LUFTSTØTTEPUNKT ROM

"FLUGSTÜTZPUNKT Kdo.3/II ROM"

"Hvis ikke jeg skriver det , er der ingen, der gør det..."

Det er ovenstående erkendelse/sandhed, der har været det drivende insitament til at udføre omstående efterforskningsarbejde.

I taknemmelig erindring om afdøde kommuneskolelærer K.K.K. Boe, Lemvig, der har været mig til stor hjælp med at finde "nulevende kilder" til min historieskrivning.

Æret være hans minde.

Nærværende eksemplar er renskrevet af Niels Kristian Pedersen, Krunderupparken 18, Naur 7500 Holstebro. den 18. juli 1994 samt suppleret med udsnit af Bent Bågøe Anthonisen: Fæstningsværker i Ringkøbing Amt.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Opdagelse af Rom Flyveplads....5
Besøg på Flyvepladsen....8
Hospitalsbunkeren....9
Ungarerlejren....11
Branddam - svømmebassin.....12
Felthangarerne....17
Flyvefeltet....20
Landwerk-sektionen....24
Rom Flyveplads tilblivelse....26
Flyvefeltet....32
Barakkerne i sektion Berlin....37
Radio- og T.P. Pejlestationen....39
Flugleitung....41
Landwerk-stelle....44
Kommandanturen....44
Bauleitung....46
O-Heim....48
Samlehangaren....49
Havarier og uheld....52
Kaptajn Sommer....57
Havarier fortsat....58
Vilhelmsborg kro....62
Kantinen....65
Skolelæreren fra Fabjerg....66
Mandskabsbarakker....68
Brandstationen....69
Infirmeriet, kapel....71
Bilparken....73
Attrapflyvepladsen i Gudum....75
Bunkersbyggeriet....77
Færdsel i skovene....79
Blokering af flyvefeltet....81
Bombeangreb i 1941....82
Skolelærer K.K.K. Boe.....83
Hauptmann Böesken.....84
Løjtnant Hintzelen....87
Flyveraktivitet på Rom Flyveplads....88
Skydebanen....92
Generalinspektioner....93
General Lindemann....95
Luftnachtrichten....97
Artilleriskydebane....97
Fruerhøj Ungdomsskole....98
Efterskrift....99
1. Seks supplerende oplysninger....99
2. Ingeniørens beretning....100
Supplementsblade....104
Supplementsblad nr. 1....104
Supplemenstblad nr. 2....106
Supplementsblad nr. 3....109
Tyske flyvepladser i Danmark....110

Del af Bent Bågø Anthonisen "Fæstningsværker i Ringkøbing Amt"

Maribo i juli 1982

"LUFTSTØTTEPUNKT ROM"

"FLUGSTÜTZPUNKT Kdo.3/II ROM"

Feltpostnummer

10797 Horstkommandantur A (0) 102 - XI

En historie om en tysk flyveplads i Danmark, baseret på 2 års studier af dansk, tysk og engelsk fagliteratur, og mange, mange samtaler med danskere, der har haft mere eller mindre tilknytning til netop denne flyveplads, som tilsyneladende har været stærkt på vej mod den totale glemsel både officielt og uofficielt, - og det er netop det, der har fået mig til at sikre dette lille stykke krigshistorie for eftertiden.

Jeg siger på ingen måde, at det der står skrevet på de følgende sider, er den skinbarlige historisk korrekte sandhed, men jeg mener mig berettiget til at sige, at i betragtning af, at der bogstaveligt talt intetsomhelst er skrevet om netop denne tyske flyveplads i Danmark fra officielt hold, må de beretninger, som lokale folk, der enten selv har arbejdet på Flyvepladsen under dens anlæggelse og senere drift, eller været iagttagere af små eller store tildragelser på Flyvepladsen og dens omgivelser, være et værdifuldt og vægtigt historisk billede, der nok er værd at kende og huske for nutidige og fremtidige historisk interesserede - ikke mindst på Lemvig egnen.

Jeg står i stor taknemmelighedsgæld til de mange, der hver især kunne bidrage med en lille brik til "puslespillet" om Flyvepladsen i Rom. Særlig taknemmelig er jeg overfor de meget få DER VIRKELIG "VIDSTE NOGET" - OG SOM VILLE FORTÆLLE DET. For det var ikke alle, der ville, angivelig af frygt for at blive stemplet som værnemagere. En frygt jeg måtte konstatere var/er forbavsende levende 37 år efter 2. vendenskrigs afslutning.

Det er på den baggrund, at jeg ikke nævner noget navn på een eneste af mine meddelere, for så er jeg sikker på, at jeg ikke kommer til at skade nogen.

Jeg tilegner dette lille skrift til de nuværende "præstefolk" i Lomborg-Rom sogne - ROSA og KNUD ELLEBY.

Det var nemlig dem, der fortalte mig, at der i deres sogn havde ligget en tysk militær flyveplads. Uden den oplysning var denne historie aldrig blevet skrevet.

Jørgen Nielsen

Som faglige konsulenter og store støtter i min efterforskning af Rom Flyveplads historie takker jeg følgende for aldrig svigtende hjælp og vejledning.

Flyvevåbnets officielle historiker, overassistent Lennart Ege

Flyvevåbnets bibliotek v/hr. Jeppesen og bibliotikar Henny Horskjær

SSG J.M. Kristiansen, Kaptajn i Flyvevåbnet

Flyvestation Karup, E.V.H. Jensen, Historisk Sektion

Søværnets Bibliotek v/kommandørkaptajn Holm

Materielforvalter på FSN Karup, Helmut Spanggaard

fhv. Orlogskaptajn, nuv. sognepræst i Kegnæs Jeff Bech

Som inspirator og stimulerende venner med lige så meget interesse for Flyvningens militære historie som mig selv, takker jeg

Eskadrillechef og uddannelsesofficer, Kaptajn P. Steen-Jensen, Luftmeldedistrikt Nykøbing Falster

Premierløjtnant Seppo Jensen, Lindelt, Gl. Kalvehave

Og sidst, men ikke mindst min barndomsven

Sekundløjtnant Preben Gad, Vordingborg

Uden de 3 sidstnævntes ildhu og periodiske påmindelser, havde jeg nok ikke fået afsluttet dette arbejde. Derfor fortjener disse også en varm tak.

Maribo, torsdag den 26. maj 1983

Jørgen Nielsen

Refshalevej 25,

4930 Maribo.

tlf. 03 882634 (privat)

03 881130 (arb)

Til mine YDERST TÅLMODIGE meddelere af historien om Rom Flyveplads

Så blev jeg endelig færdig med den historie, og glad er jeg - det håber jeg også du bliver.

Det har simpelthen været et vældigt tidskrævende arbejde, men også en kostbar affære så kostbar, at jeg indtrængende vil bede dig om, at betragte min bog som noget temmelig kostbart og ikke smide den væk, når du har læst den.

Af hele mit taknemmelige hjerte under jeg dig bogen, og du skal ikke give mig 1 kr. for den, men jeg beder dig passe på den, da jeg ikke har råd til yderlige eksemplarer.

Hvis du derfor, efter endt gennemlæsning, ikke mener den er værd at gemme på, eller hvis du er skuffet over den, så aflever den på Lemvig Bibliotek Skolegade 3, 7620 Lemvig v/ leder af lokalhistorisk arkiv, bibliotikar Inger Persson. Så er du med til sikre Flyvepladsens historie mod glemsel.

På forhånd tak.

Ellers ønsker jeg dig nogle fornøjelige timer i selskab med

ROM FLYVEPLADS HISTORIE

og endnu engang tak for din hjælp, uden den var denne bog ikke blevet til.

sign.

Jørgen Nielsen

NB. Alle har ret til at kopiere hele eller dele af bogen uden afgifter til mig af nogen art, det gælder hele mit materiale.

Bemærkning fra layouteren af denne hardcopy
Teksten er kopieret fra www.lemvig.com jfr. ovenstående tilladelse hertil og står uredigeret bortset fra mindre ændringer i afsnitsinddeling og overskrifter.
Der henvises i teksten til en del fotos og skitser, som desværre ikke er tilgængelige på webstedet, og derfor ikke medtaget. En bemærkning er gjort, hvor disse skulle have været.

Opdagelse af Rom Flyveplads

Da min kone og jeg var på en 5 mdr forsinket bryllupsrejse i Jylland i sommeren 1967, gæstede vi bl.a. Lomborg Præstegård ved Lemvig, hvor vi var familien Ellebys gæster et par dage. Under en af de hyggelige samtalestunder vi havde i Præstegården nævnte præsteparret (de kom fra Utterslev sogn på Lolland, og det var hos dem jeg havde truffet min kone første gang), at de fra deres sognebørn havde erfaret, at der under krigen havde ligget en tysk flyveplads i den nord-østlige del af deres nye sognekald, men at pladsen ikke var blevet brugt til flyvning efter krigen, og nu var blevet landbrugs- og skovområde, som den havde været før Flyvepladsens anlæggelse.

Mere end at registrere Flyvepladsens eksistens i min hukommelse gjorde jeg ikke dengang, og der skulle komme til at gå 14 år før jeg indledte en nøjere undersøgelse af, hvordan og hvorledes det i grunden forholdt sig med Rom Flyveplads. Jeg tør nok påstå, at det blev en langt mere omfattende og krævende opgave, jeg her havde påtaget mig, end jeg i min vildeste fantasi havde forestillet mig, da jeg i efteråret 1980 begyndte forberedelserne til min undersøgelse med at skaffe mig overblik over, hvem der nu 35 år efter 2. verdenskrigs afslutning, kunne tænkes at gemme eksakt viden om, hvad det Tyske Luftvåben foretog sig i det vestjyske sogn i perioden 1940-45.

For mig var det naturligt at kontakte mennesker i Det danske Flyvevåben samt Flyvevåbnets bibliotek, og jeg fik da også straks god og hjælpsom kontakt - men - det viste sig meget hurtigt, at det var meget lidt, man fra Flyvevåbnets side kunne fortælle om den tyske flyveplads i Rom. Årsagen hertil var, at netop denne flyveplads - og den der ligger i Ry - aldrig kom ind under Det danske Flyvevåben, da dette blev en realitet som selvstændigt værn i 1949, og hverken Hærens Flyvetropper eller Marinens Flyvevæsen havde haft noget med flyvepladsen i Rom at gøre. Den fungerede som flygtningelejr fra 1945 til 1950. Det samme gjorde flyvepladsen i Ry.

Flyvevåbnets officielle historiker overassistent Lennart Ege opfordrede mig på det kraftigeste til at gå videre i min efterforskning og lade resultatet heraf tilgå ham således, at dette kapitel af besættelsestidens historie kunne bevares for eftertiden i Flyvevåbnets arkiv.

Hvad vidste Det danske Flyvevåben så om Rom Flyveplads?

- Rom Flyveplads var en af tyskerne bygget, men ufærdiggjort, sekundær flyveplads for sansynligvis periodisk stationering af bombefly med den allierede skibsfart som mål.
- Pladsen var i brug fra slutningen af 1940 til omkring årsskiftet 1944-45.

Så kort og præcis var Det danske Flyvevåbens oplysninger om Rom Flyveplads. Hvad gjorde jeg så for at komme videre?

Jeg ringede til Lemvig Kommunekontor, for at høre, hvad de lå inde med af arkivalier fra de gamle sognekommuner Lomborg-Rom, hvor der jo, mente jeg da, måtte være adskilligt materiale om Flyvepladsen, da bygningen af denne jo måtte have gjort et stort indtryk på befolkningen, og formodentlig også involveret en hel del af dem i selve arbejdet.

Jeg fik imidlertid det overraskende svar, at man absolut intet vidste om Flyvepladsens anlæggelse og funktion før den 1. juni 1945. Efter denne dato var man imidlertid temmelig velinformeret om Flyvepladsens funktion, idet vældige flygtningeskarer da holdt deres indtog på Flyvepladsområdet, og da flygtningene var "et civilt anliggende" kom deres ophold og trivsel til i høj grad at berøre de ansvarlige kommuner og de omkring Flyvepladsen boende danskere.

Der har ifølge de officielle opgivelser boet 5104 flygtninge på Rom Flyveplads, hvoraf de 121 dør og bliver begravet på Rom kirkegård. De blev alle i årene 1966-67 gravet op igen - af italienske arbejdere - og ført til den stilfulde "nye" tyske kirkegård vest for Grove kirke, hvor de nu ligger begravet smukt og enkelt og omhyggeligt registreret på de stærkt talende kors. Det blev dog alligevel fra Lemvig kommune, jeg fik stor hjælp, idet en meget interesseret fuldmægtig i Socialforvaltningen kom i tanke om, at en ung pige for nogle år siden havde skrevet en seminarieafhandling om flygtningene på Rom Flyveplads, og at en kopi af denne afhandling lå "et eller andet sted" i kommunens arkiv. Den blev vist aldrig fundet - ihvertfald kunne den ikke findes under "kilder" til flyvepladsens militære historie.

Fra Lemvig kommune mente "nogen" dog at huske "at tyskerne ikke havde brugt flyvepladsen i Rom ret meget under krigen" - citat slut.

En opringning til Lemvig kommunes tekniske forvaltning med forespørgsel om, hvad de lå inde med af kortmateriale vedrørende flyvepladsen i Rom, blev af en uhyre høflig ingeniør besvaret med, "at man da havde kort nok over den nuværende Lemvig Flyveplads, og at denne var et stykke af den tyske flyveplads, men at man intet som helst havde på forvaltningen fra tyskertiden". citat slut.

Det så altså ikke ud til, at jeg kunne komme videre ved kommunens hjælp, men så foreslog den tidligere nævnte fuldmægtig på socialforvaltningen, at han, hvis jeg ville have nogle dages tålmodighed, fandt frem til den unge piges nuværende adresse, for det kunne jo være, at jeg ved hendes hjælp, kunne komme i forbindelse med folk, der kendte noget til Flyvepladsens historie.

Naturligvis tog jeg med glæde imod tilbudet, og en lille uges tid senere havde jeg den unge lærerindes navn og adresse. Jeg ringede hende op og forklarede hvad jeg ønskede. Hun erklærede sig straks rede til at hjælpe mig i min søgen.

Efter endnu et par uger stod jeg pludselig med 3 gode indfaldsvinkler til Ron Flyveplads historie.

Den største og bredeste gik gennem den unge lærerindes kontaktpersoner.

Den anden gik gennem den unge lærerindes gamle lærer, gennem ham kom jeg i forbindelse med den, der nok idag ved mest om, hvad der foregik krigen igennem på Rom Flyveplads - en mand der tillige er interesseret flykender og derfor sidder inde med umådelig værdifuld viden om de tyske flytyper på pladsen.

Den tredie og sidste indfaldsvinkel gik gennem de nævnte kontaktpersoner i Det danske Flyvevåben og dets bibliotek, og kommandørkaptajn Holm på Søværnets bibliotek, der udviste en helt enestående interesse for at fremskaffe alle tilgængelige kildeskrifter bl.a. tog han iniativet til at finde kildelister i Landsarkivet, der igennem de 2 år dette arbejde har stået på, har vist sig overmåde givende.

Jeg gjorde hurtigt den erfaring, at for hvert besvaret spørgsmål dukkede mindst 2 nye op. I særlig grad følte jeg mig hæmmet af, ikke at kunne færdes på Flyvepladsen og blandt de mennesker, der kendte til forholdene.

Kort sagt, jeg måtte i bogstaveligste forstand konstatere, at der er meget langt mellem Maribo og Lomborg-Rom. Jeg har ikke idag tal på, hvor mange telefonsamtaler og breve, jeg i disse 2 år har vekslet med mine kontaktpersoner, men min kone, der blandt mange andre gode egenskaber, også er en fortræffelig finansminister for vor lille familie siger med anklagende tonefald, at det er uhyggeligt mange og lange telefonsamtaler, jeg har ført med mine meddelere i stille aftentimer, så det skal nok passe, at de dejlige og spændende timer jeg har brugt på telefoninterwieus, har kostet en pæn sum penge, men disse samtaler har været absolut nødvendige, hvad den ene af mine dygtige meddeleres pludselige død til fulde beviser. Afdøde havde fortalt mig alt hvad han vidste, og det var slet ikke så lidt. Han havde bl.a. overværet, den første natlige nødlanding, en tysk bombemaskine i brand foretog, på Rom Flyveplads sidst i september 1940.

Da jeg begyndte de personlige samtaler med folk, der havde arbejdet på flyvepladsen i Rom, gjorde jeg den samme erfaring, som da jeg udførte det samme efterforskningsarbejde vedrørende flyvepladsen i Ry - nemlig, at frygten for at blive beskyldt for værnemagerri sad dybt i folk endnu så mange år efter krigens afslutning.

En god del af mine meddelere stillede som betingelse for at fortælle om deres iagttagelse og oplevelser i forbindelse med flyvepladsen, at jeg ikke nævnte deres navne, og det lovede jeg naturligvis.

Det har aldrig været min mening "at rive op i gamle sår" , men udelukkende at få sikret og samlet mest muligt af de af mig valgte historiske emner, og derfor gør det ingenting, at mine meddelere forbliver annonyme, når de blot giver deres viden videre til kommende generationer. Jeg må med stor glæde sige, at det gjorde de beredvilligt - næsten alle da.

Da jeg var kommet godt igang med mit materiale opstod et nyt og -skulle det vise sig meget vanskeligt problem. Der havde nemlig i Rom Flyveplads umiddelbare nærhed mod syd, vest og noget nordligere samt i selve Lemvig været garnisoneret tyske tropper af andre våbenarter end fra Luftwaffe. Det drejede sig, så vidt som jeg har kunnet efterspore det, om infanteriregimenter delt ud på kompagnier under hvil og reorganisering efter udstået fronttjeneste. For mange danske var alle tyske soldater simpelthen ens, man kendte ikke forskel på våbenarterne, når der ses bort fra SS-tropper og marinesoldater, der var let genkendelige på deres særlige uniformering.

Mine meddelere, eller rettere de fleste af dem, havde store besværligheder med at "sortere" de tyske soldater, men det hjalp dog noget, at de nævnte infanterisoldater var russiske, polske og - navnlig - ungarske i brune uniformer, der var i tysk tjeneste.

Til sidst lykkedes det dog ved forenede anstrengelser, at udskille Luftwaffe-personellet fra "de andre", men det tog sørme lang tid.

Det skal derfor i skrivende stund være muligt, nogenlunde nøjagtigt, at klarlægge Luftwaffes styrke og faciliteter, uden uvedkommende troppers indblanding. Jeg har netop anset dette for at være vigtigt for den historiske korrektheds skyld. Derfor brugte jeg virkelig megen tid på efterprøvning af de personelmængder, antal køretøjer og bygninger og bunkers indenfor og udenfor hegnet omkring Flyvepladsen, som blev mig opgivet, og jeg tror af ærlig overbevisning, at det er lykkedes mig at komme de nøjagtige tal meget nær, fordi jeg nu har talt med virkelig skarpe iagttagere, der havde deres daglige virke på Flyvepladsen til slutningen af 1944.

Efter den tid har jeg ikke kunnet få andet end skønsmæssige opgivelser.

Besøg på Flyvepladsen.

Det stod mig i foråret 1981 klart, at et besøg på Rom Flyveplads var både særdeles ønskeligt og nødvendigt i forbindelse med den videre efterforskning, og i særlig grad nødvendig for at sikre mig, ved personlige samtaler på selve stedet for begivenhederne med de folk, som havde været øjenvidner, at evt. misforståelser og misfortolkninger fra min side blev rettet.

Jeg fik derfor truffet de nødvendige aftaler med mine, indtil da, mest indsigtsfulde meddelere om, at jeg i sommerferien 1981 skulle komme op til dem, og vi sammen skulle gennemgå Flyvepladsen.

Dette besøg fandt sted i den første uge i juli og gav mig et enormt udbytte. Den ene af mine meddelere har køretilladelse til bilkørsel på skovvejene i Kronheden og Klosterheden plantager, hvad der gav mulighed for at komme det meste af det store område igennem på den dag, vi sammen havde afsat til det. Det er forbudt alm. mennesker at færdes på skovvejene i bil på grund af den latente brandfare.

Indtil denne ekskusion gennemførtes gennempløjede jeg alt hvad jeg, med de nævnte bibliotekers hjælp, kunne få fat i af faglitteratur, som kunne tænkes at omtale Rom Flyveplads.

Det drejede sig hovedsageligt om engelsk og tysk flyvevåbenhistorie, men resultatet heraf stod slet ikke i rimelig forhold til den tid, jeg brugte på det - bortset fra, at jeg fik forøget min viden om Luftkrigen og dens vilkår under anden verdenskrig ganske betydeligt.

Samtidig hermed fortsatte jeg med telefonsamtaler og brevveksling med nye meddelere i Lemvigområdet samt mine kontaktfolk i det danske flyvevåben.

Det må her være det rette sted at fremhæve den meget store hjælp, som blev ydet mig, navnlig fra Historisk Forening på Flyvestation Karup, der ved udgangen af juni 1981 havde skaffet mig alt hvad de overhovedet kunne opdrive om Rom. Jeg er dem virkelig taknemmelig.

Da jeg så stod klar til at tage på sommerferie den sidste uge af juni 1981, stod jeg med en meget diger samling fortællinger og spredte oplysninger om Rom Flyveplads.

I dette materiale var der naturligvis en masse "løse ender og uafklarede spørgsmål". Jeg foretog derfor en "nedkogning" og koncentration af materialet og med dette i bagagen, drog jeg og min familie så til Jylland.

Vi ferierede i Alken Præstegård, hvorfra jeg sammen med min kones onkel, præsten, foretog ekskusioner til den nærliggende Ry Flyveplads, og jeg fik mange og gode samtaler med lokalfolk, som præsten havde funnet frem til, der havde viden om denne flyveplads under krigen, så jeg havde vældig travlt med at skrive ned, hvad jeg blev fortalt.

Fra Alken Præstegård traf jeg de sidste telefonaftaler med mine venner i Lomborg-Rom og tidlig næste morgen kørte kørte jeg sammen med mine 2 drende på 7 og 11 år så ud af præstegården og til Lemvig, som vi nåede til kl. 9.18. Vi havde aftalt, at vi skulle mødes hos den ene af mine meddelere, en af dem jeg vil kalde mine hovedkilder til Flyvepladsens historie. Jeg må sige, at jeg blev glædelig overrasket over

den modtagelse, jeg og mine drenge fik. Der var simpelthen dækket alle tiders morgenbord til os og til endnu en af de virkelig velinformerede. Under kaffedrikningen drøftede vi dagens forløb, således som vi havde tænkt os, den skulle gå. Vi vedtog, at først gennemgik vi mine mange spørgsmål, og ville dernæst køre vi ud på Flyvepladsen og se den og afklare de spørgsmål, som vi ikke kunne afklare ved det dejlige kaffebord.

Efter en grundig teoretisk forberedelse, også kulinarisk, kørte vi ud på Flyvepladsen. Derude traf vi straks en af de i anlægget af Flyvepladsen deltagende entreprenører. Dette møde var ganske tilfældigt og ikke aftalt. Entreprenøren, som jeg blev præsenteret for af mine 2 førere, var ikke interesseret i at snakke historie. Han indtog straks en høflig men yderst kølig og afvisende holdning, og virkede i det hele taget meget ilde berørt ved dette møde, hvad der lod til at more mine 2 førere umådelig meget.

Nå min vært og hans ven og drengene og jeg begyndte nu vores rundtur, idet vi tog vort udgangspunkt i Flyvepladsens nordlige del, hvor der i sin tid havde ligget de 3 hovedbygninger, her nævnt efter vigtighed: 1. Flugleitung, 2. Kommandanturen og 3. Bauleitung.

Umiddelbart bag disse bygninger lå beskyttelsesbunkerområdet, og mange af disse bunkers, som alle er der endnu, var vi nede i - iøvrigt nysgerrigt fulgt næsten ind i bunkerne af nogle pæne og absolut fredelige køer.

Jeg fik en grundig forklaring om hvilke bunker, der havde hørt til hvilken sektion af personellet, og fik beskrevet byggeterminerne og forløbet. Efter turen i bunkerne gik vi gennem det tidligere barakområde, hvor mine førere udpegede, og jeg indtegnede, hvor der havde ligget hvad.

Jeg fik derefter beskrevet selve flyvefeltets afgrænsning samt forklaret, hvor, hvordan og hvornår dette blev udvidet.

Vi beså en af de cirkulære maskingerværreder i beton, som der ligger 4 af i flyvefeltets hjørner, dog er de 2 vestligste blevet bortsprængt i 1952, fordi de lå i vejen for landbrugsetableringen, men mine førere kunne nøjagtigt udpege deres posision for mig både i marken og på kortet.

Vi rundede første del af besigtigelsen af med at besøge de beskedne landbrugsbygninger, hvor i sin tid LANDWERK, Flyvepladsens landbrugssektion, havde til huse. Derfra kørte vi tilbage til Lemvig-Ringkøbing landevejen og passerede tværs over denne mod vest, hvor vi gennemgik Flyvepladsens belægningsområde og infirmerisektionen.

Her ligger også Flyvepladsens imponerende skydebane for håndvåben, men den beså jeg ikke før i 1982.

Hospitalsbunkeren

Det mest storslåede endnu bestående minde om Flyvepladsen i Rom er så absolut den store hospitalsbunker i skoven vest for Lemvig-Ringkøbing landevej. Bunkeren ligger særdeles godt gemt, så godt, at jeg ikke kunne finde den igen i l982.

I 1981 viste mine førere mig og mine drenge den. Bunkeren er på 2 etager under jorden med bl.a. skrå nedfiringsskakter til bårer gennem den tykke beton. Denne store bunker virker i sin gabende tomhed, totale stilhed og mørke meget fascinerende med sine kringlede gange og store rum. Mine førere, hvoraf den ene har sin daglige gang i de store plantager/skove på Kronheden, forklarede indgående om hospitalsbunkerens indretning såvel som dens tilblivelse i 1941. Ja, den var ikke færdig før i 1942, hvad man nemt forstår, når man ser dens vældige størrelse og dens mange gange og rum. Jeg fik at vide, at hospitalsbunkeren 2 gange er blevet muret til, så ingen kunne komme ned i og ind i den, men at ukendte mennesker har nedbrudt murværket, der nu ligger i en uordentlige hobe udenfor indgangen. Så bunkeren er nu igen tilgængelig. Mine førere fortalte med megen alvor, om hvor bange skovens folk var for, at hospitaltbunkeren en dag skal blive årsag til en alvorlig ulykke. Efter jeg nu selv har gennemvandret denne bunkers øverste etage under kyndig ledelse, forstår jeg skovvæsenets frygt.

Inde i bunkerens gange er der kvadratiske huller på 50x50 cm i gulvene - det samme gælder i enkelte af rummene. Disse huller, der ikke er sikrede på nogen måde, er de gamle nødopgange fra bunkerens underetage. Da bunkerens indre henligger i mørke er disse nødopgangshuller de rene dødsfælder, for som mine førere sagde det "falder et menneske ned i en af disse åbninger lander vedkommende på betongulv uden nogetsomhelst til at tage fra i faldet. Højden/dybden i faldet vil blive på 6 m grundet

betondækkets tykkelse mellem de 2 etager og de 3 m lofthøjde i bunkerens underetage, alvorlige kvæstelser kan simpelthen ikke undgås".

Skulle vedkommende, der falder ned, alligevel være så usansynlig heldig at slippe nogenlunde heldigt fra faldet, er der ingen mulighed for at komme op igen, for alle stiger og trapper, der i bunkerens indre var af jern, er blevet fjernet af produkthandlere allerede i juni 1945 - inden flygtningene kom.

Mine førere fortalte, at Statsskovbruget nu seriøst overvejer at støbe en "hammerfast" betonspærring af indgangsdøren til hospitalsbunkeren, således at skovfolkene kunne sove roligt uden frygt for at skulle finde døde eller kvæstede, når de ca. 1 gang hver 14. dag inspicerer bunkeren, hvor man iøvrigt aldrig kom i nederste etage på grund af de manglende trapper.

Bunkerens nødudgang er effektivt spærret, idet der allerede i 1945, efter at produkthandlere havde fjernet panserdøren, blev fyldt 5 tons betonbrokker ned i opgangsskakten - nødudgangen har forbindelse til hospitalsbunkerens nederste etage, og ovenpå brokkerne blev der læsset 4 vognlæs jord, hvorefter jorden planeredes, og der blev i 1952 plantet grantræer henover.

Da jeg og mine drenge var inde i den store bunker, skete det under brug af 2 meget kraftige håndlygter og med skovløberen gående foran os, og hvor den anden af vore førere og jeg havde hver en af drengene i hånden. Det var selv med 2 lygters lyskegler rettet samtidig ned i en af "faldgruberne" umuligt at se noget nede i bunkerens underste etage, hvor der rugede et for os uigennemtrængeeligt mørke - så løb det mig koldt ned af ryggen ved at tænke på, hvad der ville ske, hvis en af os faldt derned.

Som afslutning på omtalen af hospitalsbunkeren kan jeg fortælle, at den i 1978 havde dannet bolig for 2 undvegne straffefanger i et par dage, indtil de ved en ordinær inspektion af bunkeren blev opdaget af Skovvæsenets folk, og efter en kort jagt anholdt af skovfolkene og det tilkaldte politi fra Lemvig.

Skovfolkene betegnede det som et mirakel, at ingen af de 2 fanger var styrtet ned i bunkerens underetage, men de havde heller ikke turdet gå længere ind i den store mørke bunker end til forgangene og de yderste rum, men også her er der 2 faldgruber.

Hospitalsbunkeren ligger i Nødskoven, og det samme har en række infanteribarakker, der senere blev brugt af flygtningene, gjort.

Ved disse infanteribarakker, der aldrig har haft noget med Flyvepladsen at gøre, blev der gravet brønde af vekslende dybde, alt efter hvor langt, der var ned til grundvandet. Disse brønde er på få undtagelser nær, ikke mere end 1 m i omkreds, men det er så sandelig også nok til, at folk kan styrte ned i dem, hvis man træder igennem de nu efterhånden bortrådnede trædæksler, der under krigen blev anbragt over dem. Skovfolkene sørger omgående for total opfyldning af hver eneste af disse brønde, når de tilfældigvis finder en af dem. I nogle af brøndene har man måtte fylde op til 3 læs grus fra en traktorvogn, før brønden var fyldt fuldstændig. Andre af brøndene har man kunnet fylde med bare et halvt læs grus.

Lederen af Statsskovbruget på Kronheden og Klosterheden, skovridderen, søgte, straks efter at Flyvepladsen og dens omgivelser var ryddet for flygtninge i 1950, at få et kort over de mange brønde, der lå spredt i området, men et sådant fandtes ikke og blev ikke lavet af danskerne heller, hvad der altså nu idag volder så stor risiko for turister i skoven, nødskoven, og besvær og også fare for skovens arbejdere. Brøndene er idag fuldstændig camoufleret under det høje græs i skovbunden, og

eneste advarsel skovarbejderne har at gå efter er, når de støder på fundamentsrester eller lign. der kan advisere, at der formodentlig findes een eller flere brønde i nærheden.

Der er til dato ikke sket nogen ulykke med de skjulte brønde, men mine førere gav samstemmende udtryk for, at dette udelukkende kunne tilskrives skovarbejdernes forsigtighed, når de arbejdede i denne del af skoven samt, at der heldigvis ikke kommer så mange turister i Klosterhede Plantage i det hele taget.

Traf skovfolkene turister i Nødskoven, advarede de dem naturligvis omgående mod brøndene, og undlod at omtale hospitalsbunkerens eksistens, for ikke at give turisterne lyst til at se den.

Som regel forsvandt turisterne da også omgående, når de fik den velmente advarsel.

Generelt betragtes hele nødskoven som fareområde, men skovfolkene selv regner med et fareområde, der går fra nøjagtigt 2 km syd for Rom kirke til den sydligste tværgående gennemkørselsvej, altså en 1800 m lang strækning nord-syd. Nødskoven er godt 1 km bred, og hele skovstykket nord for den sydligste gennemkørselsvej er det område skovfolkene selv betegner som farligt - på grund af brøndene.

Ungarerlejren

Der findes endnu et risikoområde med samme årsag, nemlig ukendte tilfældigt gravede brønde i et barakområde. Da nogle af mine læsere måske skulle få lyst til at aflægge Rom Flyveplads et besøg, efter at have læst denne historie, videregiver jeg derfor også dette andet fareområdes nøjagtige geografiske afgrænsning, og da der der i dette område intet som helst interessant er at se udover nogle lave træbeplantede dækningsvolde, der har omgivet de der i sin tid stående barakker, kan man roligt holde sig derfra uden at gå glip af noget.

Det drejer sig om den såkaldte Ungarerlejr, der i 1943 blev anlagt på selve det "Luftwaffe tilhørende areal", ifølge en af mine meddelere, direkte imod en skarp protest fra Flyvepladsens kommandant.

"Ungarerlejren", der naturligvis beboedes af ungarske soldater og efter krigen af flygtninge, lå når vi igen tager Rom kirke som udgangspunkt nøjagtigt 3800 m syd for kirken og er fareområdets nordgrænse, og her er vi altså øst for Lemvig-Ringkøbing landevejen, der danner fareområdets vestgrænse på samme måde som landevejen danner Nødskovens østgrænse. De 3800 m syd for Rom kirke, når vi kører fra Lemvig mod Ringkøbing af "den slagne landevej" danner altså fareområdets nordvestlige hjørne. Herfra langs skoven skal vi ca 1,5 km stik øst, så er vi ved områdets nordøstre hjørne, herfra går vi 1 km ret syd til vi når næste øst-vestgående skovvej, som altså her danner det sydøstre hjørne, og så følger vi ellers bare skovvejen ud til Lemvig-Ringkøbing landevejen igen, og hvor skovvejen mødes med landevejen, er vi ved Ungarerlejrens, og dermed fareområdets sydvestlige hjørne. De opgivne mål er maximummål.

Jeg skal senere komme nærmere ind på forholdet mellem Luftwaffe personellet og Ungarerne og her blot nævne, at mine førere gennemgik hele Ungarerlejren med mig og mine drenge og gav en grundig forklaring og påvisning af, hvor de enkelte barakker havde ligget.

Det eneste bemærkelsesværdige her var, at hver enkelt barak havde været omgivet af sin egen private dækningsvold. Voldene er bygget af Ungarerne og er formodentlig mere beregnet til at ligge dækket bagved og skyde ud mod tyskerne på flyvepladsen end til voldenes

officielle formål, at dække den enkelte barak mod bombesplinter hvis og når flyvepladsen blev udsat for et allieret luftangreb. Hver barak i Ungarerlejren var således sin egen lille fæstning og kunne forsvare sig selv, hvis tyskerne havde iværksat et fodfolksangreb fra flyvepladsområdet.

Ungarerne har åbenbart stolet ligeså lidt på tyskerne, som de på dem.

Der er i Ungarerlejrens område mere eller mindre tydelige spor af, at der også har ligget barakker uden volde omkring. Disse barakker er imidlertid ikke nogle, der har haft med Ungarerne at gøre. Det drejer sig om barakker, der er hentet andet steds fra og nødtørftigt genopstillet her for at kunne huse tyske flygtninge efter krigens afslutning.

Dette er vigtigt at vide, når man besigtiger området, da man jo ellers får det indtryk, at Ungarerlejren var meget større end den egentlig var.

På foran viste kort har jeg, så godt jeg kunne, søgt at vise Rom Flyveplads beliggenhed, med hoved start- og landings retningen markeret med stiblet linie, også henover skov og veje.

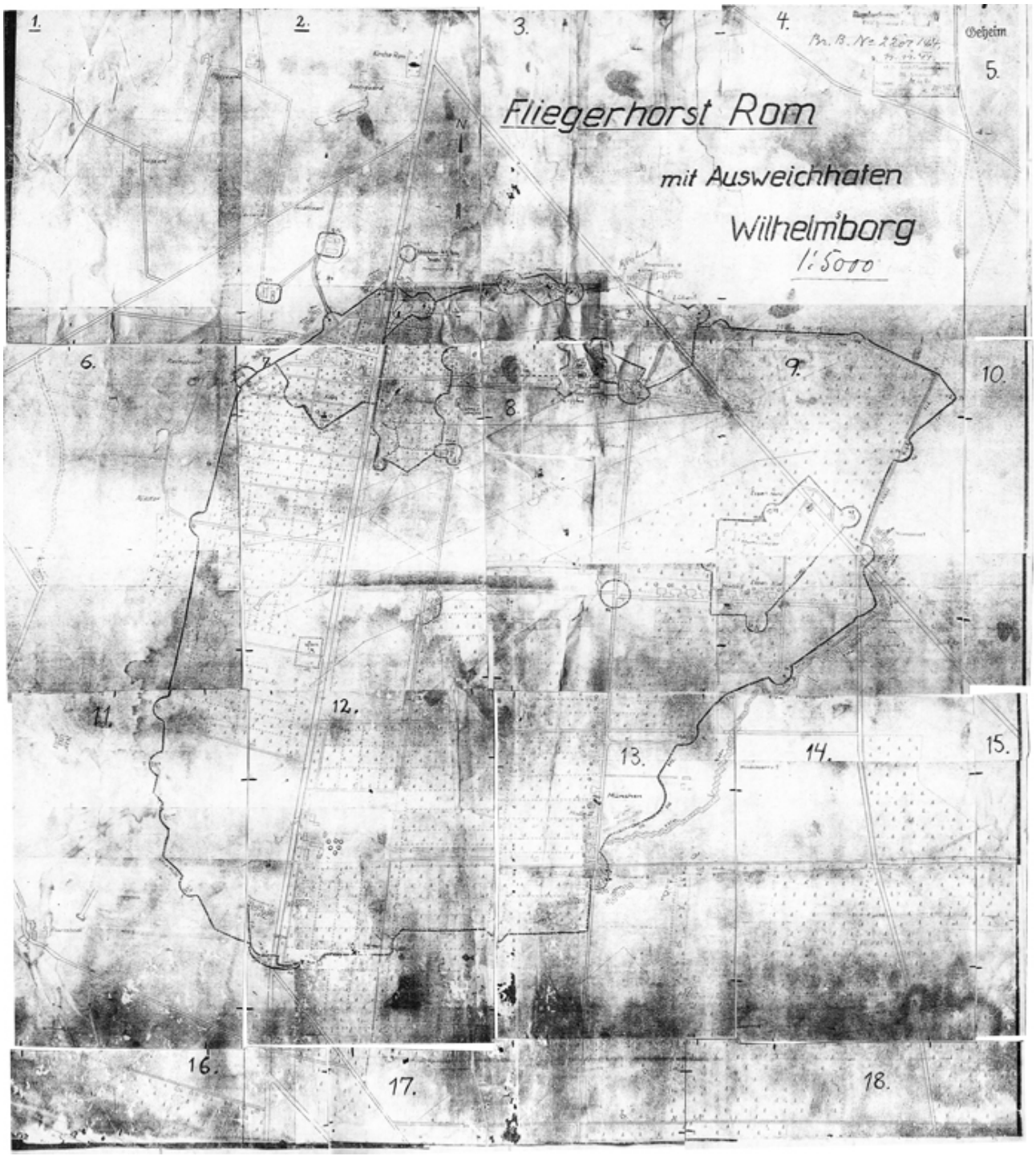
Den smalle stiblede linie fra flyvefeltets sydøstre hjørne ret syd på til attrap flyvepladsen er en betonrullebane, der nu i dag er halveret i bredden til en cementeret skovvej.

Kortet her viser skovene, som de var placeret i perioden 1940-45 og altså ikke som de ser ud idag.

Kortet er i skala 1:50000.

Layouters bemærkning: Kortet herunder er ikke det omtalte, men et originalt tysk kort i skala 1:5000, som er tilgængeligt (i bidder) på www.lemvig.com

Kortet er ”samlet” igen i Adobe PhotoShop, men da scanningen af de enkelte kortstumper er noget uensartet, og kortet et par steder er revet itu og foldet, er pasningen ikke så god som ønskelig



Jeg kunne have ønsket et langt mere detailleret kort, men efter flere mislykkede forsøg har jeg opgivet det, da det simpelthen blev for gnidret og dermed uoverskueligt. Jeg håber læseren vil kunne få udbytte af kortet, som det er her. Bedre og mere overskueligt kan jeg desværre ikke lave det.

Branddam - svømmebassin.

Da vi havde beset Ungarerlejren kørte vi ad skovvejen lidt længere mod øst, herfra trængte så, gående mod nord, ind i plantagen. Det var virkeligt et stykke arbejde at komme frem her, idet næsten mandshøjt græs og kraftig og tæt underskov nærmest mindede om jungleforhold.

Målet for vores "jungleforcering" var et af flyvepladsens 2 store "svømmebassiner" d.v.s. 2 store vandbassiner beregnet for vand til brandslukning. Hvert bassin rummede iflg. mine meddelere 640.000 liter vand, så der er virkelig tale om et bassin af betragtelig størrelse, og dem var der altså 2 af.

Den brandam vi var på imod var Flyvepladsens sydligste, den anden ligger oppe i den nordøstlige del af plantagen.

Efter nogen tids søgen, og godt våde om benene og for min yngste drengs vedkommende - helt våd - der faldt en tæt støvregn over hele Lemvigegnen den lørdag, nåede vi frem til det store betonstøbte, nu tomme bassin.

Det er virkelig imponerende.

Stående oppe på "landjorden" fortalte mine førere om bassinnernes funktion.

Fra brandammen var der et nedgravet ø 60 cm betonrør, der førte frem til et pumpeskur af træ ovenpå en sugebrønd.

Pumpeskurene lå i flyparkeringsområdet. I skurene var der en benzin- eller dieseldrevet stor pumpe med permanent tilkoblet skumvædsketank af system Schaumgeist. I skurene var der også 2 håndtrukne slangevogne for B-slanger, der var beregnet som fødeslanger til flystandpladserne således, at man trak slangerne fra pumpeskurene op ad betonrullebanen til ca. midt i flyparkeringsområdet og herfra via forgreninger påsatte engrebsslanger fra automobilsprøjterne til selve indsatsen på brandstedet.

Om selve pumpeskurene er yderligere at fortælle, at de var højisolerede med meget tykke tangmåtter både på gulvet omkring brøndhalsen og op på væggene og under taget, selv på indersiden af døren var der en tyk tangmåtte. Skurenes tag var udvendigt beklædt med tagpap med isyltet lyng og græs som camouflage. Der var telefon i skurene med direkte forbindelse til både Flugleitung og Bauleitung. Andre steder kunne der ikke ringes hen, men 2 tromler feltkabler og 2 mandbårne felttelefoner med fast tilkobling/begyndelsespunkt i en vægtelefon i skurene muliggjorde forbindelsen mellem manden i skuret, som passede pumpen, og brandstedet, idet de 2 mand der trak slangevognen samtidig med slangerne udlagde telefonkablet og medbragte felttelefonerne.

Af pumpeskurene er der intet tilbage idag. En lav jordhøj skjuler brandbrøndhalsene, hvor skurene har stået.

[skitse]

Som ovenstående skitse viser det, er bassinet betonstøbt og vanddybden er ca. 3 m. I den nordre skrå side var der indstøbt en betontrappe fra bassinets bund og helt op til toppen af den græsklædte jordbrink. Trappen har muligvis haft et rækværk af 2" jernrør.

Bassinet var, som nævnt fuldstændigt tørlagt, men mine førere fortalte, hvordan de tyske soldater om sommeren svømmede i bassinerne, ja der var ligefrem tale om et veritabelt badeliv på varme sommerdage for det vagtfri mandskab, der her nød livet i fulde drag.

Da Flyvepladsen i 1943 fik tilkommanderet de såkaldte "Blitzmädel", kontorpiger, fik kvinderne baderet i den nordlige brandam og de mandlige i den sydlige, og det var strengt forbudt de to køn at bade sammen af klare diciplinære årsager.

Om vinteren forsøgte man at undgå branddammenes tilfrysning dels ved at lade vandet cirkulere langsomt via pumperne, vi så af og til tilgangsrørene i bassinets bund, og dels ved at lade tomme benzin- og olietønder drive rundt i overfladen som "vinddrevne isbrydere". Mine førere fortalte mig, at begge brandamme altid var fyldt med vand lige til randen, hvilket vil sige til overkanten af de skrå betonsider.

Det var uanset årstiden, at denne vandstand blev overholdt, og faldt der ikke naturlig nedbør nok, blev der tilpumpet vand fra Flyvepladsens vandværk.

Da vi skulle tilbage til bilen fra turen til kæmpebranddammen, havde vi nær aldrig fundet ud igen til skovvejen, men heldigvis svigtede mine føreres stedsans dem ikke, og snart kørte vi videre mod den, efter min mening mest interessante del af Flyvepladsen nemlig flystandpladserne eller flyparkeringspladserne, som de også blev kaldt af de danske arbejdere. Den korrekte betegnelse er felthangarer.

Hidtil havde vi udelukkende kørt på grusveje, nu kom vi lige pludselig til betonveje af den gængse tyske type, men mærkværdig sort i forhold til de veje af samme type, som jeg tidligere havde set andre steder på bl.a. flyvepladser, der er i brug i dag, men som også er bygget af tyskerne under anden verdenskrig.

Mine førere fortalte mig, på mit spørgsmål om den sorte farvetones årsag, at tyskerne straks efter at cementen på veje og rullebaner og på standpladserne var blevet tør, meget omhyggeligt havde udlagt et "tjæretæppe" af tyk konsistens ovenpå cementen, og samtidig med tjærepåføringen havde ladet udstrø såvel friskplukket som vissent græs og lyng i den varme tjære med vanlig tysk grundighed og stor omhu.

Arbejdet var udført af danskere, der arbejdede i "Landwerk"-sektionen under Bauleitung, på de danske arbejderes spørgsmål om hvad nytte tjære/lyng påsmøringen slulle gøre, forklarede tyskerne, at den form for camouflage, gjorde banerne og felthangarerne næsten usynlige fra luften, fly der fløj hurtigt over Flyvepladsen, ja selv fly med kun omkring 200 km/t ville have svært ved at lokalisere Flyvepladsens camouflerede anlæg.

Tyskerne forklarede smilende, at intet engelsk fly, der ville nå velbeholden hjem til sin base igen, ville vove at sætte farten så langt ned og derpå flyve henover en tysk flyveplads.

Det ville simpelthen være rent selvmord for englænderen, da selv lette håndvåben ville have en god virkning på ham - citat slut.

Da jeg overfor mine førere gav udtryk for min forundring over så smalle betonvejene er, der er faktisk kun 1 vejbane, fortalte de mig, hvorledes Klosterhedens Skovdistrikt i 1950, efter at flygtningene havde forladt lejren, iværksatte opbrydning af 1/2 af bredden på alle betonveje og rullebaner. Skovdistriktet havde ikke brug for så brede veje. Opbrydningen foregik ved håndkraft d.v.s. at en mængde arbejdsmænd blev forsynet med store tunge langskaftede forhamre og lange stålstænger, og så gik man ellers i gang.

Det var virkeligt et meget hårdt stykke arbejde, der ikke kunne tages akkord på.

Arbejdet med oprydningen, der også indebar fjernelsen af veje og betonbaner ved de tyske bygninger og landejendomme, der lå på Flyvepladsens område gik meget langsomt. Det var bestemt ikke fordi, at arbejderne dovnede, men simpelthen fordi betonbanerne alle var lavet så godt, også selvom der ikke var anvendt jernbinding, at de ydede en vældig modstand og forårsagede stor nedslidning af såvel værktøj som de folk, der stod med oprydningsarbejdet.

Den opbrudte beton blev læsset på lastbiler og kørt til Nymindegab og Søndervig og blev brugt som underlag for den nye vej og de 2 nævnte fiskelejer.

Mine førere fortalte mig, at efter Rom Flyveplads var blevet fri i 1950 hengik der 2 år før der kom skred i arbejdet med at opbryde selve flyvepladsanlæggene, hvorimod de over hundrede træbarakker, hvoraf de fleste stammede fra flygtningetiden, straks i 1950 blev nedbrudt og fjernet. Da der blandt flygtningene konstant havde hersket en meget dårlig sundhedstilstand, blev det af de danske sundhedsmyndigheder simpelthen forbudt at genanvende flygtningeberakkerne til spejderhytter o. lign., som der nemlig var fremsat ønske om.

Fra myndighedernes side frygtede man for smitte og infektionsrisiko, hvis man gav tilladelse til genanvendelse af de barakker, som flygtningene havde boet i på Rom Flyveplads.

Samme holdning indtog sundhedsmyndighederne også angående barakkerne på Ry Flyveplads ved Skanderborg, men slet så rigoristisk var man ikke alle steder.

Barakkerne i Rom endte for størstepartens vedkommende som brændsel under fiskernes tjæregryder i Lemvig, Thyborøn, Harboøre, Vrist, Fjaltring og Thorsminde.

Det fortaltes også, at et stort antal vognlæs træ blev kørt til Lemvig og der brugt til industribrændsel.

Private måtte af ukendte grunde ikke købe det.

Tilsyneladende har Statsskovbruget i 1950, da det fik overdraget Rom Flyveplads igen, ikke haft nogen plan for flyvepladsens tilbageføring til skov- og landbrugsformål klar.

Flyvepladsen henlå i hvertfald åben og tilgængelig fra juni 1950 til foråret 1952, for alle der havde lyst og interesse i at færdes der.

Der er næppe tvivl om, at selvom Statsskovbruget skulle give tilladelse til adgang til bunkers og de tilbageblevne bygninger, tankanlæg m.v. er der i disse 2 år, foruden hvad der forsvandt i flygtningetiden, stjålet/fjernet alt hvad der kunne fjernes, uden at det var altfor tydeligt og derpå omsat i penge.

Der var sådan noget som el.kabler af alle arter og formater, kontakter og øvrige elektriske og sanitære installationer. Det er samtlige mine meddelere enige om.

Det var derfor en i forvejen delvis ribbet flyveplads, der kom under endelig opbrud i 1952.

Først havde englænderne i maj 1945 fjernet, hvad de anså for ønskelig og af militær betydning.

Dernæst kom flygtningene fra juni 1945 til juni 1950. Så kom "private foretagsomme personer", så vi kan roligt fastslå, at i 1952 var der kun mur- og nagelfast inventar tilbage at tage sig af for de officielle entreprenører, som Statsskovbruget satte i arbejde med at tilbageføre Flyvepladsen til civilt, fredeligt land- og skovbrugsområde.

Bl.a. forsvandt i 1952 Flyvepladsens mest iøjnefaldende bygning, nemlig samlehangaren, som den kaldtes. Det var en reparationshangar, som lå ved flyvefeltets nordvestlige hjørne, og som senere bliver omtalt udførligt.

Landets største grusgrav, løs grus, ligger ifølge mine meddelere også i Lomborg-Rom sogne og meget tæt op til den nuværende, beskedne civile flyveplads. Ifølge mine meddelere har den igangværende grusgravning fjernet ca. 1/4 af den tyske flyveplads område, det siger jo temmelig meget. Grusgravningen tog fart netop omkring 1950, og at der med den forsvandt et stykke af Flyvepladsens synlige historie ses deraf, at der idag, 1982, ligger en beskyttelsesbunker nøgen og helt afdækket på en grusbanke midt ude i den enorme grusgrav. Bunkeren hælder faretruende, men har ligget sådan i flere år uden at skride ned. Derfor kravlede vi da også med sindsro op til bunkeren og mine 2 drenge var inde i den og forstyrrede dermed nogle svaler og lærker, der i skøn forening havde bygget rede i bunkerens forskellige luftventiler.

Indehaveren af grusgraven har anset det altfor dyrt at få bunkeren bortsprængt.

Hjemmeværnets Pionerkompagni på Lemvigegnen vil gerne foretage bortsprængningen, men der skal så store mængder sprængstof til, at Hjemmeværnet ikke kan gøre det gratis. Derfor får bunkeren lov til at ligge som et bastant monument som vidne om, at her engang har været "et tysk militært anlæg". For at det har været et led i en flyveplads, ved den uindviede ikke, når han ser den ensomme bunker på dens høje grusbanke.

Tilbage til rundturen på Flyvepladsen. Vi kørte som sagt af de gamle tjærede rullebaner op gennem plantagen. Ofte var der/er der relative skarpe hjørner, og her udpegede mine førere, hvor der havde ligget maskingeværreder til bestrygning af et afsnit af rullebanerne med spærreild.

Jeg fik vist og forklaret, hvordan disse maskingeværreder var anbragt. 2 af dem vi så, for der er sikkert flere, var betonstøbte og 4 havde været af blokhustypen, d.v.s. at reden for 2/3 vedkommende var nedgravet i jorden med vægge af granstammer og loft af samme materiale med tagpap, jord og lyng og græs ovenpå.

Hver af disse maskingeværreder havde rummet 1 stk let maskingevær af alm. tysk type og en betjeningsgruppe på 4 mand.

I hver MG-rede var der fast telefonforbindelse til såvel Flugleitung over jorden som med bunkeren umiddelbart øst for denne bygning, hvorfra jordforsvaret af Flyvepladsen kunne ledes. Jeg fik fortalt, hvordan telefonkablerne omhyggeligt blev nedgravet i render i jorden, og på de danske arbejderes spørgsmål til tyskerne om, hvorfor telefontrådene ikke bare blev hængt op i grantræerne eller sat på pæle, hvad der havde meget lettere, var svaret, at luftledninger havde det med at blive skudt over, når der var skyderi i nærheden, og at man derfor altid udlagde jordkabler, når det var muligt.

En dansk arbejder dristede sig til sige, at telefonkablerne jo ikke lå længere nede, end at man kunne hugge dem over ved at stikke en spade i jorden. Han fik en skarp advarsel om, at det bestemt ikke var tilrådeligt at prøve på noget sådant, og da alle danske arbejdere havde sagen om Ålborg-manden i frisk erindring, var der heller ingen, der forsøgte at sabotere de tyske telefonforbindelser på Rom Flyveplads.

Sagen om Ålborg-arbejderen skal jeg referere senere.

Jeg fik det indtryk, at disse blokhuse, i modsætning til de få betonstøbte cirkulære MG-reder, Pill-box, som englænderne og amerikanerne kaldte dem, først blev bygget så sent som i efteråret 1943 og de sidste i foråret 1944 og med påfaldende forsvarsretning mod syd sydvest, altså mod Ungarerlejren.

I den retning ligger ihvertfald de fleste MG-reder og dermed tyngdetunktet i det faste jordforsvar.

Fra nogle af mine meddelere, som havde havde haft mulighed for at overvære nogle jordforsvarsøvelser i vinteren 1943-44, fik jeg at vide, at MG-rederne på hjørnerne af rullebanerne, var flankesikring for infanteridelinger, der bestod af Luftwaffepersonel af alle kategorier. Disse delinger rykkede frem i een lang række gennem plantagen, og de havde altid ende og drejningspunkt i MG-rederne. Min ene hjemmelsmand fortalte mig, at han havde noteret sig, at øvelserne startede langs Flyvepladsens yderste hegn hele vejen rundt, hvilket jo mod vest betød på den anden side af Lemvig-Rimgkøbing landevejen, der under jordforsvarsøvelserne og også tit under flyvning var spærret med "spanske ryttere" i 3 rækker i hver ende, det samme gjaldt naturligvis også Lemvig-Holstebro vejen.

Samstemmende giver mine meddelere udtryk for, at det for dem at se, efter Ungarerlejrens oprettelse i 1943, først og fremmest gjalt for Luftwaffepersonellet om at "inddæmme Ungarerlejrer" således, at evt. udbrudsforsøg derfra, mod den egentlige flyveplads, kunne opfanges og slås tilbage.

Jeg fik fortalt, at efterhånden som det gik dårligere og dårligere for tyskerne rundt omkring på fronterne, øgedes

tyskernes vagtsomhed overfor de ikke tyske hjælpetropper. Tyskerne på Flyvepladsen skal gentagne gange, overfor deres danske arbejdere, have givet udtryk for deres mishag og utryghed ved at have fra 175 til 500 mand "fremmede soldater" boende så nær hjertet af en tysk flyveplads. Luftwaffepersonellets utryghed skal naturligvis også ses udfra, at de selv i bedste fald var jævnbyrdige i antal med Ungarerne, men oftest underlegne i mandskab.

De opgivne tal er meget usikre og opgivelserne svinger stærkt bl.a. fordi beboerne i Ungarerlejren vekslede i årene 1944-45. 500 må dog være maximumstal på grund af lejrens størrelse.

Tallene, jeg har fået opgivet på Luftwaffepersonel på Rom Flyveplads, personel af alle kategorier og incl. de danske "Sommer-folk", der efter generalinspektionen i 1943 afløste en del af den tyske vagtstyrke, har aldrig oversteget 250-300 mand. Luftwaffepersonellet hævdede i samtaler med danskerne på Flyvepladsen, at de ungarske hjælpetropper, der var af hæren - det blev tydeligt understreget, ikke var soldater fra det ungarske flyvevåben - ikke besad den nødvendige selvdiciplin, og at ungarerne derfor blev tiltroet "hvad som helst" af deres tyske naboer.

Mine danske hjemmelsmæmd siger, at de ikke erindrer sig noget eksempel på, at ungarerne har givel anledning til den nedvurdering, der så ærekrænkende blev dem til del.

En af mine meddelere fortalte, at ungarerne særdeles udmærket godt vidste hvad "flyverne", som de kaldte alle tyskere på Flyvepladsen, mente om dem og, at ungarerne naturligvis var både bitre og skuffede, måske endda hadefulde mod deres nærmeste naboer.

Samstemmende giver mine meddelere, der har været i kontakt med ungarerne, det billede af dem, at de virkede triste og resignerede, og tilsyneladende gjorde de alt, hvad de kunne for ikke at give anledning til episoder med Flyvepladsens folk. Ungarerne holdt sig for sig selv, mindst lige så meget som tyskerne.

Ungarerne delte skydebane og infirmeri med Luftwaffepersonellet.

Der har været et sprogproblem, dansk kunne naturligvis ikke komme på tale, ikke ret mange af ungarerne kunne tysk, og vist ikke een tysker, kunne ungarsk.

At forholdet mellem ungarerne og Flyvepladsens personel generelt var dårlig, er alle enige om, men ingen kender grunden.

Jeg skal så blot afrunde dette afsnit med at fortælle, at de nu sammensunkne og næsten udslettede MG-reder af blokhustypen blev årsag til hele snakken om ungarerne og deres forhold til tyskerne. Der findes kun få tilbage af blokhusene, og man skal ihvertfald have at vide, hvad der har været, når man kommer til et af dem, ellers ser man kun nogle mere eller mindre rådne granstammer på 350x350 cm liggende i kvadrat i jordoverfladen ofte under træernes skygge. Den bedst bevarede af disse MG-reder, vi så, havde dog loft og tag næsten intakt, men der var kun ca. 50 cm mellem gulv og loft i det ene hjørne og hele redens indre var fyldt med jord.

Man kan naturligvis erklære sig enig med Luftwaffe i, at det er uheldigt, at have en militær styrke af mindst samme størrelse som sin egen, og som man ikke tør stole på, boende inde på sit område, men selvom jeg forstår Luftwaffes lokale kommandant, synes jeg alligevel, at det var synd for ungarerne.

Felthangarerne

Vi kørte nu videre af rullebanerne op til selve flystandpladserne eller benævnt med det korrekte navn - felthangarerne. Her blev jeg virkelig overrasket.

Grunden til min overraskelse var den, at jeg godt nok i telefonsamtalerne og i breve havde hørt, at selv de største tyske bombemaskiner f.eks. FW Condor, HE Greif og Ju.90 skulle kunne operere fra og blive betjent på Rom Flyveplads - citat slut.

Jeg havde kategorisk benægtet, at dette skulle have været muligt, for så stor er Rom Flyveplads heller ikke, troede jeg.

Nu stod jeg overfor det uigendrivelige bevis for, at Flyvepladsen virkelig kunne rumme de store tyske fly, at den så tilsyneladende aldrig har gjort det, er en anden sag.

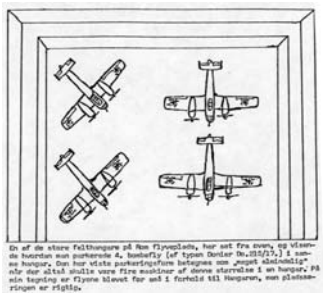
Felthangarernes størrelse beviser, at Rom Flyveplads var istand til at fungere som base for de store fly, hvis og når det var nødvendigt.

Felthangarerne er simpelthen imponerende, som nogle af dem henligger i dag, ganske som de så ud i deres funktionstid, mens størsteparten nu er "forsvundet", de er der, men er tilplantet med gran i 1952 og er skjult i skovens normalbillede.

Dækningsvoldene er i forbavsende god stand, selvom der gror grantræer plantet direkte på voldkronerne. Det vil være en smal sag, at gøre hovedparten af felthangarerne brugbare igen. Træerne i og på dem skal blot fældes, og der skal støbes et nyt betongulv, så er de klar til at modtage vore dages moderne kampfly.

Det er simpelthen utroligt, så godt bevaret de store felthangarer er idag.

Tilbage til besigtigelsen i 1981, Det første mine førere og jeg og mine 2 drenge gjorde, var at skridte felthangarernes mål ud. Det foregik på den måde, at vi målte indvendigt fra voldfod til voldfod på tværs, altså "hangarporten". Dernæst målte vi dybden fra porten og ned til endevolden. Hangarerne er dobbelt så dybe som de er brede. Målene er som det ses på nedenstående tegning, idet dog dybden af hangaren ikke kan indtegnes, men den var 60 m, altså det dobbelte af bredden.



En af de store felthangarer på Rom Flyveplads, her set fra ovenpå, og vistnok huserten nun parkerede 4, bombefly [af typen Dornier Do.215/17.] i samme hangar. Den her viste parkeringsform betegnes som „meget almindelig" når der altså skulle være fire maskiner af denne størrelse i en hangar. På min tegning er flyene blevet for små i forhold til Hangaren, men placeringen er rigtig.

Jeg har valgt, samtidig med opgivelsen af hangarernen mål, at vise hvordan flyene i dem stod parkeret. På øverste tegning har jeg vist, hvordan det ville have set ud, hvis en FW 200 Condor holdt i hangaren. Som eenstemmigt nævnt af mine meddelere har der aldrig landet noget 4 motoret fly på Rom, men de er enige om, at det sagtens havde kunnet lade sig gøre efter udvidelsen af start- og landingsbanen i 1941. De største fly der har stået i hangararne på Rom er Junckers Ju 52, som ofte har stået der, bl.a. beretter den ene af mine meddelere om en snehvid Ju 52 med blågrå skyggebemaling, der holdt i en af Roms felthangarer i næsten 3 uger i vinteren 1943, den var ankommet sammen med 2 andre fly af samme type og samme bemaling, men de 2 andre var efter få timers ophold startet igen og fløjet bort, hvorefter den tilbageværende blev trukket ned i en af hangarerne og straks dækket med camouflagenet.

På skitse nr. 2 ses en anden parkeringsform i felthangarerne og med camouflagenet udspændt over hele hangaren. Flyet i midten er en eenmotoret jager, de 2 andre fly er tomotorede.

[skitse]

På nederste skitse ses den gennem alle krigeårene mest almindelige parkeringsform på Rom Flyveplads. Når der ikke var mange fly på pladsen, det var der jo sjældent, stillede tyskerne for det meste kun 1 fly i hver felthangar og trak camouflagenet henover det, således som det ses på skitsen herover.

Det var altid tyske arbejdssoldater, der med en traktor som trækkraft transporterede flyene til og fra felthangarerne og selve flyvefeltet. Til dette var de danske arbejdere daglige tilskuere, så jeg har fået mange og detaillerede beskrivelser af, hvordan felthangarerne blev brugt herunder hvordan camouflagenettene og disses bæremaster og wirer blev rejst, trukket og udspændt, mere om der senere.

Felthangarerne blev for størstedelens vedkommende bygget i sommeren 1940 og igennem hele året 1941, men også i 1942 og 1943 blev der bygget felthangarer på Rom Flyveplads, dog ikke i samme tempo som de to første krigsår. Jeg har fået fortalt, at i december 1940 var de 9 første felthangarer færdige og klar til ibrugtagning. De havde fuldt udstøbt betongulv med fundamentsklodser til masterne, der bar camouflagenettene samt forankringsklodser i voldkronerne til fastgørelse af stålwirer som camouflagemettene hvilede på. Der var ligeledes i voldkronerne også fastgørelsesjern til netkransen.

Det var entreprenør Bjørn Petersen, København, der stod for opførelsen af felthangarerne, og at han og hans folk har udført et endog særdeles solidt og gedigent stykke arbejde, ses meget tydeligt den dag i dag.

Som der fremgår af kortet over flyvepladsens faciliteter, ligger samtlige felthangarer i plantagen øst for selve flyvefeltet.

Hvor mange felthangarer der har været, ved jeg ikke, mine meddelere oplyser tal mellem 16 og 30. 3 mand mener, at det nøjagtige tal er 24. Alle mine hjemmelsmænd er imidlertidig enige om, at ikke alle hangarer blev gjort helt færdige.

[foto]

Omstående billede af en af de store felthangarer på Rom Flyveplads, her set fra oven og visende, hvordan man parkerede 4 bombefly af typen Donier Do 215/17 i samme hangar. Den her viste parkeringsform betegnes som "meget almindelig", når der altså skulle være 4 maskine af denne størrelse i en hangar. På min skitse er flyene blevet for små i forhold til hangaren, men placeringen er rigtig.

De første 9 fik som sagt helt udstøbt betongulv med ligeledes betonstøbt forbindelse til rullebanen, som det ses på skitse nr. 1.

[skitse]

De næste der blev bygget fik kun en bred stribe af samme bredde som rullebanen støbt ind fra rullebanen og til hangarernes bagvæg.

Den næste serie hangarer fik kun 3 smalle striber støbt ind fra rullebanen og ind i hangarerne, men de nåede ikke engang til bagvæggen. De 3 betonstriber passede såvel til Junckers Ju 52 som til Dornier Do 215/17 og Junckers Ju 88.

De sidst byggede hangarer fik slet ingen beton, ikke engang betonforbindelse med rullebanen. Dette undrede i høj grad mine meddelere for som de sagde, det var jo dansk cement, vi brugte på flyvepladsen, og tid havde vi også nok af, da de 2 første hektiske byggeår var gået, så hvorfor i alverden vi ikke fik ordre til at lave de sidste hangarer ordentlig, forstår vi ikke.

Det føltes ligesom at rende fra halvgjort arbejde, og vi blev mindet om det hver gang, vi passerede de ufærdige hangarer, men det kan selvfølgelig være, at tyskerne kun har tænkt dem som en slags reserve og derfor ikke ikke har villet gøre dem færdige.

Der blev dog i alle felthangarer nedsat betonklodser til at bære masterne til camouflagenettene, ligesom fastgøringsgrejet blev færdiggjort på dem alle. Se iøvrigt skitserne på efterfølgende side.

Camouflagenettenes hensigt behøver jeg ikke at tale om, men da et par af mine meddelere, ret så udførligt har skildret, hvad disse net bestod af og hvordan de blev spændt ud, mener jeg det rigtigst at fortælle om det.

Først rejstes masterne der, når hangaren ikke var i brug lå inde langs voldsiderne. De stod i et jernrør indstøbt i betonklodser i hangarens gulv. Når masterne var rejst, så mange der nu var brug for, blev de 3 temmelig svære bærestålwirer trukket ud over masterne og fastgjort i voldkammene. Når dette var sket, blev de tyndere støttewirer trukket ud og fastgjort som vist på omstående skitse, og over disse wirer trak de tyske arbejdersoldater, der ved sjældne lejligheder blev suppleret med danskere fra Landwerk-sektionen, så selve det svære og relativt tunge sløringsnet.

Når hangaren ikke var i brug, lå sløringsnettet sammenrullet på voldkronen.

[net]

Der var 2 forskellige nettyper i brug på felthangarerne. Den første og efter tyskernes udsagn bedste type bestod af tjæret tovværksnet med maskestørrelse 30x30 cm og med påsyede lærredsstrimler, der målte 10x30 cm. Lærredsstrimlerne var af forskellig farve, men hver strimmel var altid ensfarvet nemlig skovgrøn, jordbrun og grå og sorte. Disse net kom fra Tyskland, men det var danske vodbindere fra vestkystens fiskelejer, der vedligeholdt dem og tjente en god dagløn, mere end de kunne tjene normalt.

De havde akkord på arbejdet, og der arbejdede altid mindst 2 danske vodbindere på Flyvepladsen. Tyskerne var meget omhyggelige med Flyvepladsens camouflering, og fløj over pladsen som kontrol med den senere omtalte Fiesler Storch, sommetider med kommandanten selv ombord.

Den anden nettype som blev brugt over felthangarerne var også af tjæret nettype som grundmateriale, men var maskestørrelsen 40x40 cm og sløringsmaterialet var groft langstrået træuld indfarvet med mere eller mindre lys og var nærmest lignende marehalm. Træulden kom fra Tyskland og bidrog stærkt til de danske vodbinderes indtægter, fordi træuldscamouflagen skulle efterses og suppleres betydeligt tiere end lærredsstrimlerne.

Selve fastgørelsem af camouflagenettene til wirefletværket foregik som vist på hosstående skitse, ved at en svær lærredsstrop forsynet med tryklås, blev stukket igennem nettets masker og derpå omkring nærmeste wire og så trykket i lås.

Mine meddelere fortæller, at uanset hvor meget det evt. stormede blev nettene på plads og i orden. Det har selvfølgelig hjulpet, at felthangarerne lå i læ af skovens træer.

Det tog 10 mand ca. 1½ time at trække camouflagenet over en hel hangar, og fjernelsen igen tog samme antal mennesker ca. den halve tid. Skulle et enkelt fly camoufleres ca. ½ time.

Det er blevet mig fortalt, at om vinteren blev flyene yderst sjældent camoufleret med net, og hvis de blev det, blev nettet understøttet med mange pæle, da man var bange for snetrykket, flyene kunne blive udsat for, hvis et net pludselig gav efter for sneens vægt og dermed lagde sig ovenpå flyene.

Der gjalt iøvrigt den regel for de danske arbejdere i Landwerk sektionen, at de ikke måtte gå ind i en hangar, når der stod fly i den, ligesom de ikke måtte kigge nærmere på endsige røre ved noget fly på Flyvepladsen. Denne ordre blev dog ikke håndhævet særligt strengt før i 1943 og resten af krigen, og da kun for de "nye" danske arbejdere, men det blev faktisk meddelt de danske arbejdere også de gamle, at blev de antruffet alene i en felthangar, hvor der stod fly, risikerede de at blive skudt på stedet, og i bedste fald ville de blive arresteret og ført til forhør i kommandaturen.

To af mine meddelere har dog fortalt, at de faktisk ingen problemer havde med at komme på nært hold af flyene, de bad bare nogen af tyskerne, de kendte bedst mekanikere eller brandfolk, om at gå med dem, så fik de stillet deres nysgerrighed uden at komme i forlegenhed.

Felthangarerne på Rom Flyveplads har været pakket med fly 5 gange

i løbet af krigsårene, og jeg har til hørt bemærkningen, "Der var tit mange 2-motorede fly i felthangarerne i ganske korte periode af gangen, det drejede sig om Messerschmitt ME 110, som er det fly, de danske arbejdere kendte bedst, men også typerne Donier Do 215/17 og Junckers Ju 88, sidstnævnte er den mindst kendte type på pladsen.

Sidste gang der har stået fly i felthangarerne på Rom Flyveplads menes at være i januar 1945, hvor 2 stk rekognoseringsfly af typen Junckers JU 188, bemærk at der var tale om JU 188 altså den nyeste version, var på Flyvepladsen i ca. 14 dage, og hvor det ene fly afløste den anden på daglige og natlige patruljeture.

Det fly, der var tilbage på pladsen stod altid i en felthangar, og blev først trukket frem, når det skulle flyve.

Disse 2 JU 188 er iøvrigt de sidste fly, jeg har kendskab til på Rom Flyveplads.

Efter januar 1945 har jeg ingen kilder på Flyvepladsen.

De camouflagenet, jeg først omtalte, dem med lærredsstrimlerne, fandtes også i mindre udgaver, maskevidden var stadig 30x30 cm, men de små net var af rent lærred, altså ikke med bærende tovværk. Disse net blev brugt til mere eller mindre midlertidige sløring af benzinoplag, bombe- og ammunitionsoplag m.m. og ikke mindst til "tag" over beredskabsfly og de udhugninger i skovkanten disse fly blev parkeret i, når de da ikke stod frit på pladsen. Lærredsnettene havde farverne sort, grøn og brun i een sammenblanding.

Som afrunding af omtalen af felthangarerne på Rom Flyveplads, kan jeg fortælle, at Roms egen Fieseler Storch aldrig har stået i felthangarerne, den stod faktisk ude altid, undtagen om vinteren, hvor den havde plads i samlehangaren.

Felthangarerne er det mest håndgribelige bevis, vi i dag har på Rom Flyveplads eksistens og formål. De ligger i plantagen som storladne minder om, at der her på Kronheden/Klosterheden har været en militær flyveplads af temmelig stort format.

Nok er hospitalsbunkeren i nødskoven den største bygning/bunkers der er tilbage, men en sådan hospitalsbunker kan også findes i forbindelse med militæranlæg til brug for hæren og marinen. Felthangarerne derimod fortæller øjeblikkelig beskueren, at her er der tale om en flyveplads.

Flyvefeltet

Da mine førere og mig og mine drenge havde set os mætte på felthangarerne kørte vi op til selve flyvefeltet, se det store kort over Flyvepladsen, hvor vi gav os til at lede efter udhugningerne i skovkanten til de fly, der havde holdt i startberedskab, men ethvert spor af disse fly,s camouflerede standpladser er nu helt forsvundet, også for de stedkendte.

Det var nemlig sådan, at så længe Rom Flyveplads var operativ, fra den 1. september 1941 til engang i 1944, længere har jeg ikke kunnet få sikre oplysninger fra, holdt der døgnet rundt 2 og ofte 3 jagere klar til det der kaldtes lynstart eller alarmstart enten oppe ved Flugleitung, hvad der især om vinteren var det almindeligste, eller i udhugningerne i skovkanten i øst - den skovstrimmel der var imellem flyvefeltet og rullebanen.

Navnlig om sommeren var jagerflyene placeret i udhugningerne, også fly der ikke holdt i højt beredskab blev placeret der, dog

noget sydligere i tilsvarende udhugninger, der afgrænser flyvefeltet i sydøst.

En af mine meddelere har fortalt mig, hvordan han med sit hesteforspand slog græs på flyvefeltetm kom forbi udhugningerne, der rummede vagtflyene, som danskerne kaldte dem, og så hvordan de 2 - 3 mands besætning sad i deres flyveudstyr i magelige danske liggestole og nød det danske sommervejr, sommetider legede besætningerne pludselig tagfat ved f.eks. at vælte hinanden ud af liggestolene og ned på græsset, hvor de trillede rundt under smil og latter.

Flyverhjelme og handsker lå som regel på flyets vingers bagkant lige til at snuppe, når besætningen kravlede ombord.

At der var tale om fremragende kammeratskab mellem flyverne lagde min hjemmelsmand mærke til på den måde, at når morgenmønstringen af dagens flyvende vagthold fandt sted, foregik det under smil og skæmt og uden den strenge diciplin, der ellers kendetegnede tysk militær.

Når gruppeføreren og hans egne samt de øvrige vagthavendebesætningsmedlemmer var blevet kørt ud til deres fly, stillede de op som det ses på omstående skitse.
[skitse]

Gruppeføreren holdt så en kort tale til de øvrige flyvere, der stod i rør stilling. Når talen var slut efter ca. 4 - 5 min, kommanderede han "alle ret", der var ikke noget med "sieg heil" eller "Heil Hitler". Man gjorde honnør for hinanden, hvorefter en ny kommando sendte folkene ud til deres maskiner, hvor de som regel konfererede de med vagthavende flymekanikere - 2 pr. fly.

Derpå satte flyverne sig til at læse eller bare dovnede i stolene, sommetider spillede de også fodbold eller kort, dog ikke hvis Kommandanten kom i nærheden af dem, så begrænsede de sig straks til læsning eller hvil i stolene ved siden af deres maskiner.

Danskerne på pladsen fik aldrig kontakt med flyverne, det nærmeste var, hvis man udvekslede et venligt nik eller lign.

2 af mine meddelere siger samstemmende, at det var som flyverne ikke ønskede at lære os at kende, de undgik os faktisk tydelig bevidst, og vi troede, at de var snobbede.

Men af bl. a. flymekanikerne, som vi var vældig gode venner med, fik vi forklaringen, at flyverne var vandte til at betragte alle ikke tyske arbejdere, på flyvepladserne overalt i de besatte lande, som potitielle sabotører eller passive modstandsfolk og spioner for de allierede.

Derfor lagde flyverne af sikkerhedsgrunde luft mellem "de indfødte" arbejdere og dem selv. Vi der arbejdede på Rom Flyveplads skulle jo huske, at de tyske flyvere som regel kun var "turister" på vores flyveplads og derfor aldrig kunne få det samme forhold til os som det faste tyske personel havde det, et forhold der bl.a. bestod i, at tyskerne på Flyvepladsen ikke nærede mindste mistanke til os, selvom vi hverken var nazister eller blot nazivenlige.

Der var iøvrigt, stadig iflg. mine hjemmeldmænd, ikke ret mange nazister, om overhovedet nogen, blandt det tyske flyvepladspersonel i perioden april 1940 til august 1942, hvor udskiftning af personellet begyndte. Efter 1942 tiltog imidlertidig de nazi-begejstredes antal. Der var nu virkelig både danske og tyske nazister i vagtstyrken. De danske var næsten de værste.

Den længste tid, jeg har fået rapporteret, at de tyske flyvende vagthold var på Rom, inden de blev afløst er 3 måneder.

Den almindelige vagtturnus var 3 uger til 1 måned, somme tider kun 14 dage, men det var undtagelsen.

Fra Rom Flyveplads blev taget i brug for alvor i 1941 foregik vagtskiftet på den måde, at afløserflyene ankom, landede og kørte op foran Flugleitung, mest almindelig var, at de ankom om formiddagen og næsten altid en af ugens 3 første dage.

De nye besætninger blev så modtaget af Flyvepladsens kommandant og hans stab, hvorefter man sammen begav sig til "O-heim" for officerernes vedkommende og underofficererne til den fjernere liggende underofficerskantine ved Staffelbarakkerne.

Ved middagstid, når de nye besætninger havde spist, blev de og deres fly transporteret ud i udhugningerne, hvor de besætninger, de skulle afløse, stod ret foran deres maskiner, hvad de nyankommende også gjorde, såsnart deres fly var linet op.

Derpå talte kommandanten til begge besætninger, hvorefter alle gjorde honnør for hinanden.

Mine hjemmelsmænd lagde igen mærke til at der ved denne afløsningsceremoni ikke blev brugt nogen form for nazi-hilsen, men kun den alm. form for honnør.

Traktorerne, der havde trukket de "nye" fly ud til alarmstandpladserne, trak nu "de gamle" vagtfly op til Flugleitung, hvorfra de så sent om eftermiddagen alt afhængig af vejret og årstiden fløj bort.

Jeg har ikke af een eneste af mine meddelere kunnet få at vide, om de samme fly igen er vendt tilbage for en ny vagtperiode. Tilsyneladende har alle mulige tyske jagereskadriller leveret vagtfly til Rom. Det fremgår ihvertfald tydeligt af de forskellige iagttagelser, jeg er forelagt, at vagtflyene var vidt forskellige i deres bemaling og mærkning.

Normalt var der 6 vagtfly af gangen, men det kunne variere mellen 3 - 9, enkelte gange kun 2, men kun i en kort periode.

Roms jagerfly var og blev hele krigen igennem Messerschmitt Bf 110. Den eneste forandring var de lejlighedsvise afløsninger i form af 110-erens "lillebror" Messerschmitt Bf 109, den eensædede tyske dagjager, der dog også er set starte på natoperationer fra Rom.

Et vagthold i Rom bestod altid af mindst 2 hold besætninger til hvert fly, som oftest 3, men også 4 besætninger pr fly var ret almindeligt hele krigen igennem. De besætninger der ikke kom flyvende til Rom, kom med busser, formodentlig fra Grove. Det var hvad danskerne gættede på. Med i de 2 busser var personlige ejendele og udrustning samt officerernes oppassere. Når busserne ved deres ankomst havde afleveret flyverne oppe ved Flugleitung, kørte de straks ud af hovedvagten igen og over til staffelbarakkerne vest for Lemvig-Ringkøbing landevejen og læssede oppassere og udrustning af.

Busserne returnerede så sidst på eftermiddagen med det afløste vagthold.

Det er dog sket, at de besætninger der blev afløst først fløj fra Rom 1 eller 2 dage efter afløsningen, men det var sjældent.

2 af mine meddelere udtalte, at de fly og flyvere der dannede jagerberedskabet på Rom Flyveplads, var fra eskadriller, der var sendt til Danmark fra fronten for hvil og reorganisering. Oplysningen herom har de fra flymekanikerne og fra en af brandmændene, der var tysk sønderjyde.

Disse tyskere havde fortalt, at når en af deres jagereskadriller kom til Danmark for at hvile ud, blev flyene fordelt på de forskellige flyvepladser, hvor de dannede jagerberedskabet. Opholdet i Danmark kunne blive af kortere eller længere varighed alt efter hvor længe pågældende eskadrille havde været ved fronten, og hvor store tab den havde lidt.

De samme 2 fortalte mig, stadig uafhængig af hinanden, at fra foråret 1942 og til de begge holdt op med at arbejde på Flyvepladsen i hhv oktober 1943 og april 1944 blev det faktisk ret almindeligt, at Flyvepladsen kunne være uden jagerberedskab i nogle dage, ja somme tider næsten op til 14 dage af gangen.

Det kunne godt være, at der stadigvæk var jagerfly på Rom, men de stod nede i felthangarerne eller var under reparation, og derfor ikke operative.

Sådanne tilstande blev mere og mere almindelige, men kunne så pludselig ændres ved, at der i nogle dage var mange jagerfly i beredskab på Flyvepladsen. Nogen forklaring herpå har mine hjemmelsmænd ikke, men de havde begge undret sig en del over disse tilsyneladende planløse forandringer i ellers hævdvunden praksis, at de jagerfly, der var i beredskab ikke forlod pladsen før deres afløsere var ankommet.

Samstemmende siger alle de af mine meddelere, der har arbejdet på Rom Flyveplads under krigen, at det tyske flyvepladspersonel var særdeles godt informeret om krigens gang, og det vel at mærke informationer, der var blottet for enhver form for propaganda.

Informationerne kom naturligvis fra de tyske flyvere, og det var da også flyverne, der efter det tyske angreb på Rusland den 22. juni 1941 lod jordpersonellet forstå "at nu havde Tyskland tabt krigen". Det tyske flyvevåben kunne simpelthen ikke overkomme at nedkæmpe både de vestallierede og russerne på een gang.

Flyverne skal have sagt til jordpersonellet, der altså lod det gå videre til deres danske venner, "at det simpelthen var galmandsværk at angribe Rusland nu. Vi, Luftwaffe, kan sagtens massakrere russerne, men for at gøre det, må vi blotte hele vor vestfront, og det vil uvægerligt føre til Tysklands nederlag. Det vi bør gøre nu er, at slutte fred med de vestallierede, hvis de altså vil give os fred, og så sætte hele vor styrke ind mod Rusland. Kun derved kan vi vinde sejr.

Det vil jo ganske givet også være i de vestallieredes interesse at vi får ødelagt det kommunistiske styre i Rusland og får etableret et vestligt demokrati under Tysklands førerskab".

Det de tyske flyvere her har sagt til deres landsmænd "på jorden" var naturligvis ikke beregnet for danske ører, men den ene af mine hjemmelsmænd sagde til mig, at det ovenfor citerede, vidste han allerede inden oktober 1941.

Naturligvis var det uofficielt at medlemmer af det tyske jordpersonel videregav ucensurerede oplysninger om, hvad de tyske flyvere oplevede og tænkte og mente, men ikke desto mindre sagde en af mine meddelere således til mig ved afslutningen af en lang telefonsamtale i 1981 "Hvis vi danske, der arbejdede i Landwerk

sektionen på Rom Flyveplads havde villet det, kunne vi have fortalt den engelske efterretningstjeneste temmelig nøjagtigt, hvad de tyske flyvere mente om krigens gang, og det kunne vi have gjort lige til foråret 1944, hvor de fleste af os søgte ud i et andet job.

Gang på gang hørte vi fra vore tyske arbejdskammerater, at nu var den og den tyske by og/eller fabrik og havn og flyveplads blevet ødelagt af de engelske og amerikanske bombere, og nu var den og den tyske jagereskadrille svundet ind til næsten ingenting efter at have været i uafbrudt kamp så og så længe over den og den front, og nu var eskadrillen altså kommet her til Danmark for at blive reorganiseret.

Vi fik at vide, hvordan Rommel var blevet drevet ud af Afrika og hvor voldsomme kampe tyskerne måtte levere for at standse de allierede og hvor fortvivlende skidt det efterhånden gik for tyskerne, herunder hvor svært det efterhånden blev at erstatte nedskudte fly og flybesætninger og mere og mere uregelmæssige og til tider helt svigtende leverancer af benzin, der truede Luftwaffes jagerindsats for ikke at tænke på offensiv bombe- og jordangreb. Disse gik mere og mere i stå først og fremmest på grund af benzinmangel.

Det kunne af det her beskrevne fremgå, at det tyske jordpersonel på Rom Flyveplads plaprede løs med alt, hvad de mere eller mindre tilfældigt hørte til deres danske arbejdere, men det var ingenlunde tilfældet. Tyskerne sorterede så absolut deres danske medarbejdere og viste ikke dem allesammen den samme tillid. Det er jo kun såre naturligt, at man på sin arbejdsplads finder enkelte gode kammerater, med hvem man kan og tør diskutere det, der ligger en selv på sinde, og præcis sådan var det på Rom Flyveplads fra 1941 til medio 1943. Det er da også meget betegnende, at ingen af de danske arbejdere misbrugte den tillid, der blev vist dem, og ingen tyskere kom i vanskeligheder af den grund. Man stolede på hinanden og angav ikke hinanden.

Men fra midten af 1943 var de gode og rolige forhold slut, fordi "de gamle tyskere" da blev udskiftet, for en stor dels vedkommende, med nye som ikke kendte danskerne og som danskerne ikke ønskede at kende på grund af deres nazistiske indstilling.

Da "Sommer-folkene" samtidig holdt deres indtog som vagtsoldater, var det gode og tillidsfulde klima ødelagt, ingen eller næsten ingen turde stole på hinanden mere.

Det der her er fortalt, er hvad vi kom til at snakke om, under jagten på de udhugninger, jagerskjul, som ikke blev genfundet, hverken i 1981 eller i 1982. De er ganske simpelt sprunget i skov igen, og det har naturligvis også været meningen fra Statsskovvæsenets side, da man i 1950,erne regulerede plantagen ved udslettelsen af den tyske flyveplads.

Men nu tilbage til udhugningerne som danskerne kaldte dem, og jagerskjul de kaldes på korrekt militært fagsprog.

Udhugningerne eller rettere jagerskjulene, som jeg foretrækker at kalde dem dannedes for de første 6 vedkommende, på den enkle måde, at der i 1940 ganske nøjagtigt blev borthugget en gruppe på 12 til 16 unge grantræer i den skovstribe, der opstod ved anlæggelse af rullebanen i plantagen, så der kom til at stå en relativ smal skovstrimmel mellem rullebanen og det store frie flyvefelt. Når træerne i udhugningerne var fældet, blev rødderne trukket op med en traktor.

[foto]

Derpå planeredes arealet efter at der var nedgravet drænrør. Hver udhugning havde følgende mål, bredde 17,5 m dybde 12 m. Hvis vi tager målet fra udmundingen i flyvefeltet og derfra går tilbage til kanten af cementen på rullebanen var der en dybde på 16 m. Jorden blev tromlet grundigt, og der blev sået græs, der igen blev tromlet flere gange, så der dannedes et hårdt "gulv".

I en højde på 6 m over jorden blev der udspændt et sløringsnet af rent lærred d.v.s. uden indsyet tovværksforstærkning, men hvilende på tynde stærke stålwirer. Fra de grantræer, der bar nettet og til de 2 nærmeststående træer i hver side blev der udspændt stærke tjærede reb, således at de de træer, der bar nettet ikke kunne bøje sig ind over det f.eks. når der lå sne på nettet eller det på anden måde blev tungt f.eks. efter stærke regnskyl.

Ifølge mine meddelere blev disse første jagerskjul tidligst taget i brug i forsommeren 1941, fordi tyskerne ønskede græsset i bunden fuldstændig tilgroet og bæredygtigt uden risiko for hurtig nedslidning. Derfor blev sløringsnettene heller ikke spændt ud over udhugningerne før samtidig med ibrugtagningen.

Når der holdt en jager i et sådant flyverskjul, var der foruden flyets besætning også altid 2 mekanikere ved flyet, og de fordrev vagttiden på samme måde som besætningen ved at læse eller spille kort eller snakke.

I et af grantræerne, der bar sløringsnettene, var ophængt en højtaler med ledningsforbindelse til Flugleitung. Hvis højtaleren ikke var tavs, kom der for det meste dæmpet dansemusik eller de nyeste slagere ud af den. Musikken kunne dog brat blive afbrudt af en kort hyletone efterfulgt af ordet" Actung, Actung, Fliegeralarm", hvert ord blev altid gentaget 2 gange roligt uden ophidselse i stemmen.

Flybesætningerne sprang op i maskinerne samtidig med, at mekanikerne startede motorerne. Man kunne se, at piloten talte i radioen med Flugleitung, da han havde fået flyverhjælmen på.

Når mekanikerne, 1 ved hver motor, løb ud til siden skråt fremefter og vinke klar til piloten, speedede han begge motorer op og rullede ud på flyvefeltet som regel for fulde drøn direkte fra jagerskjulet, og var i luften på ganske få minutter.

Det kunne ske, at jagerflyene fra deres skjul kørte til en anden startposition, det afhang bl.a. vejrforholdene.

Det er også sket, at flyene har holdt med begge motorer igang et længere stykke tid, inden de fik starttilladelse og gik i luften.

Flymekanikerne havde fortalt, at de helst så, at flyene holdt et stykke tid med motorerne igang inden de startede, fordi de voldsomme og hurtige alarmstarter sled uforholdsmæssigt meget på motorerne.

De danskere, der har arbejdet på Rom Flyveplads under krigen, har fortalt, at alarmstarterne altid imponerede dem meget, det gik fantastisk præcist og hurtigt, og har efterladt et dybt indtryk på dem alle. Hver især har de beundret disse flyvere og har været meget nysgerrige efter at høre, hvad der var sket, når flyene efter en kortere eller længere tid vendte hjem igen, ofte med sod omkring maskingeværmundingerne.

Det kneb dog for danskerne at få et hurtigt svar på spørgsmålet om, hvor flyene havde været henne og om de havde skudt nogen ned.

De kunne først få svaret hvis og når en af deres venner blandt det tyske jordpersonel havde hørt om, hvad der var foregået i luften den pågældende dag.

Hvis jeg må vende tilbage til ham, der med en hestetrukken græsslåmaskine kørte og slog græs på flyvefeltet, altså selve det område hvor flyene startede og landede, så fortæller han, at tyskerne smilede og nikkede til ham, når han kørte forbi dem i jagerskjulene. Ofte kom de også med muntre tilråb.

For flymekanikerne gjalt det jo, at de så godt som alle kendte danskerne, der arbejdede på Flyvepladsen i Landwerk sektionen og gjorde meget, for at blive venner med dem.

Hvor mange jagerskjul der har været på Rom Flyveplads, kan mine meddelere ikke blive enige om, men der er dog ikke det store udsving i deres tal, der svinger mellem 8 og 12.

Da start- og landingsbanen blev forlænget nordøst på i 1941, forsvandt der 4 jagerskjul i skovstriben mellem flyvefeltet og rullebanen, men disse blev straks genetableret i skovparcellen, der afgrænser flyvefeltet i sydøst.

Ved forlængelsen af start- og landingsbanen i 1941 forsvandt der også 3 af de først anlagte store felthangarer, men de blev også straks genetableret i skoven helt ude ved den vestlige rullebane.

Jeg glemte ved min omtale af felthangarerne at fortælle, at der er nøjagtig 30 m imellem dem, målt mellem voldføddernes yderpunkter i front. Afstanden opgives til at være "5 grantræer".

I et par af par af jagerskjulene flettede man vægge ca. l½ m høje af afkvistede grangrene for at skaffe læ for vagtholdene.

Alle jagerskjulene er lavet for Messerschmitt Bf 110, men der har også stået Bf 109, og kun disse 2 flytyper har stået i jagerskjulene.

Landwerk-sektionen

Efter nu at have beset det allermste at Flyvepladsen, vi manglede kun ammunitions- og bombeområdet, som jeg fik forevist i 1982, kørte vi op til Landwerk bygningerne igen. Her fik jeg forklaret dennes funktion, personel, materiel og bygningernes historie, og den gengiver jeg her.

Landwerk bygningerne er de eneste bygninger, der lå på Flyvepladsens område inden denne blev anlagt.

Landwerk bygningerne blev opført at Klosterhedens skovdistrikt i begyndelsen af 1930,erne som beboelse for en skovløberfamilie, og der var stald og materielrum også. Da tyskerne i april 1940 begyndte anlægget af Flyvepladsen, fik skovløberfamilien 48 timer til at finde et andet sted at bo. Det problem klarede skovridderen prompte for sine folk, idet han sørgede for, at de kunne flytte ind i et netop nyrestaureret skovløberhus i Kobbelhøje i Resen sogn.

Da den danske familie var ude af deres tidlige hjem, gik tyskerne igang med en 100% udvidelse af bygningerne, hvad der før var et vinkelbygget skovløberhus blev nu til "et alm. dansk gårdanlæg", en 3 længet gård med fritliggende stuehus.

Der blev bygge stalde og lade samt maskinhus og folkerum. I stuehuset flyttede en bredbringet halvfornem tysker ind. Han hed hr. Gütke og var fra Mecklenburg, han havde været godsejer, men var gået fallit under depressionen efter 1. verdenskrig. Gütke påstoedes at være nazist, men ingen af mine meddelere, der havde næsten daglig kontakt med ham i mere end 3 år, har nogensinde mærket noget til nazistisk indstilling hos ham, men heller aldrig mærket, at han tog afstand fra nazismen. Han var i politisk retning, som tyskerne på Rom Flyveplads var flest, simpelthen tavs.

Hr. Gütke, sådan skulle han tiltales af både de tyske arbejdssoldater og af de danske entreprenører og arbejdere, beskrives som værende en stor statelig mand let at omgås og gemytlig af sind, hvis man bare rolig og støt passede sit arbejde. Men fornem var han, og heri lignede han Flyvepladsens kommandant.

Der var ingen danske, der nogensinde blev personlig ven med hr. Gütke. Han lod de danske arbejdere forstå, at han betragtede sit forhold til dem som et ganske almindeligt arbejdsgiver- arbejdstager forhold, hvor han naturligvis var arbejdsgiveren.

Hr. Gütke betegnes som venlig, høflig og korrekt overfor sine danske arbejdere, han var ikke nogen slavepisker.

Gütke krævede arbejdet udført solidt og gedigent, hvad enten det så drejede sig om at hente varer på Lemvig jernbanestation eller flytning af nogle attrapfly ned ved Vilhelmsborg kro, eller slåning af græsset på flyvefeltet, stort eller lille, arbejdet skulle være i orden, ellers blev hr. Gütke vred, og så var han ikke god at komme nær, men som sagt, han jagede aldrig med sine folk hverken tyske eller danske. De fik den tid, de skulle bruge til at udføre de dem pålagte opgaver uden diskussion at nogen art.

Hr. Gütkes ansvarsområde var vedligeholdelse af græs og skovarealer på Flyvepladsens område, samt nyanlæg af grønne områder og beplantninger. Det var ham, der var chef for Landwerk sektionen, og som sådan den, der antog og fyrede danske arbejdere af alle kategorier, der var/blev ansat på Flyvepladsen, efter at denne var taget i brug.

Gütkes folk kan betegnes som Flyvepladsens altmuligmænd, idet de udførte alt forefaldende arbejde bl.a. som skraldemænd, malere, banefejere, bydrenge og meget mere. Vi kan derfor passende betegne Gütke som chef for alt det daglige civile arbejde på Flyvepladsen.

Mine meddelere er ikke enige om, om Gütkes chef var Oberingeniør Meier fra organisation TOT, der var byggeteknisk chef på Rom Flyveplads fra april 1940 til maj 1942, hvor han så kom hen vides ikke, eller om det var Flyvepladsens militære kommandant Hauptmann Böesken.

Usikkerheden om, hvem der var chef, er forståelig, fordi det var ingeniør Buro fra Bauleitung, der mest sås sammen med hr. Gütke, når der drøftedes arbejde i marken. Men det var Flyvepladsens kommandant, der sammen med hr. Gütke inspicerede igangværende og færdiggjorte arbejder. Når dertil kommer, at hr. Gütke lige så tit sås gå ind og ud af Bauleitubg som Kommandaturen, hvorimod ingen har set ham komme i O-heim, men han var jo heller ikke officer.

Vi må nok konstatere, at hr. Gütkes chef var Flyvepladsens militære kommandant, da det til syvende og sidst var ham, der havde totalansvaret for Flyvepladsens tilstand og funktionsdygtighed.

En af mine meddelere mener at have fået at vide, at hr. Gütke var agrar, altså landbrugskandidat, og en dygtig og omhyggelig landmand var han ihvertfald. Det er alle enige om.

At han også var "godsejertypen" er man ligeså enige om, og denne enighed skyldes, at når Gütke færdedes på Flyvepladsen i bil, til hest eller til fods, var han iklædt et velsiddende sæt "godsejertøj" som oftest bestående af blankpudsede sko med påspændte ligeså blanke støvleskafter, om vinteren skistøvler, spidsbukser, jakke og vest og slips med tilhørende hat og frakke i jægergrøn farve. Hr. Gütke er aldrig set i nogen form for militær uniform. Gütke betegnes enslydende som en meget grundig mand, som man kunne være sikker på, nøje undersøgte og tilrettelagde ethvert arbejde, som hans afdeling fik

besked på at udføre, og som bagefter kontrollerede arbejdets udførelse til mindste detalje, inden han meldte arbejdet færdigt.

Hr. Gütke færdedes overalt og kom hver eneste dag, undtagen når han var på en kort orlov hjemme i Tyskland, ud og så til alle arbejdspladser, der sorterede under ham.

Under Gütkes ansvarsområde var attrapflyvepladserne ved Vilhelmsborg kro og det fjernere Gudum med omtrentlig daglige flytninger af de derværende attrapfly.

Vedligeholdelsen at attrapanlæg og -fly stod hr. Gütkes folk også for samt rensning/fejning af alle veje, rullebaner m.m. incl. snerydning om vinteren af hele Flyvepladsen.

Som det vil fremgå af denne udførlige omtale af hr. Gütke, var han den person, danskerne havde mest med at gøre på Rom Flyveplads hele krigen igennem, og formodentlig var han på Flyvepladsen lige til kapitulationen.

I Landwerk sektionen var der, ihvertfald fra Flyvepladsen blev operativ den 1. september 1941, til stadighed ansat mindst 10 og højst 50 danskere alt after behov, og det er fra de 10 fastansatte, jeg har fået de bedste informationer om Flyvepladsens historie.

I Landwerk sektionen arbejdede naturligvis også også en del tyskere, men her er tallene mærkeligt nok så afvigende, at jeg ikke tør nævne noget antal på tyskerne i denne afdeling.

Hr. Gütke var omkring 55 - 6o år, og flere af mine meddelere kunne godt tænke sig at vide, hvordan det senere er gået ham, han kan jo teoretisk godt være i live endnu.

Da vi var færdig med snakken omkring Landwerk og hr. Gütke, kørte vi fra Flyvepladsen til Lemvig, hvor vi hos en af mine førere gik igang med at tegne en oversigtsplan over Flyvepladsen og dens forskellige bygninger og installationer, og hvad de hver især havde været brugt til.

Det blev noget af en opgave, bl.a. fordi vi igen løb ind i problemerne med senere tilføjede veje, stier og bygninger som hidrørte fra flygtningetiden og ikke kom Flyvepladsen ved.

Tilsyneladende lykkedes det for os, og her følger så beretningen om Rom Flyveplads tilblivelse og hændelser og begivenheder fra dens militære funktions tid.

Rom Flyveplads tilblivelse

Den 01. januar 1936 fik Statsskovdistriktet Klosterheden ny chef, idet den da 37-årige forstkandidat Poul Allerup udnævntes til Kongelig Skovridder af H.M.S. kong Christian den 10. og hermed begyndte et livslangt arbejde med plantning og skovpleje, der varede lige til 1965, hvor skovridder Allerup går på pension.

Det er altså i januar 1936, at skovridder Allerup flytter ind i Klosterhedens Skovdistrikts skovriddergård. Skovdistriktet var dengang på 11.000 hektar, fordi Statsreservatet Hoverdal-Stråsø, hvor Kaj Munk havde et sommerhus, hørte med, så det var 20.000 tønder land, den nye skovridder skulle tage sig af.

Dette vældige hede- og skovområde blev i 1939-40 ændret distriktsmæssigt på den måde, at de 2.000 hektarer, der udgøres af Statsreservatet Hoverdal-Stråsø blev lagt ind under naboen, skovridder Lund Christiansen, Holstebro.

Da skovridder Allerup var tiltrådt som chef for Klosterhedens skovdistrikt, gik han straks igang med at sætte sig ind i de lokale forhold i hans skove og hedestrækninger og tidligere planer for jordbundsundersøgelser og fældninger og udvælgelse af træsorter og græsarter blev á jourført og videreudbygget.

Skovridderen var bestandig på farten rundt i sit vidtstrakte ansvarsområde.

I radioen hørte danskerne om Den spanske borgerkrig og om Hitlers problemer med Marschal Pilzutski i Polen, men det var jo ikke noget, der kom os ved - troede vi.

Ingen i Lemvig og omegn skænkede de truende storpolitiske skyer en tanke udover at man rystede på hovedet af de mennesker dernede i det sydlige, der ikke kunne finde ud af at leve i fred og fordragelighed med hinanden.

Herhjemme åndede alt fred og ro, vi havde jo statsminister Stauning og udenrigsminister P. Munch, der gik ind for total nedrustning og i værste fald neutralitetsforsvar. De advarsler den danske befolkning fik fra militære kredse havde man kun skuldertræk tilovers for, kort sagt, vi gjorde nøjagtigt som tyskerne sagde til os senere "I danskere nægter at tænke militært, og det er årsagen til at vi tyskere i krig, må besætte jeres land for jeres sikkerheds skyld. For med de styrker I har, kan I ikke garantere os, Tyskland, at I kan hævde jeres neutralitet med en sådan vægt, at England-Frankrig ikke kan trænge ned gennem jeres farvande til Østersøen og angribe os i ryggen. I vil, med de styrker I har opstillet, heller ikke kunne sikre tysk civil skibsfart adgang til Atlanterhavet via Kattegat og Skagerak, og I vil ikke kunne forhindre, at Engelsk-Franske styrker sætter sig fast på for os vitale punkter i jeres land". Citat slut.

Der var derfor ingen i Lemvig og omegn, der lagde noget som helst militært betydningsfuldt i, at Rigsmarschal Herman Göring i sin pragtfulde lystyagt aflagde et privat besøg i Lemvig havn for at proviantere, bl.a. blev der købt wienerbrød, og at Göring, imens provianteringen fandt sted, kørte en udflugtstur på et par timer i Lemvigs omegn, bl.a. en tur gennem plantagerne i Kronheden og Klosterheden, hvorefter han vendte tilbage til sit skib, der sejlede videre på Görings ferietur.

Skovridder Allerup fortalte mig, at han først hørte om Görings "lysttur" i hans skove dagen efter turen havde fundet sted, og at han naturligvis blev overrasket men derudover ikke lagde noget som helst andet i besøget end Görings alment kendte interesse for skovbrug. Senere forstod skovridderen, at der havde været "en helt anden grund" til Det tyske flyvevåbens chefs besøg.

I Lemvig talte man da også kun om Den tyske Rigsmarschals besøg som et overraskende pust fra den store verden, og de der havde været heldige at se den store mand og hans flotte skib, fortalte naturligvis vidt og bredt om oplevelsen, og så tog befolkningen iøvrigt kun besøget som en oplevelse, for som tyskerne sagde det "I danskere tænker jo ikke militært".

Så gik dagligdagen videre med sine sædvanlige gøremål og flittigt arbejde i Statsskovene med bl. a. beskæftigelsesarbejde for de mange arbejdsløse, der også var i Lemvig området.

Ingen tænkte vel mere på Görings besøg, men så sker der pludselig noget.

En dag i 1939 får skovridder Allerup besøg. Den besøgende, der har en dansk politibetjent som chauffør, præsenterer sig som kommende fra den danske efterretningstjeneste, og han beder indtrængende skovridder Allerup om at iagttage, om der færdes ham og hans folk ukendte personer i skovene og på hedearealerne og i særlig grad være opmærksom på evt. udlændige. Skovridder Allerup skulle også lægge mærke til hvis og når der forekom enhver form for usædvanlig trafik i hans skovdistrikt, og indberette det i en særlig kode til den danske efterretningstjeneste.

Skovridder Allerup fortæller, at han ikke kunne se nogensomhelst fornuft eller mening i at den danske efterretningstjeneste skulle interessere sig for hans skove og heder. Der var jo intetsomhelst af militær virksomhed i Statsskovene, og der var aldrig nogen, der havde udtrykt militær interesse for Klosterheden.

Skovridderen kunne faktisk kun komme frem til, at det måtte være det rene pip, han var blevet præsenteret for.

Hvad gjorde skovridderen så ved det? Ja, han kørte ind til politimesteren i Lemvig og fortalte ham om efterretningsmandens besøg og hvad denne havde ønsket.

Politimesteren gav skovridderen ret i hans vurdering af besøget, og anbefalede ham på det allerkraftigeste, at afholde sig fra enhver form for samarbejde med efterretningstjenesten, og det råd fulgte så skovridder Allerup.

Den 9. april 1940 om aftenen, var der som sædvanlig, danseskoleundervisning i salen på Industrihotellet i Lemvig. Dansen blev brat afbrudt, da tyske soldater indfandt sig hos portien og forlangte at få hotelejer Persson i tale øjeblikkelig. Det skete, og tyskerne meddelte, at de kom fra Det tyske Flyvevåben, og at de i overensstemmelse med de d.d. trufne overenskomster mellem den danske og tyske regering beslaglagde hotellet til brug for Luftwaffes personale, og de meddelte samtidig, at hotelejeren ville blive holdt skadesløs økonomisk, hvad han da også blev - sådan da.

Den 10. april om morgenen var alle hoteller i Lemvig besat at tysk militær, men her koncentrerer vi os om Industrihotellet, da det var her Luftwaffe, det tyske flyvevåben holdt til.

I løbet af den 10. april 1940 ankom også nogle civile tyskere til Industrihotellet. Da de havde fået anvist deres værelser og var kommet i orden, forlangte de høfligt men bestemt, at få såvel hotellets kontor som spisestue, der blev ændret til tegnestue, og kontoret forblev, hvad det var, men blot kom der flere telefoner op.

Hotelejeren havde jo ingen mulighed for at afslå kravet, så det blev som tyskerne ville have det.

Tyskerne havde travlt, det var helt tydeligt.

Den næste dag den 11. april kørte tyskerne ud til skovriddergården og talte med skovridder Allerup. De præsenterede sig som landinspektører og ingeniører, der er kommet til Lemvig med den opgave at anlægge en flyveplads på Kronheden/Klosterheden, og at de har ordre til at købe eller leje det nødvendige areal af Skovdistriktet, alt efter hvad de kan blive enige med den danske skovridder om, da han jo repræsenterede højeste danske myndighed for det område, hvor Flyvepladsen skal ligge.

Tyskerne har ordre til at gå igang omgående, og de meddeler derfor skovridder Allerup, at der ikke er tid til nogen form for lange forhandlinger. Det er her og nu der skal forhandles, fordi Tyskland er i krig.

Tyskerne, der kommer fra organisation TOT, den tyske arbejderorganisation, medbringer færdige kort og planer over, hvor flyvepladsen skal være, og hvor stor den skal være - der mangler kun detailprojektering.

Skovridderen er naturligvis yderst forbavset og ikke indstillet på at gå ind på noget tysk krav overhovedet.

Men efter at have talt med Direktoratet for skovstyrelsen i København må han bøje sig, "da Flyvepladsen i Rom er et led i den dansk-tyske besættelsesoverenskomst mellem de to regeringer".

Så skovridder Allerup må følge med de tyske ingeniører og landinspektører op til Lemvig-Ringkøbing landevejen og finde sig i, at landinspektør og chefingeniør Meier, og dennes næstkommanderende ingeniør Hestermann og tredie kommanderende ingeniør Buro starter på udstykningsarbejdet til Flyvepladsen, og da arbejdet er grundigt forberedt hjemmefra gik det stærkt.

Den 11. og 12. april 1940 indkalder de tyske byggeledere til et møde med myndighederne i Lemvig og de lokale håndværksmestre og fagforeninger for bygge- og anlægsindustrien.

Mødet holdes i Industrihotellets sal, også sognefogeder og sognerådsformænd fra omegnskommunerne har havde fået besked på at møde op, da alle er mødt og fremmødet er kontrolleret ved et ret omstændeligt navneopråb og præsentation efter en liste, som en kommunal enbedsmand råber op og krydser af efter, går landinspektør Meier på talerstolen med en dansk tolk ved sin side. Meir hilser forsamlingen og præsenterer sig og sine kolleger Buro og Hestermann. Han fortæller, at de er kommet for at bygge en flyveplads på Kronheden/Klosterheden til brug for det tyske flyvevåben. Med sig havde de 3 tyske byggeledere en stab på 15 til 20 personer, og der ville hurtigt komme en styrke på ca. 200 arbejdssoldater, der gruppevis blev ledet af hver en "arbejds

truppenfürer", der næsten alle var såkaldte "hjemmetyskere" d.v.s. syd- og nordslesvigere i senere daglig omtale på Flyvepladsen kaldet sønderjyder.

Ifølge mine meddelere var kun et par af disse rabiate nazister, resten havde man angiveligt ingen problemer med snarere tværtimod.

De tyske ingeniører fremlagde nu kortmateriele over det område, hvorpå Flyvepladsen skulle bygges. De samme kort havde de vist skovridderen.

De bekendtgjorde, at det indtegnede område med omgående virkning, så snart man havde fået sat et interimistisk hegn og skilte op, var at betragte som militært område, med adgang forbudt for alle uvedkommende.

Til håndhævelse af dette forbud blev en feldwebel nu præsenteret som chef for ca. 25 Flieger Schütz Polizei Truppen, altså flyver-militærpoliti, der iøvrigt medbragte 4 til 5 schäferhunde.

Disse politisoldater, hvis antal efterhånden øgedes til ca. 50 mand og 14 - 15 hunde, både schäfere, dobbermann og rotweilere virkede meget respektindgydende, og i det daglige sprogbrug blandt danskerne blev de slet og ret kaldt Flyverpolitiet.

De danske arbejdere havde fået at vide, at Flyverpolitiet havde uindskrænket myndighed over alle, der var beskæftiget på Flyvepladsen, både danskere og tyskere, og at enhver form for sabotage ville blive straffet meget strengt.

Det kan her nævnes, at bortset fra Ålborgmanden og et par småsager uden reel betydning, har ingen danske på Flyvepladsen hele krigen igennem haft nogen problemer med Flyverpolitiet.

De tyske ingeniører forklarede, at arbejdet med Flyvepladsbyggeriet skulle igang straks, og de gav garanti for, at alle udlæg og udgifter som danske entreprenører og håndværksmestre påførtes i forbindelse med byggeriet, ville blive betalt kontant, samt at arbejderlønnen ville komme til at ligge over den overenskomstmæssige tarif, hvad ingen af håndværksmesterne var glade for, og det med god grund. De var jo klar over, at når tyskerne bød højere løn for arbejde, de skulle have udført, ville det blive svært at holde priserne nede på dansk arbejde for de danske håndværksmesters og entreprenørers normale kunder.

At de danske håndværksmestres frygt var særdeles velbegrundet skulle vise sig næsten omgående.

Vi må her kigge lidt på arbejdsmarkedssituationen i de sogne, der omgiver Flyvepladsen. I selve Lemvig købstad var der i 1940 ca. 4800 indbyggere, hvoraf mindst 500 var arbejdsløse en stor del af året. I Fabjerg boede ca. 800 indbyggere, hvoraf ca. 200 var arbejdsløse. I Lomborg boede ca. 700 indbyggere, hvoraf ca. 150 var arbejdsløse. I selve Rom sogn, hvor Flyvepladsen kom til at ligge, boede i 1940 ca. 400 mennesker, og også her var de ca. 150 arbejdsløse en stor del af året. I Gudum sogn boede 12-1300 mennesker hvoraf ca. 300 var arbejdsløse udenfor de gode sæsoner. Forholdene var ikke bedre i de øvrige kommuner i Ringkøbing Amt.

Af ovenstående fremgår det klart, at der i mange hjem var "smalhans" en stor del af året, og derfor kom bygningen af Rom Flyveplads som "manna fra himlen" som en af beboerne i Fabjerg sagde. Folk stod i kø for at få arbejde, og da det rygtedes, at tyskerne betalte over tariffen, skete der en masseflugt fra danske arbejdspladser til de håndværksmestre og entreprenører, der arbejdede på Flyvepladsen. Hvilket bevirkede, at landmændene kom i den for dem helt uvandte situation, at de ikke kunne få medhjælpere til markarbejdet.

Karlene rendte af plads i utide og tog arbejde på Flyvepladsen, så kun pigerne blev tilbage, men også de fandt ud af, at efterhånden som kantiner og vaskerier kom i drift, var der også særdeles vellønnet arbejde til dem.

Vi skal her tænke på, at Rom Flyveplads ikke var det eneste store arbejde tyskerne satte igang i Vestjylland i 1940, der kom tysk arbejde igang overalt i Vestjylland og som krigen skred frem, blev der mere og mere arbejde til de danske, der ville have det.

Men nu tilbage til introduktionsmødet på Industrihotellet i Lemvig den 10. april 1940.

Tyskerne forlangte 100% samarbejde med de danske myndigheder og de danske håndværksmester og entreprenører, der skulle bygge Flyvepladsen. Tyskerne påpegede, at nægtelse eller vægring af samarbejde ville blive betragtet som obstruktion og sabotage under henvisning til de danske regerings proklamation af 9. april 1940, altså dagen før mødet i Lemvig.

Overingeniør Meier sluttede talen med at sige, at organisation TOT og Luftwaffe intet hellere ville end at genere dagligdagen mindst muligt for borgerne i Lemvig og omegn.

Alt skulle være, som det altid havde været, men sålænge der bestod krigstilstand mellem det Brittiske Imperium med dets allierede og Tyskland, måtte også Lemvigegnens beboere finde sig i de forandringer og småforstyrrelser krigstilstanden påtvang dem.

På Luftwaffes vegne garanterede Oberingeniør Meier, at Flyvergeneral Leonhard Kaupitsch stod inde for, at når Flyvepladsen på Klosterheden var færdig og taget i brug, ville Luftwaffepersonellet holde sig for sig selv, og ikke blande sig i danskernes liv og virke, medmindre de danske interesser nødvendiggjorde det og de danske myndigheder bad Luftwaffes lokalkommandant - den kommende chef for Flyvepladsen - om hjælp og støtte i konkrete tilfælde.

General Kaupitsch havde personligt bedt Oberingeniør Meier og de andre byggechefer, der skulle lede opførelsen og anlæggelse af tyske flyvepladser i Danmark om, at forsikre lokalbefolkningen om, at Luftwaffes personel ville hjælpe danskerne overalt, hvor det under skyldig hensyntagen til krigsførelsen, var muligt.

Det var den tyske flyvergenerals bestemte overbevisning, at personellet på den kommende flyveplads og de omkringboende danskere kunne leve fredeligt side om side, og lære hinanden at kende på bedste og kammeratligste måde og være hinanden til hjælp og støtte, hvor dette viste sig muligt.

Flyvergeneral Kaupitsch havde inden besættelsen af Danmark holdt en tale for sine kommende afsnitschefer, incl. byggelederne fra organisation TOT, der med henblik på deres kommende opgaver i Danmark, var blevet underlagt Kaupitsch og dermed hans kommando. Han sagde, at han forlangte dansk ret, dansk ære og dansk sædvane respekteret af sine tropper, så langt det overhovedet var muligt og foreneligt med Tysklands militære interesser.

Flyvergeneral Kaupitsch havde givet udtryk for, at han på det bestemteste ikke betragtede danskerne som fjender af Tyskland, men som hidtil militært uforstående venner, og at det ved den kommende besættelse af Danmark derfor var vigtigt, at de tyske styrker opførte sig på en sådan måde, at danskerne blev helhjertede venner af Tyskland og Tysklands sag i krigsførelsen, så danskerne kunne se, at Tyskland kæmpede også for Danmarks sag i et nyt Europa, og at danskerne, når de var blevet bibragt denne overbevisning, bidrog til Tysklands sejr ved loyalt samarbejde med den tyske besættelsesmagt i stedet for at modarbejde den.

Det skulle senere frem gennem krigsårene vise sig, at det personel, der havde tjeneste på Rom Flyveplads, nøje efterlevede Kaupitsch ordre om ikke at genere eller forstyrre danskernes dagligliv.

Luftwaffepersonellet holdt sig for sig selv og gav, iflg. mine meddelere, ingen anledning til sammenstød eller blot kritik fra dansk side.

Hvorimod alle mine meddelere er ligeså enige om, at de afvekslende tyske landmilitære styrker, herunder de tyske hjælpetropper i tysk uniform, gav anledning til stor utilfredshed og frygt hos Lemvigegnens befolkning.

Det er da også betegnende for forholdet mellem Luftwaffefolkene og Tysklands medkæmpere, de ikke tyske hjælpetropper, at mine meddelere uafhængig af hinanden, har fortalt, hvordan de lagde mærke til, at hverken ungarerne, der dog ellers boede dør om dør med Flyvepladsen eller russerne fik adgang til denne, hvorimod danskerne stadigvæk blev mødt med samme velvilje som hidtil, trods den tiltagende nervøvitet, der også mærkedes på de ellers så veldiciplinerede tyske flyversoldater. En nervøsitet, der fra efteråret 1944 gav det synlige udslag overfor hjælpetropperne at så snart en gruppe ungarer eller russere nærmerede sig en af adgangsvejene til Flyvepladsen, sigtede nærmeste MG-skytte på dem og holdt dem dækket, mens en tysk vagtgruppe fra Flyvepladsen gik "de fremmede" i møde med skudklare våben og forhørte sig om deres ærinde, og derpå i 99% af tilfældene afviste dem og sendte dem tilbage af den vej de kom fra.

Kun enkeltvis kunne en ungarer eller russer få adgang til Flyvepladsen, hvis han vel at mærke havde et strengt nødvendigt ærinde, og selv da var den pågældende nærmest at betragte som en fange, sålænge han befandt sig på flyvepladsområdet.

Han blev konstant overvåget af 2 maskinpistolbevæbnede flyverpolitisoldater, og selv var han naturligvis ubevæbnet og visiteret, inden han kom ind.

Men nu tilbage til april 1940. Jeg og dermed mine meddelere er ikke i stand til at sige, hvornår det første spadestik til byggeriet af Rom Flyveplads blev foretaget. Det synes at ligge nogenlunde fast, at de tidligere nævnte tyske arbejdssoldater og deres ledere var igang ihvertfald senest den 15. april, den dag hentede nemlig een af mine meddelere, en husmand, 72 små grantræer, der var plantet 2 år før på det stykke at den kommende Flyveplads hvor selve start og landingsbanen skulle anlægges.

Derfor skulle de små nye træer væk igen, og tyskerne forærede dem til alle, der ville have dem, hvad mange af egnens landbrugs

drivende naturligvis benyttede sig af. De havde brug for de gratis træer til etablering at læplantninger omkring deres marker.

De tyske arbejdssoldater gik igang med etablering af de mange km hegn omkring det militære område og udhugning af vagtpatruljestier indenfor og udenfor hegnet, det var det allerførste arbejde, tyskerne

gik igang med. Der kom, iflg. 3 af mine meddelere, ikke mindre end 4 åbne jernbanevogne læsset med pigtrådsruller og jernrørspæle til Lemvig station ganske få dage efter besættelsen. De 2 af mine meddelere var personlig med til at læsse pigtråden og jernrørspælene over på hestevogne fra vognmænd i Lemvig, og derefter køre de de svingende og stikkende læs ud på Klosterheden.

Den 3. af mine meddelere, der omtaler pigtråds- og pæleforsendelserne, var i maj og juni med til at rejse hegnet sammen med tyske arbejdssoldater, og han fortæller, at jernrørspælene var 3,5 m høje, og at de med en speciel tysk rambuk, der nemt kunne bæres af 2 mand når hammeren var afmonteret, blev drevet 1,5 m ned i jorden. Hammeren krævede 4 mand, når den skulle flyttes.

Pælene blev placeret pr 3 m, og de bar 5 rækker pigtråd, hvoraf den nederste gik 15 cm over jorden, og den øverste lå på toppen af pælene. For hver 75 m blev der midt på hegnet placeret et skilt, hvorpå der på dansk og tysk stod skrevet "militært område, adgang strengt forbudt, forcering af hegnet medfører livsfare, vagten skyder uden varsel"

Samtidig startedes en hvervekampagne af dansk arbejdskraft på den måde, af danske entreprenører og håndværksmestre mere eller mindre frivillig fik besked på, at ansætte alle de folk de kunne få og straks gå i gang med arbejdet på Klosterheden efter tysk anvisning.

Jeg har tidligere nævnt de meget høje arbejdsløshedstal, og en forsigtig vurdering foretaget af en daværende kasserer i Dansk Arbejdsmandsforbund går ud på, at der i Lemvig området i april 1940 var ialt ca. 1350 arbejdsløse, nu kom alle disse i arbejde -uanset hvilken faggruppe de tilhørte.

Tyskerne kunne simpelthen bruge "alle hænder", og de gjorde det.

Pågældende kasserer fortalte, at der fra midt i april 1940 til og med julen 1944 faktisk ikke blev udbetalt 1 kr i understøttelse af noget forbundskontor i Vestjylland. Der var arbejde til alle, også kvinderne, og det var godt betalt arbejde. Forbundene kunne ganske enkelt ikke skaffe folk nok.

Det var jo ikke alene tyskerne der skreg på arbejdskraft, der var også brunkulslejrene og tørvefabrikationen samt opdyrkningen af Vildmoserne m.m.

Det var så landbruget, der i allerhøjeste grad kom til at mangle arbejdskraft.

Konkluderende siger nævnte kasserer, at krigsårene 1940-45 økonomisk set var en forrygende god tid for de ellers traditionelt meget fattige vestjydske arbejderfamilier, fagforbundene fik en hidtil ukendt indtægt nu, da alle pludselig kunne betale kontigent.

Det har ikke været muligt at få oplyst, hvor de tyske arbejdssoldater og deres ledere boede fra april til september 1940.

Mine meddelere er nogenlunde enige om, at de første barakker stod klar til indflytning i juni-juli, men de fleste først fra september.

Mine meddelere kan om bopælsproblemet for arbejdssoldaterne sige, at i de første besættelsesmåneder var der tale om tvangsindkvartering på gårdene i Lomborg-Rom, senere om en veritabelt teltby på området bag den nuværende servicestation og bebyggelse øst for Rom kirke, bag fabriksarealet, ca. 300 nord for Flyvepladsens hovedvagt.

Selve Flyvepladsarealet blev udstukket som følger:

Som geografisk afgrænsning satte tyskerne i sydvest Vilhelmsborg kro, derfra gik de i ret linie øst gennem Kronhede Plantage, hvor det sydøstlige hjørne sattes ved "5-veje", der ikke danner noget kryds = 5 vejs husene. Derfra gik det militære områdes grænse 1½ km mod nord ret gennem plantagen til "den nye Holstebrovej" der gennemskærer Kronhede Plantage i retning nordvest - sydøst og sammen med Flynder Å danner grænsen mellem Kronheden og Klosterheden, der nu som dengang var tilplantet og udgør Danmarks største skovplantning, altså ikke naturskabt skov.

Den militært afspærrede del af Kronhede Plantage ramte med sit nordøstre hjørne Lemvig-Holstebro vejen ca 800 m syd for Kælderhøj. Derfra fulgte det militære område Lemvig-Holstebro vejen 3900 m op til Rom kirke, hvorfra afspærringen gik stik syd i en længde af 4 km langs Lemvig-Ringkøbing landevejen ned til Vilhelmsborg kro, der jo hele krigen igennem betegnede det sydvestre hjørne af Flyvepladsens areal.

Selve det egentlige flyvefelt, hvor flyene starter og lander, placeredes i det afspærrede områdes nordvestlige del med vestgrænse i Lemvig-Ringkøbing landevejen, og var nærmest et rektangel på højkant, indtil udvidelsen i 1941 og foråret 1942. Denne rektangels mål var som følger, idet vi går ud fra det sted nord for Flyvepladsen hvor, når vi kommer fra Lemvig over Rom mod Ringkøbing, vejen drejer til højre mod Lomborg, ca. 200 m syd for Rom kirke. Herfra er der nøjagtig 700 m til selve flyvefeltets nordvestre hjørne, og hvis vi går stik øst herfra er den nuværende nordgrænse for det tyske flyvefelt 2 km lang. Vi skal jo her huske, af den oprindelige nordgrænse gik helt oppe ved Lomborgvejen, og på det nu fjernede stykke lå der barakker.

Fra den oprindelige nordvest grænse var der nøjagtig 1 km ned til hovedvagten, og derfra 900 m til sydvagten, og derfra igen 550 m til "hjørneskuret" i sydvest, hvor tyskerne etablerede en alternativ indkørsel, sydporten, og hvor der døgnet rundt var 3 mand på vagt sammen med en af Flyverpolitiets hunde. Efter ungarerlejrens oprettelse udvidedes vagten her både bygningsmæssigt og mandskabs- og hundemæssigt, idet der nu kom 7 mand på vagt døgnet rundt og mindst 2 oftest 3 hunde. Fundamenterne fra hjørneskuret har jeg set i 1982, hvor de blev mig forevist.

Fra "hjørneskuret" og og stik øst målte flyverfeltet nøjagtigt 2150 m og fra det østre hjørne i syd gik det op til det nordøstre hjørne og målte her 2750 m og herfra var der igen 2 km stik vest ud til Lemvig-Ringkøbing vejen.

De danske entreprenører, som nu gik igang på Kronheden, kaldte konsekvent på alle papirer Flyvepladsen for Byggepladsen på Kronheden, men om det var efter ordre fra tyskerne ved mine meddelere ikke. Den første danske arbejdsopgave blev skovrydning og lyngafskrælning.

Det gjorde et dybt indtryk på de lokale beboere, da de så, hvordan flere tønder land nye grantræer, der netop var plantet i de sidste år før krigsudbruddet, nu systematisk blev trukket op med rode og samlet i store bundter og afbrændt. Dog blev en hel del af træerne læsset på vognmandsbiler og hestekøretøjer og kørt ned til egnen omkring Vilhelmsborg kro og genplantet der, ligesom alle private i området fik lov at tage så mange træer, de havde brug for.

Den sidste uge af april ankom fra Tyskland 2 store damplokomobiler med tilhørende svingplove og jordafretningsskovle. De 2 lokomobiler blev, straks de var læsset af jernbanevognene, fyret op, og så trak de ellers selv deres tunge redskaber op af bakken og ud på Kronheden, idet der blev fyldt vand og kul på under kørselen således, at man undgik at standse undervejs.

Det imponerede de forundrede danskere der overværede transporten. En af øjenvidnerne til lokomobilernes non-stop kørsel har fortalt, hvordan hestene, der trak vandvognen ved siden af, blev sky men holdt under kontrol.

Der var 2 vandvogne til hvert lokomobil, men kun een vogn fulgte sin lokomobil af gangen, den anden var sendt forud og holdt klar når karavanen nåede den, og så afløste den fyldte vogn den tomme, der så kørte til nærmeste gård og blev fyldt via en petroleumsmotordrevet pumpe, der var monteret på alle vandvogne.

Ved foden af bakken blev der forspændt 12 heste, der skulle hjælpe med at trække op af bakken.

Hestene, der var danske, blev bange for de store hvæsende og røgspyende maskiner bag dem, men ved at sætte 1 mand ved hver af de forreste hestes hovedtøj med et fast greb i dette og beroligende tale og klap på dyrets hals, lykkedes det at få bragt begge lokomobilerne op på Lemvig-Ringkøbing landevejen, uden at hestene løb løbsk.

Vel ankommet til Kronheden begyndte lokomobilerne med deres specielle redskaber en meget grundig og omhyggelig jordbearbejdning, som ikke var set før på de kanter af landet, mens det var alm. kendt på Lollands sukkerroemarker på den fede og tunge jord.

De tyske lokomobiler var af samme konstruktion som de lollandske, der kan ses på Frilandsmuseet i Maribo.

Flyvefeltet

Lokomobilerne begyndte at arbejde helt oppe i flyvefeltets nordlige ende, idet de blev placeret med næsen mod syd, afstanden mellem lokomobilerne var præcis 300 m. Mellem sig trak de så den store svingplov og senere afretterblad, harve og tromle, som vist på skitsen.

Forinden lokomobilerne gik igang var der med skovle og spader foretaget en afskrælning af lynglaget og det øverste sandede jordlag. Så tog lokomobilerne fat medsvingploven og ned i en dybde af 1 alen, 62 cm, iøvrigt efter en kontrovers med Lemvig museum, der på Nationalmuseets vegne protesterede mod fjernelsen af en del Bronze- og Jernalderhøje.

Tyskerne tillod den daværende rigsantikvar at foretage expresudgravninger af de omtalte høje, hvoraf resultatet kan ses på Lemvig museum.

Derefter harvedes og afrettedes flyvefeltet.

Så holdt lokomobilerne en pause mens egnens landmænd fik besked på, at møde op med heste og såmaskiner, og så blev der sået græsfrø, der var kommet med skib og tog til Lemvig i sække med tysk påskrift. Efter de hidtil kendte græssåningsmetoder, som blev alm. brugt på danske landbrug i Vestjylland, stod frøforbruget på Rom Flyveplads slet ikke i rimeligt forhold til det område, der skulle tilsås.

En af mine meddelere, en landmand fortalte, at han af sognerådet blev tilsagt at møde med 3 heste og 1 såmaskine. Han fortalte, at hvor han på sine græsmarker såede 1 kg frø forlangte tyskerne 3 kg her på Flyvepladsen.

Hvilket alle de deltagende danske landmænd betegnedes som vild ødselhed.

Hvad der også fik danskerne til at spærre øjnene op og ryste misbilligende på hovedet, når tyskerne ikke så det, var de mængder af god Norsk salpeter, der med norske, danske og et svensk skib kom fra Norsk Hydro A/S til Lemvig havn. Derefter blev den af ca. 30 danske vognmænd transporteret ud til Flyvepladsen og oplagret til udspredning som de enkelte færdiggjorte dele af pladsen behøvede det.

Også her mener de danske landmænd, der allerede på det tidspunkt hungrede efter kunstgødning, at der var tale om et fuldstændigt vildt og overdrevet forbrug af et yderst værdifult råstof. Citat slut.

På selve den del af Kronheden hvor flyene skulle starte og lande, var der af de 2 lokomobiler naturligvis også pløjet ned i en dybde af 62 cm, og derpå omhyggeligt nivelleret ud, til dette jordstykke var så glat og fladt som et stuegulv - eller parketgulv i en dansesal.

Da planeringen her var tilendebragt, blev der iværksat en meget omfattende dræning, hele flyvefeltet blev inddelt i felter på 25x25 m, hvor der blev lagt danske drænrør fra Egernsund Teglværk. 7 hoveddrænledninger samlede drænvandet og førte det til 2 pumpestationer med tilhørende vandbassiner, der ikke må forvekles med de 2 tidligere nævnte betonstøbte brandamme. Drænvandet blev så, når det var tiltrængt, anvendt til vanding af græs- og landbrugsarealerne.

Da dræningsarbejdet var afsluttet, iværksattes det arbejde, der kom til at vække allermest opsigt og diskussion på Lemvigegnen.

"Millioner" af 15 cm tykke græstørv, en spadebredde på hvert led, blev hentet på landejendomme nær og fjern og af vognmænd og landmænd kørt ud på flyvefeltet, hvor græstørvene blev omhyggeligt udlagt af danske arbejdere. Nogle af græstørvene blev hentet helt oppe i Thy, men ellers kom de alle vegne fra og mindste antal daglige vognlæs, der passerede ind gennem en af Flyvepladsens porte var 75, men gennemsnitstallet angives at være ca. 130.

Mine hjemmelsmænd skønner nogenlunde samstemmende, at da arbejdet med græstørvene var på sit højeste i eftersommeren og efteråret 1940 var den samlede arbejdsstyrke på Rom Flyveplads på ca. 2.000 mand, hvoraf størstedelen var fra andre egne af Jylland men også enkelte københavnere og sjællændere.

Hovedparten af disse danske arbejdere fik, da arbejdet på Flyvepladsen var tilendebragt, arbejde i og på andre tyske anlæg, bl.a. tog nogle til Thisted Flyvepladsen, beregnet for jagerforsvar af Hanstholm fæstningen, men hovedparten kom på fæstningsarbejde langs hele vestkysten.

Der var et vældigt leben i Rom, som aldrig var set før eller siden. De mange tilrejsende arbejdere blev tvangsindkvarteret på egnens gårde og husmandssteder samt i Lemvig. Det kneb somme tider for disse mange højtlønnede arbejdere at bevare selvjustitsen, så Politiet i Lemvig havde nogle travle måneder.

Kun hvis og når der blev ballade på selve Flyveplads-arbejdspladsen greb det tyske militærpoliti ind og sørgede for at urostifterne blev smidt ud fra arbejdspladsen, og som regel overgivet til dansk Politi.

Kun een sag ordnede tyskerne helt og holdent selv. Det var sagen omkring "Ålborg manden".

En af arbejdsmændene kom til Rom fra lignende arbejde ved Rørdal i Ålborg, han fortalte sine nye kammerater om, hvordan man byggede Ålborgs militære Flyvepladser, for der var tale om to, fortalte han. Arbejdsmanden fra Ålborg var efter sigende meget detaljeret i sin forklaring af tekniske anlæg, han havde været med til at bygge, og tilsyneladende nød han at være bedrevidende end sine nye kolleger. Hans glæde skulle imidlertidig blive meget kort, for på en eller anden måde kom hans beretninger det tyske Flyverpoliti for øre.

Manden blev omgående anholdt og forhørt i 4 timer, heldigvis for ham "kun" af Flyverpolitiet og ikke af Gestapo.

Samme dag indkaldtes de enkelte arbejdskommandoer, som organisation TOT folkene kaldte de danske arbejdshold, og blev godt og grundigt belært om, at hvad de så og hørte under deres arbejde på Flyvepladsen, havde de at holde for sig selv. De fik at vide, at den engelsk-franske efterretningstjeneste arbejdede i Danmark, og at denne tjeneste naturligvis var særlig interesseret i viden om militære anlæg - som eksempelvis Rom Flyveplads. De tyske chefer, ingeniørerne fra TOT, understregede til sidst, at oplysninger til fjenden kunne og ville automatisk medføre dødsstraf - som ingen dansk myndighed kunne redde delikventen fra. Citat slut.

Efter danne salut var der ikke flere på Flyvepladsen, der turde udtale sig, og da man fra samme dag ikke mere så noget til den snakkesalige Ålborgmand, var de danske arbejdere helt sikre på, at han enten var blevet skudt eller sendt i tysk fængsel eller koncentrationslejr.

Det fortaltes senere, at tyskerne, for at opnå størst mulig psykologisk virkning i deres danske arbejdsstyrke, havde sendt ham til Esbjerg, hvor han efter en meget kraftig advarsel, fik lov af indtræde i den danske arbejdsstyrke der mod et skriftligt løfte om, at han ikke så længe krigen varede ville vise sig i Rom eller i det hele taget vise sig i Lemvigområdet. At tyskerne under hele resten af krigen ikke havde nødvendigt at komme med flere advarsler, siger noget om virkningen af deres "formaning" til danskerne i 1940.

Det er, måske også på denne baggrund, at vi kan konstatere, at der ikke på noget tidspunkt af krigens forløb blev udøvet nogen form for sabotagehandling mod eller på Rom Flyveplads fra dansk side.

At de danske arbejdere heller ikke lod sig afskrække af deres kollegas arrestation og forsvinden, så de ikke mere turde arbejde på Flyevpladsen ses deraf, at hele arbejdsstyrke fortsatte deres virke, til Flyvepladsen var færdig og erklæret operativ den 1. september 1941. Rom blev offivielt taget i brug samtidig med Grove/Karup, Knivholdt og Tirstrup.

Om græstørvsbelægningen af start- og landingsbanen på Rom går der mange historier på Lemvig egnen, også om hvordan enkelte danske vognmænd og landmænd kørte med det der kaldtes "blindspænd" d.v.s., de fik udbetalt penge for ikke eksisterende vognlæs. Det foregik på den måde, at det var lykkedes nogle snilde danskere at finde ud af, at når de f.eks. var kørt ind gennem hovedvagten med et læs græstørv, så kunne de liste sig ud igen et andet sted under foregivne af, at de skulle læsse græstørvene af i et af de mange depoter, som blev placeret, hvor de ikke lå i vejen for byggeaktiviteten, og det vil sige udenfor hegnet. Derefter kørte de deres læs om til en anden af de bevogtede indgange og kørte ind igen og blev noteret for et nyt læs.

Denne trafik drev flere "foretagsomme danskere", og såvidt vides blev ingen af dem afsløret.

Selv mente de, at de snød tyskerne, de regnede sig som gode danske patrioter, de var ikke klar over, at det i virkeligheden var den danske statskasse, de drænede.

For at arbejdet med udlægning af græstørv ikke midlertidig skulle standses på grund af materialemangel, kørtes græstørv, der ikke umiddelbart kunne lægges, sammen i depoter udenfor hegnet og blev omhyggeligt vandet, så de holdt sig levende til de skulle lægges.

Der forekom angiveligt også en hel del svindel overfor tyskerne med nogle arbejdskort. Det foregik på den måde, at de enkelte mindre entreprenører, mestre og landmænd fik udleveret et arbejdskort for hver

arbejder, de havde på byggepladsen, og det kunne altså lade sig gøre i den alm. travlhed at få udbetalt lønarbejde for folk, der aldrig havde været på pladsen. Det skal retfærdigvis siges, at der også deltog arbejdere i disse ulovligheder.

Det har dog kun kunnet ske i 1940 og 1941, hvor Flyvepladsen stort set var færdig og den store arbejdsstyrke dermed forlod området.

At der imidlertid virkeligt er udbetalt meget store summer er helt klar.

Det var også samtidig med græstørvslægningen, at visse mindre entreprenører, mestre, vognmænd og landmænd bad de tyske chefer i Bauleitung om, at få deres penge udbetalt kontant og ikke i checks eller indsat på bankkonto.

Tyskerne efterkom dette ønske, hensigten stod hurtigt de danske arbejdere klar, for når tyskerne betalte kontant, kunne lokalsamfundet incl. skattemyndighederne ikke kontrollere, hvor meget den enkelte reelt tjente hos tyskerne.

Der var dog også ærlige danske arbejdsgivere, der ikke gjorde hemmelighed ud af, hvad de tjente under byggeriet af og på Rom Flyveplads, og siger mine meddelere, det mærkelige var, at det tilsyneladende var disse ærlige arbejdsgivere, der måtte stå til regnskab for værnemageri efter krigen, hvorimod de der virkelig havde tjent store sorte penge slap billigt.

Det var for mig, Jørgen Nielsen, tydeligt, at flere af mine meddelere absolut vidste, hvem der var de virkelige værnemagere og hvem der kun var at regne som små fisk i det spil.

Der blev af den enkelte danske arbejder tjent penge "som vel aldrig før", da arbejdet med græstørvslægningen gik igang. Arbejdet blev udført på akkord sådan, at hver fik 4 ører pr. plantet græstørv, så det var op til den enkelte, hvor meget han ville tjene pr. dag. Det var Landwerkfürer hr. Gütke, der sammen med en dansk entreprenør udloddede hele flyvefeltet i små firkater af så og så mange græstørv.

Hver arbejder fik så et felt, han kunne begynde i, og kunne han nå flere firkanter på en dag var det jo kun godt for ham og hans pengepung.

Der eksempler på, at danske arbejdere begyndte at lægge græstørv om morgene i det tidligste gry og fortsatte arbejdet lige til det blev mørkt. Een af dem, jeg talte med, fortalte, at han lagde græstørv i 14,5 timer dagligt og dermed tjente til at betale både spisestue- og soveværelsesmøblement, foruden både han og konen, de var nygifte i 1940, hver fik en ny cykel.

Andre arbejdere havde akkord på tilkørsel og stakning af græstørv, og også de tjente gode penge.

Det der mere end noget andet fik de danske arbejdere til at blive på "Byggepladsen på Klosterheden", var hverken sympati for tyskerne eller fordi de loyalt fulgte den danske regerings opfordring til samarbejde med besættelsesmagten. Nej det var udelukkende den meget høje lønsomhed, der fik danskere i tusindtal til at søge de store tyske byggeforetagender i Danmark.

Hvor stor var så lønforskellen, som de tyske arbejdsgivere lod de danske entreprenører tilbyde de der ville tage arbejde hos dem.

Det er mine meddelere ikke enige om, deres opgivelser svinger meget afhængigt af hvilket arbejde, de har haft under bygningen af Flyvepladsen og dens senere drift.

Opgivelserne svinger mellem 30 til 120% højere løn end de kunne opnå på en dansk arbejdsplads.

De 120% er netop akkordarbejdet med græstørvene.

En fælles indstilling på dette område er mine meddelere dog nået frem til. At det var både godt arbejde og godt betalt arbejde som de fik hos tyskerne.

Hvis en dansk arbejder havde lyst, kunne han om sommeren få lov til at arbejde op til 15 timer i døgnet under anlægsfasen, og det gav virkelig mange penge i forhold til, hvad man var vandt til at tjene før krigen, for ikke at tale om de mange arbejdsløse, der ikke havde tjent noget i flere år. For dem var det simpelthen som at komme i himlen, når de fik arbejde ved byggeriet af Flyvepladsen.

Almindeligvis forbød tyskerne de danske entreprenører, at de lod deres folk arbejde mere end 12 timer i døgnet, men gav som nævnt, speciel tilladelse, hvis nogen ønskede det, og tyskerne kontrollerede virkelig, om det var den pågældende selv, der havde ønsket det, eller det var blevet dem påtvunget.

Den generelle tyske indstilling til den danske arbejdsindsats var den, at ingen skulle arbejde mere end 8,5 timer om dagen i ugens første 5 dage og 6 timer om lørdagen, alt hvad der lå derudover blev betragtet og lønnet som overarbejde. For, som Hestermann sagde til en af de danske arbejdsformænd: Vi er ikke interesseret i, at vore arbejdere bliver nedslidt, syge eller trætte af for meget arbejde, det fremmer nemlig ikke Flyvepladsens færdiggørelse, tværtimod. Citat slut.

Men nu tilbage til græstørvslægningen igen. Såvidt jeg har kunnet indsnævre det, er arbejdet med at dække flyvefeltet med de 15 cm tykke græstørv afsluttet sidst i september 1940 for hovedpartens vedkommende. En af de første dage i oktober begyndte 2 Messerschmitt Bf 110 at foretage prøvelandinger og starter på pladsen.

Da græstørvslægningen var færdig kom damplokomobilerne igang igen, idet den nye kæmpegræsplæne skulle tromles efter samme mønster, som der var blevet fulgt ved pløjningen og nivellering.

En af mine meddelere har fortalt, hvordan han kørte i pendulfart med 2 hestetrukne vandvogne til lokomobilerne, mens de tromlede. Han kørte den ene vandvogn op bag lokomobilerne og spændte sine heste fra på den måde, at seletøjet kunne skilles på midten så ingen af hestene skulle gå foran vognstangen, men begge kunne gå ud til hver sin side og et øje kobledes på en krog på lokomobilet, der når den forrige var tom gav slip på den så der var plads til den fyldte vogn.

Han gik så tilbage med hestene til den tømte vogn, som han spændte hestene for og kørte op til vandpumpen og genfyldte tanken. Der kørte ialt 4 vandvogne 2 til hver lokomobil.

Tromlearbejdet varede ialt 9 dage, hvor der blev tromlet uafbrudt fra kl. 5 morgen til kl. 23 aften, idet man kørte i 2-holdsskift.

I de første dage af oktober 1940 kørte lokomobilerne med deres redskaber til Lemvig station på samme måde, som de var kommet ud til Klosterheden, dog bakkede de ned til byen af den store bakke. Der var igen spændt heste for, denne gang som bremse.

Tre af mine meddelere hævder med bestemthed, at de af tyskerne fik at vide, at lokomobilerne og deres redskaber blev kørt til Vojens og derfra til Skrydstrup, hvor de blev sat i arbejde på bygningen af "Fliegerhorst Hadersleben".

Der blev i efteråret 1942 foretaget belastningsprøver af flyvefeltet.

Disse prøver bestod i, at en tungt lastet Heinkel 111 med blå/hvid underside og mørkeblå overside og krop og sideror, dog var klappen på sideroret malet snehvid, startede og landede i alle mulige vinkler på flyvefeltet på Rom Flyveplads.

Afprøvningen foregik FORTRINSVIS i regn og ruskvejr og sjældent i godt vejr.

Den til forsøgene anvendte Heinkel havde specielt forstærket understel og lasten bestod af sandsække lastet inde i kroppen og gulmalede sandfyldte bombeattrapper ophængt i bombestolene udvendigt.

Vingestrukturen var iflg. flymekanikerne på Rom også specielt forstærket, og på halehjulets ben var der 2 ekstra fjedre.

Flyets besætning bestod altid kun af 1 mand, nemlig piloten, som

danskerne på pladsen betragtede som en særlig dygtig mand, da han jo altid fløj i det mest forrygende dårlige vejr og ganske bevidst tilstræbte "voldsomt hasarderede landinger" med sit tunge fly.

Det var, fortæller min meddeler, meget spændende at iagttage disse forsøg, "selvom det var rigtigt møgvejr", når de foretoges. Når Heinkelen startede i skyer af regn og kaskader af vand omkring hjulene i det våde græs, var det flot at se.

Men navnlig landingerne kaldte på tilskuernes gys. Når det fuldtlastede fly med tændte projektører og landingslys kom ud af regntykningen og blev sat hårdt og brutalt ned på græsbanen, det var meget imponerende.

Heinkel piloten prøvede jo på alle mulige måder at slå hul i den ellers helt plane græsplæne, der udgjorde start- og landingsbanen på Rom.

Alle de forsøg min hjemmelsmand overværede personligt, samt dem han hørte om, gik godt. Flyvefeltet holdt overalt til den hårde medfart, det blev udsat for, og det samme gjorde Heinkelen.

Efter hver landing blev flyvefeltet meget nøje kontrolleret for, om der var opstået hjulspor i græstæppet.

Samtidig kontrollerede et par flymekanikere, om Heinkelens hjulstel havde taget skade.

Såvel ingeniørerne fra Bauleitung som Flyvepladsens officerer var meget interesserede i disse forsøg.

Iført store regnfrakker gennemgik de ganske langsomt hver hjulstribe i græsset, som Heinkelen havde afsat fra hjulene tog jorden og til der, hvor flyet var standset.

Det dårlige vejr generede tilsyneladende ikke disse tyskere.

Flymekanikerne fortalte danskerne, at forsøgene blev gennemført for at konstatere, om Rom kunne bruges til store og tunge fly, til lejlighedsvise opererationer, og forsøgene viste, at det kunne den.

Ved store tunge fly forstås her højst Heinkel 111, Dornier Do 215/17 og Junckers JU 88.

Forsøgsflyet blev også brugt på de andre danske flyvepladser, hvor der var "Jordbaner", fortalte flymekanikerne deres danske venner.

Som tidligere nævnt støvsugede tyskerne (organisation TOT) Lemvig og omegn for håndværkere og arbejdsmænd til Flyveplads byggeriet. Der skulle efterhånden som arbejdet skred frem arbejdes i 2- senere i 3-holds skift, var meningen.

Det stod imidlertid hurtigt klar for chefingeniør Meier, at det ikke var muligt at skaffe den nødvendige entreprenør kapacitet på Lemvig egnen.

Det var derfor, at tyskerne i maj 1940, fik tilført entreprenørmateriel og mandskab fra det store danske entreprenørfirma Wright Thomsen og Kjær, der blev det danske firma, der kom til at trække det største læs ved bygningen af Rom Flyveplads.

Foruden dette kom 2 andre større firmaer af ikke lokal herkomst til at arbejde på Flyvepladsen. Det var Entreprenør T.H. Christiansen, Sønderborg og entreprenør & murermester Bjørn Petersen, København.

Største lokale entreprenør og håndværksmester var hele krigen igennem murermester Christian Amby, Lemvig, der efter sigende meget mod sin vilje blev tvunget til at gå foran i Flyveplads byggeriet.

Samtidig med anlæggelse af flyvefeltet gik arbejdet med de murede bygninger og træbarakker igang.

Barakkerne i sektion Berlin

Mine meddelere er enige om, at hele flyvepladsprojektet var fiks og færdig fra tegnebordene i Luftwaffes bygningstjeneste inden besættelsen af Danmark.

Der forestod kun mindre detailforandringer i praksis, da de tyske ingeniører først gik igang på Kronhede og Klosterheden.

Man startede byggeriet 3 steder samtidig efter den forud udarbejdede byggeplan.

Det var bygningen af hovedvagten, med bl.a. 6 stk dobbelte fangeceller, og bygningen af Bauleitung og Flugleitung og El-Werk Nord.

Alle disse bygninger lå på Flyvepladsens nordlige del. Samtidig hermed gik man igang med vandværkerne, og man gik igang med de underjordiske benzinlagre og de to tidligere nævnte store vandbassiner.

El-Werk Nord, og senere El-Werk Süd, blev forsynet med 250 hk dieselmotorer af fabrikat MAK og med tilhørende underjordiske olietankanlæg. Olierørene mellem tankene og motorerne var fjedrende og

forsynet med gummimanchetter, der skulle forhindre olierørene i at blive rykket over ved rystelser ved evt. bombenedslag.

Samme princip blev anvendt ved kølevandsrørene.

Generatorerne var af fabrikat AEG, men deres effekt kendes ikke.

Det er firmaet Wright Thomsen & Kjær der har støbt og bygget bl.a. de to store vandresoivarer og samlehangaren samt de senere bunkers.

Det var entreprenør Bjørn Petersen, København, der gik igang med at bygge de store felthangarer med tilhørende rullebaner, og det var entreprenør T.H. Christiansen, Sønderborg, der tog sig af anlæggene ved Vilhelmsborg kro og i Gudum, hvor attrap flyvepladserne med tilhørende veje og "bygninger" blev anlagt.

Der blev ved denne vældige byggeaktivitet, der tog yderligere fart efter Tysklands angreb på Rusland den 22. juni 1941, anvendt entreprenørmateriel af typer og dimensioner som aldrig tidligere var set i det nord-vestjydske samfund.

Meget af materiellet var splinternyt, og vi er så heldige, at der endnu lever en "betonformand", der kan huske, hvad det var for maskiner, der blev brugt her, for da man var færdig, at blive flyttet ud til Vestkysten og sat ind i fæstningsbyggeriet der.

Det drejer sig om enorme betonblandemaskiner, der kunne rumme 500 kg ad gangen og som kunne klare op til 20 blandinger i timen. Disse maskiner var af fabrikat Ludvigsen & Hermann, og de to der var på Rom fungerede aldeles fremragende, selvom de kørte døgnet rundt hele året udenfor frostperioderne i 1940-41. De blev afløst af en mindre og mere alm. type i oktober 1941, hvor Bauleitung på Rom fik 1 stk Mixer-maskine af samme fabrikat som de to store og hed T 3987, men som "kun" rummede 150 kg ad gangen. Den kunne også klare 20 blandinger i timen.

Den blev på Rom Flyveplads krigen ud, bl.a. fordi tyskerne regnede med bombeskader på pladsens anlæg, navnlig rullebanerne, og sådanne skader skulle udbedres omgående. Iøvrigt blev denne blandemaskine brugt i den lange rolige periode fra 1942 til efteråret 1944 til forbedringer og udvidelser i langsomt tempo.

De fleste af "husene" på Rom Flyveplads havde en cementsokkel og ofte en lille kælder, hvor højst 5 mand kunne stå oprejst, men var ellers helt af træ. Det var præfabrikerede barakker, der i 1942 kom med godstog til Lemvig fra bl.a. Svinsbjerg Savværk og Maskinsnedkeri på Nordvest Lolland.

Det stod hurtigt de danske arbejdere klart, at tyngdepunktet i beboelsesområdet kom til at ligge nordvest for flyvefeltet og efterhånden som bygningerne rejste sig, både indenfor men også udenfor den indhegnede flyveplads, hvor der med tiden navnlig nordvest for Lemvig-Ringkøbing landevej opførtes en hel lille barakby til Flyvepladsens personel og underbringelsesområder til ihvertfald 3 flyvende eskadrilles personel.

Ialt skønnes der udenfor hegnet at være bygget 14 større træbygninger, bl.a. biograf, mødesal og kantine, og her tænkes vel at mærke kun på belægningsområdet. Infirmeri og sygehusbunkerområdet er ikke medregnet.

Cementen til de mange støbearbejder af såvel rullebaner, flyparkeringspladsr og husfundamenter m.v., bunkers støbningen kom jo først rigtig igang i juli 1941, kom iflg. betonformanden ikke fra cementfabrikkerne ved Ålborg, men derimod fra fabrikken Dania ved Mariager. Hvorfor vides ikke, men betonformanden siger, at alt betonarbejde på Rom flyveplads også de senere bunkers, skylder cementen fra Dania sin eksistens.

Byggematerialerne kom hovedsagelig med tog, bl.a. de præfabrikerede træbarakker fra Lolland, der nemt og bekvemt blev læsset på åbne godsvogne på Svinebjerg station og derpå via Korsør-Nyborg kørt til Lemvig station.

Det skal nævnes, at Lemvig station blev udvidet af tyskerne på grund af den store trafik, der var.

Det er derfor ikke overdrevet, når der siges, at trafikken mellem Lemvig og Rom var kollosal i alle krigsårene.

På grund af de geografiske forhold blev der aldrig tale om at føre jernbanespor fra Lemvig til Rom, men derimod om at føre en sidelinie fra Fåre station sydvest for Klosterheden og op til Flyvepladsen. Fåre station ligger på Vemb, Lemvig, Thyborøn jernbane, og det ville i såfald blive en strækning på 7 km, men uvist af hvilken grund, blev det aldrig til noget.

Dette undrede 2 af mine meddelere, de var begge med de tyske ingeniører/landinspektører, der foretog udstikningen til linieføringen fra Fåre til Flyvepladsen i Rom, og de fortæller enslydende, at tyskerne i denne opgave var meget grundige og omhyggelige, men pludselig og uden nogen forklaring blev arbejdet standset, inden det var kommet længere end til tegnebordet.

Den eneste forklaring mine hjemmelsmænd fik, var at jernbaneanlægget var udsat på ubestemt tid, og så hørte man ellers aldrig mere til disse planer.

Tyskerne fortsatte altså med at få materialerne til Flyvepladsen leveret pr bane eller med skib til Lemvig, hvilket medførte den meget kraftige trafik ad landevejen ud til Klosterheden.

For at husbyggeriet kunne fortsætte også om vinteren, klemte de tyske byggeledere på, for at få så meget som muligt under tag inden vinteren 1940-41 satte ind.

Det forbavsede de danske arbejdere, at de, når de havde rejst ydervægge, og kloak, w.c. og vandrør var i orden samt yderdøre og vinduer isat og taget med skorsten og tagrender var færdiggjort, blev flyttet til en nu barak, hvor samme fremgangsmåde gentog sig. Indervægge, gulv og lofter samt el-installationer og malerarbejde blev først sat i gang, når man ikke mere kunne arbejde udendørs, altså da frosten kom.

På den måde opnåede tyskerne, at arbejdet aldrig gik i stå, der var, uanset vejret, altid arbejde igang.

Det var de danske arbejdere særdeles godt tilfredse med, de var jo ellers vandt til, at gå arbejdsløse vinteren igennem til en minimal understøttelse.

Ganske alm. kakkelovne af dansk og tysk fabrikat blev opstillet i barakkerne. I vinteren 1940-41 blev der, under færdiggørelsen af de enkelte barakker, fyret med affaldstræ fra byggeriet, men også med koks. Der blev i rum uden kakkelovne, men hvor der skulle arbejdes opstillet petroleumsovne, og der var en streng rationering af petroleum, ikke desto mindre fortæller en af mine meddelere, at han da havde petroleum til langt hen på efteråret 1943 til sine private petroleumslamper og primus.

Det tilstræbtes meget bevidst, fra de tyske ingeniører og arkitekters side, at give bygningerne på Rom Flyveplads så stor lighed med danske landbrugsbugninger som overhovedet som muligt.

Det fordyrede naturligvis byggerierne meget, men som en smilende ingeniør Buro engang sagde til en dansk arbejdsformand, der gjorde ham opmærksom på, hvor dyrt hele anlægget af Flyvepladsen måtte blive, at "englænderne må betale det hele, når vi har vundet krigen".

Det var i efteråret 1940, en tysk byggeleder kunne udtrykke sig sådan, og det med sand overbevisning. Senere kom han nok på andre tanker.

Der var dog undtagelser i den her beskrevne byggefremgangsmåde, altså den med at opføre bygningerne som tomme skaller, og så færdiggøre dem senere.

Det var færdiggørelsen af vagtbygningerne, El- og vandværkerne samt Bauleitung og Flugleitung, "Kommandaturen", Kantinen, Radiostationen og Samlehangaren, der blev gjort færdige i nævnte rækkefølge.

Det nøjagtige tidspunkt for ibrugtagning af de færdige el- og vandværker, det skete samme dag, er mine meddelere ikke enige om, men det skete først i oktober 1940. Vandrør og el-kabler var danske, men alle kontakter, armaturer, m.v. var tysk fabrikat.

Radio- og T.P. Pejlestationen

Et særligt kapitel er radiostationen. Den lå på fri mark uden skovdækning af nogen art ca. 500 m nordvest for Flugleitung-bygningen og altså udenfor den egentlige flyvepladsindhegning.

Den blev dog også indhegnet og sikret med landminer.

Hvis man ser på det store kort på Skovvæsenets kontor i Lemvig er radiostationen beliggende i sektion Hamborg.

Selve radiostationen bestod af 3 barakker på cementsokkel, og i den ene var der et nødel-værk samt meget store akkumolatorer. Det var fra den vestligste af barakkerne at man "talte med flyverne" og andre tyske militære radiostationer. Der var konstant en styrke på 20 mand på vagt i radiostationen, og radiotelegrafisterne boede simpelthen i den ene af barakkerne.

Radiostationen var "totalt forbudt område" for danskerne efter den var taget ibrug, men dog ikke mere end at en af mine hjemmelsmænd havde været derinde flere gange med syre til akkumulatorerne.

Det var også på radiostationen de såkaldte "Blitzmädel" havde deres plads, og i det hele taget skildrer mine hjemmelsmænd radiostationen som et af de områder, man skulle holde sig fra, hvis man var dansker og helst ville leve i ro og fred med tyskerne.

Det er da også betegnende, at så få egentlig ved noget reel om radiostationen.

Det jeg har fået at vide om den er enkeltstående iagttagelser af detaljer og ikke noget helhedsindtryk. Der var altid en soldat på vagt ved indgangen til radiostationens område, og der blev gjort et forsøg på, at sikre barakkerne mod sprængstykker ved at påbegynde opførelsen af en 1½ m høj jordvold omkring alle 3 barakker, ikke omkring hver af barakkerne som i ungararlejren.

Uvist af hvilken grund blev disse volde ikke til noget udover en strimmel ind mod Flyvepladsens område.

I 1943 eller 1944 blev der bygget 2 maskingeværreder af blokhustypen på radiostationens område, idet der blev anlagt en i vest og en i øst.

Chefen for Luftnachtrichten truppen hed Alfred Neugebauer, og hans rang var oberleutnant.

Luftnachtrichten truppen var en meget selvstændig afdeling af Luftwaffe, men var lokalt, som her på Rom, kommandomæssigt underlagt kommandanten, når det drejede sig om jordforsvar og hvis flyvepladsen blev angrebet fra luften eller søen. Bortset herfra levede luftnachtrichten personellet deres eget liv forstået således, at de om hverdagen ikke indgik i flyvepladspersonellets arbejdsplan, men i kraft af deres funktion fik deres ordrer og direktiver fra deres hovedkvarter på Fliegerhorst Grove. Daglige konferencer mellem lederen af luftnachtrichten tropperne og kommandanten sikrede, at der ikke opstod kommandomæssige problemer eller tjenstlige divergenser mellem flyvepladspersonellet og luftnachtrichten tropperne, der jo boede og spiste i samme belægningsområde.

Følgende er oplyst om T.P. pejlestationen. Den lå i skovkanten ud til Lemvig-Holstebro vejen helt nøjagtigt i det nordøstre hjørne af start- og landingsbanen, og den bestod af 2 barakker, en lille, det var selve pejlestationen og en stor som var en mandskabsbarak af alm. type. Selve pejlestationen var kvadratformet og ikke særlig stor, ca, 10 m på hvert led. Den var af træ på betonsokkel og med en lille kælder, der rummede et Siemens nødstrømsaggregat.

Bygningen var opdelt i 4 rum, hvoraf det største var selve "radiorummet" med plads til 3 siddende telegrafister ved "radiobordet", så var det et hvilerum med 2 køjer, og der var et lille køkken samt entre med lyssluse.

Oven på taget var der placeret en vældig cirkelrund antenne, der ragede godt op over plantagens træer.

Via denne antenne kunne telegrafisterne på pejleren finde de fly, der lagde an til landing og få dem godt ned på landingsbanen.

Det var hvad danskerne fik at vide om "pejleren" som den kaldtes i daglig tale, men nogen vidste mere end andre og deres viden bringer jeg her.

En af mine meddelere fortæller, at han flere gange har været inde inde i pejlerummet, og at han der gjorde den iagttagelse, at "radiomateriellet på bordet" var af fabrikat Telefunken. Fra pejlestationen var der nedgravet 3 kabler med ca. 8 m mellemrum. disse kabler forbandt pejlestationen med Flugleitung bygningerne.

På Flyvepladsen var oprindelig 4, men fra efteråret 1943 6 høje radiomaster, som flere af mine meddelere fejlagtigt har troet hørte til pejlestationen, hvilket igen hænger sammen med det ringe kendskab, danskerne havde om radiostationen.

De stod på hver sin betonsokkel langt fra radiostationen. Radiomasterne stod nemlig lige indenfor hegnet langs Flyvepladsens nordvestlige grænse.

Masterne var firkantede stålgittermaster, der omhyggeligt var malet "røggrå". De var ca. 10 m høje og hver mast støttedes af 4 stålbarduner. Mellem masterne var der udspændt svagt hængende antennetråde, der stod spændte i frostvejr.

Masterne var via jordkabler forbundet med radiostationen og muligvis også med Flugleitung.

Naturligvis gættede de danske arbejdere meget på, hvor langt sådan en radiostation kunne række, men turde ikke spørge om det.

Blot siger min militære kontaktmand, at Rom Flyveplads radiostation utvivlsomt har kunnet tale med alle fly og alle Flyvepladser vest for Storebælt.

Flugleitung

Flugleitung bygningen på Rom Flyveplads var som navnet siger hjernen på Flyvepladsen eller hjertet om man vil. Flugleitung bygningen var et stort træhus på cementsokkel og uden kælder. Bygningen opgives til at være ca. 150 m2.

[skitse]

Som det fremgår af omstående skitse var Flugleitung bygningen rektangulær med med 2 store indgangspartier i særlige udbygninger ca. på midten af bygningen. I denne bygning kom de danske arbejdere fra Landwerk om ikke tit, så dog ind imellem. Flugleitung var mærkværdigvis ikke et "tabu område" som f.eks. radiostationen. Der kom og gik folk hele dagen, og selvom der næsten altid stod en maskinpistolbevæbnet vagt ved hver indgangsdør, var det ikke svært at komme ind, blot skulle man selvfølgelig have et gyldigt ærinde.

Hvis vi kort skal se på de enkelte rum:

Rum nr. 1 er de 2 indgangspartier med fløjdøre til begge sider. Indgangspartierne havde lyssluser ved både yderdørene og de indv. døre.

Når der blev slået alarm, gik det alm. lys i loftet ud, og der tændtes et svagere grønligt elektrisk lys.

Rum nr. 2 er gangarealet, der lå i den østlige side i barakken, og som i midten ved indgangene havde 2 indbyggede skabspartier.

Rum nr. 3 er det rummelige køkken.

Rum nr. 4 er vaske- og toiletrum, hvor der bl. a. var særskilt toilet til de tyske "Blitzmädel" - kontorpiger.

Rum nr. 5 er soverum med 4 køjer.

Rum nr. 6 er et stort kombineret briefing rum - instruktionsrum for de flyvende besætninger - og hvile-soverum, idet der op mod vestvæggen stod 4 køjer.

Rum nr. 7 er vagthavende officers kontor, der var forsynet med en sovesofa op ad nordvæggen.

Rum nr. 8 rummede vejrtjenesten her sad døgnet rundt 2 mand eller piger, aldrig samtidig en af hver køn, "der skulle vide alt om vejret".

Rum nr. 9 den store syd-gavlstue, er operationsrummet hvorfra flyene blev dirigeret. På døren dertil stod der Flugleitung Hauptstelle. Inde i rummet hang der på nordvæggen et meget stort kort over området mellem Thisted i nord, Viborg i øst og Ringkøbing i syd. Mod vest rakte kortet et godt stykke ud over Vesterhavet.

En af mine meddelere fortæller, at der på kortet var en stor hvid firkant omkring Rom Flyveplads og en blå stjerne med mange "ben" omkring Bovbjerg Fyr.

Hen over Flyvepladsen og ud mod Bovbjerg i vest og mod Fousing i øst var der nogle lange smalle orangefarvede streger med små tværstreger med tal på.

Fra Fjaltring kirke i sydvest til Gudum kirke i nordøst var der en tyk blå linie med "masser" af røde tal på.

Hvad disse streger og tal betød vidste han ikke og turde heller ikke spørge om det.

Der var endvidere indtegnet nogle store cirkler omkring Flyvepladsen og nogle mindre omkring Bovbjerg Fyrtårn.

Min hjemmelsmand mener, at det har været en signatur for en form for "rundflyvning", fordi han mange gange har set de tyske fly cirkle rundt omkring fyrtårnet i forskellig højde alt efter vejret. Det var som om de tyske fly "ventede" på noget, for cirklingen endte altid med, at flyene afbrød deres cirklen og satte kurs mod Flyvepladsen eller mod ukendt mål.

Hele sydgavlen i Flugleitung Hauptstelle var præget af eet stort 6-fags vindue i hele gavlens bredde og 2 m om på både øst- og vestfacader. Vinduet gik fra alm. bordhøjde og op til loftet.

De der sad ved vagtbordet kunne så se ikke alene ud over hele flyvefeltet mod syd men også mod øst, hvor start- og landingsbanen blev forlænget i efteråret 1941, og mod vest ned til samlehangaren og skoven bagved.

På vagtbordet stod der "et hav" af telefoner og mikrofoner og der lå en masse sammenlagte og sammenrullede kort. Der var også 2 skriveborde med hver 2 telefoner. Lige overfor flyverlederbordet, på det skrå gavltag mod syd, var placeret 3 kraftige lamper, der kunne drejes med hver sit håndtag ned fra loftet.

Lamperne, svarende til billygter, viste hhv. rødt, hvidt og grønt lys.

De var overordentlig kraftige, og selv i stærkt solskin kunne den hvide, midterste, virke stærkt blændende.

Vi fik at vide, at signallygterne var til brug for landende fly uden radioforbindelse med Flyvepladsen.

Til højre og til venstre for enderne af flyvelederbordet var der i de 2 vægge mod hhv. øst og vest anbragt nogle nødudgangsdøre,

Disse døre havde kun håndtag på indv. side. Ofte stod dørene dog åbne om sommeren.

Det er også set, at en flyveleder under flyøvelser, stående i en af disse døre, har afskudt en signalpistol med lyskugler.

Det store gavlvindue kunne mørkelægges ved hjælp af store tunge sorte gardiner af tykt stof, der kunne trækkes for, når det ønskedes.

Uden på Flugleitung bygningen sad to ca. 3½ m høje radioantenner, der ikke havde trådforbindelse med hinanden. De var af forskellig dimesion og udseende.

Den hjemmelsmand, som fortalte mig særlig grundigt om Flugleitung bygningen bl.a. fordi han havde færdedes i den under krigen, fortsatte sin fortælling med at fortælle om øvelsesaktiviteten, idet han tog udgangspunkt i netop Flugleitung bygningen. Når der blev holdt øvelser, og jordforsvarsøvelserne tiltog stadigt i antal efterhånden, som det gik dårligere og dårligere for tyskerne på alle fronter, var samtligt mandligt personel i Flugleitung pistolbevæbnet, hvad de almindeligvis ikke var.

Blitz-pigerne har jeg aldrig set bevæbnet, udover en enkelt gang hvor pigernes leder, en høj pige med langt flettet korngult hår og blå øjne og efter mine begreber en smuk pige gik med en pistol i bæltet på samme måde som mændene. Herudover har jeg hørt, at pigerne fik træning i maskinpistolskydning nede på skydebanen.

Maskinpistolen var det mest almindelige våben på Flyvepladsen, selvom der naturligvis også var alm. geværer.

Oppe i Flugleitung var der både maskinpistoler og stålhjelme til alle, og dermed også til de tjenestgørende Blitz-piger.

Det var for mændenes vedkommende en form for dobbeltbevæbning, da de alle bar pistol under øvelser eller, når der blev slået alarm.

Udenfor dørene til Flugleitung stod der vagtposter, det gjorde der også ved andre vigtige bygninger og anlæg. Vagtposternes tilstedeværelse viste danskerne, hvilke bygninger og områder vi absolut skulle holde os fra under alarm og øvelser.

De "farlige områder" for danskerne var Flugleitung, Radiostationen, Pejlehytten, Flystandpladserne, Ammunitions- og Bombeskjulene og El- og Vandværkerne samt bil- og tankvogns holdepladser og naturligvis hele flyvefeltet samt de nærmest 20 m på begge sider af hegnet rundt om Flyvepladsområdet.

Kom der pludselig alarmering, ved at luftværnssirenen blev sat igang, vidste danskerne og tyskerne i marken ikke om der var tale om en øvelse eller om det var alvor.

I sådanne tilfælde havde danskerne stående ordre til at søge nærmeste beskyttelsesrum og blive der til sirenen blæste afvarsling, eller fik anden direkte ordre.

Dog gjalt følgende alvorlige bestemmelser for de af os, der arbejdede med f.eks. græsslåning på flyvefeltet eller holdt med værktøj og vogne i flyparkeringsområdet eller på en af rullebanerne, at vi ikke under nogen omstændigheder måtte gå i beskyttelsesrum eller andet flyverskjul før vi havde fået fjernet heste, vogne, værktøj, slåmaskiner m.v. som kunne forhindre "vore flys" start og bevægelsesmulighed. Der var dødsstraf for at overtræde denne bestemmelse.

Af erfaring vidste vi også, at hvis der kom alarm tog de startende fly ingen hensyn til os, når de fra deres beredskabspladser "med lynets fart" for frem over flyvefeltet og gik i luften. Det var simpelthen med at komme væk, hvis man ikke ville køres/flyves ned og hakket til plukfisk af propellerne. Citat slut.

At de danske arbejdere virkelig kunne blive ubehageligt overrasket af en "Fliegeralarm" ses deraf, at en af mine meddelere fortæller om, hvordan en Messerschmitt Bf 110 engang under fredelig taxi ned af en af rullebanerne på vej mod flyparkeringsområdet blev alarmeret og drejede helt rundt og startede i fuld fart og var i luften, inden han nåede flyvefeltet.

Der gik et dansk arbejdssjak på en lille sidevej til rullebanen, og de havde netop passeret denne, da alarmen kom.

Der var ikke og har aldrig været nogen kampcentral på Rom Flyveplads.

Luftkampe kunne kun følges over radioen, og egne fly kunne ledes frem mod fjenden, hvis denne var indenfor det område som kortet på væggen i Flugleitung Haubtstelle dækkede, eller som Flugleitung modtog ordre om fra de egentlige Fliegerhorst, hvilket primært var Grove/Karup, men også Ålborg.

Det forlyder, at radiostationen på Rom var således indrettet, så den kunne fungere som forstærkerstation for radiosignaler fra Grove og Ålborg til fly i luften. Dette lyder meget sansynligt, så meget mere som at mine meddelere tit har både hørt og set hvordan tyskerne spændt fulgte en luftkamp i højtaleren i Flugleitung, uden at de lokale tyskere rørte ved en eneste knap på deres apparater.

Om sommeren blev højtalerne ved jagerberedskabsflyene også ofte koblet ind, så beredskabspersonellet kunne følge begivenhederne i luften, hvad der også har interesseret de ventende mekanikere, der på den måde kunne høre, hvordan det gik de fly, de havde ansvaret for.

Der har ikke været nogen form for radar, luftmeldetjeneste eller luftmeldecentral på Rom. Flyveledelsen har aldrig kunnet udøves andre steder fra end netop Flugleitung bygningen.

Kommandobunkeren øst for Flugleitung havde kun jordforsvarsmæssige kommandosystemer og ingen til ledelse af fly. Lytteposter fandtes heller ikke, men meget tyder på, at Rom Flyveplads havde et observationsstade ved Bovbjerg Fyr.

Mine meddelere er usikre på dette område, men de fortæller, at der må have været en forbindelse mellem Rom og Bovbjerg bl.a. fordi de har set fly starte og gå direkte i venteposition omkring fyrtårnet.

En dansker fortalte, at han af tyskerne fik at vide, at der fandtes en direkte telefonforbindelse mellem Bovbjerg fyrtårn og Flugleitung Hauptstelle.

Landwerk-stelle

Det sted danskerne selv regnede for det sikreste ophold for dem, hvis Flyvepladsen blev udsat for luftangreb var Landwerk-stelle, altså landbrugsbygningerne oppe i den nord/østlige del af Flyvepladsen. Der blev i 1942 støbt en stor beskyttelsesbunker lige nord for Landwerk bygningerne. Der var kun en smal grusvej mellem bygningerne og bunkeren.

Bunkeren var beregnet til Landwerk personel, at tyskerne så senere placerede en af deres 2 faste lyskastere ovenpå denne bunker og dermed gjorde den til et muligt bombemål er en anden side af sagen.

Tyskerne havde fortalt, at lyskasterne stammede fra et Belgisk fort og viste, at de havde belgisk inskripsion, men da min meddeler hverken kunne tysk eller belgisk, kan det være både

rigtig og forkert. Vi ved det ikke, men det er ikke usansynligt, at tyskerne havde hentet projektørerne til Rom Flyveplads i et andet af de besatte lande. Det var jo alm. tysk praksis.

Kommandanturen

En anden af de vigtige bygninger på Rom Flyveplads var kommandanturen. Her blev alle de daglige, ikke flyvemæssige, funktioner styret fra. Her boede kommandanten, og her var der kontorer i resten af bygningen.

Kommandanturbygningen lå lige nord for Flugleitung, og var nogle meter længere end denne.

Det er nok på sin plads at nævne, at ingen bygningerne på Flyvepladsen undtagen samlehallen og Landwerk bygningerne var mere end 1-plans byggeri. Altså ret lave og relativ brede træbygninger med en svag 125 cm rejsning på tagene.

[skitse]

Som det fremgår af ovenstående skitse var hele kommandanturens nordlige del reserveret Flyvepladsens kommandant Hauptmann Böesken. Da en af mine meddelere har malet hele kommandanturen indvendigt fra ny og senere igen i 1943 i kommandantboligen, har jeg fået et godt indblik i denne bygnings indretning.

I den sydlige ende af bygningen, der var af træ på cementsokkel, var der kælder under kommandantens køkken. Bygningen havde tag med tagpap og med græs- og lyngcamouflage.

Der var et stort kontor, hvor 5 - 6 Blitz-mädel og og 2 - 3 tjenestgørende ordonnanser, arbejdede.

I det sydvestlige hjørne var der et kontor for Flyvepladsens næstkommanderende.

De 2 afdelinger, denne bygning var delt op i, var adskildt af en bred gang, der gik på tværs i hele husets bredde.

Indgangsdørene var dobbelte og dækket af et temmeligt stort halvtag båret af 2 svære træsøjler.

Indgangen, den eneste, var placeret midt på bygningens vestside, og den havde som sædvanlig lyssluse, der fungerede så snart det blev mørkt. I den brede gangs østvæg var der også en dobbeltdør, men den kunne kun åbnes indefra og var en decideret nødudgang, og havde derfor ikke håndtag på ydersiden, der lå ca. 2½ m fra skovkanten.

Mine meddelere fortæller, at der somme tider stod vagtposter ved indgangen til kommandanturen, men at der almindeligvis ingen var, dog var der altid vagter posteret under alarmeringer og øvelser, samt når der var højere officerer på besøg, bl.a. når der var generalinspektion. Når noget sådant foregik, gjalt det for danskerne om at holde sig væk, det samme gjalt forøvrigt også for tyskere, der ikke havde noget legitimt ærinde i bygningen eller dens nærhed.

Det var danskernes bestemte indtryk, at tyskerne var direkte bange, når der kom generalinspektion, eller der kom andre højere officerer på besøg.

Det de var bange for var, at blive fundet overflødige og sendt til fronterne, og her var det igen navnlig østfronten, de var bange for at komme til, fordi som de sagde: "Ingen af os tyskere skal vente nogensomhelst nåde eller barmhjertighed, hvis vi falder i Russisk fangenskab. De hader os som pesten og fryser og sulter os simpelthed ihjel, hvis de da ikke direkte piner os til døde". Citat slut.

Jeg skal senere vende tilbage til generalinspektionerne og her nøjes med at fortælle, at tyskerne sagde, at danskerne skulle prise sig lykkelige, hvis tyskerne vandt krigen, da Danmark ellers før eller siden ville blive besat af russerne af klare stratetiske årsager, nemlig at Rusland forlængst havde indset, at hvis de skulle have sikkerhed for sit mest centrale og dermed vitale landområde, så skulle de, russerne, sikre sig den fulde kontrol over adgangsvejene til Østersøen, og disse beherskes jo som bekendt af danskerne i første række, men også af svenskerne og nordmændene.

Af disse grunde troede tyskerne på Rom Flyveplads tilsyneladende helt og fuldt på, at tabte de krigen, så ville russerne aldeles omgående besætte Danmark og Norge og muligvis også Sverrig.

Mine meddelere, som havde drøftet disse forhold med tyskerne, sagde, at det er betegnende for tyskerne, at de havde stor respekt for det svenske forsvar, og bl.a. mente de havde så stor en styrke, at det ville blive en overordentlig svær nød at knække, hvis russerne prøvede at erobre Sverrig.

Tyskerne på Rom nærede en dyb beundring for Finland og dets befolkning og henviste flere gange i diskusionerne til Finlands heltemodige kamp mod russerne, og tilsyneladende var der ingen bitterhed hos tyskerne, fordi dette land var blevet tvunget til med væbnet magt at smide tyskerne ud, for at få fred med Rusland.

Tyskerne på Rom udtalte med stolthed, og utvivlsomt også med oprigtig mening, at de var det eneste land, der virkeligt havde sat massiv hjælp ind for Finland i dets 2 krige mod Rusland.

Det skal sluttelig med, at tyskerne også gav kraftigt udtryk for, at da Vinterkrigen brød ud mellem Finland og Rusland, skulle Tyskland, England og Frankrig have rakt hinanden hånden og i fællesskab have ilet Finland til hjælp.

De af mine meddelere, der har diskuteret storpolitik med tyske venner på Flyvepladsen er enige om, at tyskerne fra 1943 anså russerne som hovedfjenden, og at de ikke kunne forstå, hvorfor de Vestallierede ikke kunne slutte fred med Tyskland, og så sammen med tyskerne sætte hele deres styrke ind mod russerne, og een gang for alle få slået kommunismen definitivt ned.

Tyskerne på Rom Flyveplads mente nemlig, at det måtte være i hele den civiliserede verdens interesse at få gjort kål på Ruslands magtbegær. Til det formål måtte de Vestallierede da da kunne indse, at Tyskland skulle have frie hænder.

Tyskerne var helt på det rene med, at de ikke kunne klare en to-front krig.

Tyskerne regnede ikke russerne som civilicerede mennesker eller rigtigt mennesker, som en af tyskerne skal have udtrykt sig.

Hvordan Flyvepladspersonellet så har set på de russiske hjælpetropper i tysk uniform, der i krigens sidste år blev stationeret i Lemvig, kan man nemt forsstille sig.

En af mine meddelere refererede en samtale, han engang havde haft på Flyvepladsen med et par tyske soldater, og hvor emnet netop var de russiske hjælpetropper i Lemvig.

De tyske soldater havde udtalt, at de meget nødigt ville i disse russeres sted, hvis Rusland vandt krigen og besatte Danmark, for så ville disse stakkels djævle få en forfærdelig skæbne, når de faldt i deres landsmænds hænder. De tyske soldater var enige om, at hvis Danmark blev kampområde, og hvis det blev Sovjetrussiske soldater, der kom til at kæmpe sig op gennem Jylland, var de helt sikre på, at deres mest loyale allierede ville være netop de russiske hjælpetropper.

De ville slås til sidste patron og til deres bajonet var knækket og derefter bruge tænder, negle og spark, før de gav op.

Ikke fordi de sympatiserede med tyskerne på nogen måde, men simpelthen fordi de var fuldkommen klar over, hvad der ville ske dem, hvis de blev taget til fange.

Russerne i Lemvig i tysk uniform gjorde sig nemlig, i modsætning til ungarerne, ingen illusioner om, hvad der ventede dem, hvis Tyskland tabte krigen.

Hvordan de polske hjælpetropper, som der også var en del af på Lemvigegnen, stillede sig, var tyskerne mere usikre overfor, men de mente bestemt, at polakkerne omgående ville overgive sig til de Vestallierede, hvis og når de kunne komme til det, fordi polakkerne stolede på Mr. Churchill.

Churchill spillede en mærkelig og nærværende rolle for tyskerne på Rom Flyveplads.

Churchill var den mand på fjendens side, som tyskerne omtalte med størst respekt og snakkede meget om. Efter Churchill stod præsident Rosewelt som den mest repespekterede statsleder hos de allierede.

Joseph Stalin derimod kunne tyskerne ikke hverken respektere eller fordrage.

Det skal også nævnes, at tyskerne respekterede polakkerne og talte anerkendende om deres indsats i krigen i 1939, og de frie styrkers kamp mod tyskerne i de vestallieredes styrker.

Franskmændene og italienerne stod ikke særlig højt i tyskernes agtelse som militære magter.

Nu tilbage til bygningsbeskrivelserne.

Bauleitung

Øst for Flugleitung lå Bauleitung. Det var en bygning af samme størrelse som Kommandantur bygningen, og som den var den en lav træbygning på betonsokkel og med tagpaptag. Hele bygningen var faktisk een stor tegnestue på godt 100 m2. Der var dog 2 små kontorer samt et toilet og et konferencerum, hvori der stod et firkantet bord med 8 stole omkring.

I denne bygning residerede først og fremmest ingeniørerne Meier,

Buro og Hestermann, med 7 - 8 medhjælpere.

Herfra udgik alle ordrer til de danske entreprenører og til Landwerk sektionen, og her afholdtes møder med de danske skovriddere og Flyvepladsens kommandant, når nyanlæg skulle planlægges.

I Bauleitung bygningen kunne danskerne frit gå ud og ind, såfremt de da havde et ærinde der.

Bauleitung var "det hus på Rom Flyveplads, hvor der var mest travlhed hele krigen igennem".

Her må det så være på sin plads kort at skildre hvilket indtryk danskerne som arbejdere på Flyvepladsen havde af de civile tyskere i Bauleitung.

Chefen Oberingeniør Meier var en mand af middelhøjde, ikke særlig kraftig nærmest spinkel af bygning, han skønnes med nogen usikkerhed at være i slutningen af fyrrerne eller i begyndelden af halvtredsserne, da han kom til Lemvig, hvor han iøvrigt blev boende hele tiden, mens han arbejdede med bygningen af Rom Flyveplads.

Det var meget lidt den menige dansker arbejder så til Oberingeniøren, det var faktisk kun ved besigtigelsesforretninger, at Meier viste sig i marken, og da altid dækket ind af sin stab af teknikere.

Undtagelsesvis kunne arbejderne møde ham alene, han hilste da med et kort nik uden smil. Det var, når han lige ville besigtige en detalje i byggeriet, han sagde aldrig noget til danskerne, og kunne forøvrigt ikke et ord dansk.

Oberingeniør Meiers transportmiddel var en lille lysegrå Opel Olympia fra ca. 1935.

Mine meddelere fortæller, at de danske arbejdsgivere havde stor respekt for ham, så stor, at de nærmest krøb for ham.

Nr. 2 af byggelederne var ingeniør Hestermann. Han beskrives som højere end Meier, slank og velbygget og med kraftige hornbriller. Hestermann var i slutningen af trediverne, da han kom til Lemvig, og måske derfor var han en af dem, der blev sendt andet steds hen - ukendt bestemmelsessted ved generalinspektionen i 1944.

Hestermann beskrives som en stilfærdig og omhyggelig mand, der altid så noget alvorlig ud, når han færdedes på Flyvepladsen. Han kunne ligesom sin chef ikke et ord dansk, og han prøvede heller ikke at komme i kontakt med de danske arbejdere.

Når han færdedes rundt på det store flyvepladsområde, var han altid i selskab med en tolk, en tysk sønderjyde der talte dansk, nemlig brandchef Seehagen.

Ingeniør Hestermanns kone og 2 børn besøgte han i sommeren 1940 og igen i 1942. Hans kone kom igen i 1943, men da havde hun ikke børnene med. Han og hans kone så ud til at være meget forelskede, de sås altid gående tæt omslyngede og meget kærlige overfor hinanden, ganske som de var nyforlovede. Fru Hestermann smilede altid venligt til danskerne, når hun og hendes mand mødte dem på pladsen og i plantagen.

Danskerne kunne lide hende og havde stor sympati for deres korte lykke, når de endelig kunne være sammen.

Ingeniør Buro var en helt anden type end de to her beskrevne ingeniører.

Buro var en kraftig mand lidt over middelhøjde og med et fyldigt ansigt og kraftigt blondt hår, han bar briller.

Buro var den af de tyske byggeledere, der færdedes mest "i marken". Tidlig og silde var han på færde overalt hvor der arbejdedes. Han virkede meget energisk og gik meget op i sit arbejde. Han var venlig og smilende og ikke bange for for at rose den enkelte arbejder eller arbejdshold, der havde gjort sig fortjent til det.

Ingeniør Buro var midt i halvtredserne, da han kom til Lemvig i april 1940.

Det var ingeniør Buro, der førte det daglige tilsyn med alle igangværende arbejder på Rom Flyveplads. Det var også ham, der koordinerede arbejdspladserne, vidstnok efter ordre fra ingeniør Hestermann.

Ingeniør Buro var mindst 1 gang om dagen hele Flyvepladsen rundt for at føre tilsyn, og meget ofte kam han 2 gange, så han fulgte nøje med i hvad der foregik.

Buro kunne ingen snyde, alle danskere vidste, at han havde et øje på hver finger, når det gjalt selv det mindste stykke arbejde, som sorterede under han.

Det siger sig selv, at Landwerkfürer hr. Gütke og ingeniør Buro hurtigt blev som danskerne sagde "makkere".

Disse 2 mænd sås hver dag sammen, Gütke skulle jo overtage ansvaret og vedligeholdelsen af alle færdige anlæg på Flyvepladsen, ligesom han lejlighedsvis skulle afgive folk til Buros foretagender.

Mine meddelere er temmelig uenige om, hvorvidt ingeniør Buro kom til at forstå dansk i de 5 år, han var på Rom Flyveplads. Nogle siger, at de har hørt ham tale et gebrokkent, men dog forståeligt dansk, mens andre siger, at han måske nok kunne forstå nogle danske ord og sætninger, men tale vort sprog kunne han ikke. Hvad der er rigtigt eller forkert får stå hen i det uvisse, men fælles for alle er, at de intet havde at indvende mod ingeniør Buro som overordnet chef.

Betegnelsen flink og høflig hæfter de alle på ham. Især har alle hæftet ved, at han hverken var snobbet eller hoven, men tværtimod forstod at værdsætte et solidt og godt udført arbejde såvel som en god arbejdspræstation.

Dette var en beskrivelse af de 3 byggeledere, der stod med det tekniske ansvar for anlæggelse af Rom Flyveplads overfor Luftwaffe.

Deres medhjælpere på tegnestuen synes ikke at have gjort noget blivende indtryk på danskerne. De fortæller blot, at der godt nok sad en 4 - 5 mand og tegnede eller skrev på maskine oppe i Bauleitung, men de sagde aldrig noget til danskerne eller prøvede at komme i kontakt med dem.

Ganske anderledes stillede det sig med de danske entreprenøre og disses formænd. De havde meget at gøre med personalet i Bauleitung, der jo bl.a. førte regnskabet over løn- og materieleforbrug. Mange af mine meddelere fortalte, hvordan den og den entreprenør "evig og altid hang oppe på Bauteitung", og udtalte, at alt for mange danske entreprenører og vognmænd "sledskede og fedtede for tyskerne i Bauleitung, så det var til at brække sig over".

Det gjalt for mange danskere at få tyskerne til at udstede flest mulige rekvisitioner på "materialer og kontanter" bl.a. var der nogle vognmænd, der fandt ud af, at de kunne få tildelt ekstra foder til hestene, vognsmørelse og andet godt, hvis de kunne dokumentere, at de beskæftigede så og så mange spand heste ved byggeriet.

Ganske det samme gjalt for vognmænd, der kørte med lastbiler, for selvom der var kommet gasgenerator på dem, kunne de godt udnytte tyskerne til at skaffe sig ekstra leverancer af bildæk, smøreolie og en hel del andet godt, som andre, der kun kørte for danskere, ikke kunne få.

Nu går vi videre med bygningsbeskrivelsen på "husområdet" som danskerne kaldte den nordligste del af Flyvepladsen.

O-Heim

Fra radiomasterne og ud mod Ringkøbing Lemvig landevejen lå der en stor beboelses- og kantinebygning, den såkaldte O-Heim, hvor der på dansk og tysk stod "kun adgang for officerer". Denne bygning var opført på samme måde og af samme materieler som de tidligere beskrevne. De danske arbejdere kaldte denne byggning for hotellet. Her blev flyverne, der gæstede pladsen, inviteret ind og beværtet samt overnattede.

Dog naturligvis kun officerer. Medlemmer af de flyvende besætninger, som ikke var officerer, blev beværtet og indkvarteret alt efter deres rang hos underofficererne og de menige.

O-Heim var rammen om selskabelige sammenkomster med officerer fra den tyske hær og marine.

Danskerne lagde hurtigt mærke til, at denne selskabelighed ikke var Luftwaffe officerernes ønske, men noget de nærmest gjorde af pligt, og var lykkelige, når det var overstået.

I 1941, 1942 og 1943 var der ofte mindre aftenselskaber med danske venner i O-Heim, hvor festklædte damer og herrer ankom i store biler og blev modtaget med honnør af 2 vagtsoldater, der for lejligheden var iført hvide hansker. Det var eneste form for galla for de menige.

Flyvepladsens officerer var iklædt en meget elegant selskabs-uniform, og så meget stilige ud.

Ingen af mine meddelere har kunnet fortælle, hvem de danske gæster var ved sådanne lejligheder.

De eneste navngivne danskere, der deltog i disse aftenselskaber, var Lemvigs daværende politimester Unmarck-Larsen, der næsten altid var med - naturligvis altid med frue, og så en enkelt gang skovridderne, nemlig først skovridder Allerup, og derefter hans efterfølger skovridder Nedergaard-Hansen.

Mine meddelere fortalte, at begge skovridderе var svorne modstandere af tyskerne og lagde dem alle de hindringer i vejen, de kunne, og at de kun deltog i sammenkomsterne med tyskerne på Flyvepladsen, fordi de var tvunget til det af Den Danske Skovstyrelses depardementschef og Ministeriet.

Ikke een af mine meddelere har været i tvivl om de 2 skovridderes ærlige og gode danske sindelag, og at både skovridderne og deres skovfogeder og skovarbejdere var imod tyskerne.

Derimod er der uklarhed om politimesterens indstilling.

Politimester Unmack-Larsen skildres som en god dansk mand, der jo var nødsaget til at samarbejde med tyskerne, incl. selskabelig samvær på Flyvepladsen.

Mange betegner ham som "ulden" i sin nationale holdning og helt ud til at være tyskervenlig.

Jeg har, trods ihærdige bestræbelser ikke truffet nogen dansk kvinde, der har kunnet fortælle om de dansk-tyske fester i O-Heim. Der arbejdede ca. 4 danske køkkenpiger i O-Heim.

De nærmeste oplysninger er fra en gammel mand, der arbejdede som køkkenkarl i mandskabets kostforplejning. Han fortæller, at der ham bekendt aldrig har været dansk serveringspersonale i O-Heim. Det var altid menige soldater, der serverede for officererne, og når der holdtes officielle fester, var det

som regel officerernes personlige oppassere, der serverede. Disse oppassere var oftest ældre menige soldater, der af forskellige årsager var uegnet til fronttjeneste.

De danske kvinder i O-Heim var udelukkende beskæftiget som køkkenpersonel, og når der var fester, var deres opgave alene at tilberede maden og sørge for, at den var klar, når der skulle serveres.

På mit spørgsmål om de tyske Blitz-mädel ikke deltog som opvartere ved festerne, svarede han: Er du rigtig klog mand. Blitzpigerne var sku da for fine til det. Et par af dem var officerer, og de deltog også i festerne, men ikke som tjenende ånder. Blitzpigerne var uniformeret og organiceret på nøjagtig samme måde som mandlige kolleger, og havde deres tjenesteregler at følge.

Køkkenkarlen kan heller ikke mindes, at det kvindelige tyske sanitetspersonel har deltaget i festerne i O-Heim. Han siger konkluderende, at efter hans opfattelse deltog der kvinder i festerne, men at disse kvinder ikke på nogen måde hørte til Flyvepladsen, og det var heller ikke kvinder fra Lemvig egnen, og ved heller ikke, om de var danske eller tyske.

Derimod ved han, at der flere gange har overnattet officerskoner i O-Heim, når de fra Tyskland var rejst herop for at besøge deres mænd.

O-Heim oplystes at være ca. 250 m2.

De øvrige bebyggelser på Flyvepladsen omfattede et større køkken og vaskeri, der lå lige nord for O-Heim med kun en gade imellem og således, at begge bygningers øst-gavle flugtede med hinanden.

Ca. 300 m øst for O-Heim og vaskeriet lå 2 bygninger på hhv 100 m2, den vestligste, og 75 m2, den østligste.

Yderligere 100 m mod vest lå en mandskabsbarak på 200 m2. Den husede, indtil barakbyen vest for Lemvig Ringkøbibg landevejen blev bygget, menigt og underofficerers personel fra flybesætningerne.

Senere blev denne barak overtaget af jordpersonellet.

Ca. 200 m øst for O-Heim lå en middelstor barak og syd for denne yderligere 4 barakker, der alle husede det tekniske personale, samt i den ene instrument- og radioværksted.

5 barakker lå nordvest for tekniker sektionen og umiddelbart øst for disse lå det store munderingsdepot "Unterkumtt", benævntes den. Det var en barak på ca. 300 m2, og den var inddelt i flere rum, med uniformsafsnit i vestenden, våbendepot for håndvåben i midten og depot for øvrige personlige udrustningsgenstande i østenden.

Der arbejdede normalt 3 - 4 mand i Unterkumtt, alle tyskere.

Sydøst for Unterkumtt lå 2 mindre barakker, som vistnok også var depotbygninger, der hørte til Unterkumtt.

Samlehangaren

Så kommer vi til samlehangaren. Denne bygning var så aldeles den bygning på Flyvepladsen der huskes bedst af samtlige mine meddelere. Den blev påbegyndt i sensommeren 1940, men stod først færdig i juni 1941. Den var i påsken 1941 blevet udsat for luftangreb, der dog var uden virkning på hangaren.

[foto]

Forsiden set fra øst.

Den store port var en rulleport, 3-delt og kørte i skinner for oven og for neden. Porten kørte ind langs hangarens sider.

Det store vindue over porten var af alm. glas i faste jernrammer.

[foto]

Hangaren set fra syd.

Vi bemærker de svære stræbepiller af jernbeton, der støtter hangarvæggen, og at stræbepillerne på bagsiden er ført helt op til tagoverkanten.

Samlehallen fik sin benævnelse efter sin funktion, det var i den alle hovedeftersyn på fly blev foretaget.

Man kunne foretage hovedreparationer på følgende flytyper: Messerschmitt Bf 109, Messerschmitt Bf 110, desuden kunne man yde service på Donier Do 215 og 217, som man havde et temmeligt stort reservedelslager til, og såkaldt alm. service kunne ydes på Junckers Ju 88 og Ju 52. Til de andre tysk anvendte flytyper kunne der ydes begrænset service såsom våbeneftersyn, motorkontrol og benzin- og oliepåfyldning.

Samlehallen fik et 60 cm tykt betongulv på 300 m2. Væggene og stræbepiller var af jernbeton, og det store frontport var af træ med tynde metalplader. Denne port var forøvrigt det mest komplicerede stykke arbejde på samlehangaren, men fungerede dog upåklageligt, da den først var på plads.

Det store vindue over porten havde som sin primære opgave at skaffe lys ind i hangaren, men det havde også den opgave at kunne være eksplosionslem, hvis der indtraf en ekspolsion i hangaren, mens porten var lukket. Eksplosionstrykket ville i såfald gå ud gennem vinduet og dermed kunne yderligere ødelæggelser af og i hangaren undgås.

Taget var af stålgitterkonstruktion, og ud mod vinduet var der til dette gitter monteret et mørkelægningstæppe, der nedefra kunne trækkes til og fra ved tryk på en knap.

Om hangaren kan iøvrigt siges, at den nøje svarede til den hangartype, der endnu idag kan ses på de ibrugværende danske flyvestationer. Det er en standard hangartype, som tyskerne lod bygge i stort tal på de danske flyvepladser.

Af hangaren på Rom Flyveplads er der idag intetsomhelst spor, men som det fremgår at detailkortet er det nemt at se, hvor den har ligget, og så skal det tilføjes, at der syd for hangaren var planlagt bygget endnu 2 hangarer af samme type, men de blev aldrig bygget.

På samme måde var der planlagt en sådan hangar i felthangar-området Essen S, og en hangar i det nord-sydgående felthangarområde. Disse 2 hangarer blev heller aldrig bygget, de havde betegnelse Halle 2 og Halle 3.

Endelig var der også projekteret en hangar i attrap flyvepladsområdet ved Vilhelmsborg kro.

Ialt var der planlagt 6 rigtige hangarer, hvoraf kun den ene blev bygget.

På attrap flyvepladsen ved Gudum blev der opført 2 hangarer, men de var ikke andet end krydsfiner og lærred, på uhøvlede granstammer opstillet på bar mark.

Næsten alle mine meddelere har personligt været inde i samlehangaren flere gange mens den var i brug, ligesom 4 af dem var med til hangarens opførelse, og 2 var med nedbrydningen i 1952. De siger begge, at de ikke forstår, hvorfor man rev den ned, når der senere blev etableret en privat flyveplads på stedet.

Der kunne stå flere små privatfly inde på een gang, ligesom der var 3 kranspor under loftets stålgitterkonstruktion, hvor der på hvert spor var en elektrisk løbekat, der var gnistafskærmet af hensyn til eksplosionsfare på grund af benzindampe.

Der var også filebænke og 2 lette gulvkraner foruden et varmluftsanlæg, så hangaren havde været særdeles ideel for sportsflyverne, selvom det tekniske anlæg blev fjernet og ødelagt af englænderne i maj 1945.

Alle mine meddelere, som har haft lejlighed til at færdes i samlehangaren mens den var i brug, betegner den eenstemmigt som et godt arbejdssted under alle vejrforhold. De har set, hvordan de tyske fly blev kørt ind og der modtaget af flymekanikerne og taget under kærlig pleje.

En kaldte hangaren for et sygehus for beskadigede flyvemaskiner.

Når en af Flyvepladsens traktorer havde trukket et fly ind i hangaren, var den almindelige fremgangsmåde, at flymekanikerne og våbenmekanikerne foretog et grundigt eftersyn af flyet og dels skrev ned på en blok, hvad de ville gøre og dels skrev med blødt tavlekridt på selve flyet, hvor der skulle ske noget.

Når dette var sket, begyndte demonteringen af flyets "syge" dele der, efter at være taget ud af flystellet blev ført til den barak, hvor dets specielle værksted var.

Drejede det sig om egentlig "karrosseriarbejde" altså arbejde med flyets bjælker og beklædningsplader af aluminium, foregik arbejdet i selve samlehangaren.

Motor- og propelreparationer foregik næsten altid i selve samlehangaren. Hvis det drejede sig om større reparationer eller hovedeftersyn, hvor de blev taget ud af flyene, blev de ført til motorbarakken, hvor reperationen eller eftersynet blev foretaget.

Om sommeren foregik en del reparationsarbejde ude i det fri lige udenfor eller syd for hangaren, dog er større motorreparationer aldrig foregået i fri luft, kun montering af motorerne.

Der var altid hele krigen igennem reparationsarbejde igang i samlehangaren. Uanset årstiden blev der arbejdet med fly, der kunne sommetider være hele køer af fly, der ventede på at komme til eftersyn eller reparation. I så fald holdt de ventende fly altid nede i felthangarerne, hvor der iøvrigt tit blev foretaget småreparationer.

Flyene blev trukket op til reparation af en af Flyvepladsens traktorer.

Det er også sket, at et fly , der var under reparation, er blevet slæbt ned i felthangaren igen, mens man ventede på reservedele fra Tyskland, eller en mere vigtig og hastende reparation af et andet fly blev foretaget.

For våbeneftersyn gjalt altid samme fremgangsmåde, maskinkanon og maskingeværer blev udtaget af våbenmekanikerne og kørt til våbenværkstedet, hvor de blev efterset og repareret, og derpå kørt tilbage og genmonteret. Genmonteringen foregik tit i fri luft og hyppigt i en af felthangarerne.

Der fandt også tit våbenombytning sted, hvis et fly havde problemer med dets våben, blev dette taget ud og erstattet med et andet, for ikke at skulle vente på reparationen, så kunne reparationen udføres senere.

Det tog mindre end 1 time at udskifte samtlige frontgeværer i næsen på en Messerschmitt Bf 110, vel at mærke når der ikke var sket skade på affyrings- og ladesystemerne.

Når der havde fundet en våbenudskiftning sted, skulle disse afprøves. Det foregik på en reserverullebane øst for felthangar 4 i område München. På denne skydebane for fly, der gik øst-vest, klodsede man flyet op således, at de fremadrettede faste våben kom til at ligge vandret, og flyet holdt med front mod øst. Skydeskiver blev opstillet på hhv. 200 og 300 m afstand. Enkelte gange har man også brugt afstand på 350 m, men det undtagelserne.

Derpå begyndte indskydningen, der foregik på den måde, at en våbenmekaniker satte sig op i flyet og derfra affyrede ganske korte byger med de automatiske våben i flyets næse og vinger.

Efter hver byge kontrolleredes skiverne. En sådan indskydning og våbenafprøvning kunne meget nemt tage det meste af en dag - 6 timer var meget almindeligt.

Somme tider var det flyets pilot, der skød sine våben ind, men normalt var det en af våbenmekanikerne, der så havde 2 - 4 mand til at hjælpe sig.

Det var en omtale af fly-våbeneftersyn og reparation, nu tilbage til omtalen af arbejdet i samlehangaren.

Det er ubestrideligt, at der er foretaget endog meget store reparationer på fly på Rom Flyveplads under 2. verdenskrig.

Men egentlig samling af fabriksnye fly er vist ikke sket.

Der er foretaget reparationer på mere eller mindre beskadigede fly, der er kommet dels selv flyvende og dels transporteret i demonteret stand på jernbanevogn til Lemvig station og derfra kørt på blokvogn ud til Flyvepladsen.

Der er kommet ca. 1 beskadiget jagerfly ME 109 og ME 110 pr. bane pr. måned.

Der er ligeledes pr. bane kommet den ene vognladning reservedele efter den anden.

Af selvtransporterende fly til reparation har der været både 1-, 2- og 3-moterede fly, med aldrig 4-motorede.

Der er mange, der havde noteret sig, at der kom beskadigede fly til Rom, men deres interesse gjalt hovedsageligt, hvad der var sket med pågældende fly, og hvordan skaden var sket. Hvilke flytyper det var, er de ikke gået op i.

Havarier og uheld

Mindst 15 sikre havarier og eller beskadigede fly er iagttaget og en del flere, der var usikre.

De 15 sikre havarier/beskadigelse vil vi her gennemgå. Alle de nævnte fly blev repareret i samlehangaren.

Det først kendte havari finder sted i november-december 1940, da var samlehangaren ikke færdig.

Det var buldrende mørkt og blæsende, klokken var ca. 21.00 pludselig lyder alarmsirenen og samtidig tændes alle landingslysene på flyvefeltet. Der går nogen tid, så ses på den vestlige himmel en orangelysende prik, der langsomt blev større og større. Nu høres også motorstøj, og det ses, at en stor 2-motoret flyvemaskine kommer ind til landing med den styrbords motor i brand. Flyet var af typen Donier Do 215.

2. havari opgives at være en Junckers Ju 52, der på vej hjem fra Norge var blevet beskudt af 3 engelske jagerfly. Det fortælles. at piloten på Ju 52,eren var død ved sin ankomst til Rom, og at det var 2-piloten, der førte flyet ned til sikker landing. De engelske jageres angreb havde fundet sted midt ude over Skagerak. Det var i de første vintermåneder i 1941.

3. havari var en Messerschmitt Bf 110, der i sommeren 1941 under landing brækkede højre landingsstel og derved snurrede rundt om sig selv et par gange og ødelagde styrbord propellen.

Ingen mennesker kom noget til.

4. havari skulle dreje sig om en Ju 52 igen. Den havde næsten fået flået sit sideror af, men kom alligevel godt ned på Flyvepladsen. Årsagen til dette flys tilstand er ukendt, og det vides ikke, om der var sårede ombord.

5. havari opgives at være sket ca. i november 1941. Det var en Heinkel HE 111, der kom for hårdt ned på Flyvepladsen, så begge hovedhjul bøjede benene, hvad der medførte, at begge propeller "daskede i jorden" og flyet foretog et par kragehop hen over flyvefeltet, hvorefter flyet blev holdende i en sky af udstødningsgas. Den ene motor, som åbenbart havde fået kappet forbindelsen til sin propel, løb løbsk og gik for fulde omdrejninger, uden at piloten tilsyneladende kunne tage gassen fra den. Den anden motor var stoppet, da propellen tog jorden.

Det lykkedes med noget besvær at få stoppet den løbske motor.

Heinkel maskinen brød ikke helt sammen, men blev stående på sit bøjede understel og efter kun ca. 3 uger startede Heinkelen som ny igen.

Ingen mennesker kom noget til ved dette uheld.

6. havari var en Messerschmitt Bf 109 der, under taxien ud til parkering i felthangarsområdet Essen Süd, på grund af islag kørte "en tur ind mellem grantræerne og lavede en rimelig stor bunke afhugget pyntegrønt, der kunne bruges på Rom kirkegård", som en af øjenvidnerne udtrykte det.

Der blev et vældigt postyr oppe i Flugleitung, hvor piloten måtte op at forklare sig, det har sikkert ikke været morsomt for han, grinte han.

Foruden en deformeret propel, havde ME 109eren fået ret så voldsomme tryk på vingeforkanterne og fra den højre dryppede benzinen fra en læk tank.

Dette havari skete lige op til jul i 1941 eller 42.

7. havari var et at de virkelig alvorlige. Det var en Messerschmitt Bf 110, iøvrigt en af Roms egne vagtfly, der under landing kom for langt ind over pladsen, før piloten satte den ned. Resultatet blev, at den store jager i sit afløb havde så meget fart på, at piloten ikke kunne bremse den eller give afløbet en anden retning, selvom han tydeligvis prøvede på det.

Med stor kraft for ME 110eren ind i Flakturm Vest og væltede det. Videre kørte jageren ind i den bagved stående vagtbarak, hvor

flyets benzintanke eksploderede og satte både fly og barak i brand.

Mirakuløst nok reddede jagerens 3 mands besætning sig ud af det brændende fly og barak, dog måtte alle 3 på infirmeriet.

De 2 soldater i det væltede flaktårn var også sluppet billigt, nemlig med småskrammer og for den enes vedkommende en brækket arm.

Af de 2 soldater, der opholdt sig i barakken dræbtes den ene, han lå på sin køje og sov, og den anden blev meget alvorligt forbrændt, så meget, at han efter at have været på infirmeriet blev overført med fly, Fieseler Storch, til Odense sygehus, hvor han senere døde.

Denne ulykke gjorde et stort indtryk på alle såvel danske som tyske på Flyvepladsen. Det var en klar pilotfejl, og eneste formildende omstændighed var, at det var sneglat.

Af selve flyet kunne kun halepartiet bruges som reservedele.

Uheldet skete i vintermånederne enten i 1941 eller 1942.

8. havari er foregået om sommeren vidstnok i 1943, det var brændende varmt og tørt.

Det var en fransk transportmaskine som, efter Frankrigs kapitulation, var taget i brug af tyskerne. Flyet var et ret stort, 2-motoret og meget strømlinet og med dobbelt sideror ligsom ME 110. Flyet kom vaklende ind fra nordvest med hostende og rygende motorer, men der var ikke ild at se nogen steder. Det så ud som om flyet skulle ramme lige ind i Rom kirketårn, så langt var det nede, men i stedet lykkedes det piloten at dreje skarpt mod nord og fri af Kirken, hvorefter han drejede i en kort bue mod syd ned over Flyvepladsens hovedvagt og landede mod sydøst.

Den ene af mine meddelere fortæller, at flyet ved en fejltagelse var blevet beskudt af et tysk skib, hvorimod de 2 andre mener, at der simpelthen var tale om et dobbelt motorhavari, fordi begge motorer var rødglødende, uden dog at bryde i brand, og de blev straks flyet stod stille overdænget med skum fra Flyvepladsens brandsprøjter, og der var ingen skudhuller.

Hvad der rigtig eller forkert, kunne de ikke blive enige om.

Flyet stod i et par måneder i en af felthangarerne uden motorer, da disse var afmonteret for reparation.

Dette fly blev ligesom de øvrige havarister, undtagen naturligvis totalhavarier, sat istand igen og kunne flyve derfra i bedste stand.

9. havari var en ME 110, der gik på næsen under taxikørsel op til flyvefeltet fra felthangarområde München. Det kom under en drejning af rullebanen udenfor denne med den ene hjul, det blæste temmelig stærkt den dag, og vinden fik skylden for uheldet, der medførte, at jageren drejede rundt og rejste sig lige lodret op på næsen med halen i vejret.

Heldigvis for piloten, der iøvrigt påstås at være en af mekanikerne, tippede den ikke om på ryggen, men blev stående lodret.

Der skete ingen personskade, og den materielle skade blev begrænset til en bulet næse og jordfyldte maskingeværer, samt en ødelagt propel. Årstallet er ikke klarlagt.

10. havari var af nøjagtig samme type, blot var det en ME 109, det gik ud over, og det var i forbindelse med drejning efter afløbet ved landingen. Jageren drejede med så stor fart, at den løftede højre vingehalvdel op og satte den venstre ned i græsset, så flyet rejste sig op på næsen og blev stående sådan, ligesom ME 110,eren. Også her skete der kun minimal personskade, det påstås, at piloten var såret, da han kom ned til landing. En bøjet propel og en molestreret vingespids var hvad selve flyet kom til.

11. havari var en sand opvisning i luftakrobatik i et par meters højde over jorden. Det fandt sted i oktober 1943, og det var en Fieseler Storch, der gav opvisningen. Det drejede om nogle officerskammerater til Flyvepladsens kommandant Böesken, der havde aftalt et besøg hos ham. De 2 officerer kom flyvende til Rom, hvorfra de var startet vides ikke. Da de kom til Rom, var det pludselig blevet et forrygende blæsevejr med regn. Fieseler Storchen kredsede nogle omgange over Flyvepladsen og gik længere og længere ned mens den bedømte landingsmulighederne. Sidste runde foregik i trætophøjde, hvorefter han landede midt på pladsen.

Da han skulle taxie op til Flugleitung tog vinden ham og kastede flyet op i luften igen. Piloten gav fuld gas, "og det så ud som om han var en lille robåd på et oprørt hav". Flyet flaksede afsted langs vestsiden af flyvefeltet og forsøgte at komme i læ af skovstykket bag samlehangaren. Da piloten satte sit fly ned her, tog vinden han og "smed ham ind i skoven", hvor han blev hængende i småtræerne.

Ingen at de 2 officerer kom noget til, og flyet var sluppet forbavsende heldigt fra opholdet i grantræerne.

Det blev dog, efter forsigtigt at være løftet fri, kørt om i samlehangaren og grundigt efterset, men allerde 2 dage senere fløj de 2 officerer hjem igen som om, at der intet var sket med deres fly.

12. havari var en direkte følge af krigshandlinger i det tidlige forår 1944. En formiddag lige før middag blev der blæst alarm.

Vagtflyene, 3 stk ME 110, pluds et ekstra af samme type, der var landet samme morgen og nu holdt oppe ved Flugleitung, startede straks og forsvandt mod sydvest. Min hjemmelsmand var den dag beskæftiget med noget gravearbejde nede ved Elwerk Süd. Han gik af nysgerrighed ikke i beskyttelsesbunker. Han siger om dette:

Jeg gik og gravede en kabelrende fra elværket og ud mod landevejen og var vel ca. 100 m vest for elværket, da alarmen lød. Jeg gjorde op med mig selv, at der ikke var grund til at løbe til en bunkers, det havde jeg og mine kammerater gjort så tit, uden at der var sket noget. Ydermere var der om morgenen kommet 2 store transportmaskiner og en jager. Transportmaskinerne, Ju 52, holdt oppe ved samlehangaren, så jeg tænkte, at hvis englænderne for en gangs skyld ville angribe Flyvepladsen, ville de nok søge at ramme denne, som de havde gjort i 1941, og transportmaskinerne. Altså ville der ikke være nogen risiko for mig, der jo stod i skovkanten denne modsatte ende af Flyvepladsen.

Altså gik jeg roligt fra min grøft og frem til skovkanten, hvorfra jeg kunne overskue hele flyvefeltet. Jeg kiggede forsigtigt hen til 20mm kanonen og dens mandskab, men de så slet ikke i min retning.

Der stod næsten altid en af Flyvepladsens mobile 20mm maskinkanoner nede i kanter af flyvefeltet ved Elwerk Süd.

Jeg blev stående i skovkanten og ventede på, at noget skulle ske, men kom til at vente temmelig længe. Jeg kunne høre soldaterne ved maskinkanonen tale sammen, men ikke hvad de sagde. Jeg lagde mærke til, at der ikke blev gjort noget forsøg på, at køre transportmaskinerne ned i felthangarerne, og jeg tænkte på, at det da ville være fornuftigt at gemme de 2 store fly.

Endelig hørtes motorlarm i luften, og jeg var straks klar over, at der kom flere end 1 fly og at der var tale om store fly. Derfra hvor jeg stod gik der temmelig lang tid, før jeg kunne se flyvemaskinerne, det skyldtes, at de kom ind over Flyvepladsen ret vestfra. Det var 4 store bombemaskiner af den type vi havde set så tit, Dornier 215 eller 217, så jeg blev faktisk skuffet og tænkte, at så er der da ingen grund til alarmering.

Bombeflyene fløj i tæt formation således som vist på skitsen her. De fløj ikke særlig stærk, og motorerne gik fint og ens på den alle fire.

Ovenover bombemaskinerne, meget højere, kunne jeg se jagermaskinerne, der nu gik i kreds omkring Flyvepladsen.

Bombemaskinerne fortsatte mod øst, men jeg var fra mit daglige arbejde på Flyvepladsen klar over, at de bare var ude at vende over Prebensgård huse, og at de derfra ville komme tilbage og lande her.

[skitse]

De kom da også alle 4 elegant ind over pladsen, og nu lagde jeg mærke til, af flyet i midten, som jeg antog for formationens

førermaskine, var skinnende blank i forhold til de andre, der var som vi almindeligvis så dem, nemlig mat grå-sorte. Ligesom de kom ind over jagerskjulene i øst sank bomberen i midten ud af formationen og jeg så, hvordan han slog hjulene ud og derpå lavede en upåklagelig landing, mens hans kammerater fortsatte mod vest.

Bombeflyet drejede efter sit afløb ned mod mig i en stor cirkel, hvorefter det kørte op mod Flugleitung fulgt af Flyvepladsens brandsprøjter og ambulance, der var kommet farende straks bombemaskinen havde taget jorden.

Da bomberen svingede ned mod mig, så jeg til min store overraskelse, at det jeg havde antaget for en flot lakering, simpelthen var en olie/benzinhinde, der var udbredt over hele flyet.

Den store glasnæse var uden een eneste hel rude og maskingeværet der hang og daskede. Selve forkroppen var gennemhullet som en si med flest huller i den nederste del.

Jeg husker, at jeg tænkte, hvordan i alverden kan piloten være i live.

Også den ene motor, der vendte mod mig under flyets passage, havde fået nogle gevaldige huller, men det forhindrede den ikke i at gå upåklageligt, hvad jeg heller ikke kunne forstå.

Radioantennen fra førerkabinen og ud til de 2 sideror var for den enes vedkommende væk, og den anden hang og blafrede i 2 stykker.

Der så ikke ud til at være skudhuller i bagkroppen.

At flyet havde fået "et ordentlig klister" var helt sikkert.

Oppe foran Flugleitung standsede piloten motorerne, og jeg kunne se, at ihvertfald 2 mand blev båret ud i ambulancen, ligesom den tredie blev støttet af et par brandmænd, da han kom ned fra flyet, og derpå også lagt på en båre og puttet ind i ambulancen, der omgående kørte til infirmeriet.

Jeg var naturligvis meget nysgerrig efter at tage den medtagne maskine i nærmere øjesyn, men jeg havde jo ingen grund til at gå op til den. Jeg måtte styre min nysgerrighed indtil fyraften, og nøjes med at se, at en traktor trak en ME 110 ud fra samlehangaren og en anden trække bombemaskinen ind i hangaren.

Sidst på eftermiddagen kørte jeg med en arbejdsvogn op til Landwerk, hvor jeg til fyraften kom i snak med en "Sommer-mand", der fortalte, at han om lidt skulle op i samlehangaren sammen med et par våbenmekanikere og se på bombemaskinen. Jeg spurgte, om jeg måtte komme med. Han gav spørgsmålet videre til våbenmekanikerne, der svarede, at hvis jeg ville hjælpe dem med at køre noget, de skulle afmontere, ned til deres værksted, måtte jeg godt gå med, så jeg skyndte mig at slå til.

Uanset hvor gammel jeg bliver, jeg er nu 61 år i sommeren 1982, så vil jeg aldrig kunne glemme synet af den bombemaskine inde i hangaren. Jeg fortrød faktisk, at jeg havde været så forhippet, på at se den på nærmere hold.

Normalt plejede flyene, der var inde til eftersyn eller reparation at stå med front ud mod porten. Det gjorde denne bomber ikke. Den stod modsat ned næsen mod bagvæggen.

Jeg så, at hele bagkroppen og halepartiet var uden skudhuller, men da vi kom op foran under flyet, skal jeg love for, at der var huller, da jeg havde talt til 121 holdt jeg op, fordi jeg blev afbrudt af "Sommer-manden", der henledte min opmærksomhed på vinduerne i udbygningen under kroppen, straks jeg så dem, kunne jeg ikke forstå, hvorfor de var sort-røde overalt, de der ikke var skudt i stykker.

Pludselig blev jeg klar over, hvad denne farve skyldtes. Det var størknet blod.

Gysende stod jeg og "Sommer-manden" og så på vinduerne, og jeg skulle faktisk overvinde mig selv for at se nærmere på flyet.

Våbenmekanikerne stod imens og diskuterede lidt med flymekanikerne, men da jeg ikke kunne tysk forstod jeg ikke, hvad de sagde.

Våbenmekanikerne entrede nu bombemaskinen og "Sommer-manden" og jeg langede deres værktøj op til dem. Den ene af våbenmekanikerne skulle arbejde netop der, hvor der var allermest blod. Han skulle afmontere dels frontgeværet og dels det, der var tilbage af bombesigtet.

Jeg var glad for, at det ikke var mig, der skulle arbejde der, og blev pludselig bange for, at tyskerne ville finde på at sætte mig til at rense flyvemaskinen for blodet. Det skete dog heldigvis ikke.

"Sommer-manden" der kunne tysk havde imens givet sig i snak med flyvemekanikerne, og af dem fået forklaringen på, hvad der var sket, som kunne bringe bombemaskinen i den forfatning.

Bombemaskinen var, sammen med sine kammerater, startet fra en base i Nordvesttyskland for at angribe en allieret konvoj i Nordsøen. Bombeflyene havde da også fundet frem til deres mål og var straks gået til angreb på handelsskibene.

Krigsskibene, der skulle beskytte konvojen, holdt de sig væk fra. Imidlertidig var denne bombemaskine kommet ind over et handelsskib, der var udrustet med antiluftskyts, og havde fra dette fået det glatte lag.

Bombeskytten var dræbt øjeblikkelig og det samme gjaldt for radiotelegrafisten, 2. piloten var blevet såret, og den eneste uskadte var piloten.

2 af maskinens tanke var gennemskudt, og det samme var tankene for olien, men da både benzin- og olietankene var af den selvtætnende type, var der ikke sket de store skader ved det, dog havde det trukket en oliehinde ud over hele flyet.

Flymekanikerne udtalte, at det faktisk var et mirakel, at flyet ikke var brudt i brand.

Begge motorer havde også fået træffere, men lige så mirakuløst var deres drift ikke blevet forstyrret.

Flymekanikeren pegede på 2 cylindre i den ene motor, hvor den ene række af køleribber var skudt væk.

Vi fik at vide, at de 2 dræbte besætningsmedlemmer var kørt op i kapellet ved infirmeriet, og at de enten ville blive fløjet hjem til Tyskland, eller de ville blive brændt i et dansk krematorium og derpå sendt med toget hjem.

De ville ikke blive begravet på Rom kirkegård.

Vi fik at vide, at Luftwaffe havde den uskrevne regel, at hvis det overhovedet var muligt at ordne i praksis d.v.s. ikke generede krigsførelsen, sørgede man altid for, at føre sine egne døde hjem til Tyskland til begravelse på den kirkegård i det sogn, som den pågældende stammede fra.

Reglen gjalt de flyvende besætninger, ikke jordpersonellet.

Den sårede 2.pilot lå på infirmeriet og piloten var indkvarteret på O-Heim, indtil der var truffet bestemmelse om, hvor han skulle hen. Han tog næste dag med vores Fieseler Storch til Grove, og så vidt jeg har hørt, var det ham selv, der vendte tilbage 3 uger senere og fløj sin nu reparerede bombemaskine tilbage til basen i Tyskland.

Jeg så det ikke selv, men "Sommer-manden" fortalte mig det.

For mit vedkommende nærede jeg ikke fjerneste ønske om at se mere til beskadigede fly resten af krigen, og jeg var glad for, at jeg ikke havde set de døde flyvere på nært hold.

Foruden frontgeværet og bombesigtet afmonterede våbenmekanikerne de 4 bombestole, pylons, der bar bomberne ophængt under vingerne. Den ene af dem var helt ødelagt.

Jeg ville meget gerne hjem nu, og det var mit indtryk, at "Sommer-manden" heller ikke var særlig interesseret i at hjælpe tyskerne her i hangaren, men jeg turde ikke sige noget, og "Sommer-manden" heller ikke, så vi arbejdede videre med at lægge ting våbenmekanikerne afmonterede på en lille vogn, vi havde medbragt fra våbenværkstedet.

Heldigvis slap jeg for at røre ved det blodoversprøjtede bombesigte, men der var ved at gå panik i mig, da jeg skulle tage imod maskingeværet, for hele dets bagende var helt og aldeles indsmurt i størknet blod.

Ja, jeg tilstår gerne, at både "Sommer-manden" og jeg måtte gå udenfor og kaste op, og vi var et par sølle størrelser, som vi stod og støttede os til hangarvæggen i den friske luft.

Der hjalp imidlertid ingen kære mor, vi måtte gå ind og hjælpe til med resten at arbejdet og så prøve at lade være med at se på de blodige dele på vognen, på bombestolene var der intet blod, så dem gjorde det os ikke noget at røre ved.

Først kl. 21.00 var vi færdige i samlehangaren og kunne skubbe og trække vognen med dens last ned til våbenværkstedet og skulle læsse af.

En af våbenmekanikerne, en ældre mand, tog "Sommer-manden" og mig om skuldrene og sagde: "Ja, i to, sådan er krigens ansigt, gå I nu hjem og tænk på, hvor godt I har det her i Danmark".

Så klappede han os på skulderen og sendte os ud af værkstedet.

Den gamle våbenmekaniker ringede op til vagten, så vi kunne komme ud, og mens "Sommer-manden" måtte gå til sin forlægning, kunne jeg cykle hjem til Lemvig.

Sulten var jeg ikke, og billedet af, hvad jeg havde set i samlehangaren står mig stadig knivskarpt for øje.

Når jeg har gengivet netop denne beretning så grundigt, så skyldes det ikke alene, at det er en af de mest oplysende beretninger, men også, at vi i denne beretning får flere oplysninger end meddeleren selv har tænkt over. Vi får at vide, at nogle tyske bombeflyvere, der befinder sig et sted langt ude over en allieret konvoj i Nordsøen, kommer i vanskeligheder, og at de beslutter at søge ind til nærmeste flyveplads på tyskkontrolleret område - i dette tilfælde Rom ved Lemvig.

Vi får også at vide, hvordan 3 "raske" bombemaskiner danner beskyttelsesformation for deres "syge" kammerat, og hvordan de bliver hos ham lige til de har set, han er landet i god behold.

Vi får i denne beretning også et konkret bevis for, hvorledes de på Rom værende jagerfly, både pladsens egne og en "gæst" af samme type, går op og danner jagerskærm over bombeflyene, når disse anflyver Rom Flyveplads, og dermed, under anflyvningen, befinder sig i en meget risikofyldt fase for et fjendtlig jagerangreb.

Vi får også kendskab til farverne på de tyske Dornier bombefly, og vi får noget at vide om, hvordan radioantennen var fastgjort.

Vi får også at vide, at 2 af flyets besætning er blevet dræbt, og at disse døde bliver kørt op eller rettere ud i kapellet ved infirmeriet i Nødskoven, og dermed har bevis for, at Flyvepladsens ligkapel ihvertfald har været i brug 3 gange under krigen, sandsynligvis også flere gange.

Vi får at vide, hvordan Luftwaffe behandler sine døde flyvere, og endelig får vi et typisk billede af en nysgerrig dansker, der pludselig konfronteres med krigens gru og alvor, og hans reaktion derpå.

Vi får sluttelig at vide, at en "Sommer-mand" altså et medlem af kaptajn Sommers vagtkorps var på Flyvepladsen i 1944.

Kaptajn Sommer

Kaptajn Sommer er en historisk interessant person at studere. Der går mange historier om ham. Her må det være nok at konstatere, at kaptajn Sommer havde aftjent sin værnepligt ved Den Danske Hærs Flyvetropper i 1936, og at han vidstnok fik flyvercertifikat i 1937 og kom på befalingsmandsskole. Da den spanske borgerkrig brød ud, var Sommer en af de frivillige, der meldte sig som krigsdeltager, men i modsætning til det meget store flertal af frivillige, meldte Sommer sig til general Francos oprørsstyrker, hvor han efter eget ønske kom til at gøre aktiv flyvetjeneste ved den tyske frivillige "Condor Legion".

Da general Franco havde vundet borgerkrigen kom belønningen til hans frivillige hjælpere, deriblandt Sommer, der kunne forlade Spanien med rang af løjtnant af 1. grad i det spanske flyvevåben. At Sommer ikke blev modtaget hjerteligt i det pacifistiske Danmark, siger sig selv. Hvorimod de danske spaniens-frivillige, der havde kæmpet på regeringstroppernes side blev modtaget som "store tapre danskere" af både folket og regeringen.

Da løjtnant Sommer fandt ud af, at han ikke var velkommen hjemme i sit eget land, tog han til Tyskland og gik ind i Luftwaffe, hvor man helt anderledes forstod at påskønne hans indsats i Spanien.

Da den finsk/russiske vinterkrig brød ud, meldte Sommer sig til det finske flyvevåben sammen med flere af sine tyske kammerater, og sammen med dem vendte han tilbage til Tyskland, da vinterkrigen var forbi.

Hvad han så lavede indtil 1943 vides ikke, men jeg ved, at han i slutningen af 1943 eller begyndelsen af 1944 tilbød Lwftwaffe at organisere et dansk vagtkorps på de tyske flyvepladser i Danmark. Et tilbud tyskerne med glæde tog imod, og Sommer blev udnævnt til Kaptajnløjtnant i Luftwaffe, og da hans vagtkorps var en realitet fulgte udnøvnelsen til Hauptmann, hvilken rang han bar til krigens slutning.

Kaptajn Sommer var nazist, men ikke på nogen måde aggressiv eller udfordrende, og da sabotagen mod tyske anlæg og tyske sympatisørers fabrikker tog et voldsomt opsving efter 29. august 1943 og Tysklands behov for kampdueligt personel af alle kategorier blev stedse mere påtrængende, var det for Sommer ganske naturligt at tilbyde Luftwaffe, der jo var hans våbenart, at rekruttere et vagtkorps af danskere, der skulle gøre tjeneste på Flyvepladserne.

Det blev, ligesom tilfældet var med de såkaldte "Marinevægtere", der på samme måde som kaptajn Sommers folk, bevogtede marineinstallationer, ikke "Guds bedste børn" der indtrådte i "Sommer-korpset", som styrken kom til at hedde i daglig tale blandt rigtige danskere. Men Sommer-folkene og for den sags skyld også Marinevægterne, var og blev mere tilbageholdende og stilfærdige end organisationer som Hippo og Schalburgkorpset, for slet ikke at nævne rene terrorkorps som "Svend Staal gruppen" og "Lorentzen & Brøndum banden".

At Sommer-folkene og Marinevægterne, der var rene vagtkorps på tyske anlæg, ikke desto mindre af det danske folk i 1945 blev slået i hardtkorn med de forhadte terrorkorps er forståeligt, men altså forkert.

Så vidt vides, var Sommer-folkene vagtstyrke på følgende tyske flyvepladser i Danmark: Ringsted, Avnø, Esbjerg, Vandel, Ry, Rom, Thisted og Knivholdt.

Af luftmilitære anlæg bevogtede Marinekorpset Luftmarinestationerne i København, Nyborg og Frederikshavn. De øvrige tyske flyvepladser i Danmark havde alle ren tysk vagtstyrke lige til krigens slutning.

Det var planlagt, at også flyvepladsen i Rønne skulle bevogtes af "Sommer-folk", men det blev opgivet af nationale grunde.

Hvor mange "Sommer-folk" der var på de enkelte flyvepladser er lidt uklar, men tallet svinger mellem 20 og 40 mand, efter hvad jeg har fået oplyst.

Men efter denne orientering om "Sommer-korpset" tilbage til havarierne på Rom Flyveplads.

Havarier fortsat

13. havari, der også foregik i 1944, var også højdramatisk omend af lille omfang. Heldigvis var der ingen danskere indblandet, hvad der ellers nemt kunne have været tilfældet.

Det var en sen eftermiddag hen på sommeren, at en Messerschmitt Bf 109 jager kørte og afprøvede sine nyjusterede bremser langs flyvefeltets østlige rand, denne ME 109 var landet på Rom dagen før og var blevet ført ind og taget under behandling i samlehangaren, det var der intet usædvanligt i, det skete jævnligt, og foregik altid langs den østlige rand, fordi der netop der var mindst udsigt til at flyet, der afprøvede bremser kunne komme i vejen for startende og landende fly.

Jeg spurgte, om det ikke var uhensigtsmæssig, at afholde flybremseprøver langs østsiden, da det jo netop var her, at beredskabsflyene holdt i jagerskjulene. Herpå svarede min hjemmelsmand, at han aldrig har oplevet, at det gav problemer for alarmstarterne, for i samme øjeblik alarmen lød, fik piloten i flyet, der afprøvede bremser alarmen over radioen og gav enten gas og gik selv i luften eller kørte ned i flyvefeltets sydøstre hjørne og holdt der til alarmen afblæstes og vagtflyene var kommet hjem igen.

Det var iøvrigt tit, at det var flymekanikerne, der afprøvede flyene, når de var færdige i samlehangaren. Danskerne var iøvrigt temmelig sikker på, at mekanikerne godt kunne flyve de maskiner de arbejdede

på, og at de godt kunne flyve dem bort fra pladsen, hvis det skulle knibe, men ikke at de kunne føre dem i krig.

De fik at vide, at flere af mekanikerne havde været med bombe- og rekognoceringsmaskiner ind over fjendtlig område.

ME 109'eren var på vej op mod nord, efter at have nede og vende i det sydøstre hjørne, og formodentlig har piloten fået ordre til at køre ud til en af felthangarerne, for han svingede ind på hovedrullebanen til Essen Süd, i det samme kom en af vore Hanomack traktorer med en tom kævlevogn også ud på rullebanen fra plantagen nord for denne. Et sammenstød kunne ikke undgås, selv overværede min hjemmelsmand det ikke, men hørte braget, da han sammen med nogle kolleger arbejdede inde i plantagen lige derved. De løb straks ud på rullebanen, og der holdt traktoren med flyets propel "begravet i benzintanken". Benzinen løb ned over motoren og ud over cementen på rullebanen. Netop som vi kom ud fra skoven, svang piloten sig ud af sin maskine og sprang ned på cementen. Flymotoren var stoppet og det samme var traktorens, så der gik ikke ild i dem.

Traktorføreren halvt sad og halvt lå hen over rattet og højre hjulskærm, han var besvimet og kridhvid i hovedet, men ellers var han helt uskadt, selvom hans hoved lå mindre en håndsbredde fra jagerens bøjede propel.

De 3 danskere så straks, at traktorføreren var en af Landwerks tyske arbejdere, forresten en flink og stilfærdig halvgammel fyr, og var glade for, at det ikke var en dansker, da de forudså ballade, og det blev der så sandelig også.

Jagerpiloten tog det pænt og roligt, han fik forklaret os, efter at vi i fællesskab havde fået løftet traktorføreren ned fra traktoren og båret ham ca. 50 m væk fra sammenstødsstedet af hensyn til benzindampene og den dermed forbundne risiko for eksplosion, at han ikke havde turdet bruge flyets radio til at rekvirere hjælp, af frygt for elektriske gnister og den udstrømmende traktorbenzin.

En af danskerne gik op til pumpehuset og ringede derfra til Bauleitung og fik forklaret, hvad der var sket. Så kan det ellers nok være der kom gang i foretagenet. Først kom der en brandsprøjte og ambulancen, der kørte den stadig bevistløse traktorfører på infirmeriet. Så kom Flyverpolitiet og selveste kommandantan i egen høje person, han havde iøvrigt et par officerer med, som vi ikke kendte, den ene af dem tog billeder af fly og traktor, der blev skumdækket inden flymekanikerne gik i gang med demontering af propellen, der havde bidt sig urokkelig fast i traktoren.

Da propellen var kommet af, blev jagerflyet og traktoren meget forsigtigt trukket fri af hinanden ved håndkraft. En anden traktor trak så det beskadigede fly op i samlehangaren igen, hvorfra det var kørt ud tidligere på dagen.

Den ødelagte traktor blev slæbt på autoværkstedet og brandfolkene spulede rullebanen ren igen for skum og benzinrester.

Den næste morgen kom vi 3 danske i forhør oppe i Bauleitung i første omgang, og derpå sammen med hr Gütke igen i forhør ovre i kommandanturen, det var bestemt ikke rart, og jeg tør godt sige, at vi var meget bange.

Vi havde imidlertid ingen grund til vores angst. Det tyskerne ville have os til at fortælle, var om vi dog ikke havde hørt flymotoren og dermed været klar over, at der kom et fly på rullebanen, så vi havde kunnet stoppe traktoren, inden han kørte ud fra skoven. At traktorføreren ikke havde kunnet høre flymotoren, kunne alle parter godt forstå, men tyskerne mente, at vi burde have hørt flymotoren samtidig med at vi godt vidste, at traktoren var på vej ud på rullebanen, og at vi derfor måtte have været klar over, at en ulykke ville ske.

Vi blev med andre ord anklaget for ikke at have forhindret sammenstødet.

Tyskeren, som vi ikke kendte, der ledede forhøret, var ret ophidset, men det hjalp på vores angst, at både hr.Gütke og kommandanten Hauptmann Böesen, var helt rolige. Vi bedyrede, overfor tolken, at vi ikke havde hørt nogen flymotor, og dette var fuldstændig i overensstemmelse med sandheden. Vi slap altså med skrækken og blev sendt tilbage til vores arbejde igen.

Et par dage efter hørt vi, at traktorføreren stadig led at et meget alvorligt chok, og at han ville blive overført til et psykiatrisk hospital i Tyskland, og blev ikke set mere på Flyvepladsen under resten af krigen.

Jagerflyet blev naturligvis repareret igen i samlehangaren og indgik atter i det tyske flyvevåben.

14. havari angives at have fundet sted i sommeren 1943. Det var et totalhavari med dødelig udgang for piloten.

Havariet havde ikke noget med krigen at gøre, for det skete i forbindelse med en rutineflyvning, og det var Flyvepladsens egen Fieseler Storch, der ved den lejlighed gik tabt. Den pågældende dag var Fieseler Storchen startet med en østrigsk pilot ved pinden. Han fløj den sædvanlige tur på en times tid og vendte så tilbage og kredsede et par runder over pladsen.

Pludselig og uden varsel dykkede han over vestranden af flyvefeltet, så steg han igen i en lang blød kurve ind over Flyvepladsen for på toppen af denne kurve i ca. 75 m højde, at lægge Fieseler Storchen over på bagbords vinge og falde som en sten ned på Flyvepladsens midte, hvor benzintanken eksploderede og flyet omgående var helt omspændt af flammer. Flyvepladsens brandvæsen trådte omgående i funktion, men der var ingen mulighed for at redde piloten, han omkom i flammerne og blev ca. ½ time senere kørt op i kapellet ved infirmeriet.

Det blev diskuteret meget, hvorfor østrigeren var styrtet ned.

I betragtning af, at man som flyver faktisk kan gøre hvad som helst med en Fieseler Storch, uden at få den til at falde ned, var teorien om selvmord den, der var størst enighed om, men da det senere viste sig, at pilotens nærmeste familie levede i bedste velgående i Østrig, ændrede Flyvepladsens mandskab opfattelse og gav nu et pludselig ildebefindende som årsag til styrtet.

Mest bemærkelsesværdigt ved omtalen af Fieseler Storchens havari er, at min hjemmelsmand fastholder, at Rom Flyveplads ikke fik nogen ny flyvemaskine af denne type mere, så længe han var på Flyvepladsen, hvilket vil sige til udgangen af oktober 1943.

Det har ikke været muligt at få at vide, om de senere fik et erstatningsfly.

15. havari, jeg har fået fortalt, er set af 4 af mine meddelere og fandt sted i foråret 1944. Det var en ME 110, der foretog en regulær mavelanding uden særlig dramatik.

Ingen af mine meddelere har set selve landingen, men de har alle set flyet ligge på maven helt nede i den sydøstlige spids af flyvefeltet.

Landingen må være sket om natten eller i de tidlige morgentimer, for da danskerne mødte på arbejde kl.7.30, lå flyet dernede, og der var intet tegn på, at landingen var sket umiddelbart forinden. Flyet blev bjærget ved middagstid og kørt op i samlehangaren og repareret der. Hvad der egentlig var sket med flyet, har ingen kunnet fortælle.

Flyet stod temmelig længe i en af de vestligtste felthangarer i området Essen Süd, og flyet blev senere efter en prøveflyvning placeret i en anden felthangar i samme område.

Flere oplysninger om dette fly har desværre ikke kunnet skaffes.

Med hensyn til de fly, der kom til Rom med jernbanen, altså med tog til Lemvig station og derfra med en let blokvogn eller lastbil transporteret til samlehangaren til genopbygning, fortæller mine meddelere, at der næsten udelukkende var tale om fly af typerne ME 110 og ME 109 med flest af førstnævnte.

Hvad der var sket med disse fly, og hvor det var sket, kunne ingen fortælle, de har blot registreret, at der kom fly til genopbygning og oplyste, på mit spørgsmål, at sådan kaldte tyskerne det.

Modtagelse og genopbygning af fly, der ankom pr blokvogn, var en så dagligdags foreteelse, at man simpelthen ikke lagde mærke til, hvordan mere eller mindre halvt genopbyggede fly midlertidigt blev flyttet til en af felthangarerne mens mere presserende arbejde skulle udføres i samlehangaren. Ofte kunne der gå temmelig lang tid, før arbejdet på et ufærdigt fly fortsattes, navnlig fra 1943 og derefter.

En af mine hjemmelsmænd fortalte, at han faktisk troede, at tyskerne havde glemt en ufærdig ME 109, der stod ude i den sydøstligste felthangar i sektion München i næsten et ½ år i 1944, men omsider blev den da trukket op i samlehangaren og gjort færdig, så den en efterårsdag kunne starte og flyve væk.

Det har ikke været muligt at få oplyst, hvor mange fly, der er blevet repareret eller genopbygget i samlehangaren på Rom Flyveplads under 2. verdenskrig.

En anden ting jeg søgte oplysning om, var hvilke farver flyene på Rom havde, for om muligt af finde frem til hvilke eskadriller, der har haft fly stationeret på Rom. På dette spørgsmål er der så stor forvirring, at jeg kun i ganske få tilfælde tør eskadrillebestemme flyenes tilhørsforhold, og kun een eskadrille er helt sikker.

Derimod er der sikkerhed om, hvilke farver flyene fik, når de var repareret ell. genopbygget på Rom Flyveplads. Bemalingen af flyene foregik altid ved påsprøjtning, aldrig med pensel. Der blev så vidt vides heller ikke foretaget opmaling af numre eller eskadrilleidentifikationsmærker. 2 af mine meddelere mener, at heller ikke nationalitetsmærker blev genopmalet, hvis de var blevet fjernet helt eller delvis i forbindelse med reparationen.

Som nævnt foregik bemalingen af flyene i samlehangaren ved påsprøjtning af maling med sprøjtepistoler, hvoraf man havde 3 stk. Der blev kun anvendt 3 forskellige farver, nemlig olivengrøn, der var den almindelige, og lyseblå til undersider og mørk blå-sort.

Mine meddelere fortæller, at flyene i forvejen i deres bemaling var meget "spættet" d.v.s. camoufleret i flere forskelling farver og nuancer.

Det er også sket, at genopbyggede fly er lettet fra Rom uden overhovedet at blive malet på de nye, blanke aluminiumsplader, men det var undtagelserne.

Lad os vende tilbage til beretningen om afprøvning af motorer, naturligvis prøvestartede mekanikerne motererne, når disse var genmonteret i flyene. Sådanne afprøvninger foregik altid i det fri både sommer og vinter, prøvestarterme foregik lige syd for samlehangaren eller foran den.

Når disse prøver var tilendebragt tilfredsstillende, skulle motorerne afprøves i luften. Det foregik på en lukket bane d.v.s. en nøje afstukket bane.

Piloten kørte flyet ud til startposition, fik starttilladelse og gik i luften.

Næsten alle starter foregik mod vest af hensyn til vindretningen.

Han fløj rundt i en blød bue og kom ind over pladsen med meget lav hastighed. Efter at have cirklet helt rundt i ca. 40 - 50 m højde over Flyvepladsen, fløj han hen over Rom kirke for derfra at starte for fuld gas mod syd til Røgind, ca. 5 km øst for Ringkøbing og 38 km fra Flyvepladsen. Røgind blev rundet med fuld fart, derfra gik det tilbage til Rom kirke og derfra i en bue, mens farten blev taget af, ud mod øst til Gudum og så vest igen ned over Fabjerg og ind til landing.

Når flyet var landet, kørte det op til samlehangaren og blev undersøgt og påsat termometre rundt omkring på motorerne. Temperaruren på de forskellige dele blev sammenlignet med meget nøjagtige tabeller, gældende for den fløjne strækning samt flyvetid.

Min meddeler fortæller, at det godt kunne ske, at et fly blev sendt afsted på både 2 og 3 runder, før mekanikerne var tilfredse med motorpræstationerne.

Han fortalte, at flymekanikerne på Rom var særlig opmærksom på motorer, der var blevet produceret i et af de tyskbesatte lande. Således havde en flymekaniker fortalt, at navnlig motorer fra Czekoslovakiet ofte var behæftet med "indbyggede svært opdagelige fejl", der havde kostet mange tyske piloter livet, og at det var et yderst rafineret og effektiv form for sabotage, de Czekoslovakiske arbejdere lavede. Samme flymeakniker havde også sagt, at f.eks. Renault, der leverede lige så mange motorer til Luftwaffe som Czekolsovakiet, ikke lavede nært så meget sabotage.

Det var hvad jeg har kunnet få at vide om samlehangaren, når vi undtager omtalen af det engelske forsøg på at bombe den under dens opførelse i 1941.

Tilsyneladende, men også kun tilsyneladende, var samlehangaren og det arbejde der foregik i den, det der var grundlaget for Rom Flyveplads eksistens.

Givet er det, af samlehangaren hele krigen igennem var meget betydningsfuld for flyvepladsen, og der er ikke noget at sige til, at så mange af mine meddelere netop her har hæftet sig så meget ved, hvad der foregik, og på den baggrund tror, at samlehangaren, var bestemmende for al aktivetet på og ud fra Rom Flyveplads i perioden fra 1941 til 5. maj 1945.

At denne antagelse ikke er rigtig finder kun den meget interesserede ud af, for det kræver nemlig et nøjere studium af Luftwaffes organisation og arbejdsvilkår i Danmark under krigen.

Det vender jeg tilbage til i dette skrift.

Jeg har valgt at beskrive, hvad jeg har fået fortalt om det arbejde, der er foregået i og omkring samlehangarer, da jeg mener, det har sin plads her.

Vi går videre med beskrivelsen af bygninger på Flyvepladsen.

Nordøst for hovedvagten, benævnt sektion Berlin, altså Flugleitung, Bauleitung og Kommandanture, lå 8 små og 6 større barakker.

Flyvepladsens brandstation og bilværksted med tilhørende garager lå ret klods op af Bauleitung, ca 3 m, og lige syd for kommandobunkeren, der omtales senere.

Ude i området ved felthangarerne og "Muni-lager", sektion Essen Nord og sektion Essen Süd, lå der 11 barakker, hver på 50 - 75 m2.

Den ene, i nord, var regnskabskontor for ammunitions- og bombelagrene.

I Essen Süd var der planlagt en rigtig hangar, som samlehangaren, der skulle opføres i det midterste af de 11 felthangarer ved den nordlige rullebane, der gik øst-vest.

Hangaren blev uvidst hvorfor aldrig bygget, men den benævntes officielt "Halle 2".

I den lange række af felthangarer i afsnit München, der var 30 m mellem hver regnet fra voldfod til voldfod, der gik i retning nord-syd, var nr. 4 planlagt at skulle bygges som rigtig hangar, "Halle 3", men den blev heller aldrig til andet end en felthangar, dog byggedes der ved den en flymekanikerbarak på 75 m2, der da hangaren ikke blev bygget, blev brugt som reservedelslager for smådele.

Hvis vi herfra fortsætter mod syd ad rullebanen til attrapflyvepladsen ved Vilhelmsborg, og kikker ind i den store plantage sydøst for selve Rom Flyveplads, nærmere betegnet i "Minen sperrezone 6", altså udenfor den egentlige flyveplads afgrænsning, lå der har 9 små og 14 store barakker, hvoraf de store var op over 120 m2 hver.

Her i dette område blev der i sommeren 1944 etableret en felthangar med tilhørende underjordisk benzinlager for flyverbenzin, og der opførtes en værkstedsbarak som den tidligere nævnte. Denne felthangar blev anlagt direkte i kanten af den betonstøbte rullebane og skulle også have været opført som en rigtig hangar med betegnelse "Halle 4".

Den var placeret kun 50 m fra det nordøstlige hjørne af den 300x1200 mm store start- og landingsbane på attrapflyvepladsen. Det forståeligt, også på dette sene tidspunkt af krigen, at de danske arbejdere mener, at tyskerne planlagte en regulær udvidelse af Flyvepladsen til ca. det dobbelte af dens oprindelige størrelse. Men hvad der lå bag denne pludselige aktivitet vides ikke.

Nord for "Minen sperrezone 6" lå "Minen sperrezone 5" og mellem Flyvepladsens indhegning og den fremskudte minelinie lå her i skoven 2 store og 1 lille barak. De udgjorde tilsammen det

såkaldte "Gazdepot", der trods sit uhyggelige navn, der kunne lede tanken hen på, at der her lå et lager af krigsgas, men det var slet og ret et depot og afprøvningssted for Flyvepladsens gasbeskyttelsesmateriel.

Vilhelmsborg kro

Vi går nu sydvest på af veje og rullebaner og kommer ned til Vilhelmsborg kro.

Denne danske landevejskro var hele krigen igennem indkvarteringssted for tyske officerer, altså et slags O-Heim, først for Luftwaffeofficerer, men fra juni 1944 mest for officerer i den tyske hær. Der boede dog til stadighed Luftwaffeofficerer på kroen, udelukkende for overfor hærofficererne at fastholde kroen som Luftwaffes "ejendom".

Vilhelmsborg kro var bygget i 1930 og var en relativ moderne ejendom, der var nem at indkorporere i Flyvepladsanlægget.

Kroen stammer oprindelig fra et sted i 1800 tallet som kgl. privilligeret kro, men nedbrændte i 1928, og var først genopbygget i 1930 i den skikkelse, som kan ses idag.

Vilhelmsborg kro ligger i Lomborg sogn, og kroen var ramme om mange former for møder og festligheder op igennem 1930,erne.

Denne virksomhed fik en brat afslutning den 10. eller 11. april 1940, hvor Luftwaffe beslaglagde kroen til officersbeboelse, hvad den fortsatte med at være til krigens afslutning.

Vilhelmsborg kro ejedes i 1940 af Stine og Bertram Thomsen, og disse 2 gæve vestjyder, der absolut ikke var unationale, kom nu gevaldig i klemme, for de måtte meget mod deres vilje nu fungere som kvarterværter i et rent tysk officers beboelseshus.

Det fortælles, at kroparret tjente virkelig store penge på den tyske indkvartering, men at de aldeles ikke var stolte af de rigelige indtægter, der tilflød dem fra tysk side.

Vi skal jo huske på, at modstandsbevægelsen holdt nøje øje med, hvem og hvilke virksomheder, der arbejdede for tyskerne.

Lægger vi så hertil den kensgerning, at Lemvig området hørte under den navnkundige og effektive nedkastningschef Toldstrup der, via sine lokale modstandsgrupper, sørgede for, at ingen der var i tysk sold kunne være uvidende om, hvad der ventede dem, når Tyskland havde tabt krigen.

Man forstår godt krofolkenes berettigede nervøsitet for fremtiden.

Det var jo ikke muligt for Stine og Bertram Thomsen at afvise tyskerne. Det var modstandsbevægelsens lokalrepræsentanter da også godt klar over, men alligevel var ubehaget og usikkerheden hos krofolkene stor, navnlig efter den 29. september 1943.

Hvem var det så, der boede på kroen under besættelsen? Ja, det var jo som nævnt først og fremmest Luftwaffeofficerer, men det var, efter den tyske hærs officerers havde overtaget det halve af kroen, også de tyske officerers danske veninder, og disse damer, eller ihvertfald nogle af dem, kom til at volde krofolkene mange bryderier og ærgelser, foruden den moralske indignation de nærede mod "disse officerers madrasser", som krofolkene kaldte de danske piger som var "forlovede" med tyske officerer.

Fra sommeren 1943 og stedse i stigende grad antog kroen i den danske omgivelsers øjne karakter af et officers bordel, hvad den dog ikke blev i ordets egentlige betydning, men rigtig er det, at såvel officererne som disses damebekendtskaber skiftede hyppigt som kroens gæster.

Kroens rygte gjorde, af krofolkene fik sværere og sværere at få køkken- og navnlig stuepiger og servetricer til driften af kroen. Folk i omegnen var af den "sikre" overbevisning, at de piger, der tog arbejde der automatisk samtidig sagde ja til at gå i seng med tyskerne og derved tjene en solid ekstraskilling.

Stine og Bertram Thomsen var meget ulykkelige over det ry, deres kro fik, men de var ude af stand til at ændre noget som helst. De var nødt til at holde de fester, som tyskerne ønskede og finde sig i de danske pigers indtog sammen med deres tyske "forloveder", som forholdene kaldtes.

Men hvordan forholdt det sig så med Flyveofficererne, var de lige så slemme?

Hertil må svaret blive, at disse var i mindretal fra sommeren 1943, og mine meddelere, der omtaler kroen og dens rolle i forbindelse med Flyvepladsen, er alle af den mening, at kroen først fik sit dårlige ry, da hærofficererne ankom.

Flyveofficererne har dog næppe været hverken værre eller bedre end hærofficererne, men flyverofficererne boede der, på nogle få undtagelser nær, kun et par nætter af gangen, så de kan ikke have nået at installere sig med damer, fordi de kun gjorde korte ophold, når de var på gennemrejse mellem Norge og Tyskland.

Det forholder sig nemlig sådan, at der regelmæssigt een gang om ugen ankom en Heinkel 111 kurrerflyvemaskine til Rom Flyveplads, hvor den mellemlandede.

Heinkelen blev ofte holdende natten over, og det var dens passager, der overnattede på kroen, og disse passager var for størstedelens vedkommende flyverofficerer på vej til eller fra orlov fra deres tjenestesteder i Norge.

Heinkelen blev også benævnt passagerflyveren, når den omtaltes af de danske arbejdere. Mine meddelere er ikke enige om, hvor mange af Flyvepladsens faste officerer, der boede på Vilhelmsborg kro.

Deres tal svinger så meget, at de simpelthen ikke har vidst det.

Dog tyder det på, at "den invalide løjtnant" og hans danske veninde boede på kroen i 1944, det har et par af mine meddelere bemærket sig.

"Den invalide løjtnant", hvis han overhovedet var løjtnant, var identisk med Flyvepladsens flyvekontrolofficer, flyveleder, og ham skal vi senere vende tilbage til, da han og hans veninde har gjort et tydeligt indtryk på et par af mine meddelere.

En af lægerne fra Flyvepladsens infirmeri har også en kort overgang boet på kroen, men bortset fra de nævnte, er der ikke eksakte oplysninger om andre af Flyvepladsens egne officerer, der boede der, så det tyder ikke på, at der har været mange.

Hvis vi fra Vilhelmsborg kro går sydvest over Lemvig-Ringkøbing landevejen, var der i skovkanten, der dengang løb ret østvest, etableret 6 mindre felthangarer, der kun kunne rumme 1 stk Messerschmitt Bf 110.

Foran disse felthangarer, var der kun alm. eng og ikke noget flyvefelt. Der stod da også som regel kun attrapfly. Disse felthangarer havde ikke camouflagenet og ikke en eneste af mine meddelere har nogensinde set et rigtigt fly stå placeret her.

Så de er alle enige om, at den del af attrap flyvepladsen vest for Lemvig-Ringkøbing landevejen var og blev en attrap flyveplads, mens de var usikre med hensyn til del del bag Vilhelmsborg kro og derfra øst på, om denne del ikke i virkeligheden var tænkt udbygget som en rigtig flyveplads.

Denne opfattelse deles af de fleste af mine meddelere, og den underbygges jo også af den ubestridelige kendsgerning, af det pludselige byggeri og felthangarerne, som tidligere omtalt under "Halle 4".

Hvis Flyvepladsen var blevet udvidet som her skitseret, var Vilhelmsborg kro kommet til at ligge meget centralt i dette anlæg, så man kan godt forstå krofolkenes frygt i tilfælde af luftangreb.

Går vi nu nordpå igen ad Landevejen Lemvig-Ringkøbing fra Vilhelmsborg kro lå der vest for landevejen ca. 500 m inde på den åbne mark en alm. barak ca. 75 m2. Den rummede sanitetsudstyr til Flyvepladsens infirmeri, og var altså et reservelager. Der førte hverken vej eller sti ind til denne barak, hvad der undrede danskerne meget.

Vi går videre nordpå ad landevejen og kommer til sydøstkanten af Nødskoven. I denne skovs ca. 600 m lange sydrand lå der med stort mellemrum 3 barakker på hver ca. 100 m2, det var antagelig mandskabsbarakker, men det vides ikke med sikkerhed.

Der var 3 skorstene på hver barak.

Ca. 450 m højere oppe i nødskoven og ca. 100 m inde i skoven fra Lemvig-Ringkøbing landevejen lå Flyvepladsens hospitalsområde.

Det skal senere omtales detailleret, hospitalsbunkeren er allerede omtalt.

Jeg skal også senere omtale Flyvepladsens skydebane for håndvåben, den lå/ligger sydvest for hospitalsområdet og også inde i nødskoven, her vil jeg blot nævne, at der ved skydebanen lå 2 mindre barakker på hhv. 25 og 15 m2, de er begge anvendt til opbevaring af skydebanemateriel.

Vi fortsætter nordpå og stadig kigger vi mod vest, idet vi følger Lemvig-Ringkøbing landevejen, hvor vi nu skal frem til den store barakby, der lå eller rettere begyndte lige nordvest for hovedvagten.

Her lå først en lille barak, der fungerede som en art portnerbolig, hvor regnskab vedrørende barakbyen førtes af 2 mandlige tyske kontorister.

Kantinen

Lige efter, altså mod vest, lå den store kantinebarak, som er angivet at være 600 m2 + 100 m2 tilbygning mod vest, der rummede køkkenet.

Selve kantinen havde gavle mod nord og syd, og på den anden side af skovvejen mod syd lå et par store kartoffelkældre samt 4 store tørve- og brændeskure, der indeholdt brændselet til kantinens komfurer, hvoraf der var 4 stk med fælles skorsten i midten.

Brændselet fra disse depoter brugtes også til de store "kirkekakkelovne", der stod i kantinesalen, hvor der var teaterscene med orkesterplads foran. Denne store og rummelige kantine var for Flyvepladsens menige mandskab og de danske arbejdere fra Landwerk sektionen.

Her var altid liv og travlhed, idet frivagten som regel sad her og drak kaffe eller læste aviser og hørte radio.

Der var altid folk i kantinen, og den var åben fra kl. 6.30 til 21.00 både på hverdage og helligdage.

Her kunne købes mad og kaffe og the, det sidste undrede danskerne, fordi de forbandt the med England, men sådan var det altså.

Der var også en efter krigstidsforholdene velforsynet kiosk med tyske og danske varer mellem hinanden.

Det var i denne kiosk, de danske arbejdere for 75 ører kunne købe de 2 flot udstyrede månedsblade "Signal" og "Der Adler".

Signal kunne fås på både dansk og tysk, hvorimod det tyske Luftvåbens blad Der Adler kun fandtes på tysk, men som desuagtet alligevel blev købt af mange danskere, ikke mindst de yngre, hovedsagelig fordi det havde nogle fantastisk flotte flyverbilleder i flerfarvetryk.

Både "Der Adler" og "Signal" var meget flotte i deres udstyr og indhold og i stort format, så man fik virkelig noget for pengene, hvortil kom, at det lige fra Flyvepladsens kommandant og nedefter blev anset for god tone, at danskerne købte og læste disse 2 blade.

En af mine meddelere fortæller således om, hvordan de danske arbejdere altid kunne være sikre på, ikke at blive afbrudt i deres pauser, incl. de af tyskerne uautoriserede, hvis de sad og læste i disse blade, og så var det ligemeget, om denne læsning foregik i kantinen eller ude på arbejdsstederne. Tyskerne smilte altid venligt og nikkede og ville gerne forklare og supplere oplysningerne i de 2 månedsblade.

Derfor kunne danskerne altid være sikre på, at gik de til en af tyskerne med et af disse blade og bad om at få uddybet dette eller hint, var de altid veloplagte og rede til information.

Det gjalt dog ikke officererne, som danskerne ikke havde noget med at gøre, men danskerne var som sagt helt på det rene med, at en af de bedste veje til at stå sig godt med tyskerne på, også officererne incl. kommandanten, var at blive set, mens man studerede Signal eller Der Adler.

Det var ligesom om, at læsning af disse blade var et fripas til at drive den af og samtidig for penge for det.

På spørgsmålet om, hvorfor de ikke kunne diskutere med officererne, fik jeg dette svar: Er du rigtig klog mand. Officererne var stadsfolk, dem kunne dem hverken vi danske arbejdere eller de tyske arbejdere og soldater da tale med.

Der var en verden imellem officererne og os, de menige og arbejderne. Officererne var højt hævet over os, de tilhørte et helt andet socialt lag end os andre.

De kunne tale til os, hvad de iøvrigt sjældent gjorde, vi havde jo sjældent noget med militærfolkene at gøre, når vi tilhørte Landwerk sektionen og fik vore ordrer derfra.

Men at vi skulle henvende os til dem, det var utænkelig.

Det kunne dog ske i ganske særlige tilfælde, at en flyverofficer deltog i en samtale, hvor en eller flere danskere var med. Det kunne f.eks. være hvis en eller flere af os stod og snakkede med en eller flere af

fly- eller våbenmekanikerne. I sådanne tilfælde kunne mekanikerne godt viderebringe et spørgsmål fra os til officeren, hvis det drejede sig om noget teknisk eller fagligt, og vi fik altid et høfligt svar.

Om politik talte vi aldrig.

Mine meddelere er enige om, at de tyske officerer altid var yderst korrekte og høflige, men at de bevidst lagde afstand mellem dem og os.

Men nu tilbage til kantinen.

Den var som nævnt, forbeholdt de menige og danskerne. Der kunne dog ved særlige lejligheder komme officerer derind, det skete, når der var filmaftener, teater, revyoptræden og på Hitlers og Görings fødselsdage, der blev fejret officielt med tale af kommandanten.

Det var muligt for de faste danske arbejdere at få lov til at overvære film og teaterforestillinger i kantinen, men de fik aldrig lov til at overvære revyer eller fødselsdags arrangementerne, selv om de bad om lov til det.

Navnlig filmforevisningerne omtaler mine meddelere med stor interesse, og det var flyverfilmene, de fremhæver som nogle fantastiske optagelser af fly og luftkampe og bombninger.

Også de tyske ugerevyer, altså filmoptagelser fra UFA, var danskerne velkomne til at overvære.

Mine meddelere lagde mærke til, at officererne altid sad på de forreste rækker, altså de bedste pladser, og når kommandanten kom ind sprang alle tilstedeværende op og stod ret, og ingen satte sig, før kommandanten havde sat sig.

Dette opfattedes af danskerne som et udtryk for den meget stærke diciplin, der herskede på Flyvepladsen, og denne diciplin sammenlignede de uvilkårligt med den i deres øjne total manglende diciplin blandt de tyske hær- og marineenheder og navnlig de ikke tyske hjælpetropper i Lemvig og omegn, heri indbefattet de ungarske hjælpetropper på Flyvepladsenområdet.

Mine meddelere giver samstemmende udtryk for, at danskerne, både dem der arbejdede for tyskerne, og dem der ikke gjorde det, blev mere og mere bange for tyskerne og deres hjælpetropper i takt med, at diciplinen slappedes mere og mere undtagen for tyskerne på Flyvepladsen, som ifølge mine meddelere var den eneste tyske styrke, der var til af forvente en ordentlig opførsel af, efterhånden som opløsningen slog igennem indenfor de øvrige tyske styrker i området fra eftersommeren 1944.

Skolelæreren fra Fabjerg

En af mine meddelere, og nok den der har lagt mest mærke til den tyske mentalitet og moral, var pensioneret skolelærer fra Fabjerg, han beskrev situationen blandt de tyske militærstyrker i Lemvigområdet i 1944 - 45 således:

Efter at de allierede var gået i land i Normandiet mærkedes en stedse stigende nervøsitet blandt de herværende tyske styrker. De troede faktisk på muligheden af en allieret landgang her i Nordvestjylland, der vil forme sig som et kombineret landgangsforetagende fra søen og fra luften.

I denne frygt trak tyskerne flere styrker til vort område, og dem der kom, var absolut ikke guds bedste børn. Der var blandt dem frontsoldater af forskellige nationaliteter, og jeg og de øvrige beboere her sammenlignede dem med middelalderens og renæsancens landsknægte med alt hvad dette begreb indebar af organiceret lovløshed i form af tyveri, mord, vold og voldtægt.

Noget sådant fandt da også sted, men retfærdigvis skal det dog siges, at det tyske feltgendarmeri gjorde hvad de kunne, for at holde marodørerne i ave, bl.a. i form af meget hårde straffe, hvis de fik fat i gerningsmændene, og det gjorde de trods alt.

Vi den lokale befolkning var meget utrygge, vi gemte vore værdisager og værdipapirer, vi holdt vore unge og vore børn hjemme i videst mulig omfang, og ihvertfald altid når det var mørkt.

Vi låste og lukkede og sikrede os på alle tænkelige måder, men alligevel var vi meget bange for de fremmede soldater.

Politiet blev jo taget i september 1943, så vi var helt i de fremmedes vold.

Den eneste styrke vi havde at ty til, var for mig at se Flyvepladsens garnison.

Nogle af os danske, deriblandt mig, vidste, at kommandant Böesken havde fuld kontrol over sine styrker, både hans egne og de danske "Sommer-folk", og at han opretholdt en streng diciplin på alle niveauer. Jeg ved da også, at vores lokale frihedsbevægelse anså tyskerne på Flyvepladsen, som den eneste velorganicerede og under fuld kommando værende tyske styrke i vores område ved årsskiftet 1944 - 45.

Men jeg vidste også, at der højst var 3-400 mand på Flyvepladsen, og jeg hørte dengang, det var også omkring årsskiftet 1944 - 45, at ca, halvdelen af disse var frakommanderet Flyvepladsen og altså derfor væk nu, hvor vi danskere kunne få brug for dem til at beskytte os mod "alle de andre tyskere", hvis de skulle gå amok.

Hvorfor troede jeg nu, at Flyversoldaterne ville hjælpe os, hvis de øvrige tyske styrker skulle forgribe sig på civile danskere. Ja, umiddelbart kan jeg godt forstå, hvis nutidige unge mennesker, ryster på hovedet af den tanke, at vi danske skulle have søgt hjælp hos tyskerne på Flyvepladsen, hvis tyskerne udenfor denne forulempede os.

Jeg mener dog godt at kunne argumentere for min beslutning om, i givet fald, at søge beskyttelse hos de tyske flyvertropper, hvis og når de andre tyskere truede os danske beboere på Lemvig egnen.

Situationen omkring årsskiftet 1944 - 45 var desperat for de tyske hære på alle Europas fronter, det vidste vi fra de danske radioudsendelser fra London, og det vidste tyskerne også, selvom de ikke ville være ved det.

Vi heroppe i Nordvestjylland var som som tidligere nævnt udmærket klar over, at vores landsdel meget nemt kunne blive krigsskueplads med alt det uhyggelige der følger med, hvis og når de vestallierede iværksætter en landgang her. Vi vidste også, at vores naboskab til Flyvepladsen var farlig, men da Rom Flyveplads kun var blevet bombet 1 gang under hele krigen, var vi nu ikke så bange for gentagelser.

Derimod var vi meget bange for et vedholdende rygte her på egnen, der i efteråret 1944 fortalte, at årsagen til at tyskerne var ved at rømme Rom Flyveplads skulle være den, at tyskerne havde erfaret, at englænderne havde planlagt et bombardement af Flyvepladsen fra deres slagskibe ud for kysten som forberedelse til en invation.

Vi var jo godt klar over, at Rom Flyveplads kunne nås af englændernes svære slagskibskanoner, selvom skibene lå et godt stykke ude, og så kunne vi også godt regne ud, at et sådant bombardement med svære granater afskudt fra slagskibe ville være livsfarlige for os, der boede i nærheden af Flyvepladsen, fordi en stor del af granaterne jo nødvendigvis må falde udenfor og omkring Flyvepladsen og altså dermed blandt os danskere.

At der kunne være noget om rygterne, der iøvrigt viste sig at være meget sejlivet, for man talte om det endnu i april 1945, som en nærliggende mulighed, så vi deraf, at der vitterligt blev frakommanderet personel fra Flyvepladsen.

Men da der i samme periode, altså fra det sene efterår 1944 blev tilført Rom Flyveplads relativt store benzinmængder, vi kunne om aftenen se jernbanetankvogne komme på blokvogne til Flyvepladsen, når det var blevet helt mørkt, hvilket skyldtes frygt for engelske flyverangreb, troede jeg ihvertfald ikke på, at Rom Flyveplads ikke mere skulle bruges af det tyske luftvåben. Tværtimod spekulerede jeg over, hvad der nu skulle til at foregå på Flyvepladsen, når den mistede mandskab samtidig med at man kom med øgede benzinforsyninger. Det kunne jeg ikke få til at hænge sammen.

Men uanset hvad tyskerne havde tænkt sig, så vidste vi, altså de civile danskere der boede i Flyvepladsens nærhed, at kommandant

Böesken stadig var chef på Flyvepladsen.

Jeg har aldrig hverken set eller talt med kommandanten, men har fra forskellig side ladet mig fortælle, at han var en højt kultiveret og dannet mand som godt kunne forstå danskernes situation, og da jeg såvel som egnens øvrige beboere jo vidste, at der aldrig i de 5 krigsår havde været ballade med nogen, der kom fra Flyvepladsen, stolede jeg altså på, om det blev fornødent, kunne vi danske søge hjælp hos kommandanten på Flyvepladsen.

Lykkeligvis fik hverken jeg eller andre brug for beskyttelse, men jeg ville lyve eller fortie noget, efter min mening væsentlig, hvis jeg i historisk sammenhæng ikke fortalte, at vi i hvertfald var nogle almindelige danskere, der tænkte på Flyvepladsens tyske besætning som vore beskyttere, hvis de andre tyskere gik amok en dag. Citat slut.

Ovenstående referat mener jeg, har sin naturlige plads netop her, da den er det fyldigste eksempel på den åbenbart ret almene opfattelse blandt Flyvepladsens ansatte danskere og de danske naboer, at kommandant Böesken lige til krigens slutning havde sin styrke intakt omend desimeret så dog under fuld kommando og pålidelig. Denne antagelse hørte jeg første gang omtalt under snakken om den de store kantine.

Jeg spurgte mine meddelere, om der var dansk eller tysk personale til kantinens drift, og fik det svar, at personalet var dansk under en mandlig tysk kantinebestyrer. Der var ansat ihvertfald 8 damer og 2 mænd, men hvem de var og hvor de kom fra, var der ingen, der kunne svare på desværre.

Mandskabsbarakker

Vest for kantinen, der var af træ med paptag og bygget på cementsokkel med delvis kælder under køkkenafsnitet til madopbevaring, lå 3 små barakker og vest for dem igen 3 meget store

barakker på hver 500 m2. Disse 3 barakker var mandskabsbarakker, der indeholdt sovestuer med 8 køjer i hver og opholdsstue, pudsestue samt toiletter og bad.

Lidt nordligere for de her nævnte belægningsbarakker lå 2 til af samme størrelse og med samme funktion.

Yderligere bestod den store barakby af 3 små barakker på hver 75 m2, der var indrettet til beboelse for underofficererne. De havde deres kantine i den nærmeste af de 12 barakker på hver 100 m2.

Det var i disse barakker at medlemmer at de flyvende besætninger, som ikke havde officersrang, blev indkvarteret, og derfor kaldtes de for staffel barakker.

Selvom det var underofficerer og enkelte "flyvende menige", der boede her, har 3 af mine meddelere bemærket sig, at "flyvende officerer" også kom regelmæssigt i staffel barak området, der iøvrigt havde et stort skilt stående oppe ved tilkørselsvejen, hvor der stod "Generaloberst Ernst Udet" og 2 - 3 linier tyske ord nedenunder navnet. Ingen af mine meddelere har kunnet fortælle, hvad der stod i disse linier, men en af dem siger, at der over titel og navn var sat "en meget flot flyverørn, der skinnede som sølv, og at den havde Hagekorset i sine klør".

Dette skilt blev vistnok opstillet i marts 1942, det er ihvertfald det nærmeste tidspunkt, jeg har kunnet komme.

En af mine meddelere hævder med stor bestemthed, at skiltet var fjernet igen i 1944.

Den ene af de nævnte 12 barakker, der lå i "staffel området" havde en helt speciel funktion, og den var forbudt område for danskerne, så forbudt, at jeg ikke har truffet een eneste dansker, der har været inde i den. Der var vagt ved denne barak og der stod et skilt over døren, hvorpå der stod skrevet med gotiske bogstaver "Nachtrigchten Stelle". Ovenpå denne informationsbarak, som vi jo nok kan benævne den med et dansk ord, sad en enkelt stangantenne på ca. 3 m højde, og bortset fra antennen adskildte den sig ikke fra de øvrige barakkers udseende.

Det skal også lige nævnes, at underofficerernes kantine havde dansk betjening, idet der her arbejdede "3 - 4 danske damer, men ingen køkkenkarle".

Ca. halvvejs mellem barakbyen og Rom kirke lå, øst for Lemvig_Ringkøbing landevejen, en at de almindelige barakker på 75 m2. Hvad denne barak har været brugt, ved mine meddelere ikke, de har blot registreret, at den lå der, og at den hørte til Flyvepladsen, selvom den lå langt udenfor det egentlige flyvepladsområde.

En af mine meddelere fortæller, at han i de 4 år han havde tilknytning til Flyvepladsen, hverken har set soldater eller civile ude ved denne barak, og at han i grunden finder det mærkeligt, for nogen mening må der jo have været at lægge en barak så langt ude og ensomt.

Ved Flyvepladsens nordvestlige hjørne, vest for Lemvig-Ringkøbing landevejen, lå 2 barakker på hver 100 m2, og nord for dem igen, udenfor afgrænsningen, lå 4 barakker af samme størrelse, de var oprindeligt i 1943 bygget til Luftwaffe, men tilhørte fra foråret 1944 den tyske hær, der beholdt dem til kapitulationen.

2 danske bondegårde mellem Lavlund og Ravnsbæk var beslaglagt af Luftwaffe og hørte altså med til Flyvepladsen hele krigen igennem. Disse 2 gårde blev begge tilbagegivet til deres ejere den 1. juni 1945 og slap dermed fra flygtningeindkvartering som jo blev den øvrige flyvepladsbebyggelse til del.

Det var hvad der var af bygninger på Rom Flyveplads, mens den fungerede som flyveplads. Dog mangler her omtalen af bygningerne, der udgjorde Flyvepladsens infirmeri i Nødskoven, men de er gemt til en udførlig omtale senere.

Ellers er der kun at fortælle bygningsmæssigt, at der på attrap flyvepladsen i Gudum lå en mandskabsbarak på 100 m2, og en personelbeskyttelses bunker, men bunkerne vender vi tilbage til senere.

Her vil jeg nu referere en af mine meddelere, der siger, at han er temmelig sikker på, at der krigen igennem befandt sig mellem 20 og 30 fly-mekanikere og nøjagtigt 14 våbenmekanikere på Rom Flyveplads. Disse tal gælder til og med november 1943, hvorefter tallet ikke kan verificeres. Men det er samstemmende mine meddeleres indtryk, at mekanikerantallet af begge kategorier ikke blev mindre, snarere tværtimod.

Når vi ved det så temmelig sikkert, er det fordi, der som tidligere nævnt, var udlånt danske arbejdere fra Landwerk sektionen til våbenmekanikerne om vinteren, og hvoraf den ene var beskæftiget med bl.a. samling af patronbånd og bombesoignering i vintrene 1941, 42, 43 og 44.

Det må nu være på sin plads at nævne de resterende 2 specialtjenester på Flyvepladsen, nemlig brandtjenesten og infirmeriet, som jeg vil omtale i nævnte rækkefølge.

Brandstationen

Der blev i efteråret 1940 indviet en brandgarage som i maj 1941 blev udbygget og færdiggjort som en regulær brandstation. Den lå nøjagtig 2,2 km øst for hovedvagten og 200 m syd for det nordlige hegn. Selve garage rummede 5 køretøjer, der stod bag hver sin port:

1. En regulær lufthavnssprøjte med skumkanon på taget,

2. en alm. automobilsprøjte med stor vand- og skumtank,

3. en stor slangetender med 2 bærbare motorsprøjter og en påhængssprøjte.

De hernævnte 3 køretøjer opgives med nogen usikkerhed, at være af fabrikat Klöchner-Humbolt-Deutz. De var alle terrængående altså 4-hjulstrukne.

Desuden var der på brandstationen

4. en stor, ligeledes en 4.hjulstrukken Hanomach ambulance med 3 faste bårepladser i højre side af bårerummet placeret som køjer over hinanden, båretallet kunne udvides til 6 mand, men så var der ikke plads til behandlingspersonalet.

Sluttelig var der

5. en Horch, nærmest en "højbenet Landrover", som min meddeler udtrykte det. På denne bil var der et batteri af kulsyresneflasker med centralventil system.

Kulsyresneen kan have været det tyske højeffektive "Shaumgeist" luft/skumvædske under tryk.

Det var brandmateriellet. I en tilbygning til brandstatione var der så vagtlokale, kontor, køkken, toilet og bad, soverum og en opholdsstue på ca. 6x6 m.

Brandchefen var en dansktalende sydslesviger der hed Sehagen. Denne mand betegnes af alle mine meddelere, som har haft deres arbejde på den færdige flyveplads, som en uhyre elskværdig mand, der

gjorde meget for at befordre det bedst tænkelige samarbejde mellem den tyske styrke på Flyvepladsen og de derværende danske arbejdere. Således bestræbte Sehagen sig på, at besvare alle spørgsmål, som den enkelte danske arbejder kunne finde på at stille om flyene og forhold og ting, der skete på Flyvepladsen. Sehagen gik simpelthen til den tysker, som han troede vidste mest om det pågældende emne, og gik så tilbage med svaret til spørgeren.

Det var derfor også helt naturligt, at kommandanten og hans officerer brugte Sehagen som både officiel og uofficiel tolk og informator til de danske ansatte på Flyvepladsen.

Sehagen forstod også med stor takt og smidighed, at undgå at viderebringe spørgsmål, der i tyskernes øjne kunne tangere til spionage. Ingen dansker var bange for, at det han spurgte om, ville blive vendt mod ham selv.

Sehagen beskrives som den mand som mere end nogen anden sørgede for, at de danske arbejdere var så godt informeret om krigens gang, set med propagandafrie tyske øjne. Det er helt klart, at der står megen sympati om Sehagens person. Hvordan det gik han efter kapitulationen ville mine meddelere gerne vide. De kunne godt lide den mand.

Sehagen havde 10 - 15 mand under sig. 2 mand sov på brandstationen om natten, når der ikke var flyveraktivitet, for så var hele brandvæsenet på plads og klar til at træde i omgående funktion.

Der var også 2 mand på vagt i helligdagene, når der ikke blev fløjet.

Ellers var brandstationen til hverdag fuldt bemandet, og det vil sige, at der fra kl. 7.00 - 18.00 var ihvertfald 10 mand på vagt, dog var det almindeligt, at kl 16.00 kunne ca. halvdelen holde fri.

Når der var luftaktivitet, både af Roms egne fly eller der kom gæster, var brandstationen fuldt bemandet.

Mine meddelere fortalte, at de havde lagt mærke til, at brandmændene var den eneste personelgruppe, der ikke havde mere end een funktion, de var og blev brandmænd og intet andet.

Brandkorpset holdt ofte øvelser og bl.a. har de, det viste øvelserne, været særdeles meget på vagt mod brande i plantagerne på og omkring Flyvepladsen.

Flere af mine meddelere, der ellers iøvrigt ikke har hæftet sig særlig ved brandkorpset, fortæller om hvordan der blev øvet brandslukning i plantagerne, hvor depoter og flyparkeringsområder jo befandt sig. Der blev udlagt "kilometervis" at slanger og foretaget suponeret skovfældning, og her ved "brand i plantagen" beordredes arbejdssoldaterne til hjælp for brandvæsenet, så der kunne ved sådanne øvelser godt være indsat over 100 mand i "brandslukningen". I de få virkelige dramatiske brande på Flyvepladsen, hvor et par er omtalt i forbindelse med flyhavari, har brandvæsenet fungeret 100% effektivt, hurtigt og dygtigt.

Som en af mine meddelere udtalte det: "De folk, Sehagen og hans mandskab, kunne deres job til fingerspidserne, og de blev aldrig trætte eller sløve af de talløse gange, hvor de stod klar, men heldigvis ikke kom i funktion".

Som en naturlig fortsættelse af omtalen af brand- og redningstjenesten kommer infirmerisektionen.

Infirmeriet, kapel

Den bestod bygningsmæssigt af en lang barak, ca. 150 m2 af rektangulær form med gavlene placeret i nord og syd. Den var placeret temmelig langt fra Flyvepladsen, idet den lå vest for Lemvig-Ringkøbing landevejen, i den vestligste del af Nødskoven, ca, 2,3 km fra Flugleitung, når vi følger vejen imellem dem.

I infirmeriet var indrettet skadestue med tilhørende lægeværelse. Der var kontor og personalefaciliteter, såsom omklædningsrum, toiletter og bad samt køkken, opholdsstue og soverum, altsammen meget småt.

Den nordligste del af barakken var delt i 2 store sygestuer med 8 senge i hver. Helt oppe ved nordgavlen, hovedindgangen, lå et toilet og skyllerum for patienter, ligesom der her var et meget smalt badekar med bruser over.

Min meddeler, som havde været med til at bygge infirmeriet, fortæller, at det hele syntes meget komprimeret, og at det nok burde have været dobbelt så stort i betragtning af alt det, man havde presset sammen i det.

Ca. 150 m sydvest for infirmeribarakken lå, inde i skoven, et meget lille kapel, ca. 10 x 10 m, der var delt i 2 rum.

1 stort rum med lysegråt betongulv og 4 stk fritstående brikse af glathøvlet og lakeret fyrretræ.

Det lille rum indeholdt et sammenklappeligt obduktionsbord med tilhørende udstyr.

Over den 2-delte indgangsdør var ophængt et glat kors af lakeret grantræ, og inde i selve kapellet var ophængt et krusifiks på østvæggen.

Til infirmeriet var knyttet 2 ret unge læger, den ene blev frakommanderet i 1944.

Den ene blev tituleret "Hr. Oberdoctor", om den anden havde nogen særlig titel vides ikke.

Ellers bestod personalet i de 2 første krigsår af et par sanitetssoldater der, når det kneb, fik hjælp af 2 eller flere arbejdssoldater fra Landwerk alt efter opgavens art og størrelse.

Der var i foråret 1942 3 tyske sygeplejersker og mindst 10 sanitetssoldater, hvilket angives at være en følge af, at infirmeriet var blevet dobbelt så stort, men også at infirmeriet begyndte at modtage tyske militære patienter fra de 2 andre våbenarter, bl.a. gik der i 3 uger i 1943 nogle marinesoldater og rekreerede sig.

En af mine meddelere mener, at ifølge det han så og hørte omkring infirmeriet blev dette et slags områdesygehus for tyskere af alle 3 værn, som var fast eller midlertidig garnisoneret på Lemvig egnen.

Så vidt det oplystes, blev der allerede i 1941 bygget endnu en infirmeribarak af samme størrelse. Den nye barak fik udelukkende sygestuer med dertil hørende sanitære installationer som indretning. Derpå nedlagde tyskerne de 2 sygestuer i den første barak, som derefter blev taget i brug som bolig for kvindeligt tysk sygeplejepersonale.

De 2 første sygeplejersker kom til Rom i sommeren 1941, og som ovenfor nævnt var der 3 tyske sygeplejersker i foråret 1942.

De følgende år steg antallet angiveligt til 10, og fra sommeren 1944 var der ikke flere sanitetssoldater beskæftiget. De var blevet afløst af et større antal kvinder, der var kommet op fra Tyskland og fungerede som gangpiger og køkkenpersonale.

Da der ikke længere var nogen fast mandligt personalegruppe på det ret isoleret beliggende infirmeri, iværksatte Flyverpolitiet en fast døgnvagt for at beskytte de mange unge og yngre kvinder mod overlast fra de i Flyvepladsens nærhed mere eller mindre biuakerende hærenheder og disses udenlandske hjælpetropper.

Først var der en flyverpolitimand på vagt døgnet rundt i infirmeriet, men fra juli eller august 1944, var der 4 mand og en hund på vagt hver nat. Den ene af disse politivagter var som regel en "Sommer-mand"

altså en dansker, men det blev aldrig "Sommer-folk" alene, der havde "Damernes riddervagt", som danskerne humoristisk kaldte den politistyrke, der sikrede infirmeriets kvinder mod overfald.

Desuden kom den kørende vagtpatrulje, 4 mand og mindst 2 hunde, et par gange i løbet af natten op og rundede infirmeriet, så mine meddelere er enige om, at denne foranstaltning var skyld i, at der ingen forulempelser fandt sted.

Mine meddelere siger, at kommandantens hensynsfuldhed og forudseenhed også i denne sag imponerede dem og forstærkede det indtryk de i forvejen havde af Hauptmann Böesken, at han havde et øje på hver finger med hele Flyvepladsen, og at han roligt og køligt vurderede situationen og tog højde på forhånd for evt. risici.

Iøvrigt inspicerede Hauptmann Böesken dagligt infirmeriet såvel som alle andre afdelinger af hans ansvarsområde, som jo var Flyvepladsen i sin fulde udstrækning og med alle dens mangeartede afdelinger og faciliteter.

Hvis Böesken var på orlov hjemme i Tyskland eller syg eller på anden måde forhindret i sin daglige inspektion, kunne man være sikre på, at så kom hans næstkommanderende i hans sted. Der gik med andre ord ikke een dag uden at alle poster og funktionsafsnit og lagre blev inspiceret.

Mine meddelere er sikre på, at denne punktlighed var en af de væsentligste årsager til diciplinens opretholdelse blandt Flyvepladsens tyske besætning, også da det begyndte at gå galt for tyskerne på de forskellige fronter.

Mine meddelere er da også enige om, at de mange kvinder, der arbejdede og boede på infirmeriet må have følt taknemmelighed mod kommandant Böesken, fordi han sørgede for, at de kunne sove trygt om natten, og heller ikke om dagen behøvede at være bange for overfald, hvis de blev på infirmeriet, eller når de havde fri gik ture med "Blitzpigerne" inde på Flyvepladsens område.

Der var de i sikkerhed mod overgreb.

De 2 læger havde begge officersrang og boede i O-Heim, når de ikke var i tjeneste, og når den ene af dem tog hjem på orlov, var der kun een læge tilbage, der kom ingen vikar.

I efteråret 1942 byggedes endnu en sygestuebarak af samme størrelse som de 2 tidligere.

I 1943 går så kæmpearbejdet med bygning af den store hospitalsbunker igang syd for infirmeriet.

Samtlige mine meddelere har omtalt hospitalsbunkeren med dens 2 etager under jorden, og det er tydeligt, at denne bunker har imponeret dem dybt, således fortæller et par, at de var sikre på, at englænderne ikke havde bomber, der kunne slå gennem taget på denne bunker, de kendte tydeligvis ikke "jordskælvsbomberne".

Som afrunding af afsnittet om infirmeriet skal nævnes, at der i 1940 samtidig med den første infirmeribarak og kapel, blev opført en lille forbrændingsovn for tilintetgørelse af forbrugte forbindssager og andet affald fra infirmeriet. Ovnen stod i et lille træskur nordvest for den første barak.

Ovnen var ikke stor nok og heller ikke beregnet til krematorium, som det ellers er blevet hævdet af nogle.

Ovnen var simpelthen en almindelig hygiejnisk installation for et sygehus.

Et åbent spørgsmål er, om der på infirmeriet har kunnet foretages røntgenundersøgelser, det har ingen kunnet svare på.

Tilsyneladende har der ikke været noget røntgenapparat på infirmeriet, da flere fortæller, at tyskere, der skulle røntgenfotograferes blev kørt til Lemvig sygehus i en dansk ambulance, Zonens, og derfra hjem til infirmeriet igen.

Bilparken

Nu skal vi se på bilparken og dens mandskab på Flyvepladsen.

Vi må nok starte med, at konstatere, at bilparken hverken var særlig stor eller på nogen måde imponerende.

Antallet af køretøjer, typer og fabrikater svinger kun meget lidt i de forskellige opgivelser.

Hvis vi begynder med kommandanten, så havde han:

1 stk Opel Olympia cabriolet, som han kørte meget i. Den havde som typen antyder kalechetag, og var ikke ny - årgang 1937-38.

1 stk Opel Kapitän, der også stod til rådighed for komman danten og som ellers blev brugt til repræsentation, når der kom notabiliter til Flyvepladsen. Denne vogn havde næsten altid kommandantens chauffør, en flyversergent, som fører, kun enkelte gange er kommandanten selv set som fører af vognen.

1 stk Opel Kapitäin og en stor Chevrolet til officerernes brug.

Chevroletten var som de øvrige køretøjer malet i blå-grå-grøn "sammenblandingsfarve", og den havde som alle de andre biler forbogstaverne WL på nummerpladen.

1 stk 4-hjuls trukken Horch med kalechetag, som officererne også brugte.

1 stk større 6-hjulet Horch også terrængående, som blev brugt til at fragte de flyvende besætninger mellem staffelbarakkerne og deres fly.

3 stk 4-hjuls trukne "små" Horch og

1 stk gammel åben Mercedes personvogn, samt

6 stk Zündap motorcykler, hvoraf de 4 var med personsidevogn til brug for Flyverpolitiet.

3 stk 5 tons lastvogne af typen Opel Blitz årgang 1937. De var nøjagtig ens og kunne rigges til med presenning højt over ladet, det kaldte tyskerne at køre med telt.

2 stk DKW varevogne, der bl.a. blev brugt som postbiler fra Lemvig station.

1 stk Adler personvogn, som hr. Gütke fra Landwerk kørte rundt i.

Så var der fra sommeren 1941 en Deutz bus, årgang ca. 1935, med plads til 25 soldater med oppakning. Den blev meget populær bl.a. fordi den kørte orlovssoldaterne til og fra Lemvig station, og sjældnere til Ringkøbing og andre steder.

Om sommeren kørte bussen også i pendulfart mellem Flyvepladsen og Vesterhavet til et minefrit område, hvor der kunne bades på varme solfyldte lørdag-søndage.

Dog var det allerede fra sensommeren 1943 umuligt for selv tyskerne at bade fra Vesterhavskysten, da land- og søminespærringerne fra daværende tidspunkt kan betragtes som total.

Badeturene for det vagtfri personel fortsatte imidlertid, men nu til bl.a. Ferring sø og Nissum bredning, og at disse ture var meget populære viser bl.a. at også officererne, sygeplejerskerne og blitzpigerne deltog i disse badeture, der fortsatte også i 1944.

Der var også 2 stk Borgward 4-hjuls trukne åbne varevogne, der blev brugt af hhv fly- og motormekanikerne.

Så var der 2 stk 7 tons Mercedes tankvogne, de kørte med flyverbenzin og måtte aldrig stå parkeret ved siden af hinanden, hverken dag eller nat. De skulle helst altid befinde sig i hver sin ende af Flyvepladsen. Disse 2 tankbiler var heller ikke nye, kun tank og pumper, selve bilerne var fra 1934-35.

Endvidere havde infirmeriet 2 DKW personvogne til brug for lægerne og sygeplejerskerne, og disse 2 biler var ligesom ambulancen mærket med tydelige halvstore Røde-kors mærker både foran, på siderne og taget og bagpå.

Nu kommer vi til det største og mest imponerende af alle køretøjer på Flyvepladsen. Det var en 10-hjulet Hanomack med træk på alle 10 hjul. Den havde 10 fremadgående- og 3 bakgear.

Et sådant køretøj var aldrig før set på Lemvig egnen.

Den havde enorme kræfter og kunne trække næsten hvad som helst.

Dens faste opgave var at trække en lang blokvogn med 24 hjul og med jernbaneskinner ovenpå til og fra Lemvig jernbanestation. På blokvognen var der plads til 2 alm. godsvogne, der blev trukket op på den fra et til formålet anlagt læssespor.

Somme tider blev godsvognene skubbet op på blokvognen af det lokale rangerlokomotiv, men oftest var det Hanomack,en der trak dem op med sit eget spil.

Når godsvognene eller tankvognene var blevet kørt ud til Flyvepladsen og tømt for deres indhold og derpå bragt tilbage til jernbanestationen, kunne Hanomacken via en talje trække vognene over på læssesporet igen.

Mindst 2 gange ugentlig og enkelte gange i døgndrift foregik disse transporter og meget ofte var det tankvogne med flyverbenzin, Hanomack,en hentede. Mærkelig nok er der aldrig forsøgt sabotage mod disse transporter, der ikke havde eskorte af nogen art, undtagen i helt specielle tilfælde. Det normale var, at der foruden føreren var 2-3 arbejdssoldater med for at hjælpe med af- og pålæsning.

Sluttelig skal så nævnes, at der på flyvepladsen var 3 stk Lanz-Buldog traktorer, hvis mest almindelige opgaver var at trække fly ind og ud af samlehangaren. Derudover var traktorernes opgave at arbejde i Landwerk-sektionen som alm. landbrugstraktorer, og om vinteren blev de monteret med store koste til snerydning på rullebanerne og vejene, selve flyvefeltet blev mest ryddet ved håndkraft, hvilket omtales senere.

En af mine meddelere fortæller, at han personligt har kørt en af Lanz-Buldog traktorerne fra Flyvepladsen til attrap flyvepladsen i Gudum, hvor den skulle arbejde et par dage i forbindelse med opstilling af nogle krydsfinerhuse, som var læsset på 2 landbrugsvogne.

Det er nok her på sin plads at nævne, at også attrapflyene, der kom som samlesæt adskilt i krop, vinger og motorer fra Tyskland i godsvogne blev transporteret opstillet og flyttet ihvertfald en gang ugentlig ved traktorhjælp eller håndkraft.

Attrapflyene på Rom og dens attrapflyvepladser var af typerne Messerschmitt Bf 110 og ME 109, dem var der flest af, men der var også nogle Heinkel HE 111 og Dornier Do 215.

Det var biler og traktorer, hertil skal så lægges et ikke opgivet antal påhængsvogne og redskaber m.m.

Til at passe disse køretøjer var der ca. 10 tyske automekanikere og arbejdssoldater ligesom danskere fra Landwerk også har deltaget i dette arbejde, når arbejdssoldaterne var beskæftiget andet steds.

Garagerne var faktisk spredt over hele Flyvepladsens område, dog var der ingen garager i syd og sydøst.

Selve autoværkstedet lå nordøst for Bauleitung og havde plads til 3 biler af lastbil størrelse.

Depoter med autobenzin og reservedele lå oppe i nærheden af Landwerk bygningerne i Flyvepladsens nordøstlige plantage.

Da den store barakby blev opført i 1941 nordvest for Lemvig-Ringkøbing landevejen blev der bygget nogle garager der.

Som afslutning på omtalen af arbejder og/eller bygninger, der blev udført før den tyske invasion i Rusland, skal det fortælles, at der langs landevejen mellem Lemvig og Ringkøbing på siden ind mod Flyvepladsen, altså mod øst blev der udført en spærrevold ca. 1½ m højde der afgrænsede flyvefeltet mod vest.

Selve spærrevolden begyndte 900 m syd for hovedvagten og var 1 km lang, idet den stoppede i syd ved mødet med den daværende plantage, der begyndte 100 m nord for sydvagten.

På midten af volden skrev tyskerne med marehalm i den ellers helt lyngklædte vold, Got mit uns, så kom ikke at sige, at de tyske soldater ikke var kreative.

Spærrevolden skulle forhindre, at fly, som havarede under start og landing skulle kure ud over landevejen og ind i Nødskoven overfor.

Volden ville under alle omstændigheder standse "løbske fly", evt. ville de mest højbenede foretage et "ground loop" i mødet med volden og standse senest på landevejen og ikke nå Nødskoven

Et havari med brand inde i Nødskoven ville være katastrofalt.

Det vides med sikkerhed, at volden aldrig kom til at opfylde sit egentlige formål som "flystandser", men blot lå som en dekorativ vestlig afslutning af flyvefeltet.

For fuldstændighedens skyld skal det nævnes, at forbipasserende trafikanter ikke kunne bestige volden og derfra se ind over flyvepladsen, fordi volden lå indenfor pigtrådshegnet og med en vagtsti mellem vold og hegnet.

Ca. 200 nord for hovedvagten begyndte en lavere vold, ca. 9o cm, den fortsatte forbi hovedvagten til den mødte spærrevolde.

Ved hovedvagten var volden højere og forsynet med stensætning som vist på skitsen.

Kun 2 af mine meddelere har hæftet sig ved den lille volds betydning, de siger, at den lille vold var anlagt for at holde på fugtigheden i skovbunden indenfor volden, hvilket havde stor betydning mens træerne var små, og den skarpe vind fra vest ville udtørre jorden, hvis ikke volden var blevet anlagt.

[skitse]

På skitsen af indkørslen til hovedvagten ses en stensætning rundt om hjørnerne. Denne stensætning havde udelukkende dekorativ virkning, men muligvis også forsvarsmæssig, da der ved jordforsvarsøvelser er set en maskingeværgruppe på begge sider af indkørslen, hvorfra de uden at ramme hinanden kunne bestryge landevejen foran indkørslen med konvergerende ild.

Cementfliserne der var benyttet til stensætningerne var støbt på Flyvepladsens egen cementindustri, og stensætningerne blev bygget af Landwerks folk i foråret 1941, og de kunne ses i deres fulde udstrækning til de blev fjernet i 1957.

Attrapflyvepladsen i Gudum

Jeg har tidligere fortalt, hvordan der blev bygget en "hangar" af krydsfiner på afbarkede granstammer, og at der også blev bygget "barakker", der set på afstand, ikke bare fra luften, illuderede særdeles godt, ganske som det også var hensigten med dem.

Der har stået ca. 3 - 4 attrapfly ME 110 og ligeledes 3 - 4 af ME 109. Der hersker nogen tvivl om, hvorvidt der har været nogle "store Donier" attrapper, det har mine meddelere ikke været enige om.

Der hersker derimod ikke mindste uenighed, når talen er om hvordan tyskerne videre forsøgte at illudere flyveplads. Det er nemlig sådan, at 2 af mine meddelere fra Landwerk har været med til at nedgrave lange olierør fra en rigtig barak, pumpehus, og ud på "flyvepladsen" og langs randen af denne i skovkanten.

Hvert olierør mundede ud i et mindre bassin af 7-8 mm jernplade, der var ca. 1½ m i diameter eller i største længde, hvor der var tale om rektangulære "baljer", dybden var 40 cm. Der blev oppe ved pumpehuset nedgravet 2 stk 2500 l olietanke, der allerede fra december 1940 var fyldt med spildolie fra olieskift på fly og biler på Flyvepladsen. Senere blev spildolie også oplagret i tønder på hensigtsmæssige steder, midt i en sådan stabel på 4 - 5 tønder blev der anbragt en sprængladning, der med lange nedgravede jordkabler, var forbundet med "kontrolbarakken", sådanne små sprængladninger blev også anbragt i oliekarrene, og de kunne aktiveres individuelt af elektrisk vej.

Jeg spurgte mine meddelere om, hvilket sprængstof, der var tale om, men det vidste de ikke, men kunne fortælle, at ladningerne var af samme størrelse som "en madpakke indeholdende 4 tykke runtenommer" og at pakkerne var gule, og at de var beskyttet mod fugt af et meget tykt rødligt vokslag.

Danskerne i Landwerk diskuterede naturligvis hvor stor virkning disse sprængladninger havde, men ingen af dem fik det nogensinde at se, alene af den grund at attrapflyvepladsen aldrig nogensinde blev angrebet af hverken englænderne eller amerikanerne. Tyskerne fortalte blot de danske arbejdere, at de endelig ikke måtte røre ved hverken sprængladningerne eller de tilsluttede ledninger, da disse var meget følsomme.

Tyskerne kom heller ikke gerne i nærheden af dem, og det var minepersonel, der een gang om året efterså spræmgledninger og tændledninger.

Hvis Gudum-pladsen var blevet udsat for luftangreb kunne tyskerne åbne for olietankene og pumpe olien ud til oliekarrene, som når de var fyldte kunne antændes af sprængladningerne og derpå illudere, narre de allierede flyvere og give indtryk af, at de havde ramt noget vitalt på Flyvepladsen.

Selve start- og landingsbanen på attrapflyvepladsen var godt 1 km lang og knap 300 m bred med flade marker/hedestrækninger med plantager langs siderne, så det kunne godt ligne en mindre plyveplads, når man så den fra luften.

Start og landingsbanen var udstyret med et komplet landingslysanlæg, der kunne tændes og slukkes fra kontrolbarakken, så alt var rede til at "modtage fly", der aldrig kom.

Mine meddelere er alle af den overbevisning, at englænderne godt vidste, at Flyvepladsen i Gudum var et falsum. Jeg spurgte dem om, om Roms egen Fieseler Storch aldrig er landet på pladsen i Gudum, når kommandanten inspicerede stedet.

Alle svarede med bestemthed nej, og en fortalte, at han havde hørt, attrap flyvepladsen i Gudum ikke engang måtte bruges som nødlandingsbane for skadede fly, og det skyldtes hensynet til de mange brandbomber i det tidligere nævnte spildolieanlæg.

Desuden var der hensynet til landminerne, der fra sensommeren 1942 blev udlagt omkring pladserne i både Gudum og ved Vilhelmsborg kro.

Jeg spurgte mine meddelere om, hvor mange tyske flyversoldater der var daglig/døgnet rundt til at passe attrap flyvepladsen i Gudum. Det varierede mellem 2 - 5 mand med den tilføjelse, at der fra sommeren 1944 var ca. 10 mand. Hvorfor vides ikke, men en af mine meddelere siger, at det nok var af hensyn til de ikke tyske hjælpetropper, hvoraf en del var garnisoneret i Gudum og nærmeste omegn uden at have nogen forbindelse med "flyvepladsen".

Der omtales en korporal som befalingshavende på pladsen.

Sluttelig om Gudum er mine meddelere helt enige om, at det må have været alle tiders tjans for de tyske soldater, der holdt vagt på attrap flyvepladsen, for der var intet som helst at lave ud over daglig kontrol og småjusteringer, der højst kunne tage 1 time dagligt, resten af tiden kunne man bruge til at drive og dase i. Citat slut.

Der har på intet tidspunkt været opstillet luftværnsskyts på Gudum trapflyveplads, tungeste våben var et alm. Spandau 7,9 mm maskingevær, der naturligvis også i påkommende tilfælde kunne rettes mod luftmål.

Der har heller ikke været opstillet projektører i Gudum, men der blev i 1943 støbt en alm. beskyttelsesbunker til mandskabet.

Det var Wright-Thomsen & Kjærs folk der udførte dette arbejde, ligesom de gjorde det på selve Rom Flyveplads.

Det tyske militære materiel, der i maj 1945, blev samlet på attrap flyvepladsen og sprængt og ødelagt af englænderne, var for størstedelens vedkommende materiel fra den tyske hær og dens hjælpetropper.

Hermed mener jeg at have fortalt, hvad jeg ved om bygninger og materiel på Rom Flyveplads indtil skæringsdagen den 22.juni 1941, hvor Tyskland angreb Rusland, og krigen fik en ny og for Tyskland og Italien en skæbnesvanger dimension.

Bunkersbyggeriet

På Rom Flyveplads medførte krigen mod Rusland, at det store bunkersbyggeri gik igang, og det var stort set fuldført ved udgangen af 1943. Om dette byggeri er der egentlig ikke så meget at fortælle, da alle bunkers, undtagen den store hospitalsbunker og kommandobunkeren, faktisk var ens.

Der blev bygget ialt 22 bunkers på Flyvepladsens område + bunkeren i Gudum.

Jeg har ikke personligt optalt dem, men har hørt næsten samtlige mine meddelere berette om det store bunkersbyggeri, hvori de fleste af dem deltog eller i hvertfald fulgte på nærmeste hold.

Samtlige af de nævnte bunkere skulle findes endnu.

Dog nævner en af mine meddelere, at de 3 nordvestligste bunkers beliggende i sektion Emden skulle være bortsprængt i 1952.

Dette er nok noget tvivlsomt, da ingen i Statsskovvæsenet kender noget til dette, hvorimod de har fuldstændig klarhed over sprængningen af "pill-boxe", tankanlægget for benzin, husfundamenter m.m. For det andet den kendsgerning, at bunkeren i grusgraven stadig ligger der på trods af, at den ligger i vejen for driften af grusgraven, og at der har været foretaget flere beregninger over, hvordan man kunne få den fjernet. Beregningerne, der alle er strandet på besværet og omkostningerne desangående.

Derfor lyder det meget usansynligt, at der skulle være bortsprængt 3 bunkers af samme type som den i grusgraven. Der kan naturligvis være tale om bunkers af lettere konstruktion end dem vi ser i dag, f.eks. med betontykkelse som vi ser i de bevarede maskingeværreder.

[skitse]

Bunkerne på Rom Flyveplads fordeler sig ang. som følger, idet vi tager udgangspunkt i sektion Berlin d.v.s. Flyvepladsens hovedkvarter ved Flugleitung, Kommandanturen og Bauleitung. Her lå lige øst for de nævnte bygninger den tidligere nævnte kommandobunker. Den kan let findes, hvis man stiller sig med ryggen op entreprenør Harry Scmiths træhangar, og derfra går i en lige linie øst, så træder man simpelthen lige ned i trappeopgangen og kan, hvis man da er forsynet med en god lommelygte, roligt gå ind og bese bunkerens indre, der er ingen steder, man kan falde igennem gulvet som i den store hospitalsbunker.

På omstående skitse tegnet efter hukommelsen, ser man bunkerens indretning/inddeling i 4 rum. Der var naturligvis tykke panserdøre mellem rummene, og der var intern telefon mellem bunkerens

2 afsnit, ligesom der var telefon/radioforbindelse til nogle af de andre bunkers, men ikke dem alle, understreger en af mine meddelere meget kraftigt, han var med til at trække telefonkabler fra kommandobunkeren og til de øvrige faciliteter. Ligeledes kunne der fra kommandobunkeren ringes til de fleste af Flyvepladsens anlæg ovenpå jorden, bl.a. også til infirmeriet.

De ovenfor omtalte meddelere, der har arbejdet dels for entreprenørfirmaet Wright-Thomsen & Kjær dels for Landwerk sektionen, fortæller også, hvordan der blev holdt radioøvelser i forbindelse med jordforsvarsøvelserne. Ved sådanne lejligheder blev der stukket en lang piskeantenne op af kommandobunkerens og de øvrige i øvelsen deltagende bunkers observationshuller, og så kom der et net af radioforbindelser mellem enkeltposterne istand, der dækkede hele Flyvepladsområdet i Rom.

Panserdørene i samtlige bunkers blev som tidligere nævnt, fjernet af englænderne i maj-juni 1945 inden flygtningene holdt deres indtog på Flyvepladsen og dens nærmeste omgivelser.

I dag står alle bunkers med nøgne betonvægge, altså er de kun tomme betonskaller uden inventar af nogen art.

Alligevel fandt mine drenge et lille radiostik uden ledning i kommandobunkeren, da vi var derinde. Radiostikket bar påskriften Junkers.

Kommandobunkerens rum er ikke ret store, hvad man kan se ved selvsyn på stedet.

Kommandobunkeren var forbeholdt personellet fra Flugleitung og kommandanturen. Bauleitung folkene benyttede en af de andre bunkers, der ligger i umiddelbar nærhed af kommandobunkeren, og som også ligger frit tilgængelig igen.

Jeg har lagt mærke til, at mine meddelere kun skelnede mellem kommandobunkeren, hospitalsbunkeren og alle de andre, som jo også var ens og ingen særlig omtale værd.

Der har på intet tidspunkt været bygget ammunitionsbunkers på Rom Flyveplads, eller bunkere til at "gemme flyvemaskiner i" som en af mine hjemmelsmænd udtrykte sig. Der har ifølge samme hjemmelsmand kun været tale om rene beskyttelsesbunkers til personellet, og disse bunkers var ens allesammen, blot havde nogen af dem en forgang af jernbeton mens hovedparten var uden forgang.

De forskellige bunkerstyper vises skitsemæssigt her og på de følgende sider.

Min hjemmelsmand, der har været med til at støbe de forskellige bunkers, fortalte, at bunkernes jernskelet var af komprimeret stål ombundet med alm. blød jerntråd ca, 5 mm tyk, og at jernbindingen skulle være så tæt, der kun var 20x20 cm mellem fletværk og beton, der i væggene har en normaltykkelse på 120 cm og i tag og gulv på 200 cm. Det skulle efter tyskernes udsagn kunne klare en fuldtræffer af en 100 kg bombe, men angiveligt måske revne, hvis taget blev truffet af en 250 kg bombe og demoleres, hvis den blev ramt af en fuldtræffer af en 500 kg bombe.

Ovenpå taget blev der onhyggeligt udlagt sandblandet muld, hvori der blev sået græs. Muldlagets tykkelse var 60 cm.

[skitse]

Efter de oplysninger jeg har fået, var der mellem 150 og 200 mand beskæftiget udelukkende med bunkersbyggeriet i 1941-42.

Man gik og faldt over hinanden, som min hjemmelsmand sagde, men byggeriet skred rask frem og det, der tog mest tid var jernbindingen, som tyskerne i Bauleitung meget nøje kontrollerede, før de gav støbetilladelse. Tyskerne kunne nemt bruge en hel dag på at inspicere et jernskelet til en bunker, og fandt de den mindste fejl, skulle hele området hvor fejlen var laves om.

[skitse]

Gentagne fejl på samme bunker kunne blive direkte farlig for det sjak, der arbejdede på det sted, fordi der ikke var langt til ordet sabotage hos tyskerne, og vi, de danske arbejdere, havde jo allesammen sagen mod "Ålborgmanden" i erindring, så vi passede på.

Desuden sagde Bauleitung folkene, at hvis der fremkom for mange fejl i jernbindingen og støbningen, ville de pålægge den entreprenør, som det pågældende arbejdshold arbejdede for, erstatningspligt i form af "straffearbejde" for de pågældende arbejdere og med entreprenøren som personlig ansvarlig for "straffearbejets" rette og rettidige udførelse under Flyverpoli

tiets kontrol, og samtidig ville samtlige akkordaftaler med vedkommende entreprenør og hans arbejdere blive ophævet til skade for alle på det pågældende arbejdssted.

[skitse]

At sådanne tyske trusler ikke var tomme ord, havde arbejderne på Flyvepladsen ikke personlig erfaring for, men de havde hørt om iværksatte straffeforanstaltninger på andre tyske arbejdspladser i Jylland, så de passede på, at udføre deres arbejde ordentligt, ikke bare af hensyn til evt. straf, men først og fremmest fordi, der var virkelig mange penge at tjene og et godt arbejdsmiljø for de enkelte arbejdssjak, hvis de gjorde deres arbejde godt, ligsom der var både ros og anerkendelse til både det enkelte sjak og den enkelte arbejder fra tyskerne i Bauleitung.

Det var iøvrigt ingeniør Buro, der ved kontrol sikrede sig, at ros og anerkendelse fra tysk side nu også virkelig nåede ud til den enkelte arbejder, og ikke bare blev liggende hos entreprenøren, der havde det pågældende arbejde.

Ros og anerkendelse kunne tit, foruden udtrykt i ord, bestå i tildeling af cigaretter og cigarer samt en omgang smørrebrød og øl for særlig gode arbejdspræstationer.

3 af mine meddelere giver udtryk for, at de danske arbejdere satte overordentlig stor pris på denne form for anerkendelse af deres arbejde, og at de bestræbte sig på, at gøre sig fortjent dertil uden tanke på, at de derved gavnede tysk militær.

Jeg spurgte, hvor lang tid det tog at bygge sådan en bunkers, og fik svaret, at det i begyndelsen tog ca. 1 måned men senere kunne det gøres på ca. 3 uger, fra man begyndte at grave hullet og til at støbningen var tilendebragt og den færdige bunker stod og hærdede, hvad den skulle gøre i 14 dage, før den måtte dækkes til med jord og blive tilsået med græs.

Det normale var imidlertid, at et sjak på 25 - 30 mand var 1 måned om at bygge en bunker.

Derudover oplystes hospitalsbunkeren at have været under opførelse i ½ år.

De øvrige bunkers på Flyvepladsen fordeler sig som følger:

Foruden kommandobunkeren i sektion Berlin lå der 3 alm. bunkers, hvoraf den ene var forbeholdt Bauleitung folkene. I området nordvest for berlin i sektion Emden lå de 3 bunkers, som jeg tidligere har omtalt som påstået bortsprængt i 1952, men hvor jeg personlig er tilbøjelig til at tro, at det er den ene af disse 3, der nu ligger på en banke i grusgraven.

I sektion Køln ligger kun den store hospitalsbunker, i Essen-Nord findes 2 bunkers, og i Essen-Süd findes 3 bunkers. I sektion München findes 4 bunkers, og oppe ved "Muni-lager" 2 bunkers, der ikke var til nogen form for ammunition eller bomber, men som alle de andre bunkers udelukkende til personelbeskyttelse.

Endelig ligger der i Flyvepladsens østre randområde 4 bunkers.

Som klaring af evt. problemer med de tyske sektionsbetegnelser kan oplyses, at sektionerne Essen og München er flyparkeringsområderne, altså der hvor felthangarerne ligger.

Det synes at være en kendsgerning, at der foruden de omtalte regulære beskyttelsesbunkers for Flyvepladsens personel, herunder medregnet den i Gudum, er bygget et større antal lettere betonbunkers i miniformat såsom de tidligere omtalte maskingeværreder, hvoraf der ved kapitulationen de 5. maj 1945 opgives, af forskellige meddelere, et antal der svinger mellem 15 og 30, hvilket tal, der er korrekt, har jeg ikke kunnet få opklaret.

Det skyldes, at det vides, at der i krigens sidste år blev anlagt mange lokalitets forsvarsstillinger langs de yderste afgrænsninger af Flyvepladsen, altså ude i kanterne af minefelterne. Disse betonstøbte maskingeværreder var af en meget let konstruktion, og slet ikke samme soliditet som dem jeg har set på Ry Flyveplads og ved Lollands Østersøkyst.

Jeg har, for at få det nøjagtige antal lokalforsvarsanlæg og deres type bestemt, talt med både den daværende skovridder og skovfoged og deres skovløbere, men heller ikke nogen af dem kan udtale sig med nogenlunde sikkerhed, fordi, som de siger, der blev i krigens sidste år bygget en mængde maskingeværreder og minefeltkontrolposter, hvorfra større eller mindre dele af minefelterne kunne armeres/desarmeres og bringes til samtidig detonation af elektrisk vej.

Færdsel i skovene

Skovfogeden fortæller således om, hvordan det i krigens sidste år blev stedse farligere at færdes i plantagerne, der omgiver Flyvepladsen. Tyskerne blev mere og mere nervøse, og Flyvepladsens kommandant havde givet sine folk den yderst klare forholdsordre, at hvis en patruljerende vagtsoldat var det mindste i tvivl om, hvem der stod overfor ham, når han mødte nogen i plantage, da hellere skyde vedkommende end selv udsætte sig, og hvad der var det vigtigste, Flyvepladsen for nogensomhelst risiko.

Denne drastiske forholdsordre havde kommandant Böesken meddelt skovridderen samme dag, som han udstedte den, således, at skovfolkene kunne blive orienteret om ordren.

Ved derpå følgende forhandling mellem skovridderen og kommandanten blev det aftalt, at ingen af skovens folk måtte færdes i de dele af skoven, som lå i umiddelbar nærhed af Flyvepladsen senere end 1 time før solnedgang og 1 time efter solopgang, samt at det var forbudt at færdes i de samme områder, når det var tåget og usigtbart vejr.

At skovfolkene respekterede disse henstillinger/forbud siger sig selv. Samme skovfoged fortæller også, at i krigens sidste vinter og forårsmåneder turde skovfolkene knap nok færdes i skoven ved højlys dag, fordi

tyskernenu var blevet så nervøse, når de patruljerede på skovvejene, at de bogstavelig talt skød så snart de så en mand dukke op foran dem.

Skovfogeden havde selv været på nippet til at blive skudt et par gange ved sådanne lejligheder, og han siger, at det sansynligvis var hans uniform, navnlig hans kasket, for den kendte og respekterede de fleste af tyskerne, der rededе ham.

Skovfogeden beretter således, at hvis han mødte en tysk vagtpost eller patrulje skulle han stå helt stille og råbe så højt han kunne "ich der Fürster - ich der Fürster" så var sagen som regel i orden og mistænksomheden hos tyskerne væk.

Værre var det for skovarbejderne, der jo ikke bar uniform, og som oftest var samlet i arbejdsgrupper. De skulle, når de blev råbt an også stå bomstille og række begge hænder i vejret og råbe "ich werde waldarbeiter - ich werde waldarbeiter".

Endvidere skulle både skovfogeden og skovarbejderne bære tydelige legitimationskort udstedt på skovkontoret og hvoraf der skulle være en kopi hos Flyverpolitiet på Flyvepladsen.

Det absolut farligste for de danske skovfolk var, hvis de mødte en enkelt vagtsoldat, han var med garanti indstillet på at skyde først og spørge bagefter.

Når vagtpatruljen bestod af flere soldater var det knap så farligt, og havde de hunde med, var faren ikke overhængende, så følte tyskerne sig ret sikre. Imidlertid bestod de fleste patruljer af kun 2 mand, der måske havde en hund med sig og identificeringen af os foregik på den måde, at den ene soldat blev stående med sin maskinpistol, de brugte næsten aldrig geværer, skudklar, mens den anden gik frem og fandt ud af, hvem vi var.

Havde vagten hund med sig, fulgte hunden med frem til os, hvor den som regel stod og knurrede og viste tænder uafbrudt, mens vicitationen foregik.

Det var en modbydelig situation for os danske skovfolk, men heldigvis er der aldrig sket nogen af os noget, og det er fordi vi i et og alt forholdt os som beordret af skovridderen, som tyskerne havde overordentlig stor respekt for. Vi måtte ikke løbe den mindste risiko og gjorde det så sandelig heller ikke. Vi vidste jo hvor nervøse tyskerne var, ligesom vi også vidste, at kommandant Böesken holdt streng diciplin blandt sine folk, og at han først og fremmest tænkte på Flyvepladsens sikkerhed.

Når forholdene var således for os, der hver dag færdedes i plantagerne omkring Flyvepladsen, ihvert fald i de 2 sidste krigsår, er det formodentlig nemt at forstå, at ingen af os gik ret meget op i, hvor mange maskingeværreder og landminebælter og andet djævelskab tyskerne sikrede flyvepladsen med.

Vi gik simpelthen langt udenom de skovdele, som tyskerne havde erklæret for "Sikrungs Zoner" eller "Sikkerheitsgebiet", som de også kaldte de spærrede landstykker omkring Flyvepladsen.

Da Tyskerne havde kapituleret gik der ihvertfald en månedstid, før tyskerne under engelske officerers kommando begyndte at fjerne de udlagte minefelter m.m., og så kom jo alle flygtningene, så vi skovfolk fik faktisk ikke lejlighed til at lave en opgørelse over, hvad der i grunden var af fortifikatoriske anlæg omkring Flyvepladsen i maj 1945.

Jeg ved, siger skovfogeden, at mange af blokhusene, som også blev kaldt maskingeværhytter, med de danske flygtningemyndigheders tilladelse, blev nedbrudt og fjernet af de tyske flygtninge og brugt til at fyre med i komfurer og kakkelovne i flygtningebarakkerne både på og udenfor Flyvepladsen.

I det hele taget kan vi godt fastslå, at de mange tusinde flygtninge, vi fik herop til Rom slørede og udviskede billedet af, hvad der i grunden var og havde været bygget af Luftwaffe.

Der blev jo "banket et hav af nye barakker op til flygtningene", og de arme mennesker stjal alt det træ i vore plantager, de overhovedet kunne komme til for at få varme og varmt mad hver dag samt til opvarmning af badevand og vaskekedler.

Der blev gravet latriner og nye brønde både i og udenfor Flyvepladsens område, og der blev flyttet om på alle Luftwaffebygningerne, så de kunne indgå i "Flygtningebyen", der efterhånden rejste sig herude.

Da flygtningene så endelig var væk igen og vi, Statsskovvæsenet, kunne overtage Flyvepladsen i 1952, var det faktisk umuligt at se, hvad der i grunden var hvad, udover de store bunkers og den store hangar.

Jeg tror, slutter skovfogeden sin beretning, ikke det i dag er muligt at lave en komplet liste over hvor mange forsvarsstillinger, der var omkring Rom Flyveplads, da krigen sluttede i maj 1945.

Men at der var tale om mange er helt sikkert. Eneste mulighed for en sådan opgørelse skal være, hvis flygtningemyndighedernes repræsentanter, der overtog Flyvepladsen, efter at englænderne gav den fri til civilt brug i juni 1945, har lavet et kort eller en opgørelse over de anlæg, der var på pladsen.

Det er tvivlsomt, om noget sådant er sket, flygtningemyndighederne havde travlt på dette tidspunkt.

Jeg spurgte skovfogeden, om det ikke kunne tænkes, at frihedskæmperne i Lemvig havde interesseret sig for, hvad tyskerne havde lavet for at forsvare Flyvepladsen mod angreb fra jordtropper, hvortil han svarede: Nej, det tror jeg egentlig ikke, de overhovedet har tænkt på, eller haft mulighed for.

Vi skal nemlig huske på, at Flyvepladsen var under tysk kommando lige til englænderne kom herop de 5. eller 6. maj, og at de fik overdraget Flyvepladsen med alle dens faciliteter på fuld militær vis, altså fra den ene militær magt til den anden, helt uden frihedsbevægelsens mellemkomst.

Om frihedsbevægelsens folk i det hele taget har været inde på Flyvepladsens område i de ca. 1½ måned, den var under engelsk kommando, skal jeg ikke kunne sige, men jeg har aldrig hørt om, at der har været frihedskæmpere på Flyvepladsen før flygtningene ankom.

Derimod var det jo frihedskæmperne, der bistod Flygtningemyndighederne og Politiet med bevogtning af flygtningelejren i de første svære måneder, hvor lejren blev fyldt op med de ulykkelige stakler, der blev ved med at komme hertil egnen lige op til juletid 1945.

Englænderne havde samlet ungarerne, polakkerne og russerne på Flyvepladsen og sat dem under alm. bevogtning, ligesom de gjorde med Luftwaffesoldaterne, dog sad de ikke sammen, angivelig af den grund at englænderne stolede på diciplinen hos Luftwaffefolkene, hvad de ikke gjorde hos de tyske hjælpetropper.

Et par dage efter at englænderne var kommet til Rom Flyveplads, kom der også nogle amerikanere, de havde store hvide stjerner på deres biler.

Synet af disse stjerner medførte panik blandt de tyske hjælpetropper af slavisk oprindelse. Det fortælles, at da den første amerikanske bil med hvide stjerner på svingede ind foran de opstillede hjælpetropper, trak en af disse soldater en skjult pistol og skød sig gennem hovedet, fordi han troede, at det var russerne, der kom for at hente og straffe ham og hans kammerater, fordi de var gået i tysk krigstjeneste.

Videre fortælles det, at både amerikanerne og englænderne havde det allerstørste besvær med at holde justits blandt de tyske hjælpetropper.

Ikke fordi disse arme soldater på nogen måde var balladamagere, men ene og alene af den grund at disse soldater var skræmt fra vid og sans over, at de nu skulle overgives til russerne til "retsforfølgning".

Det påstås, at der forekom en lang række selvmord i de første dage efter kapitulationen, og både englænderne og amerikanerne måtte ustandselig forklare deres ulykkelige fanger, at de hvide stjerner på militærbilerne var amerikanske, og ikke et camouflagenummer for russernes røde stjerne med de samme 5 antal takker.

Jeg ved, fortæller skovfogeden, at alle os, der arbejdede i plantagerne naturligvis prøvede at registrere hvor meget træ tyskerne skovede til Flyvepladsen brug, altså før kapitulationen. Vi registrerede naturligvis også, hvor tyskerne tog jord- og skovpartier fra os til deres militære formål, men hvad træet, jorden og skovparterne egentlig blev brugt til vidste vi reelt intet om, det skulle altså lige være hvis vi tilfældigt fik kendskab til det, hvad vi gjorde i enkelte tilfælde, f.eks. dengang de rekvirerede en masse granstammer af ens højde, 5 m, hvoraf de så skar den øverste meter af, så disse minikævler blev 4 m lange.

Blokering af flyvefeltet

De skulle bruges på selve flyvefeltet som anti invationsforsvar, forstået på den måde, at der overalt i start- og landingsbanen blev nedsat alm. kloakrør, se skitsen, i ca. 1½ m dybde. I disse rør, der stod fuldkommen lodret i jorden, kunne granstammerne så stikkes ned, og når de nåede bunden, stak de ca. 2 - 2½ m op over græstæppet.

Vi fik at vide, at disse granstammer var yderst effektive flyødelæggere hvis og når et landende fly kørte ind i dem. Tyskerne havde stammerne liggende på alm. landbrugsvogne oppe ved Landwerk bygningerne, og derfra kunne de på mindre end 1 time køres ud på flyvefeltet og totalt afspærre det som flyveplads.

Naturligvis holdt tyskerne også øvelser med etablering af denne blokeringsform, og det så ærlig talt sjovt ud, når alle disse nøgne træstammer stod som en miniskov på hele det store landingsområde. En at tyskerne fra Landwerk fortalte mig, at når man så ned på Flyvepladsen fra luften, var det næsten umuligt at se pælespærringen før man var nede i landingshøjde. Undtagen dog hvis solen skinnede skråt ind over Flyvepladsen, altså om formiddagen og om eftermiddagen, så kastede pælene skygger på græstæppet, og disse skygger kunne relativt let ses fra luften.

Det var et større arbejde for Landwerk folkene, at sætte de mange betonrør ned i flyvefeltet. Arbejdet skulle nemlig dels udføres meget nøjagtigt, således at der ikke opstod nogen "buler" der kunne genere startende og landende fly, når de kørte på græsset, og dels skulle det gå lynende stærkt, fordi sålænge arbejdet med nedsætning af rørene stod på, kunne der jo ikke startes og landes i normalt omfang. Der var af den grund tale om, at arbejdet med betonrørene skulle foregå om natten, men det blev ikke til noget.

I stedet arbejdede man intensivt d.v.s. fra kl. 04 morgen til kl. 23 aften i ca. 5 dage.

Hvert rør blev lukket med et låg, der med en stump jernkæde var tøjret til røret, således at låget ikke kunne blive væk. Når der havde været holdt blokeringsøvelser, og det blev der flere gange, blev hele flyvefeltet omhyggeligt gennemgået efter øvelsen, for at sikre, at alle betonrørslågene var sat på plads og ikke lå ved siden af rørene, hvad der jo kunne få uoverskuelige følger for et startende eller landende fly.

Bombeangreb i 1941

Vi kommer nu til den mærkelige kendsgerning, at Rom Flyveplads faktisk ikke havde noget kanonluftfarsvar. Dette må i allerhøjeste grad undre, da vi jo ved, at Flyvepladsen blev bombet i påsken 1941.

Det gik sådan til:

Det var en frisk blæsende vestenvind, der jog skyerne over himlen, så solen kun sås i korte glimt.

Arbejdet på Flyvepladsen gik sin vante rolige gang, og på den store samlehangar var man igang med at lægge det yderste lag tagpap.

Ved 8-tiden om morgenen var der ankommet en ME-110 og dens besætning var, efter at have parkeret flyet foran Flugleitung, blevet kørt til O-Heim for at få morgenkaffe. Pludselig kommer der fra nordøst en enlig engelsk 2-motoret bombemaskine af typen "Bristol Blenheim" i ca. 200 m højde ind over Flyvepladsen.

Bombeflyet fløj ikke særlig hurtigt, nærmest dovent, men kommet midt ind over pladsen, brøler motorerne pludselig op, flyet flyver ret ud mod vest under stigning.

De danske arbejdere tror, at englænderen er ved at flygte, men det er ikke tilfældet. Tværtimod vender flyet tilbage og kommer strygende ned mod Flyvepladsen igen for fulde omdrejninger, og først da går alarmsirenen igang på den tilfrosne flyveplads.

Det er samlehangaren, der er englænderens mål, og han kaster 4 bomber mod den uden at ramme.

Den bombe, der kommer nærmest eksploderer ca. 30 m fra hangarens sydvestre hjørne, og de 3 andre bomber går alle i jorden, hvor de straks eksploderer hhv. ca 75, 100 og 150 m væk.

Et par motorcykler med sidevogn kommer farende fra O-Heim ud til den parkerede ME 110,er med dens besætning, og samtidig med den starter beredskabsflyene fra deres standpladser i østranden af plantagen.

Englænderen er imens drejet skarpt mod sydvest og er forsvundet ud over Vesterhavet i ca. 100 m højde.

Tyskerne er nu efter ham med 4 stk ME-110,ere, men han har så stort et forspring, at de ikke kan indhente ham.

Eneste resultat af bombementet blev, at en dansk tømrer, der arbejdede på samlehangarens tag, fik en bombesplint i låret, han blev kørt til infirmeriet, hvor den vagthavende læge fjernede splinten og underbandt de overrevne blodårer, hvorefter han blev kørt til Lemvig Sygehus og indlagt og færdigbehandlet der.

Da han efter 1½ måned mødte på arbejde igen, fik han ved en lille højtidelighed overrakt den udtagne bombesplint.

De 4 bombekratere var på grund af frosten ikke særlig dybe og lod sig let fylde op igen og udplanere.

Naturligvis blev bombeangrebet stærkt diskuteret blandt de danske arbejdere, og de var nu af den sikre overbevisning, at nu ville der komme "et rigtigt bombeangreb" på Flyvepladsen med flere maskiner, fordi Blenheim-bomberens besætning naturligvis havde rapporteret om Flyvepladsen, da de kom hjem.

Danskerne kunne derfor ikke forstå, at der ikke fulgte noget storangreb, og kunne heller ikke forstå, at tyskerne tog det hele så afslappet, så man næsten skulle tro, at de havde truffet en aftale med Churchill om ikke at bombe Rom Flyveplads mere, som en af mine meddelere udtrykte det.

De danske arbejdere havde forventet, at Flyvepladsen var blevet spækket med anti-luftskyts efter bombeangrebet, men det skete heller ikke. Der blev reelt kun bygget 2 flaktårne med hver 1 stk 20 mm MK/37. De blev begge placeret i sektion Berlin med et tårn i vest ved skovhjørnet ud til flyvefeltet, det var det tårn, der blev væltet af en ME-110,er som omtalt under havarioversigten, og et tårn i øst.

Der stod endnu en maskinkanon af samme type nede i flyvefeltets sydvestre hjørne, men den stod på den bare jord.

Derudover fandtes endnu en maskinkanon, der somme tider stod nede i flyvefeltets sydøstre hjørne, men stod lige så tit oppe ved projektøren ved Landwerk bygningerne.

Ingen af maskingeværrederne var indrettet til skydning mod luftmål, hvilket enhver endnu den dag i dag kan overbevise sig om ved selvsyn, men naturligvis kunne der gøres brug af luftværnsaffutager til de alm. Spandau maskingeværer, det har sikkert også været almindeligt.

Det må i allerhøjste grad undre, at Flyvepladsen ikke har kunnet beskyde luftmål i større højde end 2000 m.

Altså har Flyvepladsen kun været forsynet med det allernødtørftigste nærluftforsvar.

[foto]

Der er efter krigen fundet granater af sværere kaliber på Flyvepladsen, men ifølge en af mine meddelere, stammer disse granater fra panserværnskanoner, der ikke kunne rettes mod luftmål, og som blev fløjet til Rom i Ju-52 maskiner så sent som i efteråret 1944. Han siger, at han har set dem blive udlosset fra flyene og fået at vide, at de skulle bruges til jordforsvaret af Flyvepladsen.

Vi kan altså roligt fastslå, at Rom Flyveplads på imtet tidspunkt af sin eksistens som aktiv militær flyveplads har haft mellemtungt eller tungt luftværn, men kun det allernødtørftigste nærluftværn, og så melder spørgsmålet sig, hvorfor nøjes med det?

Skolelærer K.K.K. Boe.

Svaret herpå er sikkert bedst givet af nu afdøde skolelærer K.K.K. Boe, der har undret sig ligeså meget over dette som vi andre.

Da jeg besøgte lærer Boe, drøftede vi indgående årsagen til det manglende luftværn på Flyvepladsen. og lærer Boe redegjorde meget udførligt for sin vurdering af dette forhold.

Han siger:

"Det var jo ikke meget vi danskere, der ikke havde noget med Flyvepladsen at gøre, kunne følge med i, hvad der skete dengang. Men det var en offentlig hemmelighed, ihvertfald for dem der interesserede sig for det, at Flyvepladsen manglede luftværnsskyts, men ejendommeligt nok udnyttede englænderne aldrig denne situation, men det var måske fordi Rom Flyveplads ikke var prioriteret særlig højt som f.eks. Esbjerg var det.

Denne plads blev jo totalt smadret ved et amerikansk dagangreb i stort format.

Noget andet er så, at Rom Flyveplads alligevel var dækket af luftværnskanoner der bare ikke tilhørte til Flyvepåladsen, men den tyske hær og marine.

Der stod luftværnsbatterier med kanoner af betragtelig størrelse i både Vrist, Vejlby, Ferring, Trans, Fjaltring og Harboøre, og disse batterier tilhørte den tyske marines kystforsvarsstyrker. Der var inde i landet tyske batterier ved Vestersø, Øster Vinkel, Kappel og her ved Lemvig. Disse batterier tilhørte så vidt jeg ved den tysker hær, der også havde batterier opstillet ved Østergårde og Remmerstrand, og nogle mindre batterier ved Fousing og Flynder.

Om der har fundet et egentlig samvirke sted mellem disse luftværnsbatterier og Rom Flyveplads, ved jeg ikke, men tror det.

Det gør jeg bl.a. fordi jagerflyene på Rom jo også forsvarede de lokaliteter, hvor de her nævnte batterier lå.

Kigger vi på et kort over området, kan vi se, at mellemtunge og tunge luftværnskanoner placeret i de her nævnte stillinger udmærket vil kunne beskyde fly i mellem og stor højde, der kunne tænkes at angribe Flyvepladsen, og modsat vil jagerflyene fra Rom kunne jage angribere væk fra de nævnte hær- og marinebatterier, så jeg føler mig temmelig overbevist om, at der har været et samvirke mellem Flyvepladsen og de nævnte hær- og marinestillinger, det ville være utænkelig andet. Hvordan dette samarbejde så har været opbygget med alarmeringsplaner o.s.v., ved jeg ikke". Slutter lærer Boe.

Lærer Boe underbygger sin argumentation ved at køre mig og mine drenge rundt til nogle af de nævnte stillinger, hvor tungt og mellemtungt luftværnsskyts kunne deltage i luftforsvaret af Rom Flyveplads.

Hauptmann Böesken.

Det var omtalen af Flyvepladsens passive luftværn, det aktive var jo jagerflyene, og nu må tiden være inde til en beskrivelse af Flyvepladsens kommandant, Hauptmann Böesken. Hvad han hed til fornavn har ingen af mine meddelere kunnet sige, men ellers har de alle lagt nøje mærke til ham, og de har ikke et sekund været i tvivl om, hvem der bestemte mest på Flyvepladsen, for det gjorde Böesken, og de havde alle høj som lav en stærk respekt for ham.

Hvordan var han så Böesken?

Ja, der var enighed om, at han ikke var særlig høj, men heller ikke lille. Han var i slutningen af 40,erne eller i begyndelsen af 50,erne.

Han virkede "fornem" kølig og korrekt, uden at være snobbet. Der var "mere end 3 skridts afstand mellem ham og de danske entreprenører".

Han boede yderst enkelt men hyggeligt i Kommandanturen, han havde mange bøger og førte "vistnok en omfattende korrespondance" at dømme efter forbruget af skrivepapir og konvolutter, der blev hentet og bragt af en dansker fra Landwerk.

Om Böesken var gift vides ikke. Derimod vides det med sikkerhed, at han før krigen havde været direktør for et kurhotel ved Rhinen, og at han talte engelsk lige så godt som han talte tysk, samt at han også talte fransk og kunne skrive på begge sprog.

Derimod talte Böesken ikke dansk og forsøgte heller ikke at lære det.

Hans tjenstlige samtaler med skovridderen foregik på tysk, og kneb det for ham og andre danske myndigheder at tale tysk, og det gjorde det naturligvis, talte Böesken engelsk med dem, ligesom han affattede skriftlige beskedder og aftaler med de danske myndigheder på engelsk.

At Böesken var et kultiveret menneske bevidnes af begge skovridderne, som var på Skovdistriktet under besættelsen.

De beskriver Hauptmann Böesken som en stilfærdig mand, der var mere kurdirektør, end han var officer. Der var dog på intet tidspunkt tvivl om, at han var loyal mod sine overordnede.

Han gik meget langt for at komme de danske myndigheder imøde, og gjorde hvad han kunne for at skabe så få gnidninger som muligt for danskerne i disses forhold til tyskerne, men Luftwaffes interesser gik altid og ubetinget først, når Böesken forhandlede med danskerne.

Et direktiv fra Luftwaffe fulgte Böesken til punkt og prikke, og her tillod han ingen danske indvendinger. Det gjorde han klart for de danske myndigheder lige fra besættelsens første dage.

Böesken kom til Rom i maj eller juni 1940.

Særlig nazistisk indstillet synes han ikke at have været, det har ingen af mine meddelere hørt om eller lagt mærke til.

Som tidligere omtalt, holdt Hauptmann Böesken en meget streng diciplin blandt sine soldater, de skulle lystre hurtigt og betingelsesløst, men nogen "rekrutplager" er der alligevel ingen, der har kaldt han, tværtimod har jeg flere gange hørt ham omtalt som "sikkert streng men retfærdig", således har flere af tyskerne ihvertfald karakteriseret ham overfor nogle af mine meddelere i Landwerk-sektionen.

Böeskens intension var helt klar for hans mandskab. Flyvepladsen skulle kunne fungere under alle forhold og i alle situationer, og den skulle, om det blev nødvendigt, kunne forsvares med alle til rådighed stående midler.

Det var Böeskens bestemte mål og ud fra dets opfyldelse planlagde og handlede han, og ingen hverken tyskere eller danskere var i tvivl om, at han ville leve op til sit eget mål. Böesken ønskede ikke kamp, hverken med en evt. allieret invasionshær eller med den danske modstandsbevægelse. I det hele taget var krigen ikke andet end en ubehagelig kendsgerning for Böesken, siger en af skovridderne, men pligttro var han, og derfor er det også helt sikkert, at han ville have kæmpet så længe, der var fornuftig begrundelse herfor, men heller ikke længere.

Böesken skulle altså påtvinges kamp, han søgte den ikke.

"Fanatisk perfektionist" kan man heller ikke hæfte på ham, således fortæller skovfolkene, at man godt, hvor der forelå logiske argumenter herfor, kunne overtale ham til, at en maskingeværrede f.eks. godt kunne placeres et andet sted end det oprindeligt planlagte, hvis denne placering kunne gavne skovdriften og, hvad der for Böesken var det helt afgørende, at maskingeværreden på sin alternative placering kunne opfylde sit formål nemlig at dække et bestemt område med spærreild.

Alle de af mine meddelere, som har haft personlig kontakt med Hauptmann Böesken er enige om, at han førte en meget ensom tilværelse. Han var chefen i det ords barskeste betydning, nemlig at hans ord var lov for alle, der var beskæftiget på Flyvepladsen militære som civile.

Böesken søgte ikke selskabelig kontakt med nogen danske. Han deltog i de beordrede kammeratskabsaftener i O-Heim og kantinen, men ellers ikke i nogen form for selskabelige sammenkomster.

Den danske myndighedsperson, der havde mest kontakt med ham var så ganske afgjort skovridderen, og af ham har jeg fået et meget grundigt indtryk af Hauptmann Böesken.

Som tidligere nævnt skete der under krigen et skovridderskifte, men begges indtryk er ganske sammenfaldende.

Böesken var en lidenskabelig jæger, og denne interesse drøftede han med skovridderen, bl.a. var vildtpleje også en hjertesag for Böesken, så på det område talte kommandanten og skovridderen samme sprog.

Böesken forlangte jagtretten på al jord og skov, der hørte under Flyvepladsen, og det var efterhånden slet ikke så lidt, idet vi jo skal medregne attrap flyvepladserne. Skovridderen blev tilbudt at følge med Böesken på jagt på Flyvepladsområdet, men begge skovriddere frabad sig denne jagtmulighed - af nationale grunde, og dette forstod Böesken og respekterede deres standpunkt.

Derimod deltog Böesken meget gerne i de store herskabsjagter i plantagerne på Klosterheden, som Statsskovdistriktet af Ministeriet blev tvunget til at gennemføre, i næsten samme omfang som før krigen. Skovridderne udnyttede dog begrænsningsmuligheden, der lå i at kun ganske særligt udvalgte kunne få tilladelse til at beholde deres jagtvåben og købe de dertil hørende patroner, så efter 1943 har der ikke været holdt selskabsjagter i Klosterhedens skovdistrikt.

En af mine meddelere sammenligner ejendommeligt nok Hauptmann Böesken med vores store digter Steen Steensen Blicher.

Sammenligningen går udelukkende på, at som Blicher gik sine ensomme jagtture på heden, således gjorde også Hauptmann Böesken.

I en af Flyvepladsens små biler kørte Böesken til den plantage, hvor han havde bestemt sig til at jage, og så gik han ellers alene på jagt. Ingen har nogensinde set ham have selskab på jagten, ikke engang en chauffør havde han med sig på disse ture. Nogle af mine meddelere omtaler, at han havde en jagthund, en Irsk Sætter, mens andre ikke synes at have lagt mærke til den.

Det var alle former for vildt Hauptmann Böesken nedlagde på Flyvepladsens vidtstrakte område, dog mest agerhøns og harer.

Da andre tyskere også var interesseret i at gå på jagt, og gjorde det som en slags krybskytteri, og blev opdaget og meldt til skovridderen, gik denne til Böesken, der reagerede på sin sædvanlige beslutsomme måde, ved at lade synderne få vagtarrest og derpå bekendtgjorde, at enhver der gik på jagt uden autorisation fra ham, ville blive deporteret til Østfronten uden rettergang af nogen art.

Det hjalp øjeblikkeligt, der var ikke mere nogen tysker, der skulle på jagt.

Denne meddelelse fra Böesken viser igen, hvor stor skræk tyskerne havde for russerne.

Jeg har tidligere omtalt, under infirmeriet, at Böesken var rundt på Flyvepladsens forskellige anlæg hver eneste dag. Han havde check på det hele ned til mindste detalje, det er mine meddeleres indtryk. De fortæller også, at når Böesken havde været hjemme i Tyskland på orlov eller bare væk fra Flyvepladsen en enkelt dag, så brugte han hele den næste dag til at gå alt igennem ved selvsyn sammen med sin næstkommanderende, så det var let at forstå for de danske arbejdere, at ingen af tyskerne turde være forsømmelig i deres tjeneste under sådan en chef.

[portræt]

Ovenstående fotografi af "Hauptmann und Kommandant, Luftstützpunkt Rom" BÖESKEN

Blev den 22. december 1941 udleveret som julegave til alle de danske, som var ansat i Kantine, vaskeri og Landwerk på Rom Flyveplads.

Billedet er taget uden for Kommandanturen på Rom Flyveplads, og på dets bagside var stemplet som den tyske tekst i i øverste linie angiver, og lige over stemplingen havde Böesken skrevet sit efternavn med fyldepen. Desværre mangler fornavnet som tidligere nævnt.

Sådan så han altså ud, Rom Flyveplads chef under 2. verdenskrig.

Jeg regner det for en af mine meddeleres uviselige hæder, at han så omhyggeligt har opbevaret billedet lige siden.

Dermed skulle Böesken være sikret mod total glemsel, og han træder altså tilsyneladende som den eneste af officererne på Flyvepladsen frem for eftertiden. Jeg har i hvertfald, trods ihærdig søgen, ikke kunnet finde andre billeder fra Flyvepladsen eller af dens personel af alle grader.

Sluttelig kan jeg videregive det indtryk, som et par meddelere sagde: "Vi har somme tider spekuleret over, om ikke hans jagtture i omegnen ligeså meget var at få et virkeligt minutiøst kendskab til alle lokaliteter, som kunne få betydning ved kamp om Flyvepladsen på jorden. Nok elskede han jagt og livet i naturen, men han havde også øje for samme naturs muligheder i forsvarsøjemed for hans Flyveplads.

Det er i hvertfald sikkert, at ingen ejendomsbesidder kunne være mere omhyggelig med, hvad der er hans, end Hauptmann Böesken var det med sin Flyveplads".

Det var hvad der er fortalt om Rom Flyveplads kommandant, og jeg lagde mærke til, at flere mere eller mindre helhjertet gerne ville vide, hvad der var blevet af ham efter krigen.

Alle mente, at han ikke kunne være blevet straffet af de allierede, for Böesken var på ingen måde krigsforbryder, men en på alle måder korrekt og pligtopfyldende tysk officer, der ikke på nogen måde var ude på at genere danskerne udover, hvad krigen gjorde nødvendigt.

Løjtnant Hintzelen.

Endnu et menneske skal omtales i historien om Rom Flyveplads, og det er den tidligere nævnte "invalide løjtnant".

I november 1943 fik Flyvepladsen en ny næstkommanderende, det var en løjtnant på omkring 35 år. Det sagdes, at han havde fået sin officersrang i krigen og ikke havde været på officersskole, men fået udnævnelsen som personlig fortjeneste for sin indsats. Løjtmanten var invalideret på venstre ben og gik med stok, hvilket ikke forhindrede ham i gå lange ture i plantagen.

Han havde også ukontrolable nervøse trækninger i venstre side af ansigtet og navnlig lagde min meddeler mærke til, at hans venstre øjenbryn permanent sitrede, det så væmmeligt ud, sagde han. Løjtnanten var meget slank og ret høj, og han hed "sådan noget som Hintzeln eller Hintzelen" og han havde længere og bredere ordensbånd end kommandanten.

Det blev fortalt, at Hintzelen som sergent havde fløjet kampfly lige fra krigens begyndelse i 1939, bl.a. skulle han have deltaget i kampene i Nordafrika.

Hans invaliditet skyldtes, at han var blevet skudt ned i sommeren 1943 og derefter havde ligget på sygehus og rekonvalescenthjem, lige til han tiltrådte tjenesten på Rom Flyveplads.

Han udskilte sig fra de øvrige tyske befalingsmænd ved aldrig at gå med den obligatoriske tjenestepistol.

Også på anden måde udskilte løjtnant Hintzelen sig fra de øvrige tyskere her på Rom, og det var fordi, at han gik i kirke.

Min meddeler fortæller, at såvidt han var orienteret, forstod Hintzelen ikke mange danske ord om overhovedet nogen, da han ankom til Flyvepladsen.

Alligevel søgte han Rom kirke, hvor han stilfærdig satte sig på en af de bagerste pladser og derfra opmærksomt fulgte gudstjenestens forløb. Han gik ikke til alters, men kom temmelig tit i kirken, og havde "vistnok" også i den anledning nogle samtaler med præsten, som han hilste med samme ærbødighed som vores almindelige danske menighed gjorde.

Løjtnant Hintzelen virkede både høflig og venlig på de danske arbejdere, han smilede sit, på grund af trækningerne i ansigtet, mærkelige smil, når og hvor han mødte dem, og han hilste med en let hovedbøjning, når de hilste på ham. Men han søgte, ligesom de øvrige tyske officerer, ikke kontakt med danskerne på Flyvepladsen.

I 1944 fik Hintzelen en dansk veninde. Hun var omtrent jævnaldrende med ham og af samme højde, men kraftigere uden på nogen måde at være tyk. Hun var ikke særlig køn, men havde et sky nærmest bange smil, når de danske arbejdere hilste på hende og Hintzelen, når parret gik eller kørte tur på flyvepladsområdet.

Det var som om, at hun skammede sig overfor os danskere over, at hun gik med en tysker. Hun havde da ellers ikke mere eller mindre grund end os, der tjente vort brød i tysk tjeneste til at skamme sig, hun fulgte kærlighedens lov, vi fulgte pengenes lov.

Løjtnant Hintzelens veninde sagdes at stamme fra egnen sydøst for Ringkøbing. Hvor og hvordan de havde truffet hinanden vides ikke.

Det var tydeligt, at de virkeligt holdt af hinanden.

At pigen var nazist kunne der ikke være tvivl om, for hun gik med nazikvindernes tegn i sin spadseredragts knaphul, men om medlemskabetvar andet og mere end et til formålet hensigtsmæssigt paradenummer vides ikke.

Hun var på ingen måde udfordrende eller agiterende siger min meddeler, der iøvrigt af hele sit hjerte undte den invalide løjtnant al den glæde han nu kunne få gennem sin danske veninde. Om kæresteparret gik i Rom kirke ved min meddeler ikke, med derimod, at "de nogen gange skulle have søgt søndagsgudstjenesterne i Gudum kirke".

Løjtnant Hintzelens funktion på Rom Flyveplads, foruden at han var næstkommanderende, var primært, at være flyveleder, hvad han jo også, i kraft af sin fortid må have haft alle forudsætninger for at kunne bestride. Min meddeler siger, at tyskerne fortalte, at når et beskadiget fly bad om landingstilladelse, var det altid Hintzelen, man tilkaldte i Flugleitung, for at han skulle hjælpe havaristen sikkert ned.

Sluttelig om Hintzelen oplyses, at han tilsyneladende var total afholdsmand hvad angår spiritus, det fortalte tyskerne i hvertfald min meddeler.

For løjtnant Hintzelen og hans danske forlovede gælder det samme som for de øvrige på Flyvepladsen tjenestgørende tyskere, at vi ikke ved, hvad der er blevet af dem efter den 5. maj 1945.

Den meddeler, der fortalte om løjtnant Hintzelen sagde, at han havde kigget efter ham og hans forlovede, da englænderne var kommet til Rom, men at han ikke så noget til parret, og aldrig har set dem siden, men at han har spekuleret over, om de mon er blevet gift og flyttet til Tyskland, eller hvis de ikke er, hvad der så er blevet af Hintzelens danske pige.

Flyveraktivitet på Rom Flyveplads.

Så må tiden være inde til en omtale af de oplysninger, jeg har fået om selve flyveaktiviteten på Rom Flyveplads.

Jeg har kun hørt 2 større foretagender omtalt, det første var i snevinteren 1941-42, hvor Landwerk-folkene pludselig en eftermiddag fik besked på, at start- og landingsbanen skulle ryddes i fuld bredde for sne, normalt var kun det stykke som Roms egne fly brugte til starter og landinger ryddet og markeret, da man kunne forvente "besøgende fly".

Himlen var den dag overtrukket med et tykt lag sneskyer - det var fredag, og danskerne i Landwerk forstod ikke, at der kunne flyves i det vejr, men udførte naturligvis ordren.

Der kom imidlertid ingen fly den fredag, og om natten sneede det igen kraftigt over flyvepladsen.

Lørdag morgen lå der et nyt tykt snetæppe over hele flyvefeltet, og den sne skulle væk aldeles omgående. Det blev straks denne morgen klar for de danske arbejdere, at der var noget stort i gære, for tyskerne var, lige fra toppen og nedefter, besat af en hektisk aktivitet og tydeligt nervøse for ikke at have flyvepladsen ryddet for sne, til de besøgende fly kom.

Altså gik alle til rådighed stående personer, danske som tyske, igang med at rydde sne væk, selvom der stadig hang store snetunge skyer over hele Lemvigegnen.

Om eftermiddagen kom så flyene, og danskerne gjorde store øjne, for bølge efter bølge af Messerschmitt Bf 110,ere kom ind over pladsen lagde an til landing, og kom alle godt ned.

34 stk ME 110,ere kom som gæster, det er det højeste antal fly, der nogensinde har været på Rom Flyveplads.

Hvorfor kom de?

Grunden fik danskerne snart at vide. Det gjalt om at beskytte en større tysk konvoj af skibe, der sejlede fra Tyskland op langs den jydske vestkyst med forsyninger til de tyske styrker i Norge. Sådanne konvojer sejlede jo regelmæssigt uge efter uge, men aldrig før var de blevet så effektivt beskyttet mod luftangreb, som denne blev det.

Vejret på Rom Flyveplads var meget uklar, men alligevel startede ME-110, erne i grupper á 6 fly og satte kurs mod konvojen, efter ca. 1 time startede de næste 6 fly og fløj ud til konvojen, hvorefter de første vendte hjem. Flyvningen foregik, fortalte tyskerne, på en sådan måde, at der permanent var var 12 fly over konvojen mens 12 andre var på vej ud og 12 på vej hjem.

På denne måde opnåede konvojen maximum af jagerbeskyttelse, fordi dels de 12 fly over konvojen og de 12 fly på vej derud, så altid havde benzin nok ombord til at kunne klare en endog langvarig luftkamp med evt. angribende englændere.

Roms egne ME 110,ere skulle "kun" danne reserve og ellers danne sædvanlig luftsikring af deres flyveplads.

Denne vældige luftaktivitet var slut søndag aften, og konvojen var kommet godt til Norge uden tab.

Der blev ikke ydet en tilsvarende luftdækning, da konvojen skulle tilbage til Tyskland igen.

En af mine meddelere siger, at have hørt, at nogle af konvojens skibe var sejlet hjem gennem de indre danske farvande og altså dermed til tyskkontrollerede Østersøhavne.

Det andet større flybesøg på Rom Flyveplads fandt sted "engang i det sene efterår 1943", og beskrives således:

En dag blev der pludselig hektisk aktivitet her på Rom Flyveplads. Der blev i lynende fart kørt bomber frem, både de store 500 kg og de små 250 kg fra bombeskjulene på de specielle blokvogne, som vi ellers aldrig havde troet ville komme i brug til andet end interne bombetransport på Flyvepladsen.

Bomberne blev kørt op til flyvefeltet, ligesom tankvogne og ammunitionsvogne stod klar med deres forsyninger.

Der var blæst luftalarm, og vore 3 ME 110,ere startede og indtog deres sædvanlige og kendte kredsen i store og langsomme cirkler omkring Flyvepladsen højt oppe under den iøvrigt næsten skyfri himmel.

Vi, de danske arbejdere i Landwerk blev selvfølgelig nysgerrige og vi blev da heller ikke skuffede. Fra vest kom 7 store Dornier 215 eller 217 ind og landede på Flyvepladsen. Flyenes besætninger blev trakteret ved flyene med kaffe og kage fra kantinevognen.

Flyvepladsens kommandant var tilstede ved bombeflyene hele tiden, hvad der hindrede danskerne i at gå tættere på, det turde de ganske enkelt ikke.

Flyene blev tanket op og genladet med bomber, så hurtigt det kunne lade sig gøre, og så snart det var overstået, startede de 7 fly igen og forsvandt i samme retning som de var kommet fra.

Vi så, hvordan flyene, straks de var i luften, sluttede sig sammen i tæt formatiom, det så meget imponerende ud.

Vore vagtfly kom ikke ned, og luftalarmen blev ikke afblæst, så vi ventede på, hvad der videre ville ske. Vi måtte jo ikke genoptage vort arbejde, sålænge der herskede alarmtilstand, så vi kunne med god samvittighed blive ved med at kikke op mod Flugleitung, hvor benzinvognene, ammunitionsvognene og bombetransportvognene stadig holdt, og vi gættede på, at de ventede på flere fly, og vi gættede rigtig, ca. 20 min efter at det første hold bombemaskiner havde forladt pladsen, kom 2 maskiner af samme type ind og landede. De blev optanket og fik ammunition ombord, men ikke bomber, og det hele gik i roligt tempo uden noget af det tidligere hastværk.

Da de 2 fly var kørt ud til start og var gået i luften, så vi at rækken af forsyningsvogne kørte tilbage til deres udgangspositioner, særligt kikkede vi efter bombetransportvognene, der af traktorer blev kørt tilbage til depotområdet.

Så afblæstes alarmtilstanden og vore vagtfly kom ned, og vi gik i arbejde igen.

Om eftermiddagen fik vi af vore tyske venner i jordpersonellet at vide, at bombeflyene var startet fra en flyveplads i Norge, og at de havde angrebet en engelsk konvoj i Vesterhavet. Rom Flyveplads var så blevet valgt som nærmeste gentanknings- og genladningsstation.

De 7 første fly var altså fra vores flyveplads gået ud til et nyt angreb på konvojen, mens de 2 sidste kun var gentanket og genladet, hvorefter de fløj tilbage til deres base i Norge.

Ifølge alle de oplysninger, jeg har kunnet få, er det her skildrede det eneste det eneste bombeangreb, der er udgået fra Rom Flyveplads under hele 2. verdenskrig.

Der er heller ikke rapporteret nogen nedskydninger af allierede fly foretaget af vagtflyene fra Rom Flyveplads, men derimod vides med sikkerhed, at indtil flere løsrevne og drivende engelske spærreballoner er blevet skudt ned over havet af ME 110,erne.

Det fortælles også, at en ME 110,er er gået til angreb på en drivende mine, der truede med at drive ind i Thyborøn kanal.

Gang på gang er vagtflyene landet på Rom Flyveplads efter aktion

mod fjenden, som der officielt blev sagt, hvor flyene havde sod om kanon- og geværmundingerne, men hvad de egentlig havde skudt på vides ikke.

En af mine meddelere fortæller, at han en dag i november 1942 arbejdede sammen med en tysker oppe ved kommandanturen og hørte radioen i Flugleitung "gå for fuldt drøn og åbne vinduer", og at han var klar over, at det var et fly i luften, der snakkede med flyvelederen i Flugleitung.

Af sin tyske arbejdsfælle fik han så forklaringen på, hvad der foregik i luften. Det var en af Roms ME 110,er, der havde observeret 3 døde engelske flyvere, der drev om på deres redningsveste ca. 60 km fra kysten ud for Thorsminde slusen.

ME 110,eren dykkede 3 gange ned over dem for at se, om de var i live.

Den tyske flyver holdt sig herunder i løbende kontakt med Rom Flyveplads og rapporterede, hvad han så. Den tyske pilot spurgte bl.a. om der havde nogen rapporterede luftkampe over området om natten. Flugleitung på Rom sendte spørgsmålet videre til Grove.

Svaret kendes ikke, og min meddeler siger, at han heller ikke ved om de 3 englændere blev hentet i land og begravet kristeligt, eller om de bare fik lov at drive videre.

Kun en enkelt gang er en af de i krigens begyndelse så frygtede Junckers JU 87 "Stuka" blevet rapporteret på Rom Flyveplads.

Det var i forsommeren 1943, hvor et lettere beskadiget eksemplar mellemlandede på vej fra Norge til fabrikken Veserflug i Bremen, hvor den skulle hovedrepareres.

Også Tysklands bedste propeljagertype Focke-Wulf Fw 190 har tilsyneladende kun gæstet Rom Flyveplads 1 gang.

Der kom 2 stk af typen en dag ved middagstid i sensommeren 1943, og de blev der til sidst på eftermiddagen.

Min meddeler fortæller, at det han navnlig hæftede sig ved, da han så dem, var deres "meget høje ben", den kraftige propel og stjernemotor samt det, i forhold til Roms Messerschmitt fly, enorme drøn når Fw 190 startede.

Yderligere bemærkede han, at hvor ME 109 "skrævede med benene" så var Fw 190 "nærmest stærkt hjulbenet".

Radarbærende jagerfly har også været på Rom Flyveplads, men de har aldrig været stationeret der. 3 af mine meddelere omtaler Messerschmitt Bf 110,ere med et mærkeligt stort stativ i næsen. På danskernes forundrede spørgsmål om, hvad det dog skulle bruges til, svarede tyskerne, at det var en slags radioantenne, der gjorde, at jagerflyet kunne se sin fjende i mørke og usigtbart vejr.

Det grundede danskerne meget over, men kunne ikke få yderligere forklaring.

Der har ifølge mine meddelere aldrig landet og startet jetfly fra Rom. De siger alle, at hvis der havde jetfly der, ville de med garanti havde lagt mærke til det.

Som argument imod jetfly på Rom tæller også, at de bruger et andet brændstof, og der har aldrig været andet end alm. flyverbenzin i tankanlægget.

Med hensyn til sikre angivelser af, hvilke eskadriller, der har været repræsenteret på Rom Flyveplads, har det, som tidligere nævnt, været meget svært og meget tidskrævende at få bare tilnærmelsesvis rede på. Kun 1 eskadrille kan med sikkerhed identificeres, og det er "GRÖNHERTZ" = grønhjerte eskadrillen.

Messerschmitt Bf 109 fra denne kendte eskadrille har været på Rom som vagtfly.

Det grønne hjerte er det eneste sikre eskadrillekendetegn, der er blevet opgivet mig. Ellers vrimler det med iagttagelser, der ikke lader sig præcist stedfæste som hørende til nogen eskadrille.

Følgende farveskema kan dog stykkes sammen, så må det være op til læserne at finde ud af, hvor de beskrevne fly hører til.

Messerschmitt Bf 110

- Blåsort overside af krop og planer, hvidgrå underside
- Sortgrøn overside af krop og planer, lyseblå underside
- Brungrå overside af krop og planer, lyseblå underside
- "Beskidtgrøn" overside af krop og planer, lyseblå underside
- "Kulsort" overside af krop og planer, "snehvid" underside

Det kan tilføjes, at de brungrå, de lignede oksebremsen klæg, helt afgjort synes at have været langt de talrigste af vagtflyene på Rom Flyveplads, det er i hvertfald den bemaling de fleste af mine meddelere husker.

Af præcise detailbeskrivelser af bemalingen af ME 110,erne på Rom nævnes følgende: Kraftig gul underside af næsen, vingetipperne og forkanter og overkanter af sideror. Hajmund bemaling af næserne, bl.a. af de radarbærende fly. Hvid underside af næsen, hvor resten af flyenes underside var lyseblå. Helt mørkeblåt, som den yderste cirkel af RAF kokarde, haleparti og mørkegrøn overside af den øvrige del af flyet. Røde propelspinnere med hvid spiralbemaling. Gule propelspinnere med rød spiralbemaling. Grønne propelspinnere med gul spiralbemaling. Blå propelspinnere med hvid spiralbemaling.

Der tales her udelukkende om fast stationerede vagtfly på Rom. "gæsteflyenes" bemaling er ikke medtaget har.

For Messerschmitt Bf 109 gælder det, at de "beskidtgrønne" var de mest almindelige. 2 af mine meddelere omtaler omhyggeligt og med stor sikkerhed, at de har set ME 109,ere på Rom med helt hvide næsepartier, hvor propelspinneren og hele forkroppen til cockpit og vingeforkanter var snehvide, dog med matsort overside af motorhjælmem, resten af flyene var olivengrønne også hele sideroret.

Der er på Rom set helt lyseblå vagtfly ME 109, altså samme farve på både over- og underside. For bemalingen af propelspinnerne på ME 109 gælder samme farver som nævnt under ME 110.

Der er een gang set et af de tyske flyveresser på Rom Flyveplads. Der blev gjort meget stads ud af ham lige fra landede i sin ME 110, eskorteret af 3 eller 6 fly af samme type, mine meddelere er ikke enige om antallet, og til han senere samme dag fløj videre igen med sine følgesvende.

Da en af mine meddelere spontant sagde at han hed "noget der mindede om gullerod eller gullop", kan der næsten ikke være tvivl om, at den berømte jagerpilot, der i sommeren 1941 gæstede Rom Flyveplads må have været den daværende Oberleutnant Gordon Gollob, der var tjenestgørende i 3. Zerstörengeswaders 76. gruppe.

Gordon Gollob gik ud af krigen i 1945 med rang af oberstløjtnant, og havde da 150 luftsejre, hvoraf de 144 var fra østfronten.

Foruden Gollob har endnu en højt dekoreret, med ridderkorset, ME 110-pilot gæstet Rom Flyveplads, men ham har jeg ikke navnet på. Han beskrives som en "rigtig germaner, flot bygget og med lyst hår og blå men iskolde øjne".

Min meddeler, som var ganske tæt på ham, fortæller, at han nærmest løb fra sit fly, der som alm. praksis var kørt op foran Flugleitung efter landingen, og ind i Flugleitung, hvor han gav sig til at skælde ud og råbe meget højt, om hvad ved han ikke.

På den vrede ridders fly var der malet flere kokarder på siden under cockpittet, der markerede de nedskydninger han havde, hvor mange og fra hvilke lande husker min meddeler ikke.

I 1943 indtraf der en hændelse der undrede alle mine meddelere meget, det var en smuk eftermiddag hvor, fik man at vide dagen efter, et tysk ammunitionstransportskib, der i et døgnstid havde ligget for anker ud for Thyborøn, blev angrebet voldsomt af engelske fly.

Skibet sprang i luften og sank.

Der blev ikke blæst luftalarm på Rom Flyveplads, og ikke et eneste fly gik i luften for at tage kampen op med englænderne og forsvare det mere eller mindre forsvarsløse skib med den sprængfarlige last.

Hvorfor i alverden gik Rom og Thisteds fly ikke det ulykkelige skib til undsætning, når det nu blev angrebet så at sige lige uden for de 2 flyvepladsers "vinduer". Ingen af mine meddelere forstår det, og de har heller ikke kunnet få en forklaring på årsagen til det for dem at se totale svigt.

Ellers var, fortæller mine meddelere med stor enighed, Roms vagtfly gevaldigt ivrige for at gå op og slås med englænderne, så snart de fik en lejlighed til det, der gik yderst sjældent en uge uden en eller flere alarmer, og efterhånden som den allierede luftaktivitet, bombeoffensiv mod Tyskland, tiltog i styrke, blev der jo også flere mål at jage for vagtflyene på Rom.

Som tidligere fortalt, er mine kilder på Flyvepladsen svundet stærkt ind efter januar 1944, så nogen sikker statistik over flyveaktiviteten i 1944-45 har jeg ikke kunnet få, ud over de enkelte beretninger jeg har fortalt tidligere.

Det synes dog at stå klart, at der i løbet af 1944 er iværksat en rationering af flystarterne fra Rom Flyveplads. I hvertfald siger mine meddelere samstemmende, at fra sommeren 1944 blev der ikke fløjet med samme intensitet som tidligere, men der blev fløjet.

Således fortæller en af de meddelere, der ikke arbejdede på flyvepladsen men passede sin lille landejendom i Prebensgårdhuse, at han og hans kone en aften i september 1944 nær var blevet skræmt fra livet af fly fra Rom Flyveplads.

Manden og konen og deres 2 små døtre og en søn var blevet meget bange da "nogle fly" var kommet lige hen over tagryggen på husmandsstedet.

Manden var løbet ud i gården for at se, hvad der foregik og fik øje på "de sædvanlige jagere fra Rom", Messerschmitt ME 110, der i trætophøjde forfulgte hinanden, så der har formentlig været tale om en øvelse. Der var meget stærk motorlarm på Flyvepladsen, men hvad der egentlig foregik den aften, fik han aldrig at vide.

Alle danskere, også dem, der boede i nærheden af Rom Flyveplads vidste, at det ikke gik tyskerne særlig godt i 1944. En af dem fortæller, hvordan han en aften mødte 4 flyversoldater, der var på vej mod deres vagtsteder i Nødskovens vestrand, det var efterår og koldt og soldaterne så ud til at fryse. Min meddeler hilste på soldaterne og de på ham og de kom i snak.

Derved fik han lejlighed til at se, hvad soldaterne skulle spise og drikke på deres aftenvagt.

De havde en meget stor termoflaske nærmest en dunk med sig, og da han fik lov at kikke i den, kunne han se bunden igennem "kaffen", og deres madpakke var ligeså spartanske, hvad han senere har grundet en del over, da tyskerne jo bare kunne forlange, hvad de ville have af officielt købte madvarepartier til deres garnisoner i Danmark, i dette tilfælde til mandskabet på Rom Flyveplads.

Oplevelsen af den åbenbare dårlige mad- og kaffeforsyning til flyversoldaterne overbeviste mere end noget andet denne min meddeler om, at Tyskerne var ved at tabe krigen, for når de ikke engang kunne holde deres soldater velforsynet med mad og drikke i et godt landbrugsland som Danmark, hvordan måtte det så ikke se ud for dem andre steder i verden.

Skydebanen

Så kommer tiden, hvor jeg skal beskrive den sidste lokalitet med hensyn til byggeri på Rom Flyveplads, og det er skydebanen for håndvåben i Nødskoven.

Mange linier vil jeg ikke ofre på den, fordi læserne selv kan gå ud og se den den dag i dag.

Skydebanen blev brugt af frihedskæmperne og af Hjemmeværnet indtil ca. 1980.

Skydebanen i skoven er nem at finde. Kommer man fra Ringkøbing ad Lemvig-Ringkøbing landevejen så drej ind ad skovvejen til venstre umiddelbart efter at du på din højre hånd har passeret indkørslen til den nuværende "Lemvig Flyveplads", alias Hovedvagten på Rom Flyveplads.

Drej så igen til venstre ad den nordsyd gående skovvej, så kommer du lige ned til skydebanen, der er gravet ned i den sandede hedejord og tager sig meget malerisk ud med den vilde natur, der er ved at overvinde menneskenes bygningsværk.

Skive- og materielskurene er nu væk og frønnet, helt og halvråddent træværk ses over den sammensunkne dækning, men imponerende er "Tyskernes triumfbue" som min meddeler kaldte den høje hvide jernbetonbue, der er støbt i 1941 af firmaet Wright-Thomsen & Kjær.

"Triumfbuen", der formodentlig har haft skiver ophængt i sig, er virkelig overraskende, gå selv ind og se den. Den vil sikkert i mange år endnu stå som et bastant minde om en ond tid for Danmark. Ja Triumfbuen i Nødskoven er på sin vis ligeså imponerende som de i jorden skjulte betonbunkers.

Skydebanen er omgivet af meget høje jordvolde med tæt granskov, skydebanens bund er fugtig og, så jeg og mine ledsagere, et ideelt opholdssted for smukke fint byggede frøer, der hoppede forskrækket rundt, da vort selskab kom og forstyrrede freden på stedet, hvor tidligere gevær- og maskinpistolsalver har braget gennem skoven.

Vi skal huske, at det ikke kun var Flyvepladsens besætning, men også ungarerne, der benyttede skydebanen, dog aldrig samtidig med deres tyske allierede.

Det går med mig her på skydebanen, som det gik oppe i bunkersområderne, jeg falder i tanker om al den aktivitet, der har været og som så få kender noget til idag, og som de unge generationer slet ingen viden vil få om, hvis ikke jeg får nedskrevet, hvad de, der har arbejdet her i små 5 år, har fortalt.

Vi går tilbage til bilerne og kører op til hovedlandevejen, hvor vi gør et lille stop, for at tage afsked med vore vejvisere, i nordvest skinner solen på Rom kirkes tage og tårn, og jeg kommer til at tænke på det tyske kort og instruks til piloterne, der påbød disse at lavest tilladelige højde over Rom kirketårn var 26 m.

Så er rundgangen/rundturen på Rom Flyveplads slut, jeg håber, at lærerne har haft udbytte af tålmodighed og sit tidsforbrug ved at følge mig omkring på dette nu historiske sted. Tilbage er kun at berette ganske kort om de årlige generalinspektioner af Flyvepladsen i krigsårene og en kort repetition/klarlægning af Luftwaffes kommandoforhold i Danmark og Rom Flyveplads indplacering heri.

Generalinspektioner

Generalinspektionerne blev, som ordet siger det, foretaget af den kommanderende tyske flyverchef i Danmark, der kom på inspektion på alle Luftwaffe anlæg i Danmark een gang om året.

Naturligvis herskede der forud for et sådant besøg, der formodentlig har været varslet i god tid, stor travlhed for at alt både fly og faste anlæg samt mandskabet, skulle være så veltrimmet og præsentabelt som overhovedet muligt.

En af mine meddelere, som overværede generalinspektionerne i 1941 og 1942 siger "at på ham virkede det nøjagtigt som at se overlægen på Kommunehospitalewt i Århus, han kom også med en hel "hale" af tjenende ånder efter sig og gik fra seng til seng. Her var det bare en fin general, der gik fra anlæg til anlæg og undersøgte og beså alt, hvad han nu fattede interesse for dette eller hint". Citat slut.

I 1941 kom generalen og hans stab med biler til Rom Flyveplads. I 1942 kom han med fly fra Sjælland, en olivengrøn Junckers JU-52 med lyseblå underside.

Hvad der kom ud af disse generalinspektioner, fik danskerne aldrig at vide, men de lagde alle mærke til den enorme afstand, der var mellem flyversoldaterne og for den sags skyld også de lokale officerer og så generalen. Der var klasseforskel så det battede.

Hvem var så den tyske øverstbefalende i Danmark, vil læserne vel nu naturligt spørge, og jeg skal straks svare herpå, og mit svar gælder naturligvis udelukkende for Luftwaffe, Hæren og Marinen havde jo deres egne chefer, som ikke skal nævnes her.

Den 09.04.1940 - 10.05.1940: General Leonhard Kaupitsch, der jo tillige var øverstkommanderende for samtlige tyske tropper i Danmark af alle 3 værn. Det siger noget om den betydning tyskerne tillagde

Danmark først og fremmest som altafgørende operationsbasis for invasionen i Norge, og til sikring af adgangsvejene til Østersøen.

Her havde Luftwaffe en altafgørende rolle. General Kaupitsch stabschef var major Bruhn.

Den 10.05.1940 - 29.09.1943: General Ritter von Schleich, Stabschef major Henschel

Den 29.09.1943 - 11.05-1944: General Andreas Nielsen, Stabschef oberstløjtnant Eggebrecht

Den 11.05.1944 - 01.10.1944: General Walter Schwabedissen, Stabschef Hauptmann doctor Jansen

Den 01.10.1944 - 21.12.1944: General Rudolf Meister, Stabschef Hauptmann doctor Jansen

Den 21.12.1944 - 05.05.1945: General Holle, Stabschef oberleutnant Pohle

Fra 1942 var der imidlertid også en anden slags generalinspektion, og den var alle tyske militærpersoner bange for, og angiveligt kom denne inspektion til at gælde alle 3 værn.

Det var den meget frygtede hærgeneral Nomann. Han rejste rundt med særlig fuldmagt i alle de besatte lande og kom i hver eneste tysk militærforlægning. Hans opgave var at "støvsuge" stedet for kampdueligt mandskab af alle grader til fronttjeneste.

Det siger sig selv, at general Nomann blev uvenner med samtlige generaler, som måtte finde sig i, at han stjal mandskab fra dem og dermed forringede disse kommanderende generalers mulighed for i givet fald, at føre et energisk og kraftigt forsvar af deres ansvarsområde.

Det er general Nomanns inspektioner, jeg tidligere har hentydet til, når jeg har omtalt tyskernes skræk for disse inspektioner. For også soldaterne på Rom Flyveplads var mildt sagt hundeangste for at blive sendt til østfronten, blev de derimod sendt til vestfronten, blev de nok kede af det, men ikke ulykkelige og skræmte, som når der var tale om "deportation" til østfronten, som en af mine meddelere fortæller det.

General Nomann kom imidlertid med en såkaldt "Führerordre" altså en permanent fuldmagt fra selveste Adolf Hitler, så ingen general kunne lægge ham hindringer i vejen, når han kom på sine uvarslede "plyndringstogter efter kanonføde" som tyskerne i Rom kaldte det. Kun de flyvende besætninger kunne general Nomann ikke tage med sig eller kommandere andet steds hen.

Det samme gjalt ubådsbesætningerne, men bortset fra disse 2 grupper var ingen personelkategori fredet, tværtimod var alle fredløse, og general Nomann var altid på jagt.

Om det tyske flyvevåbens fordeling og kommandoforhold i Danmark skal følgende oplyses.

Fra september 1939 til 8. april 1940 altså dagen før "Operation Weserübung" (besættelsen af Danmark og Norge) blev sat i værk, var det 10. Fliegerkorps, underlagt O.B.D.L., generalløjtnant Hans Geisler der varetog og havde ansvar for udarbejdelsen af de luftmilitære planer for det tyske angreb på Danmark og Norge, og tilsyneladende er der intet sluppet ud om disse forberedelser til nogen af de mange militæratacherer ved de udenlandske gesantskaber i Berlin. Danmark fik jo som bekendt masser af advarsler forud for den 9. april 1940, men ikke en eneste af disse advarsler omtaler, mig bekendt, de planlagte luftoperationer.

Det blev også 10. Fliegerkorps, der indledte og gennemførte luftkrigen mod Danmark og Norge.

Den 10. maj 1940 gav Oberkommando der Luftwaffe Generalløjtnant Geisler ordre til at hans 10. Fliegerkorps skulle afløses i Danmark og Norge af Luftflotte 5, og at der samtidig skulle oprettes en selvstændig Luftwaffekommando for Danmark-Norge, der fik titlen "Luftwaffegebiet Nordraum".

Afløsningen og kommandoetableringen var gennemført den 16. maj 1940 og tog altså kun 5 dage, det siger noget om tysk grundighed og navnlig hurtighed og organisationstalent.

Her i Danmark havde det tyske luftvåben sit hovedkvarter og operationscentral i Ålborg indtil Fliegerhorst Grove (Karup) var færdig og blev taget operativt i brug den 1. september 1941, samme dato som Rom, Esbjerg, Knivsholt og Ry blev erklæret operationsklare.

Det tyske luftvåbens betegnelse for sin højeste kommandomyndighed i Danmark lød således "Dienststelle General der Deutschen Luftwaffe in Dänemark" der var underlagt Luftgau 11 Hamburg-Blankenese, der igen var underlagt Luftwaffenbefehlshaber Mitte.

Luftflotte 5 opererede fra Danmark og Norge frem til den 10. oktober 1944. Det var således Luftflotte 5, der stod for opbygning og etableringen af de tyske flyvepladser i Danmark og hele luftforsvarssystemet for Danmark, samt hele det luftmilitære kommandosystem herhjemme.

Fra den 1. januar 1944 var Luftflotte Reich, der primært bestod af jagerregimenter og rekognoseringseskadriller i nævnte størrelsesforhold, blevet øverste luftmilitære kommandomyndighed i Danmark.

Den 11. maj 1944 udnævntes "Fliegerführer Dänemark" til sideordnet chef med den kommanderende tyske hærgeneral i Danmark.

Denne stillingsudnævnelse skal naturligvis ses som en direkte følge af den stedse voldsommere allierede luftoffensiv mod

Tyskland, der nødvendiggjorde fuldstændig dispositionsfrihed for den tyske flyverchef i Danmark. Han skulle have myndighed til, om han skønnede det nødvendigt, at kunne afvise ordrer eller ønsker fra Marinen eller Hæren og altså også fra den tyske øverstkommanderende i Danmark.

Det kommandoforhold kan være årsagen til Luftwaffepersonellet på Rom Flyveplads skildrede holdning overfor de tyske militærenheder i Hæren.

Fra den 1. april 1945 var det alene Luftflotte Reich, der havde kommandoen over hver eneste tyske fly og flyversoldat i Danmark d.v.s. at fra denne dato indgik alle enheder af Luftflotte 5 i Luftflotte Reich.

Endelig skal nævnes, at det var Fliegerkorps 9, der indgik i Luftflotte 5, der ledede den operative planlægning for de tyske flyverstyrkers indsats i og fra danske og norske flyvepladser.

Sammendrag af oplysninger vedrørende den militære situation i Danmark fra ca. den 1. januar 1945 til den 5. maj 1945, udarbejdet på grundlag af oberst A. Hartz og oberstløjtnant K.J. Poulsens vurderinger således som disse forhold forelå i den danske generalkommando i 1946.

Oplysningerne var til brug for en aktuel vurdering af Danmarks forsvarsmuligheder samt den nye hærordning, som skulle iværksættes i forbindelse med Den danske hærs genopbygning efter 2. verdenskrig.

General Lindemann

Den tyske øverstkommanderende i Danmark var i de omtalte måneder den 62 årige generaloberst Georg Lindemann tidligere hæderkronet chef for 18. tyske arme på Østfronten. En mand der havde vist sit værd fuldt ud under det tyske tilbagetog på Østfronten. En mand der havde vist helt usædvanlige evner til sammenhængende improviseret forsvar af større eller mindre geografisk begrænsede områder, og som var en mester i lynhurtige og derfor overraskende lokale modstød ind i den fremstormende fjendes rækker.

Lindemann blev derfor betegnet af fagfæller som "Generalen der fik fjenden til at snuble, omend han ikke kunne standse ham men i høj grad forsinke ham i en tid, hvor hver vunden time var af yderste vigtighed for de overalt vigende tyske styrker".

På samme måde havde generaloberst Lindemann vist sig som en glimrende organisator af taktisk samvirke mellem højst uens styrker af alle værn (styrker af højst uens værdi og kampkraft). Ligeledes havde Lindemann erfaring i benyttelse af ikke tyske hjælpetropper.

Det var derfor, at generaloberst Lindemann blev udpeget til kommanderende general i Danmark.

Der var altså ikke tale om nogen retrætepost eller sekundær kommando, nej der var i høj grad tale om en udnævnelse, der nøje passede til det øjeblikkelige taktiske behov for en leder, der kunne og ville udnytte alle til rådighed stående midler for at holde Danmark længst muligt for Tyskland, og som, hvis det blev nødvendigt, kunne levere de allierede en så stærk modstand som overhovedet muligt, hvis det kom til en slutkamp på dansk område.

Af sine stabsofficerer i Danmark betegnedes generaloberst Lindemann som en illusionsløs skarphjernet general, der krævede en jernhård diciplin opretholdt på alle niveauer i de af ham underlagte styrker.

Det var i høj grad også påkrævet i krigens sidste måneder.

Straks ved sin ankomst til Danmark, sin kommandoovertagelse, holdt generaloberst Lindemann et møde med sine nærmeste underordnede, nemlig chefen for de tyske flyverstyrker i Danmark og chefen for de tyske marinestyrker i Danmark, og sammen med dem og sin stab opstillede han de muligheder, der var for at forsvare dansk område mod allieret indtrængning.

Ifølge Lindemanns stabsofficerer gjorde generalobersten et stærkt indtryk på mødedeltagerne.

Han vurderede situationen yderst realistisk og nøgternt, og i løbet af et par uger forelå hans operationsplaner og forholdsordre, der i korthed kan beskrives således:

1. Allieret invasion må imødeses først og fremmest som en storstilet luftlandsætningsoperation med tyngdepunkt i Jylland/Fyn, primært for at afbryde forbindelsen mellem Tyskland og de i Norge stående tyske styrker.

2. Allieret indtrængen søværts nordvest fra og ned i de danske farvande med en større eller mindre invasionsstyrke kan ikke gennemføres på grund af vore omfattende minespærringer og kystartilleristillinger samt vor marines MTB-styrker og dværg u-både. På dette felt har vi ingen grund til frygt.

3. Vi kan ikke påregne forstærkninger af nogen art fra Tyskland. Forsvaret/kampen skal derfor føres med de her i landet stående styrker, der skal være klar til at optage vigende enheder i sig og straks søge dem indsat i kampen. Her tænkes først og fremmest på fly og marineenheder.

4. Bornholm skal, af hensyn til vore tropper af alle 3 værns tilbagegang, holdes for enhver pris længst muligt og uden hensyn til egne tab. Bornholm må forventes invaderet i en samtidig aktion sat ind mod øen fra luften og havet.

Det vil ikke være muligt at sende forstærkninger til Bornholm fra det øvrige Danmark.

Det må forudses, at det bliver russiske styrker, der vil angribe Bornholm også af den grund er det af afgørende betydning, at vore styrker på Bornholm fører den mest energiske forsvarskamp.

5. Den i punkt 1 påregnede allierede luftlandsætning i Jylland/Fyn vil evt. blive udstrakt til samtidige angreb på samme vis på den sjællandske øgruppe, men i så fald vil det kræve ganske overordentlig store styrker af fjendens, og da de ikke kan modtage forsyninger, støtte fra panser og artilleri, vil de befinde sig i en overordentlig kritisk situation, og vi vil have gode muligheder for at slå dem fuldstændigt, såfremt vi optræder resolut og omgående, hvilket jeg både forventer og fordrer.

6. Det må forventes, at fjenden i forbindelse med en luftlandsætning i Jylland, der må påregnes at finde sted samtidig i hele halvøens længde og bredde med tyngdekraft på begge sider af Limfjorden, vil foretage ganske overordentlig kraftig luftangreb på vore flyvepladser og kystartilleristillinger, for om muligt at kunne landsætte forstærkninger først og fremmest at panserstyrker.

Det må forudses, at fjenden ikke vil vige tilbage for endog meget store tab af egne styrker for at gennemføre en sådan landsætning på Jyllands Vestkyst. Esbjerg og Thyborøn vil være at anse som de sandsynligste landgangssteder efter nedkæmpelse at vore styrker. Men iøvrigt må hele den jydske vestkyst anses for mulig invasionskyst.

En overrumplingsaktion af vore styrker i Jylland kan ikke finde sted fra fjendens side, sålænge som vore flystyrker og kystartilleristillinger og minespærringer ud for og på kysten er intakte.

7. Fjenden vil, ved en invasion, arbejde tæt sammen med den her i landet opererende partisanbevægelse, som må formodes at ville angribe vore styrker overalt i Danmark umiddelbart før eller senest samtidig med, at fjenden iværksætter sin invasion. Vi må, på grund af de danske partisaners virksomhed, være forberedt på afbrydelse at vore telefon og trafikforbindelser, jernbaner, broer og veje.

Hvor stærke de danske partisanstyrker er, ved vi ikke, men vi må hverken over- eller undervurdere dem. Vi skal gå ud fra, at de er ligeså godt organiserede som vi oplevede, at de franske var det ved invasionen der, og at der mellem den danske partisanhær og vore invaderende fjender er en næsten fuldkommen og vel forberedt fælles aktionsplan og dermed en fuldstændig koordinering af indsatsen.

Enhver form for partisanangreb på vore styrker og disses materiel skal imødegås med største hensynsløshed uden hensyn til de skader og tab, der måske derved påføres den danske civilbefolkning og dansk ejendom.

Luftnachtrichten.

På et punkt har jeg ejendommeligt nok ikke truffet en eneste meddeler, der har kunnet give bare den mindste oplysning om en bestems funktion på Rom Flyveplads, og det undrer mig meget.

I den tyske militærhistoriker Jägers bog "Geshickte der Luftnachrichten truppen 1939 - 45", står der bl.a., at 2 luftnachtrichten regoments Stab og Gerätekolonne 2 var garnisoneret på Rom Flyveplads under krigen.

Dette faktum er der åbenbart ikke en eneste dansker, der har registreret.

I samme bog står der, at Rom Flyveplads var et Gerätstützpunkt underlagt flyvestation Ålborg Vest og fra 1943 Fliegerhorst Grove (Karup) og at Rom var i brug hele krigen igennem.

Vi får at vide, at tyske tropper havde øvelsesplads ved Fousing, og at tyskerne havde en kommandostation i Tim kro, ved vejkrydset og at denne kro under krigen var ejet af en "frau Christoffersen".

Hvad angår øvelsespladsen ved Fousing så var den brugt af tyske hærsoldater fra Struer og kommandostationen i Tim kro var ligeledes hærens, men angivelig med en eller anden forbindelse til Rom Flyveplads.

Artilleriskydebane

Det vides med sikkerhed fra Statsskovvæsenet, at der i 1942 blev etableret en kanonskydebane for svært tysk feltartilleri nord for Rom Flyveplads med standplads "i nærheden af Marieboel" og målområde på Gudumlund Hede, hvad der passer godt med kilometerafstand, da der var tale om så svært skyts som 15 cm.

Disse kanoner kræver en sikkerhedssone på mindst 30 km i skudretningen.

Ifølge oplysninger fra Statsskovvæsenet skød tyske artillerienheder på denne bane helt op til vinteren 1944-45 med stor intensitet. Det var faktisk ikke sjældent, at der også lød kanonskud herfra i foråret 1945 helt frem til kapitulationen.

Der var også, og det er det interessante i denne forbindelse, skydeplads for luftværnsskyts, og det indgik i Rom Flyveplads luftforsvar, men kaliberet kendes ikke for disse kanoner, desværre.

På skydepladsområdet lå der fra eftersommeren 1944 ca. 1000 mand, det var ikke tyskere, men Ukrainere og andre sydrussere, der havde meldt sig frivilligt til den tyske hær i efteråret 1941.

Disse russere betegnedes af både tyskere og de omkringboende danskere, der var på talefod med dem, som "nærmest desperate og livsfarlige at komme i nærheden af", årsagen var naturligvis det forestående tyske sammenbrud og den derefter følgende tunge skæbne, der uvægerligt måtte blive dem til del, når de blev sendt hjem til Rusland igen, "de arme djævle" som en af mine meddelere kaldte disse mennesker, og han udtrykte faktisk medfølelse med ukrainerne, der blev sendt tilbage og dermed formodentlig skudt for landsforrædderi.

Fruerhøj Ungdomsskole

Endnu en lokalitet skal nævnes, og det er Fruerhøj ungdomsskole. Der har boet evakuerede Polske og Hollandske børn, men fra januar 1945 blev den uddannelsesgarnison for 300 tyske rekrutter fra det tyske hærinfanteri. Blandt disse var der flere "fanatiske Hitlerjugend drenge".

Disse rekrutter forsøgte en tilnærmelse til Luftwaffepersonellet på Flyvepladsen, der jo var deres nærmeste tyske nabo, men ifølge mine meddelere lagde flyvertropperne tydelig afstand til "dem på rekrutskolen".

Disse benyttede dog Flyvepladsens infirmeri og skydebane for håndvåben, men havde ellers ikke noget samkvem med Flyvertropperne.

Umiddelbart efter befrielsen den 5. maj 1945 blev Fruerhøj ungdomsskole belagt med 90 unge danskere i alderen 18 - 25 år, hvoraf en del var fra København og det øvrige Sjælland.

De blev nu i arbejdshold på 15 - 20 mand sat til at nedbryde og afbrænde de træbarakker, der var rejst omkring Ungdomsskolen, samt medvirke til opførelse/genopstilling af tyskerbarakker på Flyvepladsen og dens nærmeste omgivelser til de mange flygtninge, der nu kom til Rom.

Der blev holdt meget streng diciplin bl.a. overfor de unge danske arbejdere, hvad der også var nødvendigt, fordi disse hurtigt fandt ud af, at de kvindelige tyske flygtninge, der nu kom til Rom Flyveplads, var kolosalt nemme at få til elskerinder, af den simple grund, at de unge danskere på Fruerhøj fik god og rigeligt mad, hvad de hungrende tyskere ikke fik i større omfang, så for

madvarer kunne de unge danskere købe sig til alle de veninder de overhovedet orkede at konsumere, som en af mine meddelere ironisk kaldte det.

Der blev udfoldet meget store anstrengelser for at forhindre de unge danskere i at få samkvem med kvinderne blandt de tyske flygtninge.

Kvinder og børn i alle aldre var klart i overtal i forhold til mændene, der næsten alle var gamle og udlevede.

De unge danske mænd var ligeglade med smitterisiko, fortæller mine meddelere, de ville have fat i det lette kvindelige bytte, og både de og kvinderne benyttede alle midler til at komme i kontakt med hinanden, og rent faktisk var det kun direkte arrest, der kunne holde vore unge landsmænd i ave.

Nogle af dem måtte simpelthen sendes hjem til deres hjemkommune for at forhindre deres stormløb på de tyske kvinder.

Disse problemer varede faktisk lige til Flygtningelejren blev ophævet og betegnende nok, fortæller en af mine meddelere, at da de sidste flygtninge drog afsted fra Rom, havde en ung tysk kvinde og hendes danske ven fra Fruerhøj gemt sig i en af barakkerne.

Parrets planer var så, at hun skulle holde sig skjult i en af de mange tyske bunkers eller blokhuse, og så skulle han forsyne hende med mad og drikke, indtil de sammen kunne stikke af til hans hjemegn.

Nu blev de opdaget, og hun sendt bagefter de øvrige flygtninge, og han kom i husarrest et par dage.

Da flygtningene var væk og kæmpebarakbyen skulle bortryddes som tidligere omtalt, faldt en af arbejdslederne fra Fruerhøj i en af flygtningenes latrinbrønde. Han var nær ved at drukne, men blev dog reddet i sidste øjeblik.

Så meget var der at fortælle om Fruerhøj ungdomsskole.

Så vil jeg slutte dette skrift med at fastslå, at den sidste observerede militære flyvning fra Rom foregik i januar 1945, og at det med sikkerhed var 2 af de nye Junckers JU-188 rekognoceringsmaskiner, der en kort tid opererede fra Rom Flyveplads, men som siger min meddeler meget kategorisk, aldrig startede når der var engelske fly i luften, hvilket jo er meget naturligt.

Vi ved, at der tilsyneladende kun er udgået det ene bombeangreb fra Rom Flyveplads under hele krigen, men at Flyvepladsen har modtaget mange beskadigede fly, og at der var en fast lille jagerstyrke i mere eller mindre permanent beredskab på Rom Flyveplads.

Jeg håber inderligt, at jeg med denne meget ufuldstændige historie har sikret Rom Flyveplads fra total glemsel for eftertiden.

Maribo, den 13. maj 1983

Jørgen Nielsen

Efterskrift

1. Seks supplerende oplysninger

Enhver forfatter læser vel sit manuskrift igennem før det afsendes til bogtrykkeren, og selv om dette lille stykke jydsk historie ikke skal udgives, ihvertfald ikke af mig, så har jeg alligevel nærlæst historien og bl.a. konstateret, at jeg har glemt 6 oplysninger, som jeg derfor her skynder mig at nedskrive.

1. Den politimand, fra Statspolitiet, der opfordrede skovridder Allerup til at observere og videregive oplysninger om "udenlandske personers færdsel i hans hede og plantageområde", hed von Kohl, og trods navnet var han pæredansk.

Der blev jo set både person- og lastbiler enkeltvis i Klosterhedens skovdistrikt inden besættelsen.

At disse tyske "turister" var her i rekognoceringsøjemed, kan næppe betvivles i dag. Skovfolkene fra dengang tvivler ihvertfald ikke.

Der blev under besættelsen udarbejdet et hemmeligt meldesystem af skovfolkene til internt brug. Det fungerede på den måde, at skovfogederne i deres regnskabsbøger, som jo regelmæssigt blev konfereret med skovridderen, omtalte kronhjorte som set der eller der, en kronhjort var en eller flere tyskere eller andre uidentifecerede personer, der opholdt sig på steder i de vidtstrakte plantager, hvor tyskerne ellers ikke plejede at komme.

Dette meldesystem fungerede perfekt og blev iøvrigt suppleret med en gæv og kvik skovløberdatter, der søgte ansættelse i flyvepladsens kantine, og som lejlighedsvis kunne videregive mere eller mindre vigtige oplysninger til sin far, der så videregav dem i meldesystemet.

Desværre har jeg ikke kunnet opspore denne skovløberdatter trods ihærdig søgen.

Hun siges at være blevet gift i 1947 og flyttet til Herning.

2. Skovridder Nedergaard-Hansen fik i oktober 1944 af tyskerne ordre til at udmatrikulere og fremskaffe alle til rådighed stående kort bl.a. over boniteter i Klosterhede Plantages sydøstligste hjørne, det område der kaldes sækken.

Her skulle der, iflg. tyskerne, anlægges en regulær flyveplads til hemmelige formål. Området includerede Holmgård mosen i vest, men ikke Hestbæk mose i øst. Det til flyvepladsen bestemte område målte i retning østvest nøjagtig 3 km og nordsyd 3,8 km.

Projekteringen kom, iflg. skovridderen, vidsthok aldrig rigtig igang, ihvertfald blev der aldrig påbegyndt nogen militær indhegning eller jordarbejder i eller ved sækken. At der var tale om en rigtig flyveplads og ikke bare endnu en attrapflyveplads menes helt sikkert.

3. Der blev i alle 4 krigsår udført særlige juleflyvninger fra Rom Flyveplads til Tyskland, de foregik på den måde, at der ankom en juleflyver, som tyskerne selv kaldte den, Veinachten Flugzeug, til Rom i ugen før jul. Flyet en JU.52 alle årene, blev så lastet med gæs, ænder og slagtede grise indkøbt privat af Flyvepladsens garnison til slægt og venner i Tyskland, hvortil maskinen fløj direkte fra Rom. Der var ingen køleanlæg i flyet, der jo blot var en alm. militær transportmaskine, men Luftwaffes personelorganisation sørgede for en meget hurtig og sikker aflevering af de så eftertragtede varer til familierne i Tyskland.

4. Fredag den 30. juli 1982 fik jeg følgende telefoninformation - opringning fra en af mine meddelere:

Mens Flyvepladsen og Flygtningelejren var under nedbrydning i første halvdel af 1950,erne, gik en meget interesseret vestjyde rundt på området og gav sig i snak med både skovfolk og arbejdere. Han sagde, han ville skrive Flyvepladsens historie og bad altså os om oplysningertil dette formål. Vi hjalp ham alt det vi kunne, men vi har aldrig hørt noget om, hvad der kom ud af denne mands opklaringsarbejde, eller hvad det er blevet brugt til, måske i en samlet historisk fremstilling af de tyske militære anlæg her i Jylland.

5. Over døren til O-Heim, hovedindgangen, hang der en stor flot model af Junckers JU 87 Stuka. Der var mange danske arbejdere, der gerne ville have haft den. Modellen var ca. 2 m vingefang, men dens skæbne kendes ikke.

6. Brand- og redningskøretøjerne fra Rom Flyveplads blev inden flygtningene kom dertil kørt til CB-kolonne Thisteds kaserne i Thisted, hvor de indgik i det gryende Civilforsvars Beredskabs Materieldepot.

Hvad der senere er blevet af disse køretøjer, vides ikke.

2. Ingeniørens beretning

Så skal disse beretninger om Rom Flyveplads afsluttes fra min hånd, og det bliver med et referat af en lang samtale med en nu 77 årig dansk ingeniør, der bl.a. arbejdede med udvidelserne af Rom Flyveplads fra 1941.

Jeg har med vilje ikke medtaget ingeniørens beretning tidligere i dette skrift, dels fordi jeg først fik kendskab til vedkommende i maj 1982, og dels fordi han ikke var ansat direkte på Rom Flyveplads, men arbejdede i den landsdækkende tyske organisation "Rüstungsstab Dänemank", dels jeg højt og helligt har lovet ikke at fortælle om hvilke firmaer, der fik store kontrakter med denne tyske centralorganisation for tysk byggeri i Danmark.

Det løfte har jeg overholdt.

Jeg mener, at ingeniørens beretning er så betydningsfuld, at den skal med, da denne min meddeler havde et større overblik og et strategisk begrundet syn på Rom Flyveplads.

Det tog mig temmelig mange telefonsamtaler at få ingeniøren til at indvilge i at give mig sin vurdering af Rom Flyveplads og dens placering i det tyske flyvepladsnet i Danmark, men som han endte med at sige:

"Jeg mener ikke, den danske tankegang og mentalitet har ændret sig en tøddel trods erfaringerne, vi indhøstede under 2. verdenskrig. Vi er nøjagtig ligeså blinde og døve for faresignalerne nu fra øst, som vi dengang i 1930,erne var det for faresignalerne fra syd. Det har skuffet mig personligt, og derfor tror jeg ikke på, at det hjælper at skrive en historie ned, som den du nu er igang med.

Danskerne vil simpelthen ikke blive klogere. Vi vil ikke lære af historiens tale, og det er, mener jeg, vores nations største achilleshæl.

Jeg tror på, at Danmark pånyvil blive besat af en fremmed magt, måske ikke i min tid, men så senere, hvis vi da ikke vender 180 grader rundt i vor politiske tænkegang, og styrker vort forsvar og vor forbindelse med NATO.

Personlig er jeg indgroet pacifist, og jeg har aldrig været soldat, men jeg elsker mit fædreland, selvom jeg har arbejdet for tyskerne og tjent gode penge hos dem.

Jeg er nemlig også realist, og min realitetssans siger mig, at Danmark aldrig nogensinde vil få lov til at ligge hen som militært ingenmandsland.

Rusland er indstillet på, at alle lande i Europa skal blive kommunistiske. Det er åbent og ærligt sagt i en hensigtserklæring og vist i praksis, hvor det lokale styre har været svagt og vaklende, tænk på tragedierne i Randstaterne, Polen, Ungarn og Czekoslovakiet.

Russerne vil have verdensherredømmet, det er deres erklærede mål, og det lægger de jo egentlig ikke mere skjul på, end Hitler gjorde det i 1930,erne.

Jeg personlig har lært historiens lektie, jeg har arbejdet sammen med mange kloge og dygtige tyskere i krigsårene, og det sam

arbejde forvandlede mig fra "den blåøjede godtroende dansker til de kolde realiteters mand" og disse realiteter siger mig uskrømtet, at hvis vi ikke vågner op og styrker vort forsvar af al vor magt og sikrer basefaciliteter til vore NATO-partnere, så de kan komme os effektivt til hjælp, så bliver vi et lige så nemt offer for Russisk ekspansionspolitik, som vi 1940 blev det for den tyske.

Jeg tror ikke vi vågner op, dertil er det danske flegma for indgroet, og derfor vil det ikke undre mig, om den flyveplads, som du beskæftiger dig så ivrigt med, vil blive genetableret af russerne, hvis da ikke raketvåbenudviklingen, som jeg ingen forudsætninger har for at vurdere objektivt, gør en genanlæggelse af Rom Flyveplads for unødvendig i russisk krigsøjemed.

Umiddelbart vil jeg anse en genanlæggelse af Rom Flyveplads for meget sansynlig, da vi jo under krigen så, hvor stor brug tyskerne gjorde af den som nødlandeplads for fly, der var ved at løbe tør for brændstof efter togter ud over havet, og samme rolle vil Flyvepladsen i Rom givetvis kunne spille for russiske fly.

Rusland står jo i nøjagtig samme situation nu som tyskerne gjorde det i deres overvejelser, før de startede 2. verdenskrig. For Tyskland gjalt det om at forhindre fjendtlig indtrængen gennem de danske bælter og stræder til Østersøen.

Denne sikring kunne de kun opnå ved at besætte Danmark og Sydnorge og bygge stærke kystforter og gode flyvepladser der.

Rusland bliver nødt til at gøre nøjagtigt det samme, hvis de vil forhindre allierede d.v.s. NATO-styrker i at optræde i Østersøområdet, og derfor gætter jeg på, at såvel Rom som hele "Vestvolden" op lange den Jydske Vestkyst vil genopstå, og igen med tyngdepunkt i "Festung Hansted", hvor de vel bare stiller raketter op i stedet for kanoner, eller gøre begge dele, for jeg kan ihvertfald personligt stå inde for, at bunkersanlægget deroppe og andre steder hurtigt vil kunne tages i brug igen efter nødvendige reparationer, forstærkninger af betonen og for nye våben nødvendige udvidelser og tilføjelser. Det var nemlig virkeligt godt kram, vi byggede dengang.

Jeg beder blot til, at russerne ikke får glæde og nytte af de gamle tyske fæstningsanlæg og flyvepladser."

Den gamle ingeniør ser alvorligt på mig, da han siger det.

Vi sidder i hans hyggelige hjem i Ikast, der med solide møbler tykke tæpper og malerier og mange bøger giver indtryk af solid velstand, kun farvefjernsynet ser ud til at være nyt, alt det øvrige inventar er tilsyneladende gamle gedigne og værdifaste ting.

Ingeniørens hjemmehjælper er lige gået, og hun har sørget for en dejlig tår kaffe og smurt franskbrød med ost.

Vi sidder i et par højryggede grøntpolstrede egetræslænestole med udskårne armlæn og fødder, imellem os har vi det store egetræs kakkelbord med udskårne kugleben, en hvid dug og mågestels service udgør opdækningen.

Ingeniøren er en høj noget duknakket mand. Hans tynde hår er gråt men hans brune øjne i det stærkt rynkede ansigt bag de stærke briller i guldinfatning lyser klart og skarpt imod min.

Han ser lige på mig, når han taler.

Han er iklædt grå bukser, en tyk hjemmejakke og sorte sko.

Det er mit indtryk, at han nøje har overvejet, hvad han vil sige og passer på, ikke at komme ind på noget, der er imod ham.

Straks da jeg var budt indenfor, gentog han hvad han havde sagt i telefonen, at han ikke ville svare på andre spørgsmål, end dem der omhandlede Rom Flyveplads, og at han forbeholdt sig ret til at afbryde samtalen, hvis jeg kom ind på emner, han ikke ønskede drøftet.

Det var derfor ikke med ret store forhåbninger, jeg kørte til Ikast fra min ferieadresse i Skjern. Jeg må dog sige, at han var langt mindre forbeholden, end jeg havde ventet, hvad jo også referatet viser.

Da vi havde kaffen overstået, tændte ingeniøren en cigar med mavebælte, og bød også mig en, som jeg afslog, da jeg ikke ryger og fik istedet et glas martini.

Efter at have forhørt mig under kaffedrikningen havde han åbenbart besluttet, hvad han ville fortælle, og efter indledningen, som jeg har gengivet ovenfor følger her, hvad han mere fortalte:

Rom Flyveplads har jeg besøgt velnok en 14-15 gange i løbet af krigsårene, og sidste gang jeg var der var i efteråret 1944, og da holdt der forresten 5 store JU 88 bombere oppe foran Flugleitung, og de tog sig meget imponerende ud.

Rom Flyveplads har aldrig været nogen stor flyveplads, det var meningen, at den skulle have været væsentlig større, men det blev opgivet. Den var først og fremmest nødlandeplads og deployeringsbase for Fliegerhorst Grove, og andet og mere blev den faktisk heller aldrig.

Vi havde flere gange færdigbearbejdede planer fremme til udvidelse af såvel flyvefelt som hangar- og værkstedsfaciliteter, men uvist af hvilken grund blev disse planer aldrig ført ud i livet, men det gjalt iøvrigt også for mange andre tyske anlæg i de sidste krigaår, både flyvepladser, havne og bunkerslinier, lejre, m.m.

Der blev heller aldrig anlagt den til flyvepladsen i Rom færdigprojelterede jernbane, og i det hele taget tror jeg, at tyskerne var tilfredse med pladsen, som den var.

Den opfyldte sit beregnede formål udmærket.

Det var først og fremmest at tage mod fly, der på grund af benzinmangel eller havari, skulle ned på nærmeste flyveplads, og jeg tror, at det har reddet mange tyske fly fra nedstyrtning.

Rom Flyveplads var jo en decideret kyst-flyveplads, men der har mig bekendt aldrig været startet bombeangreb fra den. Ihvertfald ved jeg, at der ikke har været stationeret bombeeskadriller på den.

Det er rigtigt, at der lå store ammunitions- og bombelagre på Rom, men det skyldtes udelukkende at Rom som tidligere nævnt var deployeringsbase for eskadrillerne, der var stationeret på Grove, og som altså i givet fald kunne operere fra Rom, hvis Grove blev slået helt eller delvis ud.

Jeg kan også huske, at der var projekteret ret store benzindepoter i underjordiske tankanlæg, og at bl.a. jeg selv forhandlede med danske firmaer om bygningen af disse tankanlæg i det tidlige forår 1944. Det var ret så omfattende en historie, for tankene skulle indstøbes i betonkapper og have 3 m jord over sig, og i denne jord skulle der plantes grantræer.

Påfyldnings- og sugestutsene skulle placeres ved skovvejene.

Der skulle ikke være nogen form for motordrevne pumper ved disse tanke, men meningen var, at flyvebenzinen skulle suges op af de tankvogne, der skulle hente benzinen.

Hvis jeg ikke husker forkert, og det tror jeg ikke jeg gør, skulle det samlede tankområde kunne rumme 1 tusinde tons flyvebenzin fordelt i 75 tanke.

Dette store benzindepot skulle placeres i Brundhededal skoven øst for Kælderhøj og altså beliggende 3 km ret øst for Rom Flyveplads regnet fra Flyvefeltets sydøstre hjørne.

Jeg kan huske, jeg havde en række møder med Bauleitung folkene på Rom og i Lemvig. Jeg var i den anledning flere gange på Rom Flyveplads og ude i skovstykket til opmåling og projektering, foruden jeg selv og Bauleitung folkene deltog skovfogeden altid, det var som skovridderens repræsentant, kan jeg huske.

Det var meningen, at bygningen af benzindepotet skulle starte omkring denn 1. juni 1944, men på stabskontoret i Ålborg, hvor jeg jo arbejdede, fik vi kontraordre i de sidste maj-dage, dog således, at vi ikke måtte "smide projektet væk" eller projektere noget andet i det nævnte skovområde, der vedblivende skulle være reserveret til det store flyvebenzindepot.

Det blev dog som nævnt aldrig til noget alligevel, og der blev ikke foretaget så meget som et spadestik i skoven.

Meningen med det store benzindepot ved Rom Flyveplads var, at det skulle sikre rigeligt med benzin til natjagerregiment "Drontheim" JU 88 natjagerfly på Grove.

De skulle kunne tankes op her og evt. kun operere fra Rom Flyveplads, hvad de dog aldrig kom til. Citat slut.

Jeg, Jørgen Nielsen, har ikke medtaget den store del af ingeniørens beskrivelse, der angik forhandlingsforløbet med danske byggefirmaer, da jeg ikke i den finder noget af betydning for Rom Flyveplads, men jeg var glad for oplysningerne om det store planlagte benzindepot, som ingen andre af mine meddelere omtaler.

Sluttelig skal det med, at ingeniøren med stor sikkerhed siger, at han flere gange under projekteringsrejserne til Rom Flyveplads lagde mærke til, at der kun var 1 eller 2 fly på Flyvepladsen, og en enkelt gang så han slet ingen, men som han siger, de kan jo have stået ude i felthangarerne.

Endvidere omtaler han de 5 JU-88 bombefly, de er formodentlig "gæstefly".

- - - SLUT - - -

Supplementsblade

til min bog "LUFTSTØTTEPUNKT ROM 1940 - 1945

Oplysninger jeg har modtaget efter at min bog er udkommet på Lemvig bibliotek.

Maribo, den 15. marts 1984

Jørgen Nielsen

Refshalevej 25, 4930 Maribo

------ o O o ------

Supplementsblad nr. 1

I forrige uge modtog jeg følgende detailoplysninger om de 2 flaktårne på Rom Flyveplads fra en tidligere arbejdsmand i Ulfborg, Jylland.

Han fortæller:

I forsommeren 1944 blev jeg sammen med et par andre fra Landwerk afdelingen sat til at forstærke siderne på vore flaktårnes platforme.

Forstærkningen bestod i at vi 30 cm inde på platformen rejste en ny væg af 1" tykke brædder med 2" kantstillede høvlede støtteplanker.

Da væggene var bygget, udfyldte vi mellemrummet med sand, efter at vi først havde placeret en lægte som forstærkning nedenunder platformen hele vejen rundt langs kanten. Denne lægte blev anbragt lige under den nye væg. Foroven lukkede vi "sandkassen", som vi kaldte dem, med et høvlet og pløjet plankelåg.

Det var tydeligt, at de tyske vagtsoldater var glade for denne indbyggede forstærkning, de fortalte os, at de 30 cm kunne standse alm. maskingeværkugler, kaliber 7,62 mm, når disse blev affyret fra fly.

Fra anden side har jeg fået følgende oplysning:

Depotforvalteren i Unterkumt på Rom Flyveplads hed Nörn, han var ca. 35 år og havde rang af Oberfeltwebwl. Han beskrives som en uhyre venlig og omgængelig mand, der havde det bedst tænkelige forhold til danskerne, der arbejdede i Landwerk sektionen.

Det fortælles også, at Nörn viste de danskere, han i perioder fik tilkommanderet som medhjælpere, stor åbenhed og tillid og bl.a. fortalte nogle af dem om sine egne personlige forhold.

Nörn beskrives som "temmelig tørstig" og meget glad for exportøl. Kort sagt var han til tider fordrukken, men han gjorde det skjult og frygtede, ligesom alle andre militærpersoner på Flyvepladsen, kommandantem, hvis denne skulle opdage hans periodiske drikkeri.

Både tyske og danske depotarbejdere dækkede over Nörn, da de jo ikke havde nogen interesse i at skade ham, tværtimod, de havde det jo godt, når de var på arbejde i hans afdeling.

Der var dog et tilfælde, hvor det var ved at gå galt for ham.

En dag han var halvfuld, stjal et par danskere en P-38 automatpistol med alt tilbehør fra depotet, hvor de havde arbejde. Da Nörn blev ædru og opdagede tyveriet, blev han meget ulykkelig. Der var imidlertid også et par af hans tidligere danske medarbejdere, der havde opdaget tyveriet.

Det var sket på den måde, at de der havde stjålet pistolen, var så dumme, at de havde forsøgt at sælge den til en af deres arbejdskammerater.

Tyvene, der var meget unge, havde slet ikke tænkt på de konsekvenser, det kunne få ikke alene for depotforvalteren, men så sandelig også for dem selv og de andre danskere i Landwerk sektionen. De danskere, der ved salgsforsøget opdagede tyveriet handlede da også lynhurtigt. De tvang de 2 tyve til straks sammen med dem at gå ned på depotet og aflevere pistolen til Nörn og samtidig give ham en undskyldning.

Nörn blev naturligvis meget glad, nu var han jo reddet. Sagen fik altså en for alle parter en heldig udgang, der sluttede med, at de 2 tyve blev overflyttet til bunkersbyggeriet ude ved kysten, og ikke mere kom til at arbejde på Rom Flyveplads.

Dette skete ganske stille ved formand Poulsens mellemkomst.

Formand Poulsen var dansktalende tysk sønderjyde, og han kom til Rom Flyveplads i slutningen af 1942 og ansattes i Landwerk hos hr. Gütke.

Om Poulsen fortælles også, at han altid gik med "tyskerkasket" selvom han var civil. Han var ca. 50 år, ihvertfald ikke yngre. Han var nazist og gik med partiemblem, men var ikke fanatiker.

Han stod på god fod med danskerne på Flyvepladsen uden at være ven med nogen af dem.

En af mine meddelere fortæller om ham, at da ME-110,eren kørte ind i flaktårn vest, da havde han hentet sit fotografiapparat og med det gik han op til ulykkestedet og fotograferede det hele.

Det skulle han imidlertid aldrig have gjort, for det blev der virkelig ballade over.

Poulsen fik en general skideballe af hr. Gütke, der af Flyverpolitiet var kaldt op til Bauleitung, efter at de havde arresteret Poulsen.

Fotografiapparatet blev åbnet og filmen trukket ud i dagslys og dermed ødelagt. Poulsen fik dog sit apparat igen, men med udtrykkeligt påbud om ikke oftere at fotografere "militære ting" uden tilladelse, og hvis han ikke overholdt forbudet "da kunne man skam sagtens finde et andet arbejde til han på Østfronten".

Efter denne salut var Poulsen kureret for al fotograferingslyst.

Men han var både vred og bitter på sine overordnede.

Fra en meddeler i Vesttyskland er følgende oplysning modtaget den 14 ds.:

Chefen for Luftnachtrichten truppen på Rom Flyveplads hed Alfred Neugebauer og hans rang var Oberleutnant.

Luftnachtrichten truppen var en selvstændig afdeling af Luftwaffe, men naturligvis på lokalt plan, som på Rom, kommandomæssigt underlagt kommandanten, når det drejede sig om jord-

forsvar og hvis Flyvepladsen blev angrebet fra luften eller søen.

Bortset herfra levede luftnachtrichten personellet deres eget liv forstået således, at de om hverdagen ikke indgik i flyvepladspersonellets arbejdsplan, men i kraft af deres funktion fik deres ordrer og direktiver fra deres hovedkvarter på Fliegerhorst Grove.

Daglige konferencer mellem lederen af luftnachtrichten tropperne og kommandanten sikrede, at der ikke opstod kommandomæssige problemer eller tjenstlige divergenser mellem flyvepladspersonellet og luftnachtrichten tropperne, der jo spiste og boede i samme belægningsområde.

Fra samme meddeler i Vesttyskland kommer også følgende pålysning.

Rom Flyveplads feltpostnummer var 10797.

Dette er vigtigt at vide, hvis nogen vil efterforske Flyvepladsens historie i "Wehrmacht Ankunft herter, Eichenborn, Damm, Berlin.

Efter feltpostnummeret står Horstkommandantur A (0) 102 - XI

Supplemenstblad nr. 2

Maribo, den 6. april 1984

Referat af en telefonsamtale med en mand fra Lemvig, der ringede i går eftermiddag kl. 15.20.

Jeg har læst din bog, og i den skriver du, at du ikke har kunnet få nogen oplysning om Rom Flyveplads i den sidste tid det tyske luftvåben brugte den.

Det er at den særlige grund, jeg ringer til dig, det er ikke fordi, jeg kan hjælpe dig særligt meget, men jeg har personligt oplevet Flyvepladsens tyskere på nært hold i april 1945, og den oplevelse beviser ihvertfald, at der var flyversoldater på pladsen endnu på daværende tidspunkt, og derfor får du historien, så kan du jo bruge den eller lade være.

I april 1945 var jeg netop fyldt 24 år, jeg er sjællænder af fødsel og er udlært gartner og var af min fagforening sendt til Lemvig i 1941 for at tage "det ledige arbejde der var" hvilket vil sige det særdeles godt betalte tyskerarbejde.

Vi var 5 mand, alle ugifte, der blev sendt herover, og for mit vedkommende har jeg aldrig fortrudt det, folk herovre er venlige og flinke, og så betyder det naturligvis også meget, at jeg mødte min kone her giftede mig, og siden da har boet her altid.

Jeg arbejdede dengang ikke ved mit fag, men kørte som medhjælper, jeg havde ikke stort kørekort, hos en lastbilvognmand i Nørre Lem, hans navn behøver du ikke at få.

Jeg kan fortælle, at han som de fleste andre erhvervsdrivende i Vestjylland havde tjent godt på tyskerne, men nu i 1945 gjorde alt hvad han kunne for at optræde nationalt og lægge størst mulig afstand til alt, hvad der var tysk.

Jeg arbejdede først ved fæstningsbyggeriet ved kysten og blev ansat hos ham i sommeren 1944, og det var hovedsageligt tørv, vi kørte rundt med til folk. Vi havde "kakkelovn" på lastbilen, og jeg havde efterhånden lært at passe kakkelovnen, så vi til fælles fornøjelse for chaufføren og mig ikke havde ret mange driftstop på grund af gasmangel.

Dækproblemer havde vognmanden mig bekendt aldrig med nogle af sine 3 lastbiler, fordi han havde sikret sig rigeligt, mens han kørte for tyskerne.

En dag i april 1945 var min chauffør og jeg og endnu en makker på vej til Holstebro efter nogle reservedele til mejerimaskiner, der skulle bruges hurtigt, derfor var vi for engangs skyld sluppet for den evindelige brændselskørsel.

Det var på denne tur, vi kom til at snakke om Rom Flyveplads, og vi var enige om, "at den brugte tyskerne sgu da ikke mere" for siden engang i efteråret var der vidstnok ingen, der havde set fly starte og lande der.

Vi var jo unge og nysgerrige, så da vi var kommet så langt ad Holstebrovejen i Kronhede Plantagen, at vi var ud for Flyvepladsen og ikke havde set så meget som skyggen af en tysker, og var kaffetrængende, ja så gjorde vi, tankeløse som vi var, holdt ud for en lille skovvej, der førte mod vest ind i skoven mod Flyvepladsen.

Der var noget så fredeligt med stille vejr og fuglesang og solskin, så da vi havde drukket vores kaffe, blev vi enige om, at det da kunne være sjovt, at gå en tur ind ad skovvejen og se, om der lå nogle forladte tyske anlæg der.

Vi vidste jo udmærket, at Flyvepladsen lå lige på den anden side af plantagen, men vi var som sagt helt overbeviste om, at tyskerne havde forladt pladsen, fordi vi lige fra det tidlige efterår 1944 ikke mere så de ellers så alm. flyversoldater på gaderne i Lemvig. Og hvor der tidligere kørte "flyverbiler" i Lemvig næsten alle ugens hverdage, så havde vi siden efteråret kun set en enkelt engang imellem og sluttede heraf, snusfornuftige som vi var, at tyskerne havde rømmet pladsen.

Vi 3 unge danskere gik altså ind i plantagen ad skovvejen, der ikke var bredere end en enkelt kørebane, og vejen virkede ikke mere brugt end andre sekundære jordveje i en dansk skov. Der var kun de sædvanlige dybe hjulspor med græs/lyng og sand imellem.

Der var heller ikke nogen af de ellers i Vestjylland så kendte tyske skilte, hvor der på dansk og tysk var skrevet: Giv agt, Livsfare Landminer, og så med et dødningehoved med korslagte knogler ovenover.

Der var heller ikke så meget som 1 m hegn af nogen art eller låge, så langt ned af vejen, som vi kunne se, så vi gik roligt og snakkede.

Vi var imidlertid ikke kommet mere end godt og vel 50 m ind af skovvejen, før en tysk soldat ca. 50 m foran os trådte ud på vejen med front mod os.

Soldaten var helt givet en flyversoldat, for han bar den gråblå uniform, vi jo kendte så godt. Han var i fuld feltmæssig udrustning med gevær over skulderen og patrontasker i bæltet, hvor der sad et par håndgranater, han bar naturligvis også stålhjelm.

Vi standsede brat, og sørgede pr refleks for at holde vore tomme hænder frem foran os, så soldaten kunne se, at vi ikke havde noget våben i hænderne.

Her må jeg lige fortælle, at alle os danske, der enten arbejdede i de tyske befæstningsområder eller blot færdedes i nærheden af tyske militæranlæg, og det var hele befolkningen i Vestjylland dagligt nødsaget til at gøre på en eller anden måde, havde af politimesteren i Lemvig fået den instruks, at uanset hvornår og hvordan vi mødte et tysk vagtpost eller patrulje, så skulle vi bare stå bomstille og holde hænderne frem foran os med håndfladerne vendt mod tyskerne, så de kunne se, at vi ikke havde noget våben i hænderne.

Vi fik i samme instruks at vide, at hvis vi førte en hånd mod en af vore lommer eller tog hånden indenfor jakken, var det ensbetydende med, at tyskerne formodentlig skød på os uden varsel.

Denne instruks var vi så indlevet i, at vi nu, her i april 1945 automatisk gjorde som foreskrevet.

Tyskeren blev stående midt på vejen og så på os, og vi på ham. Så tog han geværet ned fra skulderen og anbragte det i den bekvemme hvilestilling som jægere bruger, nemlig i højre arm og med geværmundingen pegende skråt nedefter. Så førte han, uden at tage øjnene fra os, sin venstre hånd op til højre brystlomme og trak en fløjte op af den. Fløjten satte han i munden og udstødte et langt højt fløjt, der til vor rædsel straks blev besvaret af hundeglam inde fra plantagen.

Vi kom ikke til at vente længe, for ud på skovvejen kom nu 2 andre flyversoldater med en schæferhund i snor. De kom ud af plantagen samme sted som den første og mens de kiggede op mod os talte de med deres kollega. Vi var rent ud sagt "s---- bange", og vor angst blev ikke mindre, da de 2 soldater med hunden begyndte at gå op mod os, mens den første blev stående.

Vi var ved helt at gå til af skræk, da tyskerne ca. 10 m foran os slap hunden løs og den løb ivrigt knurrende og med rejste børster ned af ryggen, hen til os.

Hunden gjorde os ikke noget, men snuste til os og gik knurrende rundt om os, og vi hverken kunne eller turde røre os.

De 2 tyske soldater, som også var i feltmæssig udrustning den ene bevæbnet med gevær og den anden med maskinpistol, kom nu helt hen til os.

Den ene af soldaterne, ham med maskinpistolen, stoppede dog et par meter fra os og stillede sig i skudstilling.

Den anden hængte geværet om på skulderen og trådte helt hen foran os, dog således, at han ikke stod i skudlinien for ham med maskinpistolen.

Han sagde noget til os på tysk, men da ingen af os kunne tysk, kunne vi ikke svare ham.

Så sagde han med rolig og behersket stemme Hände Hoch, og vi parerede naturligvis omgående ordre, og vi kunne mærke Schæferhunden ved vore ben. Kors hvor var vi dog bange.

Nu blev vi grundigt visiteret, ved at tyskeren klappede rundt på vores tøj og undersøgte vore lommer. Tyskerne virkede i modsætning til os meget rolige og besindige, de gav sig god tid og vekslede af til et par ord uden at se på hinanden. De kikkede nemlig hele tiden på os.

Da visitationen var overstået, vi havde jo intet "kriminelt" på os, trådte den tysker der havde foretaget visitationen tilbage ved siden af ham, der stod og sigtede på os med maskinpistolen, så løftede han armen og pegede på landevejen og sagde stadig rolig og behersket "Herraus, Herraus", og jeg skal love for, vi forstod ham, vi vendte om, og jeg skammer mig ikke over at røbe det, vi stak i løb det bedste vi kunne op til landevejen.

Da vi på rekordtid kom derop, kikkede vi tilbage og så, at de 3 tyske flyversoldater stadig stod og kikkede efter os, og at de nu havde hunden i snor igen.

Vi nærmest styrtede hen til vores lastbil, som vi tilfældigvis havde parkeret, så den ikke kunne ses fra skovvejen. Vi hoppede ind og startede og kørte videre mod Holstebro, idet vi dog kikkede ud gennem bagruden for at se, om de tyske soldater var fulgt efter os op til landevejen.

Det var de ikke, for vi kunne ikke se dem og langsomt faldt vore bankende hjerter til ro.

Vi var ligblege alle tre, og vi kørte meget langt, før nogen af os kunne sige noget, og jeg tilstår gerne, at jeg aldrig senere i mit liv har været så bange som den dag i plantagen ved Rom Flyveplads.

Een ting havde vi konstateret og det var, at Flyvepladsen stadig var under kommando, og at det var flyversoldaterne, der var der endnu. De 3 soldater, vi havde mødt, var alle midaldrende mænd i velholdte feltuniformer, der var bestemt ikke noget lasaronagtigt over dem, deres våben, støvler og udrustning var i mønsterværdig stand, det havde vi da registreret midt i al vor skræk.

Vi kom til at snakke om den stærke dressur, som soldaternes schæferhund udviste, de havde virkelig kontrol over den. Vi snakkede også om, at soldaterne havde været yderst korrekte, de havde hverken været venlige eller det modsatte, de var heller ikke nervøse, men udførte deres standsning og visitation af os helt rolig og uden mindste ophidselse og vores snak om denne hændelse mundede ud i, at vi var helt overbeviste om, at Hvis det kom til kamp omkring Flyvepladsen, så var forsvarene rede og på vagt.

Det der siden har undret mig, når jeg tænker tilbage på dengang er, hvorfor der ikke stod så meget som et alm. adgang forbudt skilt ved skovvejen. Der var virkelig ingen skilte eller hegn langs den vej, skønt vi jo nemt kunne regne ud, at den førte ind til Flyvepladsens bagland.

Jeg tror fuldt og fast idag, at den "totale stilhed" der for os danske at se hvilede over Rom Flyveplads de sidste måneder af 2. verdenskrig skyldtes, at der var frakommanderet både fly og personel fra Flyvepladsen, men at den ikke var opgivet af Luftwaffe.

Hvor stor den tilbageblevne vagtstyrke var, har jeg ingen oplysninger om.

Jeg, Jørgen Nielsen, spurgte min meddeler, om han nogensinde havde hørt tale om, at der skulle have været "Sommer-folk" på Rom Flyveplads. Herpå svarede han:

Ja, det har jeg da bestemt både hørt og set.

"Sommer-folkene" var noget værre rakkerpak, der gik i nogle sortgrå uniformer og spillede "Kong Gullerod" her på Lemvigs værtshuse. Vi der bor heroppe, troede først det var Hipoer, som vi godt havde hørt om, men vi fik da på en eller anden måde at vide, at der ikke var talt om Hipoer men "uskadelige" danske vagter på Flyvepladsen.

Vi kunne ikke lide dem, men vi må jo nok erkende, at de såmænd var meget harmløse, når alt kommer til alt.

Vi så dem aldrig gå alene, de var altid mindst 2 sammen og mest så vi dem i smågrupper i byen og på værtshusene.

Når de var i flok var de, sådan som jeg oplevede dem, gevaldig kæphøje og krævede ind, som om de ejede hele værtshuset, men jeg har aldrig hørt, de har skudt på nogen eller været i klammeri med "rigtige danskere".

Min meddeler tænker sig lidt om, for der bliver stille i telefonen, så siger han:

Jeg tror "Sommer-folkene" forsvandt herfra ved juletid i 1944, for jeg mindes ikke at have set dem i vinteren og foråret 1945. Hvor mange "Sommer-folk" der har været på Rom Flyveplads ialt tør jeg slet ikke gætte på, men jeg tror nok, at det højeste tal jeg har set af dem på een gang her i Lemvig er en 14 - 15 stykker, flere var det i hvertfald ikke, og de var meget forskellige både i størrelse og alder.

Næh, fortsætter min meddeler, vi så meget mere til ungarerne. De boede i en lejr ud mod Ringkøbingvejen i skoven syd for Flyvepladsen. De gik i brune uniformer og så ikke ud til at tage diciplinen særlig højtideligt. Jeg mener, de kom hertil i sommeren 1944, hvem de i grunden sorterede under, har jeg aldrig fundet ud af eller truffet nogen andre danskere, der vidste.

Ungarerne dryssede meget rundt på landevejen i nærheden af deres lejr, de gik i smågrupper og tilsyneladende uden at være under kommando. De var også kun delvis bevæbnet, f. eks. hvis der gik en 6 - 7 mand bar kun 4 af dem geværer og det endda på en meget skødesløs måde. Deres uniformering var også meget uens, bortset fra farven, og der var slet ikke det system over dem, som når vi så de tyske soldater, for der var sandelig orden i både uniformering og bevæbning. Ungarerne var i krigens sidste 4 - 5 måneder langt mere almindelige i Lemvigs bybillede end flyversoldaterne fra Rom.

Ungarerne var temmelig mørklødede og nogen af dem var store velbyggede og smukke mænd, det sagde ihvertfald min daværende kæreste som jo også kastede stjålne blikke til dem ligesom alle os andre, men jeg blev sgu da helt jaloux, for jeg måtte jo stiltiende give hende ret, der var nogle flotte fyre imellem dem.

Når vi med vores tidligere omtalte lastbil kom kørende på Ringkøbing landevejen og passerede ungarerne, som var så let genkendelige i deres brune tøj, så skulede både de og vi vidst lige meget til hinanden. Vi var utrygge ved dem, men jeg må da ærlig vedgå, at de aldrig har råbt os an eller på anden måde generet os.

Jeg kan huske, at jeg aldrig har set ungarer sammen med tyske soldater hverken fra Flyveåpladsen eller de Hær- og Marinestyrker, der var garnisoneret i eller omkring Lemvig.

Ungarerne holdt sig for sig selv.

Jeg, Jørgen Nielsen, spurgte min meddeler om der var noget andet han kunne huske fra Rom Flyveplads og dens omgivelser, Det mente han ikke der var, men så sagde han, jo forresten jeg kan huske, at der i de sidste krigsmåneder var en hel del skydning i Nødskoven. Det var håndvåben, der knaldede derinde, men vi så aldrig andre soldater i nærheden af den skov end ungarerne.

Der er formodentlig tale om ganske ordinære skydeøvelser på skydebanen, der jo netop ligger i Nødskoven.

Der var da også en del overflyvninger af tyske fly i lav højde, men der var ingen af dem, der forsøgte at lande på Rom Flyveplads og vi så som sagt heller ingen, der startede derinde fra.

Der var simpelthen helt rolig på pladsen, slutter denne min meddeler sin beretning med at sige.

Supplementsblad nr. 3

Et af de spørgsmål som langt de fleste at mine mange meddelere har stillet, når vi var færdige med at snakke om Rom Flyveplads, lød: Hvorfor mon Det danske flyvevåben ikke overtog Flyvepladsen efter krigen?

Samme spørgsmål har jeg mødt, da jeg for mere end 11 år siden begyndte nogle indledende og aldrig, indtil nu, gennemførte undersøgelser om Ry Flyveplads ved Skanderborg.

Det lader altså til, at lokalbefolkningerne i de områder, hvor der af tyskerne blev placeret en militær flyveplads aldrig har fået nogen logisk forklaring på, hvorfor vi ikke selv efter tyskernes kapitulation kunne bruge de faciliteter, der nu med så stor udgift for den danske stat var blevet bygget.

Der er såvidt jeg kan skønne aldrig forsøgt på overhovedet at give befolkningen en form for forklaring på dette så naturlige spørgsmål.

Der er naturligvis en forklaring, men den er ikke officielt formuleret. Man skal simpelthen finde frem til nogle af de ansvarlige danske militærpersoner, der havde begivenhederne inde på livet dengang.

Det har jeg så efter meget møje og besvær gjort, og det blev til 2 oberster og en stabsofficiant, der alle 3 meget villigt fortalte om deres indtryk af genformeringen af Hærens flyvetropper og Marinens flyvevæsen i 1945 - 1946.

Ingen af de 3 herrer havde kendskab til hinandens fortællinger og ingen af dem er forelagt deres egen fortælling til godkendelse, ansvaret for det skrevne er altså alene mit og kan på ingen måde lægges nogen af de 3 til last.

Jeg har forsøgt at samskrive de 3 fortællinger, hvor disse har været identiske på samme måde som tidligere i denne bog.

Den ene oberst er død nu og samtalen med ham havde jeg i en helt anden anledning, men hvor vi kom ind på genopbygningen af de danske flyverstyrker, rent tilfældigt under hyggeligt samvær på et instruktørkursus for varslingsinstruktører i Flyverhjemmeværnet på Flyvestation Værløse for snart mange år siden, og da var emnet personel og materiel og ikke så meget hvilke flyvepladser vi tog i brug, men vi kom dog ind på det i samtalens løb, og disse gamle notater fra dengang har jeg nu endeligt fundet frem af mine gemmer igen.

Jeg har så sammenholdt disse notater med de 2 betydeligt nyere samtaler, den ene kun 4 dage gammel, og det kom der følgende historie ud af:

Straks efter det tyske sammenbrud den 5. maj 1945 skete der absolut intet af luftmilitær betydning hverken indenfor Hæren eller Søværnet. Der var ganske enkelt ingen, der overhovedet gjorde sig tanker om en reorganisering på daværende tidspunkt, ja det var overhovedet ikke aktuelt, og blev det for begge værns vedkommende ikke før om efteråret nærmere betegnet i slutningen af september, indtil da lå alt brak.

Af tyske flyvepladser i Danmark ved kapitulationen var følgende operative til det sidste ifølge englænderne, der foretog en inspektion af alle luftmilitære anlæg.

Inspektionen blev foretaget af 8403 Luft desarmeringsregiment, der fik hovedkvarter på "FLUKO-ÅRHUS" og som bestod af 4 jordeskadriller, der slog sig ned på hhv Karup, Skrydstryp, Ålborg og Værløse, hvorfra de så drog rundt til de mindre pladser og radio/radaranlæg og gjorde status, med det formål hurtigst muligt at ødelægge alt tyskfabrikeret krigsmateriel.

Tyske flyvepladser i Danmark

Tyskerne rådede over følgende flyvestationer under besættelsen:

- Fliegerhorst Grove, der rummede Fliegerführer Dänemarks hovedkvarterm der var direkte underlagt Luftflotte Reich.
- Fliegerhorst Aalborg, der rummede alternetiv hovedkvarter, hvis Grove skulle blive slået ud.
- Fliegerhorst Skrydstrup
- Fliegerhorst Tirstrup
- Fliegerhorst Værløse
- Fliegerhorst Kastrup

Dette var hovedbaserne for de tyske flystyrker i Danmark, og hertil kom så Flyvebådsstationerne i København og Thisted.

Hertil skal så lægges deployeringsbaserne:

- Beldringe, der var den største, og som faktisk i de 2 sidste krigsår havde en større styrke af både dag- og natjagere fast stationeret på grund af sin meget strategiske beliggenhed "lige under hovegvejen for de allierede bomberuter til og fra Nordtyskland".
- Vandel
- Knivholt
- Rom
- Thisted, for landfly
- Esbjerg, der dog i 1945 var totalt ødelagt efter et meget voldsomt amerikansk dagangreb, langt større end de berømte engelske dagangreb på Gestapohovedkvartererne i København, Århus og Odense.
- Desuden var der Den tyske pilot-grundskole på Ry flyveplads og Aunø marineflyverskole. Disse pladser var begge bygget af Danmark.
- Ry var en privat flyveplads bygget af cementdirektør og senere trafikminister Gunnar Larsen, Højkold.
- Ry flyveplads blev anvendt ret så intensivt hele krigen igennem og havde derfor et kraftigt luftværns kanonforsvar.
- Aunø blev derimod ikke benyttet ret meget af tyskerne.

Endelig skal nævnes den ufærdige Fliegerhorst Rønne på Bornholm, der aldrig nåede at blive hverken hel eller halv færdig, men hvorfra der i krigens sidste måneder alligevel opererede en hel dagjagereskadrille.

Dette var de tyske flyvepladser i Danmark i sommeren 1945, og det er nu nødvendigt at drage en sammenligning med, hvad vi selv havde af militære flyvepladser inden 2. verdenskrig.

Vi rådede over:

- Kastrup, der dog måtte deles med den civile ruteflyvning.
- Luftmarinestation København, Søværnet
- Lundtofte og Kløvermarken, Hæren
- Værløse, Hæren - vores eneste rigtige militære flyveplads.
- Luftmarinestation Slipshavn, Søværnet
- Ringsted Flyveplads, Hæren og Søværnet
- Aunø, Søværnets flyverskole

Selvom 1/3 af Hærens flyvemateriel officielt var formeret i Jydske flyverafdeling (Bristol Buldog og Gloster Gaunlet jagerne) så ejede Hæren ikke så meget som en mark i Jylland, der kunne bruges til flyveplads endsige de nødvendige faciliteter på en flyveplads. Datidens fly kunne jo godt nok starte og lande fra en alm. stor flad græsmark, men skulle der opretholdes en efter datidens forhold normal militær flyveaktivitet, krævede selv de dengang anvendte nøjsomme flytyper et minimum af basefaciliteter, og disse fandtes ikke i Jylland før 1940, når vi ser bort fra de private og civile flyvepladser.

Jydske flyverafdeling var derfor en fiktion, set fra Vestre Landsdelskommando, idet de for Jylland bestemte fly normalt var stationeret i Værløse, hvor de jo også var den 9. april 1940.

De kom kun til Jylland under manøvrer o.l., hvor de opererede fra en "mark i nærheden af de styrker, de var detacheret".

Altså så primitivt som det overhovedet kunne blive, set i forhold til f.eks. tyskernes luftmilitære anlæg i Danmark de følgende 5 år.

Når vi sammenligner antallet og ikke mindst funktionsevnen og funktionskapaciteten mellem vore luftmilitære anlæg før krigen og de anlæg tyskerne byggede herhjemme på bare 5 år, ja så er forskellen som dag og nat. Eller måske endnu tydeligere udtrykt, som at sammenligne en stendysse med en domkirke.

Således var situationen for de danske forbindelsesofficerer hos RAF, og således var den for den relativt hurtigt genskabte danske generalkommando.

Hvad i alverden skulle vi stille op med alle de flyvepladser og visuelle observationsanlæg.

Radaranlæg og elektroniske lytteposter fik vi ikke, dem ødelagde englænderne efter ca. 2 mdr forløb, hvor de tyske teknikere havde lært englænderne brugen af og samvirket mellem disse anlæg.

Tænk på, at hverken Hærens flyvetropper eller Søværnets flyvevæsen eksisterede i 1945. Der var rent faktisk intet tilbage af de 2 værnsdele, hverken mandskab eller materiel.

For Hærens vedkommende kunne man skrabe ca. 30 gamle, d.v.s. folk uddannet før krigen, piloter, observatører og flymekanikere sammen, hertil kan vi så lægge de 18 piloter, der var kommet fra hhv. RAF og Den danske Brigade i Sverige, og som var helt moderne uddannet, og hvoraf de 7 havde kamperfaring. 8 piloter var uddannet på den svenske styrtbombertype SAAB B 17, der naturligvis ikke må forveksles med den store amerikanske B 17 Flyvende fæstning.

De 8 piloter er iøvrigt de eneste danske flyvere, der nogensinde er uddannet som styrtbombepiloter, hvad Søværnet havde af B 17 piloter er ikke opgivet til mig, det er kun Hærens tal, jeg har kunnet få fat i.

Hærens flyvetropper stod altså i forsommeren 1945 med siger og skriver 18 moderne uddannede piloter, og med henved dobbelt så mange observatører og flymekanikere, der næsten alle kom fra den Danske Brigades flyverafdeling.

Vi kunne altså på Værløse Flyveplads, der var den første Hæren overtog, mønstre en personelstyrke på højst ca. 80 mand af egentlig flyvende personel.

Lad os så være storsindede og lægge et jordpersonel ca. 20 mand kontor- og befalingsmandspersonel, så var vi ikke flere. Hærens flyvertropper bestod af ialt max 100 mand - alt incl.

Ser vi så dette tal i forhold til Værløse Flyveplads bemanding i tyskertiden så ser vi, at Værløse har haft en belægningsstyrke på ca. 750 mand, både flyvere og jordpersonel incl.

Disse tal skulle klart kunne overbevise enhver om, at Hærens flyvertropper ikke kunne sætte sig på andet end netop Værløse Flyveplads i 1945, og det kun endda helt utilstrækkeligt.

Det skal da også straks siges, at det eneste der interesserede Hæren i 1945 var en grundig oprydning after tyskerne og så ellers ses arbejdet udelukkende at have drejet sig om, at få skrabet så mange befalingsmænd sammen, at man kunne begynde på uddannelsen af nye rekruthold til hurtigst mulig genskabelse af Hærens afdelinger.

Flyvertropperne stod helt og holdent i skyggen af dette arbejde.

På samme måde havde Marinen det, de var ved at "blive kvalt i minestrygnings problemer" som deres altoverskyggende opgave, og de manglede både skibe og kvalificeret mandskab, så Søværnets flyvevæsen var en reminiscens, der slet ikke var aktuel i 1945.

Dette var grunden til, at alle flyvepladser i Jylland og på Fyn lå hen uden at der blev gjort anden brug af dem end til flygtningeindkvartering, hvis de da overhovedet blev brugt til noget. I Kastrup var RAF næsten permanent repræsenteret i årene 1945 - 1948, og Værløse var tilbagegivet til den danske hær.

Ålborg lå hen som ingenmandsland, dog under RAF-kontrol, og det samme gjalt Grove/Karup, hvor der var en lille engelsk vagtstyrke stationeret af hensyn til de derværende meget udbyggede militæranlæg af

høj værdi, men englænderne fløj ikke selv på hverken Karup eller Ålborg. Kom der endeligt et fly til nogen af de 2 pladser, var det kun små lette forbindelsesfly, vi skal jo huske, at der boede i tusindvis af tyske civile flygtninge på flyvepladsområderne.

Det stod straks efter befrielsen klart for Hærkommandoen og Søværnskommandoen, at der ikke kunne blive tale om nogen form for genanvendelse af det af tyskerne efterladte krigsmateriel, for så vidt det ikke drejede sig om materiel, der oprindeligt havde tilhørt et af Tyskland okkuperet land, for i såfald skulle dette materiel, af hvad art det end var, tilbagegives til det land der ejede det.

Der er, og bliver stadig lejlighedsvis, talt om i officerskredse hvor meget Danmark kunne have sparet, hvis vi havde fået lov til at overtage alt det af tyskerne efterladte materiel i Danmark. At der var kredse i den danske Hær og Flåde der meget gerne havde set en dansk ibrugtagen af de vitterligt meget store mængder tysk krigsmateriel er hævet over enhver tvivl, men denne hyoptetiske mulighed var på forhånd udelukket, da de allierede på "de 3 stores" møde på Yalta, Yaltakonferencen, i dagene 4 - 12. februar 1945 havde lovet hinanden højtideligt, at alt tyskproduceret krigsmateriel skulle tilintetgøres totalt og aldeles, når krigen var slut.

Det kom som bekendt til at gå noget anderledes, men det er en anden historie.

Faktum blev, at englænderne iværksatte den aftalte ødelæggelse af det tyske krigsmateriel i Danmark, f.eks. spredte man stabler nye geværer og maskingeværer ud på startbanerne i Grove/Karup og maste våbnene med tyske kampvogne der ført af tyske besætninger kørte frem og tilbage over dem.

Bagefter blev kampvognene sprængt af deres egne besætninger under engelsk opsyn.

Millioner af patroner og granater af enhver art blev sprængt på alle flyvepladser, og de mindre kanoner, 20 mm og 37 mm, blev ødelagt på samme måde, hvorefter de blev hentet af en dansk ophugger.

Tyske biler og parkerede fly blev af englænderne kørt ud på flyvepladsernes baner og terræn, hvorefter RAF, som regel om søndagen, for en imponeret og beundrende civilbefolkning demonstrerede "det perfekte jordangreb med jagerbombere". Psykologisk havde disse RAF opvisninger for danskerne en meget stor betydning, og de civile der havde deres bolig eller arbejdssted nær en af de tyske flyvepladser fik nu i praksis set, hvad der ville have været sket, hvis englænderne under krigen var gået til aktion mod de tyske flyvepladser i Danmark.

For os militære tilskuere var indtrykket noget mere nuanceret, selv om vi fuldt forstod og sympatiserede med englændernes hensigt med opvisningerne.

For os "fagfolk" manglede opvisningerne nemligt et meget vigtigt element, og det var kanonluftforsvaret i aktion. Det er jo helt sikkert, at tyskerne aldrig ville lade englænderne få frit spil mod deres flyvepladser, hvis det havde været under krigsforhold, vi havde set disse luftangreb udført.

Men englændernes hensigt med opvisningerne blev nået fuldt ud, de fik skabt det indtryk hos civilbefolkningen, og de civile politikere, at engelsk flymateriel var det tyske langt overlegent, og dermed standsede de på forhånd enhver eventuel indvending endsige bare et ønske om, at tage de tyske fly og øvrigt tysk krigsmateriel i brug som stammateriel for "den nye genopstandne" danske Hær og Flåde.

Mig bekendt blev der på intet tidspunkt overhovedet talt om, at Danmark kunne få så meget som eet fly af de mange, mange som tyskerne efterlod sig her i landet. Derimod husker jeg tydeligt,

at der på de optællingslister vi lavede sammen med englænderne, netop af englænderne blev skrevet i den rubrik vor pågældende materiels skæbne skulle anføres, "All scrapped" (alt ophugges).

Dermed er vi fremme ved et, navnlig i de senere år, stadigt hyppigere fremsat spørgsmål der lyder: Hvor mange fly efterlod tyskerne egentlig i Danmark ved kapitulationen, og hvilke fly drejer det sig om, og hvor mange var der af hver type, evt. hvis man skal være meget teknisk korrekt, hvor mange var der af hver hovedtypes variantversioner?

Ingen jeg, Jørgen Nielsen, har talt med har turdet svare overbevist korrekt på dette spørgsmål.

Men de officielle kilder er også meget usikre på dette punkt, der dog ellers må have været forbavsende nemt at klargøre i sommeren 1945, hvor de yderst nøjagtige lister jo forelå - og da tilgængelige for de danske forbindelsesofficerer hos RAF.

Den ene af de 2 oberster, jeg refererer til i dette kapitel udtaler, at disse materiellister uden tvivl findes i RAF,s arkiver og formodentlig også på Imperial War Museum i London.

De tilgængelige tal svinger stærkt, nemlig som 650 som det laveste tal og 2000 som det højeste, og oftest opgivne, men hvad der er det rigtige, ved hverken jeg eller mine 3 meddelere, jeg benytter mig af i dette kapitel.

Uanset hvilket tal, der er det rigtige, så er det en ubestridelig kendsgerning, at der var ganske overordentlig mange fly på flyvepladserne i Danmark i maj 1945, og sammenligner vi med antal fly, den danske Hær og Marine rådede over i 1939, er der tale om "astronomiske tal" efter danske forhold at dømme.

Mine 3 bidragydere til dette kapitel er enige om, at ganske mange af de tyske fly var flyveklare og i fuld kampberedskab i maj 1945, det eneste tyskerne tilsyneladende virkeligt manglede, var flyverbenzin.

Venner jeg har i den danske flyvevåben hævder med stor bestemthed, at det virkeligt havde været muligt at opstille både dag- og natjagereskadriller samt bombe- og rekognoseringseskadriller til dansk brug af de tyske flybeholdninger. Samme kilde hævder også, at hvis vi havde fået lov til at overtage de tyske fly og de relativt store reservedelslagre, der lå til dem her i landet, så havde Danmark ikke haft nødigt at købe eet eneste militærfly før omkring 1955.

Ganske vidst var vi så kommet 5 - 6 år senere ind i "jet-alderen", men det havde egentlig ikke gjort noget, siger mine venner, for kvaliteten og kvantiteten af de tyske fly var så høj, at vi til den form for luftkrigsførelse, der kunne blive aktuel for os i disse 10 år, var godt hjulpne med disse fly.

Noget andet er så, at hvis vi "bare" havde fået lov til at beholde eet af hver type, ville disse maskiner have præsenteret en kolosal værdi som museumsgenstande i vore dage. Tyskland leder jo med lys og lygte efter krigsfly til deres museer bl.a. Luftwaffe-museet i Utterseen ved Hamborg.

Der eksisterer i dag en række fotografier af tyske fly på flyvepladser i Danmark efter kapitulationen i 1945.

Fremragende er pressefotograf Ulf Nielsens fra Kastrup lufthavn.

Ulf Nielsen var da på Berlingske Tidende og var herfra udlånt til "8403 Luft desarmerings regiment". Man kan via disse billeder, selv som amatør, få et temmeligt godt indblik i hvilken flypark Luftwaffe efterlod sig her i landet. Der var simpelthen fly til alle formål.

De tyske fly var "tabu" for os danske, og det var så effektivt, at vi ikke fik så meget som et eneste af dem.

Det fortælles, at motorkøreren Morian Hansen fra Ry Flyveplads "stjal" en tysk skolemaskine af typen ME 108 Taifun og siden benyttede flyet på Lundtofte fælled.

Hvis dette er rigtigt, er det det eneste tyske militærfly, som det er lykkedes danskerne at få fat i.

Englænderne var så strenge i deres krav om tilintetgørelse af de tyske fly, at end ikke en henvendelse fra begge de danske redningskorps Falck og Zonen om at købe nogle 2-motorers Siebel-skolefly for at anvende dem som ambulancemaskiner i Danmark kunne imødekommes.

Englænderne var særdeles grundige i deres gennemgang af alle tyske militære anlæg i Danmark, alt blev skrevet op, og allerede omkring den 1. juni 1945 var alt registreret, og jeg husker tydeligt, at befalingsmænd fra Jydske Ingeniørregiment blev forsynet med engelske sprængstoffer og engelske køretøjer og derpå sendt afsted på en systematisk "sprængningstourne" gennem Jylland.

Hvem der tog sig af de tilsvarende sager på Sjælland og Øerne, husker jeg ikke.

Hvad der nu fulgte burde måske ikke refereres, men jeg mener alligevel, det for Danmarks militære histories skyld ikke bør forties, og så er der gået så mange år siden dengang, at næppe nogen af de ansvarlige har andet end et smil og en personlig tilfredsstillelse tilovers for denne lille "appostrof" til den officielt kendte historie.

Der var som tidligere nævnt danske officerer af både Hær og Søværn, der var stærkt interesseret i at overtage det tyske krigsmateriel i Danmark.

Nu fik disse officerer en mulighed for at komme "både før og efter" sprængningsholdet.

Dette skal forstås sådan, at de "særdeles effektivt" manipulerede med navnlig de tyske kanoner således, at når sprængningsholdet ankom til en ny tysk forlægning, ja så havde der allerede været "nogen" og sprænge før den, hvilket klart fremgik af de kanonrester, der lå på stedet.

Det skete også, at visse kanoner var borttaget af englænderne eller amerikanerne til "studiebrug".

Sagt med rene ord, så var der tale om bevidst og rendyrket piratvirksomhed, omend på idealistisk grundlag.

Det lykkedes på mange og indviklede måder at redde en lang række kanoner med tilhørende ammunition fra ødelæggelse, men ud af den samlede tyske artilleripark i Danmark udgjorde det kanonantal, som Danmark tik tag i kun 0,05 o/oo, altså en forsvindende lille del af den enorme mængde skyts, der var i Danmark ved tyskernes kapitulation.

Det skal, selvom jeg er hærofficer, åbent erkendes, at Søværnet var bedre til at "fotografere" tyske kanoner. Søværnet fik ihvertfald langt mere ud af det end os fra hæren. Vi lod imidlertid ikke misundelsens djævel løbe af med os, men støttede 100 % Søværnskommandoen, da denne ønskede at overtage de svære 38 cm kanoner med tilhørende sigte og betjeningsapparatur fra Hanstholmfæstningen og et par andre steder på Jyllands Vestkyst.

Englænderne var ikke uvillige, til at frigive mastodontkanonerne til Danmark.

Det forlød, at det var selveste Churchill, der havde givet grøn lys for, at vi kunne få 38 cm,erne, der så skulle flyttes til nye placeringer på Bornholm, Langeland og Stevns, dog skulle Hansted batteri, som Hanstholm fæstningen officielt hed, bevares og kunne fortsætte med at samvirke med det tilsvarende batteri i Morvik i Sydnorge.

Imidlertid forhindrede russerne disse planer ved at henholde sig til Yalta-aftalerne og underbyggede deres krav ved at true med ikke at ville forlade Bornholm, hvis ikke 38 cm kanonerne blev tilintetgjort.

Dette var en af følgerne af kardinalbommerten, vi begik ved ikke at følge den tyske kommandant på Bornholms ønske om at sørge for, at han kunne komme til at overgive øen til englænderne.

Russernes krav kan man særdeles godt forstå, for både vi og de vestallierede ønskede jo at kunne lukke ind- og udsejlingen til og fra Østersøen, og hertil var 38 cm kanonerne særdeles velegnede. Det kunne vi og vore vestallierede se, og det kunne russerne også.

Det blev så russerne, der vandt denne omgang.

Nå men det var et sidespring, som er medtaget for at belyse materielsituationen for Danmarks Hær og Søværn umiddelbart efter Tysklande kapitulation i maj 1945.

Nu vender vi tilbage til de tyske flyvepladser i Jylland og dermed til Rom, som jo særligt interesserer Dem, Nielsen.

Der hersker ingen tvivl om, at de engelske styrkers fortrop, der overalt op gennem Jylland bestod af lette pansereskadroner med støtteinfanteri på lastbiler, nåede frem til Rom Flyveplads den 5. eller 6. maj 1945.

Der er heller ingen tvivl om, at Flyvepladsens overgivelse til englænderne er forløbet reglementeret d.v.s. uden "uheldige episoder" af nogen art.

For hvis overgivelsen ikke var forløbet i al stilfærdighed og gnidningsløst, så ville vi, de danske befalingsmænd der var attacheret de engelske styrker, ihvertfald have fået det at vide og husket det.

Det var nemlig sådan, at der mange steder var endog store problemer med at få tyskerne til at overgive sig.

Jeg tror, at de engelske arkiver rummer digre rapporter om de vanskeligheder, de tyske officerer beredte de engelske sejrherrer.

Overgivelsen af Rom Flyveplads er altså forløbet ganske fredeligt, og hvad er der så sket.

Ja, englænderne har naturligvis straks den første dag sat sig ind i, hvad Flyvepladsen bestod af og hvilket materiel, der fandtes på pladsen og i dens depoter.

De næstfølgende dage, i hvertfald den første uge efter kapitulationen, har RAF haft mindst en officer på stedet for at se, om der var noget af særlig interesse for Royal Air Force d.v.s. avancerede fly eller apparatur.

Vi kan med med en til vished grænsende sandsynlighed gå ud fra, at der intet særligt interessant har været for RAF på Rom i maj 1945.

For hvis der havde været det, var en større militærmission sendt derop meget hurtigt, og det ved jeg, ikke har været tilfældet.

Rom Flyveplads har for englænderne simpelthen været en tysk sekundær flyveplads som så mange andre i det befriede Vesteuropa, og en plads uden anden interesse, end at den skulle ryddes og det forhåndenværende materiel destrueres på stedet.

Når denne beslutning er taget er de fungerende danske civile myndigheder blevet underrettet med henblik på deres overtagelse af pladsen til flygtningelejr, denne procedure var almindelig og efter dansk ønske, fordi de helt uoverskuelige mængder tyske civile flygtninge jo var og blev indkvarteret i bygninger og på steder, der var til stor gene for det danske samfundsmaskineri.

Derfor drejede det sig om, hurtigst muligt at få flygtningene væk fra skoler, gymnastikhuse, mødesale, m.v. og istedet anbringe disse mange tusinde tyskere i bygninger og lejre, der ikke kunne genere danske samfundsinteresser mere end allerhøjst nødvendigt.

Dette synspunkt var helt og holdent accepteret og forstået af de engelske befrielsesmyndigheder.

Ingen af de 3 officerer tror, at der har været nogen dansk militærmission på Rom Flyveplads i 1945. Derimod gives der udtryk for, at der i løbet af maj 1945 utvivlsomt har været besøg på Rom af en dansk hær- og søofficer med det ene formål, at se efter om der var noget dansk militært materiel, som tyskerne havde hugget og opstillet der.

Nogen luftmilitær vurdering af Rom Flyveplads er ikke blevet foretaget af nogen dansk stab i maj 1945.

Så er da spørgsmålet, er Rom Flyveplads aldrig blevet taget med i danske luftmilitære overvejelser og vurderinger?

Ingen af de 3 officerer, jeg har drøftet genopbygningen af det danske forsvar med, har et klart svar på det, men den ene siger, at i 1945 udkom der en bog skrevet af en redaktør, der hed H. Hansen. Bogens titel lød "Besættelsens fem onde år". Det emne har talrige forfattere både dengang og siden beskæftiget sig mere eller mindre indgående med, men den her nævnte bogs undertitel "Politiske strejflys over udviklingen fra den 9. april 1940 til 5. maj 1945" gør den læseværdig, for her kommer redaktør Hansen ind på de strategiske og taktiske overvejelser, som tyskerne lagde til grund for besættelsen af Danmark - og de daværende danske politikeres flertals totalt manglende evne til at forstå de iskolde og realistiske militære vurderinger af vort lands placering, ikke mindst luftmilitært, som tyskerne gjorde sig.

Flyvepladsen i Ålborg var tyskernes hovedmål i Danmark den 9. april 1940. Det står helt fast, og nye flyvepladser i Jylland blev omgående påbegyndt efter forudlagte planer, deriblandt Rom.

Tyskernes næstvigtigste mål var at forhindre mine- og ubådsspærring af de danske gennemsejlingsfarvande, så adgangesvejene til Norge og Atlanterhavet var frie for den yderst nødvendige tyske skibsfart.

Redaktør Hansen nævner, på en af de første sider i sin bog, at formålet for tyskerne med besættelsen af Danmark, var at skaffe sig flyvepladser på den Jydske Vestkyst, og det blev som bekendt Esbjerg og Rom, ja vi kan måske tillade os at regne Thisted med.

Tyskerne tænkte på alle måder militært i slutningen af 1930,erne, det var der kun få, er gjorde herhjemme, af politikere var det kun Christmas Møller, men hverken ham eller de advarende rygter fra danske officerer eller det danske gesantskab i Berlin, ville man som bekendt lytte til på Christiansborg.

Eneste forsvar for datidens politikere kan være de råd og udtalelser "Danmarks admiral Darlan" (viceadmiral Rechnitzer) fremsatte, og som jo var ganske ude af pagt med den barske militære situation.

Danmark var og blev et for tyskerne et absolut nødvendigt transitland for vejen til Norge og Atlanterhavet.

I slutningen af krigen blev Danmark et vitalt vigtigt led i luftforsvaret af selve Tyskland foruden, at Danmark hele krigen igennem havde været tyskernes spisekammer.

Hvilke erfaringer havde den danske hærkommando og søværnskommandoen så uddraget af 2. verdenskrig? Ja, overvejelserne herom begyndte først så småt i september 1945.

Den afdøde oberst, der var tidligere marineflyver, fortalte bl.a. følgende:

Det stod klart for både Hæren og Søværnet, at flystyrkerne ville indtage en næsten alt dominerende plads i såvel forsvar som angreb, og det stod også klart, at luftrekognosering var af afgørende betydning for både Hær og Søværn, ligesom flystøtte til såvel sø- som landforsvaret kunne betyde, ja sandsynligvis ville betyde, forskellen mellem sejr og nederlag, ergo - fik man effektiv flystøtte, vandt man kampen, fik man ingen flystøtte, tabte man - så enkelt var det.

Med ovenstående erfaring i baghovedet nedsattes i december 1945 et sagkyndigt udvalg bestående af officerer fra både Hær og Søværn med daværende oberstløjtnant Birksted som formand.

Udvalget gik i daglig tale under navnet "Birksted udvalget", og det havde til opgave grundigt at gennemarbejde de krav, der måtte stilles til kommende danske flystyrker, både de der skulle underlægges Hæren og dem der skulle underlægges Marinen.

Når de havde konkretiseret kravene til disse styrker, skulle de opstille retningslinier, hvorefter de nye flystyrker skulle opstilles og formeres, og sluttelig skulle udvalget foreslå hvilke flytyper og hvor stort antal af hver type, der skulle anskaffes, og hvor disse styrker skulle stationeres d.v.s. på hvilke flyvepladser, de skulle være.

Det var Birksted udvalgets opgave, og i december 1946 altså et år senere fremlagde udvalget så et detaljeret forslag for de to værnschefer med deres stabe.

Hvis chefen for henholdsvis Hæren og Søværnet kunne tiltræde forslagene, skulle disse videresendes til regering og folketing for approbation og for at få de dertil nødvendige bevillinger.

Jeg ved ikke, siger den ene oberst, om Birksted udvalgets betænkning fra december 1946 er offentlig tilgængelig, men umiddelbart tror jeg det ikke.

Hvis det er tilgængeligt, så må det findes i dokumentsamlingen i

Forsvarsministeriets afdeling på Rigsarkivet, og sandsynligvis også i Søværnets bibliotek og det kgl. Garnisonsbibliotek på Kastellet.

Dog formoder jeg, at betænkningen er klassificeret således, at papirerne ikke er tilgængelige for alle og enhver, men at adgang til dem dog kan ske ved, at den interesserede skriver en udførlig og velbegrundet ansøgning til forsvarsminesteriet, hvor man så evt. træffer beslutning om, at pågældende arkivmappe kan læses på det sted, hvor den dagligt beror og under opsigt. Andre muligheder synes der ikke at være for at få nøje indblik i f.eks. Birksted udvalgets arbejdsresultat.

Men jeg kan da fortælle, siger den ovenfor citerede oberst, at Birksted udvalgets konklusion mundede ud i følgende:

Der skulle oprettes et 3. værn i Danmark, nemlig Flyvevåbnet, hvorunder alle luftmilitære foretagender henlægges.

Flyvevåbnets stab sammessættes ved formeringen af lige dele hær- og søofficerer. Disse mænd får til opgave at opbygge et moderne flyvevåben, der kan tilgodese såvel Hærens som Søværnets behov og koordinere disse behov og om nødvendigt suverænt foretage en prioritering af opgaverne.

Den direkte følge af Birksted udvalgets arbejde blev ikke et enhedsflyvevåben, men "Hærens og Søværnets fælles flyveledelse". En uheldig tittel, der også kun dårligt skjulte den ret så store uenighed, der rådede mellem Hæren og Søværnet, og som faktisk kun var en naturlig fortsættelse af den klassiske rivalisering mellem værnene om, hvem der var mest betydningsfuld for landets forsvar, og hvem der som følge deraf kunne skaffe sig de største bevillinger.

Hvad gik så uenigheden i luftstyrke spørgsmålet konkret ud på? Den gik, siger samme oberst, på at begge værn anså de kommende flyverstyrker som et rent støttevåben for dem, det var faktisk det eneste, de var enige om.

Men hæroperationer og søoperationer har forskellige mål og kampmidler, der kræver forskelligt materiel (læs flytyper) for at kunne samvirke med de på jorden eller søen værende egne styrker.

Hærens krav til flytyper var de enkleste. De ønskede "masser af 1-motorede jagerbombere" og typebestemte så deres ønske til den engelske Hawker Tempest.

Samme type fly ønskede Hæren som jagerfly og rekognoseringsfly, der også ønskedes anskaffet i et "større antal".

Hertil skulle så lægges et mindre antal skole- og transportfly, hvor man ikke havde lagt sig fast på nogen bestemt type, men man kunne jo fortsætte med en skoleflytype som Percival Proctor, som vi havde fået de første 2 af i november 1945.

Desuden havde vi jo vores egen særdeles velkonstruerede og velflyvende KZ-2 elementær træner, ligesom det danske ingeniørfirma Kramme & Zeuten i Ålborg var særdeles leveringsdygtige i lette og driftsikre forbindelsesfly baseret på engelske motorer.

Den danske hær fremlagde således en særdeles velgennemtænkt og rationel ønskeliste for flykøb. Hærens ønsker var tilmed et glimrende udtænkt standardiseringsforslag, der indebar de laveste vedligeholdelses og uddannelsesmæssige omkostninger, idet der var tale om een enkelt flytype til 3 forskellige formål, nemlig jagerbomber, jager og rekognoseringsfly, nævnt efter vigtighed for hæren, ligesom overgangstræneren fra skolefly til kampfly skulle være af samme type.

Den engelske Hawker Tempest maskine opfyldte alle Hærens ønsker og krav til et moderne og alsidigt hurtigt og robust kampfly, så der var både logik og sund økonomi i disse ønsker.

Af flyvepladser for Hærens fly var man meget beskedne i sine ønsker, idet man mente at kunne klare sig med Værløse som hovedbase med værksteds- og hoveddepotsfaciliteter.

Som operative baser opstillede Birksteds udvalget muligheder for kombinationer, nemlig:

1. Beldringe på Fyn og Grove/Karup som første forslag.

2. gik, så vidt jeg husker, ud på Tirstrup og Grove.

3. var den mulighed der hed Grove og Skrydstrup eller Grove og Ålborg.

3. Hærens flyveskole kunne placeres på Ry Flyveplads ved Skanderborg uanset hvilken af de her skitserede forslag man valgte.

Ry Flyveplads, der fra at være en lille danskbygget privat flyveplads, ved udbygninger iværksat af tyskerne under krigen, var nu blevet en moderne og velproportioneret base for en Luftwaffe flyveskole med alle til en sådan hørende faciliteter, blev nu i 1946 betegnet som stærkt ønskelig til skole for hærens flyveruddannelse.

Vi ser altså af det her nævnte, at Hærens krav - Luftvåbnets betydning for højeffektiv moderne krigsførelse taget i betragtning - var yderst beskedne og rimelige. Og vi ser, at ingen af de sekundære tyske flyvepladser i Danmark, bortset fra flyveskolen i Ry, var med i Hærens overvejelser.

Hvordan så så Marinens ønsker ud, og hvordan begrundede de dens ønsker?

Først og fremmest havde Marinen større geografiske forhold at tage hensyn til, når de skulle planlægge deres flystyrker. Krigen havde jo med al ønskelig tydelighed vist betydningen af en flyvende farvandsovervågning ved Færøerne og Grønland, og på Grønland skulle indlands- og kystinspektionen også i udstrakt grad foregå fra luften.

Hertil kom vejrrapporteringen ved Grønland og Færøerne.

Desuden var der de fly, der ønskedes til brug for Marinens arbejde herhjemme både som baseforsvar, farvandsovervågning, angreb på fjendtlige skibe og den flyvende søredningstjeneste samt sikring af forbindelserne mellem landsdelene herunder Bornholm og som tidligere nævnt de fjerntliggende rigsdele.

Marinen har jo altid haft ansvaret for at forbindelserne mellem vore landsdele ligefra de nærmeste til de fjerneste kan opretholdes såvel i krig som i fred.

Ud fra ovenstående krav skulle Marinen planlægge og opstille en disposisionsplan for opbygningen af sine flystyrker.

Det turde af det her sagte fremgå, at der stilledes ganske anderledes krav til Marinens flyvevæsen end til Hærens.

Birksted udvalgets betænkning for den maritime afdeling blev da også betydelig mere omfangsrig end for Hærens vedkommende.

Indledningsvis tilslutter Marinen sig Hærens indstilling om, at det skal være Hawker Tempest, der skal være den eneste danske jagertype og altså dermed også Marinens.

Den økonomiske og uddannelsesmæssige fordel herved, ja også den taktiske, er umiddelbart indlysende.

Marinen kunne tænke sig sine jagereskadriller, ialt vistnok 5 med 16 fly i hver d.v.s. 12 fly operative og 4 i reserve, ialt 80 jagerfly stationeret følgende steder. 2 eskadriller i Kastrup Syd, hvor tyskerne havde opført de nødvendige anlæg.

1 eskadrille i Rønne på Bornholm, Rønne Lufthavn skulle så færdigbygges.

1 eskadrille på Knivholt Flyveplads ved Frederikshavn og 1 eskadrille på Beldringe på Fyn eller på Tirstrup i Jylland, alt efter om Hæren satte sig på Beldringe eller Tirstrup.

Marinen ville af taktiske årsager helst have Beldringe fordi en sådan placering ville forøge muligheden for hurtig ankomst af marinens fly til de sydlige indsejlinger til Langelandsbæltet og Lillebælt og evt. Grønsund.

Hvis Marinen fik Hanstholm fæstningen, ville det blive nødvendigt for danskerne ligesom det havde været for tyskerne at have en mindre jagerstyrke permanent på Thisted Flyveplads.

Men først i 1950 blev ethvert dansk forsøg på at opretholde Hanstholm fæstningen definitivt opgivet - på grund af at russerne fastholdt Danmark på løftet om nedlæggelse af den store klitfæstning som tidligere omtalt. Dermed bortfaldt også Marinens interesse i at have jagerfly på Thisted Flyveplads. Den var iøvrigt i 1950 blevet centraldepot for CF-korpset i hele Nordjylland.

Det var omtalen af Marinens ønsker om jagerfly og disses stationering. Nu kommer så Marinens øvrige flyønsker. Disse ønsker havde 2 hovedmål.

Det første var ønsket om at kunne foretage en hurtig og fremskudt mineudlægning, således som englænderne så umådelig dygtigt og modigt havde demonstreret det i Østersøen stort set hele krigen igennem.

Minelægning fra fly muliggjorde jo at stort set alle de områder, vi fra dansk side ønskede at spærre, kunne om ikke helt lukkes så ihvertfald så ihvertfald mineinficeres indenfor 1 time.

Som minefly kunne bruges de helt store fly, der kunne tage et højt antal miner som f. eks. Halifax, Lancaster, Liberator og B-17 flyvende fæstning, af hvilket man skønnede at 1 eskadrille var nødvendig og af samme størrelse som jagereskadrillerne.

Disse store fly kunne også tages i brug til opgaverne på og ved Grønland, hvad en enkelt B-17 jo som bekendt også blev.

Man kunne også gå en anden vej og satse på 2-motorede minefly, der også kunne bruges som bombefly, og som så skulle anskaffes i et dobbelt antal, end hvis man holdt sig til de store 4-motorede fly, hvis samme minelægningskapacitet skulle opretholdes.

De 2-motorede minefly ville ikke kunne løse opgaverne ved Grønland, og de ville blive meget dyrere i drift og vedligeholdelse, men de ville være mindre sårbare end den ene eskadrille store fly, fordi de mindre fly kunne spredes over dobbelt så stort et område, hvis man ellers kunne få de dertil nødvendige flyvepladser.

Et større antal mindre fly ville også være sværere at slå ud for fjendtlige jagere og kanonluftforsvar. Så muligheden for, at mineflyene kunne nå frem til deres operationsområder og gennemføre minefældning som planlagt talte absolut for mindre fly i større antal.

De typer der pegedes på som mulige 2-motorede minefly til Danmark var de amerikanske Martin Marauder og Mitchell B-25, der jo havde vist fremragende egenskaber i først og fremmest Stillehavskrigen, men da også i Europa og Afrika.

Man tænkte også på engelske fly, men her var der faktisk kun 1 mulighed, og det var den veltjente men nu forældede Wickers Wellington, de kunne måske ved energisk dansk forhandling fås billigt, og de kunne trods deres alder gøre tjeneste en del år endnu, og minefly var og blev noget den danske marine burde anskaffe sig.

Af hensyn til omkostningerne og den nytte, man forventede af disse fly, stod det dog klart for marineofficererne i Birksted udvalget, at der måtte blive tale om de store 4-motorede alsidige fly, hvis vi overhovedet skulle gøre os håb om at få nogle flyvende minelæggere, der virkelig ville blive en magtfaktor, der manifesterede sig som et højeffektivt led i Danmarks forsvar.

Hvor skulle disse minefly så stationeres i fredstid, for i krigstruende situationer skulle de naturligvis deployeres ud på flest mulige pladser. Ja, det var og er jo ingen tvivl om, at de farvande, der skal minespærres er i første række adgangavejene til og fra Østersøen og op genne de danske bælter og sunde.

En minespærring her er en meget alvorlig hindring for det land, der har sine baser og skibsværfts kapacitet i Østersøhavnene, og hvis krigsskibe skal operere i Nordsøen og på verdenshavene.

Minering af den vestlige Østersø og de danske bælter og stræder får derfor storpolitisk strategisk betydning, og dermed får danske minelæggere og minefly samme vitale betydning for krigsførelsen på ihvertfald Nordatlanten, som de engelske minefly havde det under 2. verdenskrig.

Dette er sagt, for at man nu skal forstå, at evt. danske minefly burde stationeres i Nordvest Danmark således, at de var i størst mulig sikkerhed nod ødelæggelse ved overraskelsesangreb fra fjendtlige jager- og bombefly, der trænger ind i dansk luftrum syd og sydøst fra.

Det gælder om, at de fjendtlige fly opdages tidligst muligt, også når de flyver under radardækket, og de derpå opfanges af danske jagerfly, inden de når frem til mineflyenes baser.

Når vores minefly først er startet og på vej mod deres operationsområde vil de, selvom der er tale om store tunge fly, være temmelig usårlig for fjendens første jagerangrebsbølge, fordi fjendens jagere nu skal til at finde mineflyene enkeltvis "et eller andet sted" i luften over Danmark, og en sådan eftersøgning er rent faktisk umuligt at gennemføre, hvis man da ikke disponerer over at helt usansynligt stort antal jagerfly, og det gør ikke engang stormagterne, når der ses hen til, at en angribende stormagt jo har mange andre opgaver i angrebets første kostbare og måske altafgørende timer, end jagten på minefly.

Mineflyenes muligheder for at gennemføre deres opgave at minespærre vore farvande meget hurtigt og med kort varsel er mangedobbelt større end en søværts mineudlægning fra vore mineskibe.

Det ved vi, og det ved vore potitientielle fjender, og det ved vore allierede, så minering af vore farvande fra luften vil blive gennemført under alle omstændigheder, når en storkrig bryder ud.

Det var på ingen måde Birksted udvalgets hensigt, at overflødiggøre de sejlende minelæggere, men kun påpege den gode mulighed der forelå, for at kunne supplere mineskibene og derved opnå den højeste effektivitet med hensyn til minespærring af danske farvande.

Onde tunger i Marinen har desværre påstået, at Birksted udvalgets megen tale om mineudlægning fra luften i 1946 - 47 udelukkende tog sigte på, at fly skulle overtage mineskibenes rolle og dermed overflødiggøre dem.

Dette har på intet tidspunkt været Birksted udvalgets hensigt, tværtimod.

Udvalget ønskede at styrke sømineväbnet ved at tilføje det en ny dimension, nemlig muligheden for en hurtig fremskudt minesikring, som de sejlende minelæggere ikke ville være i stand til at foretage.

Det alene var hensigten med ønsket om store minefly i Søværnet. Der var absolut ingen skjulte hensigter eller motiver bag.

Der er, siger den ene af mine militære meddelere, delvis god mening i, at vi havde stationeret vores evt. minelægningseskadrille på Rom Flyveplads.

For at give eskadrillen/eskadrillerne, hvis der blev tale om de mindre 2-motorede fly, hjemsted på Rom taler, at denne flyveplads faktisk ligger mest i læ og i størst sikkerhed for de formodede angribende jagerfly fra den os fjendtlige magt.

Imod fast stationering på Rom talte, at pladsen var lille og ihvertfald på visse punkter skulle udbygges, hvis den skulle være hjemsted for store 4-motorede fly.

Men det kan fastslås, at der intet var til hindring for at Rom Flyveplads kunne være blevet hjemsted for mineflyene, hvis vi nogensinde havde været så heldige, at vi fik dem.

Hvis vi valgte de mellemtunge bombere som minefly, kunne Rom Flyveplads have været taget i brug uden udbygninger at nogen art.

Den anden hovedopgave for Søværnets fly herhjemme var bombestøtte til vore sejlende enheder. Birksted udgalget indstillede, at der oprettedes 4 bombeeskadriller under Søværnets flyvervæsen. Om flytyper hertil var man derimod ikke enige. Der var nemlig 2 grupper officerer, der hver for sig, ligestærk betonede de ønsker og muligheder Søværnets bombefly skulle honorere og opfylde.

Den første af grupperne ønskede sig 2-motorede mellemtunge bombefly. Denne gruppe var meget indtaget i de resultater, de store tyske bombere Junckers JU-88 og Dornier DO 215/17 havde udrettet under søkrigen, idet netop disse 2 flytyper opfylder ønsket om stor slagkraft og relativ lang aktionsradius, der i de danske farvande kunne omsættes til evnen til at kunne forblive længe over målområdet.

Hvis man kunne få mellemtunge bombere af samme type som foreslået til minefly, nemlig Marauder og Mitchell, ville det betyde en form for delvis standardisering af Søværnets flyvemateriel.

Så ønskede man sig sig den robuste amerikanske 1-motorede styrtbomber Douglas Dauntless. Der var, ejendommeligt nok, ingen der pegede på den også udmærkede svenske dykbomber Saab B-17.

Det ville være synd at sige, at Marinen mødte forståelse for sine ønsker om en slagkraftig bomberstyrke. Misundelse og politisk uvilje sammenføjedes til en kompakt mur, som marineflyverne ikke kunne trænge igennem endsige "flyve over".

Marinens ønske var ellers klart nok formuleret, man ønskede 64 stk 2-motorede, eller hvis man ikke kunne få det, så 64 stk 1-motorede bombefly - ikke jagerbombere. Af disse 64 fly skulle de 52 være operative og de 12 i reserve/til reparation.

Man ville altså formere 4 kampeskadriller, hvoraf den ene skulle stationeres i Kastrup Syd, 2 eskadriller skulle stationeres på Beldringe eller Tirstrup, og den sidste eskadrille skulle vekselvis være på Rønne Flyveplads og på Ålborg Vest.

Iøvrigt var det meningen, at de 4 eskadriller skulle rundere mellem deres baser således, at besætningerne skulle føle sig lige hjemme alle 5 steder.

Hovedopgaven for disse 4 eskadrille var helt klart bombeangreb på fjendtlige orlogs- og transportskibe i Østersøen og op gennem de danske sunde og bælter.

Som sekundær opgave var rekognosering noget disse eskadriller skulle varetage.

Der var, hævder den ene af mine meddelere, på intet tidspunkt tale om, at indføre torpedo-fly i den danske Marine, selvom en sådan eskadrille stod fuldt operativt, Focke-Wulf Fw 190, på Vandel Flyveplads den 5. maj 1945.

Torpedofly ansås af Birksted udvalget for at være en forældet og altfor kostbar våbentype, så den udelukkede man på forhånd.

Det stod imidlertid, fra 1947, meget hurtigt klart, at det danske Søværn ikke skulle gøre sig håb om nogen regulære bombefly, og det samme var blevet politisk besluttet for Hærens vedkommende, omend knapt så kategorisk og afvisende som for Marinen.

Marineofficererne i "den fælles flyverledelse" tog omgående konsekvensen heraf og fremsatte i stedet for ønske om 64 stk jagerbombere af samme type, som Hæren ønskede, nemlig Hawker Tempest.

Der ville altså, hvis politikerne ellers kunne forstå det, og det kunne de som bekendt ikke, blive tale om, at Det danske Søværn og den danske Hær nu eenstemmigt gik ind for samme allround flytype til alle operative opgaver.

De militære sagkyndige havde altså med dette forslag, hvis det ellers var blevet gennemført, indført et højt standardiseret flyvevåben, selv om det indtil videre var fordelt på 2 våbenarter, nemlig Hær og Søværn.

Når officererne så hurtigt og kontant gik ind for Hawker Tenpest og lod alle andre gode ideer ligge, så var det fordi man i den fælles flyveledelse håbede at kunne få indført Hawker Tempest i stedet for Wickers Supermarine Spitfire, som jo netop i 1947 officielt var approberet som jager, jagerbomber og fotofly for de kommende danske flystyrker til begge værn.

Nu fik vi officielt Spitfire tilbudt af Englænderne og sagde ja tak.

Resultatet blev så, at vi fik Spitfire og ikke Hawker Tempest. De første Spitfire kom til Danmark i august 1947.

Når vi så hurtigt sagde ja tak, så skyldtes det til dels den berettigede berømmelse, der stod om Spitfire-flyet, men også nok det væsentligste argument for politikerne og de ledende folk i materielkommandoerne for Hær og Søværn. Vi kunne 2½ Spitfire for 1 Hawker Tempest. Så stor var prisforskellen rent faktisk.

Politikerne vidste jo også, at alene navnet Spitfire var nok til at menige danskere syntes, at det da var det mest fornuftige fly, vi kunne købe til vort lands forsvar.

Hvorimod det nyere og langt mere alsidige Hawker Tempest-fly var totalt ukendt for den almindelige danske borger.

Her kan vi så slutte den sørgelige historie om opbygningen af de nye danske flyverstyrker efter 2. verdenskrig, for såvidt angår selve flytyperne.

Vi fik Spitfire som jager, jagerbomber og fotofly, og vi havde kun de allernødtørftigste transport- og rekognoseringsmaskiner

- indtil den amerikanske våbenhjælp til Danmark blev sat i værk efter 1949, da vi gik ind i NATO.

Hvad så med Flyvestationerne. Fik vi nok af dem?

Som det siden Estrups dage, ja fra før Estrup, siden den kongelige enevælde ophørte med Frederik den 7, er gået med alt dansk militæropbygning, sådan gik det også med flyene som beskrevet ovenfor og nu altså også med Flyvestationerne. Vi fik slet ikke det ud af de store og enestående muligheder, som vi kunne have fået, og igen var det som sædvanligt politikernes skyld.

De militære sagkyndige kunne se mulighederne, der lå for os efter den tyske kapitulation. Det kunne politikerne ikke.

Som skildret i indledningen var det englænderne, der i de allerførste dage efter den 5. maj 1945 besigtigede de tyske flyvepladser i Danmark og derpå traf bestemmelse om ødelæggelse af det samlede tyske materiel - i første omgang dog undtagen det tyske radar varslings/identifikations materiel, der jo først skulle bruges til undervisningsformål og afprøvning for RAF.

Desværre har ingen til dato kunnet fortælle mig, Jørgen Nielsen, hvem der på Danmarks vegne forhandlede med englænderne om de tyske flyvepladsers skæbne.

Mine militære kilder er helt uden mening om dette spørgsmål, de siger samstemmende, men uafhængig af hinanden, at Flyvepladserne i Danmark ikke af den danske befrielsesregering er blevet betragtet som et militært anliggende, men derimod som et civilt, jævnfør den yderst påtrængende løsning af det enorme flygtningeproblem.

En af mine militære kilder mener, med alt mulig forbehold, at han i 1945 hørte, at det var indenrigsministeriet, der fik overdraget de tyske flyvepladser i Danmark med undtagelse af Københavns Lufthavn i Kastrup.

Alle andre flyvepladser store som små overgik i løbet af maj 1945 fra RAF til det danske indenrigsministerium, der igen lod CBU

(Civilforsvaret) overtage flygtningeindkvarteringen på flyvepladserne, og som også stod for forplejning og drift af flygtningelejrene.

Bevogtningsmandskab til indkøringsperioden, der regnes for resten af året 1945, blev stillet af de lokale modstandsbevægelser, som for Roms vedkommende blev afløst af CF-mandskab ved årsskiftet 1945 - 46.

Der blev ikke i 1945 eller i årene umiddelbart efter foretaget nogen luftmilitær vurdering at, om vi i det danske luftforsvar kunne bruge alle tyskernes flyvepladser, som var efterladt her efter kapitulationen i fuld driftklar stand. Eller om vi kun ville bruge nogen af dem og i såfald hvilke.

Der blev altså heller ikke foretaget nogen vurdering at de tyske flyvepladsers indbyrdes samvirke under en suponeret fjendtlig indtrængen i dansk luftrum eller på vore søterritorier, som jo skulle imødegås af danske flystyrker.

Det kan jo undre, når vi i dag roligt og afklaret kikker tilbage på den hektiske tid, fra 1945 - 50, at man slet ikke har tænkt på de tyske flyvepladser i Danmark som en helhed, men kun betragtet dem som individuelle militæranlæg, ja dårligt nok det.

Eneste forklaring herpå er, at den danske hær og marine jo siden slutningen af 1. verdenskrig var økonomisk udsultet og politisk stærkt nedvurderet, så vore 2 værn simpelthen blev betragtet "som et kostbart stykke legetøj, der kun opretholdtes for at tilfredsstille de Konservative og den forsvarsvenlige del af partiet Venstre". Citat slut.

Vi officerer var, hvadenten vi tilhørte Hæren eller Søværnet, i mellemkrigsårene opdraget til at tænke i meget små og meget snævre baner, når det gjalt indkøb af materiel og opstilling af våbenbærende enheder eksempeltvis fly og flyvepladser.

Derfor var det noget ganske nyt pludseligt at skulle tænke stort. Jeg tror, jeg bedst kan beskrive vores dilemma dengang på den måde, at vi var som em lille indeklemt husmand, der pludselig bliver stillet overfor den eventuelle mulighed at kunne overtage et stort herreløst gods. Vi var rådvilde og vi var tøvende, men som det fremgår af det hidtil sagte, så viser Birksted udvalgets tanker, at der var kredse i Hær og Flåde, der så de muligheder, der forelå for "gratis" erhvervelse af de tyske flyvepladser i Danmark allerede i 1945 og de følgende 5 år.

Man skal betragte de i Danmark af tyskerne anlagte flyvepladser som et vel gennemtænkt metodisk hele, hvori også indgik de mange radaranlæg og visuelle og med lytteapparater forsynede luftmeldeposter.

Det skal jo også fastslås, at samtlige tyske flyvepladser i Danmark i maj 1945 var virkelige flyvepladser, der var ikke tale om nogen feltmæssige eller improviserede anlæg. Nej, de var alle uden undtagelse fuldt operative, og den eneste forskel på dem var størrelsen.

Tyskerne havde fra første færd fra 1940 anlagt deres flyvepladser i Danmark med dobbelt formål. Først og fremmest var de anlagt med henblik på at Luftwaffe fra dem skulle kunne operere mod skibsfarten i Nordsøen og sikre forbindelsen til Norge og den luftkrigsmæssige spærring af adgangsvejene til og fra Østersøen samt luftherredømmet over den.

Det andet hovedformål for tyskerne var det egentlige jagerforsvar mod angribende allierede fly, og i krigens sidste år var det sidstnævnte blevet den altdominerende opgave for de flystyrker, der var stationeret på de danske flyvepladser.

Ser vi nu på det samlede antal luftforsvarsforanstaltninger i Danmark, som tyskerne byggede, så ser vi et billede af "en næsten uigennemtrængelig mur" af radardækket land og søområde. En vældig jagerstyrke og et meget kraftigt kanonluftforsvar, der bl. a. støttede sig på så avancerede luftmeldeanlæg, som dem der stod ved Ølgod og Ringkøbing, der elektronisk, radarmæssigt kunne skelne ven fra fjende.

Så godt var dette luftforsvar gennemprøvet og indarbejdet, at de vestallierede i en kort periode i 1944 pådrog sig så store tab af bombefly, at de opgav såvel dag- som natoperationer over dansk område.

Det må også fastslås, at det tyske luftforsvarssystem i Danmark for de 9/10 vedkommende var vendt mod vest, fordi det jo var derfra, de store allierede luftangreb kom.

Hele dette efter danske forhold gigantiske luftforsvarssystem var intakt og i orden, da tyskerne kapitulerede i maj 1945.

At der ikke var politisk vilje til at overtage og opretholde dette store og særdeles velfungerende luftforsvarssystem er en ubestridelig kendsgerning, som efter mit bedste skøn, siger flyver-obersten, ganske overskygger det økonomiske faktum, at det også ville have været for dyrt at have så formidabelt et luftforsvar.

Samme oberst fortsætter "der er for mig ingen tvivl om, at de gamle politiske partier, ./. de konservative, i 1945 udelukkende koncentrerede sig om, at genvinde den udøvende og lovgivende magt i Danmark, som de ganske velfortjent havde måttet se midlertidigt overgå til først Danmarks Frihedsråd og senere til Befrielsesregeringen.

Man må egentlig beundre et parti som det radikale venstre for dets skarpsindighed og politisk-taktiske dygtighed til pånyat manøvrere sig ind på en afgørende magtfaktors plads i dansk politik efter 1945.

Vi skal jo tænke på, at det radikale venstre konsekvent har været det mest forsvarsundergravende og mest forsvarsødelæggende parti, der har eksisteret i Danmark, og som bærer hovedansvaret for, at Danmark blev besat den 9. april 1940.

Det var jo de radikales dygtige leder daværende udenrigsminister P. Munch, der overbeviste socialdemokratiet om det umulige i at forsvare Danmark militært, og som samtidig dermed sørgede for den med så uhyggelige følger for Danmark iværksatte nedrustning, der mere end noget andet bidrog til, at den tyske overkommando så sig nødsaget til at besætte Danmark, fordi tyskerne jo meget rigtigt konstaterede, at Danmark ikke ville være i stand til militært, og det var det eneste, der betød noget i slutningen af 1930,erne at modsætte sig engelsk-fransk okupation af dansk område og engelsk-fransk sømilitær indtrængen igennem danske farvande til Østersøen.

De radikale deler ansvaret for det der skete den 9. april 1940 med Socialdemokratiet. Men hvor Socialdemokratiet efter 2. verdenskrig og frem til forsvarsforliget i 1960 forsøgte ærligt at råde bod for fortidens synder ved at gå med til de nødvendige bevillinger til Forsvarets gode genopbygning uden andet en stilfærdig og betydningsløs modstand. Ja, under forsvarsminister Poul Hansen direkte og kraftigt støttede dansk forsvar helhjertet.

Ja, da tog de radikale straks fat på, at spille befrielsesregeringens partier ud mod hinanden og bl.a. lykkededes det dem virkelig behændigt at skabe mistillid mellem de 2 mest forsvarsvenlige partier i 1945, nemlig de konservative og det nye og meget idealistiske parti Dansk Samling.

Det er i grunden forbavsende, at de radikale, som jo i den grad havde kompromitteret sig i forbindelse med den tyske besættelse af Danmark i 1940, blev i stand til først at så splid de konservative og Dansk Samling og dernæst udmanøvrede Christmas Møller ved at støtte og ustandselig at påpege den indre magtkamp i det Konservetive Folkeparti for til sidst at sætte kronen på værket ved at intrigere så dygtigt og så stærkt, at samarbejdet mellem venstres Erik Eriksen og de konservatives Poul Sørensen gik i stykker med ubodelig skade for dansk forsvar til følge.

At Socialdemokratiet så også er bukket under for de radikales manipulering igen som før 1940, er vel igrunden kun en yderligere manifestation af de skiftende radikale lederes eminente dygtighed til intriger og indædte had til Danmarks militære Forsvar.

Når jeg har skildret denne politiske magtkamp så indgående, fortsætter obersten, så er det fordi, at det var en kendsgerning, at ligesåvel som de af 2. verdenskrig udsprungne ledere af det nye danske forsvar kunne se de muligheder, der var for at opbygge et, efter danske forhold, usædvanligt stærkt forsvar på basis af de i Danmark værende tyske anlæg, herunder navnlig de luftmilitære installationer og kystbefæstninger samt indkøb af relativt billigt materiel fra de store overskudslagre i England og Amerika, så kunne de radikale også se det og se "faren" for, at den folkelige begejstring og deraf følgende politiske medvind, der blæste for forsvaret i 1945 meget nemt kunne føre til, at vi fik et forsvar der blev så stærkt, at det kunne blive svært at nedbryde igen, og derfor satte de deres muldvarpekrig mod det nyfødte forsvar igang praktisk taget allerede fra midten af maj 1945.

Det er denne politiske aktivitet, der straks satte sig spor i bl.a., hvor stort et spektrum flystyrkerne kunne komme til at dække, herunder hvor mange flyvepladser det kommende luftvåben kunne få råderet over.

De radikale vidste med sikkert politisk instinkt at desto større afstand i tid, der blev mellem befrielsen og et nyt forsvarsforlig desto større indflydelse ville de radikale få på ihvertfald økonomien i forsvaret.

Derfor passede det de radikale særdeles godt, at de tyske flyvepladser i Danmark blev brugt til flygtningelejre, for så længe de gjorde det, kunne militæret jo ikke få dem, og da vi nåede frem til 1949, hvor de radikale led deres hidtil største nederlag da Socialdemokratiet i spidsen for Venstre og Konservative førte Danmark ind i Den Nordatlantiske Forsvarspagt (NATO), hvor flygtningelejrene begyndte en relativ hurtig afvikling, var

forsvarsbegejstringen herhjemme toppet, og det nye flyvevåben blev altså ikke istand til at overtage de sekundære flyvepladser som Thisted, Rom, Ry, Knivholt og Esbjerg.

Tilsyneladende led de radikale nederlag i deres kamp mod et stærkt nyt dansk forsvar, men også kun tilsyneladende. Det var lykkedes de radikale at forhindre os i at få Hawker Tempest flyene, ikke fordi de radikale havde nogen som helst militærfaglig forstand, men fordi Tempesterne var dyrere end Spitfirene.

Det var altså også på de statsøkonomiske strenge, de spillede og dermed dygtigt tilslørede deres egentlige formål for den danske offentlighed, nemlig at ødelægge dansk forsvars eksistensmulighed. Det var også lykkedes de radikale at forhindre gennemførelsen af Søværnets velmotiverede skibsindkøb hos USA,s marinekommando i Tyskland, bl.a. halveredes vores antal af motortorpedobåde af denne grund.

Endelig lykkedes det de radikale at besværliggøre og delvis halvvere de helt nødvendige bevillinger til Hæren, så denne våbenarts materiel og kaserne investeringer ustandselig måtte laves om og formindskes.

I Det Kongelige Garnisonsbibliotek på Kastellet findes der muligvis nogle optegnelser om Hærkommandoens betragtninger i 1949 vedrørende de tyske flyvepladser i Danmark.

I hvertfald mener jeg, siger den ene oberst, at den i 1949 udnævnte chef for Hærens Flyvertropper, oberst Tage Andersen, med stor dygtighed formulerede et memorandum omkring det nye danske luftforsvars stationeringsmuligheder.

Ved udgangen af 1949 rådede de samlede danske flyverstyrker over Værløse, der var hovedbase, indtil Karup var klar d.v.s. var fri for flygtninge.

Derudover Kastrup Syd og Flyveskolen på Aunø.

Flyvestation Karup blev taget i brug i slutningen af 1950, men først for alvor i 1951, som hjemsted for den kommanderende flyvergeneral.

I 1952 blev Ålborg officielt hjemsted for en jagereskadrille, og planlagt som hjemsted for endnu en jagereskadrille og en rekognoseringseskadrille.

Sluttelig overtog Flyvevåbnet i 1953 Flyvestation Skrydstrup, Vandel og Tirstrup, trods kraftig radikal modstand, der dog lykkeligt strandede og blev afvist af "Nato-partnerne" under indtryk af Koreakrigen.

Et forsøg på, også at få Rønne Flyveplads som militær lufthavn kunne ikke få politisk tilslutning og blev derfor opgivet.

Beldringe Flyveplads opgav Flyvevåbnet på eget initiativ, da man fra generalkommandoen på forhånd indså, at der ingen politisk mulighed var for at erhverve denne flyveplads.

Med udgangen af 1953 var det, indtil nu i 1984, definitivt fastlagt, hvilke flyvepladser det danske flyvevåben fik lov til at få, og når undtages Flyvepladserne på Færøerne og på Grønland, der jo lejlighedsvis beflyves af Flyvevåbnet, er der ingen udvikling sket siden.

Vi skulle altså hermed kunne fastslå, at samtidig med, at flygtningene forlod deres lejre på flyvepladserne, var det bestemt hvilke pladser, der skulle fungere som flyvestationer, og hvilke der ikke skulle.

Rom og Knivholt var helt opgivet, ikke fordi de militære myndigheder ønskede det, men at politisk/økonomisk nødvendighed.

Den af Hæren ønskede flyveskole på Ry Flyveplads måtte også opgives, idet Forsvarskommandoen så sig nødsaget til at placere al grundskoleuddannelse af flyvere på Marinens Flyveskole på Aunø.

Thisted og Esbjerg blev afgivet til Trafikministeriet og det samme skete med Rønne og Beldringe.

Esbjerg var stadig ubrugelig efter bombeangrebet og Rønne var ikke færdigbygget, idet al byggeri blev standset, da tyskerne kapitulerede.

Det skulle forhåbentlig fremgå at det her sagte, at spørgsmålet om anvendelse eller ikke anvendelse af Rom Flyveplads efter kapitulationen i 1945 egentlig ikke har været et luftmilitært spørgsmål, men et politisk/økonomisk.

Flyvevåbnet har vidst, at de aldrig har kunnet gøre sig håb om, at få alle flyvepladser der var i Danmark i 1945.

Dertil skal så lægges den kendsgerning af ren teknisk art, at da Danmark gik ind i "jet-alderen" og indkøbte de første jetfly i oktober 1949, var det udelukket at bruge f.eks. Rom Flyveplads som den var, fordi allerede de daværende jetfly krævede start- og landingsbaner af beton. Det var der som bekendt ikke på Rom, men de kunne hurtigt have været bygget, og alle de øvrige faciliteter var jo tilstede i fuldt omfang.

Det danske flyvevåben havde rent faktisk en engelsk chef i perioden fra 1954 til 1956, idet Airchefmarchall sir Hugh Saunders var indkaldt til at opbygge og omforme det danske flyvevåben fra bund til top efter engelsk mønster.

Årsagen var, at vi i årene forud havde haft en uhyggelig høj havarikvote.

Sir Hugh Saunders pegede også på det ønskelige i at have flere deployeringsbaser til rådighed for flyvevåbnet, men han blev ligeså lidt som de danske militærautoriteter spurgt af politikerne.

Man ville som sædvanlig ikke lytte til sagkundskaben og altså ikke engang til en mand, som man selv havde indkaldt til landet og anerkendt ham som en førende specialist på det luftmilitære område.

Det er bestemt ikke utænkeligt, at en luftkrigsekspert som sir Hugh Saunders, hvis han havde haft magt som han havde agt, ville have benyttet Rom Flyveplads i ganske samme rolle som tyskerne brugte den.

Det ville endda have været en meget nærliggende og fornuftig tanke. Felthangarerne kunne nemt rumme typer som F-84 Thunderjet, F-86 Sabre Jet, T-33 Silver Star, Hunter og F-100 Super Sabre såvel som de ultra hurtige F-104 Starfighter og F-16 Falcon Fighter.

Vi kan altså konkludere, at der luftmilitært intet som helst var til hinder for, at Rom Flyveplads den dag i dag kunne have udfyldt nøjagtigt samme funktion som tyskerne brugte den til.

Opbygningen af det danske flyvevåben forløb kontinuerligt frem til forsvarsforliget af 1960. Fra da af begyndte den mere eller mindre hurtige nedtur, som ikke her i 1984 er standset endnu.

Oprydning.

Det er onsdag den 25. maj 1983 kl. 11.38.

Jeg står nede i børnehavens baghave ved vores affaldsbrænder, og jeg fodrer den med alle mine notater fra Rom, og det er faktisk en anseelig bunke, jeg har samlet gennem de år, undersøgelsen har stået på.

4 stuvende fulde papirkurve er det blevet til, og det er faktisk med stille vemod, at jeg lytter til ildens buldren, mens den fortærer notaterne med glubende appetit.

Jeg mener, jeg gør det rigtige, når jeg idag brænder disse mange papirer for med tilintetgørelsen at sikre mine meddelere mod genkendelse, og ingen navne eller adresser ligger hos. Dog vil der jo nok gå endnu nogen tid, før jeg kan brænde min adresseliste, da det jo først kan ske, når jeg har fået råd til at afsende Rom Flyveplads historie til de mange, der har hjulpet mig.

Tak skal I have allesammen, det har været et stort arbejde, men et dejligt arbejde og husk, uden din hjælp var dette skrift aldrig blevet til noget.

Med venlig hilsen

sign. Jørgen Nielsen