



Flyvehistorisk Tidsskrift er medlemsblad for Dansk Flyvehistorisk Forening, og udkommer fire gange årligt. Foreningens formål er at skabe interesse for flyvningens historie ved udgivelse af publikationer, afholdelse af møder, udstillinger og lignende, samt ved indsamling og istandsættelse af flyvehistoriske effekter.

Medlemmer, der indmelder sig i løbet af et år, modtager alle i det pågældende år udsendte numre af tidsskriftet.

Artikler i Flyvehistorisk Tidsskrift står for forfatterens egen regning, og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Flyvehistorisk Forenings mening.

REDAKTIONEN

Bo Strøbyberg
Ove Hermansen
Tom Weihe
Thomas Krogh-Sørensen
Erik Holm

REDAKTIONENS ADRESSE

Bo Strøbyberg
Nybrovej 107
2800 Lyngby
Tlf.: 02 88 69 43
Giro: 7 05 99 06

TRYK

Bogtrykkergaarden Slagslunde ApS.

DANSK FLYVEHISTORISK FORENING

Formand: Bent Vang Jensen
Mosevej 12
2765 Smørum
Tlf.: 02 97 29 44

KONTINGENT FOR 1988:

Senior-kontingent	150,00 kr.
Junior-kontingent (til og med 17 år)	75,00 kr.
65-kontingent (65 år og derover)	75,00 kr.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

ISSN nummer: 0109-8306

Næste nummer udkommer primo januar kvartal

FORSIDEN

CAJO 59 OY-DFH, konstrueret og bygget af Carl Johansen i årene 1959-1967, ses her i Beldringe Lufthavn i 1968. Læs mere om amfibieflyet inde i bladet.

BØTØ FLYVEPLADS

Position: 54°40'N, 11°55'Ø

Af Gunnar Skovgaard-Hansen
og Paul E. Ancker

I sidste nummer af »Flyvehistorisk Tidsskrift« har cand.mag. Henrik Skov Kristensen introduceret sin bog om vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig og bl.a. fremhævet, at bogen indeholder en:

»... minutiøs og detaljeret gennemgang af primært britiske angreb og omstændighederne omkring dem baseret på års systematisk arbejde i britiske, tyske og danske arkiver«.

Da man således angiveligt står overfor et flyvehistorisk værk, der baserer sig på en kildekritisk og forskningsmæssig uangribelig undersøgelse, må forventningerne på forhånd antage betydelige dimensioner.

Den »smagsprøve« på bogens indhold, som er gengivet i FHT 3/1987 vedrørende angrebet på Bøtø flyveplads den 3. maj 1945, kan dog ikke undlade at efterlade det indtryk, at den opgave forfatteren har stillet sig, muligvis har været for ambitiøs.

I betragtning af det meget store antal enkelt-missioner, der er tale om, sammenholdt med den geografiske spredning på de enkelte angreb, måtte det forekomme en næsten uoverkommelig opgave, at behandle dem alle med samme tilbundsående grundighed.

En nærlæsning af artiklen om angrebet på Bøtø flyveplads må da også lede frem til den konklusion, at ikke alle arkivmuligheder har været inddraget i fuldt omfang. Tilsvarende må det være korrekt at fremhæve, at billedteksterne indeholder et betydeligt antal fejlfortolkninger, hvilket kan skyldes, at flyvefaglig ekspertise ikke har været inddraget i bedømmelsen af den fotografiske dokumentation.

Undertegnede medlemmer af Dansk Flyvehistorisk Forening har derfor fundet det nærliggende at følge emnet op og foretage en supplerende undersøgelse af, hvad der igennem private og offentlige arkiver kan dokumenteres vedrørende anlægget af Bøtø flyveplads samt dens anvendelse frem til Royal Air Force angreb på pladsen, som - i øvrigt korrekt angivet - fandt sted den 3. maj 1945.

Bøtø flyveplads anlægges

Det fremgår af et samtidigt markkort for landejendommene »Pedersdal« og »Ødegård« beliggende på Bøtø, at den tyske værnemagt beslaglagde 57,83 ha af »Pedersdals« jorder i foråret 1944¹. Området er beliggende i ejendommens sydlige del (se illustrationen), og begrænses mod nord af et simpelt markskel. Mod øst af et øde sommerhusområde, mod syd af Bøtøskoven og et stykke rørmose. Mod vest forløber et 35-40 meter bredt læbælte beplantet med fyr, el og birk, der begrænses i vestsiden af en afvandingskanal.

Der blev ikke anlagt startbaner, men området blev udlagt med vedvarende græs. En nivellering af pladsen var ikke påkrævet, da overfladen fra naturens hånd var fuldstændig jævn².

Pladsen blev i henhold til samtlige tyske udtalelser til lokalbefolkningen ikke anlagt som en operativ flyveplads, men som spredningsplads i lighed med en række andre flyvepladsanlæg på dette tidspunkt (ca. 30 i alt)³.

I »Læbæltet« mod vest blev der allerede den første sommer indrettet 11 »flyverskjul« til større fly samt et antal mindre anlæg til jagerfly. I pladsens sydøstligste hjørne blev der i tilslutning til den gennemgående vej opført 3 bunkers af sveller og jord i skellet til Bøtøskoven. Senere blev der yderligere etableret 2 betonbunkers i sommerhusområdet øst for pladsen⁴.

Forberedte skyttehuller og voldanlæg til opstilling af brændstofforsyning i tromler forefandt på sydsiden og på vestsiden af pladsen. I mange tilfælde var disse primitive anlæg suppleret med mure af græstørv.

Som tidligere anført var der ikke anlagt noget egentligt banesystem, og principielt kunne der således landes overalt inden for hegnen. Den fremherskende start og landingsretning var derfor primært bestemt af vindretningen og af trævæksten omkring flyvepladsen, hvor især »Læbæltet«