

**WESERÜBUNG**  
— andra etappen:

# NORGE 1940

★ ★ I nummer 2/3 av FV-Nytt 1971 gavs en återblick på den ena delen av tyskarnas "Weserübung" 1940, det strategiska överfallet på Danmark under andra världskriget. Den delen kunde genomföras snabbt — på några få timmar. ★ Betydligt längre tid tog operationens samtidiga andra del, anfallet mot Norge. Norsk bergsterräng, djup snö och framförallt norrmännens energiska, tappra och ihärdiga motstånd försvårade där i avsevärd grad för tyskarna att genomföra sin plan. Den tog mycket längre tid i anspråk och kostade dem högst betydande förluster. ★ I redogörelsen för "Weserübungs" danska kapitel kunde vi till största delen stödja oss på den danske flyghistorikern Helmes berättelse. Den följande skildringen är (med tillstånd) byggd på en bok av Jon Tvedte, "Verden får Vinger" (Oslo 1948); och på två tyska böcker: Morzi & Hümmelchen, "Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg" (Frankfurt am Main 1966) samt Cajus Becker, "Angriffshöhe 4000" (Oldenburg 1964). ★ ★ ★

## Världens första luftbro

### Luftwaffes segrande vapen

Av NILS KINDBERG



◆ Operation "Weserübungs" etapp 2 i sitt inledningskede. Snart skulle världens första 'big lift' startas. Bortemot 500 transportflygplan är involverade. — Ovan ses luftlandsättningsgrupp med vapen och ammunition tas ombord på ett tyskt transportflygplan av typen Junkers Ju 52/3 m.

**D**et utomordentligt djärva och farofyllda strategiska överfallet på Norge genomfördes med västallierade styrkor alldeles i närheten. Företagets överraskande natur belyses bl a av Winston Churchill's karaktäristik: "Den mest fruktansvärda militära 'explosion' som mänskligheten dittills fått pröva på."

Farorna för Sverige var i det norska skedet kanske ännu större än under det danska. Man vet att den svenska järnmalmen från Lapplands gruvfält och dess transportväg över den nordnorska hamnen Narvik sederut var högviktig för Tysklands krig och försörjning. Man vet också att de västallierade hyste vittgående planer på att besätta de svenska malmfälten. Det skulle ske bl a i samband med en förberedd och avsedd, men aldrig lämnad hjälp till Finland — efter tänkta operationer via Norge och Sverige. Hitlers "Weserübung" kunde genomföras ända till Norges slutliga kapitulation 8 — 10 juni 1940.



◆ Så är då "Weserübungs" etapp 2 i gång. En Ju 52:a söker sig över de norska fjällen på morgonen den 9 april... för 32 år sedan. Det blåste snålt. Den nya krigstaktiken skulle provas i stor skala.

# Vad som gällde då gäller än — inte bara i Norge...

Den 9 april 1940 ca kl 09.20 tog tyska 1:a "Zerstörer"-divisionen (tvåmotoriga Me 110-jakt- och attackflygplan Fornebu flygfält invid Oslo. Det skedde efter hård strid med sju norska Gladiatorjaktplan, tappert ledna av löjtnant Rolf Thorbjörn Tradin.

Dåligt väder, med blå tät dimma över Skagerack, hade hindrat utsända tyska Ju 52-plan att planerligt och i tid transportera fram några fallskärmskompanier. Efter "nedhopp" skulle dessa säkra besittningen av denna högviktiga, första främre flygbas i Norge. Luftstriden ovanför Fornebu blev inte utan förluster. Ett par Me 110 och en norsk Gladlotor sköts ner under kraftmätningen. Övriga sex norska jaktplan totalhavererade vid nödlandningar i bergsterräng m m långt från Fornebu, sin hemmabas. Deras divisionschef, kapten Erling Munthe Dahl, hade per radio nödgats ge sina förare ordern: "Landa var som helst... blott inte på Fornebu... flygplatsen anfalls nu av tyskarna!" — (Närmare härom nedan.)

● ● Medan Me 110-divisionen ännu var i färd med att från luften nedkämpa platsens lätta luftvärn och övriga försvar, började tyska Ju 52:or landa kors och tvärs på fältet. De hade dock ingen fallskärmstrupp ombord utan i stället personal ur Me 110-förbandets markstyrka, tankningsmateriel, stations- och signalutrustning m m. Ur några av de i första omgången sist landade Ju 52-planen rusade dock en del stridsklara män från 324:de regementet. De satte genast igång med att "röja ur" de norska motståndmästerna vid flygfältet. En brokig samling tyska soldater — besättningarna på de landade flygplanen, infanteristerna och några få marklandade fallskärmsjägare — kom därför oplanerat att säkra besittningen av Fornebu.

Ca 3 tim senare anlände samlade Ju 52-förband med huvudstyrkan av de för operationen avdelade fallskärmsjägarna och luftlandsättningsgrupperna. Atskilliga av Ju 52:orna fick större eller mindre haveriskador vid landningen. En del började brinna. — Under tiden hade en elegant diplomatbil med tyske flygattachén i Oslo kapten Spiller vid ratten kommit till Fornebu. Han tog ledningen vid det fortsatta tyska ockuperandet av både Fornebu och Oslo.

## BLÜCHER TILL BOTTEN

På sjöfronten hände det också en del. Tyska örlogsfartyg, lastade med trupp och krigsmateriel, sökte nå upp till Oslo genom den trånga farleden Dröbakssundet. Den tunga kryssaren "Blücher" (10.000 ton) blev därvid sänkt efter fullträffar med torpeder från ett batteri på stranden samt granateld från den gamla fästningen Oscarsborgs rätt så föråldrade grova kanoner. Trupp till ett antal av ca 1.000 man, en högre stab m m följde därvid den tyske örlogsmannen till havets botten. Även ett par andra, mindre örlogsfartyg sänktes — liksom några tyska lastångare med trupp och materiel ombord.

Det norska flygvapnet kunde dock inte skära några lagrar den gången, pga sin ringa styrka i både kvalitet och kvantitet. (Så var det då...) Tyskarnas andra flygoperationer den 9 april 1940, blå deras ockupation med flyg av den sydvästligaste norska flygbasen Stavanger-Sola, berörs nedan.

● ● Majoren vid norska flygvapnet, sedermera överstelöjtnanten, Jon Tvedte berättade om läget vid det norska flyget blå: — Flygvapnet i Norge (liksom det danska) hade 1940 knappast kommit ur

pionjärstadiet. I båda länderna var det delat i två skilda styrkor, arméns flyg och marinens flyg. Materielen bestod huvudsakligen av flygplan från ca 1924. Taktiken avvek föga från den som använts i första världskriget 1914—18. De ytterst små statsanslagen uteslöt nästan ända in i det sista varje möjlighet att förnya flygplanbeståndet. Detta missförhållande samt flertalet utomstående myndigheters negativa inställning till flygvapnet och dess militära värde hindrade de få framsynta fackmännen att få gehör för sina krav på utveckling till ett stridsdugligt kraftigt norskt flygvapen.

1930-talets begynnande skräck för det nya spöket på himlen — tyskarnas återuppståndna, snabbt tillväxande Luftwaffe — resulterade dock i att Norge sent om sidor (ca 1938—39) beställde några för den tiden moderna amerikanska jaktplan Curtiss P-36 Mohawk; en del lätta attack- och torpedplan från Douglas och andra från Northrop. En del av dessa första exemplar hade man den 9 april 1940 nätt och jämnt börjat packa upp... när slaget föll. Tyskland, världens då starkaste och aggressivaste militärmakt, hade få dagar innan gjort de sista startförberedelserna för "Weserübung" — det strategiska överfallet på Skandinavien. Ett "litet" förspel till den kommande stora stöten mot de två västra stormaktsgrannarna.

## LIKVID I KLIPPFISK

Norska arméflygets enda jaktplantyp var den förut nämnda Gloster Gladiator. Den vägde 2.400 kg, hade 840 hk motor Bristol Mercury IX, en toppfart (på 5.000 m höjd) av ca 380 km/tim, steg till 6.000 m på 9 min, hade en normal flygtid på ca 2 tim och var beväpnad med fyra fasta 8 mm kulsprutor. Den kunde fördes med skidor. Man hade dessutom ett 40-tal omoderna spaningsplan Fokker C V-E från omkring 1925, med brittisk Bristolmotor. Toppfart ca 170 km/tim, en rörlig kulspruta (8 mm) och två mans besättning. ▶



◆ Fallskärmsjägare ur "the big lift" nr 1 på väg ned från ett tyskt transportplan till anfällemål på norsk mark.

► De låga statsanslagen till flygvapnet ledde till en bytesaffär med Italien. Mot likvid i norsk "klippfisk" fick man ca 1939-40 in fyra högst omoderna, tvåmotoriga Caproni Ca 310. Toppfart högst 350 km/tim, en lätt kulspruta i ett rörligt ryggtorn (som ingen kunde använda!) och högsta bomblast ca 900 kg. — Alla fyra Caproni-planen havererade ca 10 april pga bristen på krigs- (reserv-) flygfält.

● ● Vid den norska flottans flyg var det 1940 ungefär lika illa ställt. Dess huvudbas Horten, på Oslo-fjordens västsida 25 km sydsydväst Dröbak-förträngningen, med bla egna verkstäder m m, föll tidigt i tysk hand. Dess flygmateriel före den 9 april utgjordes av ca 30 Hortenbyggda sjöspaningsbiplan MF-11, 9 skolflygplan och 8 torpedplan Douglas DT-2 C. En rörlig 8 mm kulspruta och två mans besättning fanns på dessa plan.

Sex nya, tvåmotoriga torpedplan Heinkel He 115 (liknande våra T 2:or) var beställda från Tyskland, men två av dem var inte levererade. Två av de befintliga lyckades undkomma till Storbritannien. Norrmännen hade i USA för flottans flygförband beställt en del enmotoriga flygplan typ Northrop N-3 PB. Men först 1943 kunde till västsidan undkomna piloter (ur ett i Canada organiserat norskt flygvapen) börja flyga dem — från baser på Island.

## TOTAL BRIST — TOTALFÖRLUST

Den totala bristen på krigsflygfält (reserv-baser) blev också en av anledningarna till totalförlusten den 9 april av Norges enda jaktförband, de till Oslos försvar avdelade Gladiatorplanen. Efter den förut nämnda luftstriden över Fornebu nödgades de norska jaktflygarna försöka landa. Löjtnanterna Lütgen och Waaler tvangs landa på det ornstridda Fornebu, där deras två Gladiator-plan genast sköts i brand; Braathen på sjön Bogstadvatnet; Thorsager vid Ås lantbruksskola; Schye (sårad) i Brummudal (nordväst Hamar); och förbandsledaren löjtnant Rolf Tradin intill Hamar, med planet genomskallat av kulor efter strid med sju tyska plan.

Om förbandets luftstrid i grådiset över

Fornebu den 9 april antecknade Tradin en del i sin flygdagbok, som belyser den dåtida norska jaktflygutbildningens och utrustningens brister. Han skrev:

"Då och då tog jag mig för att bara styra mitt plan rakt på motståndaren — utan att använda siktet... Hur skall man för övrigt sikta i en luftstrid? Hur mycket skall riktpunkten ändras i ett läge, där intet sådant är likt det nästa? Man måste ha erfarenhet och spärjlus för att lära sig det. Vi hade intetdera..."

## GLADIATORERNAS UTTÅG ...

Flygförsvaret av Sydnorge råkade ut för en ny tragedi i mitten på april. Norrmännens hopp, en från brittiskt hangarfartyg startad jaktdivision om 18 Gladiatorplan hade på eftermiddagen landat på Lesjaskogsvatnet (en isbetäckt insjö) i Gudbrandsdalen, ca 90 km sydost Molde. Goda råd från motorkunniga norska vänner att tappa oljan ur motorerna på kvällen följdes inte. När gryningen kom stod de brittiska flygmekanikerna och piloterna förtvivlade vid sina motorer och plan. Ingen enda motor gick att starta. Nattkylan hade förvandlat motoroljan i motorernas pumpar och ledningar till en nästan fast, tjockflytande massa. Personalen från Alblons land var helt obekant med den nordiska vinterflygtjänstens krav.

Innan man hunnit avhjälpa felet kom en tysk division Heinkel He 111 för anfall över sjön. Dess bomber och akaneld bokstavligen "pulvriserade" de 18 Gladiatorerna. Som svartbruna fläckar låg sedan resterna på isen. — Någon tid därefter, när isen smälte, sjönk det hela till sjöbotten.

Först helt nyligen har ett brittiskt bärg-

ningskommando lyckats ta upp en del förvridna rester av plan och ett par motorer — för museiländamål. Det gäller att inte glömma vad som kan hända oförberedda försvarare ...

## LUFTWAFFE AVGJORDE

Luftwaffe avgjorde kriget i Norge 1940. Bomber och akaneld träffade den ena norska flygbasen efter den andra. Övriga försvarsverk, trupp m m mötte samma öde. De få norska plan, som hunnit starta, gömde sig undan i fjordar och på isbelagda sjöar. "Hela" försvaret tvangs snabbt mot norr. Ingen av de norska permanenta flygbaserna hade något effektivt luftvärn eller annat försvar.

Redan från den 12 april opererade tyska flygförband från alla flygplatser i södra Norge... som om dessa varit hemmabaser. Ständigt ankommade, nya förband Ju 52:or lastade ur en ström tyska trupper från alla vapenslag — infanteri, artilleri-, pansar- och ingenjörtrupper m m — samt de för inkräkterna nödvändiga mängderna ammunition, proviant, sjukvårdsmateriel m fl förnödenheter.

Tyskt stridsflyg rev bokstavligen upp det norska kommunikationsnätet. Tyska meteorologer hade förutspått en stabil väderperiod under för "Weserübung" behövlig tid. Och hela tiden, ända in i juni, rådde för det mesta ett strålände "Göringväder."

## BITTRA KRIGSERFARENHETER

För första gången i krigshistorien fick både brittiska och norska flottan på allvar erfara, att örlogsfartyg — även stora sådana — var helt försvarslösa om de inte skyddades av flyg. Sönderbombade slag-skepp, kryssare, jagare och andra fartyg "länkade" in i brittiska hamnar. Englands förste sjölord och hans kolleger blev minst sagt betänksamma och tyckte att kriget börjat ta en för de västallierade högst ogynnsam vändning. — I Nordnorge höll sig dock ännu en del norskt flyg fast i de sista resterna av det som nyligen varit fritt land.

En ny brittisk Gladiatordivision och en annan division utrustad med Hurricaneplan, hade i två omgångar transporterats

◆ Fornebu 9 april 1940: De tyska flygplanens landningar gick inte helt klanderfritt. Bilden illustrerar två Ju 52:s nos-mot-nos-



dit med hangarfartyget "Glorious" och flugit till Bardufoss och Skaanland, ca 45 km nordväst Narvik. De stödde norr-männen i norr och noterade flera framgångar mot det påträngande tyska flyget. Från den 26 fram till den 29 maj rasade hårda strider mellan å ena sidan landsatta franska och brittiska marktrupper (stödda av talrika brittiska örlogsfartyg) och å den andra de tyska stridskrafter, som under general Dietls befäl från den 9 april besatt Narvik.

Det brittiska flyget, de två jaktdivisionerna, hindrades ofta av rådande dimmor att göra några avgörande insatser. De tyska försvararna nödgades dock inte dess mindre utrymma staden och upprätta nya försvarsställningar strax öster därom. Där stöddes de av tyskt flyg, bergsjägare och nylandsatt fallskärmstrupp.

Efterhand ökades det tyska trycket, bombflyg och marktrupp i samverkan drev bort de västallierade krafterna. Sedan dessutom order om hemfärd nått deras ÖB vid Narvik, amiralen lord Cork and Orrery, nödgades denne blåsa till hemfärd... Gladiatorplanen och alla Hurricanes (i allt åtta sådana plan) lyckades flyga tillbaka och landa på "Glorious" däck. — På hemväg till Storbritannien råkade dock hangarfartyget (liksom transportångaren "Orama" på 8.000 ton) ut för de tyska slagkryssarna "Scharnhorst" och "Gneisenau" och sänktes i Nordsjön med bl a hela flygstyrkan ombord.

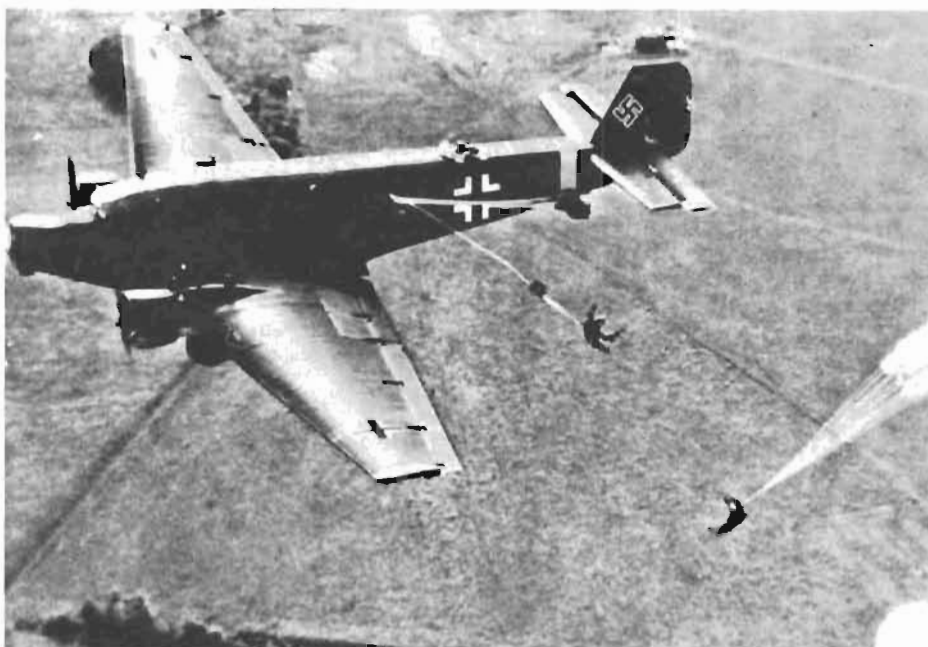
## KAPITULATION

Den 8 juni — kapitulationsdagen — avseglade 25.000 man brittiska och norska trupper västerut ombord på brittiska fartyg. En del av dem sänktes på vägen. Norges kung Haakon VII, hans drottning och norska regeringen steg ombord på en brittisk kryssare för att senare från Storbritannien söka organisera nytt motstånd mot ockupationsmakten.

Norska försvarets ÖB, general Ruge, kapitulerade den 8 juni med vad han hade kvar. Den 10:de underskrevs kapitulationsakten. Först 1944 — 45 kom befrielsen — med början där motståndet år 1940 slutat, i Nordnorge.

● ● Tyskarnas avsikt i den norska delen av "Weserübung" hade varit att den

kollistion. Man fick inte vara så noga. Kosta vad det kosta måste. Resurser fanns... vid den tidpunkten.



◆ Närbild från uthoppsmomentet. Tyska invasionssoldater lämnar i tät ström sina Ju 52:or.

9 april 1940 på morgonen samtidigt ta Oslo, Kristiansand, Stavanger och Narvik med därvarande viktiga flygplatser, hamnar m.m. Noggranna förberedelser, skicklighet och djärvhet i genomförandet gav dem framgång — det våghalsiga företaget lyckades.

I det föregående har i korthet omtalats en del drag från anfallet mot Oslo och från krigshändelserna längst i norr. Här skall nu följa några andra huvuddrag dels från operationen mot Oslo, dels från det framgångsrika anfallet mot Stavanger-Sola samt dessutom från ett par specialföretag.

## "BLIXTKRIGETS" ANSIKTE

Utgångsbaseringen och det samtidigt med anfallet mot Norge igångsatta men betydligt lättare anfallet mot Danmark skildrades i nr 2 — 3/71 av FLYGVAPEN-NYTT. Liksom i Danmark var i Norge överraskning av motsidan ett första villkor för ett lyckat genomförande. Särskilda övningar i fallskärmsanfall och luftlandsättning hade föregått "Weserübung." För det mesta hade de dock så länge fred rådde ägt rum i "Rikets" östliga delar. Sedan kom "praktisk tillämpning" vid österrikes, Sudetlandets och Böhmen-Mährens ockuperande 1938—39. Också genom en del företag under 18-dagarsfälttåget mot Polen hade man skaffat sig erfarenheter.

På västmaktshåll tycks man under tiden inte helt ha insett att den nya formen för krigföring hade många möjligheter. Detta trots att även ryssarna sedan flera år övat och visat upp massinsats av "desantrupper". — Tyskarnas X:e Flygkår var en stor enhet, uppsatt bl a för angreppet på Skandinavien. Den omfattade både egent-

liga krigsflygförband (bomb-, attack- och jakt m.m.) och en väldig armada transportflyg "för särskild användning", dvs för fallskärmsanfall och luftlandsättningar.

## MASSINSATS AV FLYG

De tyska källorna talar om 53 flottliljer ("Gruppen") om vardera över 50-talet landbaserade Ju 52/3m m.m. och om tre flottliljer sjöflyg av diverse slag (Heinkel He 59 m.m.). Det nämns också att varje transportplans besättning förstärktes med särskilt utbildad specialist på uthopp och luftlandsättning. Denne ledde dessa moment i slutmomentet av resp företaget.

De två första transportflottliljerna som insattes mot ett flygbasmål medförde även ett särskilt "Flughafenbetriebskompanie" (basförband). Detta skulle betjäna de insatta flygplanen efter landning, tanka, ladda osv. Förfarandet visade sig välbetänkt. Det gällde sedan att ta hand om all personal, materiel m.m., som kom med efterföljande plan. Ingen försening till följd av bristfällig bastjänst behövde sedan noteras. Man uppger också, att alla i "Weserübung" insatta plan setts över på det noggrannaste före start. — Men lukväl var man på tysk sida fullt på det klara med, att norrmanen skulle göra hårdnackat motstånd.

● ● Ca 350 — 500 transportplan — uppgifterna om antalet växlar — medverkade i operationen mot Skandinavien. Det blev "världens första luftbro" i förening med full stridsinsats. Fallskärmsangrepp med soldater från skyn, det nya tyska stridsmedlet, uppenbarades den 9 april för västvärlden på nära håll — i Danmark och Norge. Flygfältet Fornebu måste tas, det var nyckelpunkten för ockupation av Oslo och för det fortsatta tyska framträngandet norrut.

Men hur skulle det senare gå till? Så snart tillräckliga krafter framförts med luftbron, skulle transportflyget dels användas för att föra fram fallskärmsanfall och underhåll till nya norska mål, dels återgå till sina hemmabaser. Där skulle det stå i beredskap och förbereda nästa stora tyska operation — "Slaget mot väster", anfallet via Holland och Belgien ▶

- ▶ mot Frankrike och kanske i en därefter följande etapp mot... Storbritannien. — Mycket berodde alltså på utgången av Operation "Weserübung".

## DUBBEL DRAMATIK

Under anflygningen mot Oslo kom ett kritiskt läge. Göring hade uppdragit åt chefen för X:de kåren (se ovan) att leda det hela. Men under kärchefen, general Geisler, fanns en särskild chef för transportflyget "Land" och en för dito "Sjö". Hela massan Ju 52/3m var därigenom direkt lydande underställd generalmajor von Gablenz, högbetrod d f trafikflygare och uppbyggare av Lufthansa — då mer än någonsin en helt militär hjälpoorganisation åt Luftwaffe. All flygande personal på von Gablenz transportflygplan i anfall mot Skandinavien var särskilt utvald och vältränad i instrument- och "dåligt vädersflygning".

Den 9 april 1940 mötte det första av de mot Oslo flygande Ju 52/3m-förbanden (lik-som kort efteråt de följande) tätt dimma över Skagerack. Moln- och dimväggen var så hög att den räckte långt ovanför den beordrade flyghöjden. Den började vid vattenytan. Sikten gick ner till blott några få meter. Att flyga i tätt anslutet förband var även det mer än svårt. Chefen för den ledande flottiljen, kapten Wagner, bedömde att hans mannar nog skulle klara uppgiften och efter landning på Fornebu ta platsen genom strid. Skulle sikten försämrats ytterligare blev dock företaget mera tveksamt. En annan förbandschef i en följande flottilj hade förlorat två plan i dimman (det visade sig sedan att de kolliderat och störtat i havet). Den senare fick per radio emotta order från general Geisler att vända pga det osiktbara vädret. Han lydde och landade med sina resterande plan vid Alborg på Jylland. På de två små flygfälten blev emellertid trängseln svår. Dessa var nämligen redan belamrade med plan och materiel, som i ett senare skede skulle vidare till Norge.

- ● Kapten Wagner i ledarfloottiljen ansåg emellertid att ordern att avbryta företaget skulle nå honom genom von Gablenz, vilket den alltså inte gjort. Även von Gablenz var starkt negativ till Geislers order att vända om. Wagner ansåg också att det kunde vara en falsk order, utsänd av fiendens radio för att vil-

seleda och skapa oreda i anfall. Han fortsatte därför trots den dåliga sikten med sin flottilj.

När förbandet befann sig strax söder om Oslofjorden förbättrades sikten. Wagner visste också att två divisioner "tung jakt" typ Me 110 skulle trygga hans landning. Plötslig beskjutning från marken fick ingen verkan. Kl 09.05 — över Fornebu — såg han ett norskt Gladatorplan i lågor nere på fältet och även några Me 110:or som från marken besköt försvararna. Striden pågick tydligen för fullt där nere.

Efter ett första landningsförsök med det tunga Ju-planet träffades plötsligt Wagner av en norsk kula. Han var därmed borta från det följande. Hans andrepilot lyckades dock landa efter ny anflygning. De ombordvarande rusade ut och deltog i striden om fältet.

- ● I stället för Wagner blev det nu hans ställföreträdare, kapten Ingenhofen, som fick ta hand om flottiljen och leda de fortsatta landningarna på Fornebu. Platsen inreddes skyndsamt till försvar och till mottagande av efterhand landande nya plan och förband. Trupp, fallskärmsjägare, materiel togs om hand. Planen gjordes klara för fortsatt tjänst.

Det fortsatta förloppet i Oslo har redan berörts. Att anfall mot Fornebu och strax efteråt mot Oslo kunde genomföras lyckligt tillskrivs dels chefen för Me 110-divisionen löjtnant Hansen och hans personal och flygplan, dels Ju 52-cheferna kaptenerna Wagner och Ingenhofen.

## BLIXTKRIGET FORTSÄTTER

Till Sola och Stavanger styrde samtidigt en annan transportfloottilj Ju 52/3m, med kapten Günter Capito som chef. Också det förbandets främsta division, tolv plan, råkade in i dimbälten. Ansvaret för om man skulle fortsätta eller vända vilade helt på förbandschefen. Sikten var också här — på en något västligare färdväg — minimal. Capito kunde knappast se sidoplanen i ledargruppen! Ett fallskärmskompani (chef löjtnant von Brandis) fanns med i flygplanen, tolv man i varje Ju 52. Uppdraget gällde att ta Sola-basen efter nedhopp.

Molnväggen slöt sig snart om planen. Den fortsatta färden måste gå helt på instrument och radiopejling. En otrevlig hake var dock att divisionen under Capitos chefskap aldrig hade flugit i så



◆ Juli 1942: En drink före start. De norska oxilflygarnas kelgris vid Muskokabasen i Canada. Där trä-

stort förband i så dålig sikt, på instrument. Efter en halvtimmes instrumentflygning klarnade det dock upp. 900 m nedanför glittrade solen på Nordsjöns vågor. Tio mil från kusten såg man Norge. Men var fanns de andra planen? Capito såg sig om — det dröjde en halvtimme innan han hade samlat elva av första divisionens plan hos sig. Dock — var befann sig det tolfte? (Senare visade sig att dess pilot inte kunnat hålla sin plats utan måst gå ned i Danmark).

Kl 09.20 var Capito och hans förband utanför kusten i höjd med Stavanger. I snävast möjliga högersväng styrde man in mot land. Händelserna följde nu slag i slag — det gällde att komma fram till anfallsåre så överraskande som möjligt. På 10 m höjd styrde man in i en dalgång. Man "höjdhoppade" över en ås och var så framme vid Sola. Höjden var 120 m. Därefter skedde uthopp i lägsta möjliga fart, för att inte de uthoppade "jägarnas" spridning skulle bli för stor.

## FALLSKÄRMSJÄGARNAS TAKTIK

En signal gavs på elektriskt horn inne i planet. Dess stridsberedda jägare gav sig i tät följd ut genom Ju 52:ans breda sidodörrar, på några få sekunder. Sedan följde de andra planen. Över 100 fallskärmar dalade ödesmättat ned. Kulsprute- och gevärseld från markförsvaret mötte dock anfällarna. Men samtidigt hördes kulspruteeld från luften — det var först en, sedan två Me 110 ur löjtnant Gollobs tunga jakt- (och attack-) division, som från Fornebu lyckats ta sig fram till Stavanger — trots den dåliga sikten. Divisionens övriga sex plan hördes inte av.

Fallskärmsjägarna dalade ner med stor precision och såg snart att fältet gjorts obrukbart för landning med utställda hinder. Det norska motståndet kämpades dock ner och sedan tog det inte lång tid att få Solafältet användbart för flyg igen. I striden mot markförsvaret stupade en del tyskar.

◆ Ett tyskt tvåmotorigt Heinkel He 111 har landat minus och kanat utanför Fornebus fältgräns.





nades RAAF för kommande stridsuppgifter på de alierades sida.

Men redan andra omgångens Ju 52:or kunde landa utan hinder av fältets beskaffenhet... och utan norsk motverkan. Medföljande tyska basorgan satte genast igång med att göra om Solabasen till främre bas för fortsatta tyska flygföretag — snart nog mot brittiska örlogsfartyg. Solabasen behövdes dock närmast som bas för fortsatta företag mot Trondheimsområdet m m norr därom.

### SVÅRA SPECIALFÖRETAG

Ett par specialföretag innan "Weserübung" slutförts bör kanske nämnas här. — Kort efter det tyskarna tagit Fornebu och Stavanger-Sola lyckades britterna sätta i land marktrupper och flyg vid Andalsnes, längst inne i en fjord ostnordost Alesund, i Romsdalen. De avsåg att tränga fram i dalen till järnvägsknuten Dombås, tyskarnas enda järnvägsförbindelse till Trondheim. Kunde den järnvägen tas var mycket vundet för den norska saken.

Flyg rapporter om den hotande framryckningen nådde tyskarnas operationsledning. Den 14 april beordrades därför (sent på dagen, från Berlin och per telefon) 15 Ju 52/3m medförande ett förstärkt fallskärmskompani att stoppa den brittiska frammarschen genom ett motanfall, för att rädda Dombås. De tyska trupper som markledes lyckats ta sig fram till Lillehammer, kunde inte göra det.

Flygföretaget till Dombåstrakten blev ingen lätt uppgift. Ordern hade kommit fram sent, målskisser od sagnades, kartunderlaget över färdvägen var ytterst bristfälligt. Sent den 14:e kom förbandet dock iväg. Molnhöjden var 50 m över egen bas och täta moln insvepte de kringliggande bergen. Vädermännen lovade att sikten skulle bli bättre längre i norr — tv hade man dock molnens övre gräns liggande på 2—3.000 m.

● ● Blindflygning igen, och radiopejling på Oslo. När en tredjedel av sträckan återstod lättade det. Planen kunde gå

ner till för fallskärmstruppen behövlig, låg uthoppshöjd. Medan uthoppen pågick utsattes förbandet och flygplanen för stark gevärs- och kulspruteeld från marken. En Ju 52:a med alla ombordvarande förlorades över målet. Ytterligare fyra måste nödlanda på hemvägen med svåra haveriskador. Tre plan landade svårt skottskadade vid Trondheim.

Endast sju av de från början femton planen lyckades efter en flygning under svårast tänkbara förhållanden ta sig hem till Fornebu.

### FLYGBURET ARTILLERI

Artilleri per flyg till Narvikstruppernas hjälp blev ett annat märkligt flygföretag. För de tyska trupper som mot slutet av april fördrivits från den viktiga malmhamnen Narvik var bristen på tunga vapen, speciellt artilleripjäser, en stor olägenhet. För att om möjligt råda bot härför beslöt den tyska ledningen i Norge att med sina beprövade transportflygplan Ju 52/3m flyga dit ett bergsbatteri 7,5 cm Skodapjäser (delbara för att om så behövdes klövjettransporteras).

Ett förband Ju 52:or under befäl av överste Baur de Betaz fick order att klara uppdraget. Det fick ske med uppoffrande av alla flygplanen, om så blev nödvändigt. Planens extrastora bränsletankar måste monteras ur före start, för att de rätt tunga pjäserna, deras ammunition, serviser etc skulle kunna stuvas in. Flygplanen tankades bara med så mycket bensin, som behövdes för att de skulle kunna flyga till en liten frusen sjö nära flygfältet Bardufoss (ca 100 km nordost Narvik). Resten av vägen måste översten föra fram batteriet utan flygets hjälp.

### REN NÖDLÖSNING

Vid starten räknade man kallt med att man aldrig skulle få se de 15 Ju-planen mera. Batteriet kom dit det skulle. Men våren kom och isen smalt och sjön blev åter vatten — alla flygplanen sjönk till botten — på samma sätt som Gladiatorplanen på Lesjaskogsvattnet.

Att man som här kunde föra fram ett bergsbatteri med flyg för att ge marktrupper det krafttillskott de behövde var ju bra. Men hela företaget måste betraktas som rena nödlösningen. Dock gjorde — i samverkan med det tyska stridsflyget — det lilla flygburna bergsbatteriet sitt till

för att nå det just då behövliga i den ojämna kampen.

### FEM DAGARS FACIT

Fem dagar efter det "Unternehmen Weserübung" var Luftwaffe etablerat med ca 400 Ju 52/m och 150 sjöflygplan på alla de viktigaste flygplatserna i Sydnorge — främst då vid Oslo, Kristiansand och Stavanger. Snabbheten och kraften i genomförandet visade att den tyska ledningen var väl medveten om att det verkliga brådska. Likaså att man kunde handla utan att ta hänsyn till egna förluster i flygplan och människor. Både vid Oslo och vid Stavanger brydde man sig föga om att flygfälten var små. Ett avsevärt antal transportplan kraschade på de överfyllda fälten eller förlorades på andra sätt. Men de för Weserübung nödvändiga mängderna flygburna trupper, ammunition, drivmedel, bomber, luftvärn och utrustning av alla de slag kom fram dit där de behövdes — i rätt tid, nära nog tidtabellsmässigt.

För sjötransportflyget blev det en stor tillgång, att det på norska västkusten fanns ett flertal i fred iordninggjorda landningsplatser med slipar, förbindelser etc. Alla gjorde god nytta när det gällde att föra fram materiel m m med sjöflyg till de i mellersta och norra Norge stridande trupperna.

### IMPROVISATIONENS MÄSTARE

Ca en vecka efter det stora företagens start var Luftwaffe också baserat i Trondheimsområdet. Avståndet till de tyska flygförbandens hemmabaser var inte mindre än ca 1.000 km. Sedan britter och fransmän lyckats ta sig in i land vid Andalsnes, Harstad och från den 28 maj to m vid Narvik, var flygtransporter till och från de tyska styrkorna i södra, mellersta och norra Norge — främst till följd av de osäkra sjöförbindelserna — ett ofrånkomliga villkor för fortsättningen.

Tyskarna visade sig under Weserübung som mästare i den svåra men nödvändiga konsten att improvisera fram lösningar, allt efter lägets växlingar. De förstod också att väl anpassa sitt flyg efter uppgifterna och att använda det med god verkan — allt nödvändigt att kunna i krig.

● ● Vad som gällde 1940 gäller än — i här relaterade hänseenden... och inte bara i Norge. ■

◆ Weserübung ur en annan vinkel. Trängseln på Fornebu av landande tyska tp-plan orsakade större skador än den norska motståndseiden.

