

En tilsvarende opgørelse for Siebel-flyene giver derimod kun 6 fly, hvilket er et for lidt i forhold til udgangspunktet. For BÜ-18 (Bestmann) gælder, at typen slet ikke blev berørt af begivenhederne den 3. maj, hvorfor antallet stemmer hele vejen igennem.

For at løse dette problem må vi som afslutning på undersøgelsen fokusere på det Siebel-fly, der var parkeret på standplads nr. 10. Dette fly, er afbilledet i FHT 3/87 på side 69, hvor teksten ganske vidst er helt misvisende:

»Sandsynligvis vraget af en JU W 34. I museets billedarkiv angives vraget at være en JU-52. Det kan der sættes et stort spørgsmålstegn ved.

Den sidste sætning kan man næppe være uenig med forfatteren om. Flyet er helt éntydigt bestemt en SI-204D.

Det interessante ved dette vrage er, at vi ikke tidligere i rekonstruktionen har beskæftiget os med det. Dette skyldes den omstændighed, at dette afsnit af flyvepladsen slet ikke blev beskudt under R.A.F.-flyenes angreb.

Opgaven går således ud på at finde en acceptabel forklaring på, at flyet henlå som vrage efter angrebet, og at man til trods for at det dels kan konstateres, at en benzinekspllosion er indtruffet, og dels at der har været en efterfølgende brand i flyet, (som har afgivet varme nok til at nedsmelte motorerne), ikke kan konstatere et eneste kugle hul i skrog og planer.

For at finde en logisk forklaring på disse kendsgerninger er det nødvendigt at medinddrage en anden kraftig brandkilde, der blev anvendt den pågældende morgen på Bøtø. Som det bl.a. vil fremgå af illustrationen side 77, blev der fundet et hylster fra et faldskærmsblus i kvægfolden på den anden side af »læbæltet«. Dette sad fast i den bløde græsmark, og havde boret sig ca. 30 cm ned i jorden.

Det er uvist, hvor mange faldskærmsblus »Verdict-22« har nedkastet men formentlig mindst fire stk. Et vidne har et svagt erindringsspor om, at have set et lignende hylster i kanten af »læbæltet« på selve flyvepladsen, samt muligvis yderligere et ved et af de udbrændte fly.

En mulig forklaring på den ødelagte Siebel på standplads nr. 10 kan derfor være, at et magnesiumblus er landet på, eller i umiddelbar nærhed af flyet, og har initieret den brand, som dels har forårsaget en voldsom benzinekspllosion, og dels har afgivet varme til nedsmeltning af motorerne.

Såfremt denne forklaring er rigtig vil regnestykket gå op, antallet af fly vil stemme, og de engelske (canadiske) piloters missionsrapporter vil kunne betegnes som særdeles korrekte.

Om det forholder sig således, kan vi ikke vide med nogen form for sikkerhed, og det er tvivlsomt, om yder-

ligere undersøgelser vil kunne tilføre sagen supplerende vidnesbyrd.

### Efterskrift

Som læserne vil kunne forstå, har der ikke været mulighed for at foretage videregående arkivstudier i det relativt korte tidsrum, der er forløbet siden FHT 3/87 udkom og til nærværende manuskript skulle afleveres til sætning.

Alligevel er der fremkommet flere hidtil ukendte relationer til Bøtø-flyveplads og til flytningen af de »overlevede« fly fra pladsen.

Det fremgår således af en skrivelse fra Krigs- og Marineministeriets Kontor for Luftmilitære sager dateret den 22. august 1945, at flyvepladsen på Bøtø (Marielyst), var underlagt Royal Air Force hovedkvarteret på Værløse, og at premierløjtnant A. S. Bendsen blev udpeget som dansk forbindelsesofficer til pladsen<sup>46</sup>.

Af en anden skrivelse dateret 10. september og underskrevet af daværende kaptajn E. C. T. Jensen til tjeneste ved Kontoret for luftmilitære sager fremgår det, at Hærens Flyvertropper har deltaget i flytningen af Bücker Bestmann-flyene fra Bøtø til Værløse<sup>47</sup>.

»I henhold til Generalinspektørens Skrivelse Nr. 144 af 7. d.M. indberetter undertegnede hermed om Flyvetider for Flyvning for de allierede Luftstyrker under Flytning af tyske Flyvemaskiner (Bücker 181) fra Bøtø paa Falster til Værløse Flyveplads:

20/6 1 time, 21/6 1 time, 25/6 1 time, 27/6 1 time

Kaptajn H. J. Pagh har deltaget i ovennævnte Flyvning 21/6 og dermed fløjet 1 time.

sign. E. C. T. Jensen

Det er senere lykkedes at finde tilsvarende indberetninger fra 10 andre flyvere fra Hærens Flyvertropper, der i alt har færgefløjet 30 BÜ-181 fra Bøtø til Værløse i tiden fra 20.-30. juni 1945.

En af de »mere kendte« blandt disse er dansk militærflyvnings nestor og DFF's gode ven: *oberts Ludvig Bjarkov*. Forelagt sagen lyder Bjarkov's tilbagemelding<sup>48</sup>:

Gentofte, 13. oktober 1987

Kære Paul Ancker

Tak for dit kort af 8 ds. bilagt kopier fra Rigsarkivet. Det er ganske rigtigt, at jeg fik overdraget hvervet at møde den kommission, som ville komme for at rydde op i de tyske efterladenskaber her i landet.

Først og fremmest faldt det mig ind, at vi havde her en mulighed for at samle en eskadrille eller 2 af skolefartøjer og komme i gang med flyvningen igen. Derfor tog jeg sammen med nogle hjælpere til Bøtø, og vi fløj

en del fartøjer til Værløse i det forfængelige håb, at kommissionen ville synes godt om mit forslag, men det viste sig at være ganske fejlbedømt.

Jeg mødte kommissionen til et møde for at få fastlagt fremgangsmåderne for at få rensat landet for tysk flyvemateriel.

Her forelagde jeg min plan, men den faldt ikke i god jord »ikke tale om at vi måtte få så meget som et instrument fra et fly stående her i landet.«

Ordren lød på, at al tysk materiel skulle destrueres<sup>49</sup>.

Den lille samling fly, som vi havde stillet op i Værløse, og som vi troede skulle blive stammen i flyvetropperne nye materiel, måtte vi kønt aflevere igen.

Mere er der vist ikke at sige om den ting. Jeg var hjælpeløs over for kommissionen, alt blev destrueret.

Det var rart at høre, at I havde en god dag den 3. okt. i »Gammel Dok«.

Jeg håber, du kan bruge ovenstående.

Bedste hilsner  
Ludvig Bjarkov

Som kuriosum skal det endelig medtages, at en gennemgang af senere oberstløjtnant A. S. Bendsens logbog for perioden har vist, at »forbindelsesofficeren« blev ved at flyve Bü-181, længe efter at flyene var flyttet til Værløse, og alene i november 1945 har han fløjet typen otte gange. De 7 gange med løjtnant Axel Lannøe som »besætning«.

### Noter til artikel om »Bøtø flyveplads«

1. Markkort for »Pedersdal«, matr. nr. 46q-r-s/Bøtø Nor, Væggerløse Sogn, Falsters Søndre Herred, Maribo Amt.
2. TRAP-DANMARK, 1923, bd. 4.
3. KRM skr. D.1085 af 7. juni 1945 (RA/DLU/KS. A-17).
4. Markkort for 1944 for »Pedersdal« (Ejner Skovgaard-Hansen privatarkiv).
5. ibid, samt Paul E. Ancker privatarkiv mrk. »Tyske Flyvepladser i Danmark«.
6. Markkort for »Pedersdal« for 1945, (Ejner Skovgaard-Hansen Privatarkiv). Baneretninger angives med de to første cifre af gradtallet i »misvisende« retning. Eksempelvis en bane, der går i retning 180° (»misvisende«), vil blive benævnt: »Bane 18«. Den modsatte retning bliver som følge heraf »Bane 36« - nemlig retningen 360° (»misvisende«).
7. Oversigt over tyske luftstyrker m.m. i Danmark ultimo april 1945, udarbejdet i Stockholm, den 2. maj 1945. (RA/DLU/A-27/Læg. »Flyvepladser i almindelighed«). »HIPO« står for »Hilfs-Polizei«, og var et »dansk« korps (tyske håndlangere).
8. ibid, Luftværnsbatteriet bestod af to opstillinger henholdsvis øst og vest for færgeløjet. Bemandingen var 30 mand, der var indkvarteret i barakker i tilslutning til skytspositionerne. Radarstationen lå længere ude ved Gedser Odde, og der tjene-stegjorde i alt 50 mand ved dette anlæg.
9. Gunnar Skovgaard-Hansen, privatarkiv. ➡➡➡