

**Denne artikkelen kan kopieres fritt og viderefremidles til andre.**

**En forutsetning er at navn på utgiver (Strinda historielag), årbokas årstall og forfatter(e) oppgis.**

**Det må ikke foretas endringer i artiklene.**

**Det er ikke tillatt å skanne eller kopiere bilder i bøkene for bruk i andre sammenhenger.**

# Operasjon Jonsvannet i 1940 og 2004

Av Major Roar Glenne\*

## April 1940

I grålysningen 9. april 1940 ble operasjon "Weserübung" iverksatt. Det tyske Luftwaffe angrep Norge med full styrke og bet seg gradvis fast nordover. Flyplassen ved Ålborg i Danmark ble første fremskutte base for mange av flyene den første tiden. Totalt stilte Luftwaffe med 1082 fly fordelt slik:

- 290 to-motors bombefly (Heinkel He111 og Junkers Ju88).
- 40 en-motors stupbombefly (Junkers Ju87 Stuka).
- 30 en-motors jagerfly (Messerschmitt Bf109).
- 70 to-motors jagerfly (Messerschmitt Bf110).
- 70 sjøfly (vesentlig Heinkel He 59 og He 115)
- 582 transportfly (vesentlig Junkers Ju52).

Hærens flyvåpen hadde stasjonert 8 langvingede Fokker C.V.e og 1 kortvinget d-modell, samt et skolefly av typen de Havilland DH82 Tiger Moth på Værnes. Dette var i utgangspunktet forelde-

de flytyper i treverk og duk, med ytelser som ikke kunne måle seg med de moderne tyske helmetallflyene. Av den grunn ble de, samt luftverntroppen, evakuert til Selbusjøen samme natt. Det ville være det rene selvmord å ta opp kampen med slikt foreldet materiell. Tyskerne oppdaget fort at forholdene på Værnes ikke var gode. Det var ikke fast dekke på rullebanen, og bakken var temmelig bløt i vårløsningen. Det viste seg derfor snart at de tunge tyske flyene fra "X Fliegerkorps" ikke kunne benytte flyplassen. Som en ren nødløsning ble det dagen etter besluttet å umiddelbart ta i bruk det islagte Jonsvannet, samtidig som utbedring av Værnes med fast plankedekke ble iverksatt. I forbindelse med angrep på den allierte skipstrafikken langs norskekysten og flystøtte til egne styrker nordover mot Narvik-avsnittet, var det strategisk viktig å ha en operativ flybase i Trøndelag. Det første av 5 tyske forsyningskip kom fram til Trondheim 13. april, slik at luftveien ble eneste mulighet for leveranse av forsyninger den første tiden. Spesielt var beholdning av flydrivstoff kritisk.

Opplysninger om flybevegelsene fra Jonsvannet er imidlertid beskjedne, men aktiviteten på denne provisoriske flyplassen ble fra første dag meget hektisk. Flyplassen ble anlagt på isen i nordre del av vannet mellom Valen og Møl-

---

\*. Major Roar Glenne er fagsjef for luftmilitært materiell ved Forsvarsmuseet.

mannsøya, og følgende hendelser er registrert:

**11. april:** Landing av 18 Junkers Ju52 tre-motors transportfly fra K.Gr.z.b.V.105 med ammunisjon og reservedeler. Luftvern for egenbeskyttelse

### Forkortelser og flytyper

Forkortelsen K.G. betyr Kampgeschwader og består av 3 grupper, samt stabfly (108 eller flere fly). Forkortelsen K.Gr. betyr Kampfgruppe, en del av en kampgeschwader - 36 fly. (Disse enhetene var ikke komplette på Jonsvannet.)

Forkortelsen K.Gr.z.b.V. står for kampgruppe "zu besonderes verwendung", - kampgruppe for spesielle oppdrag.

Forkortelsen St.G står for Stukageschwader.

Stuka står for Sturtzkamp-flugzeug – stupbombekampfly

Forkortelsen ErgKgr. står for "Erganzung kampgruppe", dvs en tilleggsavdeling for opplæring av flygere på flytypen.

Heinkel He111 var ryggraden i Luftwaffes bombeflyavdelinger ved krigens begynnelse. Flytypen fikk sin ilddåp i den spanske borgerkrigen og ble utviklet videre, men ble gradvis erstattet av andre mer avanserte typer.

Junkers Ju88 var Luftwaffes nye "schnellbomber", og kun 47 fly var satt i operativ tjeneste i K.G.30 ved krigens utbrudd. Flytypen ble døpt "stjernen" i Luftwaffe og ble raskt utviklet til et multirolle kampfly. Det ble benyttet som bomber, tung jager, torpedobomber, nattjager, til bakkeangrep, rekognosering, og radiostyrt bombe før krigen var over. Det var et meget avansert fly som behersket de fleste rollene i luften.

blir etablert. Annet utstyr for klargjøring av fly for videre operasjoner blir overført langs vei. Bombefly av typen Heinkel He111H og Junkers Ju88A-1 fra henholdsvis K.G.26 (Løven) og K.G.30 (Adler) ankommer etterhvert. Begge avdelingene opererer også ut fra Sola flyplass. Offensive luftoperasjoner iverksettes fra den nye basen som også benyttes i forbindelse med etterfylling av drivstoff på ankomne fly.

**15 april:** Noen Ju88-fly fra K.G.30 letter fra isflaten og foretar et angrep mot Namsos, som setter en stor radiomast ut av spill.

**16 april:** Tidlig om morgenen utfører 5 engelske 2-motors bombefly av typen Whitley fra RAF 77 skvadron Bomber Command et rekognoseringstokt over Værnes og Jonsvannet for å registrere tysk aktivitet. 12 Heinkel He111H fra K.Gr.100 (Viking) ankommer fra Ålborg via Fornebu. Med full bombelast flyr de videre og angriper skip utenfor Harstad og Narvik. På retur lander de på Jonsvannet for opptanking, hvorpå de flyr tilbake til Ålborg neste dag. Dette er de eneste dagene fly fra K.Gr.100 opererer fra Jonsvannet. I tillegg blir det fløyet inn 5 Junkers Ju87B fra St.G 1. Disse stupbomberne blir benyttet som nærstøtte til de tyske kampavdelingene ved angrep mot allierte styrker. Angrep mot alliert skipstrafikk langs kysten fra Åndalsnes til Narvik blir en viktig hovedoppgave. Transportfly av typen Ju52 fortsetter å fly inn forsyninger.

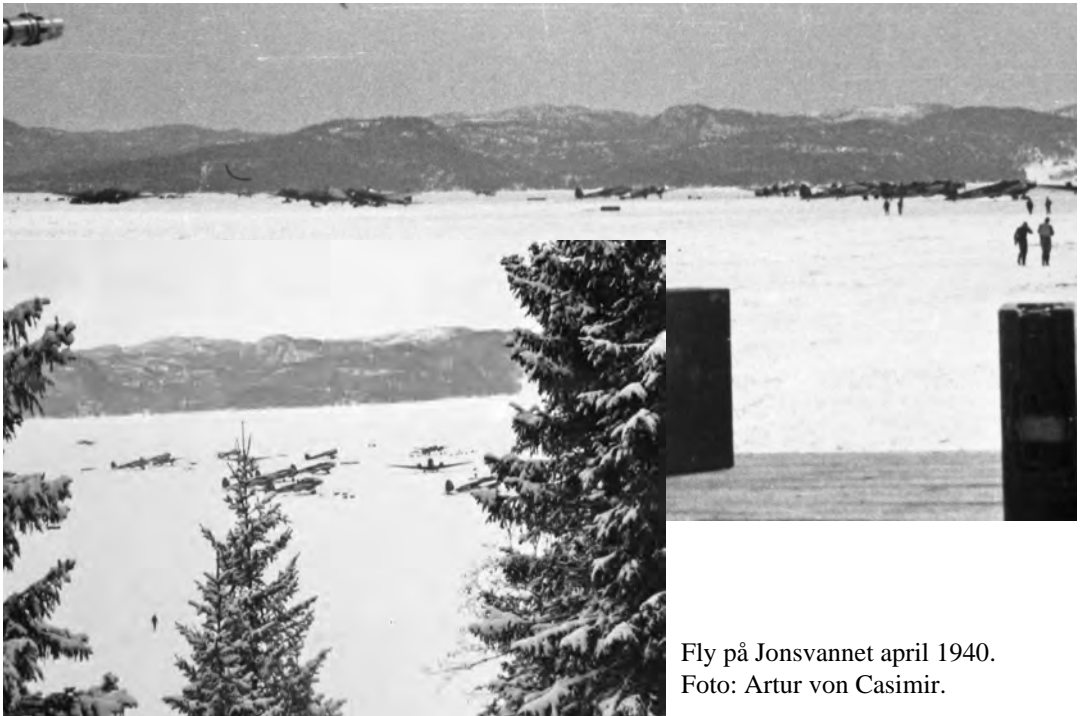
I perioden 14. til 18. april blir engelske og franske styrker landsatt i området rundt Harstad og Namsos. Det er helt vitalt for tyskerne å forhindre at de allierte biter seg fast i området. Flyoperasjonene øker i omfang, som både består av væpnet rekognosering og bombing av viktige mål. I midten av april setter mildværet inn, slik at sikker avgang fra isen med full bombe- og drivstofflast bare kan utføres tidlig om morgenen og sent på kvelden.

**17. april:** En skadet Junkers Ju88A-1 fra K.G.30 havarerer på isen etter endt tokt. Flyet blir raskt slaktet på isen og benyttet som viktige reservedeler. Samme dag tar JU87 Stuka stupbombefly av for å slippe sin dødbringende bombelast over Hegra festning. I tillegg havarerte

to Ju52 i samme periode, men ytterligere opplysninger er ukjent.

**18. april:** Angrep utføres av 6 Ju88 fra K.G.30 mot allierte styrker syd for Namsos. Dårlig vær resulterer kun i observasjon av 4 krigsskip og flere forsyningskip. Et av flyene blir truffet av alliert luftvern og må nødlande i området. Piloten omkommer, de tre andre besetningsmedlemmene blir tatt som krigsfanger og overført til England

Heinkel-bombere fra K.G.26 og K.Gr. 100 foretar angrep på 20 innkomne skip i Namsfjorden. 4000 allierte soldater samt forsyninger er i ferd med å bringes i land. Bombeflyene får støtte av 3 Stuka stupbombere fra St.G.1 Det blir ingen suksess, og en Stuka blir skutt ned luft-



Fly på Jonsvannet april 1940.  
Foto: Artur von Casimir.



**Flytypene som ble hevet i 2004.**

Junkers JU88



Heinkel He111  
Foto:  
Artur  
von Casimir  
april 1940.

vern fra krysseren ”Cairo”. Den franske krysseren ” Emil Bertin” får alvorlige skader, men klarer på egen maskin å komme tilbake til Scapa Flow i Skottland. 8 Ju88 fra K.G.30 etterfyller drivstoff på Jonsvannet etter et rekognoseringstokt nord for Tromsø/Narvik-området før de drar sørover. De rapporterer at britiske hangarskip opererer i området. Samme dag angriper Luftwaffes bombere fra bl.a. Jonsvannet britiske fartøy utenfor Åndalsnes. Et fly fra hhv Stab/K.G.26, K.G.26, St.G.1 samt to Ju88 fra K.G.30 letter fra isflaten om kvelden. Toktet resulterer imidlertid ikke i noen alvorlig skade på gruppen som består av to slagskip, tre kryssere, fem destroyere og flere forsyningskip.

På det meste var det 36 bombe- og transportfly i aksjon på Jonsvannet, så aktivi-

teten var hektisk med bl. a. fremføring av bomber, ammunisjon og drivstoff, samt klargjøring av fly for neste tokt. Bakkemannskaper arbeider under hardt press. Det gjelder å få luftherredømme.

Skipstrafikk utenfor Narvik-avsnittet blir utsatt for stadige angrep av Heinkel-fly fra K.G.26 og K.G.30 fra Jonsvannet.

**20. april:** På Hitlers gebursdag blir det iverksatt en storoffensiv mot de engelske og franske styrkene rundt Steinkjer og Namsos. Ordre går ut på å angripe de allierte styrkene som har gått i land uten å ta hensyn til sivilbefolkningen! Angrepet starter klokken 9 om morgenen. 18 bombefly fra K.G.30 og K.Gr.100 deltar. Senere på dagen fortsetter angrepene med 14 fly fra K.G.26, 3 fra K.G.30, samt 9 fra K.Gr 100. Flyene ankommer



Heinkel He111 på isen på Jonsvannet. Foto Artur von Casimir.

fra Ålborg og tankes opp på vannet før de returnerer. En Heinkel He111H fra K.Gr.100, som lander etter endt tokt, går igjennom isen med hovedhjulene og blir liggende på buken samme ettermiddag. Til tross for iherdige forsøk er det ikke mulig å berge det. Flyet blir ribbet for alt utstyr, samt haleflate og en motor.

I løpet av denne dagen er Namsos by fullstendig lagt i ruiner. 3 sivile og mange allierte soldater blir drept. Krigsskip i og rundt Namsenfjorden er fortsatt et viktig bombemål.

Den engelske u-båtjageren "Rutlandshire" får en fulltreffer og senkes. Totalt omkommer 230 allierte. Fire Ju88 fra K.G. 30 omdirigeres og utfører bombeangrep sammen med 20 He111 fra K.G.4. rundt Åndalsnes. Krysserne "Curacao" og "Carlisle" i Romsdalsfjorden angripes, men her lykkes ikke Luftwaffe.

3 Whitley bombefly fra RAF 102 skvadron overflyr Trondheimsområdet. Jonsvannet blir utsatt for angrep som ikke resulterer i noen alvorlig skade.

**21. april** fortsetter angrepene mot Namsos og Åndalsnes. 6 Ju88 fra K.G.30 senker ubåtjagerne "Penn" og "Hercules II." En annen Ju88 fra K.G.30 blir skutt ned av luftvern fra eskortekrysseren "Pelican" i Moldefjorden.

Forholdene på Jonsvannet blir etter hvert gradvis verre i og med at mildvæ-

ret setter inn. Venstre hovedunderstell til en Ju88A-1 går gjennom den bløte isen. Det viser seg at det heller ikke er mulig å berge dette flyet. Før det forsvinner ned i dypet, blir dette flyet også ribbet for utstyr. Dette er viktige reserveredeler for de videre kamphandlinger som fortsetter.

**22. april:** Om morgenen klokken 06.00 overflys Jonsvannet av et to-motors Wellington bombefly fra RAF 625 skvadron på rekognoseringstokt. Bildet som blir tatt, viser 16 tyske bombe- og transportfly på isen. I tillegg er det et Messerschmitt Bf 109 jagerfly som har tippet over på ryggen under landing. De bløte forholdene er sannsynligvis årsaken. Det er nå klart at videre operasjoner fra isflaten ikke lenger er forsvarlig på grunn av mildværet som setter inn. Samme dag tas Værnes gradvis i bruk på grunn av krisen på vannet.

**25. april:** To Skua jagerfly fra hangarskipet Glorious/Fleet Air Arm overflyr vannet kl 04.50 om morgenen. De registrerer at Luftwaffe har forlatt sin base. Kun en Heinkel He111 og en Junkers Ju88 ligger igjen på isflaten. Flyene foretar et angrep og beskytter de forlatte flyene før de returnerer tilbake til hangarskipet.

Luftwaffe hadde dermed operert fra denne provisoriske flyplassen på isen med svært begrensede egne tap i forhold til antall tokt. 800 meters nylagt planke-dekke på Værnes var ferdig 28. april. En

langt sikrere flyplass for Luftwaffe ble dermed tatt i bruk for videre omfattende offensive flyoperasjoner fra Trøndelagsområdet.

## “Operasjon heving” i august 2004

I mange år gikk det rykter om at det skulle ligge flere fly på bunnen. En Heinkel He111 med kodebokstavene 6N+NH og en Ju88 med koden U4+TK ble lokalisert i 1986. Etter søknad til Trondheim kommune fikk Forsvarsmuseet tillatelse til detaljert søk etter fly i drikkevannskilden i år 2003. Firmaet Saastad a/s ble engasjert for å finne ut om det muligens lå flere fly i vannet. 540 mål ble gjennomført. I tillegg til de to førstnevnte flyene, som lå på ryggen på 74 meters dyp, ble et haleparti av en

Ju88 samt rester av en Ju52 funnet. Det sistnevnte flyet var imidlertid blitt knust av steinmasser etter at kommunen anla nytt vanninntak. Spor etter Ju87 eller Bf109 var ikke å se i dette området.

Etter tillatelse fra Mattilsynet, som er det øverste organ for drikkevannskilder i Norge, ble selve hevingsoperasjonen iverksatt 26. august 2004. Ved gjennomlesning av noen dokumenter fra 1991, klarte undertegnede å oppspore Artur von Casimir, som fortsatt levde i München i en alder av 95 år. Vedkommende hadde vært pilot på Heinkelbomberen med kodebokstavene 6N+NH og kommandør/leder for 1. gruppe i Kampgruppe 100 (K.Gr.100) den gangen. I forbindelse med en dokumentarfilm for NRK-Brennpunkt om



Heinkel He111 6N+NH i ferd med å gå gjennom isen. Foto: Artur von Casimir.



hevingen og krigshandlingene for 64 år siden, ble Casimir invitert opp for å se sitt fly komme opp fra dypet.

I henhold til von Casimirs loggbok fløy han den gang vanligvis en annen maskin med kodebokstavene 6N+BA. Følgende flytokt er nedskrevet

**15. april 1940** tok han av fra Ålborg og foretok en mellomlanding på Fornebu før ferden fortsatte nordover klokken 11.20. Han landet på Jonsvannet klokken 13.05. og etter etterfylling av drivstoff tok han av og foretok et angrep mot allierte skip i området rundt Harstad og Narvik. Klokken 20.30 returnerte han tilbake til Jonsvannet. Dagen etter tok han av klokken 10.55 og landet i Luneburg, Tyskland klokken 14.37.

**20. april** tok han av sammen med 3 andre fly fra Ålborg kl 07.30 med Heinkel

He111H, med koden 6N+NH. Toktet gikk direkte til området rundt Namsos, hvorpå det ble foretatt slipp av bomber rundt havneområdet i byen. Etter 7 timer i luften, som var flyets operative begrensning, landet von Casimir på Jonsvannet klokken 14.30 nesten tom for drivstoff. Flyet ble parkert for klargjøring for nytt tokt neste dag. Senere på ettermiddagen gikk imidlertid hovedhjulene gjennom den bløte isen, og tidlig neste morgen ble flyet oppdaget liggende på buken. Det viste seg at det ikke var mulig å berge flyet, og det ble derfor besluttet å tømme det for alt vitalt utstyr, som blant annet besto i instrumenter, radioutstyr og haleparti. Mannskapet klarte i tillegg å demontere den ene Jumo211-motoren.

**24. april** forlot von Casimir sitt fly på isen klokken 08.30 og fløy tilbake til Tyskland med et Junkers Ju52 transport-



Artur von Casimir tok dette bildet da han forlot Jonsvannet 24. april 1940 med kurs mot Tyskland.

fly. Det ble foretatt en mellomlanding på Fornebu kl. 10.30, hvorpå turen fortsatte til Luneburg/Tyskland. Hensikten var å hente en annen Heinkel-bomber til erstatning for den tapte maskinen. Værnes ble blant annet hans nye operasjonsbase da han kom tilbake. Under angrepet 9. april hadde hans avdeling deltatt i bombing av Oskarsborg festning og Kjeller flyplass.

**29. mai** ble han skutt ned over Skånland på Hamarøy etter luftkamp med britiske Hurricane-jagerfly. Etter å ha foretatt en kontrollert nødlanding i fjæresteinene, ble han tatt til fange, hvorpå han ble overført til England. Han satt som krigsfange i Canada fram til 1947. De origi-

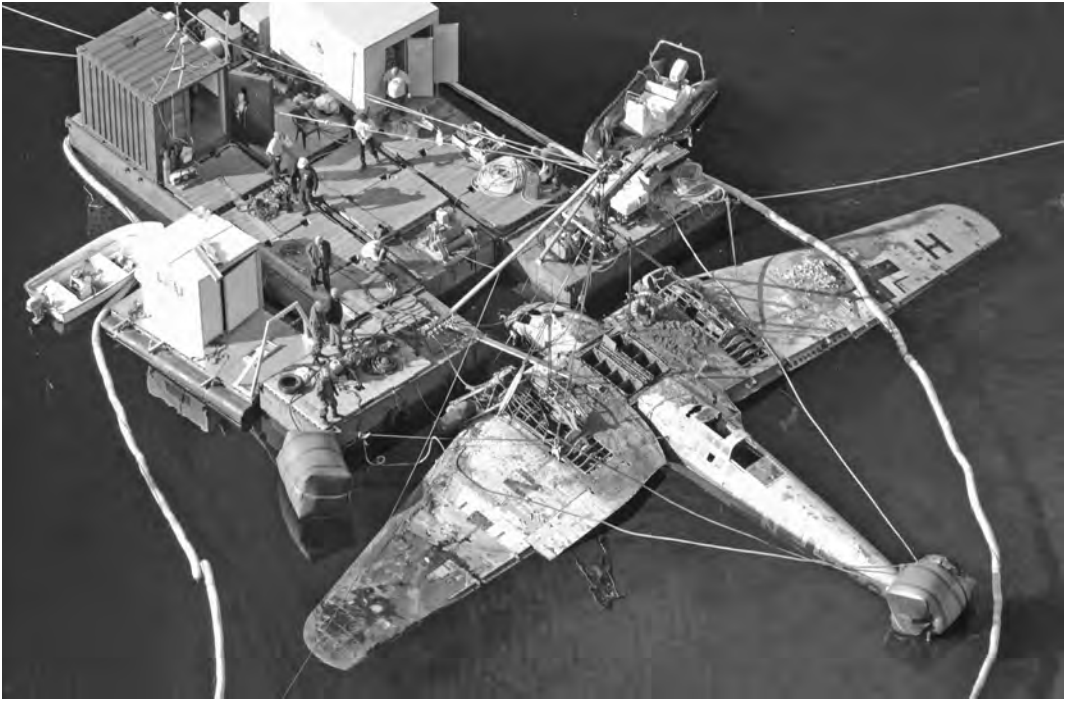
nale bildene fra Jonsvannet ble tatt av hans private Leica kamera som han alltid hadde med seg. Utrolig nok fikk han beholde filmen under fangenskapet.

26. august 2004 begynte oppriggingsarbeidet. 8 flytepontoner fra Forsvaret ble tatt i bruk. Løftekran og oljelenser kom på plass, og 3 september brøt det 8 tonn tunge Heinkel-flyet overflaten. Artur von Casimir ankom flåten i utrolig bra form og fikk ta sitt fly i øyesyn på sin 96 års dag!

Flyet av typen Heinkel He111H-2, som spesielt var utrustet for oppsporing og angrep mot skip, bar bokstavkodene 6N+NH. Det var bygget på lisens av fly-



På sin 96-årsdag ser Artur von Casimir det Henkel He111 flyet han førte i 1940, komme til syne.



Heinkel He111 6N+NH er dukket opp av vannet.

fabrikken Arado, med byggenummer 2320 og overlevert Luftwaffe 7. januar 1939. Flyet, som var i utrolig god stand, men svært ukomplett, ble demontert på stranda av tyske fagfolk.

6. september kom fly nummer to opp. Det var en Junkers Ju88A-1 med kodebokstavene U4+TK. Dette hadde tilhørt Ergänzung Kampfgruppe 4 (ErgKgr 4), som var en supplerings- og skoleavdeling for flytypen. Før angrepet på Norge ble avdelingen nedlagt og tilført K.G.30 som supplement og forsterkning.

Dataplatten forteller at flyet var bygget ved Junkers-fabrikken med byggenum-

mer 0880119 og overlevert Luftwaffe 15. februar 1940. Flyet fikk dermed en meget kort levetid før det forsvant i dypet. Innvendig var kun instrumentene fjernet. Bombesiktet var på plass. Til tross for at begge vingene hadde vært utsatt for brann, var kvaliteten på flyet utrolig bra. Dette er eksemplar nr 119 av de 15.100 flyene av denne typen, som ble bygget i perioden 1937-45, og er det eldste eksisterende eksemplar i verden. Kun 2 komplette fly av denne typen befinner seg hhv ved U.S.Air Force Museum i Ohio, USA og ved Royal Air Force Museum Hendon, London, England. Flyet er nå under restaurering ved Forsvarsmuseets flysamling på Gardermo-



JU88A-1 U4+TK på vei mot land.

en. At flyet har vært med i angrep mot Namsos, kan imidlertid bevises, da det er funnet et 12 mm fransk prosjektil som har kilt seg fast i skroget. Dette var den eneste nasjonen som hadde bevæpning med kaliber i millimeter.

På slutten av operasjonen ble et avhugget haleparti av en annen Ju88A-1 tatt opp. Det bar avdelingskode 4D+EM med var nr. 113 i rekken som var bygget (0880113). Det hadde tilhørt K.G. 30 "Adler" og bar preg av slakt, og som helt klart var benyttet i sin tid som sårt tiltrengte reservedeler. 3 flymotorer av typen Junkers Jumo 211B ble også fis-

ket opp ved hjelp av ROV fartøyet - 2 tilhørte Ju88A-1 flyet, den tredje Heinkel-bomberen kodet 6N+NH.

Det rene, oksygenfattige vannet på 74 meters dyp av Jonsvannet med bortimot konstant temperatur hadde bevart flyskatten i 64 år på en utrolig god måte. 15. september var operasjonen over, som ble utført helt etter planen. Forsvarsmuseet fikk en meget god attest fra Mattilsynet for særdeles god gjennomføring. De hadde representanter på vannet under hele operasjonen, og hadde myndighet til å stanse heving dersom forurensning av drikkevannskilden for

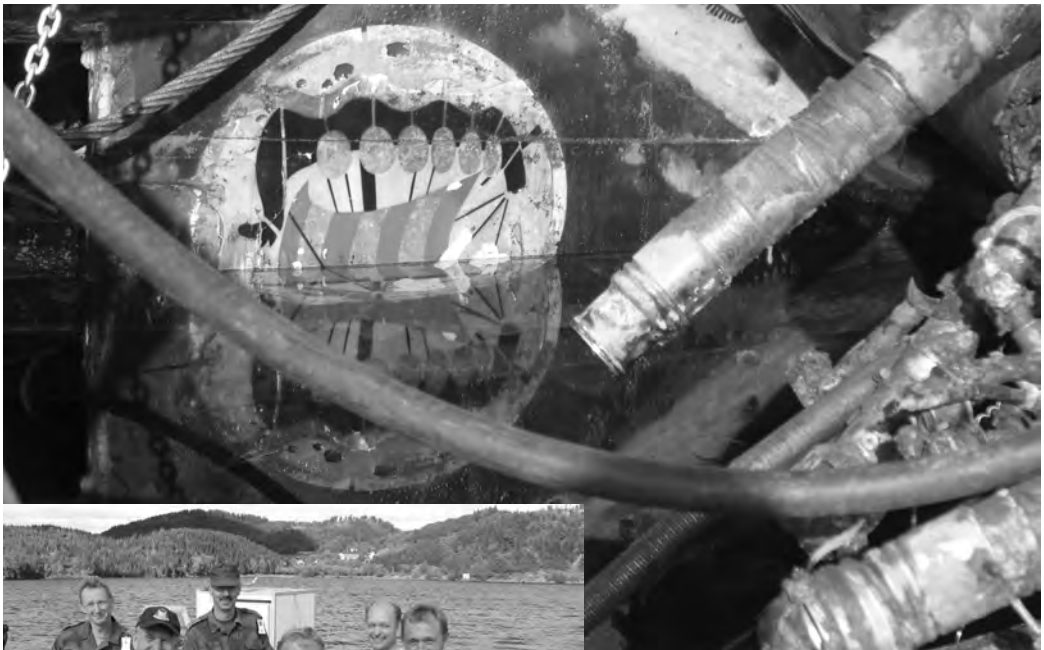
140.000 mennesker i Trondheimsområdet plutselig ville oppstå. Trondheim kommune var også meget tilfreds i og med at de oppfattet flyene som en potensiell framtidig forurensningskilde i deres drikkevannsreservoar.

Hevingsoperasjonen ble finansiert av Deutsches Technik Museum Berlin, Tyskland. Som gjenytelse fikk de overta Heinkel-flyet. Ju88A-1 ble levert med

trailer til Gardermoen, hvor Forsvarsmuseet har en nesten identisk Heinkel He 111P-2 stående i utstilling.

Forsvarsmuseet har forvaltningsansvar på vegne av staten v/Forsvarsdepartementet for tysk krigsmateriell fra siste krig. Ref "Lov om fiendegods" datert 22 mars 1946.

Alle fotografiene i denne artikkelen er formidlet av Forsvarsmuseet.



Kampgruppe 100 Vikings emblem på Heinkelflyet.

Laget. Foran - fra venstre: Roar Glenne, Rolf Scheen (direktør for Forsvarsmuseet), Dave Harris (sveiser), Espen Saastad (Saastad a/s). Bak - fra venstre: Birger Heyerdahl og Steinar Hervik fra Rustkammeret i Trondheim.

I bakgrunnen Valsetbakken og Valsetbukta hvor de hevede flyene ble tatt inn, og hvor Trondheims lufthavn var 1935 - 39.