

# **LUFTWAFFE**

## **SIG**



**No. 5**

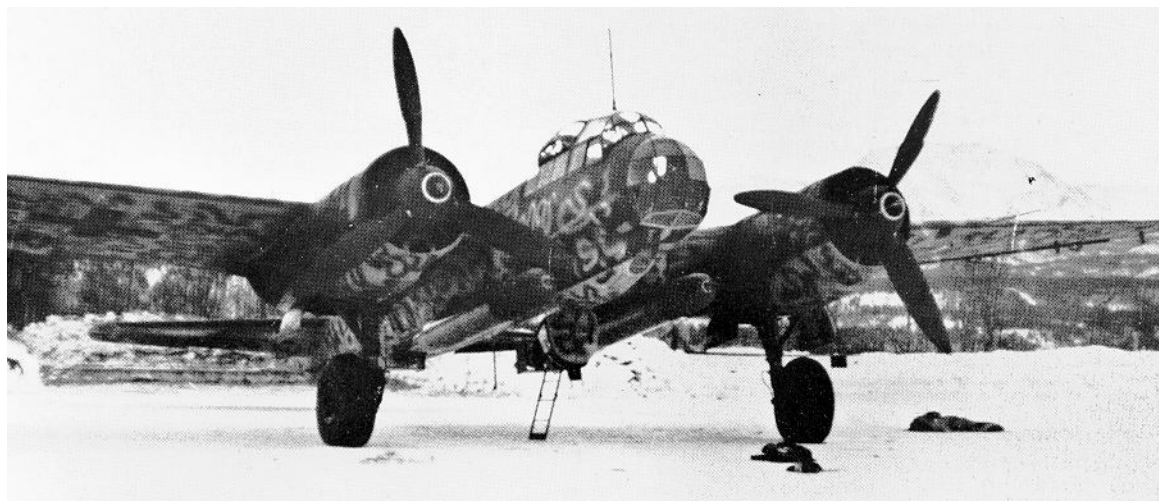
# Innhold

<b>Luftwaffe forum nr 5.....</b>	<b>3</b>
<b>Junker Ju 88 i Norge .....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUKSJON .....</b>	<b>4</b>
<b>FORHISTORIE .....</b>	<b>4</b>
<b>WESERÜBUNG .....</b>	<b>5</b>
<b>KONSOLIDERING .....</b>	<b>8</b>
<b>UNTERNEHMEN BARBAROSSA OG LUFTFLOTTE 5 .....</b>	<b>8</b>
<b>KG 30s KRIG I NORD-NORGE OG FINLAND .....</b>	<b>10</b>
<b>RUSSLANDSKONVOIENE - PQ 13, PQ 15, PQ 16, PQ 17 OG PQ 18 .....</b>	<b>12</b>
<b>KAMUFLASJE OG MERKING - KG 30 1940-43 .....</b>	<b>16</b>
<b>REKOGNOSERINGS-AVDELINGENE .....</b>	<b>18</b>
<b>1. og 2. og 3.(F)/22 .....</b>	<b>18</b>
<b>1.(F)/120 .....</b>	<b>19</b>
<b>1. (F)/121 .....</b>	<b>22</b>
<b>1.(F)/122 .....</b>	<b>22</b>
<b>1. (F)/124 .....</b>	<b>22</b>
<b>WEKUSTA 3 .....</b>	<b>23</b>
<b>WEKUSTA 5 &amp; 6 .....</b>	<b>23</b>
<b>WEKUSTA 1 &amp; 2, /AUFKL.OB. D. L. ....</b>	<b>24</b>
<b>AUFKLÄRUNGSKETTE .....</b>	<b>25</b>
<b>LAPPLAND .....</b>	<b>25</b>
<b>KG 26 VENDER TILBAKE .....</b>	<b>25</b>
<b>KAMUFLASJE OG MERKING AV KG 26 MASKINER I 1945 .....</b>	<b>27</b>
<b>VARIANTER AV JU 88 BRUKT I NORGE I ÅRENE 1940-45 .....</b>	<b>27</b>
<b>Kilder: .....</b>	<b>30</b>
<b>Messerschmitt Me 410 på Gardermoen .....</b>	<b>31</b>
<b>Innledning .....</b>	<b>31</b>
<b>Merking av Me 410 på Gardermoen .....</b>	<b>31</b>
<b>Me 410A-1/U-2 W. Nr. 420 496 .....</b>	<b>31</b>
<b>Me 410A-1/U-2 W. Nr. 420 007 .....</b>	<b>33</b>
<b>Me 410B-2/U-4 W. Nr. 133 330 .....</b>	<b>33</b>
<b>Oppsummering .....</b>	<b>34</b>
<b>Arado AR 234 i Norge .....</b>	<b>36</b>
<b>Sola flyenes sjebne .....</b>	<b>36</b>
<b>Werk.no 140493 .....</b>	<b>38</b>
<b>Werk.no 140491 .....</b>	<b>38</b>
<b>Werk.no 141141 .....</b>	<b>38</b>
<b>Werk.no 140581 .....</b>	<b>38</b>
<b>Werk.no 140148 .....</b>	<b>38</b>
<b>Werk.no 140311 .....</b>	<b>39</b>
<b>Werk.no 140312 .....</b>	<b>39</b>
<b>Werk.no 140343 .....</b>	<b>39</b>
<b>Werk.no 140356 .....</b>	<b>39</b>
<b>Werk.no 140596 .....</b>	<b>39</b>
<b>Farger .....</b>	<b>39</b>
<b>Merking .....</b>	<b>39</b>
<b>Kilder: .....</b>	<b>40</b>
<b>Tillegg</b>	
<b>Merker.....</b>	<b>41</b>

Mangler

# Junker Ju 88 i Norge

Av Kjetil Aakra



Ju 88 A4/Torp med kode 1H+FH på Banak. Foto MM Foto Archiv

## INTRODUKSJON

En av tankene med SIGen var å samle det vi vet om flytyper, avdelinger og annet på et sted slik at det blir lettere tilgjengelig for interesserte. Vi mener og tror vi har klart å oppnå dette til en viss grad. Så langt har vi tatt for oss kjente flytyper og avdelinger, og vi ser ingen grunn til å stoppe ennå! En god del av denne SIGen vil bli brukt til å fortelle om et av de mer kjente tyske bombefly historier i Norge, nemlig Junkers Ju 88. Ved en senere anledning håper vi å kunne ta for oss Ju 188 også selv om vi kommer litt innpå denne typen her når det er relevant. Det samme gjelder Nachtjagdstaffel Norwegen og Ju 88 nattjagerene blir derfor også behandlet i et kommende nummer av Luftwaffe SIG Journalen.

## FORHISTORIE

Junkers Ju 88-serien er kjent som det mest allsidige og anvendelige flyet brukt av det tyske Luftwaffe under siste krig. Selve flytypen hadde sitt utspring i en spesifikasjon fra Reichluftwaffenministerium (RLM) datert våren 1935 som etterlyste et tre-seters, raskt bombefly som skulle ha en maksimum cruisefart på mer enn 480 km/t; en respektabel ytelse for

den tiden; tre MG 15 som defensiv beværning og en bombelast på mellom 500 og 800 kg. Tre velkjente fabrikker la frem hvert sitt forslag; Messerschmitt kom med en Bf 110-lignende sak de kalte Bf 162, Henschel kom med en slank lavinget design som nærmest lignet på en oppskalert Fw 187 Falke. Begge disse ble til slutt avvist av RLM, Henschels Hs 127 fordi den var plaget av stadige forsinkelser, Bf 162 simpelthen fordi RLM mente at Messerschmitt burde konsentrere seg om jagerfly! Focke-Wulf firmaet hadde også blitt spurt om å delta, men takket nei. Dermed lå veien åpen for Junkers' design som hadde fått tallkoden 88. Ju 88V-1 (sivilt kjennetegn D-AQEN), den første prototypen, fløy første gang 21. desember 1936.

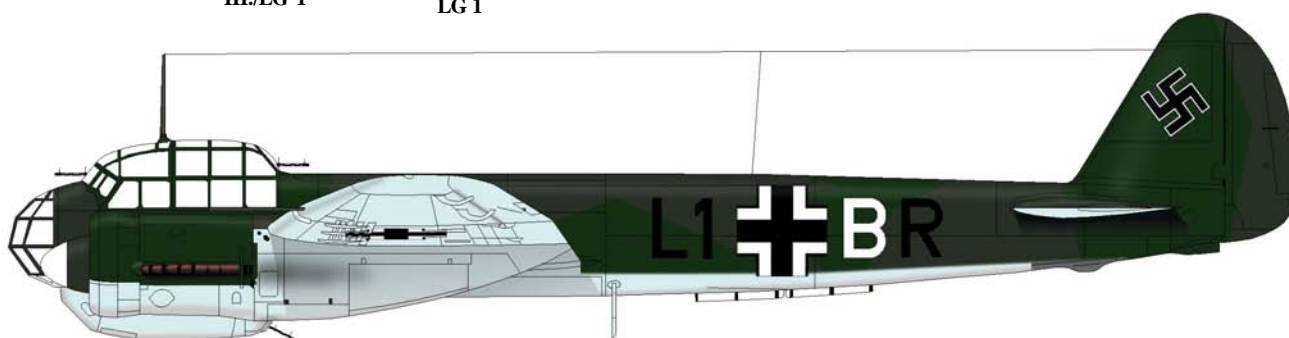
Nå fulgte en hektisk tid med flere prototyper, inkludert en som var spesielt bygget for å sette verdensrekorder, nemlig Ju 88V-5 (D-ATYU). Andre prototyper var laget for mer militære formål, Ju 88V-4 introduserte den karakteristiske glassnesen med flate glasspaneler. V-6 (D-ASCY) var prototype for A-serien av bombefly. V-7 derimot, var den første prototype for det som skulle bli en av de mer interessante av Ju 88-seriene, C-serien av dag og nattjagere. I tillegg til i alt 10 prototyper ble



III./LG 1



LG 1



Ju 88 A-1 (L1+BR) fra 7./LG 1, Norge 1940

det bestilt 10 Ju 88A-0 pre-produksjons eksemplarer. Disse ble i sin tur levert til en avdeling opprettet spesielt med det formål å introdusere Ju 88 til operative forhold. Erprobungskommando 88 dannet i sin tur kjernen for I./KG 25 i august 1939. En knapp måned senere ble den nye Gruppen som nettopp hadde fått sine første Ju 88A-1, omdøpt til I./KG 30. Samtidig ble en Lehrgruppe-88 opprettet i Greifswald for å trene mannskaper til den nye avdelingen.

Selv om planene for masseproduksjon av Ju 88A var kommet godt i gang var det den første tiden en akutt mangel på Ju 88A-1 produsjonsfly. Derfor måtte I./KG 30 bruke flere Ju 88A-0 den første tiden. Det første operative toktet i krigen ble gjennomført 26. september 1939 da fire fly fra Gruppen angrep en britisk marinestyrke bestående av bl.a. et hangarskip og en slagkrysser (henholdvis Ark Royal og Hood). Sistnevnte ble truffet av tre bomber som ikke gikk av, men hangarskipet bommet de på. Til tross for dette gjorde den tyske overkommandoen krav på et hangarskip senket og en slagkrysser skadet! Etter dette fulgte flere angrep mot britiske marineneheter, men uten særlige resultater. Den 16. og 17. oktober ble Scapa Flow bombet, og I./KG 30 led flere tap. Den første dagen ble Gruppekommodore Pohle skutt ned i Ju 88A-1 4D+AK, dagen etter led 4D+DH samme skjebne. Til gjengjeld ble en krysser og en destroyer beskadiget. I./KG 30 så ikke kamp i Polen og var den eneste Ju 88-

avdelingen i Luftwaffe helt til 1. desember 1939. Denne dagen ble II./KG 30 dannet, tett fulgt av III./KG 30 1. januar 1940. I mellomtiden hadde deler av tre andre avdelinger også begynt konverteringen til Ju 88, nemlig LG 1, KG 4 og KG 51.7. Utover våren 1940 var KG 30 hovedsaklig beskjeftiget med angrep på britisk skipsfart, bl.a. et større angrep på Scapa Flow 16.mars. Samme natt fløy to uidentifiserte fly over Bergen og ble beskyttet av luftvern hvorpå flyene fløy utover havet igjen. Dette kan ha vært Ju 88 fra KG 30. Ikke lenge etter kom den første store operasjonen der Ju 88 skulle delta - Weserübung!

## WESERÜBUNG

Luftwaffe satset stort på Weserübung, og de fleste Kampfgeschwadere skulle delta. Følgende Ju 88 avdelinger skulle være med på angrepet på Norge og Danmark (kilde: flyalarm):

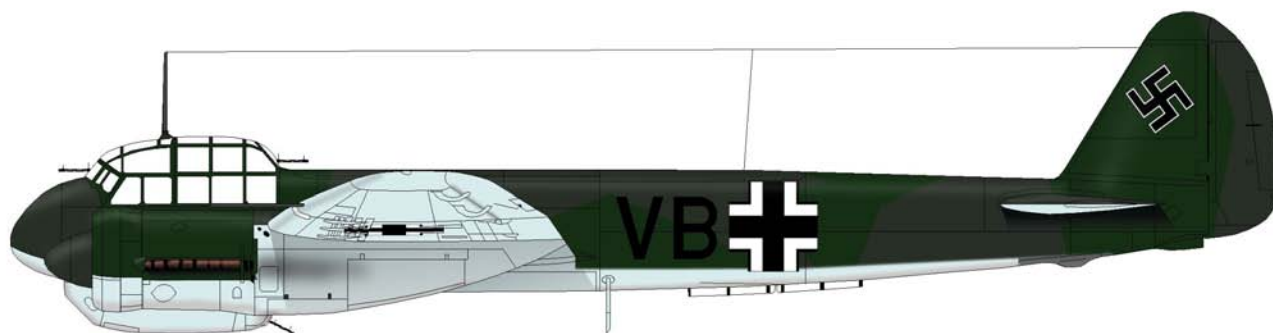
Avdeling	Flytype	Antall	Sjef
III./LG 1	Ju 88A/He 111	-	Maj Bormann
III./KG 4	Ju 88A/He 111P	17	Maj Neudörfer
Stab KG 30	Ju 88A	1	Oblt. Loebel
I./KG 30	Ju 88A	25	Hptm. Doench
II./KG 30	Ju 88A	30	Hptm. Hinkelbein
III./KG 30	Ju 88A	13	Hptm. Mahrenholz
Zerstörerstaffel/ KG 30	Ju 88C-2	6	Oblt. Bönsch

Bare 8./KG 4 angrep mål på fastlands Norge den første dagen, og denne avdelingen fløy en blanding av Ju 88 og He 111P. Deres oppgave var å fly en ren styrkeoppvisning over Stavanger og bombe om nordmennene skulle yte motstand. Selv om de var få oppnådde de resultater 9. april. Først bombet de Sola-flyplass og skadet/ødelte de to av de fire Caproni Ca 310 som var stasjonert på plassen (en klarte å ta av, men måtte nødlande pga skadene). Senere samme dag angrep Junkersene den norske jageren 'Æger' ved Stavanger. Den første angrepsbølgen bommet og selv om nordmenne hevdet å ha skutt ned to Ju 88 innrømmet tyskerne bare å ha tapt en. Like etter det første angrepet dukket tre nye opp og denne gangen ble 'Æger' senket av en direkte-treffer av en 250 kgs bombe.

KG 30 var fremdeles stasjonert på Westerland i Nordtyskland, men deltok aktivt i Weserübung. De tre Gruppene hadde ikke mindre enn 84 Ju 88A, hvorav bare 47 var operative. Geschwaderen angrep ikke mål i Norge, men gjorde det den hadde gjort månedene før, nemlig angripe britiske marinestyrker i Nordsjøen. De 47 Ju 88 sammen med 41 He 111 fra KG 26 gjennomførte flere angrep og senket bla. destroyeren 'Gurkha' vest av Stavanger. Krysserene 'Devonshire', 'Glasgow' og 'Southampton' ble dessuten skadet. KG 30 tapte fire Ju 88 under disse angrepene, 2 fra 3./KG 30, 1 fra 4. Staffel og en annen fra III. Gruppe. En av dem var en Ju 88A-2 fløyet av Gruppekommodoren for III./KG 30, Hptm. Mahrenholz. Flyet var blitt beskadiget av luftvern og hele mannskapet

omkom. Dette var de eneste tapene med Ju 88 som er registrert selv om mannskapet på 'Æger' muligens hadde skutt ned en annen som nevnt ovenfor.

10. april fortsatte mye som dagen før, med angrep mot sjømål en spesiell prioritet. To Ju 88 gikk tapt under et angrep på marinebasen i Scapa Flow, en fra 2. og en fra 4. Staffel. Denne dagen kom det en noe spesiell Staffel til Norge. Sammen med flere andre avdelinger, deriblant de delene av I./ZG 76 som ikke hadde deltatt dagen før, ble Zerstorstaffelen til KG 30 overført til Stavanger-Sola. Det spesielle var de 6 Ju 88C-2 Zerstorere som Staffelen brakte med seg fra Tyskland. Dette var den første operative varianten av C-serien og hadde glassnesen ersatt av en solid metallkappe og fastmonterte kanoner og maskingevær. Deres oppgave skulle bli nærforsvar av flyplassen og lange eskorteoppdrag av bombe og transportfly på vei nordover. De var de første som kom i kamp og som tapte en Ju 88C også. Dette skjedde den 11. april. Maskinen ble skutt ned av en Blenheim (av alle ting!) og krasjlandet på Sola. Maskinen var 70 % skadet, noe som betyr kondemnering. Litt bedre gikk det for Zt. St./KG 30 to dager senere, 12. april. Sammen med 10 Bf 110 fra I./ZG 76 gikk 3 Ju 88C-2 opp for å møte en større formasjon med britiske Wellington som hadde kursen for Sola. Deres mål var skip rundt Sola flyplass, men der fant de ingen. Istedenfor oppdaget de flere fly som steg opp fra en flyplass ingen hadde fortalt dem var der! Åpenbart en svikt i etterretnings tjenesten. Det hele utviklet seg snart til en stor luftkamp der

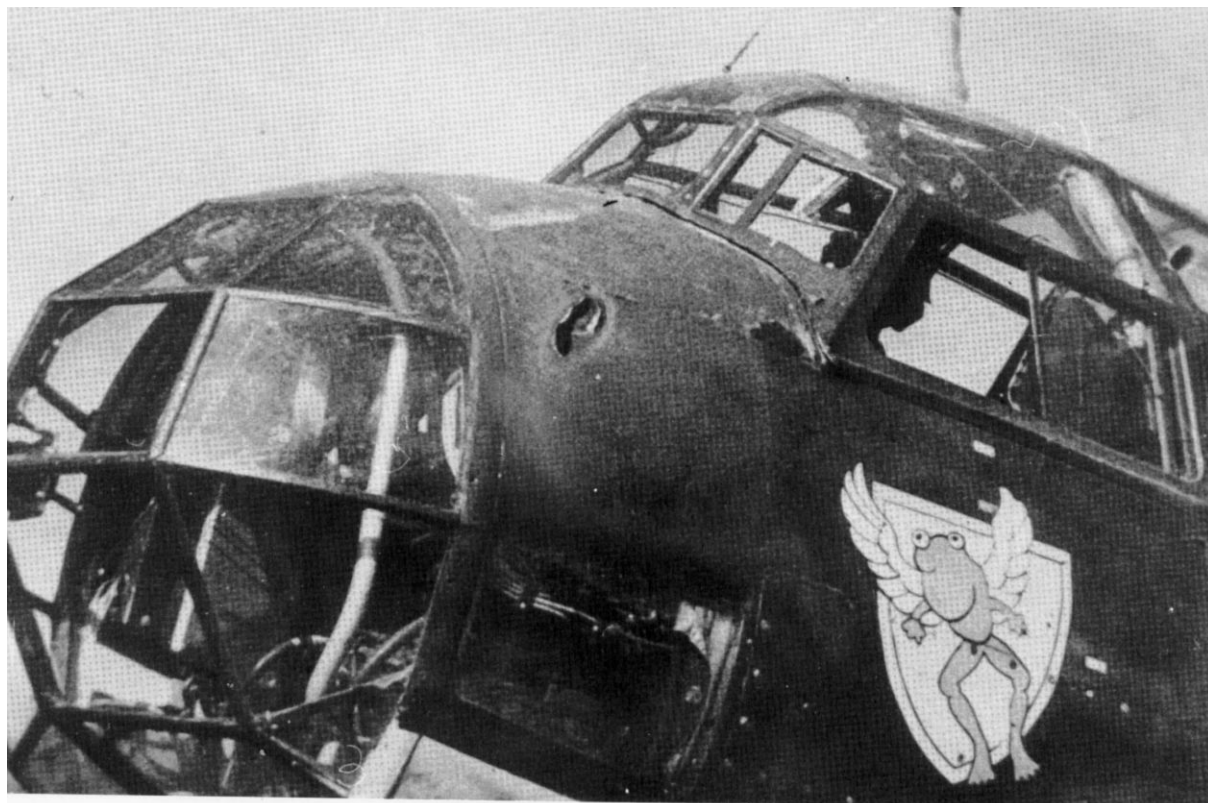


Junker Ju 88 C-2 fra (Z)/KG 30, Sola 1940

de tyske jagerene jaget britene ut over sjøen. Fire Wellingtons ble skutt ned, inkludert sjefen for 38. Sqdn. På Sola landet de seiersrike Messerschmittene under jubel fra bakke-mannskapet, i det hele tatt en ganske så overbevisende oppvisning. Fullt så imponerende var ikke landingene Junkersmannskapene gjennomførte! En styrtet med hele mannskapet like før landing, en annen krasjet på rullebanen. Sistnevnte ble 50 % ødelagt, men heldigvis ble ingen av mannskapet skadet. Zerstorerafdelingen hadde flere tap utover april og mai, en av dem ble ødelagt på bakken av britiske bomber 16.april.

En annen avdeling som deltok i de innledende kampene i Norge var LG 1 med to totalt 3 grupper oppsatt på He 111 og Ju 88. De opererte mot norske og allierte bakkestyrker utover april. Deres første registrerte tap fant sted i Ålborg i Danmark 14. april da 1 Ju 88 fra III./LG 1 krasjlandet. Etter som kampene i Norge spredte seg mot midt og nord-Norge foretok Ju 88 avdelingene bombeangrep mot allierte (norske og britiske) styrker der. 21. april var det fartøyer i Ålesund som ble angrepet av fly fra I./KG 30, samme dag angrep fire Ju 88

fra III./LG 1 Ålesund radio. Dagen etter var LG 1s Ju 88 i gang igjen og bombet en destroyer som senere sank. De neste dagene fortsatte angrepene mot bakkemål i området ved Åndalsnes, Dombås og Molde. Det var spesielt jernbanelinjene og tog som ble angrepet. Ved Narvik fikk også britiske skip sitt, slik som luftvernkrysseren 'Curacoa' som ble skadet ved Åndalsnes kai. 23. april var det Voss og jernbanenlinjen mellom Voss og Trengereid som fikk føle bomber sluppet av Ju 88 fra II./KG 30. Til nå hadde bombeflyene fra KG 26 og KG 30 ikke hatt føling med allierte fly, men denne dagen rapporterte en III./LG 1 pilot at han hadde sett minst 12 Blackburn Skuas ved over Romsdalsfjorden. Junkeren ble imidlertid ikke angrepet. 25. april ble en svært hektisk dag, spesielt for He 111 avdelingen som bl.a. bombet Hegra Festning med spesialbomber. Stabstaffelen, II. og III./LG 1 ble satt inn mot skip i Romsdalsfjorden og rapporterte flere treffere. En Ju 88 fra 7./LG 1 måtte nødlande på Leka i Nord-Trøndelag, uvist av hvilken grunn. Tre dager senere ble flere sjømål angrepet av Ju 88 fra LG 1, men dette var for det meste mindretransportskip som lå ved Mørkekysten. Senere denne 28. april



bombet ikke mindre enn 34 Ju 88 fra KG 30 konvoi TM 1 som lå ca 100 km nordvest fra Ålesund og 1 handelskip senket. 29. april var det dessverre sivile mål som stod på bombeplanen. KG 30 angrep da Kristiansund, Molde, Ålesund, Sunndalsøra og flere andre steder. LG 1 dukket også opp og kunne da se hvordan byene brant heftig. Likevel bombet de videre med brannbomber!

Ju 88 deltok i det hele tatt aktivt i Weserübung. Det er ikke anledning til å gå i stor detalj her, men taplisten for Weserübung skulle si litt om intensiteten i kampene (listen gjelder uhell med fly i både Danmark og Norge).

Dato	Avdeling
09.04.40	3./KG 30
09.04.40	3./KG 30
09.04.40	4./KG 30
09.04.40	III./KG 30
10.04.40	2./KG 30
10.04.40	4./KG 30
11.04.40	Z./KG 30
11.04.40	II./KG 30
12.04.40	Z./KG 30
12.04.40	Z./KG 30
14.04.40	III./LG 1
16.04.40	Z./KG 30
17.04.40	I./KG 30
18.04.40	3./KG 30
22.04.40	9./KG 30
23.04.40	III./LG 1
23.04.40	III./LG 1
25.04.40	7./LG 1
27.04.40	9./KG 30
30.04.40	Z./KG 30
02.05.40	8./LG 1
10.05.40	Z./KG 30
16.05.40	6./KG 30
16.05.40	6./KG 30
28.05.40	6./KG 30
07.06.40	4./KG 30
07.06.40	Z./KG 30

## KONSOLIDERING

Etter at felttoget i Norge omsider var over begynte forberedelsene til Slaget om Storbritannia. Dette ville bli kjempet fra kanalkysten og de fleste bombeflyavdelingene ble derfor trukket ut av Norge frem mot midten av juni 1940. Men ledelsen i Luftflotte 5 følte at disse beskjedne styrkene ikke var nok, et hemmelig telegram til Luftwaffes Overkommando ba om flere bombeflyavdelinger, jagerfly og ikke minst rekognoseringsavdelinger. Utrolig nok ble forspørselene tatt til etterretning og fra sommerne 1940 fikk Luftflotte 5 flere nye avdelinger, spesielt bombefly. Det dreide seg imidlertid om He 111 fra KG 26 og deres innsats i Slaget om Storbritannia begrenset seg til noen småangrep mot britiske byer og et katastrofalt større angrep på jagerflybaser i Midt-England 15. august 1940.

To dager senere var det bare en Ju 88-avdeling tilbake i Norge, nemlig 1.(F)/120. Denne enstaffel avdelingen fløy en blanding av He 111 og Ju 88 fra Stavanger-Sola. Men, de hadde bare 4 fly og ingen av dem var operative denne dagen! I tillegg hadde Luftflotte 5 mesteparten av KG 30 disponibel fra baser i Danmark. Stasjoneringen var som følger, med operative fly i parantes (etter Flyalarm):

Avdeling	Flytype	Antall	Base
Stab KG 30	Ju 88A	1 (0)	Ålborg
I./KG 30	«	26 (12)	«
III./KG 30	«	21 (11)	«

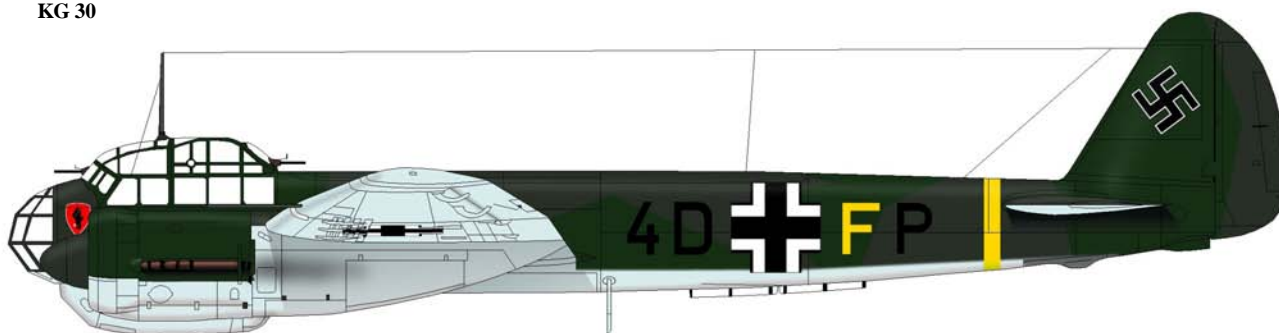
## UNTERNEHMEN BARBAROSSA OG LUFTFLOTTE 5

Det var smått med bombefly i Luftflotte 5 da året 1941 opprant. Men dette året skulle bety flere forandringer for Luftflotte 5. Den viktigste og altoverskygende begivenheten var selvsagt det planlagte angrepet på Sovjetunionen, og som et ledd i planleggingen ble flere avdelinger overført til Norge. Flyplasser ble også bygget opp og utvidet, kommunikasjonelinjer opprettet, og forsvarsanlegg laget nærmest på løpende bånd. Faktisk





KG 30



Junker Ju 88 A-4 (4D+FP) fra 6./KG 30, Banak 1942

var 1941 det året da de aller fleste flyplasser tyskerne bygde i Norge ble bygget eller påbegynt. Som et ledd i disse forberedelsene hadde General der Deutsche Luftwaffe in Nord-Norwegen blitt opprettet allerede 1. desember 1940 med hovedkvarter i Tromsø. Sjefen var Generalleutnant Wily Harmjanz som senere ble erstattet av Hermann Brush. I mars 1941 ble så Fliegerführer Nord dannet.

Overføringene av avdelingene begynte tidlig, den 19. mai ble det bestemt at alle avdelinger skulle være på plass på Bardufoss i Nord-Norge innen 10. juni. Og det var ganske mange avdelinger det var snakk om; en Stuka-Gruppe, en Bf 109 Staffel, en Bf 110 Staffel, en Ju 88 Staffel og flere rekognoseringsfly. IV.(St.)(LG 1 ble overført i løpet av perioden rundt månedskiftet mai-juni til værnes, 1.(F)/124 dukket opp fra Ålborg med to He 111 på Bardufoss rundt 20. april, fulgt av tre Ju 88 og to Do 215 innen 14. juni. Denne avdelingen var også den første utstyrt med Ju 88 som fikk føling med russerene, faktisk fire dager før Barbarossa fant sted! De fløy nemlig rekognoseringsstokter over Murmansk og på et av disse ble ett besetningsmedlem drept av prosjektiler fra et russisk jagerfly som oppdaget dem. En annen reko-enhet, 1.(H)/32 ankom Nord-Norge med sine Hs 126 omtrent samtidig.

Ju 88 flyene, fra den etterhvert kjente KG 30, kom til Sola fra Nederland 23. mai. Herfra fløy

de flere tokter mot Skottland over Nordsjøen og tapte hele fem Ju 88. Den 12. og 13. juni ble en enkelt staffel, 6./KG 30 ledet av Hptm. Erich Stoffregen, overført til Banak via Værnes. De mistet to av sine tolv Ju 88 under overføringen pga ulykker. En av dem fløy inn i et fjell, mens en annen Ju 88 nødlandet på Sørøya. Sistnevntes besetning dro ikke lenge etter sørover for å hente seg en ny Ju 88 (på Sola?), men Ju 52en de satt i styrtet ved Trondheim den 27. juni og alle omkom alikevel.

Disse avdelingene dannet ryggraden i det som ble kalt Fliegerführer Kirkenes. Deres oppgave under Barbarossa var ikke så rent overmodig. Ikke bare skulle de ta seg av de 200 eller så russiske fly som Nordflåten og 14. Armes flybrigade hadde, de skulle også operere mot fiendtlige sjø og landstyrker og bombe russiske forsyningslinjer, da spesielt Murmansk havn og Murmanskbanen. Og selvsagt skulle de forsvare tysk skipsfart mot eventuelle russiske angrep. Kanskje litt mye forlangt av de vel 80 flyene som fordelte seg som følger (etter flyalarm):

Avdeling	Flytype	Antall	Base
1.(F)/124	Ju 88A-5	3	Kirkenes
«	Do 215B	2	«
1.(Z)/JG 77	Bf 110E-2	4	Banak
6./KG 30	Ju 88A-5	12	Kirkenes
13./JG 77	Bf 109E-7	12	«
14./JG 77	Bf 109E-7	10	Banak
IV.(St.)/LG 1	Ju 87R	33	Kirkenes
1.(H)/32	Hs 126B	7	Kirkenes (bare 3 fly)

Selv om både 6./KG 30 og 1.(F)/124 fløy Ju 88A-5 var førstnevnte konfigurert som bombe-fly, sistnevnte som reko-fly, sannsynligvis med flere kameraer i buken som på en Ju 88D.

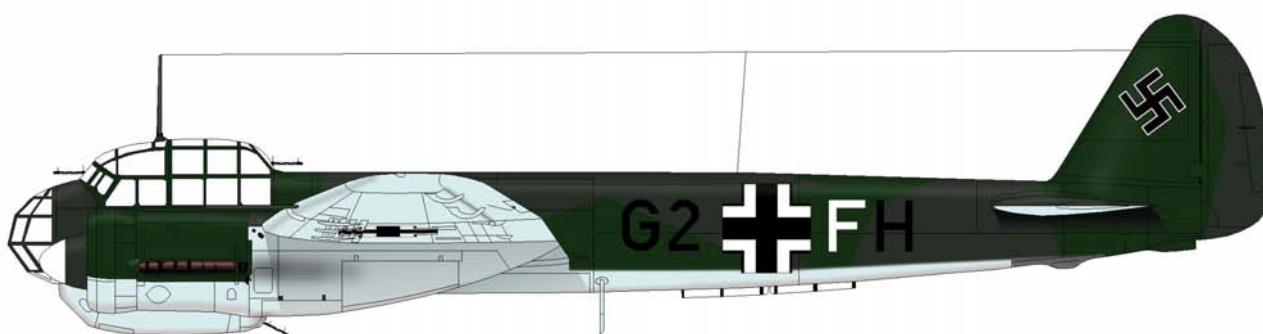
### KG 30s KRIG I NORD-NORGE OG FINLAND

Selv om Barbarossa gikk svært bra på de sørligere frontavsnitt, ble åpningen av kampanjen nesten et antiklimaks i Nord. 22. juni var nemlig en dag med lavt skydekke og mye tåke som hindret de planlagte flyangrepene. Først tidlig neste dag tillot været 6./KG 30 å gjennomføre sine angrep. Kl. 04.00 tok de første fire flyene av fra Kirkenes; to av dem bombet en flyplass i nærheten av Murmansk, to andre la miner i Kolabukta. Neste dag gikk den første KG 30 JU 88 tapt da en ble skutt ned av russiske jagerfly under minelegging. Den 25. juni var det jernbanen og flyplassen Niva ved Kandalakscha som fikk føling med 6. Staffels bomber. Først neste dag kom IV.(St.)/LG 1 med i kampene, og økte dermed kapasiteten til Luftwaffes bomeblyavdeinger betraktelig på dette frontavsnittet! Denne dagen erklærte også Finland Sovjetunionen krig med det resultat at de finske flyplasser i det høye nord ble tilgjengelige for Fliegerführer Kirkenes. Og det var først

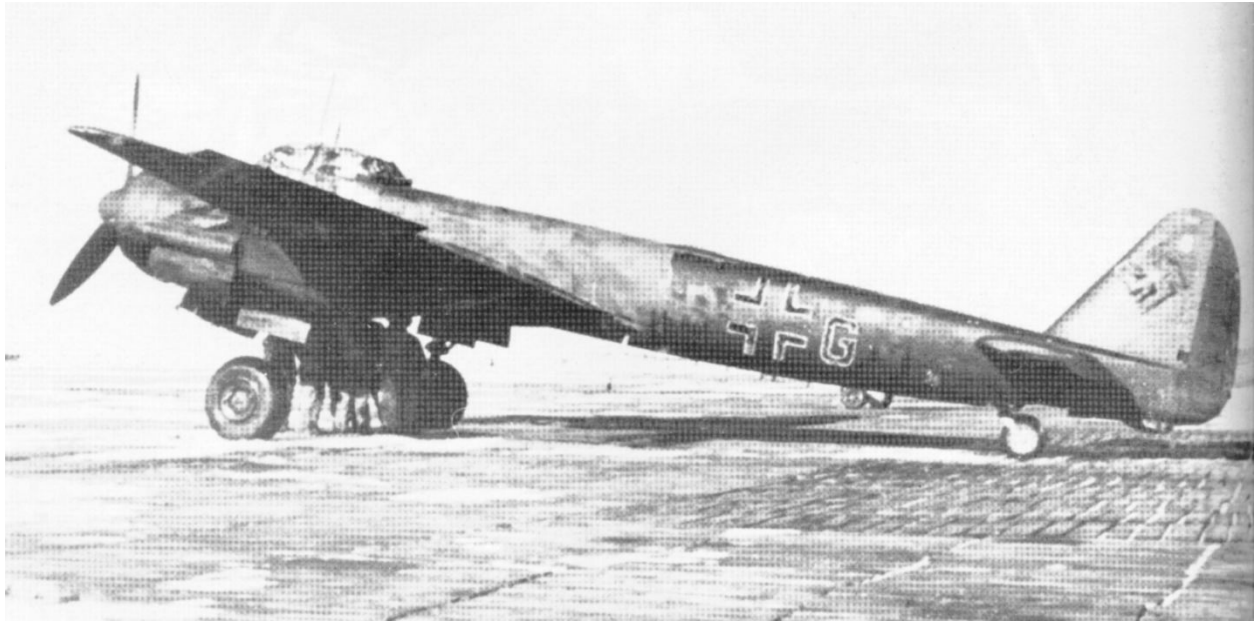
en uke etter Barbarossa at de tyske bakkestryrkene gikk til angrep. Tross gjentatte angrep over Litsa-elven gikk dette som kjent dårlig og tyskerenes Gebirgsarmee kom seg ikke over elva. Det hele utviklet seg til det som ble en nesten 4 års lang stillingskrig. Fliegerführer Murmansk ble derfor bare en tanke på et papir!

6./KG 30 hadde gjennomført bare 7 angrep mot flyplasser og jernbanen den første uken, men til gjengjeld hadde de lette mål. Russerene stilte nemlig konsekvent opp sine gamle todekkere på lange rekker, perfekte mål for en med ondt i sinne! Ikke før etter omtrent 8. juli 1941 begynte russerene med det som egentlig er elementært; å spre flyene sine over hele flyplassen og unngå å klumpe dem sammen! Denne sendrektigheten gjorde nok sitt til at tyskerne kunne ødelegge over 250 fly på bakken innen 1. november! Det var i alle fall antallet tyskerne gjorde krav på.

Etter at det andre stormangrepet over Litsa hadde slått feil, fikk tyskerne tydeligvis kalde føtter. Selveste Göring ga ordre om at en Gruppe Ju 88 skulle overføres til Nord-fronten. Og hvem var egentlig mer erfaren på flytypen enn I./KG 30?! 1. august kom denne Gruppen frem til Banak etter en lang overføring fra baser i Frankrike. 2./KG 26 med He 111H hadde ankommet et par dager tidligere, og sammen med de to andre stafflene fra I./KG



Junker Ju 88 A-1 (G2+FH) fra 1.(F)/124, Kirkenes 1941



Ju 88 A (4D+GM) fra 4./KG 30, Lister 10 mars 1943. Foto fra Bildband Deutscher Luftwaffe

26 og I./KG 30s, og 6./KG 30 utgjorde de Fliegerführer Kirkenes' totale bombeflystyrke. Nå var det altså 4 Ju 88 Staffler fra KG 30 på Nord-fonten, tre fra I. Gruppe og Stoffregens 6./KG 30. Sistnevnte hadde vært den eneste bombeflyavdelingen på fronten i nesten en hel måned og det var ikke så rart at besetningene var litt slitne. De fleste av operasjonene hadde vært angrep på flyplasser, på jernbanen eller mineleggingsoppdrag.

Den 31. juli gikk britiske hangarskipfly til angrep på mål i Petsamo, Kirkenes havn og området rundt på jakt etter tyske skip de aldri fant. De fant derimot tyske jagerfly og Stukas som angrep dem med stor aggressivitet. Britene måtte innse at operasjonen var en fiasko og trakk seg tilbake. 6./KG 30 fikk ikke lenge etterpå i oppdrag å finne hangarskipene, men lyktes ikke. Britiske hangarskip returnerte 3. august, men avbrøt angrepet på en konvoi i LoppHAVET. 6./KG 30s Ju 88 ble likevel sendt ut på nok et rekognoseringsoppdrag i området mellom Finmark og Jan Mayen ute å finne noe. Et lignende oppdrag den 15. august var like resultatløst. Nesten som om de hadde gitt opp ble 6./KG 30 overført til Stavanger-Sola den 20. Staffelen ble imidlertid avløst av resten av II./KG 30, nemlig 4. og 5. Staffel. De tok opp luftangrepene mot de russiske styrkene fra Banak. Sjefen for II. Gruppe var

Hptm. Eberhardt Röger. Tiden i Norge skulle vise seg å bli svært kostbare for denne Gruppen. Siden den ankom Norge 23. mai hadde den tapt ike mindre enn 26 Ju 88 med besetninger, inkludert Gruppekommodoren, noe som tilsvarer ca 1/3 av totalstyrken til en daværende bombegruppe! 11 av dem hadde gått tapt frem mot 20. august, bare i angrep mot russiske styrker. En velplassert pause kom for II. Gruppe i oktober da den ble trukket tilbake til mer rolige strøk i Midt-Norge. I./KG 30 ble forflyttet til Værnes allerede 12. september. Dette skjedde ganske hurtig i et forsøk på å avskjære britiske hangarskipstyrker, noe som mislyktes. 6./KG 30 lå også på Værnes på denne tiden etter en kort periode på Stavanger-Sola. Ikke lenge etter dro I. Gruppe tilbake til Banak og de Nord-finske baser hvor de skulle tilbringe vinteren. I. Gruppe hadde ikke hatt så store tap i 1941, totalt var 14 fly gått tapt i angrep mot Murmansk, dette tallet inkluderer også operative ulykker. Omtrent på denne perioden, høste/vinteren 1941 oppga Luftwaffe bombingene av de russiske flyplasser. Dette hadde vist seg ganske virkningsløst, og man følte at sprengstoffet ville tjene hensikten bedre brukt mot Murmansk havn og mål ved de fastfrosne frontlinjene.

Det ble foretatt endel strukturelle forandringer i Kommandolinjene høsten 1941. Einsatzstab

z. b. V. ble omgjort til Fliegerführer Nord (Ost) fra 1. november. Sjefen ble Obrst. Alexander Hole. Ved årskiftet 1941/42 hadde Luftwaffe faktisk færre fly tilgjengelig enn de hadde hatt ved starten av Barbarossa. Av de 71 flyene var bare 37 flyklare, og bare 12 av de 71 var Ju 88. Det var 7 fra I./KG 30, og 5 fra 1.(F)/124. Det var ikke så mye å skryte av!

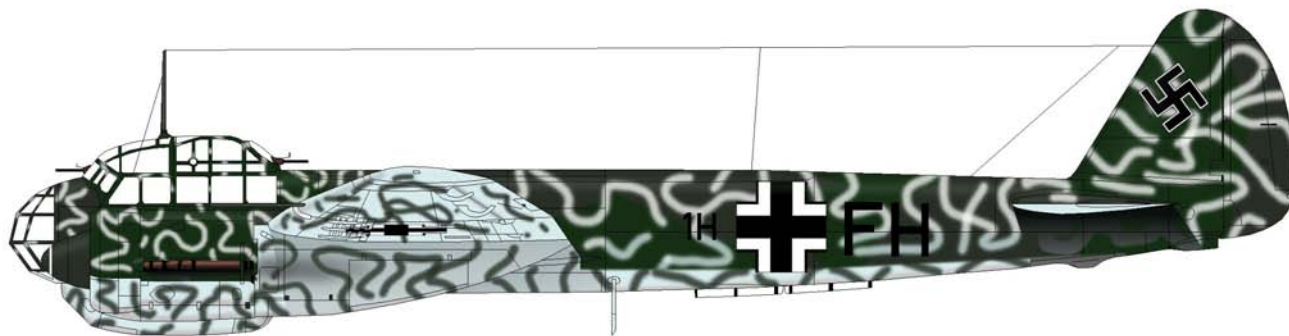
Ironisk nok skulle Luftwaffe få hjelp av de britiske hangarskipene til å forsterke Luftflotte 5s bombeflystyrke! De gjentatte angrepene på mål i Norge gjennom 1940 og spesielt 1941 fikk britene til å planlegge flere. 26. desember 1941 landet flere Commandos i Vest-Lofoten. Denne operasjon 'Anklet' skulle egentlig være en stor angrepsoperasjon men da de ble oppdaget av en He 115 fra 1./406 bestemte britene seg for å trekke seg tilbake. Derfor ble det en sydligere avledningmanøver som fikk mest oppmerksomhet. I ettertid skulle den blikjent som Måløyraidet. Også her var Ju 88 innblandet men ikke som bombefly. En Ju 88D-1 (W.Nr. 1047) fra 1.(F)/120 på Sola ble skadet av sine egne jagere og krasjet på Værnes. Disse operasjonene forurologet imidlertid tyskerne betrakelig. Den gjenværende Gruppen av KG 30 skulle nå også overføres til Norge og Luftflotte 5. Fra baser i Frankrike kom III./KG 30 til Ørlandet og Bardufoss via Stavanger-Sola. Gruppen hadde totalt 30 Ju 88 og 7. Staffel ble forlagt til Værnes, 8. og 9. til Bardufoss. Stafflene ankom rundtnyttårsskiftet. 7. Staffel mistet 3 fly under landing på Værnes 1. januar 1942. Nå var endelig hele

KG 30 forenet med alle tre Grupper på jord som sorterte under Luftflotte 5s domene!

### **RUSSLANDSKONVOIENE - PQ 13, PQ 15, PQ 16, PQ 17 OG PQ 18**

I begynnelsen av 1942 var svært mye av russlands industrialiserte områder på tyske hender og landet hadde desperat behov for moderne krigsmateriell. Churchill hadde lovet russerene både moralsk og materiell hjelp og sendte raskt konvoier til Russland via Arkhangelsk. Etter hveret kom også amerikanerene med og de berømte PQ-konvoiene gikk snart regelmessig til eneste havnene Russland hadde å by på, Murmansk og Arkhangelsk. Det var en farefull rute som plasserte skipene innenfor rekkevidde av de tyske bombeflyene i Nord-Norge. Likevel gikk bare et transportskip tapt fra de første 7 konvoiene, av i alt 53, og det ble senket av en ubåt! Grunnen til den påfallende mangelen på flyangrep var at Luftwaffe hadde nok med taktiske operasjoner på østfronten og anti-skip operasjoner i Middelhavet. Nordishavet var ganske enkelt nedprioritert. Først litt upå nyåret 1942 begynte dette bildet å endre seg i Luftwafes favør. Endel torpedo-fly ble frigitt for Luftflotte 5 og langtrekkende reko-fly som Fw 200 Condor, helt nødvendige for å holde konvoier under oppsikt, var også tilgjengelige.

Den første konvoien som ble angrepet var PQ 13. Av de 19 handelskipene som la ut fra Island 20. mars ble bare to senket av fly i



**Junker Ju 88 A4/Torp (1H+FH) fra 1./KG 26, Kirkenes 1943**

tillegg til 3 senket av ubåter. PQ 15 hadde seks CAM-skip (Catapult Aircraft Merchantmen - 'katapultflyhandelskip') med hver sin Sea Hurricane som eskorte (disse var selvsagt engangfly som gikk i vannet når drivstoffet var slutt!). Denne konvoien ble også angrepet og 9 He 111H fra KG 26 klarte å senke tre skip 2. mai 1942. Returkonvoien QP 12 ble også angrepet, denne gang av Ju 88 fra III./KG 30 den 25. mai. En av disse ble skutt ned av en CAM-Hurricane. Dessverre omkom også briten da fallskjermen ikke foldet seg skikkelig ut.

PQ 16 var den største konvoien så langt bestående av totalt 35 skip og en respektabel eskorte, inkludert 1 CAM. sen tpå dagen den 25. mai begynte angrepene og de fortsatte så og si uavbrutt frem til tidlig på dagen den 30. Angreps bølgene bestod av He 111 fra KG 26, Ju 88 fra KG 30 og He 115 fra 1./406. Den første puljen gjorde krav på å ha senket et og skadet tre skip og rapporterte 1 Ju 88A-4 fra III./KG 30 som tapt. Totals gikk 7 handelskip tapt disse to dagene, seks av dem til flyene. Men tyskerne gjorde krav på ha senket minst 16 skip så det anslaget var helt klart for optimistisk! Til tross for at 7 skip var det største tapet så langt var det ingen ting mot det som skulle komme når PQ 17 og PQ 18 kom i ilden. Tyskerne tapte 10 fly av ulike typer, hvorav 8 var Ju 88 som vist i oversikten nedenfor (etter flyalarm).

Flytype	W.no	Kode	Avdeling	Dato
Ju 88A-4	1456	4D+CR	7./KG 30	25.5.42
Ju 88A-4	0138	4D+IT	9./KG 30	25.5.42
Ju 88A-4	2061	4D+DH	1./KG 30	27.5.42
Ju 88A-4	2073	?	1./KG 30	27.5.42
Ju 88A-4	1226	4D+ER	7./KG 30	27.5.42
Ju 88A-4	2180	4D+EM	4./KG 30	29.5.42
Ju 88A-4	2068	?	1./KG 30	30.5.42
Ju 88A-4	1760	4D+CM	4./KG 30	30.5.42

Av disse ble alle bortsett fra W.Nr. 2073 og 2068 skutt ned under angrepene. De øvrige to forulykket på Banak.

De to andre flyene som gikk tapt var en He 111H fra I./KG 26 som totalhavarete på Banak den 26. mai og en He 115C fra 1./906 som var uheldig under avgang fra Billefjord. To dager etterpå, den 1. juni 1942 hadde

Luftflotte 5 følgende avdelinger klare til bruk mot neste PQ konvoi (etter: flyalarm).

Avdeling	Flytype	Base	Konfigurasjon
I./KG 30	Ju 88A-4	Finnmark/ Nord Finland	Bombefly
II./KG 30	Ju 88A-4	«	Bombefly
Erpr.st./KG 30	Ju 88A-4/C-2		Bombefly
1./K.Fl.Gr. 906	He 115B/C	«	Torpedofly
1./St.G. 5	Ju 87B/R	«	Stupbombere
III./KG 30	Ju 88A-4	«	Bombefly
2., 3./KG 26	He 111H-6	Nordland/Troms	Torpedofly
1./K.Fl.Gr. 406	He 115B/C	«	Torpedofly
Stab. KG 26	He 111H-6	Fliegerführer/ Nord (West)	Bombefly
Stab I./KG 26	He 111H-6	«	Bombefly
1./KG 26	He 111H-6	«	Torpedofly

Som en ser var det bare Heinkelene som var konfigurert for torpedoangrep. Denne styrken utgjør, om en tar med de tra avdelingene i Sør-Norge, ca 220 fly, en ganske respektabel styrke. Stukaene deltok riktignok ikke i selve angrepene, men var helt klart tiltenkt en rolle. I tillegg kommer også diverse reko-avdelinger, både landbaserte og maritime. 1.(F)/124, 1.(F)/22 og 1.(F)/120 var alle reko-avdelinger utstyrt med Ju 88, i tillegg kom 1./KG 40 med Fw 200.

PQ 17 forlot Island 27. juni 1942 og bestod av 36 handelsskip, hangarskipet 'Victorious' med en skvadron Sea Hurricanes (som kumme brukes flere ganger!) og et CAM-skip. Denne konvoien var ventet av tyskerne og Bv 138 flyene, de flyvende øynene til de tyske styrker var ute. 1. juli ble konvoien oppdaget av en 'tresko' fra 3./906. Allerede neste dag kom de første flyangrepene selv om konvoien da bare var kommet til farvannet mellom Jan Mayen og Bjørnøya. Først ute var 8 He 115, men de måtte avbryte angrepet pga det intense luftvernet. En ble skutt ned, men ble reddet av en annen He 115. To dager tidligere hadde et russisk angrep mot Banak kostet I. og II./KG 30 fem Ju 88, men avdelingen var likevel klar til å angripe konvoien, med alt de hadde av fly. Den 4. juli ble de første 25 He 111 fra I./KG 26 utstyrt med torpedoer satt inn i kampen. Over PQ 17 ble de møtt av en Ju 88 som hadde skygget konvoien og rapportert alle bevegelser til fastlandet. Den voldsomme luftvernilden gjorde seggjeldende igjen, men denne gang fikk de fleste sluppet sine torpedoer. To angrep



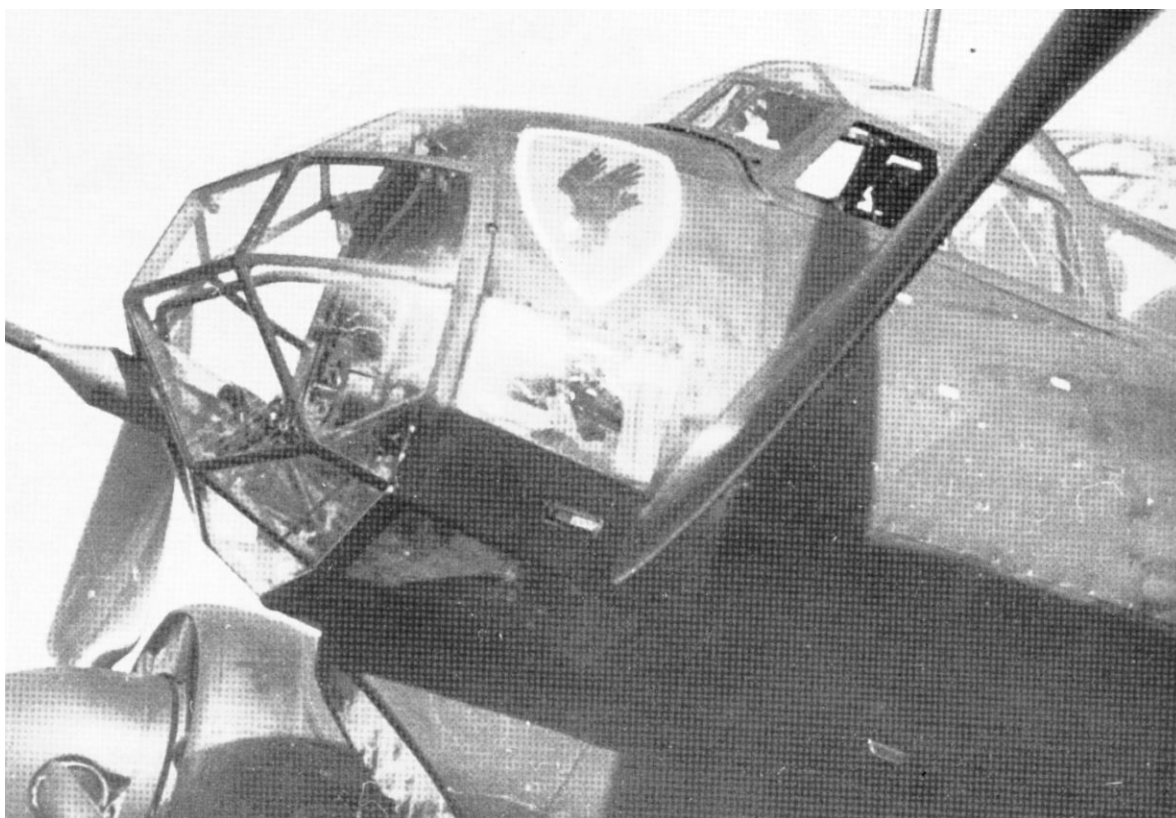
**Junker Ju 88 D fra 1.(F)/120 ca 1942 i Norge. Foto fra Bildband Deutscher Luftwaffe**

til i løpet av dagen resulterte i tre skip senket og bare en He 111H-6 gikk tapt.

Så kom det skjebnesvangre signalet fra en russisk ubåt om at tyske overflatestyrker var på vei. Admiralty hadde nå valget; skulle de stole på signalet og ta konsekvensen av det eller skulle de ta sjansen...? Konsekvensen av å ta signalet på alvor var i seg selv alvorlig, konvoien måtte da spres og hvert skip klare seg selv. Ellers måtte de risikere en massakre. Bestemmelsen ble tatt, 'convoy is to scatter'!!! Eskorten skulle dra vestover igjen. Resultatet kjenner de fleste med litt interesse for historie, det ble likevel en skipsmassaker, den største og verste som rammet PQ-konvoiene. Tirpitz og andre overflateskip var faktisk til sjøs dagen etter, men kom aldri i nærheten av konvoien. Det gjorde imidlertid bombe og torpedoflyene og ubåtene. I løpet av 5 dager senket fly 13 skip, mens ubåtene noterte seg for ytterligere 7. De overlevende klarte å ta seg inn til Murmansk havn, mange med skader. Sett i lys av at de senket 16 skip var Luftwaffes tap på bare 11 fly ødelagt og to skadet absolutt bemerkelseverdig. Bare to av disse var fra KG 30; 1. Staffel mistet en 10. juli (W.Nr. 2137, 4D+AH), det samme gjorde

Erprobungsstaffel KG 30 (W.Nr. 0043, 4D+QA).

Dette enorme tilbakeslaget førte til en pause i konvoitrafikken, men allerede i september tok den seg opp igjen pga russisk press. Tyskerne fikk snart rede på at PQ 18 var under oppseiling, og det skyldes en Hampden med noen hemmelige dokumenter som falt i tyskerenes hender. Like etter snappet tysk etterretning opp noen russiske radiosendinger som ikke bare bekreftet mistankene, men oppga den planlagte luftstøtten også. PQ 18 var den største så langt med totalt 40 handelsskip og bl.a. et hangarskip og 1 CAM skip som eskorte. Konvoien forlot England den 7. september og de neste dagene forsøkte tyskerne å kontakten med den. Dårlig vær noen dager hindret kontinuerlig oppsyn, men den 13. mente man at tiden var inne for et massivt angrep. Styrkene inkluderte nå også III./KG 26 som nettopp hadde ankommet Norge fra Frankrike der de hadde konvertert til JU 88A-4. Da PQ 18 lå mellom Bjørnøya og Svabard følte britene faktisk at de var utenfor rekkevidde. Stor var derfor overraskelsen da 6 Ju 88A fra KG 30 brått gikk til angrep. Ingen av Junkerene ble skutt ned av luftvern eller



hangarskipflyene. De siste var for sent opp i luften. Disse jagerflyene var blitt lokket vekk fra selve konvoien da det som skulle vise seg å være hovedangrepet kom. Ca 40 fly fra I. og III./KG 26 angrep over helekonvoiens utstrekning. Angrepet varte bare noen minutter, men da det omsider var over var 8 transportskip senket, og 2 He 111 og 1 Ju 88 skutt ned. Senere på dagen senket He 115 fra I./406 to handelskip til og gjorde sågar krav på en Sea Hurricane skutt ned. Det siste angrepet den 13. september startet sent på ettermiddagen og ble utført av 12 He 11 torpedobombere fra I./KG 26. Nå fungerte jagerflyeskorten som planlagt; de skjøt ned to He 111 og hindret de andre i å senke noen handelskip. Tyskerne på sin side konkluderte med at dette hangarskipet (som egentlig var et ombygd handelskip) måtte elimineres, og det var førsteprioritet for den 14.

Nå var det III./KG 26 sin tur igjen. 16 Ju 88 fra denne Gruppen kom overraskende på konvoie igjen. Nå var det luftvernet som krevde sitt. Tre Ju 88 ble skutt ned, og en havarerte på banak grunnet skader fra luftvernet. Netse pulje var 25 He 111 fra I./KG 26

med torpedoer. De forsøkte å senke hangarskipet, men måtte nøye seg med tre handelskip. Luftvernet og jagerflyene var for nærgående til at de ømfintlige torpedoene kunne siktes godt nok inn. Men nå kostet det. 6 fly ble skutt ned ved konvoien og tre som var blitt skadet havarerte senere utenfor Nordkapp. I./406 og I./906 hadde heller ikke hullet med seg senere på dagen da de mistet tre fly til luftvern. Den 15. ble ingen angrep gjennomført fordi de 18 Ju 88 fra III./KG 26 ikke fant konvoien i det dårlige været. Været ødela sjansene for flere angrep de to neste dagene også, den 16. forlot hangarskipet konvoien for å returnere til England. Først den 18, gjenopprettet tyskerne kontakten med PQ 18. Det neste angrepet ble utført av III./KG 26s Ju 88 igjen, men selv om luftvernilden var moderat førte dårlig teknisk stand på torpedoene at over halvparten ikke fungerte. To Ju 88 ble så skadet at de havarerte på Bank. I./KG 26 fulgte like etter, men oppnådde ikke mye. Nå hadde russiske destroyere kommet til og hjalp til med luftvernet. Denne dagen gikk ikke så bra for de tyske torpedostyrkene. To dager senere var konvoien kommet inn i munningen av elva Dwina og nå hastet det mes et siste angrep. Torpedoer

kunne ikke brukes pga av det grunne farvanet, og endelig fikk KG 30 sin sjanse. Hele Geschwaderen ble brukt, emn nå ble de møtt av landbaserte russiske jagere. Resultatet stod ikke i forhold til innsatsen. Bare tre fartøyer ble rapportert skadet. Søk den neste dagen etter etternølere førte heller ikke til noe.

Da status skulle gjøres opp for angrepene mot PQ 18 var det de allierte som kom best ut. Selv om tyskerne gjorde krav på å ha senket 23 skip, 19 ved hjelp av flytorpedoer, var bare 10 senket av fly, mens tre ble tatt av ubåter. Luftflotte 5s tap var ikke mindre enn 24 bombe/torpedofly samt 6 skadet etter ødelagt under landing; nesten 10 % av den operative styrken. PQ 18 ble også den siste konvoien som fikk PQ betegnelsen og også den siste til Russland på en stund. De allierte forberedte seg til landingene i Nord-Afrika og skipene trengtes der. Dette betød en lang pause i torpedooperasjoner fra Luftflotte 5s baser. Da den neste konvoien til Russland seilte den 15. desember var det ingen torpedofly igjen i Norge. Selv om de ventet seg nye umiddelbart etter PQ 18, lot de vente på seg. Den 25. oktober var det ike mindre enn 5 Grupper av torpedo/bombefly i landet, og hver av dem hadde Staffler på Bank og Bardufoss. Ikke lenge etter kom ordren om at disse styrkene skulle foflyttes. Overflyttingen begynte den 3. november. III./KG 26 og I./KG 60 dro fra Banak til Sør-Italia. To dager senere dro III./KG 30 fra Nautsi og I./KG 26 fra Banak. Den 9. dro Erprobungsstaffel/KG 30 også fra Bank, den 12. dro Staben og II./KG 30 fra Kemi. De etterlot bare de tre Stafflene i I./KG 30 som fikk bli under Luftflotte 5 komando til tidlig i 1943. Etter det var det bare rekognoserings avdelinger igjen med Ju 88. Men også disse har en fasinerende historie.

### **KAMUFLASJE OG MERKING - KG 30 1940-43**

Det er egentlig ikke så mye spennende å si om kamuflasjen og merkingen til KG 30 og de øvrige Kampf -geschwaderene med Ju 88 i denne perioden, annet at den var helt standard og forbausende uniform. Som alle andre

operative tyske bombefly var Ju 88 malt i fargene RLM 65/70/71, to grønnfarger over og en lys blå under (se artikkel i SIG 4 for flere detaljer). Det samme gjelder for de få Ju 88C-2 som Zr.St./KG 30 og Er.St./KG 30 brukte i denne perioden (se profiler). Det fantes et standardisert mønster som vist på figuren, og det ser ut som om dette ble brukt av alle A og D varianter gjennom hele krigen, med relativt få unntak. Et lite kjent faktum er at KG 30 faktisk brukte hvit midleritidig vinterkamuflasje på sine Ju 88. Det finnes få bilder av slike maskiner, men de vi har sett viser tydelig at grønnfargene ble fullstendig overmalt med hvitt. (Det finnes også bilder som viser Ju 88 på Bardufoss med ujevn hvit kamuflasje og bjelkekors bestående av bare hvite bjelker. Dette er nok maskiner fra KG 26 i 1944). Noen Ju 88 (med vanlig grønn kamo) hadde også svartmalte undersider, sannsynligvis for operasjoner om natten. Dette er sett på fly fra bl.a. 2., 5. og 6./KG 30. Begge disse fargevariasjonene var i bruk sannsynligvis på sommeren og vinteren 1941-42. En Ju 88A-4 sett å Lista 10. mars 1943 merket 4D+GM hadde i tillegg til svarte undersider også skroget malt svart bak vingene og det hvite i bjelkekorset var tonet ned med svart.

KG 30 hadde også sitt eget Geschwader emblem, den velkjente stupende ørnen på en våpenskjold (det er ikke uten grunn geschwaderen er kjent som 'Adler-Geschwader!'). Bakgrunnen hadde ofte fargen til Staffelen, og det finnes også eksempler på Ju 88 fra KG 30 med Staffelfarger rundt den fremste ringen på motorer og på spinnerene. Teatermerking var i bruk, men det ser faktisk ut som om de var begrenset til undersiden av vingene. Halebånd ser i ut til å ha blitt sjelden brukt, grunnen er ikke kjent. Da III./KG 26 ble utrustet med Ju 88A-4/17 og kom til Norge høsten 1942 ser det ut til at de kamuflerte sine maskiner med standard farger. Tilgjengelige bilder antyder at KG 26 var en av de første avdelinger som begynte med det som skulle bli kjent som 'Wellenmuster' eller bølgemønster. Dette består av bølger i en lys farge (som RLM 76 eller hvit) malt over de to grønnfargene, og ofte bølger i mørk farge over det lyse på



undersiden. Det er sikkert at KG 26 brukte slike i Norge i 1944-45, både på Ju 88 og Ju 188, men vi aner ikke om dette mønsteret bli introdusert i Nord-Norge allerede høsten 1942. Vi kan altså forsløpig ikke si noe sikkert om kamouflasjen til III./KG 26 Ju 88 høsten 1943.

KG 30 brukte koden '4D' med helt standart staffel nummerering, med to unntak. Erprobungsstaffelen bruke staffelbokstav 'A'; normalt forbehold Geschwaderstaben, og Zerstörerstaffelen brukte bokstaven 'H'; i alle fall på minst et fly. I begynnelsen ser det faktisk ut som om Zerstörerene fra denne staffelen ikke engang hadde fått erstattet fabrikkodene med operative koder; et velkjent bilde fra Sola i april dagene viser nemlig to Ju 88C-2 med Stammkennzeichenen i 'VB+' serien (dette viser også at C-2 maskinene ble konvertert fra noen av de første A-1 flyene - se nedenfor). Med andre ord var Zerstörerene nettopp levert til avdelingen, noe den ellers så strøkne finishen også tyder på. En av disse Ju 88C-2 som Zerstörerstaffelen mistet i april 1940 forteller oss litt mer om dette. Den skulle nemlig få oppmerksomhet lenge etter at selve krigen var slutt. Da ble den nemlig hentet ned fra styrtstedet for mulig restaurering. Det dreier seg om Ju 88C-2, Werkenummer (088) 0133, merket 4D+FH. Den 28. april 1940 ble

dette flyet sannsynligvis skutt i brann av allierte jagere eller luftvern og nødlandet på et fjellplatø ved Namdalen. Det ble ille medfart selv om det var i stort sett var i ett stykke. Flyet ble hentet ned fra fjellet i 1989. Det som er mest interessant med denne maskinen er selve werkenummeret. Det indikerer at 4D+FH var den 133. Ju 88 som ble produsert og det var i tillegg en av de 63 A-1 modellene som etter sigende ble konvertert til C-2. Ikke overraskende var Zerstörerene kamuflert i de vanlige 70/71/65 fargene med standard merking. Den operative koden sammenlignet med Stammkennzeichenen sett på Ju 88C-2 på Sola er en sterk indikasjon på at disse flyene fikk ny merking etter at de kom til Norge i april dagene 1940.

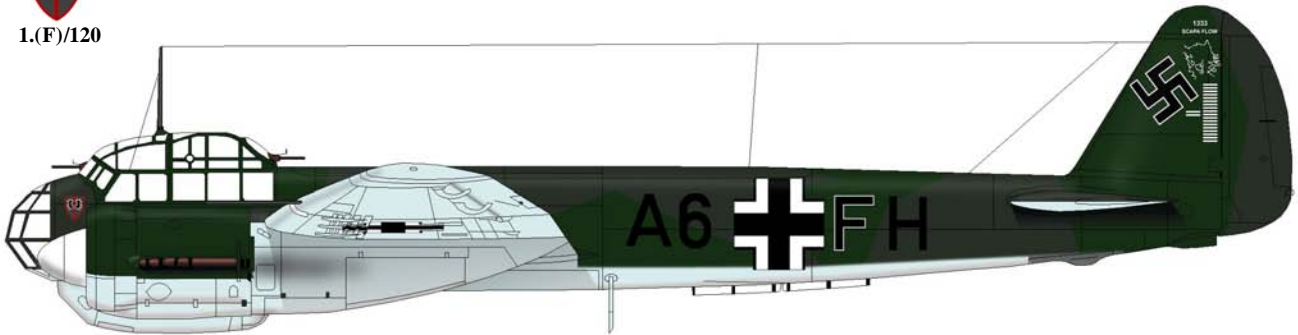
LG 1 brukte koden 'L1' mens KG 4 hadde '5J'. Dessverre kjenner vi ikke til kodene til Ju 88 fra sistnevnte avdeling, i alle fall ikke fra Norge. III./KG 26 brukte koden '1H', men heller ikke her har vi sikre koder til Ju 88 fra 7denne Gruppen i Norge høsten 1942. Følgende liste viser de Ju 88 vi kjenner til fra felttoget i Norge 1940, samt stasjoneringen til KG 30 og 26 i årene 1940-45:



Ju 88 haverert i åkeren nær Sola



1.(F)/120



Junker Ju 88 D (A6+FH) fra 1./120. Samme fly som på forrige bilde

III./LG 1

Ju 88A-4 4D+IT

Ju 88A-1 L1+BR

Zerstörerstaffel KG 30

III./KG 4

Ju 88C-2 VB+??

Ju 88C-2 VB+??

Stabavdelinger

Ju 88C-2 4D+FH

Ju 88A-5 4D+CB (1942)

Erprobungstaffel KG 30

I./KG 30

Ju 88C-2 4D+HA

Ju 88A-4 4D+QA

Ju 88A-4 4D+AH

Ju 88A-4 4D+DH

Ju 88A 4D+HH

Ju 88A-4 4D+CK

Ju 88A-1 4D+TK

Ju 88A-5 4D+GK

Kamofgruppe 806

Ju 88A-4 M7+GH

Ju 88A-5 M7+EK

Ju 88A-5 M7+FK

II./KG 30

Ju 88A-4 4D+AM

Ju 88A-4 4D+CM

Ju 88A-4 4D+EM

Ju 88A-4 4D+GM

Ju 88A-5 4D+MN

Ju 88A 4D+ZN

Ju 88A-5 4D+CP

Ju 88A-5 4D+IP

Ju 88A-4 4D+LP

III./KG 30

Ju 88A-4 4D+CR

Ju 88A-4 4D+ER

## REKOGNOSERINGS-AVDELINGENE

Rekognosering skulle bli en av de viktigste oppgavene til Ju 88 i Norge i årene 1941-45. Flere avdelinger ble satt under Luftflotte 5s kommando for dette formål under krigen og deres historie er fasinerende, om enn ikke like kjent som Kampgeschwaderenes. Under går vi gjennom hver enkelt av dem.

### 1. og 2. og 3.(F)/22

Ærlig talt kjenner vi ikke så altfor godt til denne avdelingens tilstedeværelse i Luftflotte 5. Aufklärungsgruppen ble dannet i oktober

1937, og i løpet av våren 1940 kom 2. Staffel til Norge. 17. august 1940 befant avdelingen seg på Sola med 4 Do 17P, hvorav 2 var operative. Ingen stor styrke altså. Vinteren 1941 var den stasjonert på Ålborg med en blanding av Ju 88A-5 og Do 17M, men det meste av tiden lå den på Sola, Kjevik og Ålborg. Dårlig vær i Norge sørget imidlertid for at avdelingen av og til befant seg utelukkende i Danmark. 2.(F)/22 fortsatte å operere over Norge til mai 1941 da den gikk til Tyskland og senere kom til Russland. Deler av (F)/22 ble åpenbart overført til nordfronten, dette gjelder i alle fall 2. og 3. Staffel. Bilder av nødlandede Ju 88 i Finland antyder dette. De viser også at avdelingen brukte standard Ju 88D-1, D-5 og A-4, dog svært ofte med en MG 15 i frontglasset (noe som er relativt uvanlig etter 1941 - denne installasjonen hadde nemlig begrenset defensiv verdi). Mot slutten av krigen fikk avdelingen noen ganske få Ju 88A-6. En av disse (4N+CH) hadde dessuten FuG 200 radar i nesen og to 300 l. droptanker under vingene. Denne Junkeren fløy fra Trondheim til Sverige i mai 1945 og ble værende der i noen år før den ble hugget opp.

Utover krigen hadde 1.(F)/22 stasjonering på Værnes (november 1943) og Kjevik (sommer og høst 1944). Ifølge Flyalarm fikk den også noen få Ju 188 i juli 1944, men disse var tydeligvis ikke så lenge i bruk da de var borte allerede i desember samme år. (F)/22 brukte koden '4N' og følgende fly er kjent fra Norge og Luftflotte 5 (eller Finland):

Ju 88A-6	4N+CH	(fløy til Sverige 8. mai 1945 fra Trondheim)
Ju 88D-1	4N+EH	
Ju 88A-4	4N+PL	(nødlandet i Finland 3. nov. 1941)
Ju 88D-5	4N+RL	(nødlandet i Finland, 5. nov. 1941)

Kamuflasje og merking var standard. Det virker som om hver staffel hadde sitt eget emblem, mest kjent er kanskje det til 2. (F)/22 som bestod av et svart/hvit bjelkekors med en rød rute i.

## 1.(F)/120

Dette er en interessant avdeling. Den ble dannet i november 1938 og fløy da hovedsaklig Do 17. Gjennom hele krigen hadde (F)/120 bare en enkel Staffel og den var nesten utelukkende stasjonert i Norge, spesielt på Stavanger-Sola. Derfor er den en relativt takknemlig avdeling å jobbe med i det de aller fleste foto av fly fra avdelingen med stor sannsynlighet er tatt i Norge. Unntakene er noen kortere perioder i 1942 og 1943 hvor 1.(F)/120 var utdelt til FAGr. 1 i Frankrike og Fliegerführer Nord (West). Den fløy også enkelte ganger fra baser i Danmark. Enheten var med på Weserübung fra første dag, men opererte da bare Do 17P. Først i 1941 konverterte avdelingen til Ju 88D, en spesialbygget reko-variant basert på Ju 88A (se ovenfor for detaljer). Styrkeoversikter for 30. november 1943 viste at 1.(F)/120 da hadde 10 Ju 88D-1, 1 Ju 88D-5 og to JU 88A-4, en brukbar styrke tross alt. En styrke som bl.a. holdt oppsikt med britiske flåtebevegelser i Nordsjøen og ikke minst flåtebasen Scapa Flow i Nord-Skottland. De fløy også over Island og enkelte ganger straffet det seg. Den 18. oktober 1942 for eksempel, ble JU 88D-5 A6+EH angrepet av en P-39. Den amerikanske piloten klarte ikke å skyte ned Junkers-maskinen før den forsvant inn i en sky, men begge koliderte da de kom ut av den. Airacobraen returnerte til basen med små skader på propellen, mens A6+EH styrtet i et fjell nord for Reykjavik. 24. april 1943 gikk nok en Ju 88 tapt over Island. Her kjenner vi ikke til koden men flyet hadde et omriss av Island malt på halefinnen og navnet 'Island' skrevet over. Våre islandske kontakter er interessert i flere detaljer vedrørende denne maskinene. Den ble forøvrig skutt ned av to P-38 Lightnings. En gang i 1944 fikk avdelingen også de første Ju 188 rekovarianter (sannsynligvis både Ju 188D og F). 1.(F)/120 er kanskje den enheten av alle Luftwaffe avdelinger som hadde lengst permanent base i Norge, og er ofte assosiert med Stavanger-Sola, men i slutten av 1944 hadde den tatt opp tilholdssted på Eggemoen ved Hønefoss med sine Ju 88/188, med midlertidig detatsjement på Værnes. Den ble ikke lenge etter overført til Lista. 16.

desember 1944 fløy avdelingen sitt 2000. tokt, æren ved utførelsen av dette oppdraget gikk til Hptm. Loudon og hans mannskap. De fløy åpenbart en såkalt 'friesert' Ju 88 med S/T glassnese og ingen gondol under. Muligens var dette flyet merket A6+EH (mer om denne senere). Avdelingen overlevde helt til mars 1945 da den endelig ble lagt ned, i alle fall på papiret. Til tross for nedleggelsen ble flyene stående der de var, og ifølge den berømte listen tyskerne utarbeidet var følgende fly tilhørende 1.(F)/120 på norsk jord 10. mai 1945 (se SIG 2 eller Flyalarm):

#### Sola

2 Ju 188D-2  
1 Ju 88D-1  
1 Ju 88D-5  
3 Fi 156C-3

#### Værnes

1 Ju 88D-1  
1 He 111H-6

#### Gardermoen

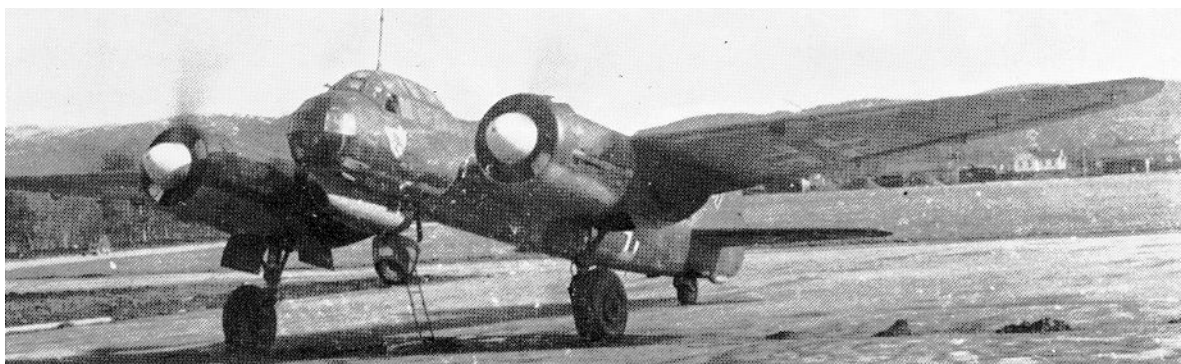
1 He 111H-6

Foruten de ulike varianter av Ju 88 og Do 17, fløy enheten noen få Fw 200C, minst en Bf 109G-4 og minst 1 Ju 88C-6, selv om de to siste ikke nødvendigvis ble brukt i Norge.

Koden til 1.(F)/120 var 'A6' med staffelbokstav 'H'. Følgende Ju 88/188 fra denne staffelen er identifisert fra Norge:

Flytype	Kode	
Ju 88D	A6+BH	
Ju 88D-1 (mod.)	A6+EH	W.Nr. 1726
Ju 88D-2	A6+FH	
Ju 88	A6+HH	W.Nr. 1867
Ju 88D-1	A6+MH	
Ju 88D-5	A6+PH	
Ju 88D-6	A6+VH	
Ju 188D/F	A6+AH	
Ju 188D/F	A6+CH	
Ju 188F	A6+DH	

Det er artig å merke seg at de Ju 188 fra 1.(F)/120 vi kjenner til har blitt merket med individuelle bokstaver fra helt i begynnelsen av alfabetet. Flere koder brukt av denne avdelingen finnes i boka til Barry Rosch (se kilder), men jeg har bare tatt med de jeg vet har vært i Norge. Staffelembleet var et gevir på et grått skjold (se fig.). Et annet flott merke brukt av endel fly fra 1.(F)/120 er vist på profilen av A6+FH. Den bestod av et omriss av Scapa Flow med toktmerker på siden. Dette merket er sett på andre fly også, bl.a. W.Nr. 1726 som hadde 18 tokter mot Scapa Flow og sogar nedskytninger av 2 sperreballonger og 1 fly! Kanskje var kartmerket brukt av fly som hadde spesielt mange flyvninger over den engelske flåtebasen!? Tokter mot Scapa Flow var nemlig annerkjente som meget vanskelige, både pga forsvaret, avstanden og ikke minst det berømte været. (Merk: ifølge Modelart boken om Ju 88 var W.Nr. 1726 fra KG 30, men Hannu Valtonen har publisert opplysninger om en modifisert D-1 fra 1.(F)/120 merket A6+EH som hadde det samme Werkenummer. Det er derfor min oppfatning at sistnevnte er Ju 88en med Scapa Flow kartet og de 18



Ju 88 fra Wekusta 5 i Norge

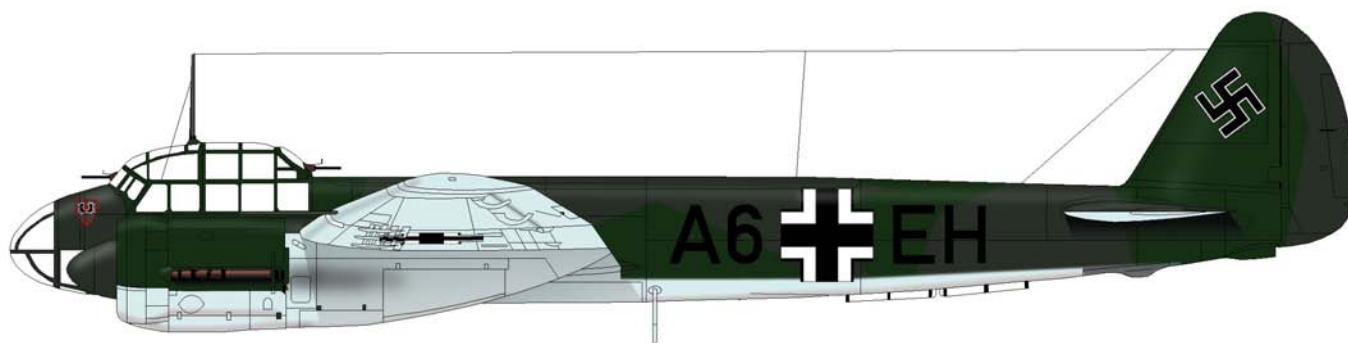
toktmerker på halen. Se forøvrig profil og flere opplysninger nedenfor).

En annen Ju 88 fra 1.(F)/120 som må nevnes er A6+HH (ukjent type, sannsynligvis A-4 eller tilsvarende D-5), W.Nr. 1867. Denne har ofte blitt identifisert som en av Oberst Werner Baumbachs Junkere på grunnlag av halefinnen som var dekorert med silouetter av allierte handelskip. Ifølge fotografen (og han burde vite det) ble fotoet tatt på Stavanger-Sola og maskinen ble hovedsaklig fløyet av Staffelfkapitän Hptm. Helmuth Orlowski. Likevel er det mest sannsynlig at seiersmerkene ikke er tilegnet en pilot eller ett mannskap men heller selve flyet. Dette gjør nok A6+HH til en av de mer suksessrike Junkers 88!

Noe vi ikke kan unnlate å nevne her er de flotte og spesielle modifiserte Ju 88 variantene 1.(F)/120 laget seg. Ju 88 er i seg selv et ganske anvendelig fly, og det var uten tvil i et forsøk på å øke hastigheten at 1.(F)/120 modifiserte endel standard Ju 88D varianter. En av dem var en Ju 88D-5 med en Ju 88S/T nese (som ikke hadde flate vindupaneler), standard Jumo 211J motorer, små spinnere med tynne metall propeller (ikke tre som var vanlig på sene Ju 88), en enkelt MG 131 i baksetet og gondolen under fjernet. Slett ingen Ju 88 man finner igjen i håndbøkene! En D-1 kodet A6+EH hadde også S/T nese og gondolen fjernet og er etter alt å dømme W.Nr. 1726 (se

tegning under) som forsvant under et tokt mot Island 18. oktober 1942. Det ser også ut som om 1.(F)/120 brukte minst en Ju 88D-6. Denne varianten er ikke nevnt i alle publikasjoner om Ju 88, men det ser ut til at det var en Ju 88A/D med BMW 801 motorer og gondolen fjernet (se oversikt mot slutten av artikkelen). En slik var merket A6+VH (eller YH) og ble sannsynligvis brukt av 1.(F)/120 i 1944. En annen, men mer vanlig modifisering var påmonteringen av MG FF kanoner i gondolen eller i glassnesa. Dette var for å øke slagkraften under angrep på fiendtlige skip. Eller ser Ju 88ene til avdelingen ut til å ha hatt standard bevæpning og oppheng for droptanker på de fleste av flyene sine, selv om noen også hadde en bevegelig MG 15 i frontruta ved siden av piloten.

Kamuflasjen brukt av enheten var stort sett standard, både når det gjelder Ju 88 og 188. Det finnes riktignok et bilde i boken til Manfred Griehl som viser en Ju 88D-5 (med MG FF kanon) som åpenbart har blitt lett oversprayet med 'bølger' i en lysere farge (02 eller 65?). Våpenskjoldet (se Fig.) kjenner vel alle, men det er mindre kjent at det fantes (minst) to varianter av dette. En serie bilder tatt i 1942/43 (Flugzeug boka!) viser nemlig en variasjon over temaet 'hjørtegevir'. Det ser ut som om det originale våpenskjoldet (eller et annet) har blitt overmalt med en mørke farge, hvorpå et forenklet gevir i hvitt eller lyst grått er påført. Hvorfor dette skjedde vites ikke,



Flugzeugboka antyder at noen tidligere medlemmer av 1.(F)/120 mente at det originale merket var for prangende!

### 1. (F)/121

Denne avdelingen tilbrakte åpenbart kort tid i landet. I flyalarm er den listet i styrkefortegnelsen for 17. august 1940 med 5 He 111/Ju 88 hvorav bare to var operative. Avdelingen var stasjonert på Sola men forsvant ut av Norge etter kort tid. Koden er 7A.

### 1.(F)/122

Det er heller ikke så mye å si om denne avdelingen. Både Flyalarm og Squadron/Signal pt. 1 nevner avdelingen i Norge, sistnevnte opplyser at den var den første som fikk Ju 88D-0 mens den befant seg i Stavanger. Koden for denne enheten er F6. Jeg har ikke lyktes i å finne utfyllende opplysninger om denne og den forgående rekoavdelingens tilstedeværelse i Norge.

### 1. (F)/124

I mai 1941 ble det opprettet en rekoavdeling i Nord-Norge som gikk under navnet Aufklärungskette Lappland (Fernaufklärungskette Lappland ifølge Flyalarm). Denne ble absorbert av 1.(F)/124 i januar 1943, en avdeling som opprinnelig hadde blitt dannet i slutten av 1938 (Barry Rosch) og hadde blitt underlagt AOK Gebirgs Armee i 1941. I juni hadde den 3 Ju 88A-5 konfigurert som rekofly og 2 Do 215B. Enheten fortsatte å operere over Ishavsfronten de neste årene. 30. november 1943 hadde antallet øket til 13 Ju 88D-1, 1 Ju 88D-5 og 4 Ju 88A-4; i tillegg kom fire Bf 109G-4 konfigurert som rekognoseringmaskiner. Avdelingen var da stasjonert på Kirkenes med et detasjement på 5 Ju 88D-1 i Alakurtti i Finland. Dette detasjementet var i en tid kjent som Kette eller Schwarm Lappland og var senere stasjonert i Kemi. Det er litt uklart om dette detasjementet var basert på den tidligere

Aufklärungskette Lappland (med gammel kode '1R') eller om det var et vilkårlig detasjement av 1.(F)/124. Ifølge Barry Rosch hadde i alle fall Aufklärungskette Lappland den samme koden som 1.(F)/124 etter januar 1943, men med staffelbokstaven 'K' istedenfor 'H'. Finske kilder ser ut til å underbygge dette; Schwarm Lappland hadde minst 1 Ju 188F-1 merket G2+TK. Dette tyder jo på at Aufklärungskette lappland ble til Scwarm/Kette Lappland etter januar 1943. Uansett, sommeren året etter hadde enheten i alle fall fått flere Ju 188 i tillegg til sine Ju 88 og var å finne i Kemi og Kirkenes. Det finnes en velkjent profil av en slik Ju 188D-2 merket G2+DH med 'Wellenmuster' som angivelig skal være fra Kirkenes 1944, men selv om den har radar i nesene og det hele er det stor sannsynlighet for at profilmakeren her har sett feil og basert sitt verk på en maskin fra III./KG 26. Alle maskiner vi har bilder av som viser Ju 188 fra denne avdelingen indikerer at de var malt i standard 70/71/65 kamuflasje. Mer om dette har blitt sagt under diskusjonen om KG 26s Ju 188. Sikkert er det i alle fall at flere av flyene til 1.(F)/124 hadde FuG 200 søkeradar i nesene; i oversikten nedenfor er dette anmerket. Ved krigens slutt var 1.(F)/124 fremdeles i eksistens, og den siste disponeringen var som følger:

Bodø

Ju 188F-1 2  
Ju 188D-2 1  
Ju 88D-1 2  
He 111H-6 1  
Fi 156C-3 1

Gardermoen

Ju 188D-2 1

Emblemet til avdelingen er vist i figuren. Kamuflasjen på 1.(F)/124s fly ser ut til å ha vært svært lite varierende, den velkjente kombinasjonen av 70/71/65 er så langt vårt bilde-materiale strekker til enerådende, selv om andre kombinasjoner som vinterkamo og 'bølgemønster' ikke kam utelukkes (se disku-

sjon om dette i KG 26 kapittelet).  
 Staffelbokstaven var i de aller fleste tilfeller  
 hvit (1.(F)/124) eller rød (? - Schwarm Lapp-  
 land).

Operativ kode var som nevnt 'G2' med  
 staffelbokstav 'H' mens Schwarm/Kette Lapp-  
 land benyttet bokstaven 'K' etter at de ble  
 absorbert av 1.(F)124. Følgende fly er kjent fra  
 Norge og Finland (listen er i det store og hele  
 basert på Barry Roschs bok):

Flytype	Kode
Ju 88A-5	G2+AH
Ju 88A-5	G2+BH
Ju 88D-5	G2+BH
Ju 188D-2	G2+BH
Ju 88D-5	G2+DH
Ju 88A-5	G2+HH
Ju 88A-1	G2+FH
Ju 88D-1	G2+FH
Ju 88D	G2+HH (FuG 200)
Ju 88A-5	G2+IH
Ju 88D-1	G2+LH
Ju 188D-1	G2+LH
Ju 88D-1	G2+OH
Ju 88D-2	G2+OH
Ju 88D-1	G2+NH
Ju 88D-1	G2+UH
Ju 88A-5	G2+XH
JU 188D-1	G2+XH
Ju 88D-1	G2+AK
Ju 88A-4	G2+EK
Ju 88D-1	G2+FK
Ju 88D-1	G2+LK
Ju 88D-2	G2+KK
Ju 88D-2	G2+TK
Ju 188	G2+AK
Ju 188	G2+FK
Ju 188	G2+KK
Ju 188F-1	G2+TK

### WEKUSTA 3

Denne avdelingen ble opprettet i januar 1944  
 fra det som var kjent som Wetterkette Stavanger.  
 Avdelingen ble åpenbart satt under disposisjon  
 av Wekusta 5 og gikk også under navnet

«Wetterkette Süd-Norwegen» i perioder.  
 Avdelingen hadde noen operative tap i løpet av  
 året, bl.a. en Ju 88 som ble skutt ned nær  
 Sognefjorden 30. oktober 1944 av en fiendtlig  
 jager. 2. november 1944 ble enheten overflyt-  
 tet til Trondheim og like etter 13. november til  
 Øyesand. Da krigen sluttet var avdelingen  
 oppført med 1 Ju 188D-2 på Øyesand og 2 Ju  
 88D-2 på Værnes. Kode og øvrig merking er  
 ukjent men det er mulig at de brukte D7-koden  
 til Wetterkette Stavanger, kanskje med samme  
 staffelbokstav (H) også.

### WEKUSTA 5 & 6

Dette er de væravdelingene som er mest kjent  
 her i Norge. Den ble dannet av «Wetterkette  
 Nord» i Værnes høsten 1940 og ledet et aktivt  
 operativt liv etter dette med mange tokter over  
 Island, Svalbard og det nordlige Atlanterhavet.  
 Det er ikke tid eller plass til å gå igjennom alle  
 disse her, og det er kanskje verdt nærmere  
 oppmerksomhet ved en senere anledning? Her  
 kan nevnes at en av de mer kjente personlighe-  
 ter ved avdelinge var Rufolf Schutze som  
 omkom i 1943 da Ar 232A-08 TC+EG krasjet  
 i et fjell like etter take-off fra Banak. Enheten  
 fløy både He 111 og Ju 88 som angivelig  
 hadde ekstra (innvendige) drivstofftanker for å  
 øke rekevidden. De første Ju 88 som Wekusta  
 5 fikk var av A-4 typen og de ble levert i juli  
 1941. Senere kom den mer egnede D-1 varian-  
 ten. 12. september 1943 ble den tidligere  
 «Wetterkette Nord» skilt ut fra Wekusta 5 og  
 fikk betegnelsen Wekusta 6. Avdelingene  
 fortsatte å operere over nordområdene et års  
 tid til helt til de ble satt på bakken grunnet  
 drivstoffmangel den 10. september 1944.  
 Meteorologene i avdelingen ble overført til 1.  
 SAGr. 130 i Billefjord og 1.(F)/124 på Bardufoss.  
 Det er likevel ikke utenkelig at noen av  
 enhetens fly overlevde til krigens slutt med  
 den originale merkingen. Wekusta 5 hadde  
 koden 1B+ med staffelbokstav «H» frme til  
 april 1943 da den skiftet til D7+ med  
 staffelbokstav «N». Wekusta 6 brukte bare D7  
 med staffelbokstav «P». Noen av de kjente Ju  
 88 fra enheten er listet nedenfor.

Ju 88 1B+CH



Ansamling av Ju 88 og 188 på Gardermoen før sprengning 1945. Foto Forsvarsmuseet

#### Ju 88 1B+MH

Wekusta 5 hadde et emblem som er ganske kjent; en grønn frosk (selv symboldyret til alle værdelinger) på et blått våpenskjold muligens med gult omriss (se tegning). Dette emblemet var plassert foran cockpiten og etter bilder å dømme var det minst to varianter med små forskjeller i bruk. Det vites ikke om Wekusta 6 også brukte dette emblemet men de hadde i alle fall en måte å skille seg ut på, både He 111 og Ju 88ene til denne enheten hadde hvite spinnere med svart spiral.

#### WEKUSTA 1 & 2, /AUFKL.OB. D. L.

Nå begynner det å bli komplisert. Disse avdelingene er ikke helt lette og deres kode system er, vel.....forvirrende! Wekusta 1. /Ob. d. L. ble i alle fall dannet i juli 1940 fra Wekusta/Ob. d. L. og hadde to ulike koder. T5 med staffelbokstav U, og fra juli 1942 D7 med staffelbokstav H. Enheten opererte hyppig fra norske baser og var tilstede gjennom nesten hele krigen. Staffelen ble oppløst i Tyskland i mai 1945. Det finnes en lang avhandling av

Dr. Martin Teich som har skrevet endel sider om denne avdelingen og noen andre nært beslektede rekoavdelinger. Den er proppfull av informasjon om mannskaper, tokter og operasjoner og nedenfor har vi presentert den informasjon vi har funnet om Ju 88 i Norge merket D7+xH gjennom krigen. Dessverre har den gode Dr. Teich ikke oppgitt variantene det dreier seg om, men det er i alle fall interessant å se alle kodene avdelingen brukte. Vi har dessverre ikke mye billedmateriale fra avdelingen, men sannsynligvis brukte de Ju 88A og D med standard bemaling.

Flytype	Kode
Ju 88	D7+AH
Ju 88	D7+BH
Ju 88	D7+CH
Ju 88	D7+DH
Ju 88	D7+EH
Ju 88	D7+FH
Ju 88	D7+GH
Ju 88	D7+HH
Ju 88	D7+KH
Ju 88	D7+IH



Ju 88                    D7+LH

Wekusta 2/Ob. d. L. ble dannet av Wekusta 2 i juli 1940 og brukte koden T5 med staffelbokstav V frem til juli 1942 da den fikk koden D7 med staffelbokstav K. Enheten ble oppløst i september 1944. Denne avdelingen opererte ikke i Norge, men den er tatt med for å gjøre historien rundt 'D7' koden mest mulig forståelig.

Aufkl. Ob. d. L. er kanskje en av de mer kjente avdelinger i Luftwaffe, i alle fall en av de mer interessante. Dessverre kan vi ikke presentere Dr. Teichs materiale her fordi det ville fylle flere SIGer fremover! Men vi kan i alle fall si at den hadde tre avdelinger i Norge, nemlig Stab, og 1. og 3. Staffel. Den opererte også i intimt samarbeid med ulike rekoavdelinger i Norge, slik om Wetterkette Stavanger, Wekusta 5 og andre. Disse var for det meste oppsatt på He 111 og tildels Do 17. Aufkl. Ob.d. L. brukte hovedsaklig He 111 i begynnelsen.

Kamuflasjen til alle disse avdelingene var så vidt vites den vanlige standard RLM 65/70/71. Det er lite sannsynlig at dette skjemaet ble modifisert ofte, selv om ett foto av en Ju 88D fra 1./Ob. d. L. fra boka 'Star of the Luftwaffe' av Manfred Griehl, øyensynlig viser en Ju 88D-1 fra Norge med standart kamo overmalt med 'bølger' i en lysere farge (sannsynligvis 02). Denne maskinen var muligens kodet D7+LH. Alle disse avdelingene hadde også sine egne våpenskjold som ble malt på under cockpiten.

## **AUFKLÄRUNGSKETTE LAPPLAND**

En ganske artig avdeling som ble opprettet i mai 1941, sannsynligvis for å gi de beskjedne styrkene på Ishavsfronten litt mer kapasitet på rekosiden. Den fløy hovedsaklig Do 17P, men hadde også noen få Ju 88D og Bf 110. I januar 1943 ble den omdøpt til 1.(F)/124. Koden var '1R' med staffelbokstav 'H', men da den ble omdøpt skiftet den kode til 'G2'. Vi kjenner bare til tre Ju 88 fra denne avdelingen,

Ju 88                    1R+EH  
Ju 88                    1R+FH (?)  
Ju 88D-2                1R+IH

Her må det bemerkes at koden til 1R+FH er tatt fra et vrak som nylig ble funnet ved Murmansk. Det er reitavt lite igjen av det, men mine kontakter antyder at koden kan ha vært 1R+FH. Siden vi baserer oss på 50 år gammel maling kan dette altså være feil, det kan endatil være '1R+EH'! Aufkl. Lappland hadde et emblem som er til forveksling lik det 3.(F)/22 brukte, et bjelkekors hovedsaklig i hvitt med en stigende/synkende sol i midten. Dette motivet i midten minner om det som JG 5 senere brukte og er det første vi har funnet basert på midnattsolen. Vi vet ikke hvordan Ju 88ene var kamuflert, men siden Do 17 maskinene var kamuflert i standard farger, gjelder nok det samme for Ju 88 maskinene.

## **WETTERKETTE STAVANGER**

Igjen en avdeling vi vet lite om. Barry Rosch oppgir en Ju 88D-5 merket D7+YH som tilhørende denne avdelingen. Det vites at koden som ble brukt var D7 mens den øvrige delen av koden gikk fra VH til ZH. Tre andre fly vi kjenner til (ikke variantene dessverre) er:

Ju 88                    D7+VH  
Ju 88                    D7+XH  
Ju 88                    D7+YH

Som navnet tilsier opererte Wetterkette Stavanger fra Sola. Den ble dannet av deler av Wekusta 1/Ob. d. L. i 1942 og ble omdøpt til Wekusta 3 i januar 1944. Navnet indikerer også at enheten aldri hadde mange fly.

## **KG 26 VENDER TILBAKE**

I løpet av vinteren 1942/43 hadde som nevnt KG 60, KG 26 og KG 30 forlatt Norge og det skulle gå to år før bombeflyavdelinger returnerte til Norge igjen. Det var den gamle KG 26 som fikk denne 'æren' og overføringen fra kontinentet begynte i november 1944 og gikk via Danmark. 25. desember var følgende

enheter registrert i Norge under Fliegerführer 5 (Luftflotte 5 var nedlagt siden 10. oktober). Styrkeangivelsen er per 10. januar 1945 (fra Price):

Avdeling	Type	Stasjonering	Antall	Operative
Stab/KG 26	Ju 88	Værnes	11	4
I./KG 26	Ju 88	Bardufoss	30	22
II./KG 26	Ju 88	Værnes	37	32

III./KG 26 kom med sine Ju 188A-3 til landet i løpet av peioden mellom november 1944 og januar 1945 (Flyalarm) og la seg til på Værnes med 37 fly hvorav 25 var operative den 10 (price). De øvrige avdelingene fløy hovedsaklig Ju 88A-17. Oppgaven deres var den samme gamle; angrep på allierte konvoier og flåtestyrker i Norskehavet og det var tydelig at tyskerne la stor vekt på disse operasjonene selv om de kostet mye. Selveste Herman Göring ba andre avdelinger avgi drivstoff til KG 26 slik at de kune fortsette angrepene. Et av de første hadde blitt fløyet 7. februar men den 48 flys store styrken fant ikke konvoien. Hele 5 Junkere nle ødelagt denne dagen, tre som følge av uhell, ett ble skutt ned av et tysk skip og en femte måtte nødlande da det slapp op for drivstoff. Dagen før hadde dessuten 3 Ju 88A-4 fra Stabsstaffelen gått rett i en fjellside ved Sørereisa da de skulle lete etter konvoien. De forsøkte seg igjen 10. februar men klarte ikke å treffe et eneste skip og mistet fire fly selv og et skadet. Det var konvoiene JW 64, 65, 66 og de tilhørende returkonvoiene som ble gjenstand for KG 26s oppmerksonhet, men tyskerne klarte ikke å gjennomføre et eneste velykket angrep. Som om ikke nøyaktig luftvernild og hangarskipjagere var nok, ble en stor formasjon av KG 26 torpedobombere som selvsagt ikke hadde funnet konvoien sin, angrepet av en enormstyrke av landbaserte fly den 21. april. Hele 42 stykker Mosquitos, deriblant 4 fra 333 (Nor) Squadron deltok og det var en svært ujevn kamp. 9 av tyskerne måtte bite i saltvannet, og en av dem ble kreditert en nordmann.

Slike tap uten noen virkningsfulle resultater måtte selvsagt sette sine spor hos KG 26s mannskaper og det var jo tydelig for alle at

krigen snart var slutt. Det er derfor ikke så rart at en av pilotene i 9. Staffel bestemte seg for å stikke av fra håpløsheten. 2. mai 1945 skulle denne staffelen og de to andre i III./KG 26 overføres til Bardufoss fra Værnes og de skulle utrustes med to torpedoer for et eventuelt angrep på en alliert konvoi. Piloten i 1H+GT, en Ju 188A-3, stakk av fra resten av formasjoene og orienterte mannskapet at han skulle fly til Nord-Tyskalnd, men han satte snart kursen mot Abderdeen hvor han landet uten å bli angrepet. Med dette endte Luftwaffes bombefly operasjoner i Norge og det var en heller lite bemerkelseverdige avslutning. Etter noen få dager ble III./KG 26 flyttet igjen, denne gang til Gardermoen. Det var nå meningen at de skulle fly til Øst-Preussen for å evakuere tyskere unna de fremadstormede russiske styrkene, men ikke særlig mange klarte å gjennomføre dette. Det er likevel tydelig at noen av dem lyktes. På Kastrup i Danmark fant man etter krigen 2 Ju 188A-3 med Wellenmuster. Den ene er oppgitt som muligens en av 3.(F)/22s maskiner (Tyske fly i Danmark), men siden dene Junkersen tydelig har Wellenmuster og torpedobulken på høyre side av cockpiten (se nedenfor) er det en overveiende sannsynlighet at det dreier seg om en KG 26 Ju 188A-3. Sannsynligvis har den reist til Danmark etter besøket i Kurland. En annen Ju 188A-3 registrert i Danmark ved krigens slutt (sted ikke oppgitt) var W. Nr. 327 kodet 1H+GT fra 9./KG 26. Denne hadde også Wellenmuster og torpedostyring i tillegg til FuG 200 radar. De øvrige 17 Ju 188 som ble funnet i Danmakr eter krigen har mest sannsynlig tilhørt ulike rekoavdelinger (se Tyske fly i Danmark). Da krigen endelig sluttet var restene av KG 26 spredt som følger:

Gardermoen

II./KG 26 20 Ju 88A-17  
III./KG 26 26 Ju 188A-3

Værnes

Stab/KG 26 1 Ju 88A og 1 He 111H-6  
II./KG 26 2 Ju 88A-17  
III./KG 26 5 Ju 188A-3

Disse før så stolte maskinene ble ødelagt der de stod av britene og bildene viser vel hvor effektivt dette var!

## KAMUFLASJE OG MERKING AV KG 26 MASKINER I 1945

Bildematerialet av KG 26s Ju 88 torpedofly i 1945 er heldigvis ikke så altfor dårlig. Vi har endel upubliserte bilder som A. Brekken velvillig har lånt oss og sammen med flere publiserte bilder kan disse gi oss et lite inntrykk av hvordan disse spennende maskinene så ut (se bl.a. Me 410 artikkel). Kort sagt var det bare to hovedskjemaer som var i bruk. I motsetning til Ju 188 ser et ut som om relativt få Ju 88 hadde «Wellenmuster» kamuflasje. De aller fleste hadde standard RLM 65/70/71 farger. I alle fall i endel tilfeller ser denne ganske været ut. Et kjent eksempel er 1H+KH fra 1./KG 26, som stod på Gardermoen ved krigens slutt. Bildet er velkjent - se for eksempel Griehl 1987. Andre, slik som dem på Brekkens bilder ser mer nymalte ut. Det var også endel Ju 88 som hadde det karakteristiske «Wellenmuster», flere kan sees på det ovenfornevnte bildet. Selve fargen på bølgene kan være alt fra RLM 77 til RLM 65 til RLM 76., mest sannsynlig er vel det siste, men alt er som kjent mulig. Koder er ikke tydelige på de fleste bildene vi har gått igjennom, men det vi vet er at 1H+KH hadde det som var standard koding på den tiden, dvs selve avdelingskoden «1H» var ca 1/5 av størrelsen på resten av koden. Dette gjaldt sannsynligvis de aller fleste Ju 88 i bruk på den tiden. Vi har med vilje ikke sagt noe om hvilken A-variant det er snakk om her fordi vi ikke er sikre. Med tanke på taplister og listen over tyske fly i Norge 10. mai 1945 var nok de aller fleste Ju 88A-17. Det er forøvrig interessant å merke seg

at 1H+GT nevnt ovenfor hadde FuG 200 søkeradar. Ingen emblemer av noen art ser ut til å ha blitt anvendt.

## VARIANTER AV JU 88 BRUKT I NORGE I ÅRENE 1940-45

Til slutt kan det være på sin plass å si litt om de ulike varianter av Ju 88 som ble brukt av avdelinger i Norge og som er nevnt i denne artikkelen. Dette er bare en mer eller mindre overflatisk gjennomgåelse og for flere opplysninger og tegninger henvender jeg leseren til kildeanvisningen.

### Ju 88A-1

A-1 var den første produksjonsserien og hadde et vingespenn på 10,36 m. Motorene var av



Ju 88 A-17 på Banak. Foto MM Foto Archiv

Jumo 211B-1 på 1200 hk (med trebladede metall propeller i motsetning til A-0 som hadde firebladede propeller). Bevæpningen bestod i begynnelsen av fire MG 15, men dette antallet ble senere øket. Det var den første basisvarianten av Ju 88, men når de senerevarianter kom i produksjon ble de fleste Ju 88A-1 bygget om til den nye standarden.

### Ju 88A-2

Som A-1, men med oppheng under vingene for

to Walter raketter for øket ytelse under takeoff. Motorene var dessuten erstattet av Jumo 211G-1, også på 1200 hk.

#### **Ju 88A-4**

Ikke kronologisk den neste varianten, men desidert den viktigste og mestproduserte av dem alle. Den viktigste forskjellen lå i motorene som var av typen Jumo 211J-1 og J-2 på 1400 hk. Denne motortypen hadde en litt annen kjølesystem som kunne gjenkjennes ved de store asymmetriske deksler under motoren. A-4 kunne ha utrolig mange variasjoner over temaene pansring, offensiv og defensiv bevæpning, ekstrautstyr og diverse modifiseringer. Her henvises de til gode publikasjoner som Squadron Signals Ju 88 in Action pt. 1. Modelart, Aero detail og andre.

#### **Ju 88A-4/Torp.**

Sier egentlig seg selv. En modifisert utgave av A-4 med mulighet for å bære torpedoer. Modifiseringene bestod bl.a. i at all stupbombeutstyr var fjernet og erstattet av to PVC oppheng for torpedoer, en under hver vinge. På vesntre siden av cockpiten var det dessuten et langt deksel som beskyttet styremekanismen for torpedoene. Gondolen under ble beholdt. Modifiseringene ble produsert som omrustningssett og A-4/Torp. var således ikke en serieprodusert variant.

#### **Ju 88A-5**

Da Jumo 211F og J motorene ikke ble ferdig i planlagt tid, ble det bestemt å sette en midlertidig variant i produksjon; en variant som hadde de nye forlengede vingene ment for A-4, men som brukte de samme Jumo 211B som A-1, eller 211G-1 eller H-1. Ju 88A-5 var således den neste hovedproduksjonstypen etter A-1 og de første eksemplarene nådde operative enheter våren 1940 og i løpet av året hadde den nesten fullstendig erstattet A-1. Endel A-1 ble endatil ombygget som A-5. Selv om A-5 ikke hadde bedre ytelse enn A-1, var den mer behagelig å fly grunnet de lengre vingene.

#### **Ju 88A-6/U**

A-6 var en anti-ballong variant som hadde et formidabelt rekkverk av en kabelkutter montert foran vingene og nesen. Denne var ikke helt vellykket og de overlevende ble konvertert til anti-ship bombere eller maritime rekofly og gitt betegnelsen A-6/U (Umbau). Gondolen ble fjernet og FuG 200 radar ble montert på nesen, ofte supplert av FuG 217 og FuG 101 på vingene. Bevæpningen bestod ofte av en enkelt MG 131 bak i kabinen. det var vanlig med droptanker på denne varianten. A-6/U var en av de mer effektive maritime overvåkningsfly Luftwaffe rådde over.

#### **Ju 88A-14**

A-14 var en A-4 der kanonbevæpningen (bestående av en 20 mm MG FF) var standardisert fra fabrikkens side, men nå montert i gondolen og ikke i nesa. Den var dessuten forsterket for å tåle de belastende lavflyvningsoppdragene, den hadde såkalte kuto-ase innebygde kabelkuttere og en del pansring. Stupbremsene var også fjernet. defensiv bevæpning som på A-4. Selv om den ekstra vekten reduserte ytelsene noe var A-14 en populær og mye brukt variant.

#### **Ju 88A-17**

A-4/Torp var en vellykket torpedobomber, faktisk den beste Luftwaffe rådde over, og det ble derfor bestemt å serieprodusere den. A-4 og A-14 var grunnlaget for denne varianten, som ble kjent som A-17. Den så mye ut som A-4/Torp med det unntak at gondolen bvar fjerne. FuG 200 ble også montert på flere A-17, i alle fall gjelder dette flere fra KG 26 i Norge.

#### **Ju 88C-0 og C-2**

C-serien var tunge jagere eller zerstörers med lang rekkevidde. Den karakteristiske glassnesen var erstattet av en solid metallkapsel og den offensive bevæpningen bestod som oftest av 1 MG FF (eller MG 151), og 3 MG 17; alle rettet forover. Som ventet var stupbremsen og

bombeoppheng fjernet. De første Ju 88C som kom til Norge har ofte blitt beskrevet som C-0 varianter, men alle tilgjengelige kilder tyder på at dette var en variant som ikke eksisterte. Den første varianten av C-typen var derimot C-2 og det var denne Zerst.St./KG 30 fikk tidlig i 1940. C-2 var en direkte konvertering av Ju 88A-1 og bortsett fra forskjellene nevnt ovenfor var den identisk med denne varianten.

### **Ju 88C-6**

Denne varianten inkorporerte de fleste forbedringene til A-4, dvs. nye og sterkere motorer med asymmetrisk bulk under (Jumo 211J), brede trepropeller, lengre vinger, etc. Ellers så den ut som en C-2, og hadde den samme offensive bevæpning. Defensivt var den noe sterkere bevæpnet enn C-2 fordi den hadde to MG 15 bak i kabinene istedenfor den ene som A-1 hadde. C-6 var den viktigste dagjageren av C-serien og skulle også bli den viktigste nattjageren før G-serien kom i produksjon. Tre typer radar ble brukt på Ju 88C-6, FuG 202 Lichtenstein BC og FuG 212 Lichtenstein C-1, fulgt av FuG 220 Lichtenstein SN-2. De to første bestod av fire små 'hornantenner' mens SN-2 gjorde bruk av fire store. Alle disse var plassert i ytterkanten av nesekapselen.

### **Ju 88D-0**

Før-produksjons typen av reko-varianten Ju 88D. Den var basert på Ju 88A-5 og hadde Jumo 211B-1 motorer. Relativt få ble bygget og den første avdelingen som fikk disse var 1.(F)/122 mens de lå i Stvanger (se ovenfor).

### **Ju 88D-1**

Dennevarianten var basert på Ju 88A-4 og i motsetning til bl.a. D-2 hadde den kameraene i skroget like bak bomberommet. Opptil tre slike kamera kunne monteres, men i operativ bruk ble av en eller annen grunn bare to brukt. Hullet for det tredje ble dekket av en metallplate. Ju 88D-1 kunne også ta bomber eller ekstra drivstofftanker i bomberommet og var den mest brukte av alle Junkers Ju 88 i D-serien.

### **Ju 88D-2**

Som D-0 var også D-2 basert på A-5, men hadde Jumo 211G-1 eller H-1 motorer. ETC holderene ble beholdt for å kunne bære utvendige drivstofftanker.

### **Ju 88D-3**

Denne er lite aktuell for norske forhold idet den var en tropikalisert versjon av Ju 88D-1, men taes med her for helhetens skyld! Modifikasjoner inkluderte innvednige sandfiltre og overlevelseutsyr for ørkenturer!

### **Ju 88D-4**

Nok en tropisk variant, denne gangen basert på Ju 88D-2. Den var første kalla Ju 88D-2/Trop som senere ble forandret til D-4. Sannsynligvis aldri brukt i Norge.

### **Ju 88D-5**

Ifølge Squadron Signal 'Ju 88 in Action pt. 1' var dette den siste serieproduserte D-varianten. D-5 hadde tre kameraer, utstyr for tropiske operasjoner, Jumo 211G eller 211J motorer og smale metall VDM propellblader. Selvsamme blad (SS) viser et bilde av noe som skal være en D-5 med 1.(F)/120s merke på en base som etter all sannsynlighet er Stavanger-Sola. Om dette stemmer tør jeg ikke si, men det kan ikke utelukkes siden D-5 var en slags altnulig-versjon innen D-serien. Akkurat denne maskinen har en MG FF montert i nesen. Barry Rosch har også listet opp flere Ju 88D-5 som tilhørte 1.(F)120 så det er svært sannsynlig at denne typen har operert fra norsk jord.

### **Ju 88D-6**

Squadron Signal never ikke D-6 med et ord, det gjør heller ikke W. Greens 'Warplanes of the Third Reich'. Men det er sikkert at det finnes en rekognoseringsvariant som har blitt oversatt av disse kildene og den er tilogmed sett i Norge. 1.(F)120 hadde som allerede nevnt endel Ju 88 som var fikset litt på her og

der. En av de variantene som ikke her helt etter boka er en reko-maskin som åpenbart har skroget og vingene til Ju 88A, men BMW 801 motorer og gondolen under fjernet. Manfred Griehl (i boka Junkers Ju 88 - Star of the Luftwaffe) identifiserer disse som Ju 88D-6 og han forteller videre at motorene hadde GM 1 injeksjonssystem. Med andre ord er det her snakk om en Ju 88D med (kortvarig) høye ytelser og det i seg selv indikerer at den nok er en variant produsert relativt sent i krigen (1943-44?). Dessverre er koden på D-6en fra Sola ikke synlig. Minst en D-6 ble også brukt som komponent på Mistel systemet (med Fw 190 som andre komponent) og ble funnet i Danmark etter krigen.

### **Ju 88S-3**

Dessverre får en vel kanskje si, at ingen operative avdelinger anvendte Ju 88S i Norge. Dette var nemlig det beste Junkers-ingenørene kunne frembringe av bombefly basert på den da snart 10 år gamle Ju 88. Utseendemessig er ikke forskjellen så stor, men Jumo 213A med GM-1 injeksjonssystem, mangelen på gondol under flyet, og en strømlinjeformet glassnese gjorde sitt til at toppfarten økte til over 600 km/t! Relativt få Ju 88S ble bygget og enda færre kom i operativ bruk. Så vidt det vites var I./KG 66 og II./KG 200 de største brukere av dette bombeflyet. Det var maskiner fra KG 66 samt 1 fra Wekusta 1 som kom til Norge (nærmere bestemt Stavanger-Sola) 5. mai 1945 hvor tre av dem ble stående til krigen sluttet noen dager senere.

### **Kilder:**

Barry Rosch . Luftwaffe codes, units and markings. Schiffer publishing.

Die erste Deutsche Wettererkundungsstaffel 1938 - 45. Av Dr. Martin Teich. Offenbach, Tyskland.

Die Flugzeuge des Wetterfliegers Rudolf Scütze. C. Nattermann. IPMS Deutschland

Flyalarm. Bjørn Hafsten, Ulf Larstuvold,

Bjørn Olsen og Sten Stenersen. Sem & Stenersens forlag. Oslo 1991

FLUEGZEUG-Dokumentation. Von der Fliegerschule zum Einsatzverband. Ein Bildband der Deutschen Luftwaffe 1933-45. Flugzeug Publikations GmbH. 7198 Illertissen. Tyskland 1991.

Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara. In meienem fall: Ju 88. P.W. Stahl. Motorbuch Verlag 1990.

Junkers bombers Vol. 1 Manfred Griehl. Warbirds Illustrated No. 43. Arms and Armour Press. England 1987.

Junkers Ju 88 in Action, pt 1 & 2. Squadron/Signal publications. Aircraft no. 85 og 113. Brian Filley. 1988/91.

Junkers Ju 88. Star of the Luftwaffe. Manfred Griehl. Arms and Armour Press 1990.

NFF Dronninga på Nonsfjellet. Roar Glenne.

Ni dager i april. Luftkampene over Norge 1940. Knut Mæsel. Ex Libris 1990.

Hanno Valtonen: Lapin Lentokoneenhylyt

The Last Year of the Luftwaffe. May 1944 to May 1945. av Dr. Alfred Price. Arms and Armour Press 1991

Tyske fly i Danmark bind III. JU 88 og He 111. Carsten Pedersen. Bollerup Boghandels Forlag.

Diverse bilder fra private samlinger via A. Brekken.

Diverse enkeltbilder fra ulike bøker.

# Messerschmitt Me 410 på Gardermoen

Av Andreas Brekken



## Innledning

Denne artikkelen er ment å være en oppfølger til artikkelen Me 410 i Norge som stod å lese i SIG nr. 4. Det var med stor interesse jeg leste denne, og derfor passet det ypperlig at jeg i samme tidsrom fikk anledning til å studere bilder tatt på Gardermoen i forbindelse med den allierte overtakelsen av flyplassen i mai 1945, samt en billedserie tatt under og etter destruksjonen av de tyske flyene som var på Gardermoen ved krigsslutt. Bildene er ikke tidligere publisert. Jeg har ikke hatt anledning til å studere alt billedmaterialet inngående, men håper å få dette til ved en senere anledning, samt at det vil bli tilgjengelig som studiemateriale i fremtiden.

## Merking av Me 410 på Gardermoen

Ved krigsslutt var det etter opplysninger fra den tyske generalstaben i Norge tre Me 410 på Gardermoen. De var oppgitt å være:

Me 410A-1/U-2 W. Nr. 420 007

Me 410A-1/U-2 W. Nr. 420 496

Me 410B-2/U-4 W. Nr. 133 330

Billedmaterialet bekrefter uten inngående studier at W. Nr. 420 496 og 133 330 ble odelt på Gardermoen i september 1945. Den tredje maskinen er ikke mulig å identifisere i billedmaterialet jeg har gått igjennom, men som nevnt under kan det være at denne er avbildet i en billedserie tatt for flyene ble odelt.

**Me 410A-1/U-2 W. Nr. 420 496**

Som vist på bildet inkludert i denne artikkelen, var ikke denne maskinen merket med 4A koden som antatt i den opprinnelige artikkelen i SIG 4. Den bar 3U koden som indikerer at den tilhorte ZG 26 «Horst Wessel». Det som videre er interessant med merkingen er at all



**Werk. no: 420496 Koden JV 3U kan sees bak korset. Merk fargefyllet i korset**





**Me 410 på Gardermoen før sprengningen av alle flyene. Foto fra «Krigen 1940-45»**

merking er plassert bak bjelkekorset på skroget. Leser en koden forfra blir den JV 3U. Størrelsen på kodene er som angitt på Olve's profil, med en liten avdelingskode og vanlig størrelse på staffel- og individuell bokstav. Oppgitt på «standard» Luftwaffe maner blir dette 3U + JV. Den samme koden er kjent på en Ju 88A-4 fra samme avdeling.

Leses koden slik den står gir dette:

Avdelingskode: 3U ZG 26 «Horst Wessel»  
 Staffelbokstav: V 11. Staffel / IV.  
 Gruppe (kan være III. Gruppe, jfr referanser)  
 Individuell bokstav: J

Det som er artig med dette er at alt synes å stemme! (Vanligvis er det jo et eller annet som ikke helt passer med referansene.)

Tilbake til merkingen, så er både den individuelle bokstaven og staffelbokstaven mørke, begge er sannsynligvis svarte, med et lite forbehold for flyets individuelle kjennetegn. Avdelingskoden 3U ser ut til å være gul (??). Denne antagelsen er gjort etter sammenligning med nyansen på bjelkekorset på skroget som er av typen hvitt omriss, med senter delvis fylt av mørk farge, samt halebåndet, som synes å være hvitt, men delvis overmalt. Det kan også være en oversproyting av kamuflasjefarge som gjør koden noe mørkere enn bjelkekorset. Bjelkekorset på øvre vingeflate er også av

typen hvitt omriss.

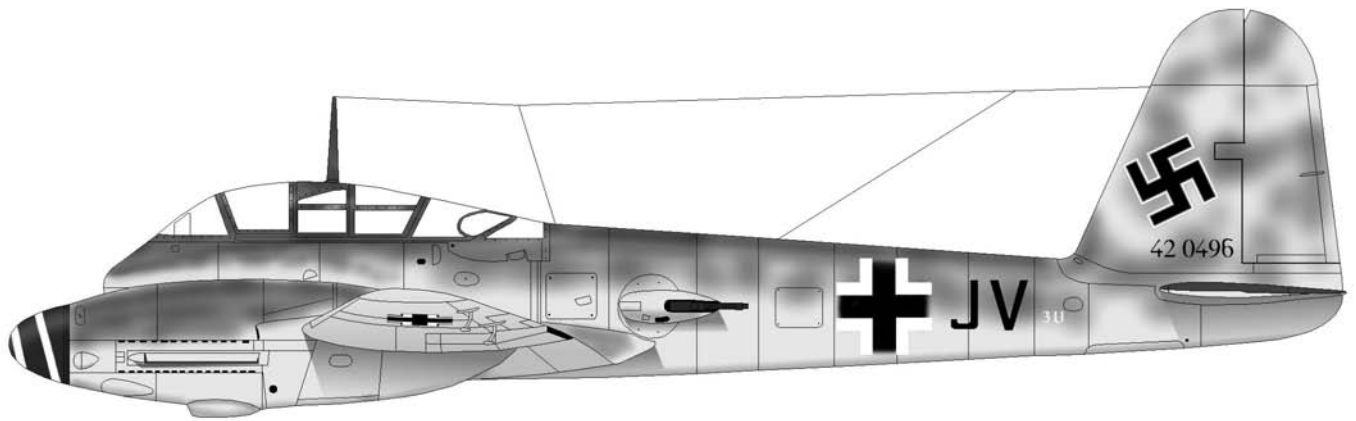
Kamuflasjen er som antydnet i den opprinnelige artikkelen meget lys, og kan antas å være en RLM 74/75/76 kombinasjon som i Olve's profil.

#### **Me 410A-1/U-2 W. Nr. 420 007**

Denne maskinen er ikke avbildet på serien fra hosten 1945 (jeg har ikke kunnet finne den på noen av bildene). Men, i Øystein Molmen's bok «Krigen 1940-45», er en ensom Me 410 avbildet foran en rekke Junkers-maskiner for de ble odelagt . Bildet er tatt skrått forfra og fra siden på venstre side, og viser selv med den begrensede oppløsning bokens trykk har at den var merket ?? + AV, med bjelkekorset på skroget i hvitt omriss, her er flyets individuelle bokstav A lysere enn staffelbokstaven V, som ser ut til å være svart. Sammenligner en de tre maskinenes hale, ser det ut til at dette er den tredje maskinen. Jeg vil komme tilbake til denne etter at jeg har vært i kontakt med Øystein Molmen for om mulig å få tilgang til det originale fotoet.

#### **Me 410B-2/U-4 W. Nr. 133 330**

Denne har jeg ikke fått studert skikkelig, men noterte at et bilde viser halen på denne maskinen tydelig, med samme form for merking som W. Nr. 420 496. Avdelingskoden er 3U.



Staffelbokstav og individuell bokstav er ikke lesbar fra venstre side på grunn av et hull i skroget oppstått ved destruksjonen. Kamouflasjen er lys (sannsynligvis RLM 74/75/76) med kraftig lys mottling på halen (RLM 02?).

### **Oppsummering**

Jeg synes det er artig å kunne bidra med nye

opplysninger, og spesielt at det selv etter over 50 år er mulig å finne frem til nytt materiale. Videre håper jeg at Luftwaffe SIG kan være en på driver for å få registrert og formidlet denne informasjonen for den går tapt. En spesiell takk rettes til **Ingvald Hansen** som velvillig har stilt sitt billedmateriale til disposisjon.

Spørsmål og kommentarer kan rettes til **Andreas Brekken**



**Werk. no: 420496**



**Werk. no: 130 330 Koden 3U kan sees til høyre for hullet i skroget**

# Arado AR 234 i Norge

Av Olve Dybvig



Arado Ar 234 blir inspisert av Britisk personell på Sola 1945. Foto IWM

I slutten av Februar ankom det første flyet fra Fern Aufklarungs Gruppe 5 Sola. FAG 5 ble opprettet i Juli 43 for å hjelpe U båtene til å finne konvoyer. Avdelingen var oppsatt med Ju 290 fly. Etter invasjonene i Frankrike ble avdelingen overført fra Mont de Marsan til Munchen-Riem i august 44 og oppløst. I begynnelsen av 45 ble avdelingen nyopsatt med de nye AR 234. Hovedoppgaven skulle være rekognosering for de nye XXI ubåtene. To staffler var tenkt oppbygd men bare en så dagens lys. Avdelingen ble lagt til Sola med hovedoppgave fotorekognosering over Nord England og spesielt Scapa Flow. Flygeren Hellmut Hetz fløy to trenings tokt fra Sola 25/2 og 3/3. 23/3 fløy han et tokt over skottland. Under dette toktet kuttet den ene motoren. Under landing kuttet den andre motoren også og flyet kolliderte med noen trær. Flygeren ble kastet sammens med sete gjennom cockpitglasset. Han fikk bare letterer skader under denne hendelsen. 5/5 fløy han igjen med en annen Arado merket 9V+BH.

Den som havarerte hadde koden 9V+AH. Hvor mange tokt FAG 5 hadde fra Sola har jeg ingen oversikt over.

Avdelingen gikk også under navnet Einsatzkomando 1.(F)/5. Hva som er den korekte betegnelsen for avdelingen forvirrer en smule. Avdelingen skiftet tydeligvis navn, kanskje så sent som i mai. I Offisielle lister står da avdelingen nevnt som Einsatzkdo 1./FAG 1.

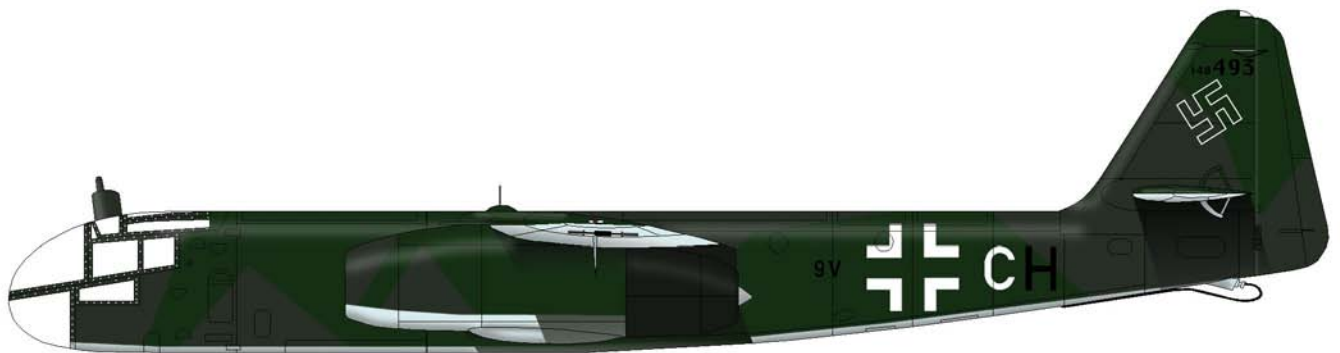
1.(F)/33 som var oppsatt med samme fly på Grove, fløy tydeligvis flere oppdrag over england med Sola som utgangspunkt. Ved kapitulasjonen i Danmark og Nord-Tyskland den 5 mai ble ca 100 fly overført fra kontinentet til Norge. En del av disse var Ar 234 fra andre avdelinger. 2 Ar 234b2 fra 1.(F)/123 og 8 Ar 234B2 fra KG 76 ankom Sola i løpet av denne dagen

## Sola flyenes sjebne

Da de allierte ankom Sola fant de 10 fullt operative Ar 234. Disse flyene var de allierte



Arado Ar 234 B-2b (9V+AH), Werk.no 140341, fra 1./FAG 5, Sola 1945.  
Fløyet av Lt Hellmut Hetz



Arado Ar 234 B-2 (9V+CH), Werk.no 140493, fra 1./FAG 5, Sola 1945

voldsomt intresert i å vite mer om og teste ut. Derfor ble så å si alle flyene flyttet til diverse allierte testområder. Her følger en oversikt over hva som skjedde med flyene:

**Werk.no 140493**

Ex Einsatzkdo 1/FAG 1.

Mulig kodet 9V+CH.

Flyet ankom

Farnborough 14 juli.

Der fløy det 12 ganger

før det ble overt til No 6 maintenance unit på Brize North 27 November. Senere ødelagt

**Werk.no 140491**

Ex Einsatzkdo 1/FAG 1. Mulig kodet 9V+BH. Flyet havererte antagelig under take off og ble avskrevet. Den ene motoren står på teknisk museum i Oslo

**Werk.no 141141**

Ex 1.(F)/123. Forlot Sola 24 september og



ankom Farnborough 8 oktober. Ble flyttet til No 6 maintenance unit på Brize North og ødelagt 6 oktober 1948.

**Werk.no 140581**

Ex 1.(F)/123. Ankom Farnborough 27 oktober. Ble senere flyttet til No 6 maintenance unit på Brize North og ødelagt.

**Werk.no 140148**

Ex II/KG 76. Kodet F1+ER eller ES. Testet



Foto Forsvarsmuseet

av amerikanerne under navnet SNAFU i USA. Senere ødelagt.

**Werk.no 140311**

Ex 5./KG 76. Kodet F1+HN. Transportert til USA . Senere ødelagt

**Werk.no 140312**

Ex II./KG 76. Transportert til USA. Dette flyet står i dag restaurert i USA (eneste gjenlevende Ar 234)

**Werk.no 140343**

Ex II./KG 76. Transportert til USA og testet under navnet SNAFU I. Senere ødelagt

**Werk.no 140356**

Ex II./KG 76. Forlot Sola 23 september og ankom Farnborough 7 oktober. Ble senere ødelagt

**Werk.no 140596**

Ex II./KG 76. Havarte 3 oktober i Nederland under overflytting til England. Overgitt til nederlandske styrker. Sannsynlig ødelagt.

**Farger**

Flyene ser ut til å være malt i grønne farger med liten kontrast mellom fargene. På enkelte fargebilder av disse flyene ser det ut som der er fargene RLM 70, 71, 82 og 83 som er brukt. Hvilken kombinasjon som er brukt er vanskelig å si, men jeg antar at RLM 70 og 71 er et trygt valg. Flyene har et blankt utseende. De ble antagelig polert for å få mindre luftmotstand.

På undersiden ser det ut som det er brukt vanlig RLM 76

**Merking**

Koder og merker er vanskelig å se på de bildene fra Sola som jeg har sett (typisk) men standard opplegg er nok brukt. Dvs Hvite enkle Kors og svarte bokstaver med ev. staffelbokstav i staffelfarge.



Foto Sjøfartsmuseet i Stavanger



En del av de 10 gjenværende Aradoene kan skimtes bak denne Ju 188. Bilde er tatt en eller gang i Mai.  
Foto: Forsvarsmuseumet



Ar 234-B2 Forus Mai-juni 1945 Ex 9/KG 76 F1+HT

**Kilder:**

Monogram Monarch No 1 Ar 234

Monogram Close Up No ? Ar 234



# Avdelingsmerker brukt av Ju 88



I./KG 26



II./KG 26



III./KG 26



LG 1



III./LG 1



Stab./KG 30



I./KG 30



II./KG 30



III./KG 30



1.(F)/22



2.(F)/22



2.(F)/22 Alt.



3.(F)/22



Aufkl.120



1.(F)/120



1.(F)/120 sen



1.(F)/121



Aufkl. 122



1.(F)/122



Aufkl 124



Aufklarungskette  
Lappland



Aufkl.Gr.Ob.d.L



1.(F)/Ob.d.L



Westa 1



Westa 2



Westa 5



Westa 6