

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Flieger der Brigade, Teil 1

Einleitung

Unter den dänischen Soldaten, die während des Zweiten Weltkriegs nach Schweden flohen, befanden sich auch Angehörige der Heeresluftwaffe und der Marineluftwaffe.

Nach Verhandlungen mit den schwedischen Behörden, einschließlich der schwedischen Luftwaffe, wurde im März 1944 die Erlaubnis erhalten, dass 10 dänische Flugoffiziere die Ausbildung bei der schwedischen *Luftwaffe absolvieren konnten*. Die Ausbildung fand bei verschiedenen Einheiten statt, so dass der dänische Einfluss - aus Gründen der schwedischen Neutralität - nicht zu offensichtlich war. Anfangs ging es mehr ums Beobachten als ums Training, aber nach und nach ging es voran.

Bildung - echt

Nach weiteren Verhandlungen wurde die Erlaubnis erteilt, eine tatsächliche praktische, kriegsbezogene Pilotenausbildung durchzuführen, ebenso wie dänische Flugzeugmechaniker in Einheiten der schwedischen Luftwaffe dienen konnten.

Vom 16. Oktober bis 20. November 1944 wurden Kurse für Bomberpiloten bei den Staffeln in Karlsborg und Östersund und ein Kurs für Jagdflieger in Göteborg abgehalten. Das Training war intensiv und sie übten das Schießen aus einem Flugzeug, Bombenschießen, Luftkampf, Formationsflug und verschiedene Blindflugdisziplinen. Schließlich wurde eine größere gemeinsame Übung durchgeführt, bei der die Zusammenarbeit mit Bodentruppen, einschließlich Panzertruppen, geübt wurde.

Nun wurden Verhandlungen über die Lieferung von Material an die Luftstreitkräfte der Brigade aufgenommen - Material, das bei der Mobilisierung der Brigade geliefert werden sollte.



Der modernste Flugzeugtyp, auf den man hoffen konnte, waren Maschinen vom Typ SAAB B-5.

Das Flugzeug war eine schwedische Lizenzproduktion des amerikanischen Sturzkampfbombers *Douglas Northrop A-17*, in der Exportversion als B-8 A-1 bezeichnet.

Die schwedische Luftwaffe ließ den Typ als Sturzkampfbomber auslaufen, da er zu langsam war. Aber auch langsame Flüge waren besser als nichts...

Das Bild, das die mit Landeskiern ausgestattete Maschine zeigt, stammt von der Website Military Aviation in Sweden, Bombers (1926-1959).

Nun wurden Entwürfe für die Organisation der Truppe erstellt, einschließlich Mobilisierungsplänen, die von den Schweden genehmigt wurden. Anfang Frühjahr 1945 wurde die Truppe in drei taktische Gruppen und eine Stabsgruppe zusammengestellt. Jede Gruppe hatte ihre eigenen Signalmänner und Techniker, und der leitende Offizier jeder Gruppe war direkt für die Ausbildung verantwortlich. Die Ausbildung erfolgte nach Anweisungen und Anweisungen, die im Hinblick auf den Einsatz zusammen mit den Feldeinheiten der Brigade erstellt worden waren.

Die Verhandlungen über die Bereitstellung modernerer Ausrüstung wurden fortgesetzt, und es wurde auf höchster Ebene weiter diskutiert, ob das dänische Personal zur letzten Politur der Ausbildung nach England geschickt werden könnte. Der erste Wunsch wurde erfüllt, der zweite nicht.



Im April 1945 versprachen die schwedischen Behörden, eine Reihe von SAAB B-17-Tauchbomben bereitzustellen. Die SAAB B-17 war rein schwedisches Design und Konstruktion. Anfang 1944 trat das Flugzeug in die schwedischen Staffeln ein, um den Typ SAAB B-5 zu ersetzen.

Die zweisitzige Maschine war mit drei 8-mm-Maschinengewehren bewaffnet - 2 nach vorne gerichtete, in den Flügeln befestigte und ein nach hinten gerichtetes, bewegliches. Das Flugzeug konnte eine Bombenlast von 500 kg tragen.

Das Bild, das eine SAAB B-17 B zeigt, stammt von der [Swedish Aviation Historical Society](http://www.swedishaviationhistorical.com).

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Flieger der Brigade, Teil 1

Mit der Aussicht auf neue Maschinen wurden nun Umschulungs- und Auffrischkurse in Kalmar, Karlsborg und Östersund geplant. Aufgrund der außenpolitischen Situation wurde jedoch die Erlaubnis erteilt, die gesamte Ausbildung nach Sätenäs zu verlegen. Die gesamte Truppe war somit an einem Ort versammelt, was die Führungsbeziehungen und die Mobilisierung deutlich erleichterte.

Die Gastgeber waren die Royal Skaraborgs Flygflottilj - F 7 - stationiert in Flygfält Sätenäs, südlich von Väner, und am 4. Mai 1945 wurde hier das gesamte Personal versammelt. Tagsüber wurden Besatzungen und Bodenpersonal untergebracht, abends traf man sich zu einem freundschaftlichen Treffen. Das gemütliche Beisammensein nach dem Abendessen wurde jedoch jäh durch die Nachricht von der deutschen Kapitulation unterbrochen.

Bereit für den Kampf, aber ...

Jetzt begann eine hektische Aktivität, und es wurden Vorkehrungen für eine hastige Trennung getroffen. In der Nacht wurden 121 Maschinen fertig gemacht und mit dänischen Nationalitätszeichen² bemalt, damit am frühen Morgen des 5. Mai alles sofort startklar war.



Forsvarets Fotogalleri

SAAB B 17 C, Sätenäs, Mai 1945.
Foto: [Historische Sammlung der Luftwaffe](#).

Aufgrund technischer Schwierigkeiten war es nicht möglich, mit dem Brigadestab Kontakt aufzunehmen, und dieser beantragte daher - über die schwedische Luftwaffe - die Erlaubnis, mit der jetzt zur Verfügung gestellten Ausrüstung nach Dänemark zu fliegen.

Der Chef der Luftwaffe zeigte sich äußerst verständnisvoll, sah sich aber angesichts der heiklen außenpolitischen Lage gezwungen, die Entscheidung an den Oberbefehlshaber weiterzuleiten, von dem die Anfrage über das Verteidigungsministerium an die schwedische Regierung weitergeleitet wurde .

¹ Die Zahl variiert je nach Quelle zwischen 9, über 12 und 15. Ich habe mich entschieden, an die Zahl 12 (Quelle 1) zu glauben, die aus dem eigenen Bericht des Truppführers stammt.

² Auf den Fotos der "dänischen" SAAB B-17 C sind die geteilte Flagge auf dem Heckruder und die nationalen Kokarden auf der Unterseite der Tragflächen zu sehen. Im Laufe der Zeit haben mich vor allem die Markierungen auf den Flügeln gefragt - warum wurde ein weißer Ring um den roten Ring gemalt? (Siehe z. B. *It's red, it's white - Nationalitätskennzeichnung dänischer Militärflugzeuge* im Laufe der Jahrzehnte von LAT Ege, Fly Nyt, Flyverstaben, Juni 1989). Soweit ich nach dem Studium einiger Bilder schwedischer Flugzeuge feststellen kann, waren die schwedischen Nationalkokarden zu groß, um mit Kokarden bedeckt zu werden, die im Verhältnis zwischen roter und weißer Farbe dänischen Markierungen ähnelten. Mitten in der Nacht war der weiße Ring wohl der einfachste Weg, dieses Problem zu lösen – auch wenn das Ergebnis eine etwas besondere Form der dänischen Nationalkokarde war. Auch die geteilte Flagge am Heckruder hat mich nachdenklich gemacht – immerhin war sie vor dem Krieg das Markenzeichen der Flugzeuge des Flugdienstes der schwedischen Marine, warum also wurden sie in Schweden auf die Flugzeuge gemalt? Hier ist zu bedenken, dass Dänemark im Dezember 1939 die geteilte Flagge auf allen einsatzfähigen Flugzeugen eingeführt hat. Die „dänischen“ Flugzeuge SAAB B-17 C wurden daher nach den neuesten geltenden Vorschriften gekennzeichnet.

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Flieger der Brigade, Teil 1

Am Nachmittag kam die Antwort, dass die Luftwaffe der Brigade eine Starterlaubnis bekommen könnte, wenn die jetzt hastig versammelte dänische Regierung die Teilnahme der Flieger wünsche. Über den dänischen Gesandten gelang es dem Luftwaffenchef nun, Kontakt mit dem Büro des Ministerpräsidenten aufzunehmen, wo sie den Fall jedoch für uninteressant hielten!

Die Flugzeuge kamen also trotz größter Bemühungen nicht in die Luft, und die Luftstreitkräfte nahmen daher nicht an der Ankunft der Brigade in Dänemark und dem Einmarsch in Kopenhagen teil.



*Piloten und Bodenpersonal, Sätenäs, Mai 1945.
Von Quelle 2.*

Die Zeit danach in

Sätenäs, als alles fertig und bis ins kleinste Detail vorbereitet war, war die Enttäuschung groß und die Stimmung unter den Soldaten am Nullpunkt. Das Flugtraining ging die nächsten Tage weiter, aber der Spirit fehlte völlig. Die Menschen warteten mit größter Ungeduld darauf, was als nächstes passieren würde.



Die schwedische Regierung bot Dänemark nun an, die Luftwaffenausrüstung für eine runde Summe von 2 Millionen schwedischen Kronen zu übernehmen. Das enthaltene Material:

15 Flugzeuge des Typs SAAB B-17 C, komplett ausgestattet, sowie Werkzeuge, Ersatzteile, Werkstattausrüstung, Sicherheitsausrüstung und Kontrollinstrumente - alles gemäß den schwedischen Kriegsausrüstungslisten. Auch Reservemotoren, Bodenfunkstation, Peilstation, Signalausrüstung, Kraftfahrzeuge, Treibstoff, Waffen, Munition, Bomben, medizinische Ausrüstung und Flugzeugausrüstung.

Das Bild stammt von Quelle 1. Beachten Sie, dass das zweite und dritte Flugzeug unmittelbar vor dem Heckruder die Markierungen E bzw. F tragen.

Die vielleicht nicht ganz unvoreingenommenen Flieger glaubten, dass dies ein reiner Geschenkpriis sei und es wurden vor Ort Maßnahmen ergriffen, um all diese Ausrüstung nach Dänemark transportieren zu lassen, aber dann kam der Befehl: "Geh so schnell wie möglich nach Hause - mit dem Zug!"

17 Stunden später war die gesamte Truppe in Dänemark. Trotz der Freude, zu Hause zu sein, war es eine traurige Gruppe, die am 12. Mai 1945 um Mitternacht in Helsingör von Bord ging. Die Freude über das Wiedersehen wurde durch das Gefühl überschattet, nicht bei der Woche zuvor gewesen zu sein, als der Rest der Brigade von Bord ging. Nun kamen sie als Nachzügler – ohne Flug- und Rollmaterial!

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Flieger der Brigade, Teil 1



Die dänischen Piloten in Sätenäs, Mai 1945.

Von: [Die dänische Brigade - DANFORCE](#)

Von links: V. Holm, G. Bouet, AKG Jessen, CH Sandqvist, EB Meincke, DCW Knudsen, JJ Ulrich, E. Møller, HK Jensen, H. Kallehauge, Øst-Møller und AG Johansen. Sitzend von links: Bernhard Petersen, JF Rasmussen, Hansen und Møller.

Die Benennung stammt von der Website der Brigade Association und stimmt im Wesentlichen mit der folgenden Liste (aus Quelle 4) überein, die eine Kopie des "Handbook for the Army for 1946" ist. Diese enthält eine Liste der Offiziere, Offiziere und ständigen Kommandeure der Reserve, die bei ihrer Rückkehr am 5. Mai 1945 in der Brigade im Dienst waren.

Die Luftwaffe der Brigade

Kapitän NV de M. von Holstein-Rathlou (Kommandant)

Offiziere der Armee:

Kapitänleutnant BRK Olsen (verfügbar)
 Kapitänleutnant EB Meincke
 Kapitänleutnant PN Brandt-Møller
 Kapitänleutnant V. Holm Oberleutnant AS
 Bendtsen Leutnant der Reserve G. Bouet
 Leutnant der Reserve CH Sandquist
 Leutnant der Reserve AGK Jessen
 Leutnant der Reserve DCW Knudsen
 Leutnant der Reserve E. Møller Leutnant AS
 Lannøe

Technisches Personal des Heeres:

Reservehandwerker in HSK Aagesen
 Reservehandwerker in AG Johansen
 Reservehandwerker in C. Møller

Offiziere der Marine:

Kapitänleutnant SEB Grønbech
 Kapitänleutnant K. v. Wylich-Muxoll
 Kapitänleutnant JJ Ulrich Flight Lieutenant
 F. Christensen Flight Lieutenant V. Lauritzen

Staatlicher Meteorologe* JHG Crone-Levin
 Bauingenieur* MAF Harvest

* entspricht Leutnant

Technisches Personal der Marine:

Maschinist III CHE Kallehauge
 Unteringenieur I EAN Kirsboe Pilot
 Unterquartiermeister I JF Rasmussen Pilot
 Unterquartiermeister I HK Jensen Pilot
 Unterquartiermeister II BOL Petersen Entlassen Pilot
 Unterquartiermeister I KH Heil

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Flieger der Brigade, Teil 1

Zu den Einsatzplänen Angesichts

der leicht verständlichen Enttäuschung der fliegenden Brigaden ist es interessant festzustellen, dass die bestehenden Pläne für eine kriegerische Landung in Dänemark nicht mit dem Einsatz der Luftwaffe der Brigade zur Unterstützung der Operationen gerechnet hatten.

Quelle 2 gibt an, dass dies wahrscheinlich darauf zurückzuführen ist, dass die Truppe als unbedeutend und in Zusammenarbeit mit alliierten Luftstreitkräften nicht praktiziert wurde. Für die erste Annahme muss gesagt werden, dass die Ausbildung der Luftwaffe wahrscheinlich auf die Zusammenarbeit mit den Feldeinheiten der Brigade ausgerichtet war, aber dass 12-15 Flugzeuge nicht viel "füllten". Die letzte Annahme ist unbestreitbar, da trotz der ausgeprägten schwedischen Investitionen auf der Seite der Sieger im letzten Kriegsjahr die Genehmigung nicht eingeholt wurde, die Luftwaffe vollständig in England ausbilden zu lassen.

Offenbar sahen die im April 1945 abgeschlossenen Pläne eine alliierte - und vielleicht sogar schwedische - Luftunterstützung vor, aber die rasche Entwicklung der Ereignisse führte dazu, dass diese Überlegungen nicht wirklich aufkamen. Die alliierte Luftunterstützung hätte gegebenenfalls von der 83. Luftgruppe kommen sollen, die Teil der 2. Taktische Luftwaffe.

Fazit Der Chef

der Luftwaffenbrigade weist jedoch darauf hin, dass der Aufenthalt in Schweden nicht umsonst war. 15 dänische Piloten erhielten eine wertvolle Ausbildung und damit die Möglichkeit, die rasante Entwicklung der Luftfahrt während des Krieges zu verfolgen. Dank des professionellen Einsatzes von Piloten und Bodenpersonal hatten sie großen Respekt und Wohlwollen bei den schwedischen Partnern gewonnen, die ihrerseits große Hilfsbereitschaft gezeigt hatten.

Die vielleicht bedeutendste Erfahrung, die der dänischen Verteidigung der Nachkriegszeit zugute kam, war, dass das Personal der fliegenden Truppen der Armee und des fliegenden Dienstes der Marine als eine Einheit funktioniert hatte, was ein gutes Zeichen für die unabhängige Luftwaffeneinheit war, die 1950 das Licht der Welt erblickte.

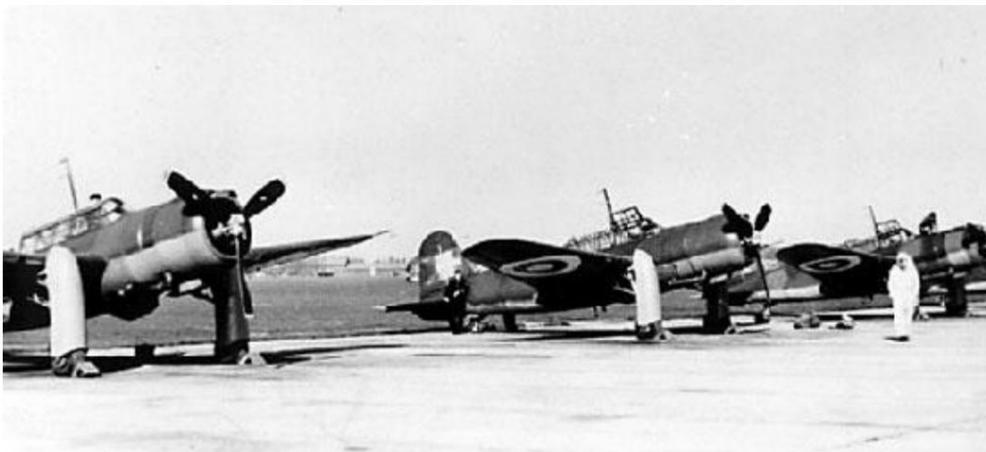
Nachtrag - Eine SAAB B-17 auf dänischem Boden Im Technischen

Museum in Helsingør befindet sich eine Kopie einer SAAB B-17 A, die so bemalt wurde, dass sie einem der "dänischen" Flugzeuge ähnelt. Auf der Website der [dänischen Militärgeschichte](#) Ein weiteres Bild der Maschine befindet sich im Technischen Museum.

Quellen

1. *The Danish Brigade* herausgegeben von Niels Grunnet und Bent Demer, H. Hirsprungs Forlag, Kopenhagen 1945.
2. *The Brigade - The Danish Brigade in Sweden 1943-1945* von Knud JV Jespersen, Gyldendal, Kopenhagen 1993, ISBN 87-00-14924-1.
3. *The Danish Brigade in Sweden 1943-1945 - DANFORCE*, herausgegeben von The Danish Brigade Association, 1993.
4. *The Danish Brigade in Sweden 1943-1945* von KV Nielsen, herausgegeben von The Danish Brigade Association, 1985, Kopenhagen 1985, ISBN 87-981346-4-7.
5. *Danish Military Aircraft through 50 years - 1912-1962* von Hans Kofoed, Flyv's Forlag, Kopenhagen 1962.

Pro Finsted



SAAB B 17 C, Sätenäs, Mai 1945.

Aus der dänischen Militärgeschichte, die das Freiheitsmuseum als Quelle angibt.

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945, Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 2

Einführung Als

Ergänzung zu The Danish Brigade in Sweden 1943-1945 - The Brigade's Air Force finden Sie hier einige zusätzliche Informationen über den Hintergrund der Einheit und ihre vorgesehene Ausrüstung.

Hintergrund Am

15. September 1944 erörterten Generalleutnant Knutzon und Oberst Nils Swedlund vom schwedischen Verteidigungsstab die Möglichkeiten einer schwedischen Luftunterstützung für mögliche Operationen der Brigade in Dänemark. Der Oberst hatte einige Bedenken hinsichtlich der völkerrechtlichen Aspekte, Kampfflugzeugen den Betrieb und die Rückkehr zu Stützpunkten im neutralen Schweden zu gestatten. Es könnte sehr wohl dazu führen, dass Schweden als aktiver Teilnehmer am Krieg beteiligt wird.

Der General erkundigte sich dann nach den Möglichkeiten für dänische und freiwillige schwedische Piloten, Flugzeuge nach Dänemark zu fliegen, von wo aus sie dann mit Unterstützung des dänischen Bodenpersonals operieren könnten. Der General schlug weiter vor, dass sie als ersten Schritt die relativ große Anzahl dänischer Flieger, die sich bei schwedischen Luftenheiten befanden, zu einer tatsächlichen Streitmacht zusammenfassen wollten, die für mögliche Operationen in Dänemark bereit sein könnte. Die Truppe sollte auch auf den Flugzeugen ausgebildet werden, die bei Bedarf zur Verfügung gestellt würden.

Oberst Swedlund reagierte positiv auf die Anfrage des Generals und bat ihn, ein Memorandum mit den dänischen Wünschen vorzubereiten, das er dann vorlegen würde.

Flugzeugtypen In Übereinstimmung mit den Gesprächen schilderte Generalleutnant Knutzon nun seine Wünsche und erläuterte im Folgenden, welche Flugzeugtypen er für die spätere Air Force der Brigade zur Verfügung stellen wollte.

Die Brigade wollte 8 J-9 Jäger und 12 B-17 SAAB 17 leichte Bomber.



[J-9 - Republik Seversky FP-1](#)



B-17 SAAB 17.

Der Chef des Luftwaffenstabs, Generalmajor A. Ljungdahl, äußerte bei einem Treffen am 26. September 1944 seine Besorgnis darüber, dass so viele Flugzeuge für Ausbildungszwecke verschont werden müssten, und hielt es für zweifelhaft, ob es möglich sein würde, die dänischen Piloten in einem zu versammeln Platz.

Andererseits hatte er keine Bedenken, schwedische Freiwillige für einen möglichen Einsatz in Dänemark rekrutieren zu müssen, und - falls es wirklich notwendig werden sollte - eine schwedische Fliegerinheit aus freiwilligem Personal kurzfristig bereithalten zu können.

Es wurde vereinbart, 4 Jagdflugzeuge vom Typ J-8 Gloster Gladiator und 6 SAAB B-5 Northrop Leichtbomber für den Notfall bereitzustellen.

Ebenso wurde die Erlaubnis erteilt, mit der Ausbildung der dänischen Piloten zu beginnen - 4 Kampfpiloten bei der Royal Göta Flygflootij (F 9) in Göteborg, sowie 4 Bomberpiloten bei der Royal Svea Flygflootij (F 4) in Östersund, jeweils 4 Bomber Piloten der Royal Västgöta Air Flottille (F 6) in Karlsborg¹.

¹ Siehe z.B. [Die Zusammensetzung der Geschwader der schwedischen Luftwaffe, seit 1926 bis zur Gegenwart und nahen Zukunft](#) für näher Aussage über die Zusammensetzung und [Verteilung](#) der schwedischen Flugeinheiten.

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945, Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 2



J-8 - Gloucester-Gladiator.

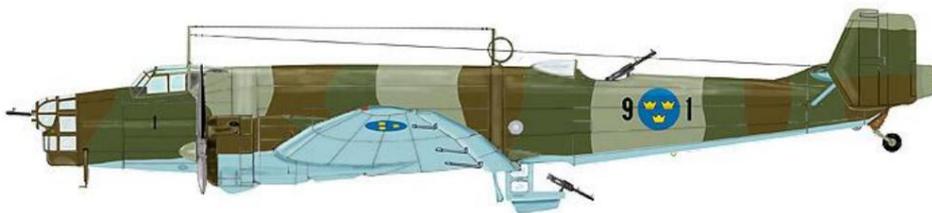


B-5 - Northrop 8A-1.

Die obige Darstellung basiert hauptsächlich auf Informationen in Quelle 1.

Verlust

Unter den zuvor erwähnten dänischen Piloten, die bei schwedischen Flugeinheiten waren, war Flight Lieutenant Jørgen Lauritsen bei der Royal Västmanlands Flygflottilj (F 1), die in Västerås stationiert war.



© 2001 Lars Henriksson, www.avrosys.nu

Am 12. September 1944 verlor Flight Lieutenant Jørgen Lauritsen sein Leben, als ein B-3 Junkers Ju 86K-Bomber der F-1 in Värmland abstürzte.

Aus Quelle 2 und 3.

Uniformen



Während der Ausbildung trugen die dänischen Piloten schwedische Uniformen, ohne Unterscheidungen an Mütze oder Ärmeln.

Das Bild, das aus Source 4 stammt, zeigt Captain Lieutenant Vagn Holm und einen schwedischen Flugzeugmechaniker, fotografiert an einem SAAB B-5-Flugzeug.

Vagn Holm trägt den dunklen (schwarzen oder dunkelblauen) Fliegeranzug der schwedischen Luftwaffe. Auf den späteren Bildern aus den Maitagen 1945 – von den Piloten vor ihren SAAB B-17 Maschinen – ist eine Mischung aus dunklen und hellen Fliegeranzügen zu sehen.

In Quelle 4 beschreibt Vagn Holm seine Erfahrungen von den Maifeiertagen 1945 und ein etwas "Räuber-und-Soldat-artiges" Erlebnis bei der *Kungliga Östgöta Flygflottilj* (F 3) in Malmslätt (bei Linköping). Hier nahm er an einer Übung teil, die die schwedischen Flieger in den Verfahren zum Empfang ausländischer, notgelandeter Flugzeuge schulen sollte - eine Situation, die im Schweden des Krieges, wenn auch nicht alltäglich, so üblich war.

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945, Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 2



Das Bild, das aus Quelle 5 stammt, zeigt First Lieutenant 2 JB Danielsen (links) und Captain Lieutenant Vagn Holm (rechts) in schwedischen Uniformen ohne Unterscheidungsmerkmale, während sie den Fliegertruppen der Brigade zugeteilt waren.

Der schwedische Offizier, möglicherweise ein Oberleutnant, hält eine Luftbildkamera in den Händen.

Flygvapnet



Kaptän

Die Dienstuniformen der schwedischen Luftwaffe waren dunkelblau.

Die Zeichnung stammt von einer Uniformplanche, die in der *Soldatinstruktion för Infanteriet* von 1944 reproduziert wurde.



Ein weiteres Bild von Captain Lieutenant Vagn Holm, wahrscheinlich am selben Ort aufgenommen (zumindest der Hintergrund ist identisch).

Es ist klar, dass der Hut nicht mit Auszeichnungen versehen ist. (Aus Quelle 4.)

Müßiggang

In Quelle 4 beschreibt HK Jensen³ es gab einen Techniker (anscheinend unter anderem mit Spezialgebiet Signaldienst) bei der Luftwaffe der Brigade. Im November wird er zur Royal Västgöta Flygflottilj (F 6) in Karlsborg geschickt.

Über seine Erlebnisse am 5. Mai 1945 schreibt er unter anderem, dass er ausgewählt wurde, mit Kapitänleutnant EB Meincke zu fliegen, der als ältester Pilot den Ausfall leiten sollte. HK Jensen erhielt genaue Anweisungen, wie er, nachdem die Flugzeuge Halmstad passiert hatten, den Tower in Kastrup kontaktieren sollte, um eine Landeerlaubnis zu erbitten, sowie ein allgemeines Briefing über die unmittelbare Situation zu erhalten. Die Flugzeuge durften nicht über Kopenhagen tauchen, mussten aber über einer bestimmten Mindesthöhe bleiben. Wenn es nicht möglich war, in Kastrup zu landen, mussten die Flugzeuge in Ljungbyhed landen.

² Quelle 5 gibt für beide dänischen Flieger den Rang eines Oberleutnants in ihrer Bildunterschrift an, erwähnt aber an anderer Stelle, dass Vagn Holm 1942 zum Kapitänleutnant ernannt wurde. Der Name von Oberleutnant JB Danielsen erscheint nicht in der Liste derjenigen, die in den Luftstreitkräften der Brigade dienen, wie es im Handbuch für die Armee für 1946 erscheint, aber von Vagn Holm in Quelle 4 erwähnt wird.

³ HK Jensen ist auf dem Bild von The Danish Pilots in Sätenäs, Mai 1945.

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945, Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 2

Er erwähnt weiter, dass 8 Flugzeuge um 08:00 Uhr bereit waren, die Motoren im Leerlauf waren. Die Wartezeit war lang, und um 09.00 Uhr liefen die Motoren – und das Personal – immer noch im Leerlauf. Am Vormittag wurde ein Ausflug vereinbart - um die Flugzeuge auszuprobieren. Das Flugzeug von Meincke und Jensen startete, hatte aber in 40 m Höhe Triebwerksprobleme. Verschiedene Dinge wurden versucht, aber ohne Erfolg. HK Jensen schlug nach dem Hören des Motors vor, die Drehzahl zu senken - und dies führte sofort zu guten Ergebnissen. Nach einer Runde um den Platz konnte man wieder landen und das schwedische Bodenpersonal konnte aufatmen. Es stellte sich heraus, dass die Zündkerzen durch den hohen Leerlauf verrußt waren...

Quellen

1. *Hjälp bis Dänemark - Militärische und politische Beziehungen 1943-1945* von Ulf Torell, Allmänna Förlaget, Stockholm 1973, ISBN 31-38-01693-1.
2. *The Danish Brigade*, herausgegeben von Niels Grunnet und Bent Demer, H. Hirsprungs Forlag, Kopenhagen 1945.
3. *The Brigade - The Danish Brigade in Sweden 1943-1945* von Knud JV Jespersen, Gyldendal, Kopenhagen 1993, ISBN 87-00-14924-1.
4. *Dänischer Soldat in Schweden 1943-1945 – Die dänische Brigade, wie ich sie erlebt habe* von Erik Frost (Hrsg.), erschienen bei Den Danish Brigade Association (DANFORCE), Kopenhagen 1989, ISBN 87-88214-230.
5. *Der Angriff auf den Flugplatz Værløse am 9. April 1940* von Hans A. Schrøder, 2. Auflage mit Ergänzungen, Air Force Library 2002, ISBN 87-988691-2-4.

Pro Finsted



Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 3

Einführung

Unter dem Material der Verteidigungsbibliothek (Royal Garrison Library) über die Brigade fand ich, wenn nicht die ultimativen Quellen über die Luftstreitkräfte der Brigade, so doch fast ... nämlich ein Manuskript für einen Vortrag, den Oberst Vagn Holm vor den dänischen Fliegern hielt Association am 14. Januar 1975 (Quelle 1) und Sonderausgabe 2/85 der Danish Aviation History Association (Quelle 2).

Die Quellen überschneiden sich teilweise. Quelle 1 zeichnet sich dadurch aus, dass es sich um einen Vortrag handelt, der von einem der Piloten gehalten wurde, der tatsächlich in Schweden war, während Quelle 2, die ebenfalls auf verschiedene schwedische Quellen zurückgegriffen hat, darüber hinaus spannendes Bildmaterial enthält, nicht zuletzt von den Maitagen auf dem Flugplatz Sätenäs.

Die neuen Informationen...

Die Quellen beziehen sich auf einen Einsatzbefehl für einen Angriff auf den deutschen Flugplatz bei Aalborg, der als Leutnant der Reserve CH Sandqvist, der bis zum 4. Mai 1945 bei Kungliga Västgöta Flyggflottilj (F 6) in Karlsborg stationiert war, an den Tagen formuliert wurde vom 3. und 4. Mai 1945. Die Quellen beziehen sich jedoch nicht auf die Wahrscheinlichkeit des Plans.

Obwohl ein "Schlüssel" für die Übersetzung bestimmter Details des Befehls fehlt, trägt er dennoch zum Verständnis bei, wie die Luftstreitkräfte der Brigade (möglicherweise ergänzt durch schwedische Flugzeuge) eingesetzt werden sollten.

Es ist wohl kaum ein „scharfer“ Plan, sondern ein Übungsplan, formuliert für Bildungszwecke. Der Leutnant gehörte zu den jüngsten Piloten, und die Planung der ersten Operation der Einheit wäre wahrscheinlich in den Händen einiger der älteren Offiziere geblieben; auch die Ausgangssituation des Plans trägt den Stempel einer Bildungssituation.



*Leutnant der Reserve CH Sandqvist zusammen mit Piloten und Technikern, Sätenäs, 5. Mai 1945, um 07.30 Uhr.
Aus Quelle 2. (Die Namen der anderen Personen sind in Teil 1 genannt.)*

Angriffsplan auf Aalborg Lt.

Sandqvists Operationsplan lautete wie folgt: (Siehe auch nachfolgende Kartenskizze.)

Überlegungen

Der Angriff musste ohne oder mit geringen Verlusten durchgeführt werden, da es keine feindliche Jagdverteidigung gibt und man damit rechnen muss, dass die Luftverteidigung in diesem Stadium des Krieges stark reduziert wurde, da sie nach Osten verlegt wurde Westfronten. Der Angriff sollte also als Tageslichtangriff durchgeführt werden können, da man aber wohl frühmorgens mit einem größeren Überraschungsmoment rechnen muss, ist diese Zeit vorzuziehen.

Die Nähe zum Ziel (10 Minuten Flugzeit entlang der gewählten Route) erhöht den Überraschungseffekt und ermöglicht die Durchführung des Angriffs, bevor der Gegner Gegenmaßnahmen ergreifen kann. Der Angriff muss zunächst die 30 He 111 und Reparaturwerkstätten zerstören, und da man vorher nicht wissen kann, in welchen Hangars sie sich befinden, kann die Zielauswahl vor dem Start nur teilweise erfolgen. Bei der Ankunft am Ziel muss der Divisionskommandant das Risiko eines Tiefüberflugs über die offenen Hangars eingehen, um festzustellen, wo sich die Maschinen befinden, und dann die Ziele über Funk anzeigen. Der Divisionskommandant kann nicht alle Hangars zerstören.

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 3

Ein Anflug aus der höchsten Höhe muss vorzuziehen sein, da die westliche Flugrichtung 20 km südlich von Aalborg und die Fortsetzung über die Eisenbahn und die Straße nördlich dieser Stadt den Feind glauben machen könnten, dass der Angriff andere Ziele betrifft. Wenn Sie dann nach Norden abbiegen und tauchen, ist das Ziel in 3 Minuten erreicht.

Die Abfahrt in der niedrigsten Höhe kann im hügeligen Gelände nördlich des Limfjords nach Osten durchgeführt werden (4/10 Wolkendecke bietet keine Tarnung).

Da sich die feindlichen Maschinen in Hangars befinden, werden 50-kg-Sprengbomben eine gute Wirkung haben. Befinden sich Maschinen auf freiem Feld, können diese mit Maschinengewehren beschossen werden.

Aufgrund der großen Anzahl und Lage der Hangars kann es notwendig sein, einige der Maschinen in einem 45-Grad-Neigungswinkel angreifen zu lassen, um eine ausreichend große Streuung zu erhalten. Wenn die Luftverteidigung sehr schwach ist, können Sie die Maschinen die Bomben einzeln abwerfen lassen.

Kommandosituation: Nach einem Durchbruch an der Westfront sind britische und amerikanische Streitkräfte durch Südjylland vorgerückt und kämpfen nun in der Linie Esbjerg - Kolding.

Aufgabe: Die Division soll den Flugplatz West bei Aalborg angreifen. Sekundäres Ziel ist Flyveplads East in der Nähe von Aalborg.

1. Angriffsziele sind: 30 He 111 in Hangars und Werkstätten.
 2. Beginn: um 01.55 in Gruppen. (*Gruppe = 3 Maschinen.*)
 3. Versammlung: Oberhalb des Flugplatzes, Höhe 500 Meter.
 4. Anflug: Karlsborg² - Varberg - Lille Vildmose (ca. 10 km westlich von Støvring) - Flughafen West.
 5. Der Angriff: Annäherung von Süden nach Norden.
 - a) Zielverteilung: Maschinen A, B, C und D greifen Hangars und Werkstätten 1, 2, 3 und 4 an Radio auf 2.000 m Höhe, 5 km südlich der Zementfabrik Norden³ . b) Leiter der Gruppe: Leutnant O4 . c. Art des Angriffs: A, B, C und D: 60 Grad Tauchwinkel. Andere Maschinen weitere Bestellung pro Radio.
- Bombenangriff: Serie.

Bombenentfernung: 20 Meilen Überflug.

6. Rückflug: Hvorup - Die Küste zwischen Aså und Hals - Varberg - Göteborg (Säve).
7. Bomben- und Treibstoffausrüstung: Alternative 4 lesen.
8. Erkennung: Erkennungssignal Alt 1 und Alt 3. Kontrollpunkt.
9. Wetterbericht: Um 01.00.
10. Signaldienst: Divisionsfrequenz Nr. 2. Funkstille zum Ziel ist erreicht.
11. Nach der Unternehmung: Auftanken und Aushängen von Bomben. Letzte Alternative
 4. Bereitschaft I. Weiter (Angriff beginnt mit F.9 Säve).
12. Ich bin in Maschine A.

Sign./CH Sandqvist, Abteilungsleiter⁵ .



SAAB B-5 (Northrop 8A-1), in etwa 60 Grad Tauchwinkel.
Von Quelle 2.

¹ Wenn die Überlegung Sinn machen soll, dann muss es *Süden heißen*.

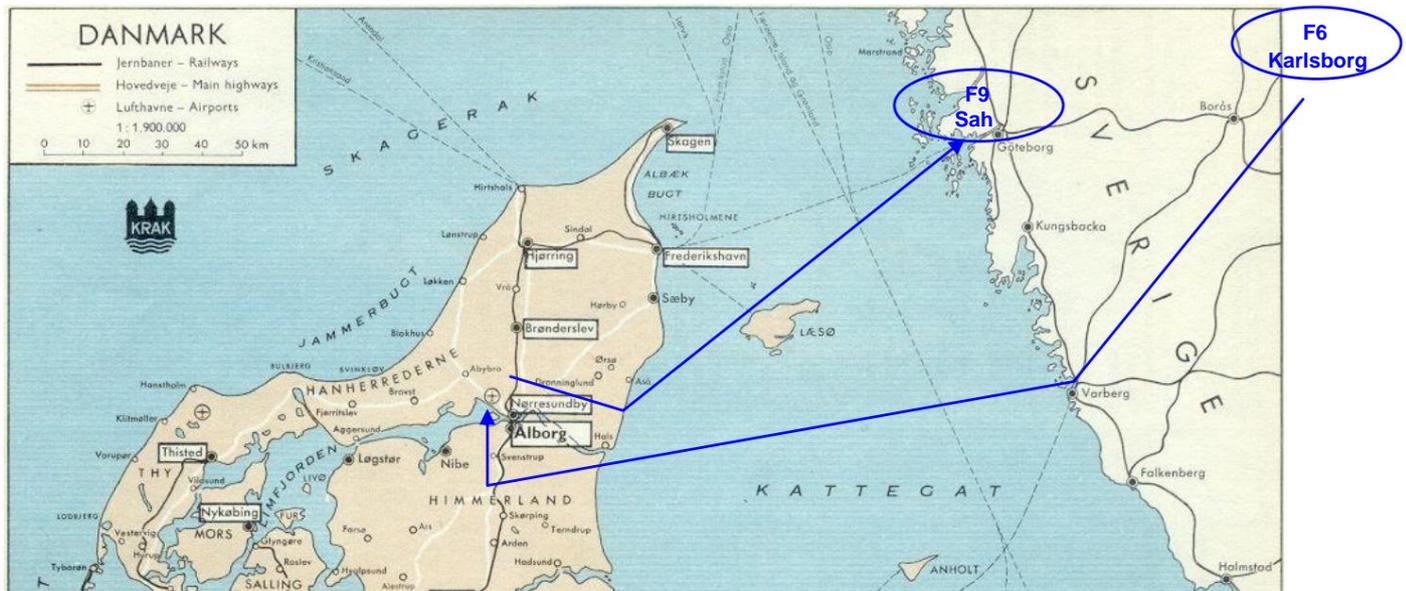
² F.6 war in Karlsborg stationiert, ca. 200 km nordöstlich von Varberg.

³ Die Zementfabrik Norden befand sich in Mølholm westlich von Aalborg.

⁴ Wer Lt. O. ist, ist nicht bekannt – vielleicht ein schwedischer Offizier oder nur eine fiktive Person.

⁵ Dass Leutnant Sandqvist sich selbst als Anführer des Geschwaders (der schwedischen *Division*) bezeichnet, muss in einer Ausbildungssituation, in der ein Junioroffizier mit der Ausarbeitung eines Plans beauftragt wird, als völlig natürlich angesehen werden.

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 3



Die Karte ist reproduziert aus *Kraks Bykort 2 - 21 Städte auf den Inseln*, Kraks Forlag, 1975.

Fliegerhorst Aalborg West Der

deutsche Flugplatz, der das Ziel des geplanten Angriffs war, ist heute Flyvestation Aalborg. Die folgende Beschreibung stammt aus [der Geschichte des Flughafens Aalborg](#):

Der erste Flugplatz in Aalborg wurde am 29. Mai 1938 von den Gemeinden Aalborg und Nørresundby gegründet – mit dem Ziel, eine feste Flugverbindung nach Kopenhagen herzustellen – das Gebiet hatte damals eine Fläche von 2 km².

Am 9. April 1940 um Um 06.30 Uhr besetzten die Deutschen den Flughafen mit Fallschirmjägern und bereits am 10. April verkehrten mehr als 50 deutsche Transportflugzeuge vom Flughafen aus. Die Deutschen begannen sofort mit einer Expansion und bauten während des Krieges eine der größten Luftstationen Nordeuropas mit:

- zwei Betonpisten von 1.800 m und eine von 1.400 m. Die erste Betonpiste war bereits am 13. Juli 1940 fertig. • 19 Holzhangars, Personalanlagen, Bunkeranlagen und Flugabwehrbatterien. • ein Dummy-Flughafen 3 km westlich der Flugstation. • ein Scheindorf bei Birkelse mit Munitionslagern.

Dabei ging es um die Enteignung von ca. 270 landwirtschaftliche Grundstücke/Parzellen, u.a. das Herrenhaus Rødslet und die Höfe Grønslet und Nyborggård.



Fliegerhorst Aalborg West.

Von [der Luftwaffe in Dänemark](#).

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 3

Zeitweise arbeiteten mehr als 16.000 Menschen und am Ende des Krieges waren es ca. 30 km² beteiligt an dem, was die Deutschen *Fliegerhorst Aalborg West* nannten.

Fliegerhorst Aalborg West hatte folgende Aufgaben:

- Zwischenstation für Versorgungs- und Truppentransportflüge von und nach Norwegen. • Gewässerüberwachung der Nordsee – insbesondere der Einfahrt ins Kattegat. • Fortgeschrittene Jägerunterstützung für Bombenangriffe auf Nordengland und Schottland. • Umschulungs- und Trainingsbasis für Nachtflüge.

Nach der Kapitulation am 5. Mai 1945 übernahm die Royal Air Force (RAF) das Kommando und zerstörte die 270 auf dem Bahnhof stationierten deutschen Flugzeuge. Das Areal wurde auch als Flüchtlingslager für Deutsche und Polen genutzt.

Am 1. Januar 1946 übergab die RAF den Bahnhof an das Innenministerium und wurde 1947 wieder als ziviler Flughafen genutzt.

Mit der Mitgliedschaft Dänemarks in der NATO im Jahr 1949 wurde die Station für die Luftwaffe benötigt, die 1950 gebaut werden sollte, und am 8. Januar 1951 gründete die Luftwaffe die *Flyvestation Aalborg*.

Deutsche

Flugzeuge Der Plan erwähnt, dass es 30 Maschinen des Typs He 111 am *Fliegerhorst Aalborg West* gab, Informationen, die ich derzeit nicht überprüfen kann.



Flugzeug vom Typ He 111 - die Fotos sind nicht unbedingt in Dänemark aufgenommen.

Aus den inzwischen nicht mehr existierenden War Bird Photos - Luftwaffe.

Es war wahrscheinlich ein ähnliches Ergebnis, das Leutnant Sandqvist im Sinn hatte, als er seinen Plan formulierte ...



Das Ergebnis eines englischen Luftangriffs - zerstörte deutsche Flugzeuge (vielleicht He 111) bei Fliegerhorst Aalborg West. Vom [Flughafen Aalborg](#).

Die dänische Brigade in Schweden 1943-1945 - Die Luftstreitkräfte der Brigade, Teil 3

Ergänzendes Bildmaterial

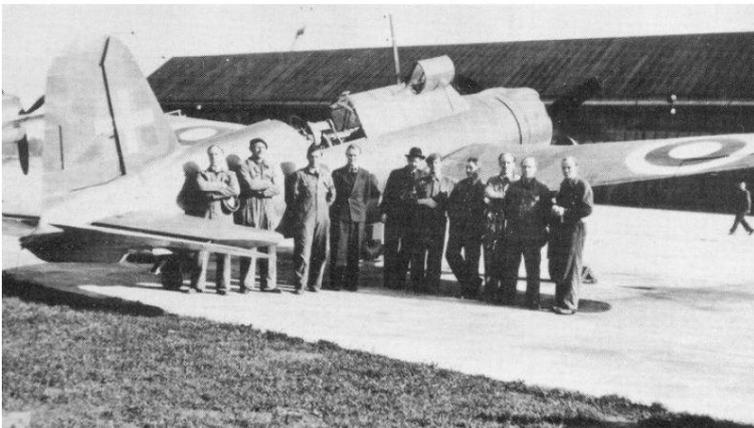


Das Technikerteam aus Karlsborg, Sätenäs, Mai 1945.
Aus Quelle 2.

Von links: C. Møller (Reservehandwerker I), AG Johansen (Reservehandwerker I), Øst Møller und HK Jensen (Fliegerquartiermeister I).

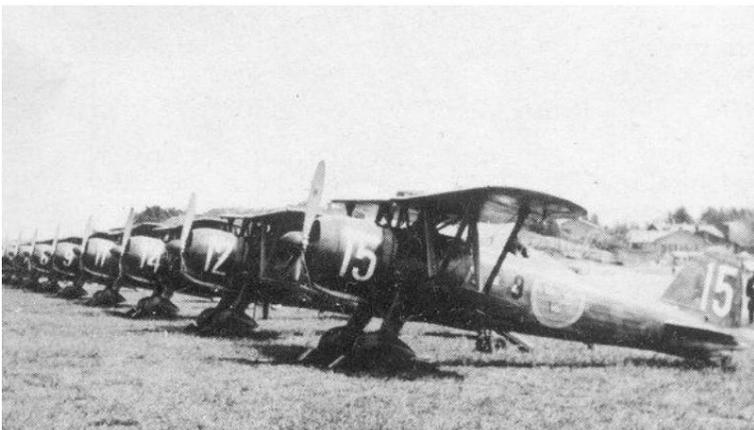
Die Brigadesoldaten, die für den Fotografen posieren, tragen alle die Felduniform der Brigade mit dem Brigadeabzeichen auf der linken Brusttaschenklappe.

Die Maschine ist einer der "dänischen" SAAB B-17 Jagdbomber.



Schwedisches Bodenpersonal von F 7 vor einem "dänischen" SAAB B-17 Jagdbomber. Aus Quelle 2, die auch die Namen der betreffenden Personen nennt.

Das Bild ist bisher das einzige, das ich gesehen habe, wo die nationalen Kokarden auf der Oberseite des Weins zu sehen sind.



Schwedisches Kampfflugzeug vom Typ Fiat CR-42 (schwedische Bezeichnung J-11). Von Quelle 2.

Das Team dänischer Piloten, die bei der Kungliga Göta Flygflottilj (F 9) auf dem Flugplatz Säve bei Göteborg ausgebildet wurden, wurde auf Flugzeugen dieses Typs ausgebildet.

Quellen 1.

The Danish Brigade's Flying Forces 1944-1945 von Colonel Vagn Holm, Manuskript aus einem Vortrag in der Vereinigung "Danish Aviators", 14. Januar 1975.

2. *Die dänische Brigade - Die dänische Luftwaffe und ihre Flugzeuge in Schweden während des Krieges* von Niels Helmø Larsen, Sonderausgabe der Mitgliederzeitschrift des [dänischen Vereins für Luftfahrtgeschichte](#) Nein. 2/1985.

Pro Finsted