

---

---

# GLEMMER DU

---

---

TÅRNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE TIDSSKRIFT

NUMMER 3 | MAJ/JUNI 2011



## KØBENHAVNS LUFTHAVN I KASTRUP

Erindringer ved Ivan Pedersen

---

---





#### **FORSIDEILLUSTRATION:**

Udsigtspladsen ved Københavns Lufthavn, Kastrup 1955.  
Fra venstre: Palle Sørensen, Jørgen Simonsen, Freddy og  
Knud Bæk Pedersen

#### **LITTERATUR:**

Vicepolitikommisær Ivan Pedersens erindringer fra  
Kastrup Lufthavn.  
Stads- og lokalarkivet.

ISSN 1397-5412

Tidsskriftet "Glemmer du" er udgivet af:

©Tårnby Kommunebiblioteker, Stads- og lokalarkivet.

Redigeret af: Lise Lotte Larsen

Layout: Anne Petersen

## INDLEDNING

*Dette nummer af Glemmer du lægger sig i forlængelse af to tidligere numre af tidsskriftet:*

*Nummer 1 fra 2009 der var Hans Zimlings beretning om Københavns Lufthavn som arbejdsplads i tiden efter krigen, og nummer 2 fra 2010 der handlede om politiets arbejde i Kastrup i 1920'erne og 30'erne.*

*Det vi bringer denne gang er med forfatterens egne ord:*



Erindringer fra politivagten i Københavns Lufthavn i Kastrup fra 2. januar 1960 til 31. oktober 1963, da lufthavnsområdet var en væsentlig del af den daværende lille, men selvstændige Tårnby Politikreds.

Fortalt efter hukommelsen af pensioneret vicepolitikommisær Ivan Pedersen, der i 1960 var politikredsens yngste politibetjent.

### **POLITIVAGTEN I KASTRUP LUFTHAVN INDTIL MAJ 1960**

Ved min ansættelse i Tårnby Politikreds den 2. januar 1960 lå Lufthavnens politivagt i et lille rum i den østlige gavl af terminalbygningen fra 1939.

Der var intet politipersonale fast knyttet til politivagten, men de 4 skiftehold på politistationen havde hver fjerde uge tjeneste i politivagten fordelt med højst 2 mand (der var ikke ansat kvinder dengang) på formiddagstjenesten fra 0700 til 1500 og 2 på eftermiddags-

tjenesten fra 1500 til 2300. De øvrige holdkolleger afviklede fridage eller blev supplerende anvendt på politistationen på Amager Landevej.

Af personalemæssige grunde var vagten ofte kun besat med én enkelt mand, og i enkelte tilfælde ubesat. Med andre ord Politivagten i Lufthavn var ikke bemanded i nattetimerne. Jeg har kun ringe erindringer om denne politivagt, idet jeg, højst gjorde tjeneste i den hver fjerde uge fra 1. januar 1960 til udfasningen i april samme år.

## VILHELM LAURITZENS TERMINALER

Vilhelm Lauritzens terminal fra 1939 var ifølge sagkyndige velfungerende, indtil den i 1960 blev udfaset til fordel for den ældste af terminalbygningerne i lufthavnen, der nu er kendt som Terminal 2.

Terminalen blev indviet af Kong Frederik IX den 30. april 1960, og havde dermed 50 års jubilæum i 2010.

## VILHELM LAURITZENS TERMINAL FRA 1960

Terminal 2 var ved min ansættelse i Tårnby Politikreds næsten færdigbygget umiddelbart vest for terminalen fra 1939. Politivagten var placeret nogle få meter fra bygningens østlige gavl, med indgang dels fra fortovet, og dels fra terminalhallen.

Vagtplanerne fra den tidligere politivagt fortsatte uændret.

Udover at vagten, som forventet, var særdeles flot, var der som noget nyt opført en detention, således at det ikke længere var absolut nødvendigt at overføre eventuelle anholdte til politistationen på Amager Landevej, hvilket i øvrigt fore-

kom meget sjældent.

Personligt har jeg ikke været involveret i episoder, der krævede anvendelse af detentionen i mine knap 4 år i politikredsen.

Begrænsningerne for publikums adgang til terminalen var noget mindre restriktive end i de moderne tider 2011.

Bortset fra at passere en pas-kontrolboks eller lukkede kontorfaciliteter, var der uhindret adgang til stort set alle lokaliteter i terminalen, inklusiv ”fingrene” ud mod forpladsen og flyenes parkeringsområde. Disse ”fingre” var populære for såvel flypassagerer i ”venteposition” som for turistprægede besøgende, og ikke mindst for familie og andre, der ville ønske god rejse, eller velkommen hjem.

Fingrene blevet senere gjort til et lukket område for at modvirke de trusler, der på verdensplan opstod mod flytransporten, herunder lufthavne.

Kontrollen med ro og orden inde i terminalen blev først og fremmest varetaget af uniformerede lufthavnsbetjente, der var ansat og lønnet af lufthavnen.

I få, og forholdsvis banale,



Københavns Lufthavn, Kastrup. Lufthavnsbygningens interiør 1966.

tilfælde blev politivagten anmodet om assistance til at fjerne uromagere eller andre ”uønskede gæster”.

I et område umiddelbart øst for såvel den gamle som den nye terminal, var der mulighed for at komme ganske tæt på de nærmeste parkerede fly, idet tilskuerpladsen og parkeringsområdet kun var adskilt med et simpelt ståltrådshegn på omkring 1,3 m, der forhindrede umiddelbar adgang til forpladsen, hvor de nærmeste fly var parkeret et meget lille stenkast fra tilsku-

erpladserne. Heldigvis kastede man ikke med sten dengang!

## LUFTHAVNSMOTORVEJEN M. V.



Kort tid før indvielsen af terminalen, blev en ultrakort motorvej åbnet for trafik mellem Amager Landevej og lufthavnsområdet.

Vejen blev hurtigt kendt som ”Lufthavnsmotorvejen” formentligt inspireret af Danmarks første motorveje som



Københavns Lufthavn, Kastrup ved den gamle udsigtsplads. 1960.  
Personerne er ukendte.

”Hørsholmvejen” fra 1956, samt ”Halsskovmotorvejen” og ”Knudshovedmotorvejen”, der begge blev åbnet 1957.

Ibrugtagelsen af de første motorveje var iøvrigt forud for de gældende regler om vejafmærkning.

De 2 tilkørsler til Lufthavnsmotorvejen var således blot ”afmærket” med meget store gule skilte, med almindelig tekst, der beskrev, hvem der måtte, og hvem der ikke måtte køre ind på vejen.

Længe efter ibrugtagelsen kunne man dagligt se cyklister køre på vejen.

De vestlige til- og frakørsler

var anlagt på Amager Landevej, hvor den nuværende Motorvej E20 føres under vejen. Motorvejen ophørte umiddelbart efter passage af en midlertidig viadukt over Kastrupvej kort før det nye terminalområde.

Den østlige tilkørsel med retning imod Amager Landevej blev anlagt i fortsættelse af Ellehammersvej, hvor den i nogle år krydsede Kastrupvej, hvorved krydset fremstod som en korsvej.

Den første del af motorvejen var trods sin lidenhed en stor lettelse for de motoriserede trafikanter mellem Køben-

havn og lufthavnen, der hidtil havde været henvist til at køre enten ad Kastrupvej eller ad Amager Strandvej.

”Lufthavnsmotorvejen” blev (formentligt i 1961) forlænget i vestlig retning fra Amager Landevej til Englandsvej, hvor den mandede ud i en samtidigt opført rundkørsel omkring vandtårnet, hvorefter vejen også blev omtalt som ”Amagermotorvejen”.

Vejforløbet mellem lufthavnen og København via Englandsvej og evt. over den nye ”Sjællandsbroen” ved slusen i Københavns Sydhavn blev derved yderligt forenklet.

Efter disse ændringer af motorvejen var der ikke længere til- og frakørselsramper på Amager Landevej, men den nærliggende Lufthavnsboulevarden er nu lokalvej fra Amager Landevej til Lufthavnen.

En af Europas korteste motorveje på cirka 2 km fra 1960, har nu udviklet sig til en del af Europavej E20, som i sin fulde længde strækker sig fra Limerick i Irland forbi Kastrup Lufthavn og videre igennem Sverige til Sankt Petersborg i Rusland.

Vejdirektoratet omtaler nu officielt strækningen fra Øresundsbroen forbi lufthavnen og til Amagermotorvejen som ”Øresundsmotorvejen”.

## VEJ- OG PARKERINGSFORHOLD VED TERMINALEN

Fra lufthavnsmotorvejen og fra Kastrupvej kunne der i 1960 køres dels ind til aflæsningspladser ved kantstenen langs Terminalen, og dels ad vejen i forgrunden med kantstensparkering.

Begge disse veje var ensrettet imod øst.

Det efterfølgende foto illustrer fuldstændigt den samlede bebyggelse i lufthavnen inkl. de parkeringspladser, der var færdiganlagt i 1960.

I det mellemliggende område var der dels korttidsparkering, og dels reserverede holdepladser for busser og hyrevogne.

Efter aflæsning eller korttidsparkering kunne der enten fortsættes direkte frem til et intermistisk indhegnet areal med gratis langtidsparkering, eller alternativet efter få meter foretages et venstresving



Københavns Lufthavn, Kastrup 1960.  
Lufthavnsbygningen med parkeringspladsen i forgrunden.  
Fotograf: Erik Jensen, Scandia Foto.

på 90° - umiddelbart før langtidsparkering - og derefter fortsættes ad en nyanlagt og unavngivet stikvej, muligvis nuværende Kastrup Tværvej A eller B, til Ellehammersvej og derefter enten til venstre mod motorvejen og Kastrupvej; eller til højre mod Amager Strandvej.

Sidstnævnte "rute" var iøvrigt også en u hensigtsmæssig del af redningsvejene til det nordlige lufthavnsområde, idet redningskøretøjerne via motorvejen først skulle køre ad vejen i forgrunden på ovenstående foto, og kort derefter skulle der foretages flere halvfems-

graders sving på de relativt smalle veje for at nå frem til Hovedvagten på Flyvervej.

Der var i øvrigt også forberedt andre "primitive" alternative adgangsveje gennem ståltrådshegnet, der omkransede hele lufthavnsområdet.

De mange skarpe vejsving før Hovedvagten og til Hangar B kunne være medvirkende til at forsinke redningskøretøjer, der kørte til og fra et skadested i lufthavnen. (Se et senere afsnit).

Kun køretøjer med godkendt adgang, redningskøretøjer under udrykning og køretøjer fra Tårnby Politikreds, der var

forsynet med gnistfangere, måtte anvende denne indkørsel.

Inden for en forholdsvis kort periode, blev endnu en interimistisk og gratis langtidsparkering etableret på nordsiden af Ellehammersvej.

## OFFENTLIGE TRAFIKFORBINDELSER

De oprindelige offentlige trafikforbindelser til og fra lufthavnen bestod udelukkende af få buslinjer fra Københavns Sporveje, og de kendte SAS-busser, der med Hovedbanegården som udgangs- og afslutningspunkt hentede, henholdsvis bragte passagerer til og fra københavnske hoteller, hvilket ville være helt utilstrækkeligt i 2011, da disse linjer blev skrevet.

Moderne offentlige trafikforbindelser, som tog, metro og flere buslinjer sikrer nu i 2011, at flypassagererne kan komme hurtigt og sikkert til og fra Lufthavnen.

## PASKONTROL

Paskontrollen i såvel den gamle som den nye terminal blev foretaget af civile politimænd fra den særlige afdeling ”Tilsynet med udlændinge” hørende direkte under Rigspolitichefen (Fremmedpolitiet).

Disse politimænd deltog ikke i den almindelige ordenshåndhævelse i lufthavnen; ”man” anede end ikke hvem de var, hvis de ikke befandt sig i kontrollboksene, og dér kom ordenspolitiet fra Tårnby Politikreds ikke, og paskontrollørerne kom aldrig i politivagten.

Da Københavns Politi overtog ansvaret på lufthavnsområdet, omfattede det også paskontrollen, der nu udføres af uniformerede politifolk.

Men det er jo også andre tider på mere end én måde.

## SÆRLIGE BEVOGT- NINGSOPGAVER I LUFTHAVNEN

Bevogtning af gods eller personer, var trods alt ikke et ukendt begreb omkring 1960 og senere.

En del af opgaverne i lufthavnen bestod i at bevogte værditransporter, der skulle på lager eller omlastes fra et fly til et andet.

Når forholdene af politiske grunde ”spidsede til”, foregik der nogle uforklarlige transporter bestående – officielt ubekræftet – af store mængder guldbarrer fra øst- til vestblokken eller omvendt!

Påstanden om at forsendelserne indeholdt guldbarrer kan understøttes af, at vi politifolk i nogle få tilfælde selv håndterede enkelte kolli, og derved fik vi en indikation om, at der i hvert tilfælde ikke var hønsefjer i dem.

Ved politiets håndtering var den samlede ladning ikke større, end at kassen eller kasserne kunne transporteres i en patruljevogn til politistationen i Kastrup.

Velankommet til stationen blev kasserne enten låst inde i detentionen eller placeret

under den vagthavende politiassistentens (vagtchefens) skrivebord, hvorefter han havde en forholdsvis kostbar fodskammel.

Når ladningen skulle sendes videre med fly, blev den vagthavende orienteret gennem fortrolige kanaler.

I et specielt tilfælde havde en kasse stået i usædvanlig lang tid på stationen, hvorfor den relevante kontaktperson blev opsøgt og gjort opmærksom på dette forhold.

Til stor overraskelse for alle, havde den/de kompetente i afsender- eller modtagerleddet overset, at kassen ikke var ekspederet videre efter hensigten! Men det blev den så.

I et andet tilfælde skulle en sending omlades fra ét fragtfly til et andet, som derefter straks skulle bringe den videre til bestemmelsesstedet.

Flyene skulle bevogtes af 2 politifolk bevæbnet med maskinpistoler fra ankomsten af det første, og til det sidste var lettet mod destinationen for ladningen.

Trods lufthavnens store anstrengelser for det modsatte befandt der sig pludseligt nogle pressefolk på området,

hvor flyene var ”parkeret”, og vi havde megen besvær med at ”gemme” maskinpistolerne og se neutrale ud. Pressefotograferne ville gerne have nogle ”dramatiske” billeder af bevæbnet politi i lufthavnen. Dette var heller ikke hverdagskost på den tid.

Det er en biting, at det fly, der blev omlastet til, helt øjensynligt var af en alder og i en sådan tilstand, så jeg personligt end ikke ville modtage et tilbud om en gratis flyvetur i det. Det fik jeg nu heller ikke.

I et andet tilfælde var jeg i mange timer ene mand om at bevogtet en speciel stor ladning i en lagerbygning. Ladningen havde en anslået værdi på ikke under 50 millioner kr., hvilket var et rigtigt stort beløb i begyndelse af tresserne, og det er nok ikke dispositioner, der kan anvendes i 2011 eller senere.



Københavns Lufthavn, Kastrup. Oversigtsfoto. Gengivelse af postkort. Ca. 1950.

**ET FLYSTYRT**

Lørdag morgen den 16. juli 1960 havde jeg tjeneste i politivagten i lufthavnen fra kl. 1500 til kl. 2300.

Jeg var alene på posten på grund af personalemangel.

Fra vagtens vinduer kunne jeg på et tidspunkt konstatere, at det regnede i en sådan grad, at floksten ”som aldrig før” var yderst passende.

Af samme grund var der ingen unødvendig fodgængertrafik uden for vinduet.

Da jeg først på vagten sad og betragtede ”floden” af regnvand, ringede telefonen.

Det var en kollega, der fra politistationen i Kastrup stillede dette direkte spørgsmål:

”Véd du hvorfor der er sendt en vanddykkervogn til Hangar B?”

Kollegaen var kendt for at være en stor spøgefugl, hvorfor jeg på passende måde svarede tilbage, at nok regnede det utroligt meget, men indtil videre kunne jeg klare mig uden vanddykkervogn.

På det følgende ordvalg og betoning blev jeg helt klar over, at der ikke var en ny spøg på vej, hvilket jeg fik bekræftet, da jeg i samme øjeblik så og

hørte et udrykningskøretøj stoppe tæt på politivagten.

Efter en hurtig orientering af situationen til kollegaen, løb jeg ud til udrykningskøretøjet, der viste sig være fra Københavns Brandvæsen.

En redningsmand bekræftede at (vand-) dykkervognen var rekvireret i anledning af en flyulykke i farvandet i nærheden af Hangar B i lufthavnen, men han var i tvivl om, hvilken vej han skulle køre for at komme frem til ulykkesstedet, jf. den tidligere beskrivelse af ”redningsvejen”.

Det var meget pinligt, at jeg, som tjenestegørende politimand på stedet, skulle spørge en brandmand om ”hvad og hvor der var noget galt”!

Det var endnu mere pinligt, at vagthavende på Politistationen i Kastrup ikke straks var blevet orienteret af alarmcentralen om det anmeldte flystyr.

Dette har andre formentlig diskuteret i et andet forum og ved en passende lejlighed?

Jeg stod op i dykkervognen og viste vej til Hovedvagten og Hangar B.

Selv om jeg, som før nævnt, i forvejen udmærket kendte



Ulykkesflyet var af typen de Havilland Dragon Rapide i to-motors passagerversionen DH.89A med plads til én pilot og otte passagerer.

vejen, fik jeg bekræftet min opfattelse af, at det var uhen-sigtsmæssigt, at redningskøretøjer var tvunget til at køre igennem et område, der stærkt mindede om trafikchikaner.

Havde det udartet sig til samtidig kørsel med flere udrykningskøretøjer i modsatte retninger, kunne dette have medført meget uheldige situationer.

På uheldsstedet viste det sig, at et mindre passagerfly var styrtet i Øresund i forlængelse af start- og landingsbane 04/22.

Flyet lå ganske få meter fra

fastlandet på en vanddybde, så kun en del af fuselagen og haleroret var synligt, hvorved det var muligt for redningsfolkene at vade til og fra flyet.

Lufthavnens egne brandfolk og dykkere var på stedet, og havde bjærget de første tilskadedekomne i land, men der var stadig flere tilbage i flyet.

Et stort problem var, at bårerne med de forulykkede skulle løftes op over en relativ høj og stejl skrænt fra redderne i vandet og til deres kolleger på fast grund, hvilket krævede mindst

4 redningsfolk pr. bære.

Det stod hurtigt klart for mig, at det var et fly med 8 unge fodboldtalenter, dels fordi jeg i forvejen var bekendt med, at disse skulle til Herning for at spille en træningskamp på landsholdplan, og dels fordi jeg genkendte nogle af de bjærgede af udseende.

Flyet af typen de Havilland Dragon DH.89A var charret hos datidens ”Zone-Redningskorpset” af Dansk Boldspil Union.

Situation havde automatisk udløst en sideløbende alarm til Københavns Politis Udrykningstjeneste (Beredskabsafdeling) på Københavns Politigård, der automatisk sendte en bus med 30 politifolk

Der blev ikke brug for denne assistance, idet skadestedet var beliggende uden for offentlige veje, og eftersom der stadig var et kraftigt regnvejr, var det tilstrækkeligt og passende at kun delingsføreren var ude af politibussen til en kort orientering.

Årsagen til styrtet er udlagt forskelligt, men det ligger fast, at der under starten havde været en uhyggelig tæt og kraftig regn og deraf følgende kraftig vind

og nedsat sigtbarhed både før og under starten, jf. indledningen af dette afsnit.

Der verserede forskellige gisninger om årsagen samt antallet af dræbte, men ét ligger nu fast, at 2 blev reddet i land i live, men med alvorlige kvæstelser, deraf overlevede flyets pilot, mens den sidste tilskadekomne passager afgik ved døden kort tid efter ankomsten til hospitalet, hvorefter alle 8 passagerer blev dræbt som følge af ulykken.

Nogle nyhedsmedier rejste tvivl om, hvorvidt denne type fly var forsynet med det eller de instrumenter, der var nødvendige under de beskrevne forhold, og om det var forsvarligt at flyet startede.

Jeg kender ikke det endelige svar.

Det skal understreges, at jeg ikke var sagsbehandler på uheldet.

Sagen blev formentligt behandlet af kriminalpolitiet i samarbejde med de kompetente luftfartsmyndigheder, men ingen politimyndighed udover forannævnte delingsfører fra København henvendte sig til mig på skadestedet.

Havde det været et færdselsuheld med en bus eller et andet motorkøretøj, og var der blevet dræbt og kvæstet et tilsvarende antal personer som følge af uheldet, ville jeg ikke have haft problemer med at behandle sagen.

Køretøjet skulle undersøges af en motorsagkyndig (bilinspektør) for tekniske fejl og mangler, som kunne være medvirkende årsag til uheldet. Eventuelle øjenvidner samt overlevende personer i køretøjet skulle afhøres til politirapporten, og en læge skulle udtage en blodprøve af chaufføren til afgørelse af, om han havde indtaget spiritusholdige drikke eller anden form for rusmidler.

Politistationens underbemanding blev kraftigt understreget af, at jeg stadig var eneste politimand på stedet, da den samlede redningssituation var afklaret.

Da de sidste redningsfolk havde forladt uheldsstedet, kunne jeg tage min udleverede politicykel og cykle til min bopæl på Amager Landevej for at skifte min gennemblødte beklædning fra ”yderst til inderst”, og derefter begive mig til den

vagthavende (vagtchefen) på politistationen for at give en mundtlig redegørelse om situationen, inden jeg cyklede tilbage til Lufthavnsvagten.

Der var formentligt ingen, der havde bemærket, at vagten havde været ubesat i et par timer.

## HENVENDELSE & ÅBNINGSTIDER

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til Stads- og lokalarkivet.

## VI HAR ÅBENT

Mandag til torsdag: Kl. 10 - 19  
Fredag: Kl. 10 - 17  
Lørdag: Kl. 10 - 15  
Søndage 1. oktober - 31. marts:  
Kl. 10 - 15

## STADS- OG LOKALARKIVET HAR DESUDEN UDSILLINGER PÅ:

Kastrupgårdssamlingen  
"MIDT PÅ AMAGER" & "KASTRUPGLAS"  
Tirsdag til søndag 14.00-17.00  
Onsdag tillige 14.00-20.00

Plyssen Amager Strandvej 350:  
PERMANENTE OG  
SKIFTENDE UDSILLINGER  
Lørdag og søndag 13.00-16.00