

JAGDFLIEGER



HISTORIEN OM DEN TYSKE JAGERFLYAVDELINGEN JG5
OG FLYSTYRTEN I LANGENUEN.

SVEINUNG ØKLAND

2019

Til far – for alt du er og har været for meg.

Forord

Min far er god til å fortelle historier. Med stor innlevelse og detaljerte beskrivelser skaper han livlige bilder for tilhørerne om folk og hendelser for lenge siden. Slik var det da han fortalte meg om det tyske flyet. Flere ganger opp gjennom årene har far vendt tilbake til denne historien og hver gang kjenner jeg nysgjerrigheten gripe fatt i meg.

Et sted der ute i den langstrakte Langenuen ligger det. Det tyske flyet som far så da han var liten gutt. Undringen har grepet meg mange ganger - under fisketurer på fjorden eller turer i fjellet der man kan se Langenuen i all sin prakt.

Hva skjedde egentlig den gangen? Hva var det far var vitne til?

Jeg har alltid hatt interesse for krigshistorie og den tyske okkupasjonen av Norge. Jeg har gledet meg over far sine fortellinger om det han opplevde og husker fra den gang. Historien om det tyske flyet står i en særstilling og det vendte stadig tilbake til meg. Nysgjerrigheten og undringen som ikke ville slippe taket.

Hva slags fly var dette og hvordan gikk det med piloten?

Jeg er vokst på Tysnes i Sunnhordland og fjorden nedenfor garden Økland har vært en tumleplass for meg fra jeg var liten. Utallige fisketurer og strandhogg,

ekspedisjoner til holmer og skjær. Stadig oftere kom tankene om det tyske flyet.

Ble flyet skutt ned? Hvorfor var ikke dette omtalt noen steder?

Under en tur på fjellet sammen med far i 2017 snakket vi på ny om denne hendelsen. Sene kvelder på jakthytta Olavsbu med vedkubber knitrende i ovnen. Jeg spurte og far fortalte. På ny ble levende bilder skapt i meg. Men hva slags fly det var og hvordan det gikk med piloten kunne ikke far si noe om. Heller ikke eksakt når dette hadde hendt eller hva slags oppdrag flyet var ute på.

Denne turen ble et vendepunkt for meg – dette måtte jeg finne ut av. Et eller annet sted måtte det finnes opplysninger. Folk som hadde sett eller hørt noe, eller opplysninger i gamle krigsarkiver. Jeg ønsket å gi far – og meg selv – svar på hva som hendte den gangen. Det skulle bli en lang reise og mange hundre timer med tålmodig arbeid – men med uvurderlig bistand fra mange gode medhjelpere ble en glemt hendelse fra en annen tid hentet fram.

Her starter min fortelling.

DEL 1 – EN GAMMEL FORTELLING

- Min far forteller
- Undersøkelsene starter
- Fortellinger fra øyenvitner
- På leting i tyske kilder

Min far forteller



Flyet over Stølefjellet

-Vi satt borte ved den store steinen i Bjørkehaugen, forteller far. Derfra kunne vi se nesten hele Langenuen. En konvoi med tyske båter hadde seilt gjennom fjorden og vi var flere som hadde gått bort på haugen for å se på båtene.

Jeg kan ennå se for meg alle disse konvoiene, for det var mange slike under krigen. En gang talte vi 49 båter som seilte gjennom Langenuen og hele fjorden var en endeløs rekke av skip. Det var ikke så mange denne dagen, men det som skjedde etterpå kommer jeg aldri til å glemme.

Jeg hørte en flydur og så plutselig kom et jagerfly farende forbi oss og utover mot fjorden. Det så ut som det kom ned over Stølefjellet nord. Jeg kunne tydelig se det og jeg husker de svarte korsene på siden.

Det fløy ganske lavt og det som var så merkelig var at plutselig så jeg noe som ramlet av flyet. Det var noe blankt som gav gjenskinns og blinket i sola. Flyet for videre sørover og det var ikke særlig høyt over sjøen da det forsvant ut av syne for meg. Jeg tror det må ha styrtet i fjorden, avslutter far.

Albert og cockpitglasset

-Det var far til Kristoffer i Årvik som fant det, fortsetter han. Et cockpit-glass som lå i fjæresteinene ute på Årvikeskotet. Albert var ute med båten sin og tok det med seg hjem.

Han leverte det fra seg til tyskerne, men fikk beholde noen små biter som han tok vare på. Jeg husker at Kristoffer viste meg en av disse glassbitene en gang jeg var nede i Årvik.

Det var en ganske kraftig og buet glassbit, omtrent 2-3 tommer tykk. Albert ble kalt inn til lensmannen og måtte forklare om det han hadde sett, forteller far.

Krigsskipene på vågen

En dag jeg var på vei hjem så jeg to store tyske krigsskip som lå inne på Øklandsvågen.

Det hendte av og til at det lå tyske krigsskip innover Søreidsvågen, men dette var noe nytt. De var store og like som to dråper vann, og hadde ankret opp midt mellom handelsstedet Vikjo og båtplassen vår.

De lå ved siden av hverandre og jeg hørte mannskapet rope og skrike på tysk. Jeg ble redd, så jeg tok treskoene mine i hånda og løp hjem så fort jeg kunne.

Tyskere til gards

-Om det var den dagen eller seinere, kan jeg ikke si sikkert, fortsetter far.

Det kom en gjeng med tyskere til gards. Jeg husker at far min, Berge Mikal, ble irritert fordi tyskerne gikk gjennom gresset og trødde det ned. De kunne da vel gå på veien de som andre folk, mente han.

Soldatene ville snakke med de voksne og spurte etter pass. Det det ikke ofte det var tyskere i grenda og banket på dørene, men vi så ofte båter på fjorden. Etter en stund gikk de videre til nabogardene og vi så ikke noe mer til dem.



Min far, Olav Økland

Undersøkelsene starter

Jeg hadde ingen grunn til å tvile på historien far fortalte meg om. Selv om han var en liten gutt den gang, satt opplevelsen godt fast i hukommelsen. Han hadde sett en tysk konvoi på fjorden og et fly som tydelig hadde problemer. Han husker de svarte korsene og noe som falt av flyet. Cockpit-glasset som ble funnet av Albert i Årvik og den tykke buede glassbiten far fikk se. Tyske krigsskip på vågen og soldater som kom til gards.

Med blanke ark

Utgangspunktet mitt var derfor at det hadde styrtet et ukjent tysk fly i Langenuen en gang under krigen. Hendelsen så ikke ut til å være omtalt noe sted og jeg hadde heller hørt om dette fra noen andre på Tysnes. Ingen opplysninger var kjent med hensyn til hvilket år dette skjedde, hva slags fly som var involvert eller hvem piloten var. Hva slags oppdrag flyet var ute på og hvilke skip som var i konvoien, var også gjemt i historiens mørke.

En slik hendelse som far hadde fortalt så detaljert om, ville åpenbart ha medført mye oppmerksomhet. Sannsynligvis var det flere som hadde vært vitne til dette. Ikke minst for tyskerne ville en hendelse som medførte tap av fly og i verste fall en av deres egne piloter være en betydelig hendelse.

En av utfordringene var at mye av arkivene etter den tyske okkupasjonsmakten ble ødelagt i maidagene 1945. Enten av tyskerne selv like før kapitulasjonen eller av nordmenn i gledesrus som ramponerte tyske forlegninger og satte fyr på alt de kom over. Av den grunn var det en viss mulighet for at eventuelle tyske nedtegnelser om hendelsen var tapt for alltid.

Medhjelperne

Mitt første steg var å ta kontakt med forfatter og lokalhistoriker Knut Rage. Han har skrevet en lang rekke bøker og artikler om lokalhistoriske emner. Om det var en som hadde kjennskap til en glemt tysk flystyrt i Langenuen under krigen så måtte det være han.



Knut Rage

Rage var svært imøtekomende og behjelpelig med min forespørsel. Han kjente ikke til noen flystyrt, men som den historieinteresserte personen han er, ville han undersøke dette og ta saken videre med kollegaer og bekjente.

Etter er noen dager fikk jeg et svært positivt svar fra Knut Rage. Han kunne fortelle at lokalhistoriker Svein Ove Agdestein hadde undersøkt historien om en flystyrt i Langenuen mange år tidligere, og publisert en artikkel i lokalavisa «Tysnes» i 1995.

Agdestein har gitt mange viktige bidrag til lokal krigshistorie. Blant annet løste han i 2014 mysteriet om et britisk fly som ble skutt ned ved Kaldafoss på Tysnes 4.juli 1941. Arbeidet hans avdekket en til da ukjent historie om et britisk bombefly som sammen med tre andre fly fikk i oppdrag for å bombe en tysk flytedokk utenfor Bergen. Tøktet ble mislykket og på vei tilbake ble et av flyene skutt ned av tyskernes luftvern batteri ved Kaldafoss. Agdesteins innsats resulterte i at det ble reist et minnesmerke over de omkomne britiske flygerne.

Agdestein kunne fortelle at flystyrten i Langenuen skjedde 14.mai 1943, da et tysk Messerschmitt Bf-109 jagerfly fikk motorproblemer og styrtet i Langenuen. Piloten som mistet livet i ulykken, var den 23 år gamle underoffiseren Arnold Koch. I artikkelen fra 1995 intervjuet Agdestein et av øyenvitnene til den tyske flystyrten. Erling Frøyseth så hendelsen fra sagbruket sitt ved Flatråker på Tysnes.

Frøyseth kunne fortelle at han så 2-3 tyske fly som fløy i sirkler over en konvoi som gikk gjennom Langenuen. Et av flyene fikk motorproblemer og gikk inn for nødlanding i fjorden. Det kom svart røyk fra flyet og piloten gjorde en krapp sving før flyet havnet i sjøen sør for Flatholmen og sank umiddelbart.

-Vi syntes det var svære greier når det ble et tysk fly mindre, forteller Frøyseth.



Artikkel i bladet Tysnes i 1995

Jeg ble henrykt over å ha fått et tydelig svar på hendelsen og jeg ønsket å finne ut mer om den tyske piloten Arnold Koch før jeg presenterte dette for min far. I artikkelen skrev Agdestein at Arnold Koch et par måneder forut for ulykken 14. mai 1943, måtte foreta en nødlanding i Sognefjorden med et Focke-Wulf 190 jagerfly. Denne gangen endte det bra for Koch og han ble reddet opp av sjøen. Flyet ble hevet i 1988 og senere restaurert i USA. På hjemmesiden til Lindesnes Bygdemuseum fant jeg et foto av denne hevingsoperasjonen.

Under artikkelen lå en kommentar skrevet av Frithjof Ruud fra Kristiansand. Han kunne opplyse om at Arnold Koch senere mistet livet da han ble skutt ned i et Bf-109 jagerfly den 14.mai 1943.

Dette gjorde min fars historie enda mer dramatisk for meg. Her forelå opplysninger om at flyet som far så styrte i fjorden var blitt skutt ned i kamp. Jeg tok derfor kontakt med Frithjof Ruud og spurte om han kunne bidra med ytterligere opplysninger om skjebnen til Arnold Koch.

Frithjof Ruud er tidligere pilot og en svært kunnskapsrik flyhistoriker. Han svarte velvillig på mine spørsmål. Ruud er i besittelse av et omfattende historisk materiale om okkupasjonstiden og det tyske flyvåpenet. Ruud lærte meg mye om Luftwaffes organisering og funksjoner i Norge under krigen, og sa seg villig til å undersøke nærmere omstendighetene rundt skjebnen til Arnold Koch.



Frithjof Ruud

Etter noen dager i ivrig diskusjon meldte tvilen seg hos Frithjof Ruud. Etter å ha undersøkt omstendighetene omkring styrten til Arnold Koch, konkluderte han med at hendelsen fant sted utenfor Jæren – sør for Stavanger – og ikke i Langenuen. En nærmere sjekk i tyske kilder bekreftet dette.

«Die erste Gruppe wird wieder von einem ungeklärten und tragischen Verlust betroffen, diesmal bei der 3.Staffel: Uffz. Arnold Koch schlägt mit seiner Bf 109 G-2 Gelbe 13 unweit von Stavanger im flachen Winkel auf die See und versinkt. Er findet dabei den Fliegetod.»

Kildene slo tydelig fast at Arnold Koch styrtet sør for Stavanger og posisjonsangivelsene markerte et havområde utenfor Nærbø på Jæren. Det ble også opplyst om at Luftwaffe iverksatte en etterforskning om sabotasje kunne være årsaken til flere uforklarlige hendelser med tap av fly den siste tiden. Det ble ikke gjort funn som tydet på dette.

Dermed var vi like langt i arbeidet med å løse mysteriet omkring flystyrten. Utgangspunktet vårt var at det hadde skjedd noe i Langenuen, og et eller annet sted måtte det finnes opplysninger som kunne kaste lys over dette. Opplysningene om at en tysk konvoi passerte gjennom Langenuen på samme tid var også interessant og noe vi ønske å finne ut av. Selv om flyet mest sannsynlig var tysk, kunne ikke alternativet utelukkes, ettersom britenes Royal Air Force var svært aktive langs norskekysten i denne perioden.

Britene iverksatte utallige operasjoner langs Norskekysten for å kartlegge tyske militæranlegg og flåtebevegelser. Krigsarkivene fra det britiske Royal Air Force er i all hovedsak bevart for ettertiden, og i de senere år er disse blitt åpnet og gjort tilgjengelig for historiske undersøkelser.

Arkivene gir detaljerte opplysninger om operasjoner i Norge, inkludert kamprapporter fra britiske flygere. Til tross for omfattende søk i RAF sine arkiver, fant vi ingen opplysninger om tap av fly som kunne stemme overens med hendelsen i Langenuen.

Samtidig med Frithjof Ruud sine søk i tyske kilder, la Knut Rage ut en forespørsel på den lokalhistoriske Facebook-gruppen «Tysnes før i tid». Håpet var at flere kjente til historien om en flystyrt i Langenuen.

Det har gått lang tid siden krigen, men fortsatt var det en mulighet for å finne personer som selv hadde vært vitne til flystyrten. Responsen på forespørselen var overveldende. I løpet av noen uker samlet Knut Rage og jeg inn en rekke vitneutsagn og beretninger, og vi fikk tips om personer som fortsatt lever og kunne fortelle om hendelsen.



Hva skjedde i Langenuen?

Øyenvitner forteller

Fortellingene fra 1. og 2. håndsvitner er gjengitt her som de ble fortalt, uten hensyn til om de er motstridende til andre vitneutsagn eller historiske fakta. De er tatt med for å gi et bilde av hvordan bygdefolket opplevde denne dramatiske hendelsen.

Erling Frøyseth forteller

I 1995 ble Erling Frøyseth intervjuet av bladet «Tysnes» der han fortalte om hendelsen og flystyrten han var vitne til. Han stod ved sagbruket sitt på Flatråker og så den tyske konvoien passere gjennom Langenuen.

– Det var to eller tre jagerfly som fløy i sirkler over konvoien, forteller han. Plutselig kom et fly i lav høyde ned fra fjellene i øst bak sagbruket. Flyet svingte svakt mot sør og piloten utløste cockpit-hetten over Årvik. Det kom svart røyk fra flyet da det i lav høyde fløy videre bak øyene der det i dag står en rød lykt. Det traff vannflaten ved Nordstallen og sank med det samme. En minesveiper tok en sving over stedet der flyet styrtet, men fant ingenting og sluttet seg til konvoien igjen.

Jeg tror flyet ligger på 40 meters dybde ved Nordstallen, forteller Frøyseth i avisartikkelen. Jeg har ofte sett fiskeredskaper hekte seg fast i noe på bunnen som ikke var der før 1942.

På spørsmål om hva han tenkte da han så det tyske flyet styrte, svarer Frøyseth:

-Jeg tenkte ikke noe særlig over det. Det var krig og vi syntes bare det var svære greier når det ble et tysk fly mindre.

Knut Henning Tornes forteller

-Jeg stod på en haug og så flyet fløy forbi, forteller 85-år gamle Knut Henning Tornes. Jeg så ikke når det havnet i sjøen, meg jeg så hvor det kom fra. Det kom en rar lyd fra flyet, en slags singlelyd, som om noe var løst. Det fløy forbi veldig lavt, forteller han videre. Etter min mening gikk flyet ned ved Sørstallen.

Ikke langt unna bodde søskenbarna mine. De fikk besøk av tyskere kort tid etter flystyrten. Det var nemlig noe som ble droppet fra flyet i forbifarten. Etter at flyet gikk ned kom tyskerne og lette etter en del som ble kastet av flyet, forteller Knut Henning. Det ene søskenbarnet mitt ble tatt med for å vise vei for tyskerne. Han var en ung gutt, så han var neppe særlig høy i hatten. Det var også en eldre kar i nabolaget som hjalp de med å finne delen fra flyet. Han fikk tobakk av tyskerne som lønn for strevet.

Magnus Økland forteller

I et lengre telefonintervju fortalte Magnus Økland hvordan han opplevde hendelsen.

-Jeg var ute på markene og ryddet greiner og kvister da flyet kom. Det var sol og fint vær denne dagen. Jeg hørte dunkelyder som kunne minne om skyting og jeg så at det kom svart røyk fra motoren. Det var noe som falt av flyet.

Det jeg husker best er at dagen etterpå kom en gruppe tyske soldater til gards, ledet av en høy offiser med pistol i beltet. Offiseren var veldig høflig og ville vite om vi hadde sett noe. De fortalte at piloten bare var 19 år gammel og de ville gjerne legge ned en krans i fjorden. Faren min fulgte de til Albert i Årvikjo som hadde funnet et cockpit-glass i fjæra. Offiseren gav Albert en flaske konjakk som takk for at han hadde tatt vare på den.

Albert beholdt noen små biter av cockpit-glasset, og foreldrene mine fikk senere en av bitene. Jeg husker vi hadde denne runde glassbiten i huset da jeg var barn. Jeg tror jeg fremdeles har den et sted, avslutter Magnus Økland.

Lars Mevatne forteller

-Jeg husker godt flystyrten. Det skjedde sent på vinteren og bygdefolket undret seg over at piloten ikke hadde forsøkt lande på isen i Flatråkervatnet. Det hadde vært en hard og kald vinter og det var tykk is der. Folk snakket om at det måtte jo ha vært bedre for han enn å lande flyet i fjorden.

Marta Flatråker forteller

-Dette har jeg tenkt på i all min tid. Jeg var ute i frukthagen vår, da jeg hørte en forferdelig motordur. Flyet dundret rett over oss, og det var så nære at det nesten kjentes ut som jeg kunne strukket opp hånden og tatt på det. Det fløy videre utover fjorden og så brått stupte det og havnet i sjøen med et voldsomt plask. Jeg var bare jentungen, og de voksne ville ikke si noe. Likevel forstod jeg at det måtte ha gått folk til.

Terje Kristian Flatråker forteller

-Jeg og min bror pleide å fiske i Langenuen ved fiskeplassen som kalles Stallen. Vi lot snøret gå til bunns, og plutselig kjentes det ut som vi hadde fått noe. Vi drog inn snøret og ble veldig overrasket når vi fikk se fangsten vår. Det var en liten gul boks med flere rom inni, og den var full av noen rare glassampuller.

Da vi kom hjem, tok de voksne seg av innholdet. Etter råd fra en nabo ble de nifse ampullene knust, men vi fikk beholde boksen. Dette skjedde rundt 1946-47.

Fortellinger fra 2.håndsvitner

Beretningene var dramatiske fra de som selv hadde vært vitne til flystyrten i Langenuen. I tillegg kom vi i kontakt med flere personer som kunne fortelle hva avdøde familiemedlemmer hadde fortalt om hendelsen. Flere av disse beretningene bidro med viktig informasjon. En av 2.håndsvitnene hadde en helt spesiell historie å fortelle.

Astrid Johansen Kaastad: -Erling Frøyseth fortalte til mannen min, Jørgen, at han så flystyrten. Flyet var et rekognoseringsfly og kom sørfra. Svigermoren min, Nora Kaastad, stod på Tornes og så flyet fløy lavt over der. Flyet fulgte en konvoi av tyske krigsskip da det fikk motorproblemer.

Cockpitglasset ble funnet i Årvik. Flyet skal ha gjort en runde over Flatråker og fløy så videre utover Langenuen igjen, før det styrtet i sjøen sør for Flatholmen – sannsynligvis sør for Mehammar.

Denne flytypen var konstruert slik at dersom piloten ville hoppe ut i fallskjerm, måtte han først snu flyet opp-ned og så slippe seg ut. Dette var det ikke nok høyde til. Flyet lå i sjøen i cirka 10 minutter før det sank.

Årsaken til at piloten ikke kom seg ut var at sikkerhetsselen var festet slik at han ikke fikk tak i utløsermekanismen bak ryggen sin. Piloten gikk derfor ned med flyet. Et av krigsskipene stoppet og ble liggende en times tid. Vet ingenting om datoen for dette, men flyet var i alle fall et ubevæpnet rekognoseringsfly.

Tyskerne gikk fra hus til hus og lette etter øyenvitner – også på Tornes. De var inne i huset til Nora og hennes familie i forbindelse med flystyrten og det var tyskerne som fortalte dette. De tok seg god tid til å forklare hvorfor de var kommet på besøk og hva slags ærend de var ute på. Men hva som var ment med at det var et uvæpnet rekognoseringsfly sier historien ingenting om.

Ole Skår: -Min far, Martin, hadde ansvaret for fyrlykta på Skår. Han fortalte at han så flyet prøve å lande i fjorden. Det ble liggende og flyte i sjøen og karene på land ville forsøke å gå ut med båt og redde piloten. De kunne se han fra land der han satt fastspent i flyet. De mente det var tid nok, men da et av de tyske skipene snudde, ombestemte de seg. De var redde for å bli innblandet og at tyskerne skulle reagere fiendtlig om de nærmet seg flyet. Skipet rakk ikke fram i tide.

Odd Bjarte Eide: -Stedet der flyet styrtet må ha vært godt synlig fra krambua i Mehammarvik. Min mor var der og fortalte at hun så styrten og bobler som kom opp av sjøen. En båt, trolig tysk, var i nærheten og gikk en liten stund i sirkler rundt styrtstedet før den fortsatte sin ferd.

Bengt Halvorsen: -For mange år siden fortalte Leganger Neshavn meg om flystyrten han så. Han mente at i det samme flyet styrtet, så svingte det og ligger ut fra Storholmen. Vet at forsvaret var der i 2000 med ROV, men uten å finne noe.

Leif Arne Neshavn: -Min far, Butler Neshavn, fortalte meg om styrten. Han sa det var sør for Flatholmen.

Jan Fredrik Monsen: -Min svigerfar, Martin Skår, var vitne til flystyrten. Han viste meg hvor flyet ligger.

På leting i tyske kilder



Vitneutsagnene vi fikk samlet inn levnet ingen tvil – et tysk jagerfly styrtet i Langenuen en gang under krigen. Detaljerte og dramatiske beskrivelser var kommet fram, men ingen kunne si noe om datoen for hendelsen eller hvilket fly som var involvert.

Et viktig steg videre ble derfor å undersøke om hendelsen var omtalt i tyske kilder og arkiver. Bidragene fra Frithjof Ruud og Knut Rage var av største betydning og snart satt vi på en rekke beskrivelser fra tysk side om hva som hendte i Langenuen.

Det tyske Luftwaffe mistet svært mange fly og piloter under andre verdenskrig, så det var et omfattende arbeid å undersøke de tyske tapslistene. Hver oppføring måtte sjekkes manuelt for å se om den oppgitte posisjonsangivelsen kunne stemme med en hendelse i Langenuen i Sunnhordland. En tapsføring fra 1942 – funnet av Frithjof Ruud – fanget umiddelbart vår interesse.

«30.3.42. Bf-109 E7. 100%. Gefr. Paul Reichardt. Totalverlust ohne Feindeinwirkung. Sector 05 Ost 50243. Mitte Londnuen-fjord.»

Det tyske Luftwaffe benyttet seg av et såkalt «Gradnetz» som var et kartverk med kvadratiske posisjonsangivelser. Dette kartverket er i dag digitalisert av krigshistorieentusiaster og er tilgjengelig på internett. Ved å legge inn posisjonsangivelsen «06 Ost 50243» havnet vi midt i Langenuen i Sunnhordland. Alt tydet på at vi hadde funnet riktig hendelse, og tapsrapportene knyttet til denne hendelsen gav svært verdifull informasjon. Her ble det opplyst om at hendelsen inntraff 30. mars 1942, og at flyet som styrtet var en Messerschmitt Bf-109 E7 med verksnummer 4176. Piloten som omkom var gefreiter Paul Reichardt, som var jagerflyger i 3.staffel av I.Gruppe i Jagdgeschwader 5, med base på Herdla flyplass nord for Bergen.

Rapporten gav ingen opplysninger om hva slags oppdrag piloten var involvert i denne dagen, men årsaken til flystyrten ble beskrevet som «Motorschaden» - skade på flymotoren.

Opplysningene gjorde nå arbeidet langt lettere. Volksvorbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge – den tyske krigsgravtjenesten – kunne bidra med opplysninger om den tyske jagerpiloten som omkom i Langenuen. Paul Reichardt kom fra Duisburg og ble født 5.mars 1922. Han var altså knapt fylt 20 år da ulykken inntraff. Ifølge journalene til Volksbund ble Reichardt aldri funnet og fikk sin grav i sjøen.

«Paul Reichardt konnte nicht geborgen werden. Nach den uns vorliegenden Information ist er auf See verblieben.»

Ettersom vi nå hadde funnet sentrale opplysninger om dato, flytype, hvem piloten var og hvilken avdeling han tilhørte, åpnet det opp for målrettede søk som kunne gi ytterligere opplysninger fra historiske kilder.

Via Knut Rage fikk vi et viktig bidrag fra Norsk Krigshistorisk Forening, som kunne fortelle om den tyske konvoien som gikk gjennom Langenuen den dagen hendelsen inntraff. Konvoien bestod av mineleggeren Ostmark og forsyningsskipet M-1101 fra 11.Minensuchflottille. Skipene hadde følge av minesveiperne M-1 og M-2 og var på vei fra Bergen til Stavanger.

Krigsdagboka til 11.Minensuchflottille

Denne enheten ble opprettet i 1939 og tjenestegjorde i Østersjøen før flottillen ble sendt til Norge for å ta del i den tyske invasjonen av Norge. Under ledelse av Kapitänleutnant Hans-Otto Philipp utførte 11.Minensuchflottille sikringstjenester og mineoppdrag langs Norskekysten fram til den ble oppløst i august 1942.

Krigsdagboka fra 11. Minensuchflottille er i dag oppbevart ved det tyske militærarkivet i Freiburg. Den gir en kjølig og presis beskrivelse av hva som hendte i Langenuen 30.mars 1942.

«Jäger nr. 10 bei Skaar Leuchtfueher abgestürzt und gesunken».



Korvettenkapitän Hans-Otto Philipp

Rapporten fra Reichluftfahrts Ministerium

Rapporter om skade og tap av fly ble fortløpende sendt til det tyske Reichluftfahrts Ministerium (RLM). Rapportene som RLM utarbeidet ble kalt General Quartiermeister Akten – forkortet Gen.Qu. I en tapsrapport datert 1.april 1942 fant vi følgende opplysninger.

«30.3 I./JG 5. Feindflug. Ursache=20 Totalverlust ohne Feindeinwirkung. Pl.Qu.50243/06 Ost. Notlandung auf See. Bf-109 E7 4176. 100%. Gefr Paul Reichardt vermisst».

Rapporten opplyser om at den 30.mars 1942 ble et Bf 109 E7 jagerfly med verksnummer 4176 totalskadet etter et nødlandingsforsøk på sjøen. Rapporten konkluderer med at ulykken skjedde uten påvirkning fra fienden og at jagerflyger Paul Reichardt er meldt savnet. Fjorten dager senere kommer en håndskrevet korrigerende i tapsrapporten og Reichardt blir erklært omkommet.

Forfatteren Eric Mombeek

Forfatter og krigshistoriker Eric Mombeek har gitt ut flere bøker om det tyske Luftwaffe, deriblant et 4-binds verk om flygervingen JG 5, kalt *Eismeerjäger – Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5*.

I en av Mombeek sine bøker bekreftes tapsføringen som ble funnet av Frithjof Ruud. Mombeek fastslår at flyet var på

et eskorteoppdrag da det fikk motorproblemer. Piloten skal ha forsøkt en nødlanding i sjøen 65 kilometer sør for Bergen, men kom ikke fra det i live.

Montag, 30. März 1942: Die 3./JG 5 hat einen Totalverlust zu beklagen. Während eines Küstensperrflugs erhält die Bf 109 E-7 von Gefreiter Paul Reichardt Motorschaden. Der Flugzeugführer kommt bei den versuchten Notwasserung ca 65 südlich Bergens ums Leben.

Forfatteren Werner Girbig

I boka *Jagdgeschwader 5 – Eismeerjäger*, forteller Werner Girbig enda mer detaljert om hendelsen. Beskrivelsen av hendelsen samsvarer med flere av vitneutsagnene vi fikk samlet inn.

«Am 30. März kehrt der Gefreiter Reichardt aus der 3.Staffel von einem Feindflug nicht mehr zurück und gilt damit als der erste Gefallene der Gruppe zeit der Umbenennung. Südlich von Bergen hatte er noch versucht, eine Notwasserung durchzuführen, doch die Maschine versank zu schnell, so daß der Pilot nicht mehr freikam und ertrank.»

Girbig forteller at Paul Reichardt ikke returnerte fra et kamptokt og ble den første piloten i I.Gruppe som mistet livet etter opprettelsen av JG 5. Her blir også et nødlandingsforsøk beskrevet, og i likhet med vitneberetningene skriver Girbig at flyet sank før piloten kom seg løs, og at han druknet da flyet gikk ned.

Fra utgangspunktet med en gammel historie fortalt av min far var nå mye kommet fram. Et tysk fly som raste nedover mot fjorden og en ung pilot som endte sine dager der, skapte et minne som hadde brent seg fast.

Datoen for hendelsen var fastlagt, i likhet med hvilket fly det var og navnet på piloten som mistet livet. Vi hadde også opplysninger om skipene som utgjorde konvoien som gikk gjennom fjorden. Fremdeles gjenstod mange spørsmål og stadig nye dukket opp. Trangen etter å undersøke hendelsen videre stod sterkt både hos Knut Rage, Frithjof Ruud og meg. Selv om hendelsen var omtalt tidligere, var det først nå de sanne fakta kom frem.

Vi ønsket å kartlegge mest mulig om dette. Ikke bare selve hendelsen, men også det historiske bakteppet og den tiden da ulykken inntraff. Dette ble starten på en lang reise og utallige timer med leting og søk i arkiver, korrespondanse og samtaler med en lang rekke personer både i Norge og utlandet.

Fra mange hold mottok vi stadig nye opplysninger. Små og store opplysninger som gradvis gjorde det mulig å skape et historisk bilde av den tiden da hendelsen inntraff og hvordan situasjonen var for de involverte.

I andre del av denne fortellingen forlater vi nå flystyrten i Langenuen og inviterer leseren med tilbake til vinteren 1941-42. Den tyske okkupasjonen av Norge har vart i snart to år. Tyskland okkuperer store deler av Europa, men de allierte er i ferd med å utjevne styrkeforholdet. I Norge er situasjonen for den tyske okkupasjonsmakten svært spent.



Forsidebilde i artikkel av Knut Rage – Flystyrten i Langenuen 1942

DEL 2 – Vinteren 1941-42

- Situasjonen langs Norskekysten
- Jagdgeschwader 5
- I.Gruppe
- Jagerflyet Bf-109 E7
- Jagerflygerne i JG 5
- Flybasen på Herdla
- Bakkemannskapene
- Der Tommy
- Alarmstart
- Konvoieskorte
- Den tyske sjøredningstjenesten
- En dagbok fra 3.staffel

Situasjonen langs Norskekysten

Mot slutten av 1941 var de allierte begynt å sende konvoier med forsyninger langs den nordlige ruta mot Murmansk og Arkhangelsk. Dette ville Hitler få en slutt på, og i midten av januar ble derfor slagskipet «Tirpitz» sendt til Norge for å styrke jakten på den allierte konvoitrafikken. En større tysk flåtestyrke i Norge ville binde opp allierte flåtestyrker i nordområdene for å beskytte konvoiene.

12.januar forlot skipet Kiel og ankret opp i Trondheim fire dager senere. Den tyske overkommandoen ønsket derimot å sende flere marinefartøyer nordover, og dette ble starten på en rekke større flåtebevegelser som fant sted i begynnelsen av 1942.

Dette medførte også at aktiviteten fra allierte fly på oppklaringsoppdrag mot Norge økte markant. Britiske fly var nærmest daglig på tokt for å holde øye med de tyske skipsforflytningene. De allierte ønsket å kartlegge hvilke skip som var på vei nordover og hvor de befant seg, for om mulig å kunne iverksette angrep eller sørge for bedre beskyttelse av den livsviktige konvoitrafikken.

I tillegg var det en høyt prioritert oppgave å fotografere og kartlegge tyske militære installasjoner langs kysten. Rekognoseringsoppdrag var med andre ord vel som viktig som bombetokt mot tyske mål.



Den allierte konvoien PQ-6 ved avreisen fra Island

Jagdgeschwader 5

I starten av 1942 gjennomførte Luftwaffe en større omorganisering av jagerveringene i Norge og Nord-Finland. Allierte styrker hadde ved flere anledninger gjennomført mindre raid og angrep i Norge, og den tyske overkommandoen fryktet en alliert invasjon. I nord var det harde kamper mot russiske styrker, som stadig fikk nye forsyninger fra den allierte konvoitrafikken til Kola-halvøya. Dette medførte at jagerstyrkene i Norge og Nord-Finland ble ytterligere forsterket og samlet i en egen avdeling. Det var behov for en stor og slagkraftig enhet men en effektiv organisasjon.

En ny kampgruppe ble opprettet under navnet Jagdgeschwader 5, og fikk etter hvert tilnavnet «Eismeergeschwader» - Ishavsstyrken. JG 5 hadde ansvaret for jagerdekningen i Norge resten av krigen og ble en av de mest legendariske jagerveringene i Luftwaffe.

Etableringen skjedde i tre faser og ferdig oppsatt var JG 5 inndelt i tre grupper. I juni 1942 ble også en fjerde gruppe lagt til. I. Gruppe hadde ansvaret for Norskekysten fra grensen mot Sverige og helt opp til Trondheim, og benyttet flyplasser som Kjevik, Lister, Sola og Herdla i tillegg Lade og Værnes.

II. Gruppe og III. Gruppe hadde ansvaret for jagerdekningen i Nord-Norge samt operasjoner mot russiske styrker i øst. Gruppene benyttet flyplasser over hele Nord-Norge, samt i nordlige delen av Finland.

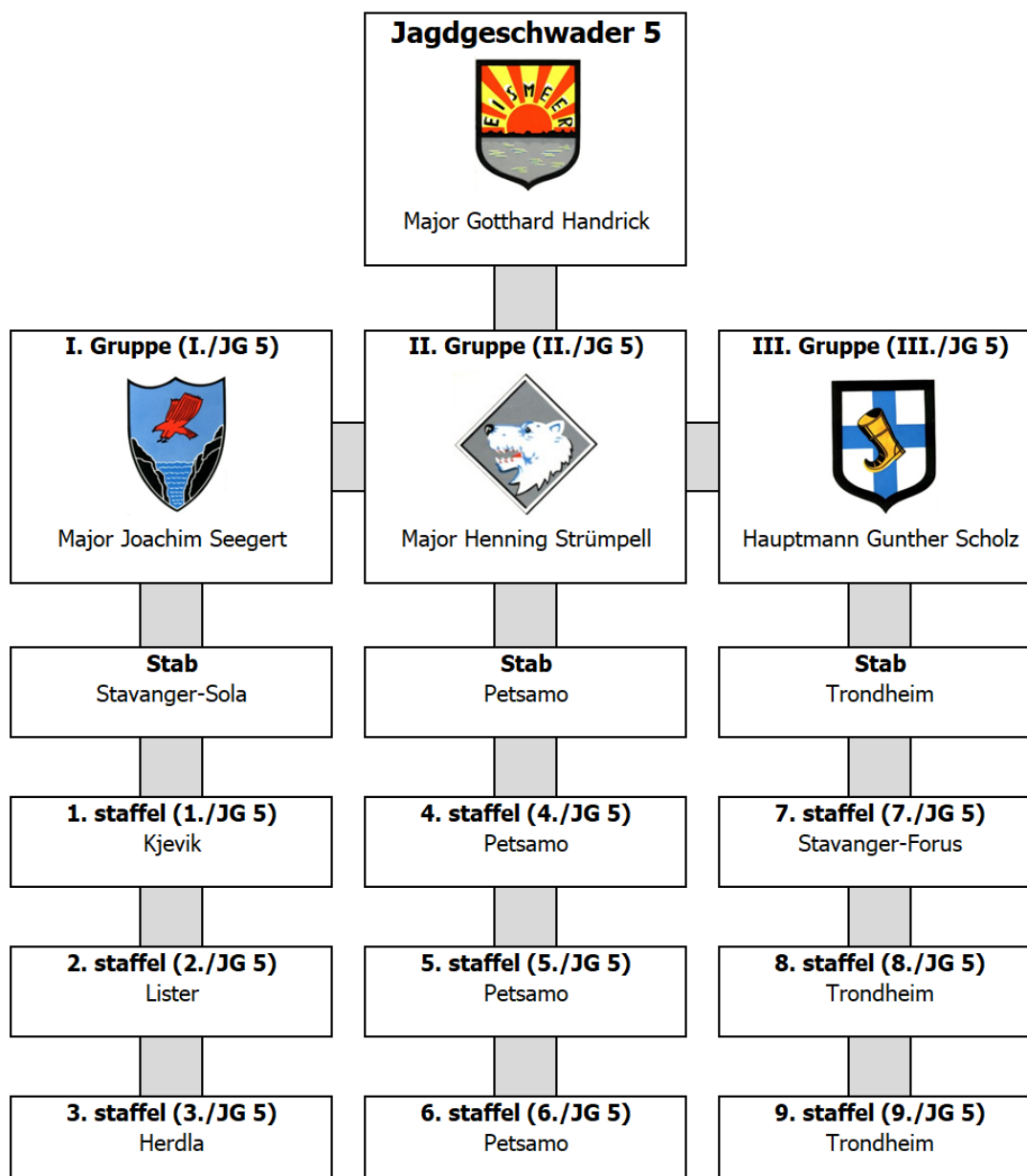


Stab og administrasjon for JG 5 ble forlagt ved Petsamo, men de tre gruppene hadde også egne stabsavdelinger.

JG 5 benyttet i starten hovedsakelig Messerschmitt Bf-109 jagerfly som sitt primære kampfly. Det ble produsert i 33.000 eksemplarer i flere varianter og var selve ryggraden i Luftwaffe de første krigsårene.



Messerschmitt Bf-109



Den største operasjonelle enheten innenfor Luftwaffe ble kalt for Geschwader og bestod vanligvis av mellom 108 og 144 fly ved full styrke. Øverste sjef for en Geschwader hadde tittelen Geschwaderkommodore og var normalt en major eller oberst. Luftwaffe hadde mange forskjellige typer Geschwadere, og jagerflyene ble organisert i det som ble kalt Jagdgeschwader, forkortet JG.

En Geschwader bestod av tre eller fire Gruppen som hver var satt opp med mellom 34 og 45 fly, og ledet av en Gruppenkommandeur med rang av major eller kaptein (Hauptmann). Gruppene bestod av tre Staffeln som ble ledet av hver sin Staffelführer. Ved full styrke var staffelen besatt med 12 - 15 fly. Inkludert bakkemannskaper kunne en staffel bestå av opp mot 40 personer.



Major Gotthard Handrick (1908-1978) ble utnevnt til Geschwaderkommodore (vingsjef) for JG 5, men tiltrådte først i slutten av april 1942. Fram til da ble JG 5 i hans fravær ledet av oberst Carl-Alfred Schumacher. Handrick var vingsjef for JG 5 fram til juni 1943. Før krigen brøt ut var Handrick kjent som en av verdens fremste femkamp-utøvere og vant blant annet gullmedalje under sommer-OL i Berlin i 1936.

JG 5 oppnådde raskt luftherredømme i nordområdene, men russerne svarte med sin egen opptrapping. Sommeren 1942 ble rundt 20 skvadroner bestående av Yakovlev Yak-1 satt inn for å ta opp kampene og dette utjevnet styrkeforholdet betydelig. Likevel led russiske piloter av at treningen de hadde bak seg ikke holdt samme nivå som sine tyske motstandere. Russerne produserte derimot fly som aldri før, og kunne i mye større grad erstatte tapene de led mot JG 5.

Pilotene i I.Gruppe hadde ansvaret for kystområdene og var ikke like ofte i kamp mot fienden som sine kollegaer i nord. Likevel var oppdragsmengden stor på grunn av de store flåteforflytningene som fant sted tidlig i 1942. RAF var svært aktive med rekognoseringstokt langs kysten og iverksatte angrep og bomberaid så snart anledningen bød seg.

I juli 1943 overtok Günther Scholz som Geschwaderkommodore og JG 5 gjennomgikk stadige endringer. Dette var det siste året JG 5 opererte som en samlet enhet i Norge. Mot slutten av 1943 ble I.Gruppe overført til Ploesti i Romania og avdelingen ble ikke erstattet. Ansvarsområdene de hadde utført i Norge ble overtatt av andre skvadroner i JG 5.

Fra 1944 var situasjonen i krigen for alvor i ferd med å vende seg mot tyskerne, også i nordområdene. Russerne hadde satt seg fast i Finnmark og da tyske bakkestyrker begynte tilbaketrekningen var det ikke lenger behov for en stående jagerstyrke i nord. JG 5 ble derfor trukket sørover og opprettet nytt hovedkvarter på Bardufoss.

JG 5 mistet omkring 435 piloter i sin operative periode fra 1942 til 1945, noe som tilsvarer at hele Geschwaderen skulle skiftet ut pilotgruppen to ganger. Til tross for mange omkomne, var tapene relativt små i forhold til den skaden de påførte fienden. JG 5 er tilskrevet cirka 3.200 nedskutte fiendtlige fly, størstedelen i kamper mot russiske de flystyrkene i nord.

I.Gruppe (I.JG 5)

I.Gruppe ble dannet 3.januar 1942, men for denne gruppen var det kun snakk om et navneskifte. Avdelingen hadde vært operativ i Norge siden februar 1941, under navnet I.Gruppe Jagdgeschwader 77 (I./JG 77) – også kjent under navnet «Jagdgruppe Stavanger».

Gruppen ble ledet av major Joachim Seegert og tillagt ansvaret for jagerdekningen av Norskekysten fra grensen mot Sverige og opp til Trondheim. Hovedoppgavene for I./JG 5 ble å beskytte tysk skipstrafikk samt å stanse allierte oppklaringstokt og bombeangrep. Stab og staffel-inndeling ble beholdt som tidligere.

Gruppenstab – Stavanger/Sola

1.staffel – Kjevik 1./JG 5

2.staffel – Lister 2./JG 5

3.staffel – Herdla 3./JG 5

Staffelkapitän for 3./JG 5 var oberleutnant Franz Wienhusen. Ved starten av 1942 var skvadronen utstyrt med 9 fly av typen Bf-109 E7. I tillegg disponerte skvadronen to Bf-109 T2, to Heinkel 111 og Junker 88 bombefly, samt noen treningsfly og sjøfly. 1.staffel og 2.staffel ble ledet av henholdsvis oberleutnant Horst Carganico og oberleutnant Joachim von Wehren.



I.Gruppe hadde et stort geografisk ansvarsområde, noe som medførte at de tre skvadronene i gruppen ofte måtte bistå og overlape hverandre ved utførelse av oppdrag. Deler av de ulike skvadronene kunne i perioder være stasjonert ved andre flyplasser, og antall fly kunne derfor variere mye. Ved eskorte av store flåtestyrker fra Kriegsmarine var det også vanlig at flyavdelinger fra kontinentet ble satt inn for å følge skipene nordover.

I begynnelsen av 1942 var situasjonen for I.Gruppe forholdsvis rolig sammenlignet med andre frontavsnitt. I./JG 5 var likevel travelt opptatt med eskorte av de mange og store tyske flåtebevegelsene og skulle i tillegg daglig patruljere de vidstrakte kystområdene på utkikk etter allierte fly. Den langstrakte Norskekysten bydde på betydelige utfordringer og avdelingenes kapasitet ble strukket til det ytterste.

Messerschmitt Bf-109 E7

Jagerflyet Bf-109 ble utviklet av flyingeniøren Willy Messerschmitt i begynnelsen av 1930-årene og den første prototypen var på vingene i september 1935. Bf-109 ble testet ut under den spanske borgerkrigen fra 1936 – 1939 da tyskerne kjempet på general Francos side med sin Kondorlegion. Flyet ble stadig utbedret og videreutviklet fram mot utbruddet av første verdenskrig.

Flyet kom i flere utgaver og bevæpninger. «Emil-varianten» var den første som ble produsert i et stort antall, og det tyske Luftwaffe benyttet denne flytypen blant annet under erobringen av Polen i 1939 og i luftkampene over Frankrike og Storbritannia. Etter okkupasjonen av Norge i 1940 ble også E-varianten benyttet i stort omfang.

Flyet ble drevet av en Daimler-Benz DB601A motor med 1100 hestekrefter og hadde en rekkevidde på 1325

kilometer. Flyet hadde en egenvekt på 2000 kilo og var 9 meter langt med et vingespenn på 9,9 meter. Flyets makshastighet var 640 km/t og kunne nå en marsjhøyde på 11000 meter.

Flyets standard bevæpning var to maskingevær over motoren og to 20 mm MG FF Oerlikon maskinkanoner – en i hver vinge.

Flyet var en lettvkts-konstruksjon som i stor grad var bygget på forgjengeren Bf-108, men på tross av konstruksjonen var Bf-109 relativt tung. Sammen med den sterke motoren og det relativt beskjedne overflatearealet på vingene gjorde dette flyet svært manøvrerbart rundt midtaksen slik at det var mulig å snu flyet hurtig i en roll.

Den kraftige motoren tillot også flyet å klatre fort. Ulempene med designet på Bf-109 var at det førte til lavere marsjfart og høyt drivstoff-forbruk, og



Messerschmitt Bf-109

selv om flyet kunne begynne en sving raskt med en hurtig roll, gjorde de relativt små vingene at svingradiusen var større enn for de britiske jagerflyene Spitfire og Hurricane.

En fordel Bf-109 hadde i forhold til britiske fly var den direkte innsprøytingen av bensin. Motstanderne hadde vanlige flottørforgassere som ofte kunne henge seg opp og dermed kuttet motorkraften. Små drivstofftanker begrenset rekkevidden, men på E7-varianten ble dette løst ved å benytte en ekstra dropptank med 300 liter drivstoff. Uten dropptanken kunne Bf-109 maksimalt være på vingene i opp mot 90 minutter, før piloten måtte lande for å tanke opp. Dersom flyene havnet i kamp eller måtte utføre krevende manøvrer ville dette øke drivstoff-forbruket og kunne redusere flytiden ned mot 45 minutter.

Dropptanken medførte en svak reduksjon av flyets hastighet, men både de lange avstandene langs kysten og den store mengden oppdrag gjorde det hensiktsmessig å benytte den. Dropptanken kunne også byttes ut med bomber, slik at flyet kunne benyttes som et jagerbombefly. Det kunne monteres en 250 kilos bombe, eller fire mindre bomber på 50 kilo. Dette ble i liten grad benyttet av JG 5 i Norge.

Understellet på Bf-109 var smalt og på festet direkte på flykroppen og ikke på vingene. Dette gjorde det mulig å demontere vingene mens flyet stod på understellet, noe som var en klar fordel under reparasjon og vedlikehold. Ulempen med dette var at flyet var krevende å balansere på det smale understellet.



Festepunktet for dropptanken kunne også brukes til å montere en 250 kg SC bombe.

Som en følge av dette ble mange fly skadet eller ødelagt ved avgang og landing, spesielt på små og ujevne rullebaner.

Bf-109 var også utstyrt med en kortbølgeradio, som gjorde det mulig for piloten å kommunisere med andre fly eller skip i nærheten. Flyene var også utstyrt med filmkamera, som piloten kunne benytte for å ta bilder eller filme, for eksempel under kamper mot fiendtlige fly.

Bf-109 jagerflyene hadde ulike dekoreringer og kamuflasjemønstre alt etter hvilken gruppe og staffel de tilhørte. Flyene i 3./JG 5 var merket med hvite taktiske numre uten border. I tillegg til logoen for I.Gruppe, var flyene også dekorert med de sedvanlige svarte bjelkekorsene og hakekorset på hver side.

Andre typer merker og kjennetegn kunne også forekomme, som for eksempel staffelmerker eller pilotens egne dekoreringer. Fra sommeren 1942 ble Bf-109 gradvis faset ut til fordel for det mer moderne jagerflyet Focke-Wulf Fw 190.



Bf-109 jagerfly med droptanker på oppdrag langs Norskekysten.



Cockpit i Bf-109 med våpensiktet øverst i bildet.



Landingsuhell ved Sola flyplass.



MG FF Oerlikon maskinkanon.

Jagerflygerne i JG 5

Jagerflygerne i JG 5 hadde en ettertraktet, men krevende tjeneste. Vanskelige værforhold langs Norskekysten, lange eskorteflyginger over åpent hav og delvis primitive feltflyplasser satte store krav til pilotenes ferdigheter. Stadige luftkamper mot fienden krevde også mye både fysisk og mentalt. De fleste pilotene var svært unge, i alderen 19-20 år og oppover når de startet i tjenesten. Piloter som passerte 25 år ble ofte omtalt som «der Alte» (den gamle) som en hedersbevisning fra sine yngre kollegaer. I de første krigsårene profiterte de tyske pilotene på den omfattende treningen de hadde bak seg, samt at de hadde bedre fly enn hva fienden kunne stille opp med.



Gunther Seraphim, 8./JG 5

Utdanningen for å bli jagerflyger

Utdanningen for å bli jagerflyger foregikk i flere trinn. Det første steget for rekruttene som ønsket å bli tatt opp som jagerflyger, var et seks måneder langt opphold ved en «Fliegerersatzabteilung», som tilsvarer en militær rekruttskole eller «boot camp». Denne bestod av militær drill og fysisk trening i tillegg til at rekruttene fikk elementære leksjoner om kartlesing og trådløs kommunikasjon. Deretter ble rekruttene som viste seg egnet overført til et «Fluganwärter Kompanie» i to måneder der de studerte ulike temaer innen flyging og luftfart. Så startet den praktiske opplæringen ved en «A/B Flieger Schule» der de først lærte å fly

lette flytyper som Klemm 35, Focke-Wulff 344 og Bücker 131. Rekruttene fikk også teoretisk opplæring ulike i temaer innen aero-dynamikk, luftfartsteknikk, navigasjon og meteorologi. Ved bestått eksamen ble kandidatene tildelt sin A2-lisens.

Neste steg for de kommende jagerflygerne var å kvalifisere for B-lisensen. For å oppnå dette, fløy de mer krevende flytyper som Arado 66, Arado 76 og Gotha 145, samt tyngre flytyper som Focke-Wulff 58. De måtte også beherske eldre kampfly som He 51, Ar 65 og Hs 123. Når kandidatene bestått sin B2-opplæring, hadde de mellom

100-150 flytimer bak seg. De ble deretter tildelt sin flygerlisens og mottok de ettertraktede pilotvingene. Etter dette ble de sendt videre til spesialisert videreutdanning. De som ble plukket ut til å fly en-motors jagerfly som Bf-109, ble overført til spesialiserte avdelinger som stod for den videre opplæringen.

Etter å ha bestått spesialiseringen, ble de kommende jagerflygerne satt i tjeneste ved operasjonelle treningsenheter (Ergänzungsstaffeln) som var tilknyttet den jagervingen der de skulle tjenestegjøre. Her fikk de ferske pilotene delta på lavrisiko-oppdrag sammen erfarne jagerflygere som fikk hvile litt fra frontinnsatsen. Disse oppdragene var vanligvis patruljetjeneste eller angrep mot enkle fiendtlige mål dersom muligheten bød seg. Ved å fly sammen med erfarne jagerflygere fikk de også god innføring i rutiner og taktiske metoder som var særegne for avdelingen de skulle overføres til.

Overføringen til full operasjonell tjeneste skjedde først når jagerpilotene ble ansett som dyktige og pålitelige nok til å bli en del av staffelen de skulle til.

Så i alt tok det mer enn 13 måneder å utdanne seg til jagerpilot og i tillegg kom tiden ved Ergänzungsstaffeln. De nye jagerpilotene måtte bestå mange prøver og tester underveis. De måtte bevise at de ikke bare hadde de tekniske pilotferdighetene, men også at de var både fysisk og mentalt egnet til å være «Jagdflieger» i Luftwaffe.

Fra 1943 begynte mangelen på piloter å ved de operative avdelingene å gi utslag både i lengde og kvalitet på utdanningen. De hastet med å utdanne nye jagerflygere. Opplæringen ble kortet ned og rekruttene stadig yngre. Spesielt ved de treningsskvadronene var dette merkbart og det var stor mangel på erfarne instruktører. Dette medførte at nye piloter i siste del av krigen var dårligere forberedt på aktiv fronttjeneste.



Uniform og bekledning

Jagerflygernes bekledning og utstyr var i en viss grad tilpasset pilotenes egne preferanser. Alt utstyret som ble utlevert ble nøye registrert i flygerens «Soldbuch» og skulle returneres ved overflytning til en annen enhet.

De fleste pilotene benyttet Luftwaffes standard flygerjakker/bukser eller flygerdresser som kom i flere varianter og tilpasset klimatiske forhold. Pilotene kunne også supplere med Luftwaffes eget utvalg av flygerjakker i skinn eller lær. Noen av de mer etablerte og meritterte jagerflygerne brukte ofte egne private Fliegerjacke som gjerne ble utsmykket med rangmerker og ulike utmerkelser. Spesielt blant pilotene som tjenestegjorde i III./JG 5 var slike private flygerjakker svært vanlig og nærmest et varemerke for avdelingen.



Standard bekledning



Vinterbekledning



Flygerdress

Overlevelsesutstyr

En av de mest utfordrende situasjonene jagerflygerne kunne bli utsatt for var å måtte nødlande over sjøen, noe som forekom mange ganger som resultat av motorproblemer eller kamp mot fienden. En viktig del av overlevelsesutstyret var en såkalt Schwimmweste (redningsvest), som ble laget i flere varianter. Noen piloter brukte Kapok schwimmweste som var enkel å benytte og tålte mye, men som hadde den ulempen at den ikke hadde nakkestøtte og derfor ikke holdt hodet til en bevisstløs pilot over vannet. Andre foretrakk oppblåsbare Schwimmweste som ble aktivert ved hjelp av en pressluftsyylinder festet til vesten. Disse hadde en oppdriftseffekt i nærmere 18 timer som i teorien skulle være tilstrekkelig for piloten til å bli berget.



Oppblåsbar Schwimmweste med pressluftsynderen festet på siden.

Problemet for de pilotene som tjenestegjorde i langs Norskekysten var derimot at de risikerte livstruende nedkjøling i løpet av få minutter dersom de havnet i sjøen – spesielt på vinterstid. I tillegg til stress og utmattelse ville en reduksjon i kroppstemperaturen på kun 4 grader være alt som skulle til for at flygerne mistet bevisstheten og ble ute av stand til å hjelpe seg selv.

Den beste muligheten for å overleve en nødlanding på sjøen, var at jagerflygeren greidde å frigjøre og blåse opp sin «Schlauchboot». Dette var en enmanns, flammesikker gummiflåte som ble pakket og båret på kroppen som en del av pilotutrustningen, sammen med førstehjelpsutstyr og en enkel rasjonspakke.



Schlauchboot

Under en nødlanding i sjøen måtte piloten derfor først komme seg ut av flyet og løsrive seg fra fallskjermen sin. Så måtte han åpne og aktivere pressluftflasken, som raskt blåste opp flåten bak han mens en line forhindret den fra å drive bort. Denne lille flåten var en av de mest verdsette delene av pilotutstyret, og bare å vite at den var der opplevdes som svært betryggende.

Da krigen brøt intensiverte tyskerne utviklingen av ulike typer isolerende flygerdresser som skulle hjelpe pilotene å holde tilstrekkelig på varmen. Disse bestod av flere isolerende lag og polstringer, og flygerne ikledde seg jakke og bukse utenpå. Tanken bak dette var at flygerne skulle unngå nedkjøling lenge nok til at de kom seg opp i gummiflåten.

[illegible]

Fallskjerm

Senere innførte Luftwaffe noen mindre modifiseringer og produserte sine egne fallskjermmer. Cockpitsetet i Bf-109 hadde en fordykning for fallskjerm pakken slik at piloten satt på den under flygning. Om nødvendig kunne piloten frigjøre seg fra fallskjermen ved hjelp av en utløser i seletøyet foran.



35

I kamp mot fienden

I løpet av andre verdenskrig markerte enkelte tyske jagerflygere seg med et svært høyt antall nedskutte fiendtlige fly. Totalt 117 piloter fra ulike Geschwadere noterte seg for mer enn 100 nedskutte fiender.

Enkelte historikere har tidligere stilt spørsmål om de høye tallene var et resultat av nazistisk propaganda, men etter at mange krigsarkiver har blitt åpnet de siste tiårene, synes tallene godt dokumentert både fra tysk og alliert side. Flere faktorer resulterte i det store antallet tyske luftseire.

De første krigsårene og da spesielt under operasjon Barbarossa (invasjonen av Sovjetunionen i 1941) møtte tyske piloter motstandere som var dårligere trent og fly som ikke nådde opp mot tyskernes Bf-109. I tillegg fløy tyske piloter flere kampoppdrag (noen over 1000) enn sine allierte motstandere, og fortsatte karrieren i lufta inntil de enten ble skutt ned eller tatt til fange.

Allierte flyger-ess gikk i større grad over til å lære opp nye piloter eller ble forfremmet til posisjoner som medførte færre kampoppdrag. En annen årsak er at de tyske flygerne rett og slett hadde flere mål å velge mellom, ettersom de allierte inkludert sovjeterne, samlet sett disponerte langt flere fly.

Av totalt cirka 20.000 tyske piloter oppnådde i overkant av 2.500 betegnelsen flygeress – Luftwaffe Experten - med mer enn 5 nedskutte fiender.

En av disse var Walter Schuck som var 22 år gammel da han ble overført til III./JG5 i april 1942. I løpet av krigen ble han kreditert for totalt 206 luftseire, hovedsakelig mot sovjetiske fly. Schuck overlevde krigen og gav senere ut boken *Abschuss!* om sine opplevelser som jagerflyger i JG 5. Han døde i 2015, 94 år gammel.



Walter Schuck, 7./JG 5

Abschrift.

7./Jagdgeschwader 5
(Dienstgrad, Name, Truppenteil)

Gefechtsstand, den... 15.5.42.....

1/ Abschussmeldung / Zerstörungsmeldung.

- 1.) Zeit, (Tag, Stunde, Minute) Gegend d. Abschusses: Höhe:.... 15.5.42.
... 18.18 Uhr: Quadrat 37 Ost 20872: ... 600 m.....
- 2.) Durch wen ist der Abschuss / ~~Zerstörung~~ erfolgt:.....
..... Offz. Schuck mit Bf. 109 takt. Nr. weiße 6.....
Flugzeugtyp des abgeschossenen Flugzeuges:.... Mig. 3.....
- 3.) Werknummer bzw. Kennzeichen:..... Sowjetstern.....
- 4.) Staatsangehörigkeit des Gegners:.. russisch.....
- 5.) Art der Vernichtung:
a) Flammen mit dunkler Fahne, Flammen mit heller Fahne
b) Einzelteile weggefliegen, abmontiert (Art der Teile erläutern
.....
c) Zur Landung gezwungen, diesseits oder jenseits der Front
glatt bzw. mit Bruch
- 6.) Art des Aufschlages, nur wenn dieser beobachtet wurde.
a) diesseits oder jenseits der Front
b) senkrecht, flachen Winkel, Aufschlagbrand, Schneewolke
c) nicht beobachtet
- 7.) Schicksal der Insassen (tot), mit Fallschirm abgesprungen,
nicht beobachtet
- 8.) Gefechtsbericht des Schützen ist in der Anlage beigelegt.
- 9.) Zeugen: Luft: Offz. Steinbach..... Erde:..... ✓.....
- 10.) Anzahl der Angriffe, die auf das feindliche Flugzeug gemacht
wurden:..... 1. Angriff.....
- 11.) Richtung, aus der der Angriff erfolgte:.. hinten rechts.....
- 12.) Taktische Position, aus der der Abschuss angesetzt wurde: hinten oben
- 13.) Entfernung, aus der der Abschuss gemacht wurde:.... 50 - 30 m.....
- 14.) Ist einer der feindlichen Bordschützen kampfunfähig gemacht worden:
.....
- 15.) Verwandte Munitionsart: Pak.: Sakl.: B-Patr.: M. 90 gr. Spreng. L. 115 gr.
.....
- 16.) Munitionsverbrauch:..... 60 Schuß M.G., 52 Schuß Kanone.....
- 17.) Art und Anzahl der Waffen, die bei dem Abschuss gebraucht wurden:..
..... 2 M.G.: 17, 2 Kanonen 2 cm.....
- 18.) Typ der eigenen Maschine:.... Bf. 109 ²⁷.....
- 19.) Weiteres taktisch oder technisch bemerkenswertes:..... ✓.....
- 20.) Treffer in der eigenen Maschine:.... keine.....
Beteiligung weiterer Einheiten, auch Flak:..... ✓.....



F.d.R.d.A.

Oblt. u. Offz.z.b.V.

gez. Graf von S p o n e c k
Hauptmann und Staffelführer

Nedskytingsrapport fra Walter Schuck i 7./JG 5 etter å ha beseiret et russisk Mig 3 jagerfly ved Murmansk 15.mai 1942. I rapporten skriver Schuck at han skjøt ned flyet på 30-50 meters hold med 52 skudd fra maskinkanoner og 60 skudd fra maskingevær. For at nedskytingen skulle bli tellende måtte den bekreftes av andre piloter som også avga sin rapport.

Steinbach, Ogfr.
7./Jagdgeschwader 5.
(Dienstgrad, Name, Truppenteil)

Gefechtsstand, den...15.5.42:...

Luftzeugenkampfbericht !

- 1.) Zeit, (Tag, Stunde, Minute) Gegend des Abschusses: Höhe:...15.5.42,
...18.18 Uhr, Quadrat 37 Ost 20 872, 600 m.....
- 2.) Wieviel eigene und feindliche Flugzeuge sind einwandfrei als ab-
geschossen erkannt worden:.....3 feindl.....
- 3.) Wieviel eigene und feindliche Flugzeuge sind einwandfrei erkannt:
.....etwa 8 Hurricane und Mig 3, 5 Bf 109.....
- 4.) Wodurch ist der Abschuss erkannt worden:...Aufschlagbrand.....
- 5.) Durch wen ist der Abschuss erfolgt: Uffz. Schuck, takt.Nr. weiße 6.
- 6.) Standort des Beobachtenden: ...300 m. höher. links. hinter.....
- 7.) Gefechtsbericht:

Am 15.5.42 um 17.42 startete ich im Verband mit 7./J.G. 5 und Stab III./J.G. 5 zum Begleitschutz für Ju 88 nach Murmansk. Bei der Feindberührung mit etwa 8 Hurricanes und Mig 3, ungefähr 30 km nordwestlich Murmansk, sah ich, wie Uffz. Schuck, takt. Nr. weiße 6 eine feindliche Maschine vom Muster Mig 3 angriff und beschoß. Die feindliche Maschine brannte schon kurz darauf mit dunkler Rauchfahne und stürzte aus ca. 600 m Höhe senkrecht zu Boden. Ich beobachtete Aufschlagbrand. Der Abschuss erfolgte um 18.18 Uhr im Quadrat 37 Ost 20 872.



Steinbach

Bekreftelse på nedskytingen fra staffelkollega og vingmann Richard Steinbach. Staffelen var på eskorteoppdrag for et Ju 88 bombefly da det ble angrepet av 8 Hurricane og Mig-3 jagerfly. Steinbach skriver at han så flyet styrte fra 600 meters høyde og tok fyr når det traff bakken.

Abschusstafel der 6. Staffel/J.G. 5						Nr. 5					
Nr.	Datum	Stabs-Nr.	Typ	Abschuss durch	Ort	Nr.	Datum	Stabs-Nr.	Typ	Abschuss durch	Ort
567	13. IV. 43	U. d. S.S.R.	Seuf	Obt. Ehrler	1 km nord-östl. Hermannsh.						
568	PP	PP	PP	Ofw. Brunner	1 km nord-östl. Hermannsh.						
569	PP	PP	Airacobra	Obt. Ehrler	1 km nord-östl. Hermannsh.						
570	19. IV. 43	PP	PP	Obt. Ehrler	1 km nord-östl. Hermannsh.						
571	PP	PP	PP	Obt. Ehrler	1 km nord-östl. Hermannsh.						
572	PP	PP	Seuf	Ofw. Brunner	1 km nord-östl. Hermannsh.						
573	PP	PP	Airacobra	Ltn. Weilenberger	1 km nord-östl. Hermannsh.						
574	PP	PP	Seuf	Obt. Ehrler	1 km nord-östl. Hermannsh.						
575	PP	PP	Airacobra	Fw. Fehldick	1 km nord-östl. Hermannsh.						
576	PP	PP	Kittyhawk	Ofw. Brunner	1 km nord-östl. Hermannsh.						
577	22. IV. 43	PP	Seuf	Ltn. Weilenberger	1 km nord-östl. Hermannsh.						
578	PP	PP	Hajtung	Ofw. Brunner	1 km nord-östl. Hermannsh.						
579	PP	PP	PP	Obt. Ehrler	1 km nord-östl. Hermannsh.						
580	PP	PP	Seuf	Obt. Ehrler	1 km nord-östl. Hermannsh.						
581	PP	PP	PP	Ofw. Brunner	1 km nord-östl. Hermannsh.						
582	PP	PP	Jak-1	Ltn. Weilenberger	1 km nord-östl. Hermannsh.						
583	PP	PP	PP	Ltn. Weilenberger	1 km nord-östl. Hermannsh.						

Det ble ført nøye oversikt over nedskutte fiendtlige fly. Her en «Abschusstafel» fra 6./JG 5.

For den store majoriteten av pilotene i JG 5 handlet ikke tjenestetiden om å bli et flygeress, men å gjøre en god jobb og overleve. Selv om det å «overleve» i siste instans kunne bety å komme seirende ut av en luftkamp mot et fiendtlig fly – ble ikke dette sett på som hovedformålet med tjenesten.

Eventyrlyst, spenning og lidenskapen for å være på vingene går igjen i forklaringene på hvorfor de ønsket å tjenestegjøre i flyvåpenet. For den jevne jagerflyger var det viktig å gjøre seg fortjent til de andre pilotenes tillit og respekt, og pliktoppfyllende løse oppgavene de ble satt til.

Intervjuer og frigitte memoarer fra jagerflygere både på tysk og alliert side under krigen, viser en klar tendens. De jagerflygerne som opplevde å beseire en motstander i lufta, var klar over at deres seier var en annens tap.

Piloter fra begge sider hadde generelt respekt for hverandre, og holdningen for de fleste var at de kjempet mot flyet og ikke piloten bak spakene. Et skadeskutt fly som trakk seg unna luftkampen ble derfor sjelden forfulgt. Å skyte mot en slagen motstander som hadde hoppet ut i fallskjerm ble både av tyske og allierte piloter sett på som en feig og æreløs handling.

Flygereset Adolf Galland deltok i luftslagene over Storbritannia og Frankrike som Gruppenkommandeur for III./JG 26. I november 1941 ble han utnevnt til General der Jagdflieger – øverste sjef for jagerflygerne – kun 29 år gammel.

Galland var høyt aktet og respektert blant tyske piloter, og rådene han gav til jagerflygerne sine ble lyttet til. Galland hadde opplevd det meste som jagerflyger, med mer enn 700 kamptokt og 104 luftseire. Han ble også skutt ned flere ganger, men overlevde ved å hoppe ut i fallskjerm eller foreta nødlandinger.

Galland hadde også mot til å stå imot ordrer som han mente var uforenlig med jagerflygerens æreskodeks. Under slaget om Storbritannia fikk Galland et direkte spørsmål fra Luftwaffes øverste sjef, Hermann Göring, om hva han mente om en ordre om å skyte på britiske piloter som hadde hoppet ut i fallskjerm.

-Jeg anser det som en krigsforbrytelse, og jeg og mine piloter vil nekte å adlyde en slik ordre, var Gallands krystallklare svar. Dette var starten på en lang konflikt med Göring, og han ble senere avsatt som General der Jagdflieger.

Etter krigen ble Galland også en viktig kilde for de allierte og skrev en rekke avhandlinger og rapporter om de operasjonelle og strukturelle rutinene i Luftwaffe. Galland døde i 1996, 84 år gammel.



Adolf Galland

Den mest betydelige fallitten for JG 5 inntraff 12. november 1944 da 32 Avro Lancaster bombefly fra RAF greide å senke slagskipet Tirpitz ved Håkøya utenfor Tromsø. I alt 916 mannskaper omkom under angrepet. En fatal kommunikasjonssvikt mellom Luftwaffe og Kriegsmarine gjorde at eskorteflyene fra JG 5 som skulle beskytte Tirpitz ikke nådde fram i tide. Daværende Geschwaderkommodore i JG 5, major Heinrich Ehrler, ble stilt for krigsrett i Oslo og dømt til tre års fengsel. Etter intern granskning ble mye av skylden lettet fra Ehrler, som ble benådet og overført til Reichverteidigung ved JG 7. Ehrler mistet livet 6. april 1945 i kamp med amerikanske B-17 bombefly over Tyskland.



2.april 1942 kom Adolf Pürzl fra 8./JG 5 i kamp med et britisk Mosquito jagerbombefly utenfor Ørlandet – kun få dager etter at han startet i tjenesten. Flyet hans ble sterkt skadet og Pürzl ble tvunget til å hoppe ut i fallskjerm. Han forsvant i bølgene og ble aldri funnet.

Flybasen på Herdla

Herdla er en øy på 1.6 kvadratkilometer som ligger på nordspissen av Askøy nord for Bergen. Den flate Herdlevælen egnet seg godt til å bygge en flybase og tyskerne startet arbeidet i juni 1940. Herdla ble den viktigste flybasen mellom Sola og Værnes, inntil Gossen flybase ble etablert i 1943.

Flybasen på Herdla var av stor militær betydning for tyskerne. Plasseringen midt i seilingsleden nord for Bergen var viktig både for overvåking av fjordene og skipstrafikken, men også for forsvaret av ubåtbyen Bergen. Tyskerne bygde også opp Herdla fort med Heeresküstebatterie Gavlen og senere torpedobatteriet Hjelte.

Den tyske okkupasjonsmakten brukte store ressurser på utbyggingen av Herdla. Etableringen var svært omfattende og førte til store inngrep og påkjenninger for lokalsamfunnet. I mars 1941 ble Herdla delt inn i en militær og en sivil sektor, men det ikke tok lang tid før den sivile befolkningen ble tvangsflyttet – totalt 108 personer.

Utbyggingen av Herdla ble i stor grad utført av norske arbeidere, men fra 1942 ble også øst-europeiske krigsfanger benyttet – hovedsakelig russere. På det meste var rundt 1000 mann i arbeid på flyplassen. I tillegg til to flystriper, ble det bygget mannskapsbrakker, administrasjonsbygg, verksteder og fly-hangarer.



Flybasen på Herdla

Herdla hadde to rullebaner på henholdsvis 850 og 1000 meter. Underlaget på rullebanene bestod av treplater på 2 x 2 meter, som ble produsert av en norsk bedrift i Arna og levert med lastebåt. De forholdsvis korte rullebanene og ujevne underlaget skapte en del tekniske vanskeligheter, og det inntraff flere hendelser der fly ble skadet under landing.

Sterke luftvern-stillinger ble også bygget ut på Herdla og i 1942 var det hele 18 luftvernstillinger rundt flyplassen. På det meste var 180 luftvernmannskaper stasjonert her.

Under okkupasjonen fjernet tyskerne tårnet og taket på Herdla kirke ettersom de mente at jagerfly fra det britisk Royal Air Force brukte kirken til å navigere etter ved angrep mot Vestlandet. Kirken ble i stedet benyttet som materiell- og ammunisjonslager.

Etter den tyske kapitulasjonen i 1945 fikk lokalbefolkningen flytte tilbake i slutten av oktober. Basen ble overtatt av det norske forsvaret, som opprettholdt flyplassen som reserve/nødflyplass fram til 1960-tallet. Kystbatteriene og Herdla fort ble benyttet videre og først nedlagt i 2002.



Verkstedsområdet i sydenden av flyplassen med flyskur, taksebaner, staffelhovedkvarter og mannskapsbrakker. Hangarene er kamuflert, de minste som bygninger.



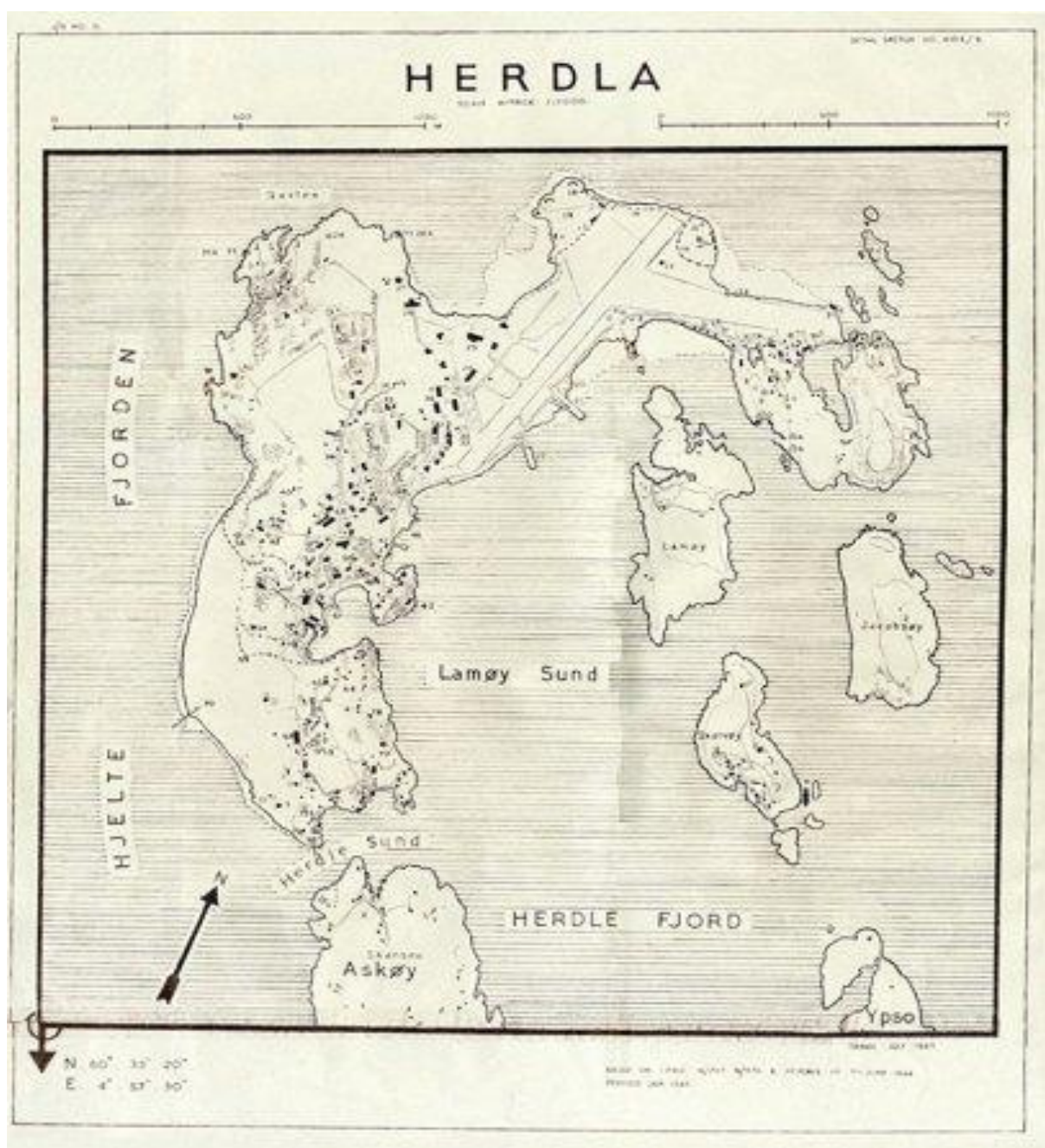
Bf-109 jagerfly oppstilt på Herdla



Et rolig øyeblikk



Jagerfly kamuflert i skur.



Tyskernes eget kart over «Festung Herdla»

Bakkemannskapene

Bakkepersonalet på flybasen var helt avgjørende for at jagerpilotene kunne utføre sine oppdrag. Den store oppdragsmengden for jagerpilotene medførte også stor arbeidsbelastning for de som var ansvarlig for reparasjon, vedlikehold og klargjøring av flyene. Bakkemannskapene var inndelt i flere roller og funksjoner, og tok hånd om en lang rekke oppgaver. Etter endt oppdrag ble flyene umiddelbart tatt hånd om, og etterfylt med drivstoff og ammunisjon. I tillegg skulle reparasjoner og vedlikehold utføres. På Herdla flybase var det også to brannstasjoner som stod i beredskap når flyene var på tokt.

Bakkemannskaper bistod også pilotene med den personlige utrustningen, og stod parat ved flyene for å starte motoren på kort varsel. Ved landing var pilotene også avhengige av signalfolkene på bakken for å manøvrere flyet trygt på plass. Straks flyet var parkert gikk teknikere og vedlikeholdsarbeidere i gang med å klargjøre flyene til neste tokt. For pilotene var bakkemannskapenes innsats og rolle svært viktig, og de passet nøye på å vise sin takknemlighet ved jevnlig å spandere noen runder med Fliegerbier på fritiden.



Overflaten poleres for å minske luftmotstanden.



En «Wart» hjelper til med fallskjermen.

Der Tommy

Det britiske Royal Air Force gjennomførte angrep mot mål i Norge gjennom hele krigen. Det første angrepet skjedde allerede 9.april 1940 da RAF bombet havnen i Bergen. Britene utførte også gjentatte angrep mot tyske flybaser, skipstrafikk langs kysten og andre militære mål.

I februar 1942 ble den tunge krysseren Prinz Eugen skadet av et torpedotreff fra ubåten HMS Trident utenfor Trondheim. Krysseren ble liggende i Lofjorden mens skadene ble forsøkt utbedret.

Prinz Eugen utgjorde en formidabel trussel mot den allierte konvoitrafikken og to skvadroner med Bristol Beaufort torpedofly ble holdt klare får å angripe skipet dersom muligheten bød seg.

Rekognoseringsfly fra 1st Photographic Reconnaissance Unit (1 PRU) holdt øye med skipet og 16.mai ble Prinz Eugen observert på vei sørover med eskorte fra to minesveipere. Skadene fra torpedotreffet var midlertidig utbedret og skipet satte nå kurs for Kiel med sikring fra to minesveipere samt eskorte fra jagerfly.



Admiral Scheer og Prinz Eugen fotografert av et britisk rekognoseringsfly fra 1 PRU i Lofjorden ved Trondheim. Reparasjonsskipet Huscaran ligger ved akterenden av Prinz Eugen. Sperrebøyer er lagt ut for å verne skipene mot torpedoangrep.

For RAF Coastal Command ble det en høyt prioritert oppgave å senke skipet før det nådde fram til Tyskland og dagen etter fikk to skvadroner ordre om å angripe Prinz Eugen. Angrepsplanen var at de to Beaufort-skvadronene skulle angripe samtidig fra hver sin retning eller med kort tid mellom angrepene.

15 Bristol Beaufort torpedofly fra 86.Squadron tok av fra Sumburgh på Shetland kl. 18 om kvelden, eskortert av 4 Bristol Beaufighter. I tillegg fulgte 12 Hampden bombefly etter i stor høyde og fungerte som en avledningsstyrke. 42.Squadron tok av fra Leuchars i Skottland med 12 Bristol Beaufort, 6 Hampden og 4 Bristol Beaufighter.

Angrepsgruppen fra 86.Squadron svingte nordover ved Eigerøy Fyr og ble etter kort tid angrepet av 18-20 Bf-109 jagerfly fra Sola.

Det ble en intens luftkamp i 20 minutter, der fire Bristol Beaufort ble skutt ned. Tyskerne mistet også fire av sine Bf-109, men alle pilotene overlevde. 86.Squadron snudde deretter sørover igjen, uten å ha kommet på skuddhold av Prinz Eugen.

Flyene fra 42.Squadron oppdaget krysseren kl. 19.45, der Prinz Eugen gikk tett oppunder land langs kysten av Jæren. Flere torpedoer ble sluppet uten å treffe målet. I stedet ble skvadronen angrepet av flere Bf-109 og Bf-110 fra en operasjonell treningsenhet (Ergänzungsstaffel) fra flyplassen på Lister.

Tre av flyene fra 42.Squadron ble skutt ned av luftvernartilleri på Prinz Eugen, mens ytterligere et Bristol Beaufort ble skutt ned av de tyske jagerflyene. Prinz Eugen ble ikke skadet under angrepet og ankom Kiel dagen etter.



Besetningen på en Bristol Beaufort fra 42.Squadron gjør seg klar til angrepet mot Prinz Eugen.

Selv om angrepet var en fullstendig fiasko, var det en nyttig erfaring for RAF Coastal Command. Strategien ble nå endret til i større grad å prioritere angrep på konvoier med forsynings- og lasteskip i stedet for de store marinefartøylene. Unntaket var slagskipet Tirpitz som fortsatt stod øverst på britenes liste. RAF endret også taktikk med hensyn til hvilke fly som skulle brukes i fremtidige angrep, og prioriterte i større grad skvadroner bestående av multi-angrepsflyet Mosquito og ulike Beaufighter-varianter.



Bristol Beaufighter fra 236.Squadron RAF senker en tysk Sperrbrecher. Dette var skip med forsterket skrog som seilte foran andre skip for å bane vei gjennom minelagte farvann.

Havilland DH.98 Mosquito var et to-motors angrepsfly som ble brukt i flere ulike roller, blant annet som jagerbombefly, nattjager, angrepsfly mot skip og som rekognoseringsfly. Flyet var svært hurtig og unik i sin konstruksjon ettersom store deler flyet var bygd av tre. Mosquito ble en stor suksess for RAF og gikk under navnet «The Wooden Wonder».



Bristol Beaufighter var et tungt jagerfly med lang rekkevidde. Det ble benyttet i flere roller, først som nattjager, deretter som jagerbomber for så til sist å ta over Beauforts rolle som torpedobomber. Bevæpnet med torpedoer ble flyet omtalt som «Torbeau», mens «Rockbeau» ble brukt om Beaufightere bevæpnet med raketter.

Alarmstart

Hver morgen ble staffelen delt inn i tre såkalte «Schwärme» med fire fly i hver, som hver bestod av to «Rotten». De to flyene i en «Rotte» var den minste operasjonelle enheten i en staffel, og bestod av en leder og en vingmann.

De disponible jagerflyene var allerede klargjort og hver pilot ble tildelt et fly for dagen. Bakkemannskapene tilpasset setet og styringspedaler til piloten, og hjalp til med nødvendige forberedelser. De eldste og mest erfarne pilotene i staffelen hadde sine egne faste fly som var tilpasset spesielt.

En «Alarmrotte» ble satt opp i starten av rullebanen, klar til å ta av på et øyeblikks varsel. Dersom det ikke var planlagte tokt som for eksempel konvoi-eskorte eller patruljeoppdrag, ble jagerflygerne sittende i beredskap og vente på ordrer.

Det var flere former for beredskap med tilhørende responstider og beredskapsnivået for dagen ble bestemt av skvadronens Staffelpolitän. Responstiden for en alarmstart var normalt på under tre minutter før flyene var i luften.



«Rotte»: To jagerfly i formasjon var et svært vanlig syn for folk langs kysten under krigen. På folkemunne ble de ofte omtalt som «Knoll og Tott».

Mange piloter opplevde ventetiden i beredskap som svært stressende. Dette forteller jagerflyger Willi Holtfreter som tjenestegjorde i JG 53:

«Vi spilte nesten alltid et kortspill som vi kalte Dobbelkopf, eller så satt vi i solstolene og prøvde å slappe av. Hvis det var en «sittende beredskap» betydde det at vi var ferdig kledd med hjelm og fallskjerm stroppet og klar. Jeg tror ingen helt fant roen, for vi fikk så mye tid til å dvelle over de farlige situasjonene vi kunne komme ut for. Hjertet dunket ekstra hardt når telefonen ringte. Det gikk unna med sigarettene, og mange røykte mye.

Plutselig kom beskjeden: -Alle jagere til sektor Bruno-Emil! Fiendtlige bombefly ved 9.000 fot! Vi løp av gårde mot flyene, der bakkemannskapene allerede hadde startet motorene. De var alltid der for oss ved flyene. Brølende flymotorer sendte adrenalinet til himmels. Vi sjekket radiosambandet, og så gav lederen vår klarsignal. Vi tok av to og to, og klatret til 3.000 fot før vi gikk i kampformasjon.»

Den mest gunstige oppgaven for en jagerpilot var «Freie Jagd» - fri jakt, der piloten kunne rase gjennom sin tildelte sektor på jakt etter fiendtlige mål beskyttet av sin vingmann.



En «Alarmrotte» står klar ved enden av rullebanen på Herdla.



Dette bildet ble tatt på Herdla 7.januar 1945 og viser fra venstre Ernst Tengel, Wolf Abler, Hans Steiner og Walter Opitz. Pilotene sitter i beredskap og venter på ordre. Kort tid senere gikk alarmstarten og avdelingen havnet i en intens luftkamp med 16 britiske Mosquito jagerbombefly over Austevoll. Både Opitz og Tengel mistet livet denne dagen.

Vanligvis fikk de mer erfarne pilotene velge sine mål først. I en Rottenformasjon var lederen (Rottenführer) den som startet angrepet og det av stor betydning å ha fri sikt mot målet. Det betydde at ved skarpe retningsendringer måtte vingmannen (Rottenflieger) hele tiden skifte side for å holde fri sikt. Disse manøvrene krevde absolutt presisjon og vingmannen skulle holde en avstand på omkring 50 meter i samme høyde, men litt tilbaketrukket i forhold til lederen og på motsatt side av der angrepsmålet befant seg. Mens lederen iverksatte angrepet var vingmannens rolle å sørge for å beskytte blindsonen og advare om eventuelle farer.

For å bli Rottenführer måtte jagerpiloten først ha utført bortimot 100 oppdrag som Rottenflieger. Når flyene havnet i kamp var overraskelsesmomentet av største betydning. Den optimale angrepsposisjonen var å kunne slå til bakfra med sola i ryggen, eller fra overhøyde og ned mot fiendes blindsoner. Bombefly kunne også angripes forfra med beskytning av flyets kabin.

I tillegg til 120 skudd med vingemonterte maskinkanoner, hadde Bf-109 E7 to maskingeværer med til sammen 2000 skudd. Med kontinuerlig ildgivning var ammunisjonen oppbrukt etter 30 sekunder. Piloten måtte derfor

velge tidspunktet for å åpne ild med omhu og skyte korte kontrollerte skuddsalver. Dersom piloten fikk inn avgjørende treff mot et fiendtlig fly, måtte nedskytingen bekreftes av andre piloter for å bli gjort tellende.

En luftseier skulle etter de offisielle sambandsprosedyrene rapporteres med meldingen «Horrido!», men i praksis ropte pilotene som oftest «Abschuss!» til sin vingmann eller andre kamerater i nærheten.

Piloten håpet på returnmeldingen «Viktor, Viktor!» som var en bekreftelse på at luftseieren var bevitnet. Bekreftelse kom kun dersom vingmann hadde sett det fiendtlige flyet styrte eller eksplodere – eller at piloten hoppet ut. I noen tilfeller der bekreftelse ikke kunne gis, kunne luftseieren bli anerkjent senere dersom det var blitt gjort opptak med flyets filmkamera eller bekreftet av bakkeenheter.

Tidspunkt og lokasjon for hendelsen ble notert og ved endt tokt rapporterte piloten straks til sin Staffelfkapitän i form av en detaljert kamprapport. Dersom en nedskyting ble gjort av flere piloter i samarbeid, måtte de ble enige seg imellom om hvem som stod for nedskytingen. Ved kreditering av luftseire fulgte Luftwaffe prinsippet om «en pilot – en nedskyting», mens allierte piloter i stor grad benyttet seg av «assisterte nedskytinger». Dersom det var uklart hvem som skulle krediteres, ble luftseieren vanligvis tilskrevet staffelen.

Når toktet var over satte «die Radfahrer» (syklistene), som var et kodeord for egne fly, kursen mot «Gartenzaun» (hagegjerdet) som ble

brukt om egen base. Lederen vippet med vingene for å signalisere til vingmannen om å komme nærmere og flyene vendte hjem. Dersom flyene var skadet eller tomme for ammunisjon søkte ofte pilotene inn under lave skydekker for å være bedre beskyttet mot fiender.

Etter landing fikk piloten bistand fra bakkemannskaper og teknikere til å manøvrere flyet plass. Når halehjulet var i bakken hadde piloten ingen sikt, og vanligvis satte en tekniker seg på vingen for å guide piloten med ulike armbevegelser. Når flyet var tilbake i pit betydde kryssede armer at piloten kunne stanse motoren. Deretter ble piloten hjulpet ut og det var tid for å skrive kamprapport.



Bf-109 inn for landing på Herdla.



En «Wart» assisterte pilotene etter landing.



Løytnant Edgar Habermann gratuleres av sine kolleger i 3.staffel etter en luftseier mot et Bristol-Blenheim bombefly.



En ung fornøyd vingmann etter endt tokt.

Konvoieskorte

For jagerflygerne i I./JG5 var beskyttelse og eskorte av skipstrafikken langs kysten den viktigste oppgaven. De store flåtebevegelsene i starten av 1942 medførte mange og krevende oppdrag, der enheter fra flere skvadroner ble involvert. Hensikten ed jagerflyeskortene var beskytte skipene mot angrep fra torpedofly, bombefly og jagerbombere. Den største trusselen mot skipskonvoiene var allierte torpedofly som i lav høyde sikte seg inn og slapp torpedoer mot målet.

Fiendtlige rekognoseringsfly skulle også holdes borte konvoiene. For å kunne gi tilstrekkelig sikring for skipene var det avgjørende at jagereskortene ble effektivt organisert. Den tyske Kriegsmarine var ikke i besittelse av hangarskip, og jagerflyene hadde begrensninger med tanke på rekkevidde og tiden de kunne være på vingene. Samarbeidet mellom marinen og flyvåpenet var svært viktig og ved større eskorteoppdrag ble det derfor oppnevnt felles liaison offiserer.



Et unikt foto: Jagerflyeskorte for slagskipet Tirpitz utenfor Trøndelagskysten 19.februar 1942.

Disse skulle sørge for effektiv kommunikasjon og koordinering av eskorteoppdragene, og sørget for at de involverte kommandosentralene i marinen og flyvåpenet fikk all nødvendig informasjon.

Det operasjonelle ansvaret under selve eskorten lå hos øverste befal på moderskipet i konvoien som mottok melding om flytype, antall og tidspunktet de tok av fra basen. Kommandosenteret for flyvåpenet førte kontinuerlig skipenes lokasjon på et situasjonskart. Like før avgang markerte jagerflygerne skipenes siste noterte lokasjon på kartene sine. Dersom det kom meldinger om fiendtlige fly kunne pilotene dermed danne seg et bilde av situasjonen og hvordan de skulle møte fienden.

Luftwaffe opererte med tre former for fly-eskorter alt etter oppdragets størrelse og tilgjengelig kapasitet. Nær-eskorte gav den beste beskyttelsen for skipene og innebar at jagerflyene i lav høyde kontinuerlig sirklet over konvoien.

Den andre metoden innebar at noen jagerfly også fulgte konvoien fra større høyde i tillegg næreskorten. Disse fungerte som en reservestyrke som skulle nedkjempe fiendtlige angrep. Denne formen for eskorte ble benyttet når faren for angrep var stor og krevde mye ressurser.

Den tredje løsningen var en alarmeskorte, som innebar at jagerflyene først tok av fra basen for å beskytte skipene når det ble meldt om fiendtlige fly. Dette gav derimot ikke tilstrekkelig beskyttelse for konvoien og ble vanligvis kun benyttet for mindre

skipsenheter eller dersom det var få tilgjengelig fly. Bruken av jagerflyeskorte var også avhengig av værforholdene og tidspunktet på dagen. Fem kilometer fri sikt og skydekke ikke lavere enn 1500 fot var et operasjonelt minimumskriterium.

En utfordring var i eskorte i skumringstimene, som var et fordelaktigs tidspunkt for eventuelle angrep fra torpedofly. Da behøvde jagerflyene seks kilometer fri sikt for å at skipene skulle kunne skille fiendtlige fly fra egne eskorte-fly og at jagerflyene skulle ha tid nok til å oppdage motstanderne.



Bristol Beaufighter torpedofly var en fryktet motstander for de tyske konvoiene.

På nattestid kunne eskorte kun utføres av to-motors nattjagere som Bf-110 eller Heinkel He 2019 som blant annet ble brukt i egne Nachtjagdgeschwadere (NJG).

Ettersom Bf-109 jagerflyene kunne være i luften maksimalt opp mot 90 minutter uten dropptanker, måtte eskorten med jevne mellomrom avløses av nye fly. Pilotene kunne ikke bli for lenge ved konvoiene, ettersom de måtte legge inn tilstrekkelig tid og drivstofforbruk til å nå tilbake til basen.

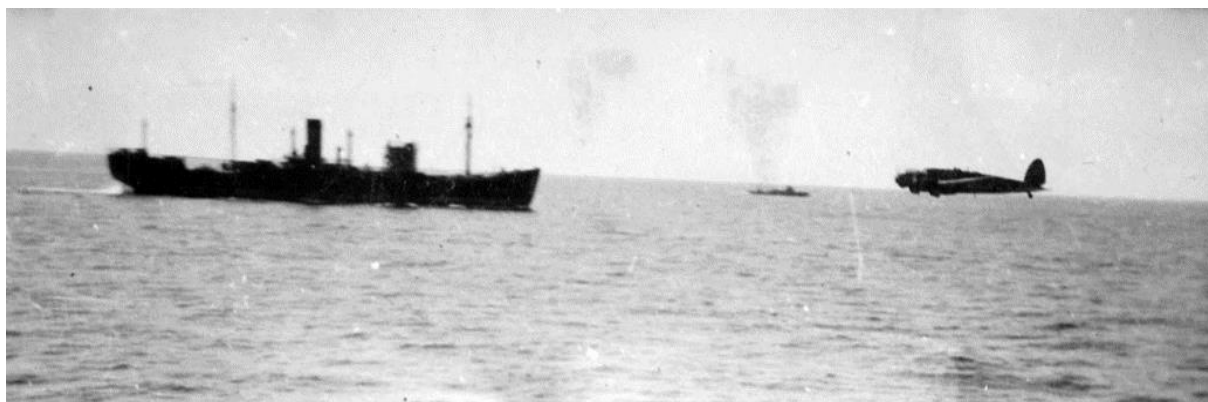
Når eskorteflyene skulle avløses ble det lagt inn en overlappingsperiode på minimum 10 minutter med dobbel eskorte over konvoien, med mindre det var presserende årsaker til at et eller flere av de avløste flyene skulle vende tilbake til basen umiddelbart.

Å bryte opp fra eskorten skulle kun skje dersom vedvarende dårlig vær gjorde oppdraget umulig, eller at flyene var nærmet seg kritisk drivstoffnivå. Hvis dette inntraff ble skipene varslet med visuelle signaler. Eskortten ville ikke bli avbrutt ved midlertidig utvær, og i slike tilfeller trakk jagerflyene seg unna og

fløy rundt uværet og gjenopptok eskorten. Øverste kommandant for skipskonvoien kunne derimot avbryte eskorten og ved hjelp av lyssignaler sende flyene tilbake til basen.

Eskorteoppdragene ble vanligvis utført med total radiotaushet både for jagerflyene og skipene i konvoien. Unntak skulle kun skje dersom konvoien allerede var blitt oppdaget av fienden, eller ved ekstreme nødstilfeller som krevde kommunikasjon over radio. Eskorteavløsning fra nye fly ble varslet med visuelle signaler.

Så snart fly-eskorten hadde visuell kontakt med konvoien hadde kommandanten på hovedskipet fullmakter til å sende flyene i kamp dersom fienden var blitt oppdaget. I slike tilfeller ville varslingen skje via radiosambandet. Jagereskorten ble da informert om avstanden til fienden og hvilken retning de kom fra, og hvorvidt konvoien ville endre kurs under angrepet.



Eskorte i bølgehøyde: Jagerflygerne benyttet av og til anledningen til å vise fram sine ferdigheter, til stor glede for mannskapene om bord.

Ved et angrep ville også skipenes luftvernartilleri bli benyttet, selv om det var en risiko for eskorteflyene. Det var derfor avgjørende fienden ble oppdaget så tidlig som mulig slik at jagerflyene møte fienden utenfor rekkevidden av skipenes luftvern. For å hjelpe eskorteflyene å lokalisere fienden kunne skipene avfyre retningsgivende skudd med tungt artilleri og varsle om dette ved hjelp av morsesignaler fra hovedskipet.

Når jagerflyene var i angrepsformasjon mot fienden, innstilte skipene ildgivning med tungt artilleri. Dersom fienden var innenfor rekkevidde av skipenes lettere antiluftvåpen ville disse derimot bli benyttet skånselsløst. Jagerflyene måtte likevel angripe, selv med betydelig risiko for å bli truffet av skipenes ildgivning

Under nær-eskorte uten toppsikring, ble vanligvis en Schwarm med fire fly benyttet. Dersom det var tilgjengelig kapasitet og risikoen for et angrep var stor, kunne flere Schwärme satt inn. Minst en av disse ville da fly i lange sløyfer på utsiden av konvoien for å patruljere den siden der et angrep var forventet å komme. Dersom toppsikring ble benyttet, ville en Schwarm patruljere områdene over konvoien i en høyde opp til 12.000 fot. Første prioritet for disse var å angripe fiendtlige torpedofly og bombefly.

Jagerflyene i nær-eskorten fulgte konvoien i lav høyde og holdt seg under et eventuelt skydekke og aldri høyere enn 3.000 fot i klart vær. Pilotene skulle fly slik at de alltid hadde klar sikt til konvoien og kunne angripe en eventuell fiende.



Et dramatisk bilde tatt fra et britisk Beaufighter jagerbombefly under angrep mot en tysk konvoi utenfor Jæren i 1944. Skipet har dreid bi for at luftvernsskytterne skal få sikt på det angripende flyet, men for sent. Åtte raketter slår sekunder senere ned og senker skipet.

I tillegg til konvoienes størrelse og prioritet, var kapasiteten og tilgjengelige jagerfly en faktor som måtte tas hensyn til ved gjennomføring av eskorteoppdragene. Dersom få fly var tilgjengelig kunne eskorten bli utført av en «Rotte» - altså en formasjon som bestod av to fly.

I slike tilfeller hadde pilotene ordre å kun gå til angrep mot torpedofly eller bombefly som var en direkte trussel mot konvoien. Det var da viktig å angripe før fienden fikk siktet inn torpedoene, og aller helst utenfor rekkevidden av skipenes antiluftvernskyts. Luftkamper mot fiendtlige jagerfly skulle unngås så langt det lot seg gjøre og fiender som trakk seg unna skulle ikke forfølges.

Etter at et angrep var slått tilbake, skulle jagerflyene samles og gå gjenoppta eskorteformasjon og fullføre oppdraget fram til avsløsning så langt det var mulig. Kun ved tilfeller der et fly hadde pådratt seg skader eller tekniske problemer ble det gitt tillatelse til å bryte av fra eskorten.

Jagerfly-eskortene var krevende operasjoner både for de involverte pilotene men også for stabs- og liaison offiserene som planla gjennomføringen. I mange tilfeller var behovet for jagerflyeskorte større enn hva I./JG 5 kunne håndtere. Gruppen hadde et stort geografisk ansvarsområde, og de store flåtebevegelsene i starten av 1942 medførte mange og kompliserte oppdrag.



Tilbake på Herdla undersøker to av pilotene skader på propellen.

Den tyske sjøredningstjenesten

Seenotdienst var en militær sjøredningstjeneste som var operativ fra 1935 til 1945. Den ble i starten organisert som en sivil redningstjeneste, men senere underlagt det tyske flyvåpenet, og var verdens første organiserte sjøredningstjeneste. Funksjonen til Seenotdienst var først og fremst å redde flygere som måtte nødlande i sjøen.

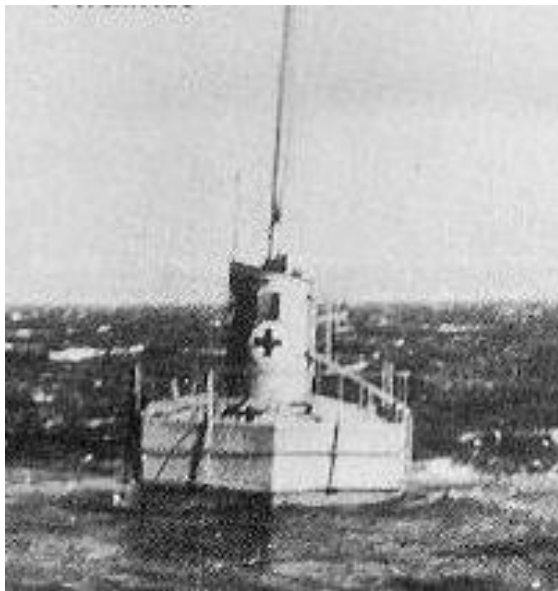
Den første store redningsoperasjonen etter utbruddet av andre verdenskrig inntraff 2. desember 1939, da en gruppe britiske bombefly måtte avbryte et tokt mot Wilhelmshaven på grunn av tett tåke. Flere av flyene ble skutt ned over Nordsjøen og enheter fra Seenotdienst berget 20 engelske besetningsmedlemmer.



Sjøfly fra Seenotdienst redder pilot opp fra sjøen.

Etter invasjonen av Norge, opprettet Seenotdienst baser i Stavanger og Bergen, og ble i tillegg til Heinkel sjøflyene også utstyrt med Dornier rekognoseringsfly. I mange tilfeller samarbeidet Seenotdienst med norske redningstjenester.

Langs kysten ble det utplassert gule redningsbøyer (Rettungsbojen) på steder der det var sannsynlig at nødlandinger ville forekomme. Disse inneholdt mat, vann, tepper og varme klær i tillegg til førstehjelpsutstyr. Disse bøyene reddet ved flere anledninger også livet til allierte flygere som havnet i sjøen under tokt langs Norskekysten. I tillegg ble flere norske og britiske piloter berget av sjøfly fra Seenotdienst. De allierte flygerne som ble reddet ble sendt i krigsfangenskap.



Redningsbøye

Under luftslaget om Storbritannia i 1940 observerte Seenotdienst flere tilfeller av det som ble kalt Rettung Kollaps, der engelske og tyske flygere som ble reddet likevel mistet bevisstheden og døde 20-90 minutter etter at de var blitt plukket opp av sjøen.

Seenotdienst gjennomførte en rekke tiltak for å forebygge dette. Blant annet var de pådriver for å utstyre alle tyske piloter med sammenpakket gummiflate, samt at flyene ble utstyrt med dyser som inneholdt selvlysende fluorescein som merket lokasjonen for redningsenheter. Utviklingen av varmeisolerende flygerdresser skjedde også i samarbeid med Seenotdienst.

En mørk side ved Seenotdienst sin forskning er eksperimentene som ble utført i konsentrasjonsleiren Dachau, der fanger ble lagt i iskaldt vann for å fremtvinge alvorlig nedkjøling. Deretter ble ulike metoder for oppvarming og gjenoppliving testet ut for å se hvilke metoder som gav best resultat. Disse eksperimentene kostet mellom 80-100 mennesker livet.

I starten av krigen hadde ikke de allierte noen tilsvarende redningstjeneste, og flybesetninger som havnet i sjøen var overlatt til seg selv og prioriteringen til Seenotdienst. Etter hvert etablerte britene og amerikanerne egne redningstjenester – etter modell av den tyske Seenotdienst.

En dagbok for 3.staffel

Etableringen av JG 5 medførte altså ingen større endringer for de tyske jagerflygerne i 3.staffel på Herdla. Skvadronen som tidligere gikk under navnet 3./JG 77 ble forlagt ved Herdla allerede i februar 1941 med de samme oppgavene som nå – beskytte tysk skipstrafikk og ta seg av allierte fly på tokt mot Norskekysten.

Basert på opplysninger fra militære arkiver, bokutgivelser og ikke minst beretninger fra tyske piloter som tjenestegjorde i JG 5, kan det gjenskapes et detaljert bilde av situasjonen for 3.staffel og hendelsene som inntraff vinteren 1941-42.

Lørdag, 27.desember 1941

Tidlig om morgen ble den tyske basen på Herdla utsatt for et massivt bombeangrep fra 114. Squadron i RAF.

Tretten britiske bombefly deltar i angrepet og brann- og sprengbomber regner ned over flyplassen. Angrepet var en del av «Operation Archery» og ble utført som en avledningsmanøver for å binde opp tyske flystyrker ved Herdla mens britiske og norske commandosoldater gjennomførte det mer kjente «Måløy-raidet».

Angrepet resulterte i betydelige skader på infrastruktur og et av Bf-109 flyene fra 3.staffel ble ødelagt under take-off. Den tyske piloten som førte flyet hadde akkurat gitt gass og akselererte bortover rullebanen i en sky av nysnø da flyet kjørte rett inn i en bombeeksplosjon og havarerte. Piloten overlevde den dramatiske hendelsen.

Ytterligere et fly ble ødelagt i angrepet, en Focke-Wulff 58. To av bakke-mannskapene tilknyttet 3.staffel mistet livet, men også RAF led tap.



Et av de britiske bombeflyene ble truffet av luftvernsskyts og kolliderte med et annet fly. Begge styrtet i sjøen ved Øygarden, og alle om bord omkom.

Onsdag, 4. januar 1942

Deler av 3.staffel ble sendt til fra Stavanger til Kjevik en ukes tid for å bistå 2.staffel med eskorteoppdrag for tyske marine-enheter i Skagerrak.

7. januar 1942

På ny angriper RAF den tyske flybasen på Herdla. Det er like over midnatt da flyalarmen går og britiske fly slipper bomber mot kai-anleggene på Herdla. Bombene faller i sjøen uten å gjøre noen skade. I Florø lenger nord, har britiske krigsskip tidligere på kvelden skutt mot havneområdet, og i Bergen blir også Laksevåg og Nordnes bombet denne natten.

Samtidig utførte RAF et angrep mot Sola flyplass ved Stavanger. Fire Bf-109 jagerfly, to Heinkel 11 og Junker 88 bombefly ble ødelagt og en nyoppsatt verkstedsbygning brant ned til grunnen. Den tyske jagerflygeren Hans Oelfke skrev dette i sin dagbok om hendelsen:

«Tidlig om morgenen den 7.januar ble vi vekket av flyalarm og skyting fra luftvernstillingene våre. Det var ikke noe spesielt med dette, fordi vi hadde nærmest daglig besøk fra Tommy'ene. Men så falt de første bombene, og da ble det liv i leiren. Vi forlot brakkene våre så fort vi kunne for å ta dekkningen utendørs. Det var fortsatt for mørkt til at våre jagere kunne ta av, så forsvaret av flyplassen ble overlatt til luftvernet.

Tommy'ene fløy over oss i stor høyde og det regnet med bomber. De fleste gjorde bare små eller ingen skader. En av bombene slo ned på veien inn mot flyplassen men heldigvis ble ikke rullebanen truffet. Noen av bombene slo ned på åpen mark ikke så langt fra oss. Så traff en serie bomber kommandosenteret vårt og et av flyene som stod like ved ble truffet av bombesplinter og tok fyr. Det nye verkstedet ble også truffet og brant ned. Vi ble satt inn i slukkingsarbeidet, men da Tommy'ene angrep på nytt ble vi igjen tvunget til å løpe i dekkning. Denne gang skjøt de også med maskinkanoner og at av administrasjonsbyggene ble prepet med skuddsalver.»

Mandag, 12. januar 1942

Underoffiseren Walter Kalweit fra 3.staffel var en av pilotene som 4.januar ble sendt til Kjevik for å forsterke 2.staffel. Under et eskorteoppdrag for en mineleggergruppe fra Kriegsmarine utenfor Kristiansand, blir situasjonen dramatisk for 19-åringen.

«Plutselig begynte motoren på flyet mitt å fuske og etter en liten stund stoppet den helt. Vi var allerede over åpent hav, og jeg hadde ingen annen mulighet enn å hoppe ut i fallskjerm. Det var ikke særlig behagelig for lufttemperaturen viste -20 grader og i sjøen var det knapt 2 grader. Selve hoppet gikk greit, men så havnet jeg i den iskalde Nordsjøen. Det var høye bølger og jeg kavde med bein og armer så godt jeg kunne. Jeg var fullt klar over at jeg ikke ville overleve så mange minutter under sånne forhold.»

«Til alt hell hadde et av skipene i mineleggergruppen oppfanget nød-anropet mitt før jeg hoppet, og de så også fallskjermen min. Nå var de på vei mot meg for full damp. Jeg ble plukket opp av sjøen etter rundt 15 minutter, og jeg var så nedkjølt og forfrossen at jeg ikke engang greidde å åpne munnen selv. Mannskapet tok seg av meg og varmet meg med kaffe og schnaps, men drinkene gikk rett i knollen på meg og etter en kort stund var jeg ravende full.»

Torsdag, 15.januar 1942

Jagerflygerne langs vestlandskysten er i høyeste beredskap, og deler av 2.staffel overflyttes til Herdla for hjelpe sine kolleger i 3.staffel. Det enorme tyske slagskipet Tirpitz er på vei nordover sammen med destroyerne Richard Beitzen, Paul Jacobi, Bruno Heinemann» og Z 29. 3./JG 5 settes inn på eskorteoppdrag for konvoien, og det blir et omfattende oppdrag som involverer hele skvadronen.



Tirpitz på vei nordover.

De allierte hadde på dette tidspunktet klart å knekke de tyske militære sjøkodene, men Tirpitz seilte under total radiotaushet. Reisen forløp uten dramatikk og skipet ankret opp i Åsenfjorden ved Trondheim dagen etter. En uke senere ble Tirpitz oppdaget og fotografert av oppklaringsfly fra RAF. Skipets tilstedeværelse skapte stor nervøsitet hos de allierte som flere ganger forsøkte å gjennomføre bombetokt, men uten hell.

Lørdag, 24. januar 1942

To Bf-109 jagerfly fra 3.staffel blir skadet under landing på Herdla. Det smale understellet på denne flytypen skapte ofte problemer selv for erfarne piloter.

Lørdag, 30. januar 1942

Siden mandag har 3.staffel vært på vingene hver dag med ulike eskorteoppdrag langs kysten. Til tross for flere alarmstarter, ble det disse dagene ingen trefninger med fienden. RAF forsøkte denne dagen det første bombeangrepet mot Tirpitz i Åsenfjorden ved Trondheim, men angrepet måtte avbrytes på grunn av dårlig vær.

Søndag, 1.februar 1942

Etter en intens måned med mange ressurskrevende eskorteoppdrag er Staffelpitän Hans-Curt von Sponeck i 7./JG bekymret for jagerdekningen langs kysten:

«I.Gruppe har ansvaret for å sikre det enorme området fra Nordkapp til Oslo alene. Skvadronene er ikke alltid tilstede på basen, og de nordligste støttepunktene Værnes, Lade og Ørlandet har tidvis kun vært belagt med kun en Schwarm. Området fra Trondheim og sørover er ikke tilstrekkelig sikret».

Opplysninger fra flere kilder tyder på at 3.staffel på Herdla var relativt jevnt besatt med mellom 9-15 fly i denne perioden, selv om deler av skvadronen ofte var forlagt på Sola ved Stavanger. Utfordringene som von Sponeck påpekte var likevel merkbar for samtlige skvadroner.

Deler av 7./JG 5 lander på Herdla og tilbringer noen dager der ettersom dårlig vær er til hinder for å fortsette nordover. Skvadronen har vært på Sola og fått erstattet noen av sine tapte fly, men på den uvante rullebanen på Herdla blir likevel et av flyene skadet under landing. Bakkemannskapene trår til og reparerer flyet så 7.staffel er komplett med 15 fly.

Mandag, 16.februar 1942

I dagene fra 9.februar til 13.februar iverksatte tyskerne en svært risikabel flåteforflytning gjennom den engelske kanal, med kodenavnet Operation Cerberus. De tunge krysserne Scharnhorst, Gneisenau og Prinz Eugen samt flere sikringsfartøyer skulle overflyttes fra Brest i Frankrike til Wilhelmshaven.

Dette tok noe av fokuset til RAF bort fra Norskekysten, og resulterte i noen rolige dager for 3.staffel, der kun noen få alarmstarter ble loggført. 16.februar kom Rudolph Müller fra 1.staffel likevel i kamp og skjøt ned et britisk Hudson rekognoseringsfly.

Lørdag, 21. februar 1942

De tunge krysserne Prinz Eugen og Admiral Scheer er på vei mot Norge fulgt av destroyerne Richard Beitzen, Paul Jacobi, Hermann Schoemann, Friedrich Ihn og Z 25.

RAF har de siste dagene igjen trappet opp aktiviteten langs Norskekysten, og oppgaven for 3.staffel blir å forhindre oppklaringstoktene mot de tyske marinefartøyene. Klokken 08.40 går alarmen for 3.staffel på Herdla. Deler av 3.staffel havner i luftkamp med et Bristol Blenheim bombefly fra den canadiske 404. Squadron. Det canadiske flyet blir påført store skader, men klarer å trekke seg unna og returnere til øya Grunay ved Shetland. Under landingen går det likevel galt og tre besetningsmedlemmer mistet livet da flyet krasjlandet og tok fyr.



Bristol-Blenheim

Søndag, 22. februar 1942

En ny alarmstart for 3.staffel kl. 08.34. Fire fly tar av fra Herdla og havner i luftkamp med et Bristol-Blenheim IV bombefly. Walter Kalweit forteller dette om hendelsen:

«Fire fly under min ledelse tok av fra Herdla for å konfrontere et ukjent fly. Et av våre egne Junker 88 fly hadde tidligere meldt fra om at de kom til å fly gjennom luftrommet vårt på samme tid, men bakkekontrollen var usikre på om det var den som kom nå. Etter en kort stund kunne vi se målet vårt – et bombefly. Det var dårlig sikt, men jeg lå en i god posisjon og valgte å angripe flyet forfra. Jeg fikk inn flere skuddsalver mot kabinen, men plutselig slo en forferdelig tanke ned i hodet mitt.

-Hva om dette likevel var Ju 88'eren? Jeg gav beskjed til kameratene min om å avbryte angrepet. Flyet jeg hadde skutt mot mistet raskt høyde og vi fulgte etter. Fra et par kilometers høyde kunne jeg se flyet styrte mot sjøen og forsvinne i bølgene og fire menn som hadde hoppet ut i fallskjerm. Flyet forsvant i bølgene før jeg fikk identifisert det. Over radioen forklarte jeg hendelsen for sjøredningstjenesten, før vi gikk høyere opp og forlot området.

Noen dager senere kom det en kurer og overrakte meg rangmerkene til fire britiske flygere. Sjøredningstjenesten hadde plukket opp fire omkomne besetnings-medlemmer fra et Bristol-Blenheim bombefly. Dermed ble nedskytingen min anerkjent, men jeg klarte ikke å finne noen glede ved det».



Prinz Eugen i Grimstadjorden 22.februar 1942

Hele dagen var 3.staffel på vingene for å beskytte Prinz Eugen og de andre skipene, og om ettermiddagen var konvoien trygt framme i Grimstadjorden ved Bergen. Etter å ha fylt drivstoff fortsatte ferden videre mot Trondheim sent samme kveld. På grunn av uvær måtte destroyerne Richard Beitzen, Paul Jacobi og Friedrich Ihn returnere til Grimstadjorden. Under et av disse eskorteoppdragene denne dagen fikk Martin Villing fra 3.staffel problemer:

«Jeg og to andre kolleger var på eskorteoppdrag over åpent hav. Etter omkring 25 minutter i lufta fikk jeg problemer med motoren min, og måtte nødlande i sjøen. Først løsnet jeg cockpit-hetten så jeg kunne komme meg ut, og så løsnet jeg selene på fallskjermen min. Jeg havnet i sjøen, og etter omtrent ti sekunder forsvant flyet i bølgene under meg. Det var iskaldt i sjøen, og kuldepåvirkningen gjorde det vanskelig for meg å få løs gummibåten. Jeg vrent av meg fallskjermen, og etter mye strev klarte jeg å få løs flåten. Jeg åpnet pressluftflasken og kravlet oppi flåten. Til min store forskrekkelse så jeg at det ble blåst inn altfor lite luft.

Like etterpå ble jeg skylt på sjøen av en stor bølge. Jeg forsøkte på ny å blåse opp flåten, og etter store anstrengelser greidde jeg å klatre oppi den igjen. Det var altfor luft i flasken min. Jeg forsøkte å sitte helt i ro så jeg ikke skulle havne i sjøen igjen. Flåten var så liten at det knapt var mulig å bevege seg. Etter omtrent 25 minutter ble jeg heldigvis plukket opp av et He 60 sjøfly.»



Heinkel 60 var et en-motors, dobbeltdekker sjøfly som var stasjonert om bord på de store marinefartøyene i Kriegsmarine. Flyet var designet for å lette ved hjelp av en katapult, og etterpå heist om bord ved hjelp av kran.

Mandag, 23.februar 1942

Tidlig om morgenen ble Prinz Eugen angrepet av den britiske ubåten HMS Trident like før innseilingen mot Trondheim. Et torpedotreff kostet 7 tyske matroser livet og 26 ble skadet. På tross av skadene kom skipet trygt i havn. Jagerflyene fra I./JG 5 avløste hverandre fortløpende hele dagen for å beskytte krysseren.

Lørdag, 7.mars 1942

Fra starten av mars var oppgavene for 3.staffel på Herdla og de øvrige to skvadronene i I.Gruppe fortsatt å beskytte de tyske konvoiene og avskjære britiske oppklaringstokt. RAF sendte nå nærmest daglig fly mot Norskekysten. Langs hele Norskekysten pågår en intens flyaktivitet for å sikre konvoiene og jage bort flyene fra RAF.

Onsdag, 18. mars 1942

Et britisk Spitfire IX på oppklaringsoppdrag blir skutt ned utenfor Stavanger av en ukjent pilot fra 3.staffel på Herdla.

Fredag, 20.mars 1942

Deler av 1.staffel på Sola blir overflyttet til Herdla for å forsterke kapasiteten i forbindelse med den planlagte jagerflyeskorten av krysseren «Admiral Hipper». Nok en gang er det hektisk aktivitet på basen og hele dagen er minst en gruppe på fire fly i lufta for å beskytte konvoien, som betydde avgang og landing fra morgen til kveld.

Kl. 13.26 gikk alarmstarten da fiendtlige rekognoseringsfly var meldt på vei inn mot Norskekysten. Etter kort trefning ble flyene tvunget bort, og de jagerflygerne fra 3.staffel landet på Herdla kl. 14.06.



«Admiral Hipper»

Søndag, 21.mars 1942

III.Gruppe blir denne dagen offisielt innlemmet i det nyopprettede JG 5.

27.mars 1942

Fram mot slutten av mars var det til tross for svært mange oppdrag relativt få luftkamper mot allierte fly. De fleste tapene kunne tilskrives ulykker i form av motorskader eller uhell ved avgang og landing. Denne dagen ble to Bf-109 fra 6./JG 5 skadet under landing på Herdla med en skader på henholdsvis 70% og 50%. Flyene tilhørte 6./JG 5 og var på vei fra Trondheim til Sola.

Vi er nå kommet fram til **30.mars 1942**, og tredje del av denne fortellingen tar for seg hva som skjedde i Langenuen denne dagen og i tiden etterpå. Hendelsen gjorde et stort inntrykk på bygdefolket, og spesielt for de som var øyenvitne til det som skjedde ble det et minne som var umulig å viske bort.

DEL 3 – FLYSTYRTEN I LANGENUEN

- Den tyske konvoien
- Langenuen, mandag 30.mars 1942
- Den tyske patruljen
- Vår kjære håpefulle eldste sønn
- Teorier om årsaken til flystyrten
- På leting etter slektninger
- Flyvraket i dag

Den tyske konvoien



Mineleggeren «Ostmark» på oppdrag i Norge i mars 1942

Mineleggeren Ostmark

Tidlig om morgenen mandag 30.mars 1942, satte en tysk konvoi kursen fra Grimstadfjorden ved Bergen mot Stavanger. Hovedskipet i konvoien var mineleggeren Ostmark som tilhørte 11.Minensuch Flottille.

Skipet hadde utført et mineoppdrag i Nordfjord 28. – 29. mars, og skulle nå returnere til Westermünde i Tyskland under kommando av Korvettenkapitän Karl Friedrich Barthel. Sammen med Ostmark fulgte minesveiperne M-1 og M-2, samt den armerte tråleren M1101 fra 55.Vorpostenflottille.

Konvoien ble ledet av Kapitänleutnant Hans Bartels, som var kommandant på M-1. På grunn av risikoen for angrep fra allierte fly ble konvoien tildelt jagerflyeskorte fra 3./JG 5 på Herdla.

Ostmark var opprinnelig en fransk kanalferje som ble bygget i 1932 og gitt navnet Cote d'Argent. Skipet hadde en kapasitet på 1400 passasjerer og gjorde i flere år tjeneste som ferge mellom Frankrike og England. Etter den tyske invasjonen av Frankrike i 1940, deltok skipet under evakueringen av britiske soldater fra havnebyen Dunquerque.

I løpet av noen dramatiske dager i slutten av mai transporterte skipet nærmere 14.500 britiske soldater i sikkert over den engelske kanal.

Den 30.juli 1940 ble skipet konfiskert av den tyske Kriegsmarine som startet arbeidet med å bygge den om til minelegger. Den 15.oktober 1941 var alt klart og skipet fikk navnet Ostmark.

Skipet hadde en vekt 3047 bruttotonn og var 103 meter langt og nesten 14 meter bredt. Toppfarten var på 23 knop og bevæpning bestod av 105 mm og 40 mm kanoner.

Gjennom krigsdagbøker og ulike skipsarkiver kan vi følge Ostmark nærmest dag for dag før det passerte gjennom Langenuen. Den 21.februar blir Ostmark angrepet av britiske Spitfire jagerfly utenfor Bolougne, men slapp fra angrepet uten alvorlige skader.

Skipet seilte via Rotterdam videre til Wilhelmshaven i Tyskland, der det ble lastet om bord 180 miner. Deretter ble kursen satt mot Nordfjord der det 28.-29-mars ble lagt ut miner i minefeltet 5.Krefeld, under kraftig sikring fra fire minesveipere, to utbåtjagere og to S-båter.

Den 29.mars ankret Ostmark opp i Grimstadfjorden ved Bergen, før skipet starter på hjemturen til Wesermünde der det ankret opp 19.april. Den lange returtiden skyldes at Ostmark pådro seg en motorskade 31.mars – dagen etter at skipet passerte gjennom Langenuen – og måtte ankre opp en tid i Haugesund mens reparasjoner ble utført.

8.juni 1942 gjennomførte Ostmark nok et oppdrag i Norge sammen med mineleggerne Ulm og Brunner. Et minefelt ble lagt ut i Varangerfjorden i Nord-Norge, og 4.juli ble den russiske ubåten M-176 senket som følge av dette.

Ostmark fikk en dramatisk skjebne da krigen gikk mot slutten. På vei til København i konvoi ble skipet angrepet av fem britiske Halifax bombefly natten mellom 20. og 21.april 1945.

Til tross for en intens luftvernild, ble Ostmark etter flere angrep truffet av to sprengbomber. Den første traff like ved skorsteinen midtskips mens den andre bomben eksploderte i ammunisjonsrommet, og bokstavelig talt flerret baugen av skipet. I alt 109 av mannskapet omkom, mens 138 ble berget. Vraket ligger i dag begravd i mudder på 40 meters dybde utenfor Halmstad.



Ostmark ble senere påmalt kamuflasjemønstre for å villedde fiendtlige ubåter. Slik kamuflering var svært vanlig på tyske marinefartøyer og gjorde det vanskelig for fienden å bedømme skipets størrelse og hastighet.



Minesveiperen M-1

Minesveiperen M-1 ble satt i tjeneste i september 1938. Skipet var 68 meter langt og hadde en topphastighet på 18 knop. Besetningen bestod av 81 mannskaper og 3 offiserer.

M-1 var bevæpnet med 2 x 10,5 cm L/45 kanoner med 480 skudd, 2 x 3,7 cm L/83 hurtigskyttende maskinkanoner med 3000 skudd og 2 x 2,0 cm MG L/65 maskingevær med 4000 skudd. I tillegg hadde skipet seks synkeminer, og kunne laste opp til 30 miner om bord. Fra 1942 ble skipet også forsterket med antiluftvernkanon og totalt 6 x 2,0 cm MG maskingeværer.

Kommandant på M-1 var den 32 år gamle Kapitänleutnant Hans Bartels, som ledet konvoien som passerte gjennom Langenuen. Bartels var også øverste sjef for en av kystsikringsgruppene i den tyske marinen som gikk under navnet Küstensicherungsverband Norwegische Westküste. Gruppen hadde base ved Florvåg utenfor Bergen,

og utførte sikringstjenester og vaktoppdrag langs kysten av Vestlandet. 5.mars 1939 ble Bartels gitt kommandoen over M-1 og under invasjonen av Polen senere samme år utførte skipet troppetransporter og sikringstjenester i Gdansk-bukta. Etter at Polen var erobret, ble Bartels forfremmet til Kapitänleutnant og sendt på patruljetjeneste i Nordsjøen.

Tidlig om morgenen 24.februar 1940 inntraff den første av en rekke krigsforbrytelser som kan tillegges Hans Bartels. Under en patrulje på Doggerbank ga han uten forvarsel ordre om å renne fire danske fiskekuttere i senk.

Båtene Ejjam, Gerlis, Mercator og Polaris kom fra Esbjerg og i alt 16 danske fiskere mistet livet da M-1 splintret båtene. Danmark var på dette tidspunktet et nøytralt land.



Kapitänleutnant Hans Bartels

Hendelsen ble ikke oppklart før i 2005 da en dansk journalist fant rapporten som Hans Bartels skrev til sine overordnede etter hendelsen. Der hevdet han på grunn av «militære årsaker» ikke kunne redde noen av de danske fiskerne, angivelig fordi de skal ha sendt kodede meldinger til britene om M-1 sin tilstedeværelse på Doggerbank.

Under invasjonen av Norge 9.april 1940 var M-1 en del av 2.Minensuchflotille og deltok i besettelsen av Egersund sammen med tre andre minesveiperen, deriblant M-2. Etter dette gjennomførte M-1 oppklarings-oppdrag og troppetransporter i Sunnhordland og Hardanger. 23.april 1940 var M-1 i Hardangerfjorden i et følge med fire hurtiggående kanonbåter kalt Schnellboote. De tyske troppene var på vei for å beslaglegge to norske

lastebåter i Ulvik. Da de gikk om bord, åpnet norske soldater fra Haugesunds bataljonen/IR 2 ild mot tyskerne, som fikk på kort tid fikk to falne og flere sårede. Hans Bartels besvarte angrepet med å beordre kanonbeskytning av sivile bolighus i Ulvik. Totalt 56 hus ble skutt i brann, deriblant aldershjemmet ved Brakanes. Fire mennesker mistet livet, deriblant 102 år gamle Anna Rikolsdotter Bagne, som antagelig ble krigens eldste offer i Norge. Kun kirken i Ulvik ble spart.



Ulvik skytes i brann.

Dagen etter returnerte M-1 til Bergen. Bartels ble hedret for innsatsen med å sikre vestlandsfjordene og 11.mai ble han tildelt Jernkorset av 1.klasse, og fem dager senere mottok han også det tyske Ridderkorset.

Bartels var kjent som en handlingens mann og hadde en høy stjerne hos den militære ledelsen. Den 27.april ble han gitt kommandoen over det nyopprettede Küstensicherungsverband Norwegische Westküste, og fikk i oppdrag å bygge opp en flåte som skulle utføre sikringsoppdrag, eskorte og vaktoppdrag.

Under et opphold i Bergen fikk Bartels besøk av den tyske admiralen Otto von Schrader på M-1. Under besøket uttrykte admiralen sin tilfredshet med Bartels og brukte uttrykket «Tiger der Fjorde» om M-1. Dette tok Bartels til seg og ga senere sikringsgruppen sin det uoffisielle navnet «Tigerverband» med egenoppnevnte æresbevisninger og med M-1 i spissen som «Tiger der Fjorde». Mot slutten av 1940 bestod sikringsgruppen av 45 båter av ulike slag – alle bevæpnet og utstyrt med det beryktede tigerflagget.



30.april 1942, en måned etter konvoien gjennom Langenuen, deltok Hans Bartels og M-1 under aksjonen i Telavåg, der tyskerne brente ned samtlige hus og sendte 78 menn i alderen 16 til 60 år til konsentrasjonsleir i Sachsenhausen.

Senere fulgte flere forfremmelser og nye kommandantposter for Bartels, inntil han endte i britisk krigsfangenskap etter den tyske kapitulasjonen i 1945. Der ble han innrullert i Deutschen Minen-raumsdienst som under alliert ledelse ble beordret til å rydde miner i tyske farvann. Den 31.juli 1945 ble Bartels dødelig såret under minerydding utenfor Rendsburg.

M-1 ble senket av britiske bombefly utenfor Bergen 12.januar 1945, og 20 av mannskapet om bord mistet livet. Båten ligger i dag på 340 meters dyp.

Minesveiperen M-2

Skipet var søsterskip og identisk med M-1 og ble satt i tjeneste 29.mars 1939. Før skipet ble en del av 55.Vorpostenflottille tilhørte det 4.Minensuchflottille. Den 11.februar 1941 var M-2 med å senke den britiske U-båten HMS Snapper med synkeminer utenfor Quessant, sammen med to andre minesveipere. M-2 møtte sin skjebne i Fedjefjorden 11.mars 1945 da skipet ble senket av britiske Beaufighter jagerbombefly.

Den armerte tråleren

Det siste skipet i konvoien var en ombygd og armert tråler som fulgte Ostmark som støtte- og forsyningskip. Den er referert til som M-1101 i tyske arkiver, men denne betegnelsen ble brukt også om to andre tilsvarende båter som er navngitt. Det ene av disse ble senket allerede i 1940, så skipet som tilhørte konvoien i Langenuen kan ha båret navnet Lesum, men mest sannsynlig Ostmark II. Hva som hendte med dette skipet senere, har det ikke lyktes å få fastlagt.

Konvoien som gikk gjennom Langenuen 30.mars, kom altså aldri fram til Stavanger som planlagt. Ostmark fikk dagen etter en maskinskade som gjorde at skipet sammen med støttefartøyet ble liggende i Haugesund i nærmere to uker for reparasjon. M-1 og M-2 returnerte i stedet til basen ved Florvåg.

Langenuen, 30. mars 1942

Det er tidlig morgen på Herdla flybase nord for Bergen. Jagerflygerne i 3.staffel får en briefing om dagens første oppdrag. Stabsavdelingen ved Sola har dagen før varslet et eskorteoppdrag for mineleggeren «Ostmark» fra 11.Minensuchflottille, som skal gå i konvoi til Stavanger. Skipet skal følges av et forsyningskip samt to minesveipere fra 55.Vorpostenflottille. Forsyningskipet har den laveste marsjfarten og det er ventet at konvoien vil bruke rundt 7 timer til Stavanger.

«Ostmark» har fylt drivstoff og tilbragt natten i Grimstadfjorden, som er tyskernes faste oppankringshavn for tyngre marinefartøyer. Området er godt beskyttet av festningsanlegget på Knappenfjellet. Jagerflygerne kjenner godt «Ostmark» og har fulgt skipet de siste dagene under mineoppdraget i Nordfjord.

Det er foreløpig ikke meldt om fiendtlige oppklaringsfly, men staben har i samråd med marinens liaison offiser blitt enige om at konvoien skal følges nedover av fire fly fra Herdla. Ostmark er hovedskipet, men konvoien skal ledes av minesveiperen M1 og kommandant Hans Bartels. 1.staffel på Sola skal avløse jagerflyeskorten for konvoien den siste halvdelen av strekningen.

Jagerflygerne markerer den planlagte konvoi-ruten på kartene sine, og første den første gruppen gjør seg klar. Dersom eskorten forløper uten dramatikk skal første gruppe avløses

etter en time. Andre gruppe skal klargjøres når første gruppe har tatt av og ha være klar til innsats på tre minutters varsel.

Bakkemannskapene har gjort flyene klare kvelden før hjelper til med oppstarten. Motorbrølene fra høres over hele basen når jagerflyene tar av to og to. Ved Grimstadfjorden 30 kilometer lenger sør ligger Ostmark og støtteskipet klare, og følges utover med M-1 i tet og M-2 som sikring bakerst. Tre av jagerflyene legger seg i næreskorte, og flyr i lange sløyfer over og rundt konvoien. Det fjerde jagerflyet flyr «Jagdsperre» som en ytre sikring og skal rekognosere områdene rundt konvoien.

Første etappe blir unnagjort uten problemer og den andre eskortegruppen tar av fra Herdla for å avløse eskorten. Gruppen skal følge konvoien videre sørover mot Langenuen.

Bak spakene i et Bf-109 E7 Hvit 10 i andre gruppe sitter 20-åringen Paul Reichardt fra Duisburg. Han har meldt seg frivillig til krigen og har tjenestegjort ved 3.staffel i flere måneder etter å fullført 13 måneders hard trening for å bli jagerflyger. Han kjenner på spenningen og ser fram til å notere nok et «Feindflug» i loggboken sin.

Reichardt skal fly Jagdsperre i områdene rundt konvoien. Det er høye fjell på begge sider av Langenuen med smale fjordarmer som kan bli brukt av

fiendtlige torpedofly til å angripe konvoien. Reichardt har rekognosert området øst for Tysnes og dreier retning nord-vest over Tornesfjellet. Under seg ser han konvoien nærme seg den sørlige delen av Langenuen, og kollegene som flyr i lange sirkler over konvoien.

Så merker 20-åringen at noe er galt. Motoren oppfører seg ikke lenger som den skal. Like etter hører han en metallisk singlelyd og svart røyk velter ut. Reichardt befinner seg bak konvoien og gjør en lang sving innover Tysnes og vender sørover. Han passerer Stølefjellet og forsøker å styre flyet mot fjorden.

Reichardt vet at han kun har sekunder på å bestemme seg, og tankene raser gjennom hodet hans. Flyet har allerede mistet høyde og det er for sent å hoppe ut. Et islagt vann passeres på venstra side, men å lande der er altfor risikabelt. Eneste løsning er å nødlande i fjorden som han er opplært til.

Han ser ingen annen utvei og bryter radiotausheten og melder fra. Motorskade tvinger han til å nødlande i sjøen. Han nærmer seg fjorden og knappe hundre meter over bakken griper han den røde spaken på venstre side i cockpiten. Den han aller minst har hatt lyst til å få bruk for - men nå er det alvor. Et skarpt metallisk smell og cockpithetten blir rasket av og forsvinner. Reichardt løsner selene på fallskjermen og han legger flyet over i en svak høyresving for å komme nærmere midten av fjorden. Håpet er at mannskapene i konvoien ser nedslaget.

Han vet at han snart må kjempe for livet i den iskalde sjøen og ikke vil overleve mange minutter om redningen ikke kommer raskt. Sekunder senere lander han i fjorden med et voldsomt plask. Flyet blir liggende å flyte noen minutter. Den ene minesveiperen snur i et forsøk på å berge den unge flygeren, mens esten av konvoien blir liggende å vente. De når ikke fram før den bevisstløse piloten og flyet synker i fjorden.



Illustrasjonsfoto – nødlanding på sjøen.

Den tyske patruljen

Kort tid etter flystyrten i Langenuen fikk folk i grendelagene langs fjorden besøk av en tysk patrulje. Omstendighetene rundt denne patruljen har vist seg vanskelig å dokumentere med kilder fra historiske arkiver. Det foreligger likevel vitneutsagn som med sammenstillende informasjon gjør det mulig å trekke noen konklusjoner.

Beretninger fra vitner som møtte patruljen forteller om tyske soldater ledet av en offiser med pistol i beltet. Offiseren ble beskrevet som en stram og høy kar som opptrådte svært høflig og tålmodig. Patruljen skal ha vært godt orientert om hva som hadde hendt i Langenuen. De ga beskrivelser både av hva slags fly som var involvert og hva som var årsaken til ulykken. Det ble blant annet fortalt at flyet fikk motorproblemer og at piloten som omkom bare var 19 år gammel.

Patruljen ønsket tilsynelatende å snakke med personer som hadde sett hendelsen, og var interessert i hva de hadde å fortelle. Offiseren som ledet patruljen skal ved minst et tilfelle ha gitt en belønning i form av en flaske konjakk til en lokal fisker som hadde tatt vare på cockpitglasset fra flyet.

Det synes derimot underlig at patruljen forklarte bygdefolket at flyet var ubevæpnet, ettersom Bf-109 E7 var et fullt bevæpnet jagerfly. Forklaringen på hvorfor piloten ikke kom seg ut, kan heller ikke være riktig ut fra det vi vet om jagerflygernes evakueringsprosedyrer ved slike hendelser.

Reichardt var på et oppdrag som i Luftwaffes rapporter beskrives som en «Feindflug», noe som altså innebar at kontakt med fienden kunne inntreffe.

Opplysningen patruljen ga om at flyet var på rekognoseringsoppdrag for konvoien kan likevel være riktig. «Jagdsperre» og «Küstensperrflug» blir i tyske kilder brukt for å beskrive Reichardt sitt oppdrag, altså var han trolig ikke en del av næreskorten for konvoien.

Enkelte av vitneutsagnene kan også tyde på dette. Erling Frøyseth forteller han så 2-3 jagerfly som fløy i sirkler over konvoien og disse flyene utgjorde utvilsomt næreskorten. Så forteller Frøyseth at han så et fly som kom ned over fjellene i nord-øst bak sagbruket der han stod og observerte hendelsen.

Dette samsvarer med fortellingen fra min far, som så flyet komme over Stølefjellet, og nedover mot fjorden. Andre vitner forteller de så flyet komme fra sør over Tornesfjellet, og at piloten så gjorde en sving rundt bygden Flatråker og fløy utover mot fjorden igjen i sørlig retning.

Reichardt kom trolig fra en rekognoseringsrunde over fjordarmene på øst- og sørsiden av Tysnes, og vitneutsagnene stemmer dermed godt med en svingmanøver rundt Flatråker. Både de tyske beskrivelsene av Reichardt sitt oppdrag og observasjoner fra vitner tyder på at flyet opererte i de ytre områdene rundt konvoien før ulykken inntraff.

Ettersom Reichardt først ble meldt savnet, er det en mulig hypotese at den tyske patruljen ønsket å undersøke om liket av piloten senere var blitt funnet av bygdefolket. Tyskerne var nok fullt klar over at de kunne bli møtt med skepsis og tilbakeholdenhet, men kanskje forsøkte de å skape en viss sympati for den uheldige piloten i håp om å få opplysninger fra bygdefolket. Så lenge ingen rapporter fra patruljen har blitt funnet, blir det kun spekulasjoner.

Det er flere indikasjoner på at offiseren og soldatene i patruljen kom fra minesveiperen M-1 eller M-2, som fulgte konvoien da ulykken inntraff. Patruljen hadde detaljert kjennskap til hva som hadde skjedd, og det er ikke urimelig å anta at minesveiperne under ferden tilbake ønsket å undersøke flystyrten nærmere.

Fortellingen fra min far støtter teorien om at patruljen kom fra en av minesveiperne. Kort tid etter hendelsen så min far to store krigsskip på vågen nedenfor garden Økland, og beskrev disse som helt like. Da jeg la fram et bilde av M-1 for min far gjenkjente han straks skipet som det ene han så nede på vågen. M-1 og M-2 var identiske søsterskip, og var trolig på vei tilbake til basen i Florvåg ved Bergen.

Kommandant Hans Bartels på M-1 var som leder av konvoien godt informert fra staben i I./JG 5 om hvilke fly som deltok i eskorten til enhver tid. Han hadde også fullmakter til å engasjere flyene mot en eventuell fiende dersom det skulle bli nødvendig. En hendelse der et av jagerflyene melder om motorproblemer og må nødlande på fjorden, ville vært av stor betydning.

Det er også en mulighet for at det var flere patruljer og at de også besøkte lokalbefolkningen på motsatt side av Langenuen, men det er ikke undersøkt om så er tilfelle.

To andre muligheter foreligger når det gjelder hvor patruljen. Det kan ha vært patruljebåter fra en av de tre Vorpostenflottillen som var en del av sikringsgruppen til Hans Bartels. Detaljkunnskapene som patruljen hadde om hendelsen taler derimot ikke for at de kom fra andre enheter. Båtene disse enhetene disponerte er heller ikke forenlige med to større marinefartøyer som ble observert på Øklandsvågen.

Ved Reksteren på Tysnes var det i 1942 etablert to kystbatterier med til sammen rundt 220 mannskaper. At patruljen kom herfra er heller ikke trolig av samme årsak som nevnt over.

En liten men viktig detalj er forklaringen om at fiskeren som fant cockpitglasset fikk en flaske konjakk som påskjønnelse fra den tyske offiseren. Dette blir hevdet fra to ulike vitner. Dersom dette er riktig, er det også en indikasjon på at patruljen kom fra minesveiperne. Kanskje var offiseren som fikk oppdraget å lede patruljen innom offisersmessa og så fram til et kjærkomment avbrekk fra tjenesten om bord. Vaktbåter som patruljerte fra flottillene som patruljerte fjordene på Vestlandet og mannskaper fra kystbatteriene hadde ikke for vane å dele ut gaver til lokalbefolkningen.

Det lar seg altså ikke gjøre å fastslå helt sikkert hvor patruljen kom fra, men det er gode indikasjoner på at det var marinegaster ledet av en av offiserene fra minesveiperne M-1 eller M-2.

Årsaken til flystyrten

Tyske rapporter om hendelsen i Langenuen forteller at flyets motor havarerte og tvang piloten til å foreta en nødlanding i fjorden. Rapportene slår kategorisk fast at hendelsen inntraff uten påvirkning fra fienden. Opplysningene stammer etter alt å dømme fra piloten selv, som trolig varslet om motorproblemene og den forestående nødlandingen via radiosambandet.

Hverken i tyske eller britiske arkiver er det funnet opplysninger som tyder på at det var trefninger i dette området denne dagen. Hva som forårsaket motorhavariet er et ubesvart spørsmål, og vil ikke bli besvart før flyvraket eventuelt blir hevet og motoren kan undersøkes nærmere. Slike havarier var derimot ikke en uvanlig hendelse for Luftwaffe og i tapslistene er en lang rekke slike hendelser beskrevet.

Navn	Messerschmitt Bf-109 E7 "Weisse 10"
Base	Herdla
Dato	30.mars 1942
Årsak	Motorhavari, nødlanding i Langenuen, Sunnhordland
Pilot	Paul Reichardt, 3./JG 5 - omkom ved drukning
Fabrikk	Erla Maschinenwerke i Leipzig
Verksnummer	4176
Lengde	9 meter
Vingespenn	9,9 meter
Vekt	2000 kg
Motor	Daimler-Benz DB6001A 12-sylindret stempelmotor
Propell	3-bladet propell med diameter på 3 meter
Maksfart	640 km/t
Makshøyde	11.000 meter
Rekkevidde	1.325 kilometer med droptank
Bevæpning	2 stk 7.92 mm MG 17 maskingevær over motoren 2 stk MG FF Oerlikon maskinkanoner - en i hver vinge

Sommeren 1943 gjennomførte Luftwaffe en granskning etter flere uforklarlige motorhavarier. Både på Sola og Herdla hadde det forekommet flere hendelser, og ryktene gikk om at sabotasje på flyene kunne være årsaken til dette. Etterforskningen ble resultatløs og avdekket ingen beviser på at flyene var utsatt for sabotasje.

Under arbeidet med å etterforske flystyrten i Langenuen, kom vi i kontakt med flyhistoriker Gerhard Stemmer fra Tyskland. Etter en tids undersøkelser kunne Stemmer legge fram oppsiktsvekkende opplysninger om flyet som Paul Reichardt benyttet under eskorteoppdraget.

Bf-109 E7 med verksnummeret 4176, var en del av en produksjonsserie som ble ferdigstilt ved Erla Maschinenwerke i Leipzig. Den 11.februar 1941 tilhørte flyet III./JG 2, og var involvert i en landingsulykke ved Bernay St. Martin flybasen i Frankrike. Flyet var ute på en transportetappe og hadde ikke vært i kamp. Under innflyging til basen fikk flyet problemer, noe som resulterte i en kraftig buklanding. Årsaken ble klassisert som «Bedienungsfehler» som kan oversettes med operativ eller menneskelig feil.

Stemmer la fram en Gen.Qu. tapsrapport datert 14.februar 1941, der hendelsen ble omtalt. Om det var flyets pilot eller bakkemannskaper som var ansvarlig for feilen forteller rapporten ingenting om. Ettersom piloten ikke ble skadet er navnet hans heller oppgitt. Flyet var ikke på kampfoppdrag da det landingsulykken inntraff. Flyet ble klassifisert med en skade på 60% noe som betydde at det skulle kondemneres.

Stemmer la fram dokumentasjon på at skadene senere ble nedgradert, og flyet ble sendt til reparasjon ved Gerner Flugzeugwerke i Frankfurt-Rebstock. Flyet gjennomgikk omfattende reparasjoner og den 22.november 1941 ble en akseptanseflygning utført av den erfarne testpiloten Anton Riedieger. Han godkjente deretter flyet for videre tjeneste i Luftwaffe, og det ble overført til 3./JG 77 ved Herdla flybase i Norge.

Flyet som Reichardt benyttet hadde altså vært på verksted det meste av 1941 med omfattende skader. Det kan ikke utelukkes at dette var en medvirkende årsak til flystyrten, men dette lar seg heller ikke bekrefte.



Testpilot Anton Riedieger



Gerner Flugzeugwerke i Frankfurt-Rebstock

Vår kjære håpefulle eldste sønn

Så hvem var den unge tyske piloten som mistet livet i flystyrten? Det har ikke lyktes å finne et bilde av Paul Reichardt, til tross for omfattende leting i bildemateriale og forespørsler til tyske krigsarkiver.

Kanskje er han avbildet på et av de mange hundre bildene som er offentliggjort fra de tyske jagerfly-avdelingene på Herdla og Sola. Store deler av arkivene til Luftwaffe ble ødelagt i tiden før kapitulasjonen, men det tyske militærarkivet WAST i Berlin er i besittelse av mapper på alle som tjenestegjorde Wehrmacht, inkludert flyvåpenet.

På grunn av tyske personvernlover er det derimot svært vanskelig å få innsyn i disse. Et sted i det enorme arkivet i Berlin finnes nok en faltet mappe om gefreiter Paul Reichardt. Inntil videre forblir han en ansiktsløs ungdom som mistet livet i en norsk fjord for lenge siden.

Likevel vet vi en del om den unge jagerflygeren. Michael Kanther ved Statsarkivet i Duisburg fattet interesse for bysbarnets skjebne og bidro med viktige opplysninger fra byens arkiver.

Paul Reichardt ble født i Duisburg-Neudorf 5.mars 1922, og var eldste sønn av Helene og Theodor Reichardt. Faren arbeidet som telegraflinje-arbeider og adressebøkene fra Duisburg viser flere spor etter familien på 1930-tallet. I 1942 bodde Reichardt-familien i Sternbuschweg 173 i Duisburg.

Paul var ugift og hadde ingen barn. Han tilhørte den katolske kirken og før han ble jagerflyger arbeidet han som skiltmaler hjemme i Duisburg. Han hadde to yngre søsken ved navn Mathilde og Willi.

I byarkivet i Duisburg fant Michael Kanther en dødsannonse for den unge jagerflygeren, som ble publisert i avisa «Die National Zeitung» den 15.april 1942. Den levner liten tvil at ulykken var en stor påkjenning for familie og slektninger.



Die National Zeitung, 15. April 1942

Ved god hjelp fra den norskspråklige tyske oversetteren Christiane Hahn von Dorsche har vi fått fastlagt teksten i den falmende dødsannonсен som ble funnet i statsarkivet i Duisburg. I dødsannonсен beskrives det smertefulle tapet av «vår kjære håpefulle eldste sønn» og «hjertegode bror» som ikke kom tilbake fra et kamptokt.

Tiefes, unfaßbares Leid brachte uns die Nachricht, daß unser lieber, hoffnungsvoller, ältester Sohn, unser herzensguter Bruder, unser lieber Neffe und Vetter, der Kriegsfreiwillige

Paul Reichardt

Flugzeugführer, Gefreiter der Luftwaffe, im März 1942 im blühenden Alter von 20 Jahren von einem Einsatzflug nicht zurückkehrte. Er starb den Heldentod für Führer und Vaterland. Nach den Berichten seines Staffelp kapitäns war er einer der Besten. Wer ihn gekannt, weiß was wir verloren haben. Er wird uns allen unvergessen bleiben.

In tiefem Schmerz,

Theodor Reichardt und Frau, Helene, geb. Ott; Mathilde Reichardt, Willi Reichardt und Anverwandte.

Duisburg, den 14. April 1942. Sternbuschweg 173.

Kildene forteller altså at unge Paul Reichardt meldte seg frivillig til krigstjeneste. Gitt at det måtte finnes en krig å melde seg frivillig til, er det sannsynlig at han startet utdannelsen etter sin 18-års dag 5.mars 1940. Beskrivelsen av utdanningen for å bli jagerflyger de første krigsårene forteller

at rekruttene måtte gjennom minimum 13 måneder ved skoleavdelinger før de var klare for tjeneste. Dermed er vi et godt stykke ut i 1941 før Reichardt startet sin operative tjeneste som jagerflyger.

Reichardt var nok utvilsomt en lovende pilot, ettersom jagerflyger var en av de mest prestisjetunge rollene i Luftwaffe. Utdanningen var krevende og pilotene måtte komme seg gjennom mange tester og utsilinger underveis mot målet. Å starte tjenesten ved en staffel i I.Gruppe, som hadde eskortetjeneste som sin hovedoppgave, synes naturlig for en ung pilot.

Reichardt har tilsynelatende ikke blitt kreditert for noen luftseire, selv om det finnes et par tilfeller der en ukjent pilot fra 3.staffel er notert for nedskytinger. Likevel er det stor sannsynlighet for at han deltok i flere av trefningene som 3.staffel var involvert, antagelig i en rolle som vingmann.

I nekrologen blir det opplyst at Reichardt fikk gode skussmål fra sin Staffelp kapitän. Han blir beskrevet som «en av deres beste», men om dette var trøstende ord til en fortvilet familie eller om Reichardt markerte seg over det som ble forventet av han, vil nok aldri bli klarlagt. Uansett er det grunn til tro at han utførte tjenesten sin pliktoppfyllende og gjorde seg fortjent til tilliten fra sine kolleger og overordnede i 3.staffel.

En annen opplysning vi har mottatt, gir også en pekepinn. Reichardt hadde den militære graden «gefreiter», som var en menig grad tilsvarende en norsk korporal. I starten av krigen ble jagerflygerne ved fullført utdanning

tildelt graden «Unteroffizier». Det var også vanlig at de steg raskt i gradene den første tiden. Tidligere sjef for jagerflygerne, Adolf Galland, beskrev i en av sine rapporter til de allierte etter krigen, at ledelsen ved flere Jagdgeschwadere klaget på denne ordningen. Argumentet var at selv om de nye jagerflygerne var dyktige piloter, var mange ennå ikke klare for kamper mot fienden. Ordningen med at nyutdannede piloter automatisk fikk rangen unteroffizier ble derfor avviklet, og jagerflygerne fikk sine forfremmelser først etter prestasjoner i tjeneste.

Ettersom Reichardt hadde graden gefreiter må han ha fullført jagerflyutdanningen etter at denne ordningen ble avviklet. Trolig ble Reichardt overført til 3./JG 77 i løpet av høsten eller vinteren 1941, for så å bli en del av 3./JG 5 da omorganiseringen ble foretatt i begynnelsen av januar 1942.

Det har ikke lyktes å finne konkrete spor etter Reichardt sin militære utdanning eller på hvilket tidspunkt han startet tjenesten som jagerflyger. Han meldte seg frivillig til krigstjeneste, noe som tyder på at motivasjonen var høy. Kanskje kan noe av denne motivasjonen spores tilbake til begivenheter som fant sted i Duisburg og Ruhr-området i mellomkrigstiden.

I 1921 okkuperte franske og belgiske tropper Duisburg, som var en del av det demilitariserte Rhinland. To år senere ble hele Ruhr-området okkupert, som en følge av at Tyskland ikke klare å betale krigserstatningen etter første verdenskrig.

Okkupantene trakk seg tilbake fra Ruhr-området i 1925 etter en rekke internasjonale forhandlinger. Rhinland forble et ingenmannsland preget av høy arbeidsløshet og hyperinflasjon.

Den 7.mars 1936 var unge Reichardt nettopp fylt 14 år og ble vitne til at Hitler sendte 30.000 soldater og annekterte Rhinland, som dermed ble gjenforent med Tyskland. Dette førte en oppblomstring av økonomien og området ble raskt et kraftsenter for tysk stålindustri og våpenproduksjon.

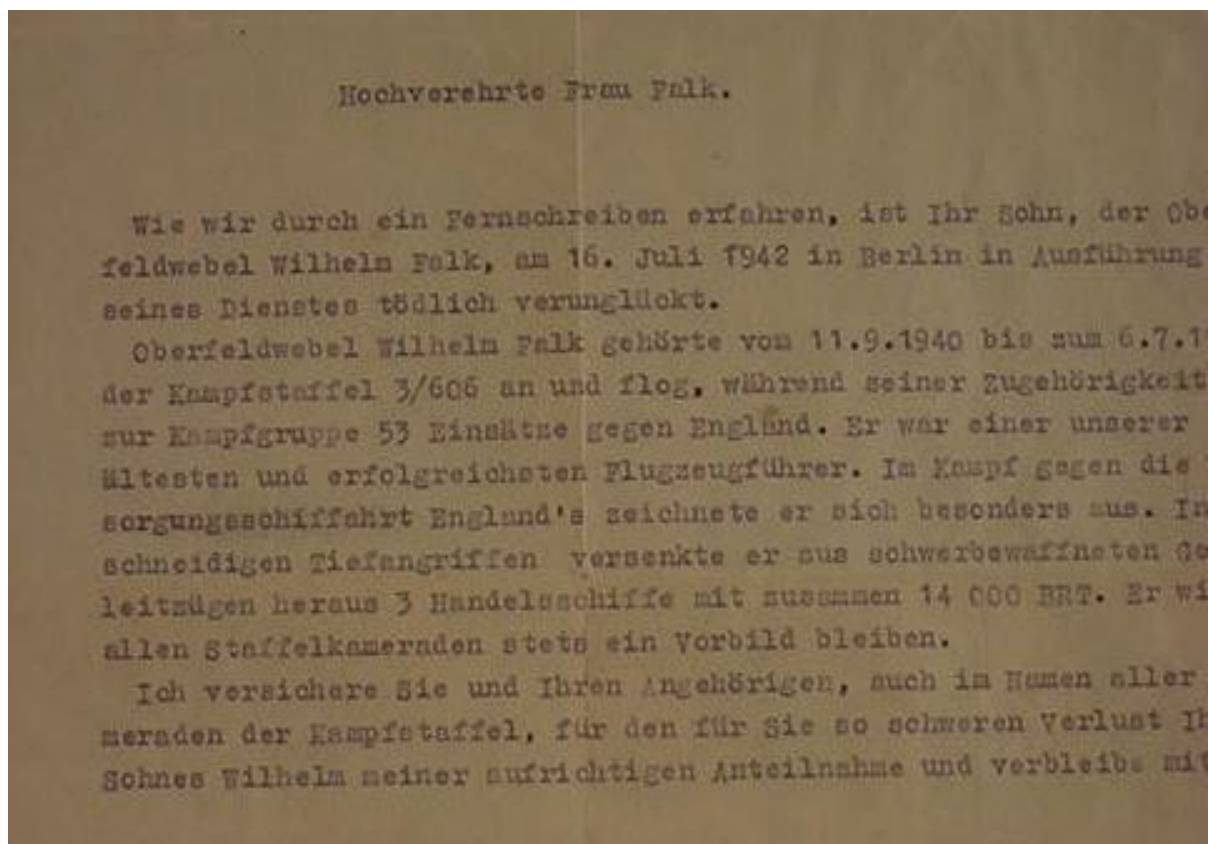
Da krigen brøt ut ble området utsatt for gjentatte angrep fra RAF Bomber Command. Duisburg ble et prioritert bombemål etter som flere kjemiske fabrikker og stålprodusenter holdt til her. Det første angrepet kom 12. – 13.juni 1941 da 445 tonn bomber ble sluppet over byen og medførte store ødeleggelser. I tillegg til industrielle mål ble også boligområder bombet. Dette må utvilsomt ha preget Reichardt sterkt, ettersom familien fortsatt bodde i Duisburg.

I militærarkivet i Freiburg er arkivene for de første krigsårene stort sett intakt, og ettersom restriksjonene ikke er like strenge her som hos WAST i Berlin, er det en mulighet for at det finnes dokumenter som kan gi ytterligere informasjon om Paul Reichardt og flystyrten i Langenuen. Å fremskaffe opplysninger er et tidkrevende prosjekt, ettersom pågangen ved de tyske arkivene er store, og søknadsprosessen er omfattende. Gjennom arbeidet med å nøste opp i flystyrten har vi likevel fått et visst inntrykk av hvem den unge piloten var og hvordan situasjonen var for han og jagerflygerne i 3.staffel.

På leting etter slektninger

Etter hvert som historien om den tyske flystyrten i Langenuen ble gravd fram, kom tanken om å forsøke å finne nålevende slektninger av den unge tyske piloten. Gjennom arbeidet med å undersøke hendelsen har det blitt funnet mye informasjon og bildemateriale som ikke var tilgjengelig for familien i 1942. Ut fra informasjonen i dødsannonсен for Paul Reichardt, vet vi at familien ble underrettet av Staffelpapitän Franz Wienhusen som kunne fortelle at deres sønn og bror var drept under et kampoppdrag.

Etter hendelsen skrev Wienhusen trolig et kondolansebrev til familien Reichardt, der han roste Paul som en av deres beste piloter. Hvor mye informasjon familien fikk om oppdraget da ulykken inntraff er ikke kjent, men vanligvis ga slike kondolansebrev en kortfattet beskrivelse av tjenestetiden i tillegg til rosende ord om den falne – til trøst for de etterlatte. Vi vet at Paul Reichardt sin familie var av en viss størrelse. I tillegg til to yngre søsken, hadde han også onkler og tanter, samt fettere og kusiner.



Eksempel på kondolansebrev

Dermed skulle muligheten være tilstede for at det i dag finnes etterkommere som kjenner til hendelsen om deres slektning som mistet livet i Norge under krigen. For mange mennesker i Tyskland er krigen fremdeles et vondt kapittel. Vissheten om nazi-fortiden og at deres fedreland var den utløsende årsak til den største militære konflikten i verdenshistorien med millioner av døde som resultat, har vært tung å bære. Behovet for å distansere seg fra dette er forståelig og for mange er det vanskelig å se med stolthet og beundring tilbake på deres forfedres krigsinnsats.

For den yngre generasjon tyskere er dette i ferd med å endre seg og flere søker nå etter svar på hva som hendte med deres slektninger under krigen. Motivet for å finne slektninger av piloten ble derfor at opplysningene vi har funnet kunne gi svar eller ny informasjon til etterkommere om hva som hendte i Langenuen, og hvordan tjenestetiden var for Paul Reichardt.

Under letingen tok vi utgangspunkt i Paul sine to yngre søsken, Mathilde og Willi Reichardt, samt at det ble forsøkt å finne ytterligere spor etter foreldrene Theodor og Helene. Duisburg ble utsatt for massive og gjentatte bombeangrep, og byen lå nærmest totalt i ruiner da freden kom. Søk i adressebøkene for Duisburg i tiden etter krigen viste ingen spor etter familien Reichardt. De kan ha flyktet fra byen og bosatt seg et annet sted, eller i verste fall være blant de omkring 10.000 som omkom under bombeangrepene. Statsarkivet i Duisburg har ikke komplette oversikter over omkomne, og fant heller ikke opplysninger som kunne gi spor videre.

I 2017 ble det funnet dødsannonser for to personer ved navn Willi Reichardt som begge aldersmessig kunne vært identisk med Paul sin lillebror, men med god hjelp fra redaktør Peter Fiedler i avisa Ruhr Nachrichten ble det fastslått at ingen av i disse to var i familie med Paul Reichardt. Det ble også funnet en dødsannonse for en eldre kvinne ved navn Mathilde Reichardt, som døde i 2017, men det har ikke latt seg gjøre å få avklart om hun var Paul sin lillesøster. Trolig er det et kaldt spor, ettersom søsteren trolig ville hatt et annet etternavn dersom hun giftet seg.

I skrivende stund pågår letingen fortsatt, med forespørsler hos Radio Duisburg, samt lokale slektsforskere og historieforeninger. Dersom det en dag blir opprettet kontakt med slektninger er håpet at denne historien som nå er nøstet opp, vil gi verdifulle svar om hva som hendte med Paul Reichardt og hvordan situasjonen var for han og staffelkollegene i Jagdgeschwader 5.

Flyvraket i dag

I dagene før den tyske kapitulasjonen i mai 1945 var det en svært spent situasjon i Norge. Spørsmålet var om de tyske styrkene i «Festung Norwegen» ville fortsette kampen etter Berlins fall. Det stod nærmere 363.000 soldater med infanteri, marine og luftvåpen i Norge. Om morgenen 5.mai kom 114 fly som hadde flyktet fra Nord-Tyskland og landet på flere flyplasser i Norge. Da de tyske styrkene kapitulerte tre dager senere, var det mange hundre operative tyske fly av ulike slag i Norge.

I tiden etter ble flyene i all hovedsak ødelagt av britene og kun noen få transportfly ble berget. Anders Utgård, sjef ved Luftfartsmuseet, forteller at britene ønsket at Norge etter krigen skulle kjøpe britisk utstyr. Det var rett og slett en industripolitisk begrunnelse.

De tyske flyene ble satt fyr på, kjørt over med bulldosere og gravd ned. Mye annet militært utstyr etter den tyske okkupasjonsmakten ble dumpet i havet. -Det var forståelig nok veldig dårlig stemning knyttet til tyskere og tysk utstyr på denne tiden, forteller Utgård.

Dette medførte at det i dag finnes svært få eksemplarer igjen av det tyske jagerflyet Bf-109. I Norge er det per 2019 kun to slike fly som gjennomgår en langvarig restaurering. Det første funnet ble gjort i havområdet utenfor Sirevåg i 1988, og det andre ble funnet ved Rørvik i 2010. Begge flyene ble hevet fra sjøen og skal etter planen restaureres og utstilles på museum. Fremdeles ligger det svært mange flyvrak i sjøen langs Norskekysten, mange med ukjent lokasjon.



Det tyske jagerflyet hviler i dag et sted på bunnen av Langenuen. (illustrasjonsfoto).

Et eller annet sted nede i dypet av Langenuen ligger altså fortsatt vraket av Bf-109 E7 Weisse 10. Tanken om å lokalisere vraket av jagerflyet som styrtet i Langenuen er forlokkende. Det finnes ingen bevarte eksemplarer av E7-varianten i Norge og en vellykket hevingsoperasjon ville derfor vært av stor historisk verdi.

Det har tidligere vært gjennomført søk etter flyvraket uten hell. I 2000 gjennomførte det norske marinefartøyet KNM Tyr et begrenset søk med miniubåt i området utenfor Storholmen. Området ved Nord-stallen har også blitt gjennom søkt med miniubåt på privat initiativ. Begge søkene ble resultatløse, og forklaringen synes enkel. Ut fra de opplysningene som har blitt avdekket, kan vi slå fast at stedet der flyet sank ligger lenger sør i fjorden - i området mellom Skår og Mehammar.

Beskrivelser i tyske rapporter og flere vitneutsagn hevder at flyet nødlandet på fjorden og ble liggende å flyte en kort stund. Dersom dette stemmer, er det en mulighet for at flyet sank i tilnærmet intakt tilstand. Om det motsatte skulle være tilfelle, vil det trolig bli svært vanskelig å lokalisere flyet ettersom vrakdelene trolig vil være spredt over et stort område.

Jan Arne Midtsæter i Target Subsea har lang erfaring med søk og kartlegging av sjøbunn og har tidligere deltatt i søk etter fly- og skipsvrak. Han forklarer at flyet kan ha «vandret» langt fra stedet det sank før det fant sitt siste hvilested på havbunnen.



Bf-109 G2 Gelbe 3 ble funnet på 67 meters dyp utenfor Rørvik i 2010. Flyet sank i 24.mars 1943 etter at jagerflyger Gunther Seraphim fra 8./JG fikk motorproblemer og måtte foreta en nødlanding på sjøen. Seraphim overlevde nødlanding og ble plukket opp fra sjøen av lokale fastboende. Flyvraket er i dag under restaurering ved flymuseet i Bodø. Undersøkelser som er gjort av flymotoren viser tegn på at akutt oljemangel kan ha vært årsaken til at flyet fikk motorproblemer.

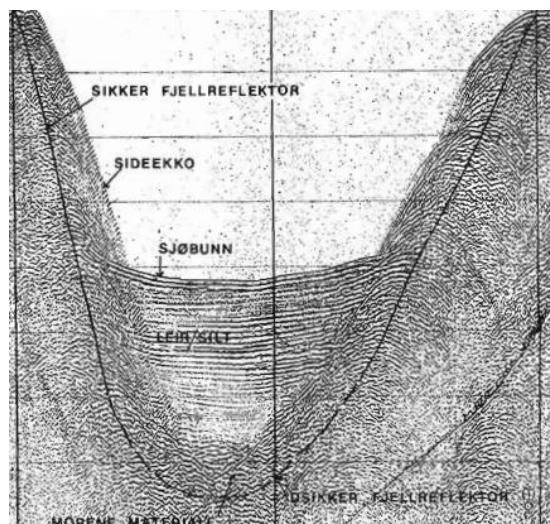
Midtsæter forklarer at flyet ikke ville sunket rett ned, men skjene fram og tilbake i store sirkler på vei mot bunnen. Lommer med luft vil etter hvert ha samlet seg i bakparten av flyet og sammen med vekten av flymotoren tippet det framover. Ved flere tilfeller der slike fly er blitt lokalisert, er flyene blitt stående som en pil ned i havbunnen. Flyet kan også i sin vandring mot bunnen ha truffet de bratte sideveggene i fjorden og deretter sklidd nedover langs siden.

Midtsæter påpeker at et fri-søk med miniubåt (ROV) ikke er en effektiv metode for å finne lokalisere et flyvrak. Et søk med et høyteknologisk fartøy med avansert sonarutstyr som finner absolutt som ligger på havbunnen er ikke realistisk i denne sammenheng. Derimot kan et søk fra fritidsbåt med et magnetometer være en egnet metode – både tanke kostnader og tidsbruk.

Et magnetometer måler retning, styrke og endringer i magnetfelter, og kan søke effektivt over store områder. Sensorene vil lese av magnetismen fra et flyvrak og anwise steder i fjorden som kan undersøkes nærmere med en ROV. Et komplett søk gjennom de aktuelle områdene i Langenuen vil trolig kunne gjennomføres på 5-6 dager.

Om flyvraket skulle bli funnet, er det Norsk Luftfartsmuseum som vil ta avgjørelsen om en eventuell hevingsoperasjon kan gjennomføres. Selv om flyet i Langenuen skulle bli funnet, er det lite trolig at det noen gang vil bli hevet. I tillegg at Langenuen er en hovedskipsleie med mye trafikk, kan flyet ligge på flere hundre meters dybde og hevingsoperasjoner fra slike dyp er både kostbare og vanskelig å

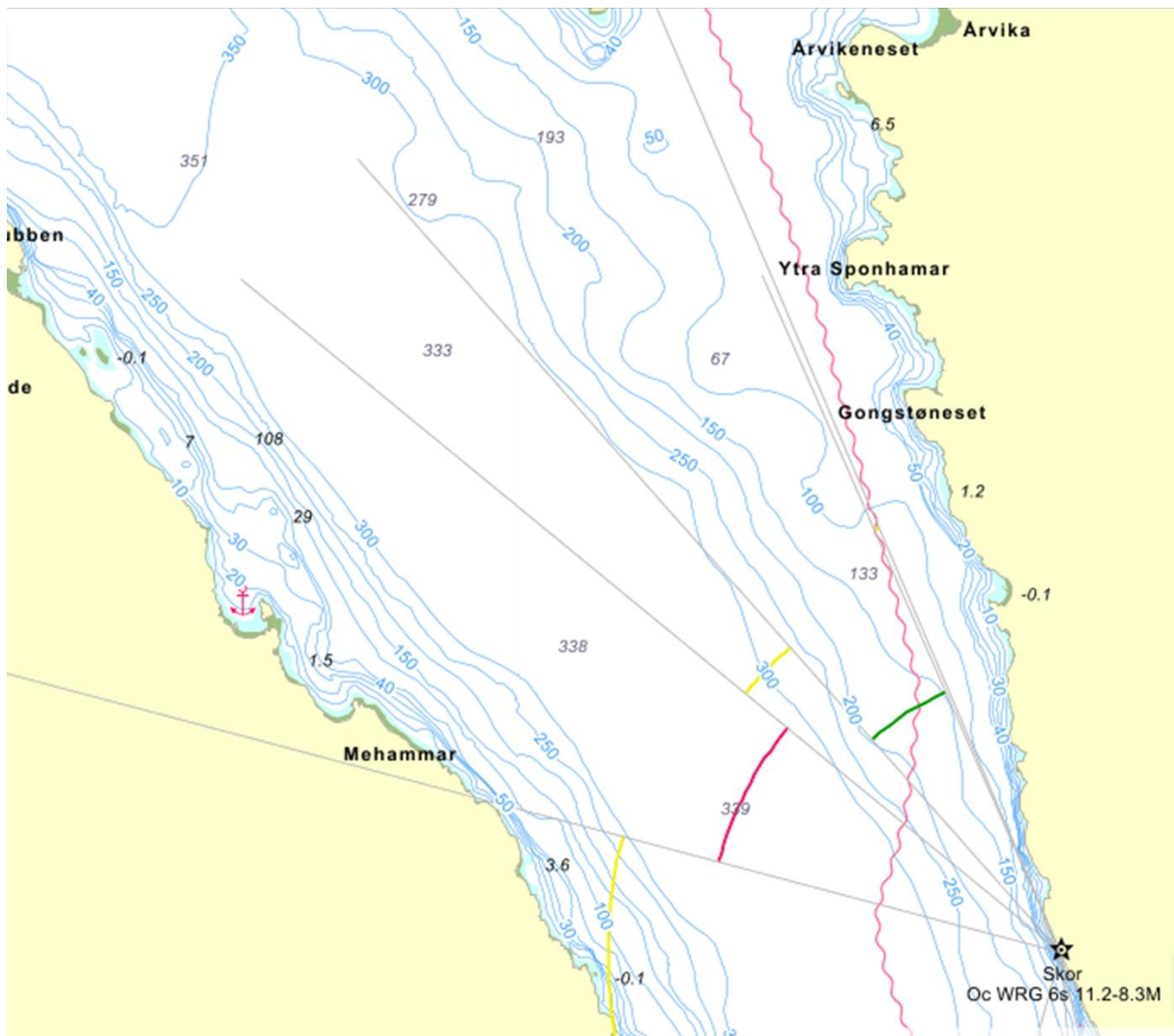
gjennomføre. Trolig vil også flyvraket betegnes som en krigsgrav ettersom piloten etter alt å dømme fulgte med flyet ned og fikk sin grav på havbunnen.



Profilbilde fra en geologisk undersøkelse i 1987. Langenuen er en smal og dyp fjord med bratte sider og helt flat havbunn. Bunn sedimentene består av kompakt leire og siltavsetninger. På det meste er fjorden rundt 350 meter dyp.



Søk med et magnetometer er trolig den beste muligheten til å lokalisere flyvraket.



Dybdekart for det aktuelle området i Langenuen.

Fortellingen er nå ved veis ende – for denne gang. Historien min far fortalte om har blitt klarlagt. Vi vet nå hva som hendte i Langenuen og i hvilket tidsbilde hendelsen inntraff. Fortsatt er det flere ubesvarte spørsmål som kanskje i fremtiden vil få et svar. Et sted i gamle krigsarkiver eller private samlinger fins det trolig mer. Kanskje vil vi en gang få svar på hvor den tyske patruljen kom fra og hva offiseren skrev i sin rapport etter å ha besøkt bygdefolket langs fjorden.

Kanskje brevet fra Staffelpolitän Franz Wienhusen til en sørgende familie eller rapportene som kollegaene til den uheldige piloten skrev etter ulykken kommer fram. Skulle det skje at jagerflyet en dag blir funnet og hentet opp fra dypet, vil undersøkelser av motoren også trolig gi flere svar. Inntil da skal historien nå få hvile og jeg vil takke leseren for følget. Jeg håper det har vært en interessant og lærerik opplevelse.

LITTERATUR

Jagdgeschwader 5 - Eismeerjäger - Werner Girbig
Eismeerjäger - Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5, band 1-4 - Eric Mombeek
Jagdflieger: Luftwaffe Fighter Pilots 1939-1945 - Robert Stedman
Die Schiffe der Deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe, Erich Gröner
Luftwaffe Combat Reports - Bob Carruthers
Pilot training of the Luftwaffe - Norman
Herdla - Fra fredelig bygd til krigsskueplass - Ole Bjørn Sælensminde
Tyske vinger over Sola - Atle Skarsten m.fl.
Alarmstart - Atle Skarsten m.fl.
Flystyrten i Langenuen 1942 - Knut Rage
Admiral Hipper Class Cruisers - Steve Backer
Tirpitz - The Life and Death of Germany's Last Great Battleship - Daniel Knowles

NETTSIDER

Lexikon der Wehrmacht
Kacha's Luftwaffe page
The Luftwaffe 1939-1945
Jagdgeschwader 5 - JG 5
Jagdgeschwader 5 und 7
JG 5 Eismeer - Virtual Jagdgeschwader
Luftwaffe Resource Center
Ciel de Gloire - L'Histoire les As de L'Aviation
Eagles over Norway - Stormbirds
JFB - Luftwaffe Publications
12ocklockhigh - Discussion Forum
Die Schnellboot Seite
Axis History - 55.Vorpostenflottille
Chronik des Seekrieges: Küstensicherungsverband Norwegische Westküste
Deutsches Marinearchiv
Norsk Krigshistorisk Forening
Herdla Museum
Norsk Luftfartsmuseum
Wikipedia

OFFENTLIGE ARKIVER

Bundesarchiv, Tyskland
Stadtarchiv Duisburg, Tyskland
Volksbund Deutsche Kriegsgräberversorgung, Tyskland
Deutsche Dienststelle WAST Berlin, Tyskland
Militärarchiv Freiburg, Tyskland
Statsarkivet i Bergen, Norge
Statsarkivet i Stavanger, Norge
National Archive - Royal Air Force combat reports, Storbritannia

SAMTALER OG KORRESPONDANSE

Knut Rage, Norge

Frithjof Ruud, Norge

Andreas Brekken, Norge

Rune Rautio, Norge

Ole Bjørn Sælensminde, Norge

Jan Arne Midtsæter, Norge

Svein Ove Agdestein, Norge

Trond Haugum, Norge

Trond Ramsøy, Norge

Jeremy Green, England

Michael Kanther, Tyskland

Christiane Hahn von Dorsche, Tyskland

Kurt Stemmer, Tyskland

Peter Neuwerth, Tyskland

Michael Balss, Tyskland

Peter Fiedler, Tyskland

Thomas Reichardt, Tyskland

Margarethe Stefaniak, Tyskland

Robin Heun, Tyskland

Elizabeta Krstic, Tyskland

BILDEBRUK

Bildene i boka er hentet fra en lang rekke bildedatabaser, nettsteder og litteratur.

Mange av bildene sirkulerer flere steder og siden opphavsrettighetene er utgått, er ikke kildehenvisninger tatt med. Bildene som er brukt er så langt det lot seg gjøre originale bilder fra de aktuelle hendelsene.