

1942 Condorene på Værnes

Tyskernes beryktede Fw200 Condor under 2. verdenskrig var såkalte langdistanse bombefly, som kunne brukes til å overvåke store områder så vel som ordinære bombetokt mot alle slags mål. Det disse linjer skal handle om kom under begrepet Kampf-Geschwader (KG40), hvis avdelingsmerke var *jordkloden med en ring rundt*.

Den 28. februar 1941 kom det et "Führerbefehl" fra Hitler som tilsa at KG40 skulle samarbeide med ubåtsjefen, admiral Dönitz, for bedre å utnytte slagkraften mot de britiske konvoiene. Det skulle opprettes en "Fliegerführer Atlantik" i Lorient i Frankrike, med Oberstleutnant Martin Harlinghausen som sjef underlagt Luftflotte 3 - og en "Fliegerführer Nord" i Stavanger, med Oberstleutnant Hermann Busch som leder underlagt Luftflotte 5, som ledet Luftwaffes enheter i Skandinavia, fra Oslo.

Vinteren 40-41 var Condorene fryktet. Churchill kalt dem "*Atlantens skrekk*". Hva gjelder Norge ble Sola viktig våren 1941 i forbindelse med slagskipet Bismarck, og i slutten av april ble Gardermoen klargjort for nattoperasjoner. Condorenes lange rekkevidde ble bindeledd med ubåtene som dermed ble dirigerte mot de ulike konvoiene og målene. Bismarck ble for øvrig senket av Royal Navy 27. mai 1941. De nærmeste dager etterpå ble flere Condorer satt inn i søks- og redningsarbeidet etter overlevende. Samtidig begynte "Fliegerführer Atlantik" en større aktivitet mot konvoier til og fra Gibraltar, siden det tyske Afrikakorpset fikk uventet motstand. De Condorene som lå i Norge ble trukket sørover, og det skulle gå mange måneder før tyskerne igjen valgte å utplassere disse langdistanseflyene i Norge.



Fra Værnes. Foto via Knut Støre

Flyfabrikken Focke Wulf leverte 58 FW 200 i løpet av 1941, totalt 96 siden krigsutbruddet. Men før året var ute hadde mer enn halvparten av årsproduksjonen gått tapt, visstnok 35 fly. Tross tapene, gjorde den store produksjonen av Condorer det likevel mulig å sette opp en ny III Gruppe med tre Staffeln fra november 1941. Den første av disse avdelingene, 7. Staffel under ledelse av Oberleutnant Rolf Gräber, fullførte overgangen av Condorer fra kontinentet til Norge og fikk Dronheim/Værnes som base. På dette tidspunktet hadde Værnes fra før av flere Ju88 tilhørende 7./KG 30 som ble forlagt i Trøndelag som mottiltak mot de alliertes raid mot Lofoten og Måløy i romjula 1941. Hensikten for de tilførte Condorene gjennom 7./KG 40 var langdistanse rekognosering mot de nystartede konvoiene til Russland primært i området fra Shetland via Island til pakkisgrensen mot Grønland. Taktikken var rett og slett å finne konvoier og så sende peilesignaler til samarbeidende ubåter. Oberstleutnant Busch fra Fliegerführer Nord i Stavanger flytter sitt kvarter nordover til Værnes for lettere å styre operasjonene. Det er i denne forbindelse at slagskipet Tirpitz kommer til Fættensfjorden den 16. januar 1942 for å angripe konvoiene og hindre raids og alliert landsetting. Det viste seg senere at Tirpitz var nok til å skremme de allierte fra å sette opp konvoier da hun var meldt ute av sin "liegenplatz".

General Graf von Sponeck hadde på dette tidspunktet falt i unåde hos Hitler. Generalen hadde en sønn, Hans-Curt, som var jagerflyger og sjef for 7./Jg5 i Bodø. Ulf Larsstuvold i Bodø, pensjonert flykaptein, sier at ledelsen for Luftflotte 5 fulgte opp en form for avstraffelse også gjennom sønnen, og beordret ham vekk som sjef i Bodø. Han havnet faktisk på Værnes. Her fikk han utsjekk på Condor og fløy tre tokter som 2. flyger, ganske så uvanlig for en jagerflyger. To av toktene var faktisk med sjefen Gräber.

Toktene som denne gangen gikk mot Jan Mayen og helt opp til Bjørnøya, ble normalt fløyet i ganske lav høyde. Når skip ble sett, klatret de opp til middels høyde og tok skråfotos. Flytiden var 10-12 timer. Lavflyving var selvsagt krevende hva gjaldt bensinforbruk, og vær-situasjon var ikke alltid gunstig på Værnes. En av svakhetene i Trøndelag var at den andre basen, Ørland, som skulle fungere som alternativ landingsplass, også hadde dårlig vær dersom Værnes hadde dårlig vær. Da måtte Stavanger/Sola eller Gardermoen brukes. Det kunne være kritisk langt unna.

Jagerflygeren, som plutselig hadde blitt bombeflyger, skrev senere at Condoren var uegnet som krigsfly; først og fremst på grunn av liten G-toleranse (bare 1,7 G mot 7 G i Junkers 88), tålte turbulens dårlig og tok lett fyr. Den hadde også svært uheldige startegenskaper. Condoren skar lett ut, og lot seg ikke korrigere verken med gasspådrag eller bremses. Avgangsuhell resulterte lett i totalhavari, og med full bensinlast ble det lett brann. (Ref. *Stjørdalens krønike*, bind 8, side 108: Condor styrter etter avgang). Se tegning.



Thomas Dybvad melket kyrne da Condoren til Theodor Jochimsen styrtes 29. august 1942

Condoren hadde også andre tekniske svakheter. Landingsklaffene var upålitelige, de kunne komme ut av seg selv eller på en side. (Ref. *Stjørdalens krønike*, bind 8, side 114: Nødlanding i Hommelvik). Tyske flygere mistet tiltro til flyet etter flere havarier. Ulf Larsstuvold sier det slik: "De søkte trøst i et fuktig messeliv på Værnes, og stasjonssjefen ble upopulær da han prøvde å stramme inn på festingen". Det velsmurte og disiplinære tyske systemet kunne også ha sine utskielser. Ved en anledning vinteren 1942 kom sjefen for Luftflotte 5 på besøk til Værnes dagen etter et fyllekallas i "Casino" (forsamlingshus på Stjørdal). Det var vel ikke den mest representative krigsoppsetting han hadde sett!



Werner Thieme nødlandet utenfor Hommelvik

7. Staffel på Værnes hadde ni Fw 200. Skvadronen mistet to fly i februar. Det første under overføringsflyging i Berlin 14. februar og det andre før landing på Værnes søndag 22. februar, ref. nevnte flyhistorie fra *Stjørdalens krønike*, bind 8, side 114. Neste tap var søndag 12. april da en av Staffelens Condorer skulle ta av fra et ikkeoperativt oppdrag på Fornebu. Mannskapet var uskadd. Lørdag 9. mai 1942 forsvant Condor F8+FR på tokt mot Island, og det ble spekulert senere om mulig sabotasje. Forklaringen kom først i 1991 i boka "Flyalarm". Klokken 12:45 angrep Oberleutnant Karl Thiede den norske lastebåten M/S "Duoro" på 1300 tonn, midtveis mellom Island og Skottland. Under angrepet skjøt skipets luftvern flyet ned, men fire bomber traff midtskips og "Duoro" brakk i to og sank 400 meter fra der hvor Condoren nesten samtidig styrtet i sjøen. Alle seks i flyet og 10 av skipsmannskapet omkom. Ti overlevende fra "Duoro" ble reddet av en islandsk tråler, og skipets skytter, Peder Kristiansen, fikk Krigsmedaljen for nedskytingen.

7. Staffel ble i juli 1942 ombenevnt til 2. Staffel og overført med sine da 11 Fw 200 til I Gruppe. Av disse 11 var sju nybygde Fw 200C-4, og et reparert fly, levert i løpet av våren. Da hadde avdelingen ett fly nedskutt, to skadet i bombing av Værnes og tre i andre havarier.

Tyskerne skjønnte snart at de allierte økte forsendelsen av krigsmateriell til Russland, og 20. mars ble Stab, I Gruppe KG 40 under Major Edmund Daser, med 1. og 3. Staffel, overført fra Frankrike til Værnes med sine 17 Fw 200C Condor for å styrke "Fliegerführer Nord (West)". En ganske så betydelig styrke Heinkel He 111H var også klargjort. Seks torpedofly fra I/KG 26 og fire Ju88A bombefly fra KG 30 var dermed klare for å angripe konvoiene, bare Condorene fant dem. Dette var nå oppgaven for Condorene. Sjef for 1. Staffel var Oberleutnant Albert Gramkow, mens Hauptmann Bernhard Jope var sjef for 3. Staffel. Sistnevnte fløy sitt siste tokt fra basen Cognac 15. mars, før de flyttet til Værnes via Tyskland med åtte Condorfly og ni besetninger. Her tok de opp samarbeidsmønsteret som 7. Staffel

hadde innarbeidet. Bernhard Jope fløy det første toktet, en konvoirekognosering til Jan Mayen, 8. april 1942. Knut Støre i Bodø kjente personlig Bernhard Jope, og møtte ham i Tyskland. Støre har meget god kunnskap om flere av de andre som også var stasjonerte på Værnes: Oberleutnantene Pfenningsschmidt, Heindl, Rommeskirchen, Lotter, Feldt og Günther, Leutnantene Maly, Burkard, Schwinkendorf, samt Oberfeldwebel Fahje, Feldwebel Siegmund, Müller, Hinz og Dorn.



Bernhard Jope. Foto via Knut Støre

Det neste halvåret fløy 3. Staffel 228 tokt fra Værnes, noe som indikerer ifølge Ulf Larsstuvold at de tre skvadronene på Værnes til sammen fløy rundt 650 tokt, kanskje 7 800 flytimer, og brukte over fem millioner liter bensin på seks måneder. Normal prosedyre var at hver Staffel fløy toktene en dag, med to "hviledager" i mellom. Det var selvsagt nødvendig med vedlikehold og til dels store reparasjoner etter lange tokt og kampskader. En hadde sågar ikke alltid fly tilgjengelig og måtte låne fly fra andre avdelinger. Av 41 tokt i august 1942 gjort av 3. Staffel, ble 11 utført med fem lånte fly. Et crew bestod vanligvis av seks personer: to flygere, to telegrafister, en maskinist og en skytter. Av og til var en ekstra mann med, enten på opplæring eller kanskje en krigskorrespondent fra Luftwaffes *Propagandakompanie* ("PK- mann").

Fra august 1941 til mars 1942 hadde 13 PQ-konvoier seilt fra Island til Murmansk og Arkhangelsk, og ni konvoier, QP nummererte, hadde ført lasteskip tilbake. (PQ nordover, QP sørøver). 5. mars ble PQ 12, som den første konvoien oppdaget av en Condor fra Værnes. Det resulterte i et mislykket tokt med "Tirpitz" som ikke fant PQ 12, men en etternøler fra QP 8 ble senket av en tysk jager. PQ 13 ble oppdaget 28. mars og angrepet av KG 30 og de tyske jagerne Z 24, Z 25 og Z 26, mens QP 9 samtidig bare opplevde mislykket ubåtangrep. I april fulgte PQ 14 og QP 10, og så i månedsskiftet PQ 15 og QP 11. For første gang deltok også amerikanske krigsskip i eskorten. Disse ble oppdaget og angrepet av forskjellige tyske styrker utenfor Finnmark.

De første konvoirapportene fra 3. Staffel kom 16 april. Oberleutnant Feldt i F8+ EL lokaliserte den ille tilredte QP 10 midtveis mellom Jan Mayen og Lofoten, mens Leutnant Maly i F8+HL rapporterte en konvoi på østlig kurs like sørøst av Bjørnøya. Ett skip, fra de åtte skipene som da var igjen av PQ 14, ble samme dag senket av en ubåt. Oberleutnant Lotter i F8+CL kom om kvelden 1. mai over PQ 15, som bestod av 25 skip og eskorte nordøst av Jan Mayen, og sendte de første peilesignaler til ubåter i nærheten. En ser her at de tyske mannskapene fra Værnes hadde lange tokt/dager.



Foto via Knut Støre

Konvoi PQ 16 med 36 skip og en eskorte på opptil 19 krigsskip og to grupper kryssere og slagskip som dekning, seilte fra Reykjavik 21. mai. Leutnant Maly i F8+DL hadde 13. mai oppdaget en nordgående flåtestyrke på nordvestkurs ved Færøyene, på vei til Reykjavik. 3. mai oppdaget Feldwebel Waterbeck i F8+HL den britiske Home Fleet nord av Island, der de var fjerndekning for PQ 16 og litt lengre nord, det han trodde var en konvoi på 16 skip. Han la seg 30 kilometer unna og sendte peilesignaler til ubåter en tid. Først 25. mai klokken 06:23 ble konvoi PQ 16 oppdaget 370 kilometer nordvest for Andenes av en annen Fw 200C fra Værnes. Nesten fire timer etter avgang fra Værnes, klokken 20:53, kom Oberleutnant von Günther i F8+DL til PQ 16 for å holde kontakten. Han rapporterte at den da bestod av 53 skip på kurs nordøst med sju mils fart. Av 86 rekognoseringstokt mot konvoi PQ 16, ble 29 utført av Fw 200. I alt 11 posisjonsrapporter ble gitt av Fw 200 fram til 26. mai da Bv 138 fra Fliegerführer Lofoten tok over. Denne styrte flyangrepene fra Bardufoss, mens Fliegerführer Nord (Ost) i Kirkenes styrte bombeflyene fra Banak i området lengre øst i Barentshavet.

Åtte skip ble senket og tre skadet fra PQ 16 i intense tyske angrep, mens QP 12 som seilte fra Kola 21. mai, unnslopp angrep fordi tyskerne var opptatt med PQ 16 og prioriterte skip med last. Den neste storkonvoien, PQ 17, kom til å gå inn i historien som den mest dramatiske, siden den fikk ordre om å løse seg opp da britene fikk vite at "Tirpitz" hadde seilt mot konvoien. 2. juli 1942 iverksetter tyskerne operasjon "Rösselsprung" hvis formål var blant annet å angripe konvoien PQ 17 i Barents. Tirpitz forlater Trondheimsfjorden, og i lag med destroyere og torpedobåter setter hun kursen nordover.



Condor F8+EH med Staffelpilote Albert Gramkow forsømt da de ble skutt ned av SS "Bellingham" fra konvoi PQ17. PK-foto/ECPA

PQ 17 ble funnet 30. juni 1942 av en Ju 88 fra I.(F)/22 fra Banak. Havområdet nord av Island var mye dekket av havtåke som skjulte skipene for Condorflyene. 1. juli fulgte to Fw 200C krigsgruppe som var fjernsikring fra klokken 16:50 til 21:00, mens 3. Staffel hadde to Condorer ved disse skipene natten mellom 2. og 3. juli. Oberleutnant Busch i Condor F8-IL ble angrepet av fire jagerfly over skyene. Skytteren Feldwebel Drews avverget angrepet med sin MG 131 og mente å ha skutt ned en av angriperne, som var Fairey Fulmarfly fra 809 Squadron fra HMS Victorious. Etter at konvoien ble oppløst ved Bjørnøya om kvelden 4. juli, spredte skipene seg, og 7. juli ble fire Fw 200 fra Værnes satt inn i letingen

etter restene av konvoien på vei mot Kvitsjøen og Arkhangelsk. Søket var uten resultat, men Oberleutnant Gramkows Condor F8+EH ble savnet etter å ha sendt melding klokken 23:00 fra et område ved Novaja Zemlja om at de gikk til angrep. Leting ble satt i gang da flyet ikke var tilbake på Værnes klokken 07:00 dagen etter. Men uten resultat, grunnet tett tåke. Senere har det kommet frem at Gramkow, med åtte mann om bord, hadde angrepet og bommet på SS "Bellingharn" på 5 345 tonn. Condoren ble skutt i brann og da de nødlandet på sjøen eksploderte flyet. Redningsskipet "Rathlin" kom til og fant seks døde flytende i sjøen. Av 39 skip i PQ 17, lyktes det tyske ubåter å senke 13, mens Luftwaffe senket 11 skip. Sir Dudley Pound sin oppløsningen av PQ 17 var det største tapet av en konvoi i krigen. 153 menn mistet livet. 430 tanks, 210 fly og 3 350 kjøretøyer gikk til bunns. Returkonvoien QP 13 fikk seile i fred, ikke minst på grunn av havtåken.

August ble en hektisk måned på jakt etter neste konvoi, og 3. Staffel fløy 41 tokt fra Værnes. Det var fortsatt mye havskodde, og 7. august fløy Oberfeldwebel Alfons Kleinschnittger Condor FS+ AB fra Stab, I./KG 40 inn i Danielsenkrateret like ved den norske værstasjonen på Jan Mayen. De hadde startet fra Værnes kl. 12.21. "*De seks om bord var så smadret at nordmennene trodde de begravde ni omkomne*", sier Ulf Larsstuvold! En Heinkel 59 søkte forgjeves langs trøndelagskysten neste morgen, og KG 40's eget søk var forståelig nok også uten resultat. To dager senere sendte 3. Staffel hele sju Condorer av gårde for å gjennomsoke Nordishavet. Oberfeldwebel Muller, som hadde blitt tildelt området sørvest av Svalbard i Condor FS+BL, fikk bensinlekkasje i motor nummer en, og returnerte til Værnes etter 11:14, men her tok motoren fyr, og flyet ble 30 % skadet. Det ble ellers vanligere utover høsten at tokt ble avbrutt på grunn av motor- og drivstoffproblemer.

11. august ble Oberfeldwebel Fahje i FS+GL angrepet av to Curtiss P-40 ved Reykjavik, da han ble hindret fra å angripe ni handelsskip han hadde sett i havna, og unnsnapp i skyene. Tre dager senere var Oberfeldwebel Fritz Kuhn fra 2. Staffel i Condor FS+ BB på samme sted. Han ble angrepet og skutt ned klokken 11:06 av to amerikanske fly ved Grottanes. Det var lieutenant J. Shaffer i en P-39D Aircobra fra 33rd Fighter Squadron, og lieutenant E. Shahan i en P-3SF fra 27th Fighter Squadron som sørget for den første amerikanske luftseier over et tysk fly i andre verdenskrig. Viktigere var det nok at alle flyets kodebøker ble funnet i vrakrestene. Sommeren 1942 hadde luftforsvaret av Island blitt styrket med flere radarstasjoner og jagerfly, men det ser ikke ut til at tyskerne klarte å analysere seg frem til dette, da tapene begynte å øke, ifølge Ulf Larsstuvold.

De allierte hadde utsatt den neste konvoien, PQ 18, på grunn av tapene med PQ 17 i juli. Men de ble oppdaget av Feldwebel Weyer i Condor FS+FL da 44 skip forlot Hvalfjord på Island 8. september klokken 20:15. To av de fire Fw 200 som ble sendt fra Værnes mot Island denne dagen, rapporterte at de var angrepet av jagerfly. Dagen etter var fjordene på Island tomme og klokken 11:20 oppdaget Oberleutnant Busch og den nye sjefen for 3. Staffel, Hauptmann Parti, slagskipsgruppen som sikret PQ 18 nord for Island. Konvoien ble funnet lengere nordøst en time senere. Dagen etter ble krysserne Hipper, Scheer og Koln overført fra Bogen ved Narvik, til Alta. Været gjorde at kontakten gikk tapt, og 11. september sendte



Fliegerführer på Værnes, Hermann Busch

Fliegerführer Busch på Værnes ut seks Fw 200 og to Bv 138 mot PQ I8 - men uten hell. 12. september gjøres et nytt søk med fire Condorer fra 3. Staffel på Værnes og fly fra Fliegerführer Lofoten, og klokken 03:20 ble PQ I8 igjen funnet med ca. 32 skip eskortert av 12 jagere og ett hangarskip. Denne meldingen gjorde at hangarskipet HMS Avenger ble hovedmål for de 319 angrepstoktene Fliegerführer Nord (Ost) satte inn mot PQ I8 og som senket ni skip.

21. mai 1942 returnerte en Condor til Værnes etter tokt. Etter landing fant bakkemannskapene en sprengladning i venstre understell på flyet. Det viste seg da at noen hadde sett en mindre eksplosjon i understellet etter at flyet tok av, og at det var litt skadet.

Kontraspionasjen Abwehr III, det sivile Sipo og SD, bedre kjent som Gestapo, ble koblet inn, siden mistanken snart rettet seg mot den store norske arbeidsstyrken som da arbeidet på Værnes. På en annen flyplass i Sør-Norge ble tre nederlandske tvangsarbeidere omtrent samtidig arrestert for besittelse av ulovlig sprengstoff. Men undersøkelserne var uten resultat inntil 21. august, da Sipo arresterte den 34 år gamle rørleggeren Sigurd Hansen under etterforskning av illegale aviser i Oslo. Det viste seg at Hansens leilighet i Uelandsgaten 57K var hovedkvarter for den kommunistiske "Osvaldgruppen", og store mengder sprengstoff var lagret der. Hansen arbeidet for rørlegger C. M. Mathiesen, som var underleverandør for byggefirmaet Lysgaard & Flick på Værnes. Hans kone Rigmor hadde reist til Værnes med sprengstoffet, og Hansen, eller "Oskar", hadde lagret det i et fyrrom. Fra fyrrommet hadde han kommet seg inn i en hangar og plassert den improviserte bomben i et klargjort fly på Værnes. Sigurd Hansen ble dømt til døden 6. september og skutt i Trondheim 18. september, mens Rigmor Hansen ble torturert i hjel og døde på Grini 29. oktober 1942.

Da de allierte satte inn fire større angrep mot Tirpitz i Fættensfjorden våren 1942 (se *Stjørdalens krønike*, bind 3, side 108), ble også enkelte spredte sekundærangrep utført mot selve flyplassen på Værnes. To Condorer ble skadet. Flere Condorfly skar ut i avgangsfasen fra Værnes. Den første ulykken skjedde 25. mai. Condoren totalhavarerte og brann opp. To av de seks om bord omkom (Löhmman og Seifert), to ble skadet (Kerber og Klütgens) og en savnet (Voss). Den siste uken i august og første to ukene av september var det fire mindre



Fra Værnes. Foto via Knut Støre

landingshavarier, og fem havarier i forbindelse med avgang på Værnes. Det alvorligste skjedde lørdag 29. august klokken 05.50. Oberleutnant Theodor Jochimsen fra 2. Staffel tok av mot sør, fikk brann i en motor og totalhavarerte på gården Reppe vestre i Lånke, sør for Stjørdalselva. Alle seks ombord, og en sanitetssoldat fra hjelpemannskapene, omkom. Sabotasje var en mulig forklaring på motorbrannen, men det ble aldri klarlagt. Mer sannsynlig var årsaken den nevnte svakheten til Condoren vedrørende drift. Se igjen *Stjørdalens krønike*, bind 8, side 108.

Fra oktober og ut året var det enda fem mindre havarier på Værnes og ett på Ørland. Flere Condorfly forsvant sporløst. Lørdag 24. oktober ble Oberleutnant Godde fra 2. Staffel borte med Condor F8+CK. Flyet ble imidlertid skutt ned ved Borgarfjordur på Island av to

amerikanske P-39D. Denne Condoren F8+CK, var ellers den første utstyrt med radar som gikk tapt og hadde derfor sju mann om bord.

28. oktober forsvant Oberleutnant Rudi Feldt i Condor F8+ KL, på sitt 56 tokt. Letingen ga ingen resultat. Oberfeldwebel Herbert Fahje i Condor F8+ML dro ut for å lete etter kollega Feldt. Under sin landing på Ørland neste kveld klokken 22:47 havarerte flyet, og alle seks om bord omkom etter ha gjennomført 32 operative tokt.

Enda to fly ble borte denne høsten. Torsdag 5. november forsvant Feldwebel Kurt Pieper i F8+ FK på tokt nord for Island, på jakt etter lasteskip som seilte alene. Torsdag 31. desember forsvant Oberleutnant Dietrich Weber i F8+CK på leting etter konvoi 51B, begge var fra 2. Staffel. Om morgenen søndag 27. desember tok Oberleutnant Waldemar Hackel av fra Værnes med sin Condor F8+AK fra Staffel KG 40 for den vanlige turen til Island. Været lovte ikke godt, men godt nok til at tyskerne ville finne allierte konvoier underveis med krigsmateriell til Sovjet. Klokken 11:21 lokal tid oppdaget britisk radar Condoren 30 miles nordøst av Vattarnes på Island. Klokken 11:59 kom Condoren over Budareyri i 3 500 fots høyde og ble beskyttet av luftvern, noe som gjentok seg 20 minutter senere ved Seydisfjord før den forsvant på østlig kurs fra Budareyri klokken 12:35. Været var enda dårligere da de kom tilbake til Værnes. Flere innflygingsforsøk mislyktes og det iset kraftig i skyene. Oberleutnant Waldemar Hackel besluttet å sette kursen til sin alternative flyplass: Sola, rundt 600 kilometer unna. Halvannen time senere så folk i Eksingedalen nordøst for Bergen et fly i lav høyde som fløy med landingslysene på i skumringen. Kanskje ble bensinen knapp og de lette etter Bømoen ved Voss? Ved 22-tiden fløy Condoren inn i snøen i en svak oppoverbakke på vestsiden av Kvitanosplatået i knappe 1400 meters høyde. Fire av de seks om bord døde idet flyet ble knust mot snøen.

Tyskernes sjøredningstjeneste (See-Not Bereichskommando) fikk allerede neste dag melding om at flyet sannsynligvis hadde havarert ved Voss, og en Dornier Do 24 flybåt ble sendt ut for å undersøke. Selv om de to overlevende hørte flyet, var været dårlig, og søket ble oppgitt etter et nytt resultatløst forsøk 29. desember. De to overlevende, maskinist og Feldwebel Fritz Albrecht og annentelegrafisten, Unteroffizier Walter Schwarze, overnattet i vrakrestene. Schwarze gikk etter hjelp da snøstormene begynte å gi seg. Schwarze kom ned til Eksestølen, og ble funnet her av lokale folk 30. desember. Albrecht lå igjen i vraket og ventet på hjelp. Han gikk ned til folk først 3. januar og traff på folk fra Gullbrå i Torvedalen. Folkene hadde vært oppe ved vraket som de første. De fire omkomne ble brakt ned 6. januar, og senere gravlagt i Bergen.

I løpet av ni måneders operasjon i Norge hadde 1. Gruppe KC 40 tapt hele sin styrke, 27 Condorfly, 12 skadet i havarier og 15 totalvrak. Til erstatning hadde de mottatt 21 nybygde og 10 reparerte Condorer. Siden 15 var overlatt andre avdelinger, ble året avsluttet med 19 Condorer på Værnes. 7. Staffel mottok sju nye og ett reparert fly, men tapte fem før de skiftet betegnelse. I alt ble 84 nybygde Condorer levert fra fabrikken i 1942, mens 32 gikk tapt. Major Daser overlot 16. desember 1942 kommandoen over I/KG 40 til Major Ernst Henkelmann. Like før operasjonene mot PQ 18 den 8. september 1942, ble 1. Staffel KG 40 beordret fra Værnes til Fassberg i Tyskland for å begynne overføring til



Gruppenkommandeur Major Edmund Daser, 15. mai 1942. Foto: via Franz Selinger

Condorens etterfølger: Heinkel He 177. Ved årsskiftet ble mannskaper fra Værnes sendt til Berlin for å fly forsyninger til den omringede tyske 6. Arme i Stalingrad. 18 Condorer ble organisert i 2. Staffel i K.Gr.z.b.V 200, som ble på Østfronten til 21. februar 1943. Da hadde Condorstyrken på Værnes blitt ytterligere svekket ved at også 2. Staffel den 1. februar ble sendt til Fassberg. Resultatet var at Fliegerführer Busch 10. mars 1943 hadde åtte Condorer på Værnes, og bare tre av disse var operative. Nok et fly totalhavarete umiddelbart etter avgang og brant opp 16. mars. Av en besetning på sju omkom fem: Pfitzenreuter, Suchan, Paulsen, Gaiser og Annighöfer. 10. april var status på Værnes sju Condorer, hvorav kun to operative. Færre fly ga færre tokt, og om de oppdaget konvoier, hadde tyskerne nå bare ubåter å sette inn. 8. februar hadde en Condor beskytt den norske værstasjonen på Jan Mayen, og det ble siste gang et slikt angrep skjedde, selv om nordmennene flere ganger åpnet ild mot slike fly. Det første tapet forårsaket av fienden kom 5. august, da Oberfeldwebel Holtrup i Condor F8+FL ble skutt ned av to P-39 Airacobra omlag 80 kilometer nord for Axafjord på Island. Mannskapet ble plukket opp av sjøen og tatt til fange.

I løpet av året ble Stab og 3. Staffel tilført flere fly, slik at man 19. oktober hadde 16 Condorer og ett i leveranse. Av seks besetninger, var fire klare. Den 4. november ble Stab, I/KG 40 beordret fra Værnes til Fassberg for konvertering med åtte besetninger. På Værnes var derfor nå 3. Staffel alene igjen med 17 Condorer, direkte underlagt Busch. Fra 10. november og ut måneden ble det fløyet 25 tokt fra Værnes. 14. november hadde Oberfeldwebel Liebe i F8+KL ordre om søk i havet fra Norskekysten til Omeridianen mellom 55 og 63 grader nordlig bredde. Her ble flyet borte, og leting med åtte fly hjalp ikke.



Oberleutnant Heindl og hans mannskap på Værnes. De senket "Selis" på sitt 36. tokt. Foto: Franz Selinger

I alt gikk 10 fly tapt eller ble skadet i 1943. Tretten nybygde og 14 reparerte Condorer kom til Norge, mens fem fly ble sendt til overhaling, og hele 30 gikk til andre avdelinger, slik at 3. Staffel startet året 1944 med 15 Condorer på Værnes.

Litt om værstasjonene:

Høsten 1940 sendte tyskerne en værstasjon til Nordøst-Grønland, kodenavn NANOK, med selfangstskuta M/k "Furenak", men den ble raskt tatt vare på av de allierte. Da radiokontakt uteble, ble Edmund Daser sendt med Condor F8+CH fra Bordeaux til Værnes, og søndag 10. november fløy han det første operative Condortoktet fra Værnes, da han uten resultat undersøkte NANOKs base på Kap Biot og Ella-øya.

Etter at pendelflygingene til Stavanger tok til, fløy Bernard Jope i Condor F8+GL 27. mars 1941 en 17 timer og tre kvarter lang tur fra Stavanger/Sola til Scoresbysund på Grønland og til Jan Mayen, før han landet på Værnes. Antakelig var dette i forberedelse av planlagte utbrudd av tyske skip til "Handelskrieg" i Atlanterhavet.

Etableringen av I/KG 40 på Værnes våren 1942 gjorde ikke bare turer til Island og Jan Mayen til ren rutine, men gjorde det også mulig å etterforsyne værstasjoner i Arktis. Condoren ble et

viktig hjelpemiddel for å holde værtjenesten i gang. 16. april 1942 fikk stasjonen KNOSPE i Signehamna på Svalbard sitt første forsyningslipp fra en Condor fra Værnes. Etter et mislykket forsøk 20. april, fikk de nye forsyninger med en Condor den 2. mai.

KNOSPE var en av to tyske værstasjoner på Svalbard vinteren 1941-42. Den andre var BANSØ i Longyearbyen, og da værrekognoseringsflyet fra Banak om morgenen torsdag 14. mai så to skip på vei inn Isfjorden ble det slått alarm. Det var isbryteren "Isbjørn" og polarskuta "Selis" med "Operation FRITHAM" med 84 mann om bord, som skulle sikre norsk og alliert kontroll over Svalbard. Tyskerne fryktet at det var russiske styrker, og KG 40 på Værnes fikk i oppdrag å forhindre landgang. Klokken 16:00 tok fire Condor av fra Værnes, ledet av Major Daser i F8+CL. Han ble fulgt av Hauptmann Jope i F8+EL, Oberleutnant Heindl i F8+HL og Feldwebel Waterbeck i F8+FL. Klokken 22:15 gikk flyalarmen igjen på FRITHAM, og de fire Condorene startet et timelangt angrep mot skipene som lå stille i en råk i isen i Grønnfjorden på vei inn mot Barentsburg. "Isbjørn" ble angrepet først, og på det tredje angrepet fikk Bernhard Jope inn to fulltreffere som senket isbryteren. Oberleutnant Heindl traff "Selis" med en bombe og treskuta kom i brann. Luftvernild med mitraljøser var uten virkning, og 14 mann fra FRITHAM ble drept, 15 mann ble såret. De overlevende reddet seg inn til Barentsburg etter å ha blitt beskyttet ute på isen. De fire Condorene var tilbake på Værnes neste morgen ved halvfemtiden, etter 12 1/2 time i lufta. Mens mannskapene rapporterte å ha angrepet og senket en isbryter på 800 tonn og et handelsskip på 300 tonn, la den offisielle nyhetsmeldingen dagen etterpå til henholdsvis 3000 og 2000 bruttotonn! "Isbjørn" var i virkeligheten på 437 tonn, "Selis" på beskjedne 172 tonn.



KG 40's våpenfolk triller bomber på Værnes i april 1942. PK-foto/ECPA

Det neste prosjektet Condor-flyene støttet, var værstasjonen HOLZAUGE til Nordøst-Grønland, og fra 10. juli til 24. august fløy I/KG 40 fem tokt isrekognosering fra Værnes for ekspedisjonen. 25. mai 1943 ble HOLZAUGE bombet av amerikanerne, faktisk ledet av Bernt Balchen, og dagen etter slapp Condor F8+IL 10 containere med forsyninger til mannskapet. Mannskapet ble evakuert med en Dornier Do 26 til Norge 7. juli.

Våren 1943 ble det ellers gjennomført to forsyningslipp med Condor F8+IL til værstasjonen NUSSBAUM på Svalbard, 6. og 18. mai, to måneder forsinket av værforholdene. En patrulje

fra FRITHAM angrep i juni, en mann ble drept og fem rømte til reserveleiren. Da værmeldingene stoppet, ble en Condor sendt 21. juni for å sjekke, og mannskapet ble hentet av en ubåt to dager senere.

15. og 24. august 1943 fløy 3. Staffel ny rekognosering av Nordøst-Grønland, nå for værstasjonen BASSGEIGER med værskipet "Coburg" som skulle erstatte den utbombede HOLZAUGE. På det siste toktet ble Condoren beskyttet av den amerikanske kystvaktkutteren "Northland" ved Shannon-øya. Etter et mislykket tokt med forsyninger fordi man ikke fant "Coburg" i isen 16. september, lyktes man å slippe ni containere ved BASSGEIGER noen dager senere og nye ni containere 26. september. Det siste toktet ble gjort med Condor F8+CB så sent som 13. november.

Denne høsten ble Fw 200C-3 Condor F8+NL stasjonert på Banak for å støtte værstasjonen SCHATZGRABER med 10 mann på Alexandraland, nordøst for Svalbard. Denne tidligere utgaven hadde større marsjhastighet, og dette flyet var modifisert for tokt. Etter å ha rekognosert stasjonsområdet 25. september, gjorde man fram til 15. desember fem mislykte forsøk på å slippe forsyninger fra Banak, og til slutt ble flyet trukket tilbake til Værnes. I stedet ble Condoren brukt til et forsyningslipp ved BASSGEIGER Grønland, i månelys, natten mellom 11. og 12. januar

1944. To slike slipp i februar ble avblåst, mens et slipp av post 14. mars var vellykket. Tirsdag 2. mai tok Condor F8+NL igjen av fra Banak for å etterforsyne værstasjonen SVARTISEN på Hopen. Ti dager senere måtte Stahnke bruke en C-4, F8+ UL, da han fra Banak slapp forsyninger til KREUZRITTER i Liefdefjorden, nord på Svalbard. På tilbaketuren beskjøt han den norske utposten på Kap Heer med maskingevær. Det ble det siste tyske flyangrepet på Svalbard.



Fra Værnes. Foto via Knut Støre

Forventningen om alliert landgang i Frankrike ga økt behov for gode værvarsler, og fram til 29. mai fløy 3. Staffel seks værrekognoseringstokt til området ved Island og Jan Mayen. 2. juni fløy Hauptmann Maly i Condor F8+RL til Nordøst-Grønland hvor de fant en landingsplass for den Ju 290 som et par dager senere hentet mannskapet fra BASSGEIGER, like før stasjonen ble angrepet.

Karl-Heinz Stahnke i Condor F8+NL fløy 27. mai forsyninger fra Banak til SCHATZGRABER på Alexandraland, og slippet gikk godt tross sterk vind. Besetningen på ti mann hadde imidlertid fått trikinose etter å ha spist isbjørnkjøtt og ble dårlige utover juni måned. 1. juli fløy Stahnke fra Værnes til Banak med F8+ RL som erstattet F8+ NL, for å være i beredskap for å hente de syke. Fredag 7. juli var alt klart, og Stahnke tok av klokken 16:30 for den sju timer lange turen til SCHATZGRABER i Cambridge Bay. Her landet han på en morenerygg, men ødela et hjul. Natten til mandag 10. juli slapp Bv 222 X4+EH et nytt hjul i fallskjerm og 19 timer senere var Condoren reparert. Klokken 21 tok Stahnke av med de trikinosesyke om bord. Fem timer senere landet de på Banak, og 12. juni fløy de videre til

Værnes, hvor de syke fikk behandling i Trondheim. 24. oktober ble Stahnke tildelt Ridderkorset for redningsaksjonen.

Luftflotte 5 hadde fra november 1943 som mål å holde dobbel styrke på den siste Condoravdelingen på Værnes, og våren 1944 lå den der med rundt 15 fly. Avdelingen mottok tre nye Fw 200, de siste av 268 militære Condorfly som ble laget. Hauptmann Maly overtok som sjef, og mønsteret med rekognosering etter konvoier ved Island fortsatte. 10. februar 1944 markerte Maly seg med å lede tre Condorer som bombet skip i Seydisfiord på Island. Den 7 264 tonn store britiske tankbåten "El Grillo" ble slått lekk og sank på 20 minutter etter tre bombenedslag i sjøen rundt båten. Mannskapet fra Condorens siste skipsoffer ble reddet av norske KNM "Svolvær", som sammen med to britiske vaktbåter lå like ved.

Tapene fortsatte da Oberleutnant Ernst Rebensburg og seks mann i Condor F8+CL forsvant over Norskehavet 17. januar 1944. Også andre farer truet, fra nyttår hadde Murmansk-konvoiene fått eskortehangarskip med jagerfly. Konvoi JW 58 seilte 27. mars fra Loch Ewe i Skottland, og med tre skip fra Island, seilte i alt 50 handelsskip med en kraftig eskorte, inklusive hangarskipene HMS "Activity" og "Tracker" med kurs for Kolafjorden. Etter at en Junkers 88 var skutt ned 30. mars, seilte konvoien dagen etter nordøstover, øst for Jan Mayen, da to Grumman



Fra Værnes. Foto via Knut Støre

Wildcat fra 819 Squadron på "Activity" kl. 09:18 etter radarledelse fra hangarskipet skjøt ned en Condor ved konvoien. Klokkene 16:27 var det to Wildcat fra 846 Squadron på "Tracker" som skjøt ned Condor nummer to, og kl. 18:18 ekspederte 819 Squadron Condor nummer tre for dagen. På Værnes måtte 3. Staffél melde tre fly og mannskap savnet 400 kilometer nordvest av Lofoten: F8+BL med seks mann under Oberleutnant Walter Klomp, F8+GL med sju mann under Oberleutnant Alfred Weyer og F8+OL også med sju mann under Unteroffizier Alfred Gobel. De to påfølgende dagene ble en Bv 138 fra Tromsø og en Junkers 88D fra Bardufoss også skutt ned. De tyske rekognoseringsflyene var blitt verdiløse mot konvoier med egne jagerflystyrker. Radarutstyret hjalp til å finne skip på trygg avstand, men bare mørke og skyer kunne beskytte tyskernes fly. Luftwaffes stabsjef, General der Flieger Karl Koller grep inn og stanset letingen etter konvoier med Condor og Bv 138 flybåter, siden det fra 25. april ikke ville være mørke i Nordishavet. Til erstatning ble en lyttetjeneste på land etablert for å lokalisere konvoiene ut fra den utstrakte radiobruken.

Den siste Condor som ble registrert over Island, fløy over Seydisfiord om morgenen 25. april. Det siste sammenstøtet med hangarskipsfly kom Condoren relativt bra fra. En større britisk hangarskipsstyrke gjorde først i mai flere angrep på Mørkekysten. 14. mai kl. 06:00 kom to Grumman Wildcat V fra 898 Squadron på HMS "Pursuer" over en Condor om lag 200 kilometer vest for Rørvik. De angrep, og røyk kom fra en motor på venstre side, før Condoren unnslopp i skydekket.

Det siste kjente sjøredningstoktet med Condor fra Værnes 24. mai 1944 ble fløyet av Hauptmann Maly med start fra Værnes klokken 14:21. Ubåten U476 var senket av en Catalina V fra 210 Squadron, omlag 350 kilometer vest for Rørvik, på vei fra Bergen til Narvik, men Maly fikk bare et glimt av en flytevest i sjøen på det ni timer lange søket. Ubåten U990 reddet

21 av mannskapet, men ble selv senket av en Liberator dagen etter. Den tyske forpostbåten V 5901 reddet så 52 fra begge ubåtmannskapene inn til Trondheim. Maly holdt på å bli skutt ned av forpostbåten da Condoren ga feil kjenningssignaler.

Invasjonen i Frankrike 6. juni 1944 fikk straks følger for Luftflotte 5 i Norge. Landet ble et sted å unnsnippe til. III Gruppe av KG 40 med 23 Fw 200 Condor ble overført til Værnes i juli. Samtidig ble II Gruppe KG 40 med 28 Heinkel He 177 A-5 overført til Gardermoen, og det ble planlagt antiskipsoperasjoner med Henschel Hs 293 glidebomber, som til dels ble utplasserte på Gardermoen, Værnes og Banak. Drivstoffkrisen stoppet overføringen av FAG 5 med Condorens avløser, Junkers Ju 290. Det ville krevd over 100 tonn bensin man ikke hadde. Bensinkrisen gjorde at II/KG 40 ble nedlagt 5. august, og flyene overført til Tyskland. Jagerforsvaret av Tyskland måtte prioriteres. II/KG 40 under Major, Dr. Lambert von Kongschegg, overtok i juli 17 Condor fra 3./KG 40 som sendte de fleste mannskapene tilbake til Tyskland. Virksomheten på Værnes må ha vært liten på grunn av drivstoffkrisen, men treningsturer og enkelte rekognoseringstokt ble fløyet.

Under et treningstokt, "Platzflug" mandag 14. august, havarerte Oberleutnant Rudolf Biberger Condor F8+CD ved gården Torp øvre i Malvik under lavflyging over et gårdshus, da de skulle "hilse på" et par damebekjentskaper på gården! Sju omkom. Se *Stjørdalens krønike*, bind 7, side 124.



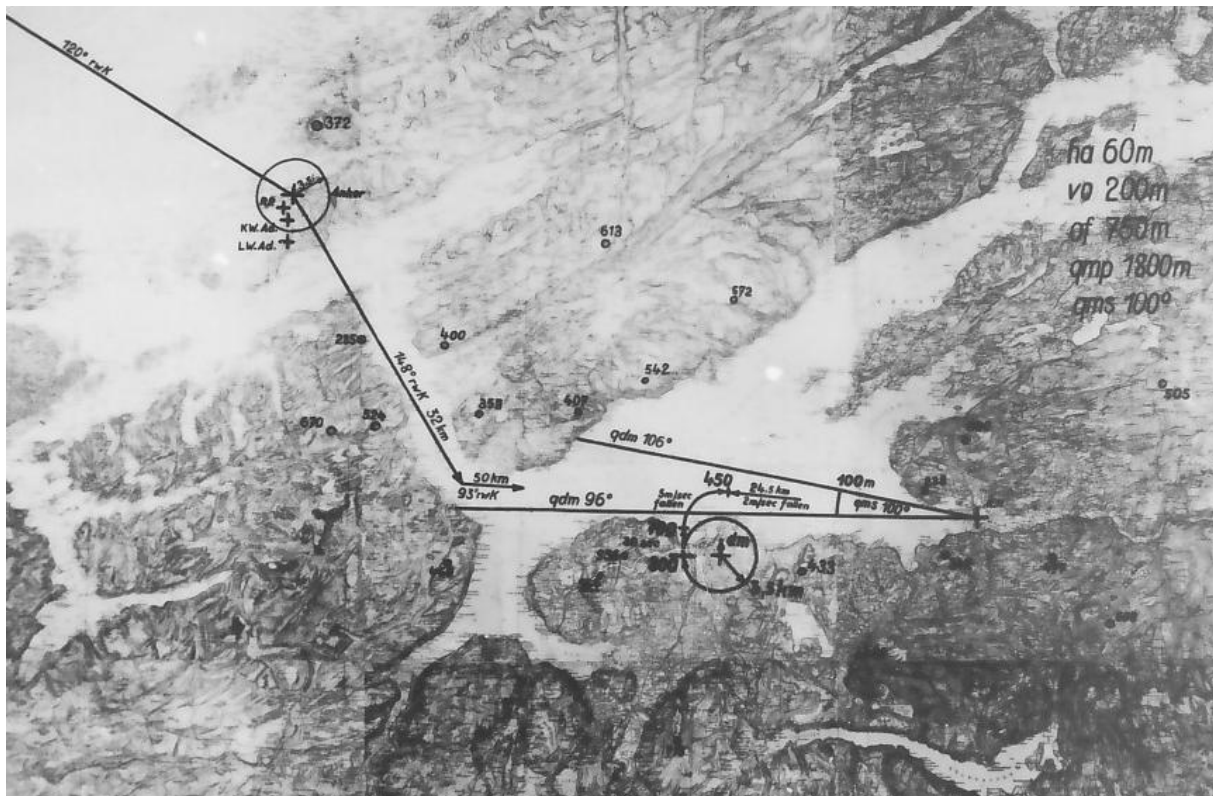
Oberleutnant Rudolf Biberger og hans crew på Condor F8+CD (foto: Morten Moe)

Torsdag 17. august fløy Leutnant Hans Gilbert fra 7. Staffel et 14 timer og 19 minutter langt rekognoseringstokt i Condor F8+AD til Nordøst-Grønland, før værskipet WBS 6 "Kehdingen" med overvintringsstasjonen "EDELWEISS" forlot Tromsø 22. august med kurs for Shannon-øya. Gilbert hadde utmerket seg under forsyningsflygingene til Stalingrad vinteren 1943, bare 23 år gammel. 26. august fløy han en ny tur til Nordøst-Grønland, for "Kehdingen" fikk landkjenning, for å forsikre seg om at ekspedisjonens mål var fritt for fiender. Denne gangen hadde han selskap av veteranen Stahnke som var blitt igjen på Værnes, da 3. Staffel ble avløst i juli. 7. september fløy så Stahnke i Condor F8+DD den siste

rekognoseringsturen til Arktis, denne gang fra Banak. Formålet var å rekognosere Nordaustlandet på Svalbard.

for værstasjonen HAUDEGEN, og Alexandraland for stasjonen GOLDSCHMIED. Begge skulle overvintre til 1945, og den 12 1/2 timer lange turen var vellykket, selv om bare HAUDEGEN ble utplassert med ubåt.

Luftflotte 5 og II/KG 40 fikk snart andre ting å tenke på. 4. september sluttet Finland våpenstillstand med Sovjet. Tyske tropper måtte være ute av Finland innen 25. september, og da dette ikke gikk brøt det ut kamper mellom tyskere og finner tre dager senere. Ikke før hadde tyskerne besluttet å trekke sine 210 000 mann ut av Nord-Finland, før den sovjetiske 14. arme den 7. oktober gikk til storangrep mot Murmanskfronten øst for Kirkenes. Alt av tilgjengelige transportfly ble tatt i bruk for å evakuere sårede og Luftwaffeenheter fra det truede området, også II/KG 40 sine 37 Condorfly på Værnes.



Skisse fra luftfartshistoriker Günther Ott

Leutnant Gilbert skulle onsdag 11. oktober 1944 fly et typisk evakueringstokt i Condor F8+ ES, fra 8. Staffel. De tok av fra Banak kl. 07:10 og landet på Kaamaanen ved Enaresjøen i Nord-Finland tre kvarter senere. Klokkene 09:00 tok de av med 30 Luftwaffenhelferinnen ombord, kvinnesoldater fra forskjellige staber i Kirkenes, Petsamo, Nautsi og Salmijærvi. Etter landing på Banak kl. 09:55 og drivstoffylling, kom ytterligere 11 Lw- Helferinnen fra Banak og Billefjord ombord, i tillegg til to sårede soldater og to offiserer på tjenestereise i forbindelse med KG 40's Hs 293-operasjoner. Med 46 passasjerer beordret Gilbert radiotelegrafist Unteroffizier Hubert Ott å bli igjen på Banak, siden Condoren skulle tilbake dit etter å ha fløyet de evakuerte til Værnes. Så langt kom de ikke. Etter å ha passert Dyrøy i overskyet vær og regnbyger, ser det ut til at Gilbert fikk problemer og lette etter flyplassen på Evenes, som var nærmest. Etter å ha tatt en sving inne i Lavangen, en fjord for langt sør, knakk det overlastede flyets hale av i luften klokken 12:45. Passasjerene som satt på bare

gulvet falt ut, og tre menn og 33 kvinner ble funnet omkommet, flytende i sjøen. Senere ble fem andre lik berget, mens Hans Gilbert og ni, fortsatt er savnet. De 41 som ble funnet, ble gravlagt i Narvik 15. oktober. I 1944 ble det rapportert at høyre vinge hadde knekt i turbulens, men vrakrestene på bunnen av Lavangsfjorden viser at kroppen og vingene ligger samlet, mens halen er over 400 meter fra hovedvraket. Condoren hadde 18. oktober 1942 hatt et mindre havari på Værnes, og strukturen kan ha blitt varig svekket. I Tromsø var det lett bris til svak vind fra sørvest, så turbulens er usannsynlig.

Evakueringsflygingene med Condor hadde flere tap, men det var mer "vanlige" avgangsuhell. 17. oktober havarerte Oberfeldwebel Bergen med Condor F8+CS på Nautsi flyplass, fulgt av Oberfeldwebel Liess i F8+HR på samme sted den 21. oktober. Liess og halve mannskapet omkom. En fjerde Condor havarerte på en ukjent flyplass den 9. november. Sovjetrusserne tok Kirkenes og Høybuktnoen 25. oktober, og Nautsi dagen etter.

27. oktober var evakueringsflygingene så godt som over, og II/KG 40 ble oppløst. Stab, 7. og 9. Staffel ble overført til Tyskland uten fly, for overføring til Messerschmidt Me 262. Hauptmann Harry Robsahms 8. Staffel ble igjen på Værnes med hele 39 Condorer. Avdelingen ble ombenevnt til Transportfliegerstaffel "Condor" og overført med 30 Condorer 21. november til den nybydde Fliegerhorst Vaaler ved Haslemoen sør for Elverum.



Hauptmann Harry Robsahm, sjef 8. Staffel på Værnes i juli 1944. Foto via Rune Rautio

Av de gjenværende ni Fw 200 på Værnes i november, ser tre ut til å ha blitt overført til teknisk reserve, mens fire Fw 200 C-3 kan ha blitt avgitt til Lufthansa for konvertering til trafikkfly. To av disse skal ha blitt ødelagt i alliert bombing. Fw 200 C-4 WNr. 0111 ble 12. januar 1945 også avgitt til Lufthansa og ombygd til passasjerfly. Transportfliegerstaffel "Condor" mistet for øvrig en Condor i et mindre landingsuhell på Ålborg-West den 22. januar. 7. mars ble avdelingen oppløst, og Harry Robsahm fløy en Condor fra Vaaler til Tsjekkoslovakia med ukjent last. Det er mulig at flere deltok i denne operasjonen. Tyskerne hadde flere omringede garnisoner på Franskekysten, og så sent som 24. april ba Marinegruppe West om at flere Condorer ble tildelt Transport-Geschwader 30 ved München, som fløy forsyninger til de omringede.

Dette var imidlertid ikke slutten på Luftwaffes Condor-operasjon i Norge. Tilbake lå seks Condorer med mannskaper på Værnes som fikk betegnelsen "Aufklärungsschwärme Condor". De eneste kjente toktene ble utført natten mellom 28. og 29. mars 1945, da to Condorer med "Hohentwiel"-radar ble sendt på leting etter det som var konvoien RA 65, som hadde seilt fra Kolafjorden med 26 skip den 23. mars. Klokken 03:30 fikk Leutnant Dorn radarkontakt med konvoien 450 kilometer nordnordvest av Færøyene. Fliegerführer 4, oberst Busch, beordret på grunnlag av Dorns melding, II og III/KG 26 med sine Junkers Ju 88A-17 og Ju 188A, tre torpedofly fra Værnes, til å angripe konvoien i skumringen samme kveld. Ingen av angriperne fant konvoien, og flere fly gikk tapt på grunn av bensinmangel på tilbaketuren.

I oversiktene for Luftwaffes flyavdelinger i Norge ved kapitulasjonen, står "2 Aufklärungsschwärme Condor" på Værnes, uten fly, og med mannskapsstyrken inkludert i sjøflyavdelingen 1.(F)/130 som hadde tre offiserer og 69 menige på "Drontheim See". Forklaringen er dramatisk. General der Luftwaffe in Norwegen, Ernst-August Roth, beordret alle mer eller mindre egnede fly i Norge å fly til de omringede tyske styrkene ved Libau (nå Liepāja i Latvia) og Windau i den såkalte Kurlands-gryta, for derfra å evakuere flest mulig sårede til vestalliert sone av Nord-Tyskland for å berge dem unna russisk krigsfangenskap. Dette måtte skje før våpenstillstanden inntrådte ved midnatt 8 - 9. mai 1945. Landfly skulle etterfylle bensin på Gardermoen, før kursen ble satt til Libau. Allerede ved starten fra Værnes skar en Condor ut i avgangen og havarerte, kanskje ikke så rart, siden det hadde vært en heftig feiring av freden kvelden før. Det er ikke kjent hvor mange Condor som startet fra Gardermoen ved 7-tiden om morgenen 8. mai, av de i alt 40-50 flyene som dro for å berge sine våpenbrødre i Kurland. En Condor, F8+MS, nødlandet på Göteborg/Torslanda klokken 07:30 på vei fra Gardermoen etter selv å ha beskytt og skadet venstre vinge. Mannskapet på sju mann, under Leutnant Alfred Zepf, ble internert og flyet skrapet i 1948.

Minst fire-fem Condorer som tidligere tilhørte III/KG 40, landet i Nord-Tyskland om ettermiddagen 8. mai, antagelig med flyktninger fra Kurland. Condor F8+CT og F8+ BD landet på amerikanskkontrollerte Braunschweig-Waggum, mens Condor F8+FR landet på Kiel-Holtenau i britisk sektor, muligens sammen med F8+ D, ifølge publiserte bilder. Mens andre avdelinger som deltok i Kurlandoperasjonen har kjente tap, finnes det ingen slike opplysninger om tap av Condorfly, heller ikke bilder av vrak i Kurland. På mange av de nyokkuperte flyplassene i Schleswig rapporterte RAF at tyske fly kom inn fra alle retninger, og spesielt fra Kurland 8. mai. Dette ble tatt som et utslag av tyskernes skrekk for å bli krigsfanger hos russerne. Mens sjefen for 83. Group var innom Lüneburg flyplass, landet to Focke Wulf Condorer etter det britene mente var en rekke farlige manøvrer i luften.

I RAF's sluttrapport om avviklingen av Luftwaffe, står det at de fant i alt 17 Fw 200 Condor i britiskkontrollert områder ved kapitulasjonen. En i Belgia, en i Danmark, ni i Tyskland og seks i Norge. I tyske oversikter er bare tre Condor i reserve tatt med. De andre tre må antas å være havarerte og avskrevne fly - som den som ble etterlatt på Værnes. Tre luftdyktige Condorer sto altså igjen i Norge, to på Vaaler og en på Gardermoen. 22. juni 1945 ble de to overført fra Vaaler til Gardermoen, og her ble de skrapet og brent våren 1946.

Det kan være interessant å vite at flytypen Condor gikk også som vanlig rutefly under krigen. Lufthansa var stor aktør, og fløy en del på Sverige. Men det danske DDL hadde også benyttet Condor i ruteflyging. Ja, sågar før krigen var avsluttet, altså i april 1945 fløy en med Condor i rute til/fra Oslo Fornebu. 4. mai 1945 returnerte den siste Lufthansa-Condoren fra Fornebu med to passasjerer og 479 kilo bagasje. Condor OY-DEM ble våren 1946 igjen satt inn på rute:

Ålborg-Göteborg-Oslo. 10. mai 1946 ble dagen for den aller siste Condorflygingen i Norge. Condor fløy litt etter dette også andre steder i verden: tre i Sovjet, ett i Spania og to i Brasil,

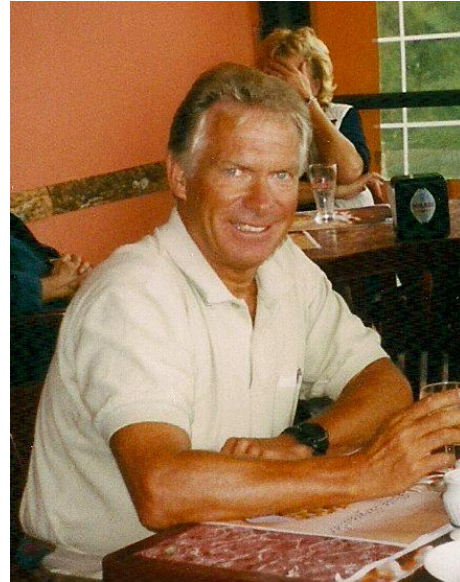


*Rutefly med Condor. OY-DEM på Gardermoen 25. april 1946.
Foto: Airpics.com/Tom Arne Paulsen via Ulf Larstuvold*

men 5 - 6 år etter krigen var det totalt slutt, og de eneste restene etter Condor var og er bruddstykker fra vrak i Norge. Og fortsatt lever det folk på Stjørdal som veldig godt husker denne spesielle luftens arbeidshest, med så mange skavanker, og som nok skremte folk her i vårt område både direkte og indirekte. Noen i mitt nærområde har sagt at fly fra Værnes bombet Steinkjer og Namsos. Det er ikke riktig.



Ulf Larsstuvold



Knut Støre

Kilder: Ulf Larsstuvold, som har skrevet det meste om Condorene her. Han har jeg kjent siden han kom som "førstereisgutt" til Widerøe på *dispatcherkontoret* i Bodø på 70-tallet. Senere tok han sivil flygerutdanning, og sluttet som flykaptein i Widerøe for ikke så mange årene siden og ble pensjonist. Han er meget kunnskapsrik og ivrig innen luftfartshistorie, blant annet noen år som redaktør for Norsk Luftfartshistorisk Magasin. Jagerflyger Knut Støre fløy i sin tid F5 Freedom fighter i Bodø. Jeg kjenner ham fra den tiden og som sjef på «opsen». Han var i flere år sjef for Forsvarets del av Luftfartsmuseet i Bodø, og er nok trolig Norges fremste på Luftwaffe.