

Messerschmitt Bf 110

I

Norge



1940 - 1945

Av
Kjetil Åkra
Olve Dybvig



Messerschmitt Bf 110 G-2, LN+LR fra 13.(Z)/JG 5. Nord Norge. Foto: Bundesarkiv

INNLEDNING

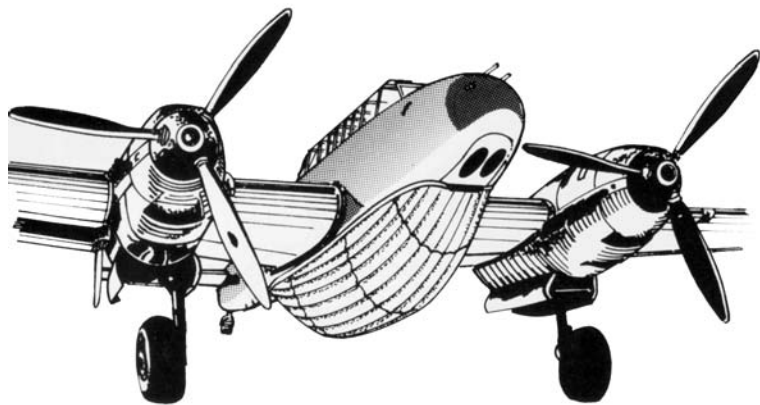
Dette heftet er et forsøk på å sammenfatte de tre artiklene vi har hatt om Messerschmitt Bf 110 i SIG 1, 2 og 3. Endel forandringer og nye opplysninger er kommet til, men stort sett er den gamle formen beholdt. Det nye er selvsagt endel bilder og ikke minst Olve Dybvigs ypperlige profiler. Vi håper ta dette hefte kan hjelpe dem som vil bygge modeller av Bf 110 til å finne frem til interessante og kanskje noen nye fargeskjemaer. Det er mye å ta av.

WESERÜBUNG

De første Messerschmitt Bf 110 som kom til Norge var en sentral del av flystyrkene som var med i 'Weserübung', invasjonen av Norge. Bf 109 hadde på den tiden for liten rekkevidde (dropptanker kom først i bruk høsten 1940) til å kunne brukes som eskortefly. Bf 110 var derfor det eneste jagerflyet i Luftwaffe som kunne påta seg et slikt oppdrag. Etter planen skulle 1./ZG 76 eskortere Ju 52/3m med fallskjermstryker til Oslo/Fornebu, og 3./ZG 76 skulle gjøre det samme til Stavanger/Sola. Hver Staffel brukte bare 8 fly i dette innledende angrepet og var de eneste jagerflyene den tyske overkommandoen stilte til rådighet for invasjons styrkene de første dagene av Weserübung. Kanskje ikke så rart siden tyskerne trodde at nordmenne bare hadde gamle

Fokker todekkere å forsvare seg med! Dette var son kjent ikke tilfellet, men heller ikke så veldig langt fra sannheten. Alle de 16 flyene kom seg i luften fra basen på Westerland auf Sylt. Fallskjermangrepet mot Fornebu ble avlyst, men Bf 110 flyene fortsatte mot Oslo der de viklet seg inn i kamper med norske Gladiatorjagere. I den korte men hissige luftkampen ble 2 Bf 110 skutt ned og 2 ble skadet. Tyskerne gjorde krav på to Gladiatorer skutt ned, og to ødelagt på bakken på Fornebu. Etter kampen var drivstoffsituasjonen så prekær at det ble bestemt å lande på Fornebu, til tross for at flyplassen fremdeles var på norske hender. Den første som landet var det senere så berømte nattjageresset, Helmut Lent. Skjønt landet...hans Bf 110, merket M8+DH, endte opp i ett hagegjerde like utenfor flylassområdet med begge understellslegger brukket tvert av! Den fascinerende historien om angrepet på Fornebu er fortalt i detalj i Cato Guhnfeldts utmerkede bok 'Fornebu, 9. April'. 12. April 1940 ble Luftflotte 5 opprettet, under kommando av Generaloberst Hans-Jürgen Stumpff. Etter de innledende kamper, gikk ZG 76s avdelinger i Norge til Værnes og Sola. 1. og 3. hadde på denne tiden blitt gjenforent med 2./ZG 76 (selv om det ikke vites nøyaktig når denne Staffelen kom til Norge): disse tre Staffelene utgjorde altså

tilsammen I./ZG 76. I. Gruppe hadde for det meste sin base i Ålborg i Danmark, med enkelte detatsjementer og avdelinger i Norge. En spesiell 'Sonderstaffel' ble stasjonert på Værnes fra 18. mai 1940. Det spesielle var at de ble utrustet med de såkalte 'Dackelbauch'



Bf 110 D med Dackelbauch

110erene, Bf 110D-0 og D-1/R-1 (produksjons-varianten) som hadde en stor droptank av tre under buken. Her kan det nevnes at tanken hadde en tendens til å henge fast etter at piloten hadde ytret ønske om å bli kvitt den! Med en slik tank full av bensindamp kan det ikke ha vært vanskelig å skyte dem ned, noe engelske piloter snart oppdaget. En slik Bf 110 var W.Nr. 3155, muligens merket M8+CB fra Stab I./ZG 76. Ett nydelig bilde av denne maskinen finnes i den nevnte bok av Cato Guhnfeldt. Disse maskinene deltok i Slaget om Storbritannia 15. August 1940, da 21 maskiner fra Ålborg i Danmark fløy eskorte for 72 He 111 og Ju 88 mot mål i midt-England. Raidet skulle vise seg å bli en katastrofe. De ble nemlig møtt av flere skvadroner Spitfires og Hurricanes. I den påfølgende kampen ble ikke mindre enn 8 He 111 og 9 Bf 110 'Dackelbauch' skutt ned, og

målene forble uberørte. Den første Bf 110 som ble skutt ned ble fløyet av I./ZG 76s Kommodore, Hptm. Restemayer. Flyet hans simpelthen eksploderte da tanken ble truffet. Etter disse kampene deltok Luftflotte 5 aldri mer i Slaget om Storbritannia. Den 17.

August 1940 hadde I./ZG 76 20 Bf 110D i Norge, hvorav 14 var operative. Gruppen var stasjonert på Sola og Værnes. Ikke lenge etter ble Gruppen overført til kontinentet. Ikke lenge etter kom en annen gruppe utstyrt med Bf 110, III./ZG 76 til landet. Denne Gruppen hadde blitt dannet fra I./ZG 1. Av denne grunnen bar deres Bf 110 koden '2N' istedenfor 'M8' som koden til de to første Gruppene av ZG 76.

Denne Gruppen ble sammen med Stab ZG 76 stasjonert på Sola.

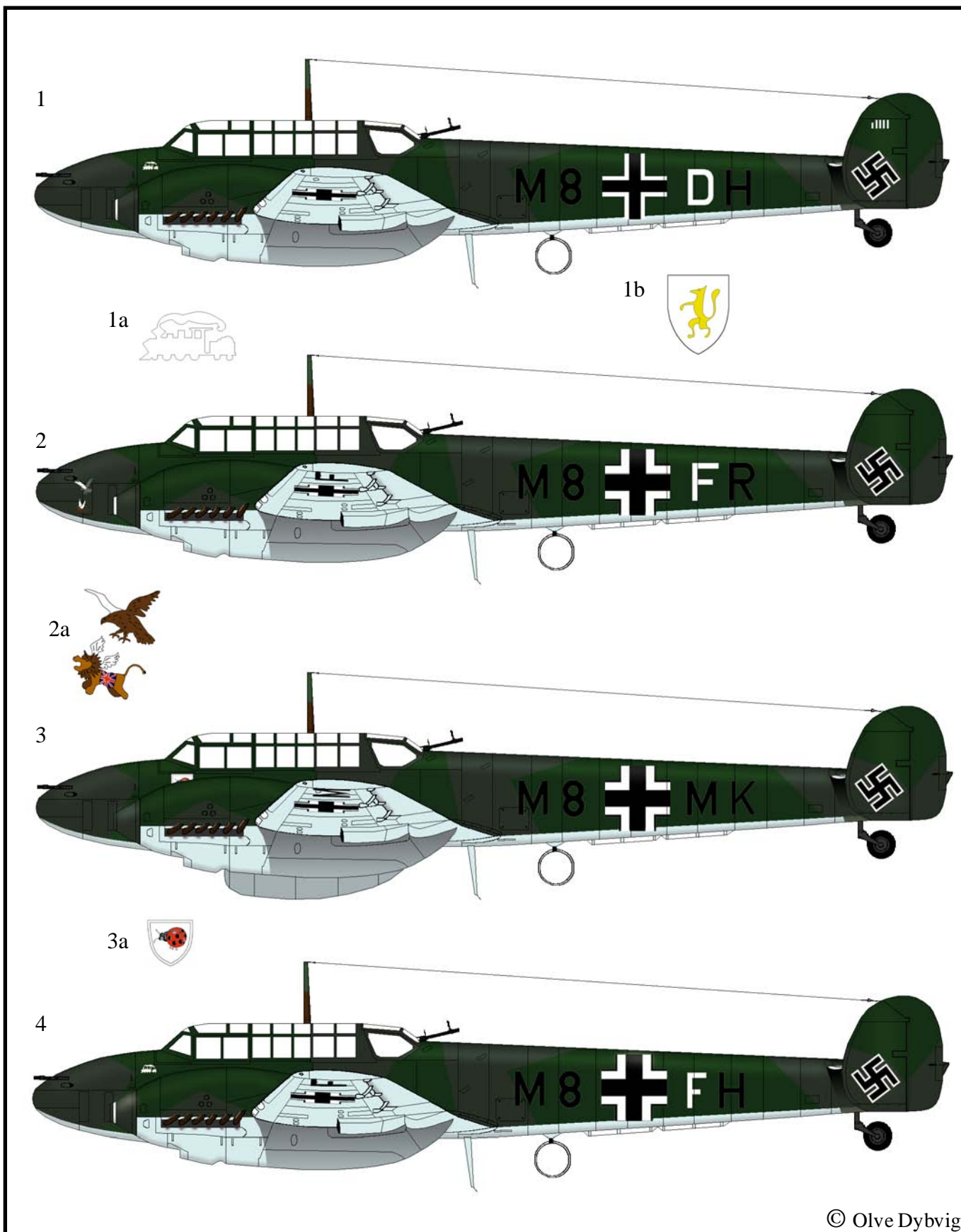
NYE AVDELINGER

Ikke lenge etter 9. April kom de første Bf 109 til Norge. De tilhørte II./JG 77 og opererte ganske intensivt over Sør og Vestlandskysten sommeren og høsten 1940. Oppgaven deres bestod i å beskytte og forsvare den tyske skipstrafikken. På denne tiden var Slaget om Storbritannia i full gang og tyskerne så tydeligvis ikke nødvendigheten av å beholde en enmotors jagergruppe i Norge der fiendtlige jagerfly ikke var å se! Derfor forlot II./JG 77 Norge mellom 12. Og 22. November 1940. Men det var likevel behov for eskorte-fly over



Messerschmitt Bf 110 D, Werk.no. 3155 fra ZG 76, Værnes 1940
Foto: Friedrich Volk Via Cato Guhnfeldt

- (1) Bf 110 C fra 1./ZG 76 (M8+DH), fra Fornebu 9.4.40. Fløyet av Lt Helmut Lent med Gefr. Walther Kubisch. Havareerte under landing. (1a) 1./ZG 76 (1b) I./ZG 76 sannsynligvis plassert på høyre side
- (2) Bf 110 C fra 7./ZG 76 (M8+FR), fra Herdla 1941. Sannsynlig fløyet av Lt Felix Brandis. Dette er noe usikkert. (2a) Merke for 7./ZG 76
- (3) Bf 110 D fra 2./ZG 76 (M8+MK), mest sannsynlig Sola 1940. Flyet har en stor (900 l) dropptank sentralt under. Dette flyet har muligens en D-3 lang hale. (3a) Merke for 2./ZG 76
- (4) Bf 110 C fra 1./ZG 76 (M8+FH), Sola april 1940



den lange kysten og Bf 110 var det perfekte fly for denne oppgaven med sin lengre rekkevidde og sine to motorer. En ny Bf 110 avdeling ble derfor overført til Norge, nemlig III./ZG 76.

Den nyanlagt flyplansen på Herdla utenfor Bergen skulle bli en av hovedbasene for denne luftstyrken. 12. November registrerte alliert etterretningstjeneste at Luftwaffes ledelse i Bergen fikk ansvaret for å bygge ut Herdla slik at basen kunne ta imot en Jagdstaffel og en Zerstörerstaffel. Ikke lenge etter at III./ZG 76 ankom ble det

oppdaget at Bf 110

styrken ikke var tilstrekkelig i seg selv, og en provisorisk Jagdkommando underlagt ZG 76 ble opprettet med Bf 109 E. Lite informasjon eksisterer om disse flyene. Typen er imidlertid kjent, ifølge tyske tapslister ble to Bf 109 E-4 rapportert skadet (70 %) under avgang på Herdla 2. og 5. Januar 1941 (henholdsvis W.Nr. 1441 og 0959). En Bf 109 E-4 (W.Nr. 3540) ble skadet på Sola 3. Januar under landing. En helt ny Jagdgruppe, I./JG 77, ble opprettet i Norge en knapp måned etterpå, den 1. Februar, med en styrke på 5 Bf 109 E. Og 7 piloter. Dette var en helt ny Gruppe som ikke hadde noe med tidligere Gruppe i JG 77 å gjøre. Den var den spede begynnelsen om det som skulle bli JG 5 'Eismeerjäger'. Grunnlaget for avdelingen var den tidligere nevnte Jagdkommando. Den 28 februar kom en ny gruppe piloter til avdelingen, en av dem var Franz Wienhusen som skulle bli en av de mer kjente tyske piloter i Norge på denne tiden. I slutten av april ble det bestemt at mesteparten av III./ZG 76 skulle trekkes ut av Norge, bare 7./ZG 76 og Stab ZG 76 skulle være tilbake i landet. Ledet av den senere så kjente Oberleutnant Felix Maria Brandis ble 7./ZG 76 med sine 15 Bf 110 overflyttet fra Sola til Herdla i mai 1941. I slutten av måneden ble avdelingen opptatt i I./JG 77 som 1.(Z)/JG 77.

Ringen var da på en måte sluttet. Først hadde vi en Zerstöreravdeling med enmotors jagerfly attachert, deretter kom en Jagdgruppe med en Zerstörerstaffel tilknyttet. Dette er et typisk



Bf 110 C, Werk.no. 3124, LN+D? , Kjevik 1941

Foto: via Marshall

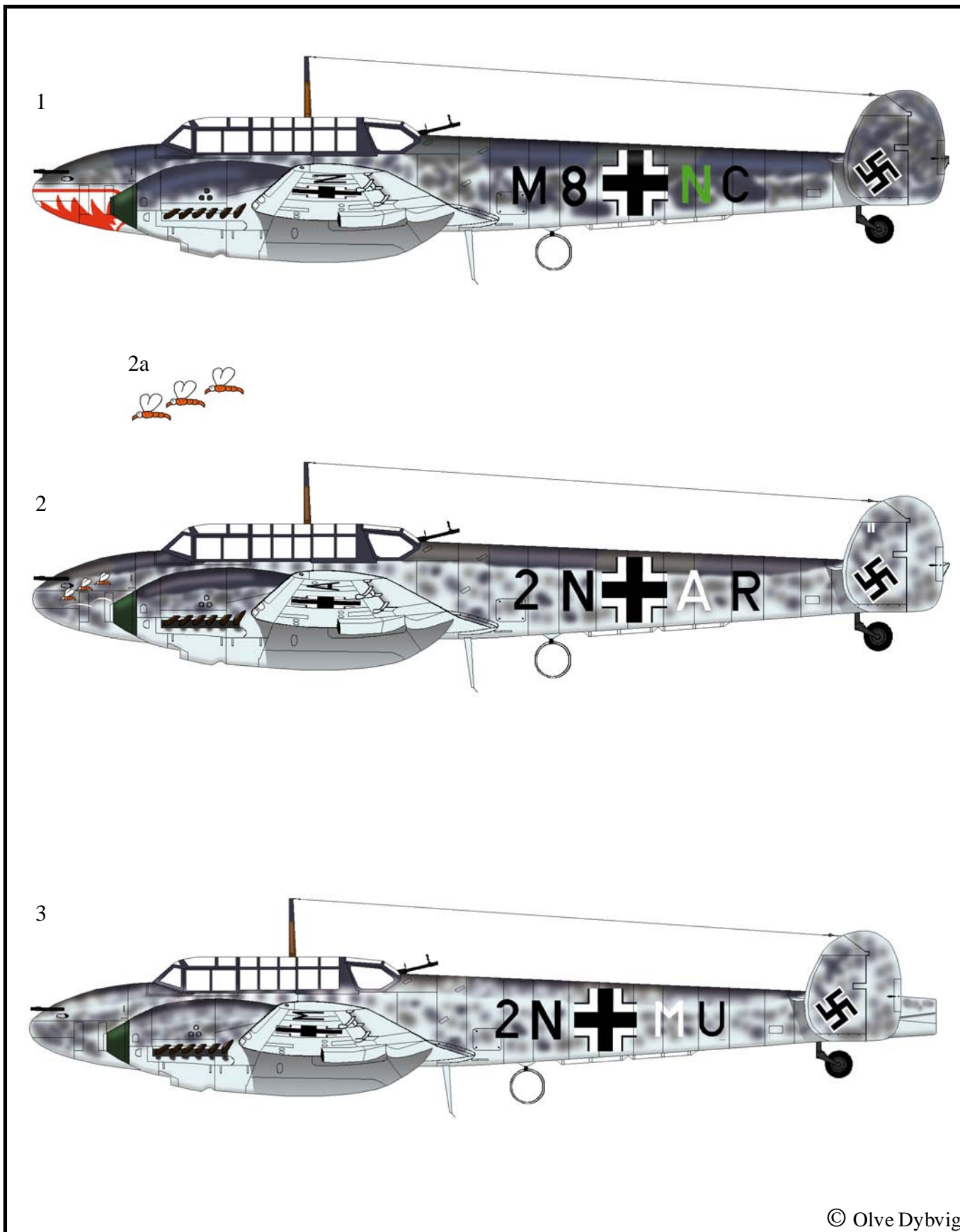
eksempel på tyskerenes forkjærlighet for å danne Jagdkommandoer og andre kortlivede avdelinger uten å tenke så mye på benevnninger og lignende. Kjennetegnen på flyene ble etter alt å dømme beholdt, selv om avdelingen skiftet staffelnummer. III./ZG 76 hadde endel tap og ulykker i denne perioden, utenom de Bf 109 E. Nevnt ovenfor. Noen få eksempler: En Bf 110D-3 (W.Nr. 4265) merket 2N+GS fra 8./ZG 76 gikk tapt under en 'Feindflug' fra Sola 16. Februar og en Bf 110E-2 (W. Nr. 3774) merket M8+WE fra Stab ZG III./ZG 76 ble skutt ned av luftvern over Shetland 23. Mars. BESØK

FRA KONTINENTET

En eller annen gang i 1941 var to noe spesielle Bf 110C nede på Herdla. En var fra Stab II./ZG 76, den såkalte 'Haifischgruppe'. Den hadde den markante haikjeften på nesen og var merket M8+NC. Den individuelle bokstaven var etter all sannsynlighet grønn, men det skal sies at på det ene bildet av maskinen virker den svært lys slik at det er en liten mulighet for at den er gul. Den andre var merket M8+IB og kom fra Stab I./ZG 76. Denne maskinen ble fløyet av et ess, noe de 19 hvite seiersmarkeringene (alle over briter) på haleroret indikerte. Piloten kan ha vært det senere så

Messerschmitt Bf 110

- (1) Bf 110 E fra Stab II./ ZG 76 (M8+NC), Herdla 1941. Dette flyet var sannsynlig bare nedom Herdla på sin vei nordover. Farger er mest sannsynlig 74/75/76 med grønn (eller gul) Stabsbokstav
- (2) Bf 110 C fra 7./ ZG 76 (2N+AR), Herdla 1941. Dette flyet var stasjonert på Herdla i 41. (2a) Vepse symbolet brukt på mange fly fra III./ ZG 76.
- (3) Bf 110 D-3, Werk.no 3377, fra III./ ZG 76 (2N+MU), Herdla 1941. Dette flyet buklandet på Herdla sommeren 41. Fløyet av Zitzelberger med Kiewit som radioperatør.



kjente nattjageresset Hans-Joachim Jabs. Merk at tidspunktet for disse to flyene besøk på Herdla ikke er sikkert, det kan ha vært i 1942.

VARIANTER

Alle Bf 110-ene som vi har snakket om så langt er av C eller D varianten, og muligens noen av E-typen. Forskjellen mellom disse er ofte minimale og av en innvendig natur så jeg har ikke prøvd meg på noen identifisering uten



Bf 110 på Kjevik 1941. Kode er enten LN eller 2N +?C
Foto: via Marshall

at jeg er sikker eller at det står oppført i ulike tapslister. Her må det også nevnes at selv de tyske tapslistene kan ta feil! Dette gjelder også for resten av dette heftet, men la oss anta at de er korrekte. Ifølge disse tyske tapslister opererte III./ZG 76 både Bf 110C-4, Bf 110D-3 og Bf 110E-2 våren 1941. En C-7 variant (merket 2N+KR) er også nevnt. Dette var den siste av C-serien og var forsterket for å kunne ta opptil 1000 kg bomber under skroget. C-7 hadde også fått den sterkere DB 601N motoren. D-varianten var en såkalt 'Langstrecken-Zerstörer', dvs en Zerstörer med ekstra lang rekkevidde. D-3 hadde en forlenging i halen som inneholdt en redingsflåte. En av denne typen tilhørte Stab I./ZG 76 og var merket M8+AB. Dette flyet hadde en enkelt 500 liters droptank plassert under buken. Denne installasjonen var sikkert mer sikkert enn 'Dackelbauch' typen, og var kanskje en lokal modifisering. Den er nemlig bare sett på noen

få Bf 110 i Norge 1940 så vidt vi kjenner til. E-varianten var også en spesialisert jager-bomber variant med mer panserplater og sterkere understellslegger og bombeoppheng under vingene

OVERFLYTTING

I juni 1941 ble 1.(Z)/JG 77 overflyttet fra Herdla til Krikenes. Dette var et ledd i de tyske forberedelsene til 'Unternehmen Barbarossa' - angrepet på Sovjetunionen. Som gikk av stabelen 22. Juni. III./ZG 76 var som nevnt i mellomtiden flyttet til Tyskland og deretter til Russland hvor de dannet grunnlaget for Schnellkampfgeschwader 210 - en avdelingen som skulle evaluere Bf 110-rens erstatning Me 210 i kamp. Sistnevnte var som kjent en total fiasko, og SKG 210 fortsatte med å fly Bf 110.

BARBAROSSA

Det gikk ikke så godt for tyskerne på Murmanskfronten som andre steder på østfronten 22. Juni 1941. Dårlig vær og andre forhold hindret angrep på russiske flystyrker og først flere dager senere begynte kampene for alvor. Den 24. Juni ble fire Bf 110 og fem Bf 109 ledet av Alfred Lowjeski overført fra Banak. Disse flyene dannet avdelingen som ble kjent som Jagdstaffel Kirkenes. Den 28. Juni var det en alvorlig bakkekollisjon på Kirkenes der Oblt. Kriegel fra Stab ZG 76 kolliderte med en Bf 109. Kriegel overlevde med skader, men skytteren hans omkom. Kriegel var på dette tidspunktet Jagdfliegerführer Nord-Norwegen og ble senere sjef for IV./JG 5. Staffeln fløy hovedsaklig eskorteoppdrag til Murmansk og andre mål på Kola-halvøya. Det første operative tapet kom 5. Juli da LN+ER ble truffet av russisk luftvern over Titovka-området og måtte nødlande. Første to uker senere ble mannskapet, Weyergang og Tigges, funnet døde i flykroppen av en finsk skitropp. 30. Juli 1941 for-

søkte Fleet Air Arm (FAA) å støtte russerene på nordfronten. To hangarskip med til sammen seks skvadroner, to kryssere og endel eskorteskip gikk da nordover for å angripe tyske skip de trodde lå i Kirkenes og Petsamo. Det viste seg raskt at britene hadde feilberegnet de tyske styrkene, de fant nesten ingen skip i målområdet. De ble derimot møtt med sterke tyske flyformasjoner. Bf 109 fra 1./JG 77, Bf 110 fra 1.(Z)/JG 77 og til og med Ju 87 Stukas fra IV.(LG 1 møtte britene i lufta. Under de harde kampene tapte britene totalt 12 fly. De forholdsvis beskjedne tyske tapene bestod av en Ju 87 (merket L1+EW) og en Bf 110. Sistnevnte ble fløyet av Lt. Karl Fritz Schlosstein og var merket LN+DR. Den ble skadet av kuler fra en Fairey Albacore og måtte nødlandet på sjøen. Både Schlosstein og skytteren, Gfr. Gutsche ble redet fra det iskalde vannet. Utover høsten 1941 fortsatte 1.(Z)/JG 77 med sin del av krigen på nordfronten. Det var for det meste eskorte og jagerbombeoppdrag som stod på timeplanen, men avdelingen fløy også

de mer populære 'Freie Jagd'. Stab ZG 76 var også aktiv og sjefen for denne avdelingen, Hptm. Gerhardt Schaske kunne notere seg for flere seire sensommeren 1941. Han hadde til og med utviklet en egen taktikk: dekket av en Bf 109 fløy han mot fiendens flyplasser og angrep de russiske flyene mens

de tok av. Kanskje ikke helt stuerent, men denne taktikken fungerte helt i alle fall helt greit frem til 4. August 1941 da han ble truffet av luftvern og omkom. Schaschke hadde da 20 nedskytninger. På denne tiden hadde Zerstererstaffelen ingen egentlig Staffelpatän. Offiserene fløy selv operativt og flere av dem som var egnet til å lede

staffelen omkom eller ble tatt til fange. En av dem var Schaschke, en annen var Major Erich Groth. Han tilhørte opprinnelig Stab II./ZG 76 og fløy en Bf 110C merket M8+KC med en haikjeft på nesen. 11. August 1941 skulle han og skytteren Uffz. Herbert Muche til Kirkenes, sannsynligvis for å ta over kommandoen av 1.(Z)/JG 77. De kom aldri frem. Først to år senere ble vraket av flyet funnet nord for Bergen. Groth hadde på denne tiden 12 luftseire, alle markert i hvitt på haleroret.

NØDLANDING I SVERIGE

I september 1941 inntreffer en noe spesiell episode i Sverige. To av tre Bf 110 som overflyr Nord-Sverige nødlander i Pajala og Tärendö. Det er Bf 110E-1, LN+KR, W.Nr. 4113 fløyet av Lt. Reichel, og Bf 110E-1, LN+FR, W.Nr. 4114 fløyet av Lt. Brandis. Begge disse maskinene ble midlertidig konfiskert av svenskene og omhyggelig fotografert. Bildene (ca 80) finnes vistnok i Sverige den dag i dag. Noen av disse kan sees i Bo



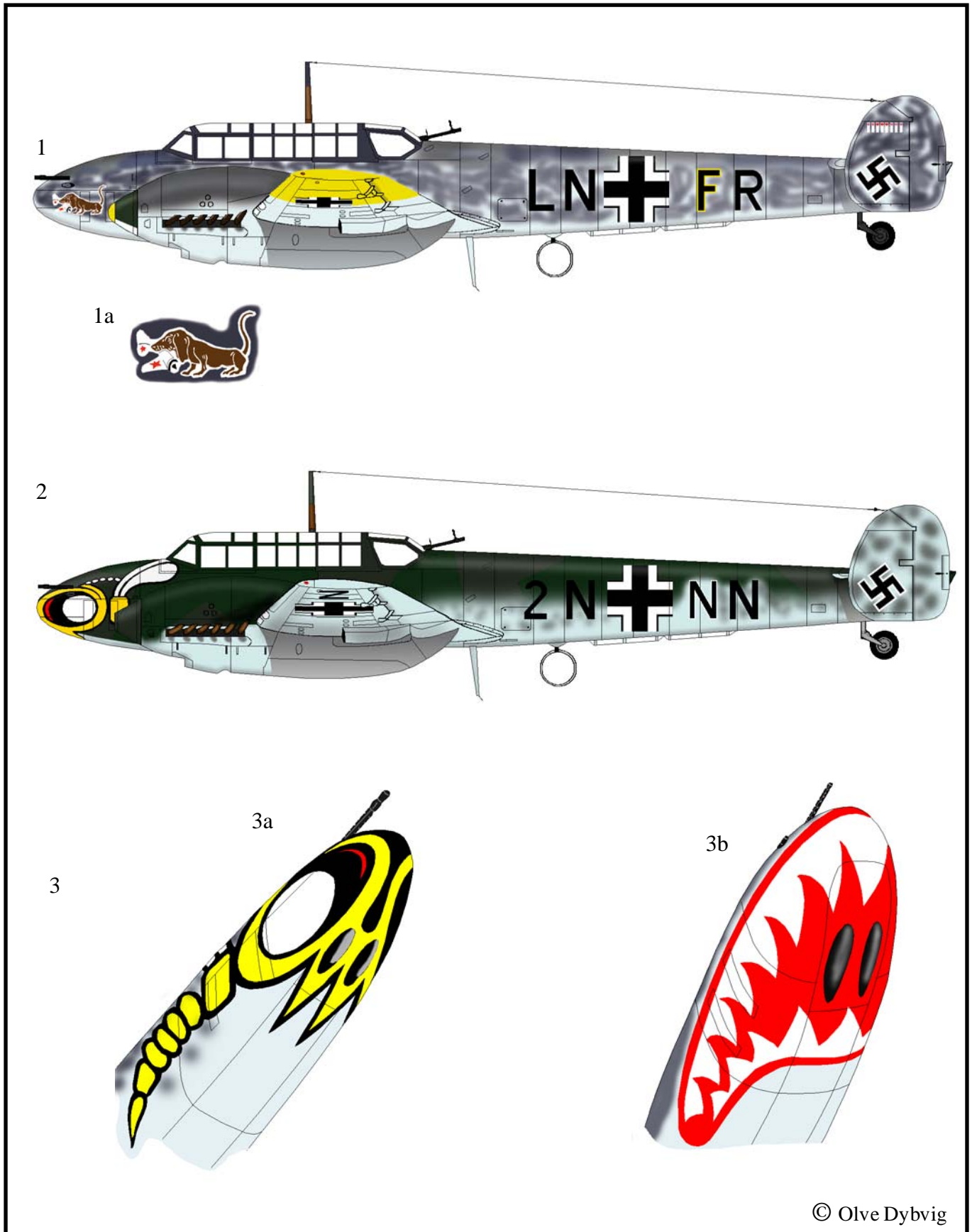
Bf 110, LN+KR, Nord Norge 1941. Hvit spinner med gul tipp og gul outline på bokstaven K

Widtfeldts bok. Flyene ble til levert tilbake til tyskerne den 18. (LN+FR) og 20. September (LN+KR).

NYE MANNSKAP

14. September 1941 er en viktig dato i Zerstereravdelingens historie. Da kommer 5 nye besetninger til Kirkenes fra

- (1) Bf 110 C fra 1(Z)/JG 77 (LN+FR), Nord Norge. (1a) Dachshund merket til 1(Z).JG 77
- (2) Bf 110 C fra Kjeller 1941. Flyet er tydeligvis nettopp overhålt og har fått påført koden 2N+NN over den gamle. Flyet skal antagelig overføres til 5./ZG 1 fra III/ZG 76
- (3) Detalj tegning av plassering av nesemerkene til ZG 1 (3a) og haikjeftermerke til ZG 76 (3b)



Zerstörerschule Neubiberg via Sverige. En av disse 10 skal for stor betydning for 1.(Z)/JG 77 og JG5 i årene som kommer, nemlig daværende Feldweibel Theodore Weissenberger. Problemet for zerstörerstaffelen nå er ikke mangel på mannskap men en nesten akutt mangel på fly. De er derfor tvunget til å skifte på dem. I tillegg kommer flere tap, både operative og under ulykker. 15. September omkommer Lt. Hoffmann som er en av de gamle medlemmene av 1.(Z)/JG 77, i luftkamp med flere

Polikarpov I-

16. Han hadde da oppnådd tre luftseire. 24. Oktober er en viktig dag for Theodore Weissenberger. Lt. Brandis leder en liten formasjon av Bf 110ere mot en rapportert russisk jagerflystyrke over Liza. Styrken består av gamle todekkere av typen Polikarpov I-153. Kl. 12.35 kommer Weissenberger bak en av disse og skyter den ned. Det er hans første av i alt 208 luftseire.

MOT ÅRSSKIFTET 1941/42

De tre siste månedene av 1941 blir brukt til offensive oppdrag mot russerene, hovedsaklig eskorteoppdrag for Stukas, men også jakt på lokomotiver langs Murmanskbanen og en annen Freie Jagd. Må nærmer imidlertid den russiske vinteren seg med stormskritt, og dette fører til flere problemer. 15. Desember styrter Lt. Eberhardt Reichel med skytter Gfr. Günther Böhmer i den tidligere nevnte LN+KR. Ulykken inntreffer like etter avgang og skyldes sannsynligvis dårlig sikt som følge av den intense kulden (- 20 C).

OMORGANISERING

25. Januar 1942 omorganiseres jagerflystyrkene i Norge og Finland med opprettelsen av JG 5. Grunnlaget for denne nye Jagdgeschwaderen var I./JG 77 og 1.(Z)/JG



Bf 110 Fotografert på Herdla 1941. Kode er 2N+??
Foto: Halvor Sperbund

77. 1.(Z)/JG 77 ble fra nå av hetende 6.(Z)/JG 5. Zerstörerstaffelen opererte likevel på denne tiden mer eller mindre uavhengig av de andre Stafflene i JG 5. Som nevnt fløy de fremdels med staffelbokstaven for 7. Staffel, nemlig 'R'. Denne betegnelsen var imidlertid ikke lenge i bruk. Da III./JG 5 ble opprettet 16. Mars 1942 ble navnet skiftet til 10.(Z)/JG 5, sannsynligvis for å unngå forvirring med nummereringen. Nå ble Staffelen satt under direkte kommando av Geschwaderstabens som på denne tiden lå i Oslo. Først i juni flyttet denne endelig til Petsamo.

1942

24. Januar 1942 skjøt Weissenberger ned to russere mens han fløy LN+IR, det var hans 2. og 3. seier. Nå hadde Weissenberger fløyet total 39 tokt så vi forstår at det hadde vært mange forholdsvis begivenhetsløse tokter siden hans første seire tre måneder tidligere! Weissenberger flyr som oftest 'Paula', eller LN+PR, men som nevnt gikk flyene mye på rundgang. 2. Februar omkommer

Staffelkapitän Oblt. Felix Maria Brandis da hans Bf 110 (W.Nr. 2546) krasjet under forferdelige værforhold på den dypfryste Pjawsjøen. Skytteren Baus overlever med store skader .22. Juni ble til slutt den siste gruppen i JG 5 opprettet med den tidligere nevnte Hptm. Kriegel som Gruppekommodore. Fordi denne gruppen, IV./JG 5, innholdt en 10. Staffel var det nødvendig med nok en navnedring. Den fikk nå den benevnningen som er mest kjent og brukt i ettertid, nemlig 13.(Z)/JG 5. Dette navnet skulle holde i over 2 år. Fremdeles stod Zerstörerstaffelen til JG 5s rådighet, og fremdeles fløy den en blanding av eskorte og jagerbombeoppdrag. 15. Juni, nesten et år etter Barbarossa, fløy avdelingen sitt 1500. tokt mot russerene; det skulle si noe om intensiteten i kampene! Utover høsten 1942 endrer karakteren av oppdragene seg noe. Oftere og oftere blir 13.(Z)/JG 5 satt inn mot bakkemål. Staffelen har nå også fått flere eksemplarer av Bf 110F-typen. Denne typen dominerer tapslistene utover sommeren og høsten 1942. Lt. Hans-Bodo von Rabenau ble skutt ned i en Bf 110F-2 (W.Nr. 4547) av flere russiske jageren ver Pori. Maskinen var merket LN+MR. En annen Bf 110F-2 forsvinner for alltid den 4. September under overføring fra Pori til Kirkenes. Kanskje den mest interessante Bf 110F er en F-2/Trop, W.Nr. 5052 merket LN+NR som gikk tapt 11. Januar 1943. LN+NR befinner seg i dag i England i påvente av en restaurering og er en av flere Bf 110 som skal bringes tilbake til sin tidligere tilstand! F-typen er en problemvariant. Noen kilder, som Monogram Publications ved George G. Hopp, mener at den ser nesten helt ut som en Bf 110G med den samme typen motorcowlinger som denne og at de således bare skiller seg i små detaljer. LN+NR er som nevnte n Bf 110F-2/Trop, men har helt klart motorcowlingene til G-typen. Andre publikasjoner (som Squadron/Signals) mener at den er mer like en Bf 110C/D/E variant med dypere radiatorer under motoren. Det finnes flere bilder av sistnevnte variant, og denne har aldri fått noen egen betegnelse utenom Bf 110F. Av denne grunn regner vi at varianten med de dype radiatorene faktisk er Bf 110F. For jagerbombeoppdrag ble flyene forsynt med et oppheng for to 250 kilos bom-

ber under skroget, og i enkelte tilfeller to eller fire ETC 50 under vingene for 50 kilos bomber. Zerstörerene har for det meste operert fra Petsamo og Kirkenes, men mot slutten av 1942 var staffelen spredt over flere baser. I tillegg til Petsamo og Kirkenes ble også Rovaniemi og Alakurtti i Finland hyppig brukt. Det var ikke bare russiske jagerfly og luftvern som skapte problemer under slike oppdrag. 11. Oktober omkom en pilot da en bombe under flyet hans eksploderte mens maskinene fremdeles befant seg på bakken. En Bf 110 blir fullstendig ødelagt, og to andre skadet. Som om ikke dette var nok fløy en av motorene mer enn 20 meter bortover og traff en tropp marsjerende bygningssoldater. 12 av disse omkom og flere andre ble alvorlig skadet.

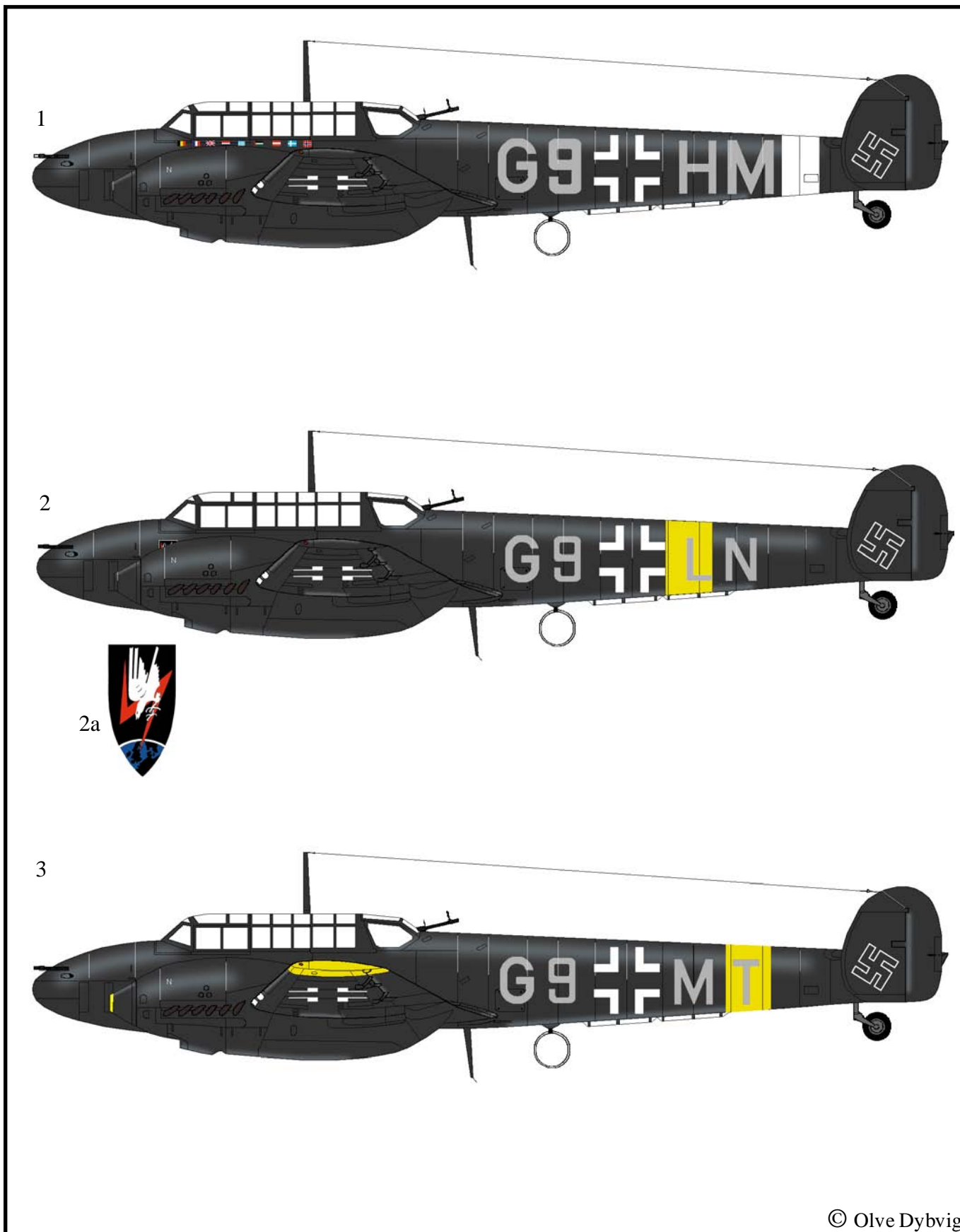
NATTJAGERE PÅ BESØK

I slutten av 1941 og det meste av 1942 var Zerstörerstaffelen og Stab ZG 76 de eneste avdelignene med Bf 110 i Norge. I februar 1942 kom det imidlertid andre avdelinger på besøk til landet. Foranledningen til dette besøket var den freidige utbrytningsaksjonen til de tyske slagkrysserene Scharnhorst og Gneisenau. Mellom den 11. Og 13. Februar gikk disse skipene og deres eskorte gjennom den engelske kanal på vei fra Brest til Kiel i fullt dagslys! 'Unternehmen Cerberus' var en stor suksess for tyskerne og en like stor fadese for RAF som ikke klarte å skade de tyske skipene tross gjentatte torpedo og bombeangrep. En del av suksessen skyldes uten tvil Luftwaffes utmerkede eskorte (organisert bla. av Adolf Galland) som opprettholdt patruljer over skipene gjennom hele overfarten. Luftstøtten strakte seg imidlertid lengre enn det. I forbindelse med den siste delen av operasjonen og like i etterkant av den ble flere Nachtjagdstaffels overført til Lista hvor de ble værende til i alle fall 25. Februar. De var også innom bla. Herdla i denne perioden der W. Nr. 4384, G9+HM, havarte den 20. Februar. Denne flystyrken bestod av en god blanding av nattjagere fra NJG 1 og NJG 3 (se forøvrig kapitlet om Merking og kamuflasje)

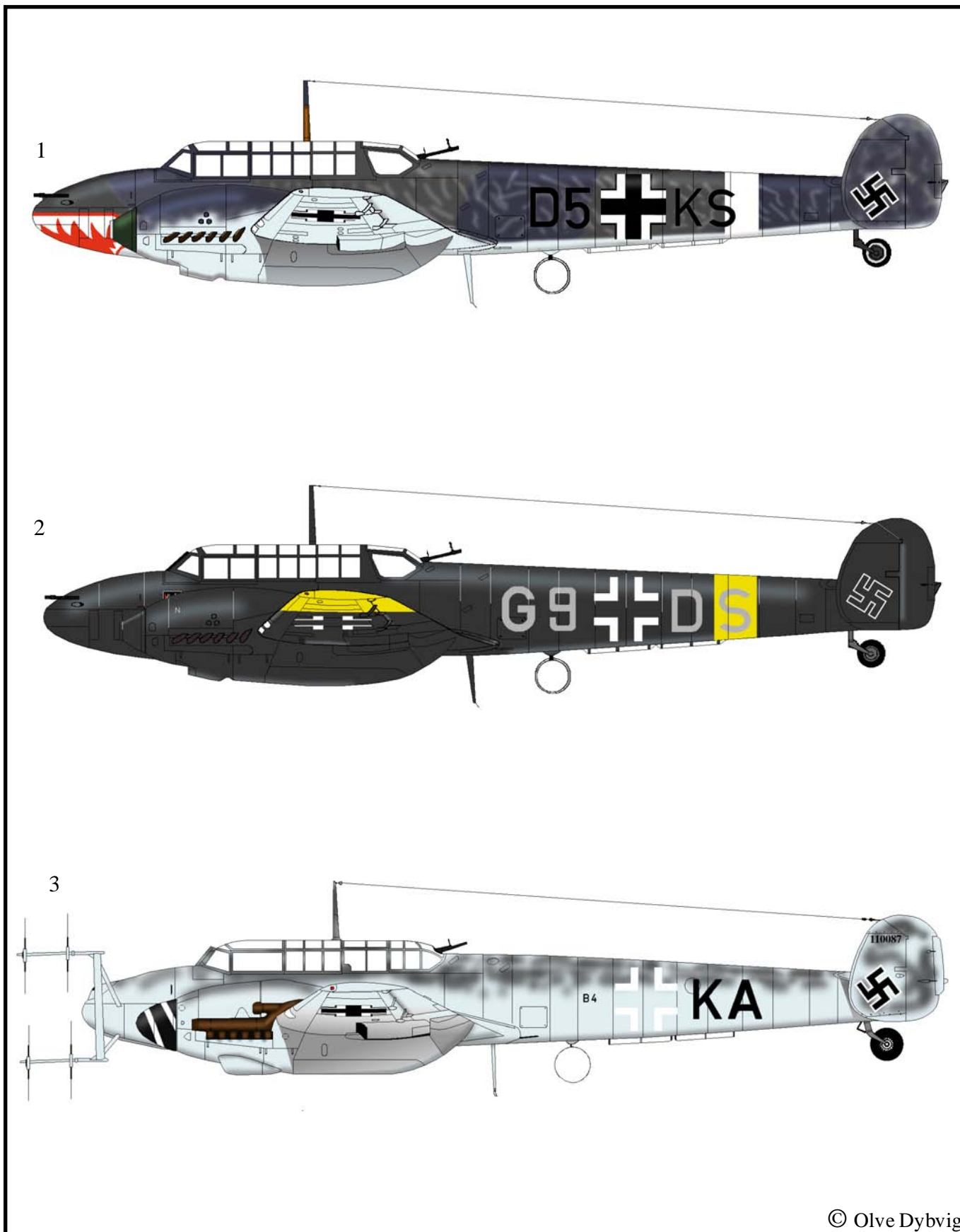
1943

Da krigsåret 1943 opprant, så det ikke så lyst

- (1) Bf 110 C fra 4./NJG 1 (G9+HM), Herdla februar 1942. Flyet var i Norge for å beskytte krysseren Prinz Eugen og Admiral Scheer. Flyet havarerte under landing på Herdla
- (2) Bf 110 C fra 5./NJG 1 (G9+LN), Trondheim 23.2.42. Fløyet av Heinz Wolfgang Schnauffer med Fritz Rumpelhardt som radiooperatør. Samme oppdrag som G9+HM. (2a) Nattjageremblem (England-blitz)
- (3) Bf 110 C fra 9./NJG 1 (G9+MT), Lista februar 1942. Flyet var der i forbindelse med Operasjon Donnerkeil. Dvs utbruddet gjennom kanalen med Scharnhorst, Gneisenau og Admiral Hipper



- (1) Bf 110 C fra 8./NJG 3 (D5+KS), Lista februar 1942. Flyet var på Lista sammens med G9+MT. Båndet rundt halen er enten gul eller hvit
- (2) Bf 110 fra 8./NJG 1 (G9+DS), Vest Norge 1942. Dette flyet hadde 3 manns besetning.
- (3) Bf 110 G4 Werk.no 110087 fra Nactjagerstaffel Norwegen / 4./NJG 3, (B4+KA). Kjevik 1945.



ut for de tyske styrkene. Situasjonen i Afrika var uholdbar, den 6. Arme i Stalingrad var fremdeles omringet uten særlig håp om unnsetning og amerikanerne og britene hadde begynt bombing av tyske byer og mål døgnet rundt. Denne situasjonen krevde at mindre viktige frontavsnitt måtte avse kampfly i ett forsøk på å motvirke de alliertes offensiver. I Nord-Norge hadde bombefly avdelingene begynt tilbaketrekningen allerede i november 1942. I. og III./KG 26, og II. og III./KG 30 samt I./KG 60 forlot Norge denne måneden. Tilbake var bare Stab og I./KG 30, men disse satte også kursen sørover i begynnelsen av det nye året uten å ha fløyet flere oppdrag mot konvoitrafikken. En enslig Gruppe med Ju 87 var alt Luftwaffe hadde av bombefly i Nord-Norge på denne

tiden. De operative toktene til 13.(Z)/J.G. 5 fikk av denne grunn mer og mer karakter av bakkeangepoppdrag. Og russerene hadde nå begynt å få mer moderne fly fra USA og England. Ting tydet også på at russerene hadde lært av sine

store tap året i forveien og delvis hadde forandret taktikk. Nå kopierte de mer eller mindre de velprøvede tyske taktikkene, til dels med stort hell. Allerede 5. Januar 1943 opplevde Zerstörerstaffelen sitt første tap dette året. Det var Lt. Forst og Uffz. Hitzinger som i Bf 110 LN+RR krasjet vest av Kemijärvi på grunn av motorproblemer. Litt over en måned senere skjer det ett annet uhell. Otto Weissenberger, bror av den mer kjente Theodor, må nødlande med sin Bf 110 etter at begge DB 601 motorene stopper. Mannskapet må gå ned i ulendt terreng og er således i alvorlige vanskeligheter. Theodore Weissenberger, som ble overflyttet fra staffelen

til 6. /JG 5 i begynnelsen av september 1942, organiserer en storstilt leteaksjon i en Storch. Den første turen er uten resultat, men under den neste finner de flyet og de to skadede mannskapene. Otto og skytteren, Wilhelm Pfeiffer, blir fraktet til Alakurtti for behandling.

LOK-JAGD MED TRAGISKE FØLGER

Murmansk-banen er livsviktig for russerene. Det er eneste kommunikasjons linjen mellom denne viktige havnen og resten av landet, faktisk den eneste isfrie russerene har. Zerstörerene flyr ofte oppdrag, såkalte «Lok-Jagd», over denne banen. Og det er slett ikke farefritt! Ett eksempel på dette er toktet den 28. Februar 1943. LN+SR blir angrepet av



russiske jagere og skadet. Mannskapet er Oblt. Oskar Maertins med skytter Uffz. Steinbeck. Den skadete 110eren er tvunget til å nødlande på russisk territorium, noe som er jevngodt med fangenskap. Nødlandinge forløper uten problemer, og man går ut ifra at besetningen er tatt til fange. Først senere får man vite at Maertins faktisk skjøt seg selv før han kunne bli tatt, mens Steinbeck valgte å falle i russernes hender.

Å KJEMPE PÅ TOM MAGE

En skulle tro at å fly kampoppdrag på tom mage var noe en helst ville unngå. Oblt. Max Franzisket var av en annen oppfatning. Han

spiste som regel aldri før ett oppdrag på grunn av overtro.. Det vil si, nesten aldri. Under en mellomlanding i Kiestinki blir han tilbudt en tallerken med svært god mat. Franzisket takker først nei, men duften overtaler ham snart og han setter seg til å spise. Etter å ha satt halvparten av måltidet til livs, reiser han seg og utbryter; «Nein! Vor 'nem Feindflug esse ich nicht!». Og under oppdraget skjer det! Messerschmittens hans blir truffet og Franzisket må nødlandet bak fronten. Skal han lide samme skjebne som så mange andre piloter og skyttere - russisk fangenskap? Weissenberger vil forhindre det. Han farer avgårde til Kiestinki, finner en Storch og begynner leteaksjonen. Og faktisk lyktes det ham å hente mannskapet like før de faller i russerenes hender. Ifølge «Zisket» ville han ikke ha kommet tilbake om han hadde spist opp hele måltidet. Overtro eller virkelighet, hvem vet?

NYE MESSERSCHMITTER

I de første ukene av februar måned mottar 13.(Z)/JG 5 de første av den nye varianten av Bf 110 de vil bruke resten av krigen - Bf 110G-2. Denne nye Zerstörer er ett indirekte resultat av problemene med Me 210. Som kjent skulle sistnevnte egentlig erstatte Bf 110 som Luftwaffes Zerstörer, men på grunn av store problemer med stabilitet og manøvreringsevne, ble Me 210 til slutt kanselert. Bf 110 måtte derfor fortsette som Zerstörer og Messerschmitt

fabrikken finner det nødvendig å forbedre flytypen. Allerede i 1941 hadde Dipl-Ing. Messerschmitt foreslått en Bf 110 med de sterkere DB 605 motorene som snart ville bli tilgjengelige. Da RLM endelig innså at Me 210 ikke vil kunne utvikles som en god avløser for Bf 110, blir dette forslaget tatt opp igjen og typen Bf 110G godkjent for produksjon



Bf 110 C/D/E LN+ZR fra Nord Norge 42-43. Merk de lyse tallene som er uvanlig for 110 i Norge. Foto: Valtonen

RUSSERNE PÅ OFFENSIVEN

Denne våren blir det klart at russerene ikke bare har erstattet sine store tap, men at nye

avdelinger også er opprettet. Den viktigste oppgaven for de tyske styrkene denne våren er ikke offensive operasjoner som året før, men snarere stikk motsatt; å beskytte egne forsyningslinjer til frontlinjene og da særlig Petsamo. Russerene ser det åpenbart som sin viktigste oppgave å angripe disse, og store flystyrker settes inn. Skiftet i prioritet merkes også av Zerstörerstaffelen. Eskorteoppdrag for konvoier eller «Deckungsflüge» blir vanlige utover mars og april. Mandag 29. Mars for eksempel, gikk syv Pe-2 til angrep på en konvoi like ved Makkaur og kom i kamp med 13.(Z)/J.G. 5s Bf 110. Ikke mindre enn seks av de syv russerene ble skutt ned. Ett annet eksempel på en slik operasjon er 1. Mai 1943. Da går en russisk formasjon bestående av 6 Il-4, tre Pe-2 og 4 eskorterende P-39 til angrep på en konvoi ved Kvalsnes. En Bf 110 fløy av Obfw. Renke fra den tyske eskorten skjøt ned en av bombeflyene, men måtte selv nødlande på sjøen. Renke ble funnet livløs i sjøen av en minesveiper, Bordfunkeren ble med Bf 110eren til bunns. I begynnelsen av juni måned har J.G. 5 bare ca. 70 jagerfly å rutte med i tillegg til de få Bf 110 i 13.(Z)/J.G. 5. Dette tallet øker til 86 den neste måneden, men dette er lite med tanke på motstanderens styrker og de oppgave som blir pålagt Luftflotte 5's jagerkomponent. I juni 1943 finner noen av de mest intense luft slagene som involverer Bf 110 sted. 19. Juni går russerene igjen til angrep på kysttrafikken, men de må fremdeles betale for det. Hele 11 fly blir skutt ned, de tyske tapene begrenser seg til en enslig Bf 110. Til nå har Staffelen ikke mindre enn 28 falne og 4 savnede, det utgjør 16 komplette Bf 110 besetninger! Avdelingen har Mao tap som tilsvarer hele staffelens operative styrke. Nye mannskaper har kommet til, men hvert tap er likevel et smertefullt tap av kamerater og en tapping av avdelingens operative styrke. Selv om eskorteoppdragene til en viss grad dominerer blir det tid til ett og annet jagerbombeoppdrag, som det den 24. Juli mot russiske artilleristillinger på Fiskerhalvøya. Dette mønsteret fortsatte utover sommeren 1943; russerene angriper konvoiene med tapperhet og innsatsvilje men må betale dyrt for de magre resultatene de oppnår. Likevel, deres

angrep binder de fåtallige tyske jagerflyene til eskortetjeneste når de er sårt behøvd til andre oppdrag av mer offensiv karakter. Ikke bare Zerstörerene, men også II. og III./J.G., 5 er involvert i disse slagene. Og det er ikke bare pilotene som er i fare, ganske ofte hender det at en Bf 110 lander med en død skytter. 25. Juli er det Fw. Robert Hink som er den uheldige. I kamp med 20 Pe-2 og 15 russiske jagere klarer de tyske jagerene å forhindre ett angrep på en tyske konvoi. 18 russere må bite i tundraen, men oblt. Kohlweiss Bf 110 får treffere i glassdekslet og Hink dør av en treffer i hodet. Også i august fortsette konvoi angrepene. Russerene har begynt å angripe de tyske flyplassene ved Svartnes, Petsamo og Salmijärvi som avledningsmanøvre og dette fører til flere tap blant mannskap og materiell. Nå er forsvaret blitt så viktig at tyske jagerflyvere blir satt inn som egne «Jagdleitoffiziere» for å bedre koordinere konvoiforsvaret med de begrensede styrkene man har til rådighet.

ESKORTEOPPDRAG LANGS VESTKYSTEN

I september kommer det endelig en velkommen avveksling fra de farlige oppdragene i det iskalde nord. Lommeslagskipet «Lützow» skal nå flyttes fra Altafjorden til baser i Tyskland og man trenger eskorte under flyttingen. Hvem er bedre egentlig enn 13.(Z)/J.G. 5? Selv om Bf 110 har en lang rekkevidde sammenlignet med Bf 109, er det nødvendig med mange mellom landinger for å nå deres nye operative base på Sola.. Det tekniske personalet reiser med en Ju 52, men de 10 Bf 110erene må mellomlande i Bodø, Trondheim og Herdla før de når Stavanger-Sola. Og uhell forekommer som kjent; bare 6 av de 10 110erene når frem, men heldigvis kommer ingen til skade. Deretter begynner eskortetjeneste opp og ned vestlandskysten. Og til slutt går det galt. De tyske marinegastene er åpenbart nervøse for selv om korrekt kjennings kode er gitt, begynner skipene å skyte på sin eskorte! Oblt. Ziegenhagen får en fulltreffer i skroget som ødelegger oljetilførselen til den høyre motoren og følgelig må han nødlande. Herdla ligger nærmest og siden bare Schlosstein har vært der

før, eskorterer han sin skadede kamerat til plassen. Dette er bare ett av de mange uhell denne operasjonen medfører. Snart er avdelingen tilbake på Eismeerfronten igjen, der kampene fortsetter. Og nå skal de miste flere kamerater, om enn på en noe mer «fredelig» måte. Oberkommandoen har nemlig tenkt å danne en Nachjagdstaffel innen Luftflotte 5, og de mer erfarne mannskaper blir beordret til Tyskland for «Umschulung». De som drar inkluderer bla. Schlosstein. Hptm. Herbert Treppe overtar i desember som ny sjef for avdelingen.

ANDRE AVDELINGER MED BF 110

I denne perioden (1943-44) var det få avdelinger ved siden av 13.(Z)/J.G. 5 som brukte Bf 110, jeg har bare funnet to stykker og begge disse var til tider helt eller delvis samordnet med Zersterer staffelen eller delte fly med den. En var nattjageravdelingen som ble opprettet sommeren 1943, den andre var Wettererkundungsstaffel eller «Wekusta 5». Sistnevnte hadde (så langt jeg vet) en enkelt Bf 110G-2 som de brukte under operasjoner i Nord-Norge. Flyet var merket «D7+MR» (mer om det under «kamouflasje og merking») og var etter sigende brukt av Zerstererstaffelen til tross for at den tilhørte en annen avdeling. Det vites ikke om flyet ble brukt til rene rekognoserings tokter eller kampoppdrag. Mangelen på droptanker kan tyde på at den ikke ble fløyet langt inn over fiendens territorium.

JULE OG NYTTÅRSFEIRINGEN SOM BLE AVLYST

Jule og nyttårsfeiringen blant de tyske styrkene Nord - Norge er kjent for å bli litt «fuktig». På denne tiden har Kriegsmarine planlagt å gjennomføre et storangrep på en Murmanskkonvoi (angrepsstyrken inkluderer bla. Scharnhorst) Så det er vel ikke så rart at Fliegerführer Nord (Ost) forbyr mannskapene å feste og ikke minst å innta alkoholholdig drikke på julaften! Mannskapene blir satt på beredskap gjennom romjulen, noe som selvsagt ikke er så populært. Først den 27. Desember ser været ut til å tillate noen form for feiring og mannskapene benytter seg av sjansen. Så. kl. 3 om natten til

28 desember ringer vakttelefonen. Mannskapene får tre korte ordrer å forholde seg til;

1. Avbryt feiringen og gå til sengs!
2. Kl. 6 skal flyene være lastet med bomber
3. Kl. 8 skal flyene fly bevæpnet oppklaring over sjøen og angripe alle fiendtlige skip man får øye på.

Treppe mener at angrep mot større fiendtlige krigsskip er rent selvmord med så uerfarne mannskaper han har under seg, og er således svært skeptisk til disse ordrene. Først senere får Treppe vite bakgrunnen for dem. 26. Desember ble nemlig Scharnhorst senket av Duke of York uten engang å ha sett det engelske slagskipet. Det finnes knapt overlevende og dette tapet har fått Der Führer personlig til å beordre 13.(Z)/J.G. 5 til angrep på de fiendtlige skip for å hevne tapet av Scharnhorst. Treppe har fått endel koordinater av sjefen sin, og i de sene nattetimer sitter han og hans underordnede og fordeler de ulike områdene mellom seg for patruljering. Den neste morgenen er landskapet dekket av en tett tåke som muliggjør ett slikt oppdrag som Hitler selv har forlangt. Mannskapene i 13.(Z)/J.G. 5 er ikke nedbrutt over dette selv om tapet av Scharnhorst og dets mannskap selvsagt gikk innpå dem. 1943 hadde vært ett begivenhetsrikt år for Zerstererstaffelen, med nye maskiner, intense defensive operasjoner og mange tap og seire. Den 30. November 1943 hadde staffelen følgende fly til rådighet:

- 1 Bf 110G-0
- 11 Bf 110G-2
- 2 Bf 110G-4
- 2 Bf 110F-2

Som man ser var hoveddelen av flyene av G-2 typen. Merk at ingen C, D eller E varianter var i bruk lengre. De to G-4 nattjagerene tror jeg at må være skrivefeil eller en misforståelse; undertegnede har aldri sett slike i bruk av 13.(Z)/J.G. 5 i Nord Norge eller Finland. Det er likevel en mulighet for at de kan være flyene brukt av den provisoriske nattjager-

avdelingen som hørte under Zerstörerstaffelen. Det er også interessant å merke seg at to enslige F-2 var i bruk, kan det være de to som overlevde krigen (se senere oversikt)!?

1944

Nå nærmer det seg slutten for Zerstöreravdelingens tid på Eismeerfronten. Året begynner med forflytning til Kiestinki den 9. Januar. Her var en provisorisk «Nahkampfgruppe Süd» blitt opprettet med det formål å angripe mål langs Murmanskbanen, et kjent mål for Zerstöreravdelingen. 13.(Z)/J.G. 5 blir nå en del av denne kampgruppen sammen med noen Jagdstaffels fra Jagdgeschwader 5. Mål er det nok av. Og tap! Den 13. Januar angriper avdelingen sta-



sjonene ved Kusema, og blir møtt av et forferdelig kuleregn fra de russiske luftvernmannskaper. Maskinen til Lt. Helmut Müller blir truffet og styrter. Dette er ett av de aller siste oppdragene til avdelingen på Nordfronten. En knapp måned senere, den 14. Februar, får avdelingen beskjed om å sette kursen for sin nye base på Vestlandet; en plass de har vært borti før, nemlig Fliegerhorst Herdla. Bakkemannskapet drar avgårde i sin Ju 52, og Treppe tar av med sine Bf 110 to

dager senere. Oppdraget er akkurat det samme som for to og ett halvt år siden; «beskyttelse av kysttrafikken langs Vestlandskysten», men plassen og krigens karakter har endret seg mye på de årene. Og det skal avdelingen få merke. Det kom til flere kamper med britiske angrepsfly langs vestlandskysten denne våren. En luftkamp som har blitt beskrevet i endel bøker er affæren med troppetransportskipet «Monte Rosa» 30. Mars 1944. Denne dagen hadde 16 Beaufighters fra 404., og 144. Sqd. gått til angrep på skipet med torpedoer. Eskorten de møtte bestod av flere Bf 110 fra 13.(Z)/J.G. 5 og Bf 109 fra IV./J.G. 5 og voldsomme kamper utviklet seg. Under disse ble sjefen for 404. Sqd. skutt ned og en annen Beaufighter styrtet også. På den tyske siden ble en Bf 109 og en Bf 110 ødelagt. Sistnevnte var merket 1B+EX

(W.Nr. 0560) og ble fløyet av Obfw. Albert Mack med Bordfunger Uffz. Möbius. Begge omkom. Den best dokumenterte maskinen fra denne perioden er W.Nr. 120 037, merket «1B+AX», som muligens ble fløyet av sjefen sjøl, Hptm. Herbert Treppe (se bilde). Flyet er representativ for Messerschmitt Bf

110G-2 i Norge på denne tiden; med de små halerorene, ingen Dachundemblem, MG 17 maskingevær i nesa og 300 liters droptanker og to ETC 50 bombeoppheng under hver vinge. Nedenfor en liten tabell over denne og andre Bf 110 merket med «1B» koden.

KODE	W.Nr.	PILOT
1B+AX	120 037	Treppe
1B+EX		Mack

1B+FX
1B+JX
1B+LX
1B+PX

SLUTTEN FOR 13.(Z)/J.G. 5

I juni finner invasjonen av Europa sted og Vestlandskysten blir et relativt rolig front-avsnitt. Siste angrep av Strike Wings Beaufightere var den 7. April, men nå trengs de annetsteds. Strike Wing er i mai, juni og juli



opptatt med angrep på kysten av Frankrike. Dette er en rolig periode og nå får tyskerne tid til å omgruppere styrkene sine. Zerstörerstaffelen forlater den 17 juli Jagdgeschwader 5. Den tyske Oberkommandoen har en tid syslet med tanken om å danne en egen selvstendig Zerstörergruppe i Norge, som skal få betegnelsen IV./Z.G. 26. Gruppen skal operere de trofaste Bf 110 en stund til, men det er meningen å utruste avdelingen med de mer moderne Me 410 så snart så mulig. 13.(Z)/J.G. 5 skal dannet grunnlaget for en av stafflene i denne nye Gruppen, nemlig 10./Z.G. 26. Fra Krim har en annen Bf 110 staffel av spesiell karakter blitt overført til Norge. Det er den spesielle

Küstenstaffel Krim som nå får betegnelsen 12./Z.G. 26. Vår gamle 10. staffel fortsetter å operere fra Herdla, 12. blir stasjonert på Fliegerhorst Gossen. Senere ble 12. flyttet til Herdla, og 10. til Lade. Den siste staffelen til IV./Z.G. 26 (11./Z.G. 26) kommer fra Hellas. De er utstyrt med Junkers Ju 88C-6, Zerstörer varianten av denne flytypen. Riktignok kommer ikke 11./Z.G. 26 til Norge før i september og blir da forlagt til Ørlandet. Sjefen for Gruppen blir Hptm. Treppe. Det blir få operasjoner denne sommeren og høsten.

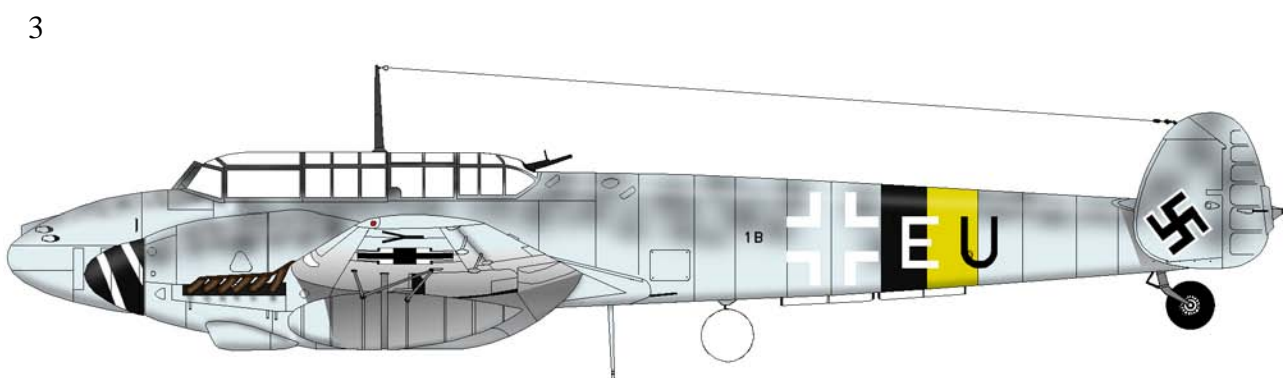
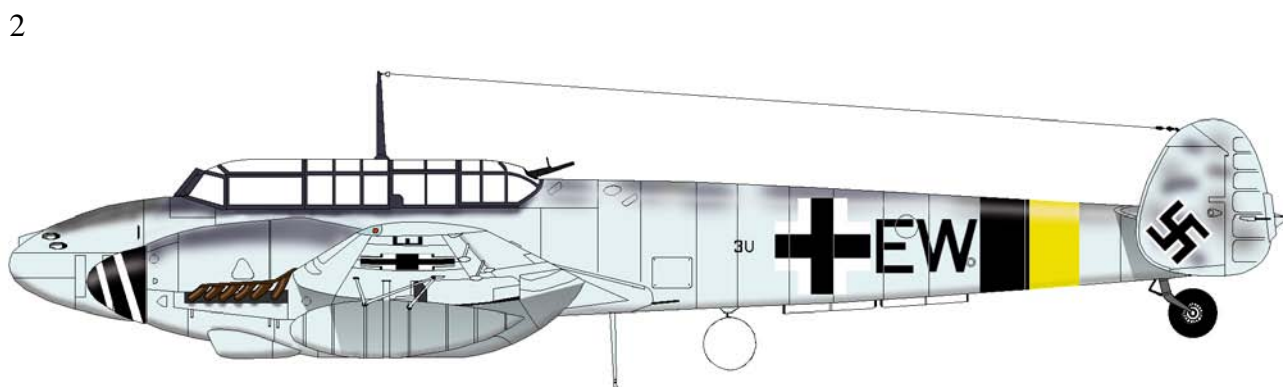
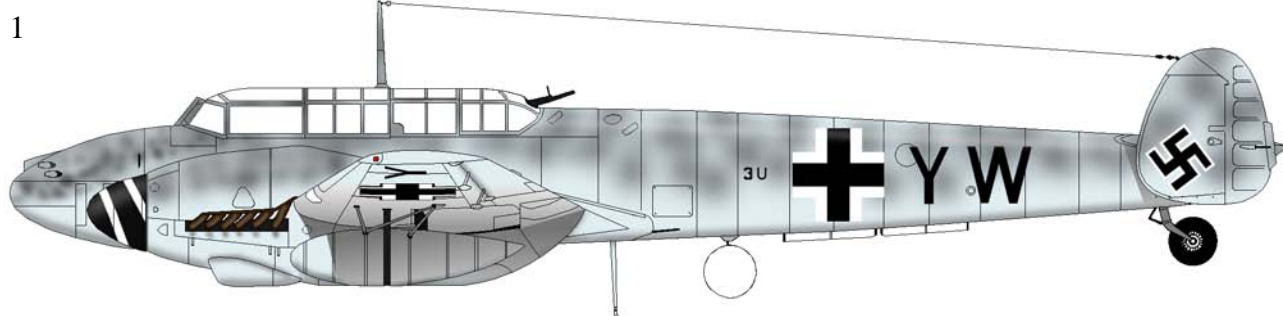
Gruppe kommodoren, Hptm. Treppe, skyter den 28. September 1944 ned en Liberator fra Coastal Command som var på ubåtjakt, men ellers er det få seire å hente for Zerstörerpilotene. Først i desember begynner 11. Staffel å bytte ut sine Ju 88 med Me 410. Dette foregår på Gardermoen og prosessen tar over en måneds tid. Så vidt jeg vet ble disse Me 410 ikke fløyet operativt i Norge, og det finnes svært lite publisert fotografisk materiale av disse flyene. De resterende stafflene skulle også få Me 410, men ordren blir kanselert før det skjer. Dette har nok sammenheng med den kaotiske krigssituasjonen, og

forsynings vanskelighetene tyskerne sliter med. I februar begynner siste akt i historien om J.G. 5s Zerstörerstaffel. Da blir nemlig IV./Z.G. 26 nedlagt etter knapt 6 måneders eksistens! Siste status rapport fra 23. Februar 1945 kan opplyse følgende:

10./Z.G. 26: Lade
11./Z.G. 26: Ørlandet med Me 410A/B
12./Z.G. 26: Herdla

Denne måneden er hele J.G. 5s struktur under omarbeiding og de nå ledige flyverene blir avgitt til Staffler i den nye II./J.G. 5. 10. og 12. staffel danner grunnlaget for den nye 7./J.G. 5. På denne måten finner den gamle Zerstörer

- (1) Bf 110 G-2 fra 12./ZG 26 (3U+YW), Herdla Februar 1945. Stod senere lagret på Forus i Stavanger og ødelagt etter krigen.
- (2) Bf 110 G-2 fra 12./ZG 26 (3U+EW) som var overtatt av II./JG 5. Ble sannsynlig tildelt Stab II/JG 5. Flyet stod på Herdla 8 Mai 1945 og ble senere ødelagt av engelske tropper
- (3) Bf 110 G-2 fra Gossen sommeren 1945. Mulig underlagt 10./JG 5. Senere ødelagt av engelske tropper



avdelingen tilbake til Jagdgeschwader 5, men denne gang som en enmotors jagerflyavdeling. Pilotene i 11. Staffel blir i løpet av de siste ukene overført til Stavanger-Sola for å omskolere seg på Bf 109. Det siste tapet til

Zerstörerene i Norge skjer her og er et tragisk og heller unødvendig tap. Hptm. Treppe har forbudt pilotene å medbringe de populære Dachshundene i Messerschmittene. I en Bf 109 er det bare plass til passasjerer (menneske såvel som hunder) i skroget bak cockpiten og man kan jo tenke seg hvordan det ville gå om en bikkje forvillet seg inn i styrekablene. Til tross for det forståelige forbudet tar Feldwebel Wunderle med seg «Lockheed» i sin Bf 109 da han skal fly til Herdla 3. April 1945. Under avgang skjer det verst tenkelige, Wunderle mister kontrollen over Messerschmitten, treffer bakken og omkommer sammen med hunden. Sannsynligvis har den lille hunden viklet seg in i styrekablene. Litt over en måned senere var krigen i Norge slutt og med den Messerschmitt Bf 110s operative karriere. Flytypen hadde spilt en sentral rolle i kampene over Fornebu og Sola 9. April 1940, og var i bruk til krigens siste dag, selv om den egentlig skulle skiftes ut med Messerschmitt Me 410. Dette er symptomatisk for Luftwaffe: man var tvunget til å bruke oppgraderte varianter av filtyper man begynte krigen med fordi erstatningene ikke ble ferdige eller ikke var tilgjengelige i tilstrekkelig antall.

ET MYSTERIUM ELLER ?

Historien er ikke helt slutt ennå. Hva skjedde med alle de Bf 110G-2 som ble frigjort da IV./Z.G. 26 ble oppløst? Ser man på styrkeoversikten tyskerne laget for den allierte overkommandoen etter kapitulasjonen, datert 10. Mai 1945 (se oversik-

ten annetsteds hen i bladet), finner man noen spor. Der kan man lese at følgende enmotors jageravdelinger hadde fått tildelt en enkelt Bf 110G-2:

7./JG 5 på Sola	1 Bf 110G-2
9./JG 5 på Herdla	1 Bf 110G-2
10./JG 5 på Gossen	1 Bf 110G-2
13./JG 5 på Lista	1 Bf 110G-2
14./JG 5 på Kjevik	1 Bf 110G-2

Som man ser var 5 Bf 110G-2 fordelt enkeltvis til 5 av de 9 jagerstaflene i Norge på denne tiden, Mao. en Bf 110 på hver av de fem flyplassene. Dette tyder på Bf 110erne ikke var tenkt som frontlinje kampfly, men snareresom kommunikasjonsfly eller observasjonsfly.

Dette er likevel bare spekulasjoner og det er et lite mysterium hvorfor disse avdelingene fikk noen av de overfløydige Bf 110 flyene. Kodene på flyene tyder på at disse fem (i alle fall to av dem) hadde tidligere tilhørt 12./Z.G. 26 tidligere Küstenstaffel Krim. Les mer om disse flyene under «Kamouflasje og Merking». Det er lettere å finne ut hvor de andre Bf 110erene ble av. I den overfornevnte listen ser man under headingen «Oberquartiermeister Reserve» at følgende Bf 110G (unntatt nattjagere) var oppført som reservefly eller som fly inne



Bf 110 fra Küstenstaffel Krimfør ankomsten til Norge. Foto: Karl Strasser

til større overhalinger;

Sola	11 Bf 110G-2
Sola	1 Bf 110G-0
Sola	1 Bf 110F-2
Lade	12 Bf 110G-2

Dette gir totalt 26 Bf 110G/F hvorav noen har tilhørt 10 og 12./ZG 26. 11./ZG 26 er som nevnt oppført i listen med 15 Me 410A/B på Ørlandet. Staffelen var egentlig nedlagt, men siden den finnes i listen virker det som om avdelingen eksisterte på papiret. Det finnes dessuten et bilde fra Sola tatt i mai 1945 like etter kapitulasjonen, som indikerer at i alle fall noen av Bf 110ene på Sola tilhørte en annen avdeling. Bildet viser en rekke med Bf 110G-2 med rorene fjernet. På et av disse flyene kan en ifølge flere kilder såvidt skimte koden «3J+YW», flere andre har den samme staffel bokstaven så de tilhører nok også denne avdelingen. Denne koden tilhørte Nachtjagsgeschwader 3. Flyene kom således fra 12./N.J.G. 3 og var ifølge noen kilder overført til Norge mot slutten av krigen for å forsterke nattforsvaret av Norge. Siden de er oppført under Reservestyrker kunne man tro at de er noen av de flyene tyskerne overførte fra Nord.-Tyskland til Norge 5. Mai 1945. Dette er imidlertid lite sannsynlig. Nærmere undersøkelser av dette bildet viser faktisk at koden ikke er '3J', men den mer kjente '3U'! Med andre ord er det Bf 110G-2 fra 12./ZG 26 vi ser på dette bildet. Den eneste nattjageravdelingen som ble overført til Norge under denne masse - flukten var 7./N.J.G. 11 og de fløy til Kristiansand. Det er også interessant å merke seg tilstedeværelse av den ene G-0 og de to F-2 variantene. Når det gjelder Werke - nummer på disse maskinene vites det at en av II./J.G.5s maskiner hadde Werke nummer 120 067. Det er jo ikke så veldig langt fra Hptm. Treppes 120 037 så muligens var endel av 13.(Z)/J.G. 5s maskiner levert fra denne serien!?

NACHJAGDSTAFFEL NORWEGEN

Som nevnt tidligere var det planlagt en nattjageravdeling i Norge. Den hadde en sped begynnelse som en slags under kommando under 13.(Z)/J.G. 5. Lite informasjon er til-

gjengelig, men mest sannsynlig brukte de vanlige Bf 110G-2 uten noe tilleggsutstyr i form av radar o.l. Det vites at avdelingen fikk tre Bf 110G-4 varianter (med radar - uvisst hvilken type) i november 1943. Ingen av disse gikk tapt under operasjoner eller ble erstattet så det er en sjanse for at de var blant de 5 gjenværende G-4 i Norge mai 1945. Se forøvrig «kamouflasje og merking» for flere detaljer og kommentarer vedrørende merking. 18. Juli 1944 ble avdelingen mer selvstendig og fikk navnet «Nachjagd staffel Finnland». Avdelingen hadde til og med sin egen kjenningskode, nemlig «B4», sannsynligvis ble denne tildelt avdelingen under tiden i Nord-Finland. I midten av oktober 1944 ble staffelen overført fra Nautsi i Finland til Lista. Følgelig skiftet avdelingen navn til det mer logiske «Nachjagsstaffel Norwegen». Styrkeoversikter for 27. Juli 1944 viser at avdelingen brukte Bf 110 av uspesifisert type og Ju 88C. Her ble avdelingen værende til mars 1945 da den ble overflyttet til Kjevik. På denne tiden skiftet avdelingen navn til 4./N.J.G 3. Ifølge kilder som Flyalarm ble 4-5 Bf 110G-4 og omtrent det samme antallet Ju 88G-1 og G-6 brukt av avdelingen, mest sannsynlig etter at den kom til Norge. Disse kildene oppgir også at en, muligens to Heinkel He 219 ble brukt av avdelingen, men man vet ikke mer om disse. Merk at disse Bf 110erene var utstyrt med radar, en profil av en slik kan sees annetsteds i heftet. Avdelingen fløy flere tokter over norsk område og ble kreditert med flere nedskytninger. Ofrene var hovedsaklig droppfly og mineslippfly fra RAF, men om natten mellom 25. og 26. April ble en Ju 88C-6 fra avdelingen skutt ned etter å ha angrepet og alvorlig skadet en Lancaster fra RAF Bomber Commands 463. sqd. Junkeren ble skutt ned av de dyktige engelske skytterene og hele mannskapet omkom. Lancasteren nødløst sterkt skadet i Sverige. Det finnes lite og ingen konkret informasjon om «Nachjagdstaffel Norwegen's» Bf 110 i kamp, men de ble ganske sikkert brukt mot de mange britiske nattbomberene og slippflyene som opererte over Norge i krigens siste år. 10. Mai 1945 hadde staffelen (4./N.J.G 3) følgende fly til rådighet:

Kjevik 2 Bf 110G-4
Gardermoen 5 Ju 88G-6
Gardermoen 1 Ju 88C-6

I tillegg var tre oppført i «Oberquartier meister Reserve»;

Fornebu 1 Bf 110G-4
Lista 2 Bf 110G-4

Som vi ser var Messerschmitt Bf 110 ikke den viktigste flytypen til 4./N.J.G 3 med bare to operative fly på kapitulasjonsdagen.

Staffelkapitäne 1941 - 45

1.(Z)/J.G. 77:

Sommer 1941 - 02.02.42:
Oblt. Felix Maria Brandis
En periode i 1942:
Oblt. Max Franzisket
Feb. 42 - juni 1943:
Oblt. Karl-Fritz Schlosstein

13.(Z)/J.G. 5:

Juni 1943-September 1943:
Oblt. Hans Kirchmeier
Desember 1943-juli 1944:
Hptm. Herbert Treppe

10./Z.G. 26:

Nov. 1944 - des. 1944:
Lt. Gerhardt Friedrich

Des. 1944 - 02.04.1945:
Lt. Peter Bätghe

11./Z.G. 26:

Nov. 1944 - Des. 1944:
Hptm. Von Rochow
Des. 1944 - Feb. 1945:
Hptm. Riedel

12./Z.G. 26:

Nov. 1944 - Feb.1945:
Lt. Kurpiers

KAMUFLASJE OG MERKING 1940 - 45

Messerschmittene fra I./ZG 76 var kamuflert i det som da var det standard skjemaet for Bf 110, nemlig RLM 65/70/71. De to grønnfargene dekket hele oversiden og sidene på skrog, motorcowlinger og haleflater. Disse flyene hadde også våpenskjold. 1./ZG 76s emblem var et lite svart lokomotiv på hvit bunn, I. Gruppe ZG 76 brukte en stående rev i rødt mot hvit bakgrunn. Førstnevnte var plassert på venstre siden av cockpiten, det andre på høyre side. Kanskje den best fotografisk dokumenterte Bf 110 fra 1./ZG 76 er Helmut Lents M8+DH. Den hadde begge emblemer som beskrevet ovenfor og noen enorme bjelkekors på oversiden av vingene. Disse overdimensjonerte korsene var sannsynligvis et forsøk på å hindre feilidentifisering under invasjonen. Det vites ikke om andre Bf 110 fra 1 eller 3./ZG 76 hadde slike kors. ZG 76 hadde

også sitt eget emblem, en rød og svart mariehøne på hvit bunn som et Geschwadersymbol, men det vites ikke hvor mange og nøyaktig hvilke av de 16 Bf 110erene som hadde dette, men det ble i alle fall brukt på Bf 110 fra 2./ZG 76 senere i 1940. Som nevnt innled-



ningsvis deltok to Schwärme eller 8 fly fra 1./ZG 76 i disse innledende kampene om Fornebu. Den individuelle fargen for 1. Staffel var hvit. 3./ZG 76 deltok også med to Schwärme, men flere detaljer om deres koder er ikke kjent. Staffelmotivet var uansett 'L', og de individuelle bokstavene var gule. En litt spesiell maskin fra denne første perioden av krigen i Norge, er Hptm. Reinickes Bf 110C, M8+DB, fra Stab I./ZG 76. Denne maskinen hadde nemlig chevronvinkelen til en Gruppekommodore (som brukt på enmotors jagere) foran selve koden. En annen Bf 110 med slik merking var en D-3 med koden 2N+AB (grønn A) også fra Stab I./ZG 76. Det faktum at to maskiner fra denne Staben har kommandovinkler kan tyde på at andre hadde det også. Basert på tapslister og bilder kan vi identifisere følgende Bf 110 fra Stab I./ZG 76, Stab II./ZG 76, I./ZG 76 og III./ZG 76 i Norge i perioden våren 1940 til våren og sommeren 1941:

Stab I./ZG 76

M8+AB
M8+CB
M8+DB

Stab II./ZG 76

M8+KC

I./ZG 76

M8+AH
M8+CH

III./ZG 76

2N+AR
2N+BR

M8+DH	2N+DR
M8+EH	2N+ER
M8+FH	2N+FR
M8+JH	2N+KR
M8+CK	2N+GS
	2N+MU

Etter bilder å dømme hadde disse 110erene fra III./ZG 76 en god del variasjon i kamuflsjemønsteret. 2N+AR hadde noe som helt klart var en 74/75/76 kamuflasje med tett mottling av 75/02/70 på flykroppen. 2N+BR og 2N+DR derimot hadde den eldre 70/71/65 kombinasjonen. 2N+FR ser ut som en mellomting av disse, med blåfargen trukket et godt stykke opp på kroppen og over halefinnene med lett mottling. Fargen på oversiden var mest sannsynlig 70/71.7./ZG 76 hadde et emblem bestående av tre vepser (se bilder og detalj illustrasjon) som fantes på begge sider av nesa. Det er mulig at hele III./ZG 76 brukte dette emblemet, men så langt er det bare sett på fly fra 7. Staffel. I boka 'Sea Eagles' av Francis Marshall er det bilder av en Bf 110 i 70/71/65 skjema, tatt på Kjevik. Denne maskinen har også vepseemblemet, men Marshall har identifisert den som LN+FR. Etter min mening er dett en Bf 110 fra 7./ZG 76 merket 2N+DR, noe nærmere undersøkelser av bildet synes å bekrefte. Men det kan selvsagt være en Bf 110 fra 1.(Z)/JG 77 med 7./ZG 76's vepsemerking fremdeles intakt. I Barry Rosch' bok om 'Luftwaffe Codes, Markings &

Units' er to bilder av Bf 110 med dette emblemet publisert, men Rosch mener de kommer fra Jagdkommando Stavanger! Dette er sannsynligvis feil. Det kan faktisk virke som om en av disse bare har den individuelle bokstaven, i dette tilfellet



Bf 110 G-2 på Gossen sommeren 1945. Foto via Arve Otherhals

‘D’, på skrogsiden uten noen ytterligere bokstaver i koden. En slik uvanlig kan tyde på at det var en selvstendig avdeling som opererte flyet. Sjefen for 1.(Z)/JG 77 fløy i alle fall en Bf 110 med 70/71/65 skjema (se profil), men dessverre er kodene for hans maskin ikke 100 % bekreftet. Brandis’ Bf 110 hadde to svært små emblem på venstre siden av nesa (se ill.), disse er muligens personlige merker siden de ikke er kjent fra andre fly. 1.(Z)/JG 77 fløy flere avskjæringstokter fra Herdla og noterte seg for noen nedskytninger. Brandis’ første seier var over en Lockheed Hudson merket NR-R, serienummer T9366 fra Coastal Commands 220 Sqdn. Nedskytningen skjedde vest av Bergen 1. juni 1941.

NYTT EMBLEM

På denne tiden fikk Brandis, Schlosstein og Franzisket hver sitt ‘ovnsrør’ eller ‘Dackel’ som tyskerne kalte denne merkelige hundrasen. Navngivningen var minst like merkelig! Brandis kalte sin hund ‘Lockheed’ etter sin første seier, de to andre ble hetende ‘Herdla’ eter basen deres og ‘Bamse’. Dachhunden ble i august 1941 avdelingens staffeblem og skulle pryde nesepartiet på BF 110erene helt frem til 1944. Den erstatte sannsynligvis 7.ZG 76’s Vepser fullstendig. Tyskerne refererte konsekvent til Zerstöreravdelingen som ‘Der Dackelstaffel’.

MERKELIGE KJENNETEGN

På ett eller annet tidspunkt i denne perioden skiftet avdelingen sitt kjennetegn fra ‘2N’ til ‘LN’. Dette er en svært uvanlig kode innenfor Luftwaffe. Koden ble brukt med staffelbokstaven ‘R’ som tilsvarer 7. Staffel. Denne koden og bruken av den er et lite problem. Et bilde fra Petsamo tatt 16. Oktober 1941 viser at LN-koden var i bruk før JG 5 ble dannet (i januar 1942) med denne staffelbokstaven. Avdelingens betegnelse var da 1.(Z)JG 77. Spørsmålet er hvorfor avdelingen valgte en bokstavkode og hvorfor de brukte staffelbokstaven ‘R’ ? Hvorfor forandret de ikke denne bokstaven til å passe med den Staffelnummereringen? Det er selvsagt mulig at dette er et av de tilfelle der de rett og slett ikke brydde seg om å ha korrekt

staffelbokstav, men det finnes en annen, mer teoretisk løsning på problemet. Er det mulig at LN-koden og bokstaven ‘R’ ble valgt for å minimalisere ommalingen på flyene under den første navneendringen; altså fra 7./ZG 76 til 1.(Z)/JG 77; fra 2N+-R til LN+-R? Dette er absolutt en mulighet etter mitt syn. Kodene var i svart med unntak av den individuelle bokstaven som oftest hadde et gult omriss. Et unntak er ‘LN+ZR’ som er meget uvanlig fordi den hadde alle bokstavene i hvit (se bilde). Følgende LN-merkede fly er identifisert:

LN+AR	LN+AR
Bf 110C/D/E	Bf 110F-2
Lt. Brandis	Lt. Weissenberger

LN+BR	LN+CR
Bf 110C/D/E	Bf 110C
Oblt. Koch	

LN+CR	LN+DR
Bf 110G-2	Bf 110E-2
	Klappenbach

LN+DR	LN+ER
Bf 110F-2	Bf 110C/D/E
	Weyergang

LN+FR	LN+FR
Bf 109 E-4	Bf 110G-2
Lt. Brandis	

LN+GR	LN+GR
Bf 110C/D/E	Bf 110G-2
Hptm. Schmidt	

LN+HR	LN+IR
Bf 110C/D/E	Bf 110C/D/E
Hpt. Schmid’ t	Lt. Weissenberger

LN+KR	LN+LR
Bf 109 E-4	Bf 109 E-4
Lt. Recihel	Lt. Krippahl

LN+LR	LN+LR
Bf 110C/D/E	Bf 110G-2
Lt. Brandis	

LN+MR
Bf 110E-2
Lt. H.B. von Rabenau

LN+MR
Bf 110F-2
Lt. . von Rabenau

LN+ZR
Bf 110C/D/E

LN+MR
Bf 110G-2

LN+NR
Bf 110C/D/E

KAMUFLASJE

Som nevnt i forrige nummer var standard kamuflasjefarger for Bf 110 etter våren 1941 de senere så vanlige RLM 74/75/76, ofte med tung mottling av RLM 02, 74 og 70 på kroppsidene og halefinnene. JG 5s Zerstörerstaffel var litt kjedeligere i fargen enn noen av de enmotors jagerene avdelingen brukte, de var for det meste grå. Det finnes ett fargebilde av «LN+SR» (en Bf 110G-2) fra ca.1943 som viser et kraftig innslag av RLM 02 på de lyseblå kroppssidene, og dette er nok ganske typisk for relativt nye fly. «LN+SR» har også en mørkere farge i «tigerstriper» langs sidene, dette er nok RLM 74 . Andre Bf 110 fra 13.(Z)/JG 5 viser en svært mørk, nesten uniform farge over hele skroget og skrogsidene, muligens også over vingene. Det dreier seg sannsynligvis om overspraying med RLM 74. I det hele tatt er det ganske vanlig for Bf 110G-2 fra 13./Z)/JG 5 å ha slike mørke og

LN+NR
Bf 110F-2/Trop
Lt. Ziegenhagen

LN+OR
Bf 110C/D/E
Hptm. Schmidt

LN+PR
Bf 110C/D/E
Hptm. Weissenberger

LN+RR
Bf 110C/D/E
Lt. Forst

LN+RR
Bf 110F-2
Lt. Walter

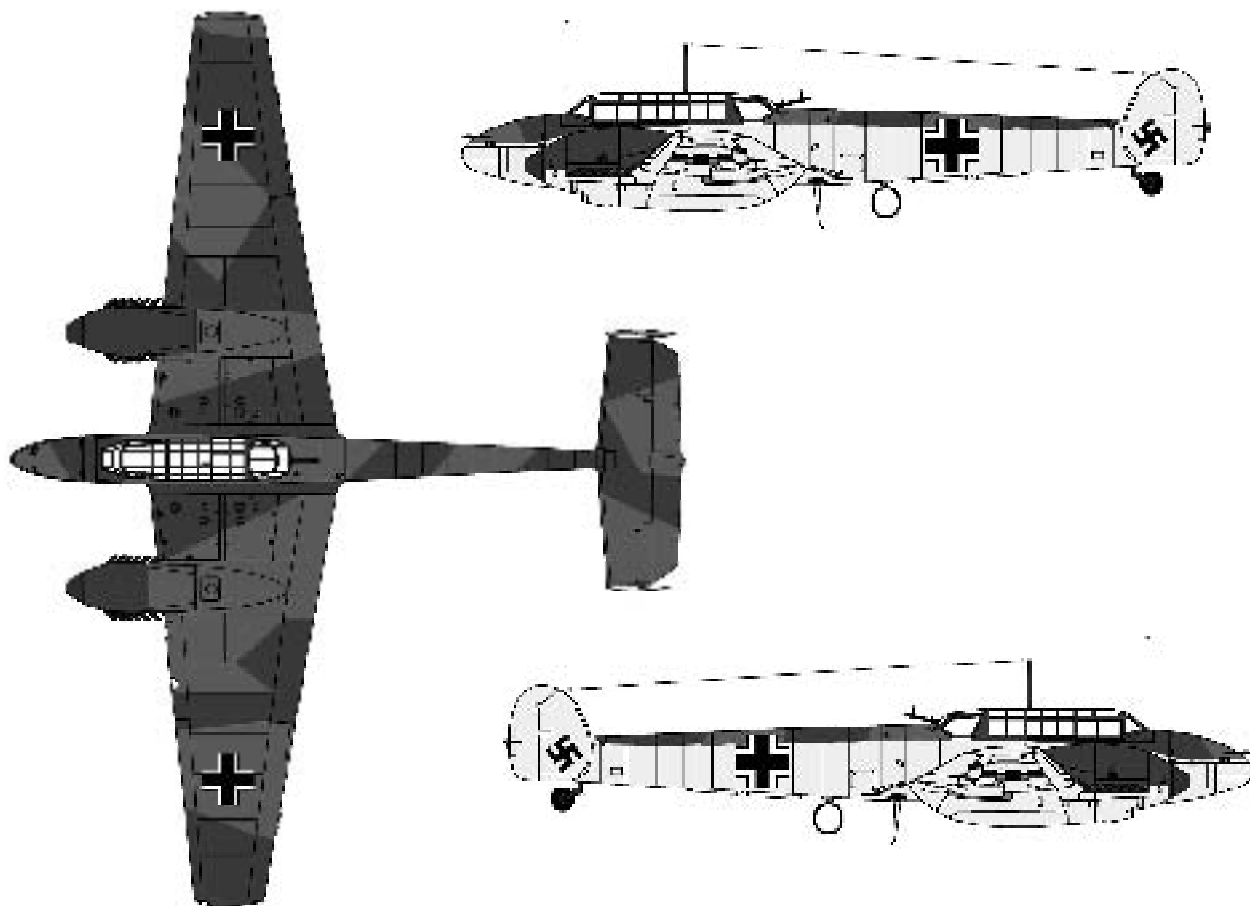
LN+SR
Bf 110F-2

LN+SR
Bf 110G-2
Maertins

LN+SR
Bf 110G-2
Hptm. Schmidt

LN+TR
Bf 110G-2

LN+VR
Bf 110C-4



dominerende farger på skroget. Dette kan også sees på endel tidligere varianter, for eksempel var 'LN+FR' og LN'+KR' (se Squadron Signal for bilder av disse) ganske kraftig mottlet med RLM 74 på kroppsidene og halefinnene. En ting man ikke kommer utenom når det gjelder Nordfronten, er Kong Vinter. Det er jo mer vinter enn sommer der oppe og 74/75 er ikke en god kamuflasje under slike forhold! Det var derfor naturlig at avdelingen hadde behov for en vinterkamuflasje. Den bestod ganske enkelt av hvitmaling som ble sprayet eller til og med malt over vingene, halefinnene og skroget. Ganske så forseggjorte mønstre kan sees på JG 5s Bf 109ere (stoff til en senere artikkel ?), men jeg har ikke oppdaget tilsvarende mønstre på noen Bf 110. Faktisk virker det som om Zerstererstaffelen ikkevar så raskt ute med hvitmalingen som kollegaene i Bf 109. En vinter- kamuflert Bf 110G-2 fra 13.(Z)/J.G. 5 kan imidlertid sees nedenfor. «LN+FR» har fått hvitmalingen sprayet på, selv på spinnerene. Enkelte steder kan man så vidt skimte originalfargene (nesen). Merk at emblemet på nesa ikke er oversprayet. Den tidligere nevnte «D7+MR» var også kamuflert med hvitmaling, men med en



noe ugjevner påføring. På haleroret var store trekantede områder med mørke grå eller grønn farge klart synlig. Spinnerene var også hvitmalt. Når det gjelder operasjonsområde merking (de gule båndene på halen eller under

vingetippene) er det vanskelig å si i hvilken grad disse ble brukt på G-2ene. En G-2 eller F-2/Trop(?) merket «LN+FR», den tidligere nevnte 'LN+NR', var uvanlig idet den hadde et gult bånd like foran halen. Slike bånd er sjeldne på Bf 110G-2 brukt av JG 5. Mer vanlig var nok de gule feltene under vingetuppene. «D7+MR» hadde begge disse gule markeringene, med den særegenheten at båndet rundt skroget var malt under bjelkekorset a la JG 54. Disse ble muligens fjernet etter at staffelen ble overført til Vestlandet, men bildetmateriale er for lite til å si noe sikkert. Spinnermarkeringer var det flere versjoner av. Noen som «LN+SR» hadde gule tipper og eller grønne spinnerer; dette er den mest vanlige så langt jeg kan se. Andre som «LN+LR» og «1B+AX» hadde en ganske artig, tykk spiral i hvitt. Atter andre hadde spinneren i RLM 70. Dette betyr naturligvis at en modellbygger må ha gode bilder av sitt påtenkte forbilde for å få det rett! Tilgjengelige bildere tyder på at 13.(Z)/JG 5 og senere IV./ZG 26 forsatte å bruke Bf 110G med vanlig kamuflasje (74/75/76) utover høsten 1944 og vinteren 1944/45. Det var en slags standardkonfigurasjon på de fleste; to 300 l.

dropptanker under vingene, fire ETC 50 bombefester under vingene, MG 17 maskingeværer i nesa, og de tidlige halerorene. Begge typer glassdeksel var i bruk (se siste sider for flere detaljer). Nattjagerene, eksemplifisert ved «B4+KA» var også kamu-

flert i henhold til boka, dvs RLM76 over det hele og små flekker/områder med RLM 75 Braunviolett på vingene, skroget og halefinnene. En interessant detalj ved «B4+KA» er

den svartmalte undersiden på høyrevingen.

NATTJAGERENE

En serie bilder tatt på Lista viser at de fleste var kamuflert i heldekkende svart med hvite halebånd og koder i RLM 77 (enkelte kilder hevder at disse nattjagerene var kamuflert i RLM 66 Schwartzgrau). Individuelle bokstaver hadde en tynn, hvit outline. Et av disse svarte Bf 110erene, merket D5+BN eller D5+DN, hadde merkelig nok et gult halebånd plassert litt lengre femme på bakkroppen enn på de øvrige. Noen kilder påstår også at noen av disse nattjagerne ble omkamuflert i dagjagerfarger, men så langt er bare n, D5+KS, identifisert med 74/75/6 skjema. De aller fleste av disse var sannsynligvis Bf 110D og E varianter, En var den tidligere nevnte W.Nr. 4384, en Bf 110E-2. Følgende liste viser de nattjagerne som er identifisert fra dette besøket, se også profiler:

G9+FN	5./NJG 1
G9+LN	5./NJG 1
G9+MT	9./NJG 1
G9+DU	10./NJG 1
G9+HM	4./NJG 1
D5+BN	5./NJG 3
D5+DN	5./NJG 3
D5+KS	8./NJG3

MERKING

Nasjonalitetskors var også stort sett standardisert. Den vanlige typen med svart i sentrum og hvite «vinkler» ble brukt på skroget til langt ut i 1944. Noen maskiner hadde bare hvite omriss type kors på skroget (som «1B+AX»), men trolig de vanlige typene under vingene. Hva den hadde på oversidene er det vanskelig å si noe om, jeg kan tenke meg at det var av omriss typen der også. En siste merkverdighet når det gjelder Bf 110 merking i Norge var de svart/gule Reichverteidigungsbåndene som ble malt på de Bf 110G-2ene overført til de ulike Jagdstaffels mot slutten av krigen. Det kan sees på f.eks de to som stod igjen på Herdla og Gossen i mai 1945; jeg går faktisk ut i fra at de tre andre på Sola, Lista og Kjevik også hadde slike siden bakgrunnen til disse ser ut til å være den samme. Slike bånd på Bf 110 har

undertegnede aldri sett før, og dette kan faktisk være de eneste som fikk dem påmalt! Uansett vil en modell med slike bånd bli ganske spesiell.

KODER

Som nevnt tidligere brukte 13.(Z)/JG5 koden «LN» og staffelbokstav «R». Alle bokstavene var like store. Denne koden ble brukt uforandret frem til vinteren 1943/44. En eller annen gang i denne perioden skiftet avdelingen kjenningskode til «1B» med staffel bokstav «X». Dette er som kjent den korrekte staffelbokstav for 13. Staffel. Avdelingskoden var nå bare ca. 1/5 av høyden til resten av koden. Omtrent samtidig virker det som om det kjære «Dackel» emblemet forsvant fra flyene. Det er heller ikke synlig på f.eks «LN+SR», «LN+GR» og flere som definitivt opererte over Russland i 1943, mens atter andre fra samme periode har det. Men ingen Bf 110G-2 observert på Vestlandet etter februar 1944 har emblemet eller LN-koden så langt jeg har sett. Selv etter ombenevningen til 10./Z.G. 26 ser det ut til at «1B» koden ble brukt. Hva så med de andre Stafflene i IV./Z.G. 26? Karl Strasser, en tidligere fallskjerm-pakker og bakkemannskap fra Küstenstaffel Krim har fortalt meg i et brev at man fortsatte å bruke avdelingens «alte Kennung» etter at avdelingen ble stasjonert på Gossen/Herdla. Strasser fortsetter så med å oppgi koden som «1K»! I den store boka om Luftwaffe koder og merking ('German Code, Makrings & Units' av Barry Rosch) står det å lese at denne koden ble brukt av en hel rekke ulike avdelinger. Küstenstaffel Krim brukte den med Stafflbokstav 'U' så der har Strasser rett. Men likevel er det ikke så lett å si hvilke kode 12./ZG 26 brukte. Problemet er at det ene bildet fra Gossen (publisert i denne artikkelen) viser Stafflbokstaven «U», men ikke selve koden. Den samme boka viser også at IV./ZG 26 fikk koden '4A, og tapslister viser at den ble brukt av i alle fall 11. og 12./ZG 26. Da kunne man kanskje tro at flyet trolig var merket «4A+EU». Men ifølge Strasser hadde en Bf 110 stasjonert på Herdla høsten 1944 koden «1K+AU». Betyr det at maskinen på Gossen var merket «1K+EU» eller var den merket

«4A+EU»? Her må nok leseren selv gjennomgå opplysningene og komme fram til en konklusjon. En Bf 110G-2, W.Nr. 130 065, også merket «1K+AU», var under reparasjon på Kastrup i Danmark høsten 1944, muligens var dette den samme maskinen. I alle fall synes det å bekrefte det eksistensen av «1K» koden på Bf 110!»Nachjagdstaffel Norwegen/ Finnland» hadde koden «B4» som de etter alt å dømme brukte fra de ble etablert som selvstendig avdeling til krigens slutt. Også denne var 1/5 av høyden på de øvrige bokstaver. Staffelbokstaven «A» indikerer en Geschwaderstab, bruken av denne kommer nok av avdelingens noe «ensomme» og selvstendige natur. Men det finnes opplysninger som tyder på at ikke alle nattjagerene var merket med denne koden! Ifølge Gerhardt Stemmer var to av de tre Bf 110G-4 som kom til avdelingen i november 1943 merket «1B+XX» og «1B+YX» (de første av denne typen?). Den tredje var muligens merket «1B+ZX». Uansett er dette interessante opplysninger. For det første bekrefter de at «1B» koden ble brukt fra alle fall november 1943, for det andre viser koden at Zerstörerstaffelen og nattjagerstaffelen hadde ganske nære forbindelser på denne tiden. Det er derfor mulig at disse tre flyene brukte «1B» koden selv etter at nattjagerene ble skilt ut som en selvstendig avdeling og fikk «B4» koden.»D7+MR» var merket på samme måte som de andre, dvs med første halvdel av koden 1/5 så stor (høy) som den andre, og alle bokstaver/tall i svart. Det som imidlertid er det mest bemerkelsesverdige ved denne koden er staffelbokstaven «R». Den tilhører som kjent 7. staffel, men om man ser på Wekusta 5's kodesystem (se SIG 2), oppdager man at staffel bokstavene som ble brukt fra januar 1942 og ut krigen var «H», «K» eller «P». Hvorfor denne Bf 110en har fått staffel bokstav «R» er derfor ikke så lett å forstå.

Kilder:

Squadron Signal, Messerschmitt Bf 110 in Action

Aircraft Monograph 3, Messerschmitt Bf 110, av Janusz Ledwoch, Agencja A.J. Press.

Jet & Prop 1/94, leserforum

Luftwaffe Codes, Markings & Units av Barry Rosch

Jagdgeschwader 5, Eine Chronik aus Dokumente und berichte, av Werner Girbig

Sea Eagles, av Francis L. Marshall

Monogram Close-Up 18, Messerschmitt Bf 110G, av Georg G. Hopp, Monogram Publications

Modelworld, vol. 1, No. 3, november 1973,

The Messerschmitt Bf 110, av Les Whitehouse

Bundesarchiv

Imperial War Museum

Personlig korrespondanse med Gerhardt Stemmer og Karl Strasser

Notater fra Bjørn Hafsten

© Olve Dybvig & Kjetil Åkra
Bergen 1996

Messerschmitt Bf 110 i Norge 8.5.1945

Avdeling	Type	Werk.no	Kode	Sted
IV/JG 5	Bf 110 G2	120034		Lista
	Bf 110 G2	210008		Lista
III/JG 5	Bf 110 G2	210087	?+EU	Gossen
II/JG 5	Bf 110 G2	120167	3U+EW	Herdla
	Bf 110 G2	710008		Forus
4./N.J.G.3	Bf 110 G4	110085	B4+?	Kjevik
	Bf 110 G4	110087	B4+KA	Kjevik

Følgende fly sto under listen til O. Qu. Reserve:

Forus:

2 Bf 110 F2, werk.no 5030 og 5117.

11 Bf 110 G2, (sansynlig ex 12./ZG 26),

werk no: 5225,5400,6106,6132,6164,6290,6321,6422,120009,120011 og 120165.

Lade:

12 Bf 110 G2, (sansynlig ex 10./ZG 26),

werk no: 5606,6105,6111,6158,6284,6362,6365,6389,6403,120027,120028 og 120038.

Lista:

2 Bf 110 G4/R-3, (sansynlig ex 4./N.J.G.3),

werk.no 110092 and 180367

Fornebu:

1 Bf 110 G4/R-8, (sansynlig ex 4./N.J.G.3),

werk.no 180370