

og Bøtø-skoven udgjorde forhindringer for til- og fraflyvning. Det bedste stræk kom på denne måde til at ligge nærmest syd/nord. Afhængig af vinden kunne man starte og lande fra rørmosen i pladsens sydvestlige hjørne i retning imod gården, som jorden oprindeligt havde tilhørt («Pedersdal»). Eller omvendt, såfremt vinden stod hårdt fra sydvest. Endvidere kunne man vælge at starte fra sydøst mod nordvest, såfremt dette var at foretrække⁵.

Flyvepladsen blev i efteråret 1944 udvidet med yderligere 34,49 ha til i alt 92,32 ha, uden at der blev opført yderligere faciliteter på pladsen. Dette gav en mulighed for at opnå et landingsstræk på ca. 1600 meter i en baneretning på 17/35 og ca. 1500 meter i retningen 15/33. – En afmærkning af pladsen med traditionelle banemærkører («hustage») har aldrig været foretaget, og der blev ikke indrettet signalgård med vindposemast og landdings »T« m.m.⁶

Flyvepladsens anvendelse

Lokalbefolkningen kom ikke til at mærke meget til flyvepladsens eksistens før i slutningen af april 1945. Et vagtmandskab fra HIPO-korpset opretholdt en sabotagevagt i området i anlægsperioden, og i vinteren 1944–45. Senere i 1945 blev vagten overtaget af en regulær vagtstyrke på 10 mand af værnemagten, og denne vagtstyrke var underbragt i et boligkompleks i sommerhusområdet i nærheden, som var beslaglagt til formålet⁷.

Bøtø flyveplads blev ikke på noget tidspunkt udbygget med antiluftskys eller permanente maskingeværstillinger. Det nærmeste luftværnsbatteri lå ca. 10 kilometer syd for pladsen ved Gedser, hvor der ligeledes var etableret en radarstation⁸.

Derimod blev der gjort betydelige anstrengelser for at sløre pladsens tilstedeværelse ved passive modforanstaltninger såsom camouflering af græsarealerne som kvægfolde. Dette blev bl.a. illuderet ved, at der blev boret huller på tværs af landingsarealet, der kunne tjene som basis for en række hegnspæle, på tilsvarende måde som man i de fleste byer har forberedte huller til flagstænger. Når pælene var på plads, var området naturligt opdelt i folde, og en total rydning af området kunne gennemføres ved hjælp af en lastbil eller en landbrugsvogn på under 30 minutter⁹.

Det er tankevækkende, at medens den tyske besættelsesmagt var i færd med at etablere en flyveplads i den sydlige del af »Pedersdals« tilliggende jordarealer, foregik der intensiv svæveflyvning i den nordlige del samt på den anden side »Læbæltet« (umiddelbart vest for pladsen). I eftersommeren 1944 afholdt »Dansk Svæve-

flyveunion« sin tredje »Krigslejr« i tiden 27. august til 24. september. Lejren var opdelt i to perioder af 14 dages varighed, og i første periode blev der foretaget 2250 starter af 86 deltagere, medens der i anden periode blev foretaget 3300 starter af 107 deltagere¹⁰.

På grund af det daglige fællesskab omkring vedligeholdelsen af vej og hegn m.v. samt sporadisk maskinmæssig assistance, kom de ansatte på »Pedersdal« uvilkårligt i kontakt med det faste mandskab på pladsen, og i slutningen af april 1945 lykkedes det en af de ansatte, at få lov til at medfølge en SIEBEL (SI-204D) på en flyvning, der udgik fra Bøtø. Den pågældende har oplyst, at det formentlig var en kurerflyvning, idet missionen gik til Avnø, hvor besætningen afleverede en stor kuvert (eller mindre pakke), hvorefter der blev returneret til Bøtø¹¹.

Den helt store trafik på pladsen indtraf i krigens afsluttende fase omkring 29.–30. april, hvor et større antal fly fra Nordtyskland blev evakueret til Bøtø. Det var hovedsageligt fly fra flyvepladserne i Warnemünde/Rostock-området og fra halvøen syd for Fehmern, der var ved at blive indtaget som krigszone, og i slutningen af april ankom dagligt fly fra disse områder, der var trængt af den russiske fremrykning¹².

Den mere massive evakuering tog sin begyndelse med at chefen for den Siebel-enhed, der var baseret på flyvepladsen ved Rostock, foretog en rekonoscering til Bøtø i en Siebel (SI-204D). Det må formodes, at der ikke på forhånd har været kontakt med pladsen, idet han ikke kunne lande på grund af spærringerne med de tidligere omtalte hegnspæle. Han returnerede derfor til Rostock, og fløj i stedet til Bøtø i en Bü-181 (Bestmann), der kunne landes til trods for pælene.

Pladsen blev herefter klargjort til at modtage de større fly, og bl.a. blev græsset slået i et mønster som vist på illustrationen side 77, for at angive de bedste landingsmuligheder. I løbet af de følgende dage ankom et større antal Siebel (SI-204D) med Luftwaffe-personel og deres pårørende, der på denne måde så en mulighed for at undslippe inden den 2. Hviderussiske armé nåede frem til flyvepladsen i Rostock¹³.

En enkelt af luftfartøjsførerne havde dog taget lidt for let på »vægt- og balanceberegningerne«, og ankom til Bøtø med 16 passagerer samt en betydelig mængde gods og bagage. Dette resulterede i, at SI-204D, reg.nr. RK-BG under indflyvning til tærskelen til »bane 35« sank igennem og ramte en grøft for enden af strækket. Understellet blev herved revet af, men bortset fra nogle mindre skader forløb den utilsigtede »mavelanding«

glat, og hverken passagerer eller besætning kom noget til.

Vraget kom til at ligge ca. 200 meter inde på landingsstrækket, og mandskabet på »Pedersdal« blev derfor anmodet om at komme til assistance med en traktor, således at landingsarealet kunne blive ryddet. Det viste sig dog ikke muligt at flytte flyet med en almindelig landbrugs- traktor, hvorfor motorer og propeller måtte afmonteres, af de tyske mekanikere, der var medfulgt fra Rostock. Herefter gik transporten glat, og vraget blev bugseret over til »Læbæltet« og anbragt ud for »flyverskjul« nr. 11, hvor det fortsat befandt sig om morgenen den 3. maj¹⁴.

Omtrent i samme tidsrum ankom et større antal Bü-181 (Bestmann) fra Rostock-området, og medens enkelte af »Sieblerne« og »Bücker Bestmann-flyene« fortsatte flugten nordover, forblev andre på Bøtø, hvor familierne blev indkvarteret i »Dansk Folkeferies« bebyggelse i sommerhusområdet¹⁵.

30. april ankom et antal Junkers (JU-52/3m MS) fra »Heiligenhafen« på halvøen syd for Fehmern, ligeledes lastet med personlige ejendele og gods. Alle blev indkvarteret i »Feriebyen« men allerede den følgende dag fandt nogle af besætningerne ud af, at de havde været lidt for hurtige til at forlade hjemmebasen, og at en del gods var blevet glemt. Man planlagde derfor at flyve tilbage til Heiligenhafen og hente de omhandlede effekter, og ville samtidig medtage en motorcykel med sidevogn, der kunne gøre dem mobile i Danmark¹⁶.

Flyet (en JU-52/3m MS) var parkeret i pladsens nordvestligste hjørne, og en medarbejder fra »Pedersdal«, der var beskæftiget ganske tæt ved den standplads (flyverskjul nr. 2), hvor man var ved at gøre klar til start, spurgte besætningen, hvor de skulle flyve hen. Han fik forklaringen om, at man ville flyve tilbage til hjemmebasen og afhente de omhandlede effekter samt en motorcykel.

Den pågældende forespurgte herefter, om han eventuelt kunne få lov at deltage i flyvningen, men besætningen advarede ham imod at tage med, da man måtte forvente at blive beskudt enten i luften eller under opholdet i Tyskland. Sagen blev drøftet, og tilsidst gav luftfartøjsføreren ham lov til at medfølge »på eget ansvar«.

Flyvningen startede fra Bøtø den 1. maj om formiddagen og gik direkte i lav højde til Fehmern og videre til fastlandet, hvor man landede på Heiligenhafen efter 20 minutters flyvning. De omhandlede effekter blev lastet, men motorcyklen måtte skilles ad for at komme ind i flyet, hvilket tog nogen tid. Man havde parkeret imellem et større antal helt eller del-