

10. Flyvetidsskriftet »FLYV«, nr. 11, 1944.
11. Gunnar Skovgaard-Hansen, privatarkiv.
12. *ibid.*
13. Politiken: »2. verdenskrig - hvornår skete det?« p. 436f.
14. På billedet i FHT 3/1987 kan man bl.a. se, at »glasnæsen« mangler på vraget. Dette plexiglas skjold er nu i Danmarks Flyvemuseums besiddelse efter at have tjent som kyllingetrug igennem mere end 40 år på Falster. (Ejner Skovgaard-Hansen, privatarkiv).
15. Institutionen »Dansk Folkeferies« ferie-koloni på Marielyst (Bøtø).
16. JU-52/3m (MS) var en special-udrustet JU-52, der havde monteret en ring af betydelig størrelse under flyet. Diametere på ringen var ca. 14 1/2 meter og ringen var ophængt i beslag og wirer. »MS« står for »Minensuche«, og inden i ringen var der monteret et system af fingertykke ledninger, hvorigennem der blev sendt en strøm på 300 ampère. Strøm til mineringen blev leveret af en særlig strømgenerator, der var monteret i kabinen på flyet. Når magnetiske miner blev overfløjet i lav højde, var det inducerede kraftfelt omkring flyet nok til at udløse detonationsmekanismen på minen. Se illustrationen i bladet.
17. Flyet blev som anført kørt helt op imod den udhuggede standplads ved »flyverskjul nr. 2«, og flyet kom derfor til at stå modsat alle andre fly - nemlig med halen mod flyvefeltet.
18. Oberstleutnant v. Wedel (tysk forbindelsesofficer) indberetning til 1. st Para. Brgd. (RA/DLU/A-17), samt billedmateriale (fotografisk dokumentation) fra diverse offentlige og private arkiver.
19. Poul Adrian og Jørgen Kobbernagel, privatarkiver.
20. 406 RCAF Squadron »Operational Record Book«, 2./3. maj 1945. (PRO/Air-27/1791). Operationsdagbogen består af to dele - en tekst og begivenhedsdel og en logbog. Tekstdelen føres af »vagthavende officer«, der subjektivt medtager, hvad han finder bør nævnes. - Eksempelvis anføres under 1. maj 1945.
- »This morning a report of Hitler's death was announced. Flag remained full mast«.
- Logbogen derimod føres i henhold til skriftlig dokumentation f.eks. fra flyvekontrollen og efterretningsofficeren m.fl. Som kilde betragtet må logbogen derfor tillægges størst vidneverdi.
21. Det kan ikke på det foreliggende grundlag forklares, hvorfor »Bøtø-flyveplads« er blevet valgt som mål for en »frivillig« »Ranger-mission«. Spørgsmålet er interessant og vil blive undersøgt bl.a. på »Wing-level« og på »Group-level« for at finde ud af, hvorledes det efterretningsmæssige fjendebillede og missionen hænger sammen. Den britiske efterretningstjenesten har været meget opmærksom på forflytningerne fra Rostock og Heiligenhafen af et større antal tyske enheder. Netop i disse dage var der et massivt opbud af flygtningeskibe på vej nordpå mod de danske stræder, og RAF satte jagerbombere ind for at standse dem. Tilsvarende var »Coastal Command« engageret i Kattegat og Skagerak for at forhindre tyske u-både i at undslippe - eventuelt med krigsforbrydere og andre nøglepersoner ombord. Kjeld Rønhof og E. Qvistgaard Hansen privatarkiver.
- Se også: Pierre Clostermann: Le Grand Cirque«, p. 212f samt Rønhof: »Vi startede fra England«, p. 138f og Kaj Birksteds logbog for perioden.
22. Mosquito NF XXX, var udstyret med »Mark X« søgeradar samt med »Monica«, der var en passiv radar monteret, således at den kunne give advarsel om angreb bagfra. Se bl.a. Stuart Howe: »Mosquito Portfolio«, London, 1984.
23. Den bedste (mest økonomiske) hastighed for Mosquito ligger omkring 220 kts. Imidlertid er de udmålte distancer direkte imellem de navngivne destinationer, hvorfor den aktuelle hastighed nok har været noget større end her angivet.
24. »Combat Reports« for »Verdict-20« og »Verdict-22« (PRO/Air-50/139) samt Appendix 115+116 (PRO/Air 27/1792).
25. Det er for nærværende ikke muligt, at forklare, hvorfor man har brugt betegnelsen »Marrebæk« frem for »Bøtø« eller »Marielyst«. Specielt forekommer det ejendommeligt under den synsvinkel, at Bøtøskoven er et markant »check-punkt« på egnen. En nærmere undersøgelse af engelske flyvekort fra 2. verdenskrig sammenholdt med yderligere arkivundersøgelser af baggrunden for missionen kan måske give svaret.
26. Det er uvist, hvor mange »flares« flyet har nedkastet, men da det var beordret som en »Fare dropping mission«, må det antages, at der har været mindst 4 faldskærmsblus ombord. Der er med sikkerhed lokaliseret hylstrene fra 2 »flares« i området. En som vist på rekonstruktionen, og en på den side af »Læbæltet«, der vender mod flyvepladsen, samt muligvis et til i nærheden af et af flyvrage. Afhængig af vinden, som angives at have været svag østlig, har faldskærmsblussene altså »hængt« over pladsens vestlige halvdel, og er herfra drevet over i nærheden af »Læbæltet«.
27. Det må formodes, at Caine på dette angreb er kommet ind fra »Rørmosen«, og har gennemfløjet pladsen på en nordøstlig kurs. Han er derved passeret over både den sydlige og den østlige gruppering.
28. Det har ikke kunnet bekræftes af øjenvidner, at der er blevet skudt efter de to Mosquito-fly på noget tidspunkt. Det er på den anden side mindre sandsynligt at en beskydning har fundet sted. En medvirkende årsag til bemærkningen kunne være »rutinemæssig« forklaring på, hvorfor man afbrød missionen, selv om det naturligvis også har talt med, at magnesiumblussene i nogen grad har forstyrret regenereringen af besætningens »nattesyn«.
29. Se note 24 ovenfor.
30. JU-352, Herkules var et betydeligt større fly end JU-52/3m både i dimensioner og i motorstørrelse. Konstruktionen var speciell, fordi der var tale om brug af »ikke strategiske« materialer. Vingerne var af træ, og næsten hele skroget af stålør og lærred.
31. Ifølge øjenvidneerklæringer var de to fly drænet for benzin til brug for de rådige køretøjer. Dette forklarer, hvorfor de ikke eksploderede og brød i brand ligesom de øvrige fly. (Paul E. Ancker, privatarkiv).
32. JU-290, hører til »familien«: JU-90, JU-290 og JU-390 (men ikke »190«). Flyet var oprindeligt et transportfly udviklet fra JU-89, og indgik i trediverne i Lufthansas flåde. Senere blev flyet udviklet til »Maritime Patrol Aircraft«. Flyet har fire motorer og er omtrent dobbelt så stort som SI-204D - men den dobbelte halefinne ligger.
33. Det angives på missionsrapporterne, hvor mange skud, der er brugt samt hvilken kombination man har anvendt. Panserbrydende, lysspor, brisant ... etc. (PRO/Air-27/1792).
34. Poul Adrian og Jørgen Kobbernagel, privatarkiver.
35. Se note 31.
36. Bøtø-skoven udgøres af en tæt højskov af gran og fyr, der rejser sig til en betydelig højde. Dette betyder, at morgensolen først viser sig over skoven i den nordlige ende af flyvepladsen, og at slagskyggen umiddelbart nord for skoven vedvarer hele morgenen.
37. Se note 17.
38. Dette fly var udbrændt totalt. Medens der på andre lokaliteter som oftest fandtes dele af flyet, som ikke havde været berørt af flammerne, var både skrog, vinger og hale brændt på dette fly, ligesom de tre stjernemotorer var smeltet ned på grund af varmeudviklingen. (Paul E. Ancker, privatarkiv).
39. Se note 32.
- 440 Oplysningerne er medtaget i missionsrapporterne. (PRO/Air-27/1792). Se i øvrigt note 33.
41. Flyvertroppernes tekniske Tjeneste skrivelse af 10. september 1945, G.f.H.F. indg. nr. 253/45. (RA/Gf.H.F./A-8).
42. Se note 18.
43. Se PRO/Air-27/1791 vedr. opgørelsen i 406 RCAF Squadrons »Operational Record Book«. Der er en difference på oplysningerne i tekstdelen og i logbogen, idet der i tekstdelen for »Verdict-22« står: 3 JU-52 destroyed, 1 JU 352 destroyed og 3 JU-52 damaged. I logbogen står derimod: 4 JU-52 destroyed, 1 JU-352 destroyed og 2 JU-52 damaged. Kildekritisk må sidstnævnte oplysninger prioriteres (jvfr. note 20 ovenfor), da disse oplysninger bl.a. baserer sig på data fra de hjembragte skudfilm.
44. Gunnar og Ejner Skovgaard-Hansen, privatarkiv.
45. Paul E. Ancker, privatarkiv.
46. RA/DLU/A-27/Læg. »Flyvepladser i almindelighed«.
47. RA/G.f.H.F./A-8.
48. Oberst Ludvig Bjarkov er født den 7. juni 1891 i Sæby i Hornsherred, hvor hans far var gårdejer. Ludvig Bjarkov valgte efter sin militærudannelse at blive militærflyver og fik sit certifikat i 1917. Bjarkov har således gennemlevet en betydelig del af den flyvehistorie, som vi andre forsker i på Rigsarkivet.
49. Det var på Yalta-konferencen blevet bestemt, at alt tysk krigsmateriel skulle destrueres, uanset hvilken allieret magt, der kom i besiddelse af det. Dette faktum er samtidig forklaringen på, at f.eks. Norge heller ikke fik lov at beholde de tyske fly, der befandt sig på de norske flyvepladser ved befrielsen.

Artiklen om Bøtø fortsætter i nr. 1/1988.