

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945, Brigadens Flyverstyrker, Del 2

Indledning

Som supplement til Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker er her et par yderligere oplysninger om baggrunden for enheden og dens påtænkte udrustning.

Forhistorien

Den 15. september 1944 drøftede Generaløjntant Knudtzon og oberst Nils Swedlund, fra den svenske forsvarsstab, mulighederne for svensk flyvestøtte til Brigadens eventuelle operationer i Danmark. Obersten nærede visse betænkeligheder ved de folkeretslige aspekter i at lade kampfly operere fra og vende tilbage til baser i det neutrale Sverige. Det kunne meget vel føre til, at Sverige blev inddraget som aktiv deltager i krigen.

Generalen forespurgte da til mulighederne for at danske og frivillige svenske piloter kunne føre fly til Danmark, hvorfra de så kunne operere, støttet af dansk jordpersonel. Generalen foreslog videre, at man som et første skridt ønskede det relativt store antal danske flyvere, der befandt sig hos svenske flyverenheder, samlet til en egentlig styrke, der kunne være i beredskab ved eventuelle operationer i Danmark. Styrken skulle også uddannes på de fly, som i givet fald ville blive stillet til rådighed.

Oberst Swedlund stillede sig positivt til generalens forespørgsel og bad ham udarbejde et notat med de danske ønsker, som han herefter ville fremføre.

Flytyper

I overensstemmelse med drøftelserne beskrev Generaløjntant Knudtzon nu sine ønsker, og beskrev herunder hvilke flytyper, han ønskede stillet til rådighed for det, der senere blev til Brigadens Flyverstyrker.

Fra Brigadens side ønskede man 8 jagerfly af typen J-9 samt 12 lette bombemaskiner af typen B-17 SAAB 17.



J-9 - Republic Seversky EP-1.



B-17 SAAB 17.

Chefen for Flyverstaben, generalmajor A. Ljungdahl udtrykte på et møde 26. september 1944 betænkeligheder ved at skulle udspare så mange fly til øvelsesformål, og fandt det tvivlsomt, om det ville være muligt at samle de danske flyvere på et sted.

Derimod nærede han ikke betænkeligheder ved udsigten til at skulle hverve svenske frivillige til en eventuel operation i Danmark, og - hvis det virkelig blev nødvendigt - kunne en svensk flyverenhed bestående af frivilligt mandskab være rede, med kort varsel.

Man indvilgede i at stille 4 jagerfly af typen J-8 Gloster Gladiator og 6 lette bombefly af typen SAAB B-5 Northrop til rådighed - i påkommende tilfælde.

Ligeledes blev der givet tilladelse til, at en uddannelse af de danske flyvere kunne begynde - 4 jagerpiloter ved Kungliga Göta Flygflottilj (F 9) i Göteborg, samt 4 bombepiloter ved Kungliga Svea Flygflottilj (F 4) i Östersund henholdsvis 4 bombepiloter ved Kungliga Västgöta Flygflottilj (F 6) i Karlsborg¹.

¹ Se f.eks. [The composition of Swedish air force squadrons, since 1926 to the present and near future](#) for en nærmere redegørelse for de svenske flyverenheders sammensætning og [fordeling](#).

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945, Brigadens Flyverstyrker, Del 2



J-8 - Gloster Gladiator.

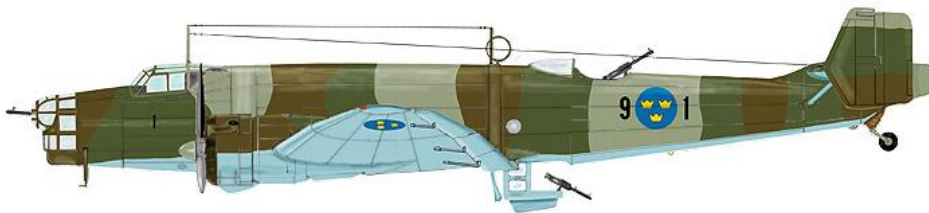


B-5 - Northrop 8A-1.

Ovenstående fremstilling bygger hovedsagelig på oplysninger i Kilde 1.

Tab

Blandt de tidligere omtalte danske flyvere, som befandt sig hos svenske flyverenheder, befandt flyverløjtnant Jørgen Lauritzen sig ved Kungliga Västmanlands Flygflottilj (F 1), som var stationeret i Västerås.



© 2001 Lars Henriksson, www.avrosys.nu

Den 12. september 1944 omkom flyverløjtnant Jørgen Lauritzen, da en bombemaskine af typen B-3 Junkers Ju 86K fra F-1 havarede i Värmland.

Fra Kilde 2 og 3.

Uniformer



Under uddannelsen bar de danske piloter svensk uniform, uden distinktioner hverken på huen eller ærmer.

Billedet, der stammer fra Kilde 4, viser kaptajn løjtnant Vagn Holm og en svensk flyvermekaniker, fotograferet ved et fly af typen SAAB B-5.

Vagn Holm er iført det svenske flyvevåbens mørke (sort eller mørkeblå) flyverdragt. På de senere billeder fra majdagene i 1945 - af piloterne foran deres SAAB B-17 maskiner, ses en blanding af mørke og lyse flyverdragter.

I Kilde 4 skildrer Vagn Holm sine oplevelser fra majdagene 1945 samt en noget "røver-og-soldater-agtig" oplevelse ved *Kungliga Östgöta Flygflottilj* (F 3) i Malmslätt (ved Linköping). Her indgik han i en øvelse, der skulle øve de svenske flyversoldater i procedurerne ved modtagelse af udenlandske, nødlandede fly - en situation, der var, om ikke dagligdag, så almindeligt forekommende i krigstidens Sverige.

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945, Brigadens Flyverstyrker, Del 2



Billedet, der stammer fra Kilde 5, viser premierløjtnant² J.B. Danielsen (til venstre) og kaptajnløjtnant Vagn Holm (til højre) iført svenske uniformer, uden distinktioner, mens de var tilknyttet Brigadens Flyverstyrker.

Den svenske officer, der muligvis premierløjtnant, holder et luftfotoapparat i hænderne.

Flygvapnet



Kaptan

Det svenske flyvevåbens tjenesteuniformer var mørkeblå.

Tegningen stammer fra en uniformsplanche, der var gengivet i *Soldatinstruktion för Infanteriet* fra 1944.



Endnu et billede af kaptajnløjtnant Vagn Holm, sandsynligvis taget samme sted (baggrunden er i hvert fald identisk).

Det er tydeligt, at huen ikke er forsynet med distinktioner. (Fra Kilde 4.)

Tomgang

I Kilde 4 beskriver H.K. Jensen³, der var tekniker (tilsyneladende blandt andet med signaltjeneste som speciale) ved Brigadens Flyverstyrker. I november sendes han til Kungliga Västgöta Flygflottilj (F 6) i Karlsborg.

Om sine oplevelser den 5. maj 1945 skriver han blandt andet, at han var udtaget til at flyve sammen med kaptajnløjtnant E.B. Meincke, der - som den ældste pilot - skulle lede togtet. H.K. Jensen modtog grundige instruktioner i, hvorledes han, når flyene havde passeret Halmstad, skulle tage kontakt med tårnet i Kastrup for at bede om landingstilladelse, samt skaffe en generel orientering om den øjeblikkelige situation. Flyene måtte ikke dykke over København, men skulle holde sig over en bestemt minimumshøjde. Var det ikke muligt at lande i Kastrup, skulle flyene lande i Ljungbyhed.

² Kilde 5 anfører, for begge danske flyvere, graden premierløjtnanter i sin billedtekst, men nævner andet steds, at Vagn Holm blev udnævnt til kaptajnløjtnant i 1942. Premierløjtnant J.B. Danielsens navn fremtræder ikke af oversigten over tjenstgørende ved Brigadens Flyverstyrker, som den fremgår af Håndbog for Hæren for 1946, men nævnes af Vagn Holm i Kilde 4.

³ H.K. Jensen er med på billedet af De danske piloter i Såtenäs, maj 1945.

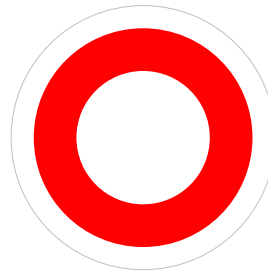
Den danske Brigade i Sverige 1943-1945, Brigadens Flyverstyrker, Del 2

Han omtaler videre, at 8 fly holdt klar klokken 08.00, med motorerne i tomgang. Ventetiden blev lang, og klokken 09.00 gik motorerne - og personellet - stadig i tomgang. I løbet af formiddagen blev man enige om at tage en tur - for at prøve flyene af. Meincke og Jensens fly kom i luften, men i 40 m højde fik det motorvanskeligheder. Forskellige ting blev prøvet, men uden resultat. H.K. Jensen foreslog, efter at have lyttet til motorgangen, at sænke omdrejningstallet - og det gav straks gode resultater. Efter en tur pladsen rundt kunne man lande igen og det svenske jordmandskab kunne ånde lettet op. Det viste sig, at tændrørene var sodet til på grund af den megen tomgang ...

Kilder

1. *Hjälp till Danmark - Militära och politiska förbindelser 1943-1945* af Ulf Torell, Allmänna Förlaget, Stockholm 1973, ISBN 31-38-01693-1.
2. *Den danske Brigade* redigeret af Niels Grunnet og Bent Demer, H. Hirsprungs Forlag, København 1945.
3. *Brigaden - Den danske Brigade i Sverige 1943-1945* af Knud J.V. Jespersen, Gyldendal, København 1993, ISBN 87-00-14924-1.
4. *Dansk soldat i Sverige 1943-1945 - Den danske Brigade, som jeg oplevede den* af Erik Frost (red.), udgivet af Den danske Brigadeforening (DANFORCE), København 1989, ISBN 87-88214-230.
5. *Angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940* af Hans A. Schrøder, 2. udgave med tillæg, Flyvevåbnets Bibliotek 2002, ISBN 87-988691-2-4.

Per Finsted



Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 3

Indledning

Blandt Forsvarets Biblioteks (Kongelige Garnisonsbiblioteks) materiale om Brigaden fandt jeg, om ikke de ultimative kilder om Brigadens Flyverstyrker, så dog tæt på ... nemlig et manuskript til et foredrag, som oberst Vagn Holm holdt i foreningen Danske Flyvere 14. januar 1975 (Kilde 1) og Særtryk 2/85 fra Dansk Flyvehistorisk Forening (Kilde 2).

Kilderne overlapper hinanden i nogen udstrækning. Kilde 1 udmærker sig ved at være et foredrag holdt af en af de piloter, der rent faktisk var i Sverige, mens Kilde 2, der også har trukket på forskellige svenske kilder, yderligere indeholder et spændende billedmateriale, ikke mindst fra majdagene på Såtenäs Flyveplads.

Den nye oplysning ...

Kilderne omtaler en operationsbefaling for et angreb på den tyske flyveplads ved Aalborg, som løjtnant af reserven C.H. Sandqvist, der indtil 4. maj 1945, var stationeret ved Kungliga Västgöta Flygflottilj (F 6) i Karlsborg, formulerede i dagene 3. og 4. maj 1945. Kilderne forholder sig dog ikke til planens sandsynlighed.

Selvom der mangler en "nøgle" til oversættelse af visse af befalingens detaljer, så bidrager den alligevel til forståelsen af, hvorledes Brigadens Flyverstyrker (måske suppleret med svenske fly) var tænkt indsat.

Der er nok næppe tale om en "skarp" plan, men om en øvelsesplan, formuleret uddannelsesøjemed. Løjtnanten hørte til blandt de yngste piloter, og planlægningen af enhedens første operation ville sandsynligvis være lagt i hænderne på nogle af de ældre officerer; planens udgangssituation bærer også præg af en uddannelsessituation.



*Løjtnant af reserven C.H. Sandqvist sammen med piloter og teknikere, Såtenäs, den 5. maj 1945, klokken 07.30.
Fra Kilde 2. (Navnene på de øvrige personer er nævnt i Del 1.)*

Plan for angreb på Aalborg

Løjtnant Sandqvists operationsplan lød således: (Se også efterfølgende kortskitse.)

Overvejelser

Angrebet skulle kunne gennemføres med ringe eller helt uden tab, da der ikke findes fjendtligt jagerforsvar, og man må regne med at luftværnet på nuværende tidspunkt af krigen er stærkt reduceret, idet det er overført til Øst- og Vestfronten. Angrebet skulle altså af den grund kunne udføres som dagangreb, men da man vel nok må regne med større overraskelsesmoment tidligt på morgenen, må dette tidspunkt være at foretrække.

Målets nære beliggenhed (10 minutters flyvetid ad valgte rute) forhøjer overraskelsesmomentet og gør det muligt at udføre angrebet inden fjenden kan foretage modforholdsregler. Angrebet må gå ud på først og fremmest at ødelægge de 30 He 111 samt reparationsværksteder, og da det på forhånd er umuligt at vide i hvilke hangarer, de står, kan måludpegningen kun blive delvis inden starten. Divisionschefen må ved ankomsten til målet tage risikoen ved en lav overflyvning over de åbne hangarer for at konstatere, hvor maskinerne befinder sig, og så gennem radioen anviser målene. Divisionschefen er ikke i stand til at ødelægge alle hangarerne.

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 3

Anflyvning på største højde må være at foretrække, idet den vestlige flyveretning 20 km syd for Aalborg, og fortsat over jernbanen og landevejen nord¹ for denne by måske kan få fjenden til at tro, at angrebet gælder andre mål. Ved derefter at svinge mod nord og dykke, vil målet kunne nås på 3 minutter.

Fraflyvning på laveste højde kan i det kuperede terræn nord for Limfjorden gennemføres mod øst (4/10 skydække giver ikke skjul).

Da de fjendtlige maskiner befinder sig i hangarer, vil 50 kg sprængbomber have god virkning. Skulle der stå maskiner på fri mark, kan disse beskydes med maskingeværer.

På grund af hangarernes store antal og beliggenhed, kan det blive nødvendigt, for at få tilstrækkelig stor spredning, at lade nogle af maskinerne angribe i 45 graders dykvinkel. Er luftværnet meget svagt, kan man lade maskinerne fælde bomberne enkeltvis.

Befaling

Situation: Engelske og amerikanske styrker er efter gennembrud på Vestfronten gået op gennem Sønderjylland og kæmper nu i linie Esbjerg - Kolding.

Opgave: Divisionen skal angribe Flyveplads Vest ved Aalborg. Sekundært mål er Flyveplads Øst ved Aalborg.

1. Angrebsmål er: 30 He 111 i hangarer og værksteder.
2. Start: kl. 01.55 gruppevis. (*Gruppe = 3 maskiner.*)
3. Samling: Over flyvepladsen, højde 500 meter.
4. Anflyvning: Karlsborg² - Varberg - Lille Vildmose (omkring 10 km vest for Støvring) - Flyveplads Vest.
5. Angrebet: Indflyvning fra syd, kurs nord.
 - a. Målfordeling: Maskinerne A, B, C og D angriber hangarer og værksteder 1, 2, 3 og 4. Maskinerne E, F, G, H og J afventer ordre pr. radio i 2.000 m højde, 5 km syd for Cementfabrikken Norden³.
 - b. Leder for Gruppen: Løjtnant O⁴.
 - c. Angrebstype: A, B, C og D: 60 graders dykvinkel. Øvrige maskiner nærmere ordre pr. radio. Bombefældning: Serie. Bombeaufstand: 20 m i overflyvning.
6. Tilbageflyvning: Hvorup - Kysten mellem Aså og Hals - Varberg - Göteborg (Säve).
7. Bombe- og brændselsudrustning: Læs alternativ 4.
8. Igenkending: Igenkendingssignal Alt 1 og Alt 3. Kontrolpunkt.
9. Vejrrapport: Kl. 01.00.
10. Signaltjeneste: Divisionsfrekvens nr. 2. Radiotavshed til målet er nået.
11. Efter foretagendet: Tankning og ophængning af bomber. Løstalternativ 4. Beredskab I. Videre (angreb udgår fra F.9 Säve).
12. Jeg er i maskine A.

Sign./C.H. Sandqvist, divisionschef⁵.



SAAB B-5 (Northrop 8A-1),
i cirka 60 graders dykvinkel.
Fra Kilde 2.

¹ Hvis overvejelsen skal give mening, så må der skulle stå *syd*.

² F.6 var stationeret ved Karlsborg, ca. 200 km nordøst for Varberg.

³ Cementfabrikken Norden lå i Mølholm vest for Aalborg.

⁴ Hvem Løjtnant O. er, vides ikke - måske en svensk officer, eller blot en fiktiv person.

⁵ At løjtnant Sandqvist betegner sig selv som leder af eskadrillen (på svensk *division*), må betragtes som helt naturligt i en uddannelsessituation, hvor en yngre officer får til opgave at formulere plan.

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 3



Kortet er gengivet efter *Kraks Bykort 2 - 21 byer på øerne*, Kraks Forlag, 1975.

Fliegerhorst Aalborg West

Den tyske flyveplads, som var målet for det planlagte angreb, er i dag Flyvestation Aalborg. Følgende beskrivelse er hentet fra [Flyvestation Aalborgs historie](#):

Den første flyveplads ved Aalborg blev oprettet den 29. maj 1938 af Aalborg og Nørresundby kommuner - med det formål at etablere en fast flyveforbindelse til København - pladsen havde da en udstrækning på 2 km².

Den 9. april 1940 kl. 06.30 besatte tyskerne lufthavnen med faldskærmstropper og allerede den 10. april opererede flere end 50 tyske transportfly fra lufthavnen. Tyskerne gik straks i gang med en udbygning, og anlagde under krigen en af Nordeuropas største flyvestationer med:

- to betonlandingsbaner på 1.800 m og en på 1.400 m. Den første betonbane stod allerede klar den 13. juli 1940.
- 19 træhangarer, mandskabsfaciliteter, bunkersanlæg og luftværnsbatterier.
- en attraplufthavn 3 km vest for flyvestationen.
- en attraplandsby ved Birkelse med ammunitionslagre.

Dette indebar ekspropriering af ca. 270 landbrugsejendomme/parceller, bl.a. herregården Rødslet og gårdene Grønslet og Nyborggård.



Fliegerhorst Aalborg West.
Fra [Luftwaffe in Denmark](#).

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 3

En overgang var der mere end 16.000 personer i arbejde og ved krigens afslutning var ca. 30 km² inddraget til det tyskerne benævnte som *Fliegerhorst Aalborg West*.

Fliegerhorst Aalborg West havde følgende opgaver:

- mellemstation for forsynings- og troppetransportflyvninger til og fra Norge.
- farvandsovervågning af Nordsøen - især indsejlingen til Kattegat.
- fremskudt jagerstøtte for bombeangreb mod Nordengland og Skotland.
- omskolings- og træningsbase for natflyvning.

Efter kapitulationen den 5. maj 1945 overtog Royal Air Force (RAF) kommandoen og destruerede de 270 tyske fly der var placeret på stationen. Området blev desuden anvendt som flygtningelejr for tyskere og polakker.

Den 1. januar 1946 overgav RAF stationen til Indenrigsministeriet og i 1947 blev den igen taget i brug som civil lufthavn.

Med Danmarks medlemskab af NATO i 1949, blev der behov for stationen til det flyvevåben, som skulle opbygges i 1950, og den 8. januar 1951 oprettede Flyvevåbnet *Flyvestation Aalborg*.

Tyske fly

Planen omtaler, at der på *Fliegerhorst Aalborg West* befandt sig 30 maskiner af typen He 111, en oplysning som jeg ikke p.t. har mulighed for at verificere.



*Fly af typen He 111 - billederne er ikke nødvendigvis taget i Danmark.
Fra den nu nedlagte War Bird Photos - Luftwaffe.*

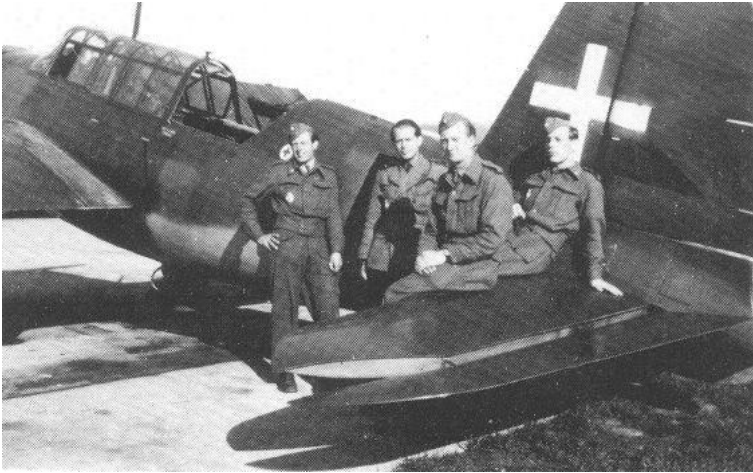
Det var nok et tilsvarende resultat, at løjtnant Sandqvist havde i tankerne, da han formulerede sin plan ...



*Resultatet af et engelsk luftangreb - ødelagte tyske fly (måske He 111) på Fliegerhorst Aalborg West.
Fra [Aalborg Lufthavn](#).*

Den danske Brigade i Sverige 1943-1945 - Brigadens Flyverstyrker, Del 3

Supplerende billedmateriale



Teknikerholdet fra Karlsborg, Såtenäs, maj 1945. Fra Kilde 2.

Fra venstre: C. Møller (Reservehåndværker I), A.G. Johansen (Reservehåndværker I), Øst-Møller og H.K. Jensen (Flyverunderkvartermester I).

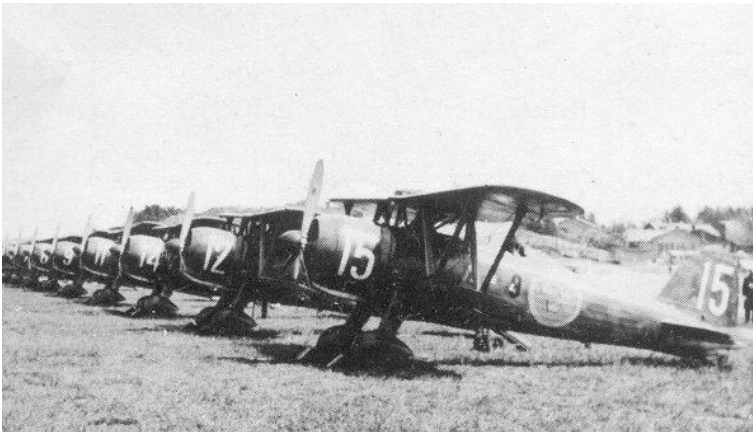
Brigadererne, der poserer til ære for fotografen, er alle iført Brigadens feltuniform, med Brigademærket på venstre brystlommens springfold.

Maskinen er en af de "danske" SAAB B-17 jagerbombere.



Svensk jordpersonel fra F 7 foran en "dansk" SAAB B-17 jagerbomber. Fra Kilde 2, som også nævner de pågældende personers navne.

Billedet er indtil videre det eneste, jeg har set, hvor nationalkokarderne på oversiden af vingerne kan ses.



Svenske jagerfly af typen Fiat CR-42 (svensk betegnelse J-11). Fra Kilde 2.

Det hold danske piloter, der blev uddannet ved Kungliga Göta Flygflottilj (F 9), på Säve Flyveplads ved Göteborg, blev uddannet på fly af denne type.

Kilder

1. *Den danske Brigades Flyverstyrker 1944-1945* af oberst Vagn Holm, manuskript fra foredrag i foreningen "Danske Flyvere", 14. januar 1975.
2. *Den danske Brigade - Den danske flyverstyrke og deres fly i Sverige under krigen* af Niels Helmø Larsen, særtryk af medlemsbladet for [Dansk Flyvehistorisk Forening](#) Nr. 2/1985.

Per Finsted