

Hærens Flyvertropper - I felten, Del 2

Indledning

Som supplement til Hærens Flyvertropper - I felten, Del 1 følger her en redegørelse for de feltflyvepladser, som Hærens Flyvertropper havde udset til brug ved en mobilisering.

Feltflyvepladserne på Sjælland

Som resultat af de jævnlige udenrigspolitiske kriser anmodede Hærens Flyvertropper i januar 1939 om tilladelse til at etablere feltmæssige flyvepladser. I tilfælde af krig skulle flyene forlægges hertil, idet de faste flyvepladser (Kastrup og den nye flyveplads i Værløse m.fl.) alle var velkendte af en eventuel angriber.



Den 29. august 1939 indsender Generalkommandoen en opgørelse over lokaliteter, der kunne anvendes som flyvepladser, såfremt der blev udført visse arbejder (planering mv.).

På Sjælland var der tale om fire lokaliteter, hvis placering antydes på kortet:

- a** Kærup (pr. Ringsted)
- b** Prøvegård (nord for Farrendløse)
- c** Tybjerg Gård (vest for Haslev)
- d** Assendrup (vest for Haslev)

Til Jydske Flyverafdeling var der - i Jylland - ligeledes udset fire lokaliteter, hvoraf den ene var flyvepladsen ved Salten Langsø, i nærheden af Rye ved Silkeborg.

Feltflyvepladserne spiller - om end indirekte - en rolle i forbindelse med det tyske angreb på Værløse

Flyveplads den 9. april 1940, idet maskinerne ved angrebets begyndelse netop var klar til at afgå til feltflyvepladserne.

Ingen deployering til feltflyvepladserne

Under et møde i Generalkommandoen den 8. april 1940 anmoder chefen for Hærens Flyvertropper, oberst C. Førsløv, om tilladelse til at forlægge flyene fra Værløse til de rekognoscerede flyvepladser på Sjælland. Erfaringerne fra det tyske angreb på Polen i september 1939 var, at de polske flyvertropper var blevet overrasket på deres fredstidsflyvepladser, som var kendt af fjenden, og obersten ønskede ikke en gentagelse af dette.

Oberstens anmodning blev dog afvist, da Regeringen havde beordret Generalkommandoen til ikke at foretage troppeforskydninger. Flyene måtte således forblive på Værløse, men blev for alle eventualiteters skyld i løbet af natten gjort klar med våben, ammunition og bomber.

Samme dag sendes løjtnant A.C. Petersen - i bil - ud for at tilse feltflyvepladserne. Han tager af sted klokken 14.30 og er tilbage i Værløse klokken 18.15, hvor han kan melde, at "*alle flyvepladserne var i god brugbar stand*" [1](#).

Som bekendt blev forlægningen ikke til noget, og størstedelen af Hærens Flyvertroppers maskiner blev således ødelagt ved det tyske angreb.

General Prior, der var chef for Generalkommandoen, befaler den 9. april 1940, klokken 05.25 oberst C. Førsløv at forlægge eskadrillerne til mobiliseringsflyvepladserne. Samtidig oplyser generalen, at Kastellet er besat og at han vil søge at organisere et forsvar af Sjælland. Obersten informerer generalen om, at han på egen hånd - nogen tid før - allerede har givet ordre om at forberede forlægning, og at maskinerne netop er ved at blive gjort klar til start.

Således gik det til, at maskinerne holdt klar med snurrende propeller, da det tyske angreb satte ind. Angrebet startede umiddelbart efter, at obersten havde afsluttet sin telefonsamtale, og varede frem til ca. 06.30.

Da angrebet er ophørt fik eskadrillerne (mellem 06.30 og 06.45) ordre om at begive sig til feltflyvepladserne, med det tilbageværende flyvedygtige materiel. Ingen af maskinerne kom dog i luften, idet der under klargøringen først modtages ordre om, at ingen fly må forlade Værløse (06.45), og umiddelbart efter (07.00), at der ikke må gøres yderligere modstand.

Af eskadrillernes fægtningsberetninger, der er gengivet i Kilde 2, fremgår følgende planlagte deployering:

- | | |
|---|-------------------------------|
| 2. Eskadrille (Jydske Flyverafdelings jagereskadrille) | Tybjerg Gård |
| 3. Eskadrille (Sjællandske Flyverafdelings rekognosceringseskadrille) | Assendrup 2) |
| 5. Eskadrille (Jydske Flyverafdelings rekognosceringseskadrille) | Tybjerg Gård |

R-52's rekognosceringsflyvning

En maskine kom dog til at anvende en af feltflyvepladserne, nemlig R-52, som lettede fra Værløse den 9. april 1940, klokken 04.45. Maskinen blev ført af sekondløjtnant H. Pontoppidan Sørensen (5. Eskadrille) og havde som observatør løjtnant P.E. Paulsen (fra 3. Eskadrille).



Et førkrigsbillede af R-49, der blev skudt ned den 9. april 1940 og R-52.

Fra Kilde 2

Opgaven var at foretage en rekognoscering langs grænsen.

Flyet var klargjort i løbet af natten, men man havde overset en ting - der var ingen strøm på generatoren til radioen!

Maskinen var således ude af stand til, undervejs, at melde om sine observationer.

R-52 vendte tilbage til Værløse umiddelbart efter angrebet og blev straks beordret til Tybjerg Gård (ifølge 5. Eskadrilles fægtningsberetning). Løjtnant Paulsen omtaler i Kilde 3, at de fik ordre til at "... flyve til Ringsted og lande i nærheden ..." og senere, at de landede "... ved en gård, som vi kendte ..." - så præcis hvilken lokalitet, der er tale om, er ikke helt klar.

Umiddelbart efter landingen observeres - på 1.000 m afstand og i en højde af 100 m - 10-12 maskiner, som kunne ligne 3. Eskadrille og ud fra tanken om, at det er bedre at slå følgeskab, så letter R-52 straks igen. De kan dog ikke indhente maskinerne, som også senere viste sig at være tyske! Ved tegn aftaler besætningen at vende tilbage til landingspladsen.

Her skjules R-52 i en skovkant og løjtnant Paulsen begiver sig til fods til nærmeste telefoncentral, mens sekondløjtnant Sørensen bevogter maskinen. Løjtnant Paulsen kommer efter et par timers venten igennem til Værløse, og kan nu aflevere sine efterhånden noget "bedagede" observationer. Klokkeren 05.10 havde man set ca. 10 maskiner, der fløj mod øst. Nord for grænsen - ved Kruså - havde man 05.40 set en motorkolonne. I Flensborg Havn havde man set flere store skibe, og over Fyn havde man i 500-600 m højde set 3 formationer á 4 maskiner (bombere) på vej mod nord.

Mellemlandingen i Værløse omkring 06.30 havde været så hastig, at man ikke havde haft mulighed for at aflevere meldingerne. Begge havde de dog dannet sig et hastigt indtryk af situationen og troede, da de ikke så bombekratre på landingsbanerne, at flyverne selv havde stukket maskinerne i brand.

På en lånt cykel vender løjtnant Paulsen nu tilbage til maskinen og overbringer her beskeden fra Værløse: "*Forbliv hvor I er og afvent nærmere ordrer*".

Efter et hastigt krigsråd beslutter de to sig nu for, hvis alt bryder sammen, at stikke ild på maskinen og derefter søge væk fra egnen. Den venlige ejer af marken dukker senere op og tilbyder natlogi og forplejning, hvorved humøret steg et par grader. En senere opringning fra Værløse bringer yderligere klarhed over tingens tilstand, samt beskeden om, at håndværkerne vil ankomme næste dag for at demontere maskinen og transportere den og besætningen til Værløse.

Velbeholdne tilbage på Værløse Flyveplads den 10. april 1940, hvor alt er i opbrud, er der kun tilbage at

pakke de personlige ejendele sammen og komme i forbindelse med familierne for at berolige dem.

Den 11. april 1940 klokken 07.00 rømmes Værløse Flyveplads for danske styrker.

Om fjernkending af tyske (og danske) fly



Tysk rekognosceringsfly af typen Hs 126.

Forvekslingen forekommer måske i første omgang ejendommelig, men det må erindres, at ikke alle tyske fly var - efter datidens forhold - moderne udseende monoplaner. Ligeledes må de erindres, at de danske fly siden december 1939 var camouflagemalede.

Således anvendte tyskerne eksempelvis rekognosceringsfly af typen *Henschel Hs 126*, der var et højvinget monoplan, samt *Henschel Hs 123*, der var et biplan. Jeg er dog ikke klar over, hvorvidt maskiner af sidstnævnte type deltog i angrebet på Danmark [3](#)).

Næsten uanset typen, så har det givet været let at forveksle de tyske fly med danske biplaner.

Fly af denne type var for øvrigt de første, der landede på Værløse Flyveplads.

Afsluttende bemærkninger

Oberst (daværende oberstløjtnant og chef for Sjællandske Flyverafdeling) T.P.A. Ørum udtalte i november 1998: "*Værløse Flyveplads var ikke i orden, og de planlagte 6 mobiliseringsflyvepladser, der omfattede bøndernes marker, var enten opdyrkede af bønderne eller ikke funktionsdygtige, idet der ikke var tænkt på faciliteter til jordpersonellet.*" Obersten var på dette tidspunkt 97 år - født 12. juli 1901 og død 31. januar 1999.

Om det nu skal tilskrives erindringsforskydning eller andre forhold, så passer antallet af mobiliseringsflyvepladser ikke med opgivelserne i andre kilder. Bortset herfra, så forekommer oberstens dom som værende rigtig. Deployering til feltflyvepladserne var tilsyneladende heller ikke indøvet i større stil og det virker ikke, som om at der var befalet for deployeringen af jordpersonellet på samme måde som for den påtænkte spredning af flyvemaskinerne.

På den ene side kan det anføres, at det naturligvis ville være at foretrække at få flyttet flyvemaskinerne fra Værløse, således at de ikke kunne ødelægges ved et samlet angreb, og jordpersonellet kunne så altid kunne følge efter.

På den anden side, så ville eskadrillernes kampkraft være for næsten ingenting at regne, uden deres logistiske backup. Tages jordpersonellets deployeringstid, som den fremgår af Hærens Flyvertropper - I felten, Del 1, med i betragtning, ville det således være nogen tid, før eskadrillerne kunne operere fra feltflyvepladserne.

Oberstløjtnant T.A.P. Ørum overtog først kommandoen over Sjællandske Flyverafdeling så sent som lørdag den 6. april 1940 og han brugte blandt andet weekenden til at sætte sig ind i de særlige mobiliseringsbestemmelser, herunder placeringen af de hemmelige mobiliseringsflyvepladser.

Det var oberstens indtryk, at ingen havde interesseret sig for disse feltflyvepladser i årevis, hvorfor han iværksatte den tidligere nævnte tilsyn, som løjtnant A.C. Petersen udførte. Det er således nærliggende at konkludere, at ingen af de forarbejder, der var nødvendige med hensyn til rydning, opfyldning, planering, sløringsarbejder mv. var gennemført på forhånd.

Uanset hvilke intentioner obersten måtte have haft for at råde bod på tidligere tiders skade, så var det under alle omstændigheder for sent. Man måtte - også på dette område - ligge som man (= landets politikere og forsvarrets øverste ledelse) havde redt.

Kilder

1. *Planlægningen af de sjællandske landforsvar 1922-1940* af Ole Isgaard Olsen, Udgivet af Forsvarskommandoen, 1985.
2. *Angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940* af Hans A. Schrøder, 2. udgave med tillæg, Flyvevåbnets Bibliotek 2002, ISBN 87-988691-2-4.
3. *9. april - Skildret i breve fra danske soldater* samlet og udgivet af Arne Stevns, Steen Hasselbalchs Forlag, 1940.
4. *Oberst T.P.A. Ørum er død - 97 år gammel*, FlyNyt Nr. 2/1999.

Per Finsted



Parade på Værløse Flyveplads.
*Fra Kilde 1, som samtidig anfører, at opstillingen den 9. april 1940
omtrent må have taget sig således ud.
Man forstår ønsket om at sende eskadrillerne ud til deres feltflyvepladser!*

Noter:

1) Nu fremgår indholdet af befalingen til løjtnant Petersen ikke af kildeteksten (Kilde 3), men det opgivne tidsrum forekommer mig meget kort og har næppe tilladt en særlig grundig inspektion. En stor del af tiden kunne næsten gå til ren transporttid. Der kan næsten ikke have været tid til andet end at konstatere, at de udsete marker stadig eksisterede.

2) Det fremgår ikke, hvortil 1. Eskadrille (Sjællandske Flyverafdelings jagereskadrille) var planlagt deployeret, men alene, at den blev beordret til "mobiliseringspladsen". Hvis mønsteret fra Jydske Flyverafdeling kan overføres, altså afdelingen samlet på én feltflyveplads, så kan 1. Eskadrille være tiltænkt Assendrup som bestemmelsessted.

3) I Kilde 1 omtales dog, at der klokken 07.00 over Værløse observeredes "*en eskadrille 1-motors biplaner - 11 maskiner i formation, fra vest mod øst. Maskinerne, hvis nationalitet ikke kunde fastslås, fløj nord om lejren.*" (Fra officiant A.T.A. Overbyes rapport til chefen for 1. Eskadrille.)