

I Meløy Historielags Årbok nr. 41 (2025) finner man en artikkel av Lise Kildal, skrevet om flystyrten en aprildag i 1942 på fjellet Breitind ved Reipå i Meløy, med 18 omkomne. Hun søkte nærmere opplysninger hos historikeren Knut Støre, og mottok en hel artikkel i seg selv – med bilder.

Styret vedtok at Lises artikkel skulle inn i Årboka, mens Knut Støres beretning også absolutt fortjente en plass i offentligheten – på historielagets web-side ...

Så her er hans historie om

Tragedien bak et funn i Breitind

Av Knut Støre

Innledning

Det er onsdag den 22. april 1942. Underveis fra Lade flyplass ved Trondheim er et tysk transportfly av typen Junkers Ju 52, med første stopp på veien nordover, i Bodø.



Transporten er et lite ledd i en stor tysk forsterkningsplan, basert på Hitlers visjon om at lille Norge er og blir krigens viktigste skjebneområde. Etter at de allierte julen 1941 gjennomførte Operation ANKLET, det 2. Lofotraid, og et samtidig avledningsraid i Måløy-området, ble den tyske «Nordforsterkings-planen» for alvor satt i verk.

Selv om denne operasjonen nærmest ble en farse – for ikke å si fiasko – fikk den en utilsiktet strategisk betydning, som man på alliert side ikke forutså. For Hitler kom med sine klare krav, og Wehrmacht kom som et resultat til å bygge ut og binde store styrker i landet mot nord. Ressurser de egentlig ikke hadde råd til å ha her.

Som del av «Nordforsterkingsplanen» ble jagerflyvåpnet i nord styrket. Og her er vi tilbake til Junkermaskinen som rister og skaker seg nordover i Nordland. Hvor den la kursen, og i hvilken høyde det fløy, vet man ikke. Men det var vanlig å fly et stykke inne i landet, etter som britiske styrker og fly ofte søkte mål langs kysten, for den 9. mars hadde britiske fly fra det moderne hangarskipet HMS «Victorious» angrepet Tirpitz ved innløpet til Vestfjorden.

Den etter hvert moderne flyplassen i Hattfjelldal ble derfor viktig for slike transporter, med sin solide rullebane av betong – uten at den ble benyttet på akkurat denne transporten.

Flyet ble ført av Feldwebel Willi Habekost, og tilhørte Transportstaffel Fliegerführer Nord (Ost) i Kirkenes.

Han var ellers 27 år og således en av avdelingens eldste og mest erfarne flygere, som Oberleutnant Wemehl, sjefen for denne Staffel, var full av lovord om, grunnet hans dyktighet som flyger.

De andre tre i besetningen var Unteroffizier Werner Grünwald, som var telegrafist, Uffz Rudolf Bollmann som var skytter og Uffz Leonard Voss som var mekaniker. Og bak i flyet var det 14 passasjerer, alle teknikere i forskjellige flyavdelinger, som nå opererte på Ishavsfronten. Tolv av de tilhørte III. Gruppe fra Jagdgeschwader 5, de to siste I. Gruppe fra Stukageschwader 5.

Noen av disse teknikerne hadde tilhørt avdelinger i Frankrike, før de ble sendt nordover, for å danne kadren («ryggraden») i de nye avdelingene i nord. Andre av dem hadde tilhørt en avdeling fra Jeverbasen i Nord-Tyskland.

Etter at de hadde nådd Norge, ble det nye oppsettet foretatt i Trøndelag, før de ble sendt nordover til avdelinger i JG 5 og StG 5, avdelinger som ble satt opp under Luftflotte 5 tidlig i 1942. Som deler av disse avdelingene lå nå to på flyplassen ved Kirkenes (Banak), mens andre var plassert i Petsamo, på finsk side.

Om siste del av den tragiske turen, vet man lite, eller egentlig ingenting, for prøvde telegrafist Grünwald å nå flyplassen i Bodø, eller fløy de for lavt til at slik kontakt var mulig?

Øyenvitner fra området rundt Reipå har gitt viktig informasjon om flyets bevegelser, de siste minuttene før det havarerte. Et av disse vitnene var Tor Dagfinnsen fra Reipå, som var hos landhandel T.K. Brun på Fore sammen med sin mor da de hørte brølet fra flyets tre motorer, noe som fikk dem til å løpe ut av butikken og følge de siste sekundene før flyet havarerte.

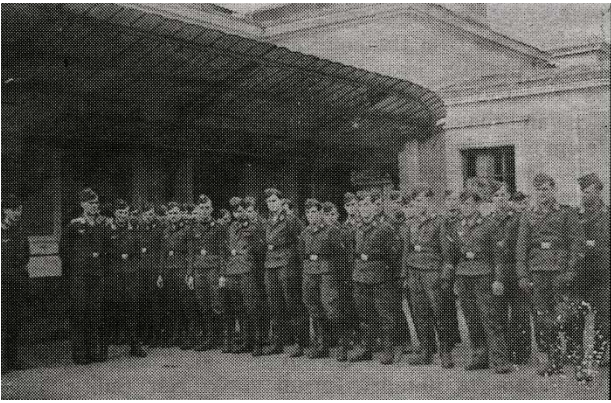
Flyet hadde kommet inn Reipåfjorden, omtrent over Meløya, og det fløy svært lavt. Det var sludd og tåke og omtrent helt vindstille. Og få sekunder etter at det hadde passert landhandelen hørte man en kraftig eksplosjon, etterfulgt av flere små.

Det øyenvitnet har fortalt, peker i retning av at Habekost visuelt prøvde å ha bakkekontakt, men på grunn av sluddbygene har han ikke sett fjellet foran, som bygene dekket fra avstand, mens det 300 meter lenger unna hadde vært mulig å følge Grimstadskaret ut mot havet. Men slike detaljer var Habekost sikkert avskåret fra å se.

Resultatet ble derfor et brutalt havari et stykke opp i Breitind, et fjell som ligger som en grå kjempe med utsyn fra Reipå og Fore.



Breitind ved Reipå i nordre Meløy.



Forpartiet av teknikere til III JG 5.
Her er også alle de som omkom i ulykken.



Før start fra Lade flyplass, Haberkost og crewet.



Feldwebel Willi Habekost og oberstleutnant Lüber.

Det er usikkert hva slags værinformasjon mannskapet fikk på Lade flyplass før turen nordover. Og det er også usikkert om de rakk å få noen informasjon fra Bodø, før ulykken. Men der har de selvfølgelig ventet på flyets ankomst, som skulle være 1 time og 35 min etter avgangen fra Lade. En melding som Flugleitung i Bodø hadde mottatt.

På flyplassen i Bodø var Hauptmann Otto Leberzammer «Flugleiter», den operative sjefen på denne militære stasjonen. Han har til forfatteren fortalt om denne tragiske ulykken, og hvordan de måtte sette apparatet i gang da man etter hvert innså at flyet var «overdue». At det ikke hadde ankommet etter planen, og at man heller ikke hadde opplysninger som tilsa dets skjebne. For så lenge det hadde drivstoff, kunne det teoretisk fly.

Leberzammer var erfaren og hadde vært involvert med sine folk etter en rekke alvorlige flyulykker. Forholdene i krigsårene, kan selvfølgelig ikke sammenlignes med dagens, både når det gjelder teknisk utstyr, men også det som trengs i en kritisk redningsoperasjon.

Det man hadde å hjelpe seg med, var å kontakte militære enheter langs flyruten, for å høre om noen hadde informasjon om flyet. Det var også vanlig å kontakte talestasjonene rundt omkring, for hadde noe skjedd, var det vanlig at øyenvitner meldte inn hva de hadde sett.

Skjønt det gjorde ikke alle, spesielt når en ble klar over at et ulykkesfly tilhørte fienden!

Junkeren savnet

Hvor lang tid det gikk før man ved flystasjonen i Bodø visste beskjed, er usikkert, men det var flere hæravdelinger i Ørnes – Glomfjordområdet, samt kystfortene i Neverdal og Vassdalsvik. Hæravdelingene fra 340. og 345. infanteriregimenter var underlagt 196. infanteridivisjon i Mo i Rana. Mens de to kystfortene fra hæren, var taktisk underlagt Seekommandant Sandnessjøen og del av Artillerigruppe Bodö.

I tillegg hadde både Marinen og Flyvåpnet (Luftwaffe) observasjonsposter på høyder og fjell, som supplement til de radarene som fra 1942 ble satt opp, på Dønna, samt et par i Bodø, der den ene ble flyttet til Nord-Arnøy i 1943.

Men hva med lokalbefolkningen, f.eks. de som hadde vært øyenvitner eller hørt smellet da flyet traff fjellet? Har noen av disse tatt noe initiativ for å varsle? Kanskje til lensmann eller politi, norsk som tysk? Her står forfatteren på «bar bakke», uten konkrete opplysninger.

Uansett fikk man jo etter hvert den informasjonen på flystasjonen i Bodø, at flyet hadde havarert, og også etter hvert hvor ulykken hadde skjedd.

Hauptmann Leberzammer fikk da ordre fra høyere myndighet å begi seg til ulykkesstedet og sette i gang det nødvendige arbeidet der.

Sannsynligvis har noen fra en av de nærmeste avdelingene, begitt seg først til havaristedet straks melding om ulykken ble kjent, på en eller annen måte.

Håpet var selvsagt å finne overlevende, skjønt de involverte nok regnet med at det var det minimale muligheter for. Sannsynligvis har dette vært en mindre gruppe, under ledelse av et befal eller en offiser, som har bragt med seg kun det mest nødvendige for å sikre de verdier som var på havaristedet. Men også skaffe en oversikt over det som ville trenge i fortsettelsen, og bl.a. for å få de omkomne ned. En må anta at de første som dro opp, visste lite om dette flyet og hvilken last det hadde.

Et annet spørsmål er om noen nordmenn tok seg opp til stedet tidlig etter at tragedien var kjent, men mest sannsynlig holdt nordmenn seg borte i denne fasen, da de regnet med at tyskerne ville sende folk opp, straks ulykken ble kjent. Uansett må det ha vært et tragisk syn som møtte de første som kom opp til stedet, et stykke opp i Breitinds sørvestlige side. Knuste og vridde metalldele og en rekke lik, eller også likrester. Med personlige eiendeler, bagasje og det flyet ellers brakte med seg.



Hauptmann Otto Leberzammer.

Hauptmann Leberzammers oppgave ble å finne årsaken til havariet. Samt få de omkomne ned, og siden i vigd jord. Noe som både korpsets og divisjonens presteavdelinger bidro i.

XXXIII. Armeekorps hadde hovedkvarter i Trondheim, dit bårene etter hvert ville bli ført, mens en fra 196. Infanterie Division i Mo i Rana gjorde det mer praktiske innledningsvis.

Hvordan Leberzammer og hans folk tok seg til Reipå og siden opp til ulykkesstedet, er ikke kjent. Mest sannsynlig har de blitt fraktet med en av Marinens båter til Ørnes. Og med militære kjøretøyer så nært som mulig stedet, hvorfra de lettest kunne ta seg opp til havariet. Sannsynligvis har lokale personer gitt råd her.

En viktig oppgave ved vraket, var å samle og identifisere de omkomne. Som det nå var mulig å tallgi. Også ved kontakt til Lade flyplass og avdelingene de omkomne tilhørte.

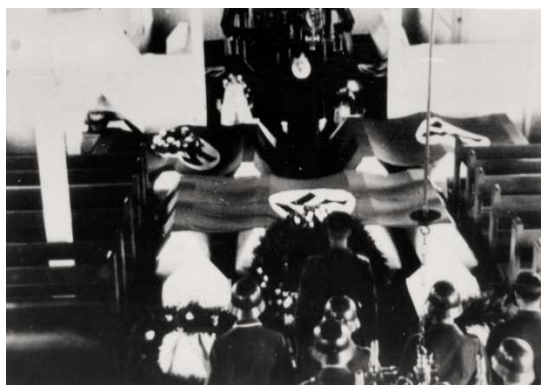
De atten omkomne var alle utstyrt med dødsmerker i aluminium rundt halsen, som en oval sirkel med to like biter, der en brakk av og sikret den ene halvdel for videre registrering, inntil ofrene var lagt i kister. Den andre halvdel fulgte likene, for evt. senere oppgraving og flytting, noe som ble aktuelt for disse.

Hvordan likene ble bragt ned, er også ukjent. Muligens var det for bratt til å bruke tradisjonelle bærer, slik at andre metoder måtte benyttes. Men alle kom ned og ble etter hvert lagt i kister, som sikkert ble skaffet fra Ørnes eller Glomfjord – før kistene endte i Fore kirke, der det etter hvert ble holdt bisettelse.

Havaristedet ble saumfart og alt av verdi tatt med, også det en fant av våpen og ammunisjon. Sikkert var det fortsatt snø oppe i fjellet, om den skaffet problemer i dette redningsarbeidet er ikke kjent, men den bidro sikkert til noe merarbeid. Straks snøen var borte, ble sikkert en ny gruppe sendt opp. For en siste sjekk etter verdisaker og viktige deler.

Som vi etter hvert skal se, ble likevel ikke alt funnet. Eller ble denne gjenstanden funnet før den siste gruppen gikk over stedet? Det det siktes til var en ring, som vi vil høre om i neste avsnitt. For det siste som skjedde med bårene var den nevnte bisettelsen. Som skjedde på vanlig tysk manér, med pomp og prakt. De 18 bårene var smykket med Reichsflagge, blomster og kranser smykket kirken og soldater i hjelm og med skinnende uniformer stod oppmarsjert i midtskipet.

Etterpå ble bårene bragt til Trondheim, høyst sannsynlig på et tysk marineskip, kanskje et landgangsfartøy. Ved en seremoni på Stavne kirkegård ble de 18 kistene jordfestet. Senere under krigen ble de flyttet til den nye tyske samlekirkegården ved Havstein kirke på Byåsen.



Fra bisettelsen av 18 omkomne i Fore kirke etter flystyrten på Breitind ved Reipå den 22. april 1942.

Funn - også av en ring

Etter at de omkomne var tatt ned av fjellet og tyskerne hadde avsluttet sine undersøkelser av vraket, dro enkelte skuelystne av lokalbefolkningen opp til ulykkesstedet.

Som det ofte skjer, dukker nye ting opp straks snøen smelter utover våren og sommeren. Flyet var stort sett bare i mindre biter, men det dukket etter hvert opp identifiserbare og uskadde ting.

En mann fant en såkalt «Flieger-dolk», som var en dekorasjons- og paradegjenstand, ganske vanlig i militære enheter. Kanskje hadde den tilhørt flygeren på ulykkesmaskinen, Feldwebel Habekost?

En annen gjenstand som dukket fram, var en noe spesiell ring. Vedkommende som fant den, gjemte på den i mange år, mens han etter hvert kom på tanker om det var riktig av han å beholde den? Kanskje skulle heller familien til eieren hatt den, som et kjært minne om et familiemedlem som ble borte, her langt mot nord?



Sølvringen som ble funnet på Breitinden etter flystyrten.

Denne signetringen var av sølv og hadde et skjold med en stor S. Gjennom denne gikk en pil. Skjoldet indikerte jageravdelingen JG 26 der S'n symboliserte avdelingens æredstittel «Schlageter». Pilen var en indikasjon på at nettopp denne ringen hadde tilhørt kommandøren for avdelingens II. Gruppe.

Jagdgeschwader 26 hadde vært en sentral jagerflyavdeling på Vestfronten, bl.a. under Battle of Britain, og hadde flere kjente flygere i sine rekker, som Galland, Schöpfung, Hackl, Priller, Steinhoff, Handrick og Losigkeit.

Lenge var denne ringens bakgrunn ukjent. Vedkommende som hadde funnet den, leverte den til denne artikkelens forfatter under en tur til Bodø. Han var en tid etter med på et veteranreff i en liten landsby i Taunusfjellene, vest for Frankfurt/M, hvor han traff en veteran som utrolig nok kunne avdekke det meste omkring ringens historie.

Heinz Ulrich tilhørte under krigens første fase en sambandsavdeling, som hørte inn under JG 26 i Frankrike. Han ble siden – i likhet med mange fra avdelingen – på senvinteren 1942 overført til III. Gruppe i JG 5, en ny jageravdeling som fra januar samme år ble bygd opp i Norge og Nord-Finland.

Ulrich ble med forpartiet via Jever i Nord-Tyskland, og siden via Danmark, med båt over Skagerak til Norge. En ikke helt ufarlig tur på den tiden.

Fra Kristiansand ble de sendt videre nordover til Trondheim med tog. Herfra fikk en del av forpartiet umiddelbart plass på transportflyet, som den 22. april dro fra Lade flyplass og som vi nå vet møtte skjebnen vel en time senere ved Reipå.

Om ringen hadde Ulrich følgende å si, mens han holdt den i hånden og vendte og snudde på den, taus og øyensynlig borte fra det som foregikk rundt han. Minnene om kameratene som ble borte stod tydelig å lese i ansiktet.

Ringen måtte sikkert ha tilhørt en av sjefene for II. Gruppe, men akkurat hvem var det vanskelig å si. Det kunne ha vært Priller, men helst trodde han det må ha vært Handrick. Hvis det var tilfelle, var det ekstra interessant. For det var nettopp Handrick som overtok den nyopprettede JG 5 «Eismeerjäger» i januar 1942. Handrick vant for øvrig olympisk gullmedalje i Berlin i 1936, i moderne femkamp.

Under krigen var det vanlig i Luftwaffe at sjefene tok med seg sine personlige teknikere når de skiftet avdeling. Så ringen hadde nok gruppesjefen gitt til sin 1. tekniker, for det var ofte et svært personlig forhold mellom flyger og tekniker i Luftwaffe.

Han hadde kanskje fått laget og gitt ringen til en spesiell anledning, uten at Ulrich kunne si noe nærmere om det.

Han mente dessuten at det bare kunne dreie seg om to av de som omkom ved ulykken. Nemlig Oberfeldwebel Emil Smolka eller Unteroffizier Johannes Schleucher. Begge hadde i perioder vært 1. tekniker for gruppesjefen, så ringen måtte ha tilhørt en av de to.

Ringen var unormalt stor, noe som tyder på at eieren måtte ha vært en temmelig røslig kar. Og dette stemte mht. de to nevnte, i følge Ulrich. Nærmere eieren av ringen kom vi ikke, men at det må ha vært en av de to, var Ulrich helt sikker på.

Under hovedmiddagen, med dertil hørende taler, gaveoverrekkelser m.m. grep undertegnede ordet og fortalte historien, som leserne nå har fått ta del i. Som fant det riktigst å gi ringen til JG 5's minnevitrine, der den visselig hørte hjemme.

Den fikk der plass blant gjenstander og bilder, fra avdelingens korte, men omfattende og tildels dramatiske historie.

Denne vitrinen befinner seg i Gasthaus Kern i den lille landsbyen Oberauroff, for daværende eier, Heinz Kern, var også flyger i JG 5. Derfor ble de årlige veterantreffene alltid holdt på dette stedet.

Siden det nevnte treffet skjedde i 1989, er alle veteraner fra avdelingen nå borte. Men vitrinen befinner seg sikkert fortsatt i dette hotellet, som etterkommere av Kern driver videre.

Til de som lurer på hvordan gaven ble mottatt av veteranene, kan det tilføyes at det var en både glad og rørt Oberst Treppe, formann i Traditions-Gemeinschaft JG 5, som takket hjertelig.

Og takken gikk også til mannen som fant ringen i Breitind og siden tok vare på den.

Årsaken til ulykken

Hva så med årsaken til havariet. Leberzammer, som forfatteren møtte etter veteran treffet, og hans folk ble aldri i stand til å gi årsaken til flystyrten med 100 % sikkerhet. De var innom både mulig ising, feil på flyets instrumenter, feil innstilling av høydemåleren og selvfølgelig menneskelig svikt, og man ble til syvende og sist stående ved flygerfeil – under kontaktflyging i vanskelige værforhold.

Men ville en så erfaren flyger som Habekost begå en slik elementær feil? Eller var det medvirkende årsaker, som f.eks. ising? Var det feil med noe av flyets utstyr, eller var høydemåleren feil innstilt.

Men flyet var for knust til å gi svar på dette.

Det var også en annen mulig årsak. For under kontaktflyging med tette byger foran, kan det for flygere se ut som klar himmel, den delen av et fjell som er dekket av snø. Mens den delen som er snøfri, normalt nederste del, fremstår som fjellet. Flygere har gjort, og gjør fortsatt slike feil. Men dette blir selvfølgelig ren spekulasjon, når vi snakker om ulykken i Breitind.

Nøyaktig en måned senere, den 22. mai 1942, skjedde en lignende ulykke ikke så langt unna, da en Ju 52 fra transportavdelingen 2./KGr.z.b.V 108 havarerte i Fugløya i Gildeskål, under innflyging til Bodø. Været var også den gang dårlig. Mannskapet på 4 og én passasjer omkom, mens flyets last bestod av torpedoer.

Også i dette tilfellet måtte Leberzammer og hans folk ta seg av det nødvendige, bl.a. få de omkomne ned og sikre vraket og lasten.

Konklusjonen etter denne ulykken var den samme, feil gjort av flygeren, Leutnant Kleiner, som muligens hadde startet nedstigningen for å avskjære radiostrålen mot flyplassen for tidlig.

Var det ellers noen felles trekk ved disse to ulykkene, under samme type operasjoner med samme type fly? Torde man ikke trekke tysk teknologi i tvil under de rådende forhold?

Eller var mennesket i Det Tredje Rikets «maskineri» så lite verdt at det var enklest å legge skylden dit?

Spørsmålene blir nok stående ubesvarte og de kan virke noe absurde i dag. Men kanskje ikke dengang, krigsvåren 1942.