

1940 Ikke bombefly fra Værnes

Ett av våre mest forslitte uttrykk går noenlunde slik: "*Når noe gjentas tilstrekkelig mange ganger, blir det en sannhet*". I dette ligger ofte en tradisjonsfortelling fra generasjon til generasjon, ispedd en viss grad av heroisme og ære. Relaterte slekter lar seg opphøye, og blir litt betuttet dersom noen sår tvil eller stiller spørsmål. Enkelte hendelser og personer har mest blitt hellige kyr. Alt dette ligger latent hos oss alle, og det er viktig at disse som har gjort så meget bra innen vår lokale- og regionale historie blir anerkjent. Men det må samtidig være en mulighet til å rette opp både feil og eventuelt komme med nyanser. Det er ikke tvil om at mye av det som er skrevet i våre lokale bøker, er modent for revisjon. Klausuler har blitt fjernet, arkiver har blitt åpnet og kilder oppdaget. Bare de siste 20 årene har kjennskap og kunnskap vedrørende for eksempel krigen blitt totalt forandret. Det er trist at ikke alle innser dette, men blir sure fordi de selv ikke har vært en del av det, men fortsatt sitter på sin "kunnskap" med basis i sine egne møter med samtiden, med personer, overleveringer og muntlige tradisjoner. Verst er den feilaktige kunnskapen som fremkommer hos enkelte vedrørende hva som hendte i vår region våren 1940 under okkupasjonen.



Atle Skarsten



Thor Broen



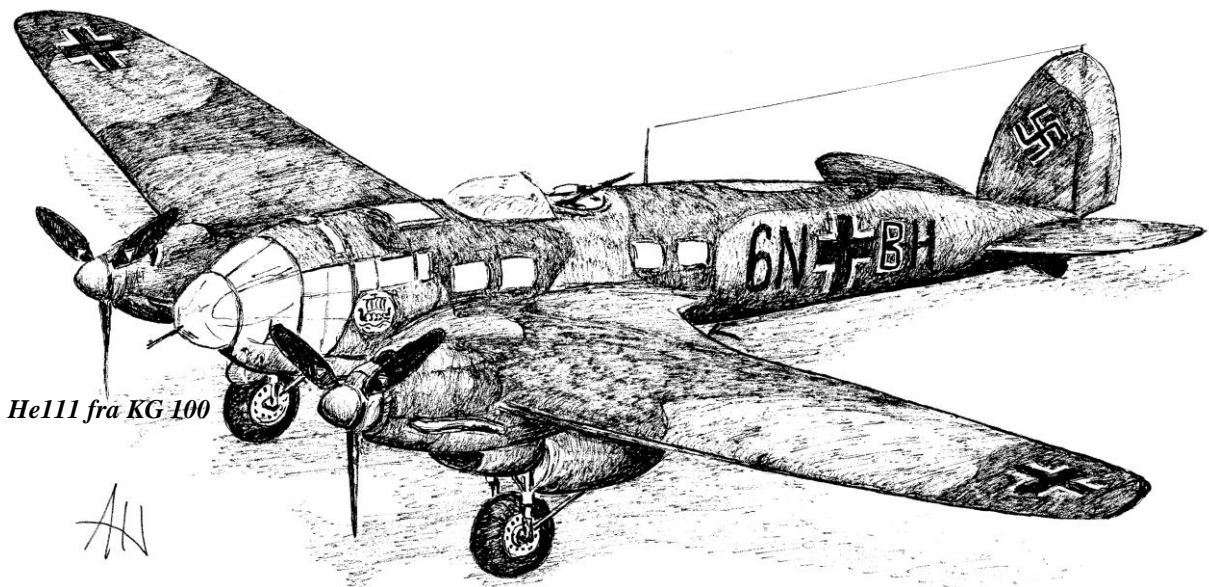
Odin Leirvåg

I de siste to tiår, har det dannet seg grupper rundt om i landet tilknyttet ulike miljø, som virkelig har rensket opp vedrørende myter og overdrivelser. Ref. på Sola, hvor det sitter en utrolig dyktig gjeng og utgir bøker. Jeg har vært så heldig at jeg har fått bli med Odin Leirvåg, Atle Skarsten og deres sammensvorne innen miljøet rundt Sola. Så har vi Ulf Larsstuvold og Knut Støre i Bodø, Thor Broen og hans forening i Nord-Østerdal (NØFMF) og mange, mange flere. Dette er nyskapere, med solid interesse og motivering. "*Og sammen forandrer vi vår historie*". Det betyr ikke at de som har skrevet vår nære historie etter krigen har gjort "feil". De gjorde det hele ut fra det de trodde og visste, men dessverre mye basert på muntlige overleveringer og svært lite dokumentasjon, samt at de hadde selvsagt ikke de muligheter og redskap vi har i dag. Det som derimot er litt uheldig er at dette ikke blir rettet opp, men får leve videre som en sannhet eller hellig ku. Vår høflighet og oppdragelse hindrer oss mest å ta opp problemstillinger, påstander og tallmaterialer. Generelle gårds- og slektsbøker, samt spesielle lokale historiebøker utgitt av kommunen og/eller i regi av et selskap/lag, skulle selvsagt vært digitaliserte redigeringsklare, oppdaterte og nyanserte, kort sagt et prosjekt for historielagene eller en masterstudent.

Naturligvis er det de samme som har dominert historielagene og historieskrivningen i vårt dalføre de siste tiårene, på linje med rundt om i det øvrige land. Nå kommer snart arvtagerne. Yngre krefter med større giv og nysgjerrighet. Jeg har i de siste årene møtt unge ivrige

historikere, en ny generasjon med positivt aggressive holdninger. Dette er personer som ikke nødvendigvis godtar hva vår indoktrinerte generasjon har pusket med, og godt er det. Så vel lokal-, regional - som hele Norgeshistorien, kommer snart til å bli temmelig omskrevet. En del episoder og helter kan nok komme til å blekne litt. Og en del påstander og tallmateriale blir trolig ikke til å kjenne igjen.

Tyskerne tok Norge med 31 Staffeln, ca. 400 fly, hvis hovedmål for landflyene var Fornebu og Sola, samt en Staffel fly med drivstoff til Trondheim. Sjøflyene skulle primært fly inn tropper og forsyninger til Stavanger og Bergen. Med hensikt hopper jeg over hvordan de 11 flyene av type Ju52 fra 1./105 inntok Trondheim den 9. april, etter å ha tatt av fra Kiel-Holtenua sterkt forsinket grunnet været over Skagerak. Sju av flyene landet på Lade. Flygingen over Værnes, skytingen mot disse fra Værnes, ja sågar påstander om at tyskerne slapp bomber over Værnes den 9. april og slaget om Hegra festning, har fått gode vekstvilkår i tradisjonsfortellingene, og føyer seg inn i en overdrevet heroisk beretningsflom. Den glimrende boka "Flyalarm" (2005) omtaler trøndernes innsats forsiktig og diplomatisk slik: "*Beretningene fra norsk side er i hvert fall fargerike nok*". Det sier vel det meste!



Jeg har engasjert meg litt hva gjelder forhold rundt okkupasjonen og det militærtekniske og taktiske. Her er det mange uheldige tall og påstander, som har blitt til sementerte "sannheter". Ref. antallet drepte okkupanter, losere og norske flyktninger. Og de gjentas og gjentas. En av disse "sannhetene" er at tyske fly tok av fra Værnes og bombet Steinkjer og Namsos. Navngitte personer hevder dette i lokale bøker. Og navngitte personer i vår kommune hevder dette den dag i dag når de holder foredrag, eller er på samlinger og møter i historielagenes regi. Da jeg for en del år siden begynte å skrive historie, sa jeg til meg selv: "*Dette kan umulig være korrekt*". Her var det ikke logikk. Hvordan kunne noen lokale personer som så fly komme og gå, vite hvor de dro og hvor de kom fra? Hvordan kunne noen lokale personer skjønne disse flyenes *performance* og taktiske rolle? Dette var da personer som ikke så forskjell på en Fieseler Storch og en Junker 52. Faktisk var det som hendte i april 1940 første gang i verdenshistorien at en militærmakt angrep et annet land med alle tre våpengrener, underforstått: luftvåpen på dette nivået var noe helt nytt og ukjent. Derfor var det merkelig at noen lokale stjørdalinger som satt ute på sitt jorde og pløyde skulle kunne noe om strategisk luftvåpen generelt, og flytyper spesielt. Etterpåkløskapen ga dem feil føringer når de så skrev sine beretninger, eksempelvis når de hevdet at Namsos ble bombet av fly fra

Værnes. De hørte at diverse steder i Nord-Trøndelag hadde blitt bombet. De hadde sett ett eller flere fly ta av og lande på Værnes. Så la de sammen 2 + 2 og fikk 5! Men å anklage disse vitner - og andre - vil på et vis også bli feil. De som skrev om krigen, og etter krigen frem til nå, har virkelig stått på, og innbyggerne i hele Stjørdalen skal være takknemlig for alle disse frivillige "lokalhistorikere" og lokale forfattere som har lagt ned så mye tid og krefter.

I lokale bøker vedrørende første ankomst av okkupasjonsmakten til Trøndelag, har lokale bøker, lokale forfattere og lokale kilder/vitner tilkjennegitt at det var Oberleutnant Mathias som var den som fløy den første Ju52 mot Værnes og deretter landet ved Devle gård på Lade 9. april 1940. Det er ikke riktig. Jeg har selv også gått i den fellen i et par av mine tidligere kapitler, fordi jeg la meg på samme dårlige nivå som andre skribenter og lokalhistorikere her i dalføret, sjekket ikke kildene godt nok, stolte på de som hadde gjentatt feilen, slik at den ble til sannhet. Uff ja. - Navnet på den første flygeren som ankom Trøndelag og Trondheim var ifølge Ulf Larsstuvold: Feldwebel Nowak. Oberleutnant Mathias satt på. Han var kommandant/Beobachter ombord, med spesialoppdrag etter landing å drifte Værnes flyplass sammen med Bauleiter (major) Erich Wenning. Sistnevnte var delvis utdannet ved NTH og snakket godt norsk, og var den som hadde ansvaret for selve utbyggingen av Værnes. For noen en liten detalj selvsagt, men for de kunnskapsrike - "*rett skal være rett*". Og det er slike små detaljer som skiller ut klinten fra hveten, og dersom feil gjentas kan "*Lita tue velte et stort lass*", for å bruke et annet forslitt uttrykk. Mathias var tidligere stasjonssjef for Lufthansa i Tyskland et sted, og var en driftig og dyktig mann. Han ble sendt videre til Hattfjelldal, så til Bardufoss, og til slutt til Banak. Oberleutnant Mathias startet utbyggingen av flere flyplasser, inklusiv trolig Lade. Den 30. august 1943 omkom han da han ledet slukningsarbeid ombord i DS ARGUS ved kai i Hamnbukt ved Lakselv. Brannen nådde ammunisjonslasten og båten gikk bokstavelig talt i lufta!



Ulf Larsstuvold

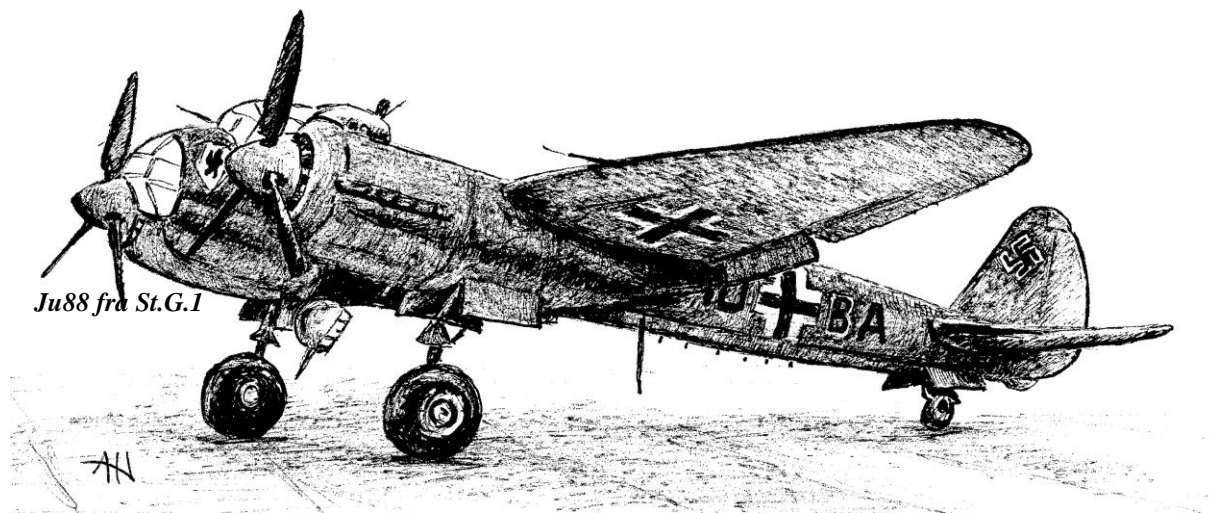


Knut Støre og hans argentinske kone

Namsos ble bombet den 20. april. Det var ikke tomotors tyske bombefly på Værnes før den 29. april. Større frakt- og rekognoseringsfly var på Jonsvatnet, som primært ble en "fuelfarm", altså fløy man inn drivstoff helt til isen gikk i oppløsning. Tyskerne tok ikke sjansen på å bruke bensinen de fant i Trondheim, før den var testet/kontrollert, og tilført bly for å få høyere oktantall. Etter hvert som dagene gikk, kunne flyene ta av og lande kun tidlig eller seint på dagen fra Jonsvatnet. Den 17. april var det på isen på Jonsvatnet: 36 bombefly (He111), fem Ju87 Stuka bombefly og fire Ju52 transportfly. *Okkupasjonsår*, bind I, skriver at fly fra Jonsvatnet sannsynlig ble brukt i angrepet på Namsos den 20. april. Det tror jeg ikke noe på, men skjønner tankesettet. Isen ble stadig dårligere, og nettopp den 20. april gikk det første flyet gjennom isen, så nå var det om å gjøre å komme seg vekk fra Jonsvatnet. Den 23. april kom generaloberst Gerhard Milch til Værnes og iverksatte opparbeidelse av tentative rullebaner, blant annet bygd av over 2 500 norsk arbeidere. Den første rullebanen sto ferdig søndag 28. april. Fly fra Værnes kunne med

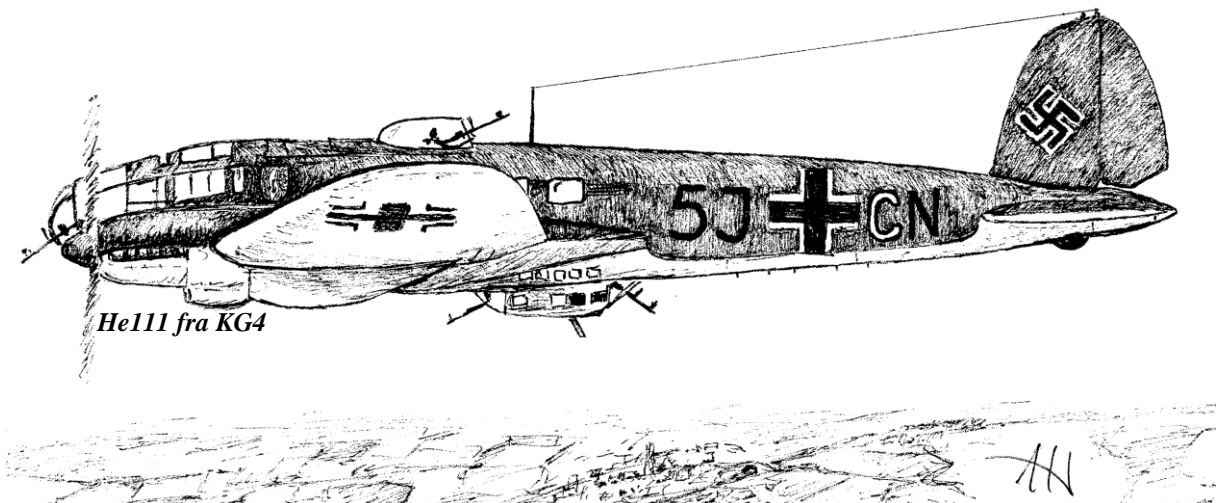
andre ord ikke delta i bombingen av Namsos den 20. april. Ingen større bombefly (He 111 og Ju 88) fra Værnes eller Jonsvatnet ble brukt mot Namsos eller Steinkjer (14-21. april), ei heller mot Molde, Åndalsnes eller Kristiansund. Men det var en He115 fra Ilsvika som slapp den første bomba mot Molde, og Stukas fra Jonsvatnet og Værnes gjorde så mye ugagn i distriktet som de klarte, både mot troppene ved Steinkjer og skip ved Namsos. Ulf Larsstuvold sier det også slik: "...i et panisk angrep på Ørlandet da de trodde det skjedde landgang der".

Ikke engang de store Condorene, FW200, som kom til Værnes, ble i særlig grad brukte som bombefly mot konvoier. Primært ble de benyttet for å ødelegge kringkastingsstasjoner og landmål, samt med sin enorme range (avstandsmuligheter) satt inn for å spore opp konvoier og andre "targets", for så å sende beskjed til ubåtene som kom og gjorde "jobben". Jeg har egenhendig i Tyskland besøkt og intervjuet en tysk flyger på FW200, som var stasjonert på Værnes i nærmere to år. Han kunne fortelle at supermakta nok ikke var så godt forberedt og slagkraftig som enkelte har hevdet. Det sto så dårlig til på Værnes at bomber måtte fraktes inn med båter, sågar ubåter, fortalte min kilde.



Med tanke på oversikten under her, samt de beretninger som finnes omtalt i våre lokale historiske bøker, må en være klar over at flere tyske fly mellomlandet på Jonsvatnet, Værnes og andre steder på sine tokt til og fra Nord-Norge, grunnet vær, teknisk og/eller refueling (drivstoff). Og det var selvsagt svært mange som brukte Sola som bunkringshavn. For lokale og regionale observatører på Værnes og i Stjørdalen, inklusiv navngitte personer i våre lokale bøker, var det umulig å ha rede på disse flyenes hensikter, mål og utfall. De dagboknotater som det vises til fra enkelte kilder her på Stjørdal, må sees på som ukvalifisert gjetting hva gjelder flytyper, formål og muligheter. At disse personer registrerte antall fly er greit nok, men der stopper også påliteligheten. Ingen på Stjørdal i aprildagene 1940, inklusiv de militær, hadde noen forutsetning for å si noe som helst om tyskernes operasjoner. Flere av "statement'ene" har tilkommet i ettertid. For dem, og for den saks skyld hele Norge, var det som skjedde i luftens teater en premiere uten manuskript eller generalprøve. Det var på ett vis første gang i verdenshistorien at et slagkraftig luftvåpen ble benyttet. Stjørdalingene hadde altså ingen forutsetning for å uttale seg. Igjen tenderer vi innpå uttrykk som guruer, hellig kyr og heroiske hendelser og fortellinger. Dette må vi leve med, selvsagt - det ligger i vår natur som mennesker, og for samholdet, ettertiden og en viss psykologi, er det forståelig og muligens nødvendig. Slik også for Ingstadkleiven fort (Hegra festning), som var et tappert forsøk på å vekke nasjonen.

Et annet forhold som er meget viktig når steder i Nord-Trøndelag blir nevnt, er at en må se på "Namsos/Steinkjer" som hele aksen fra Åndalsnes til Namdalen, inklusivt fjordområder og landdistrikt. Dette i relasjon til britiske og franske styrker sin ankomst og tilbaketrekning, og den knipetangsmanøveren nevnte styrker forsøkte seg på. Selve bykjernen var ikke nødvendigvis et target (mål) i utgangspunktet, ei heller andre mål var alltid forutbestemt, men utviklet seg i takt med engelskmennenes og franskmennenes mobilitet. Bak mye av dette lå Berlin sin frykt for en massiv britisk intervensjon. 20. april var et vendepunkt i luftkrigen. Nå var det Mørebyene og Namsos som fikk gjennomgå takke være engelsk og fransk tilstedeværelse. Det var tyske fly som kom fra baser i Nord-Tyskland og i Danmark som bombet Namsos og Steinkjer. Flere av disse staffel brukte både kollektivt og enkeltvis Sola ved Stavanger som *intermediate stop* for eventuell teknisk og bunkring (refueling), for ikke å si værrelatert. Det var mye dårlig vær i april. At bynavn nevnes i rapporter betydde ikke nødvendigvis alltid selve tettstedet, men områdene omkring. Selve Namsos by ble altså hardt rammet den 20. og Steinkjer by den 21. april. Så hvem bombet Namsos og Steinkjer? I alle fall ikke fly fra Værnes, slik mange her i Stjørdal stadig hevder. Det var som nevnt ingen tyske tomotors bombefly på Værnes før i månedsskiftet. Involverte fly kom fra Tyskland, Danmark og Sola. Se kommende oversikt.



For spesielt interesserte gjengis nedenfor en oversikt som omhandler tyske luftoperasjoner. Dette er ikke alle, selvsagt - men noen av dem som berørte vår region og nærhet. Hvor og hvem hva gjaldt Staffel (skvadroner), og hvor de "kom fra", gjenspeiler relaterte "hjemmebasen". Men selv den forandret seg gjennom kortere perioder og midlertidige stopp, slik at for eksempel mange angrep gjengitt her iverksatt fra base i Tyskland eller Danmark, kan i visse publikasjoner være benevnt som Sola, som oppstod som viktig mellomliggende flyplass og nødhavn både på vei nordover og sørover, slik Værnes også ble det noen uker senere.

Når det gjelder Værnes og det som skjedde der innledningsvis, så ble jo landingsforholdene der relativt nokså dårlige, slik at bombefly ikke kunne bruke plassen. Så det var viktig for tyskerne, med tanke på det som skjedde i Midt-Norge og ved Narvik, å få plassen raskt «opp å gå». Luftdelen av Unt. Weserübung var det X. Fliegerkorps under general Hans Ferdinand Geisler som i hovedsak stod for. Stabssjef var Major Martin Harlinghausen som ganske så fort kom til Værnes som «Fliegerführer Drontheim». Harlinghausen hadde ledet finplanleggingen av luftangrepet på Norge under Weserübung. Hans oppgave nå var å lede flyoperasjonene på Værnes, hvor han innledningsvis ble involvert i arbeidet med å lage en rask trerullebane. Værnes som flyplass ble ikke benyttet for bombetokter før den 28. april da Ju87 Stuka

(Sturzkampfflugzeug) stupbombet i fjorden/havet vest for Namsos, inkl. Namsfjorden. Fly fra Værnes var ikke delaktig i bombingene av selve Namsos og Steinkjer (20. - 21. april). Derimot var tyske fly fra Værnes ganske så delaktige senere den våren, blant annet innledende bombing av Bodø den 20. mai og den omfattende tragiske bombingene av samme by den 27. mai 1940.

Angrepene fra Tyskland mot Nord-Trøndelag kostet nok mer enn de smakte, mener Ulf Larsstuvold. KG 54's raid mot Steinkjer ble dyrt, flere fly havarerte på tilbaketuren, minst to på Fornebu, tre nødlandet i Sverige og dette i Danmark:



I listen nedenfor her har jeg den 14. mai ført opp et oppdrag mot det polske troppetransportskipet «Chrobry», som natten til 15. mai var på vei til Bodø med 1. Irish Guards (del av 24. Guards Brigade), som i sin tur skulle forsterke styrkene i Salten mot den fremrykkende 2. Gebirgs Division. Major Harlinghausen dro hver natt med «sin» He 111 nordover til Narvikområdet, for å personlig se til situasjonen der, for å kunne gi sine flyavdelinger de beste målene påfølgende dag. Hans flyger var Hauptmann Kowalewski og majoren var regnet som en av tyskernes beste flygere hva angikk sjømål, som han selv hadde utferdiget forskjellige taktikker mot. På nevnte tur kom de over det polske skipet, med to britiske destroyere som eskorte. Det ble gjort tre angrep og skipet ble truffet og satt i brann. Her omkom foruten noen av mannskapet også bataljonens stab, med sjefen i spissen. Også en norsk flyger omkom (Aandahl fra Molde). Ombord var nemlig også noen norske flygere, siden skipet skulle fortsette til Skottland etter å ha vært i Bodø. Major Martin Harlinghausen var foruten flyger og offiser også utdannet jurist og ble senere historiker. Han var på slutten av sin tjeneste general og sjef for NATO's Baltikum-kommando i Danmark.

Tyske luftoperasjoner våren 1940 i Midt-Norge utenom selve ankomsten 9. april

Dato	Avdelinger / Staffel	Kom fra	Mål
16. april	14 He111 fra II/K.G.4	Fassberg	Opr Volda - Namsos
17. april	1 He111 fra K.G.26	Ålborg - West	Dombås
19. april	Ju87 fra St.G.1	Jonsvatnet	Utenfor Ålesund
19. april	Ju87 fra St.G.1	Jonsvatnet	Utenfor Namsos

20. april	He111 fra K.G.26 *	Ålborg og Sola	Namsos - (debarkeringshavn)
20. april	He111 fra K. Gr 100 *	Lüneburg, Nordholz	Namsos
20. april	Ju88 fra K.G 30 *	Westerland	Namsos (* til sammen 44 fly)
20. april	47 He111 fra K.G.4	Perleberg, Fassberg	Namsos
20. april	Noen fra K.G.4	Perleberg, Fassberg	Åndalsnes
21. april	3 Ju87 fra St.G 1	Fornebu	Utenfor Namsos
21. april	Ju88 fra K.G.30	Westerland	Ålesund og Åndalsnes
21. april	24 He111 fra K.G.4	Perleberg, Fassberg	Namsos - Grong - Steinkjer
21. april	17 He111 fra K.G.54	Celle, Varrelbusch	Namsos - Steinkjer
21. april	He111 fra 4./ K.G.54	Delmenhorst	Lillehammer - Dombås
21. april	18 He111 fra II./L.G.1	Schleswig	Dombås - Verma
21. april	5 He111 fra III./L.G.1	Schleswig	Ålesund radio
21. april	4 Ju88 fra III./L.G.1	Schleswig	Ålesund radio
22. april	7 Ju88 fra III./K.G.30	Westerland	Åndalsnes
22. april	12 Ju88 fra I./K.G.30	Westerland	Sunnalsøra
22. april	6 He111 fra II./L.G.1	Schleswig	Romsdalsfjorden
22. april	3 Ju88 fra III./L.G.1	Schleswig	Området rundt Åndalsnes
22. april	3 Ju88 fra III./L.G.1	Schleswig	Dombås stasjon
22. april	8 He111 fra II./K.G.26	Ålborg og Sola	Namsos jernbanestasjon
22. april	4 He111 fra K.Gr.100	Lüneburg, Ålborg	Otta, Dombås, Lesja, Sunndal
22. april	He111 fra Stab K.G.4	Ålborg-West	Grong
22. april	7 He111 fra II./K.G.4	Fassberg	Grong
22. april	He111 fra I./K.G.4	Perleberg	Steinkjer og Sunnan
22. april	8 He111 fra III./K.G.4	Lüneburg	Jernbanen østover fra Namsos
22. april	He111 fra K.G.4	Sola	Sør av Åndalsnes
23. april	30 He111 fra II./L.G.1	Schleswig	Molde, Åndalsnes, Dombås
23. april	18 Ju88 fra III./L.G.1	Schleswig	Molde, Åndalsnes, Dombås
23. april	14 He111 fra II./K.G.54	Celle	Dombås
23. april	1 He111 fra Stab K.G.4	Ålborg-West	Grong
23. april	He111 fra I./K.G.26 *	Lubeck-Blankensee	Raumabanen og Dombås stasjon
23. april	He111 fra III./K.G.26 *	Rye (* 15 totalt)	Raumabanen og Dombås stasjon
24. april	He111 fra II./L.G.1	Schleswig	Oppklaring Løkken verk
24. april	He111 fra I./K.G.4	Perleberg	Åndalsnes - Dombås
24. april	He111 fra I./K.G.4	Perleberg	Tynset, Røros, Rennebu
24. april	He111 fra I./K.G.4	Perleberg	Alvdal, Soknedal, Otta
24. april	He111 fra III./K.G.4	Lüneburg	Dombås og Oppdal
24. april	He111 fra 6./K.G.54	Celle	Dombås
24. april	2 He111 fra 9./K.G.54	Celle	Molde, bombet Dovre stasjon
24. april	1 Fw200 fra 1./K.G.40	Ålborg-West	Dombås stasjon
24. april	1 Ju88 fra III./L.G.1	Schleswig	Romsdalsfjorden
25. april	16 He111 fra K.G.26	Rye	Områder ved Ålesund og Molde
25. april	1 spesialbygd He111	Fra Tyskland	Hegra festning, 1,8 tonn bombe
26. april	3 He111 fra 5./K.G.54	Celle	Sørøst av Åndalsnes
26. april	3 He111 fra 6./K.G.54	Celle	Dombås og Dovre stasjon
26. april	He111 fra 4./K.G.54	Celle	Lesja stasjon
26. april	6 Ju87 fra 2./St.G.1	Fornebu	Jernbanen Åndalsnes - Dombås
27. april	14 He111 fra K.Gr.100	Ålborg eller Sola	Romsdalsfjorden og Åndalsnes
27. april	32 Ju88 fra I./K.G.30	Westerland	Molde, Ålesund, Åndalsnes

27. april	13 He111 fra L.G.1	Schleswig	Løkken, Rindal, Sunndalsøra
27. april	He111 fra 4./K.G.54	Celle	Åndalsnes
27. april	He111 fra III./K.G.26	Rye	Veien Dombås - Åndalsnes
27. april	He111 fra II./K.G.26	Ålborg og Sola	Veien Lesja - Åndalsnes
28. april	17 He111 fra L.G.1	Schleswig	Mørekynten
28. april	15 Ju88 fra L.G.1	Schleswig	Mørekynten
28. april	34 Ju88 fra K.G.30	Westerland	Konvoi TM1 + Kristiansund
28. april	11 Ju87 fra St.G.1	Værnes	50 km v av Namsos og Namsfj
28. april	He111 fra III./K.G.26 *	Rye	Skip i Trh fjorden
28. april	He111 fra II./K.G.26 *	Ålborg eller Sola	Skip i Trh fjorden (* 26 fly totalt)
28. april	12 He111 fra K.Gr.100	Ålborg eller Sola	Namsos, og jernbanen østover
28. april	He111 fra I./K.G.4	Perleberg	Molde, + veien mot Dombås
28. april	He111 fra II./K.G.4	Lüneburg	Nåverdalen, Kvikne, Ulsberg
29. april	12 He111 fra K.Gr.100	Ålborg eller Sola	Fjordene på Møre
29. april	Ju88 fra K.G.30	Westerland	Mørebyene
29. april	26 He11 fra L.G.1	Schleswig	Mørebyene
29. april	12 He111 fra I./K.G.4	Perleberg	Ulsberg mot Berkåk
29. april	He111 fra II./K.G.4	Lüneburg	Dombås mot Åndalsnes
30. april	10 He111 fra K.Gr.100	Ålborg eller Sola	Åndalsnes og fjordene utenfor
30. april	4 He111 fra II./L.G.1	Schleswig	Averøya + Kristiansund
30. april	19 He111 fra II./K.G.54	Celle	Ålesund, Kristiansund, Åndalsnes
30. april	11 Ju87 fra St.G.1	Værnes	To tokt til havet utenfor Namsos
30. april	He111 fra I + II./K.G.4	Lüneburg	Støtte til bakkestyrker
30. april	21 He111 fra I./K.G.4	Lüneburg	Dombås - Åndalsnes
01. mai	17 He111 fra II./K.G.4	Lüneburg	Namsos, Formofoss, Salb, Rørvik
02. mai	7 He111 fra K.Gr.100	Ålborg eller Sola	Namsos
03. mai	14 Ju87 fra St.G.1	Værnes	"Afridi" - utenfor Namsos
04. mai	Trolig Ju87 fra St.G.1	Værnes	Skip i Namsfjorden
05. mai	He111 fra K.Gr.100	Værnes	Hurtigruten "Richard With"
05. mai	He111 fra III./K.G.26	Værnes	Tokt til Narvik og Harstad
14. mai	Tyske fly	Trolig fra Værnes	Sandnessjøen, + skipet "Chrobry"
20. mai	Tyske fly	Trolig fra Værnes	Bodø, senere Harstad
22. mai	Tyske fly	Trolig fra Værnes	Fauske + Bodø og Harstad
27. mai	11 Ju87 fra St.G.1	Værnes	Bodø
27. mai	4 BF110 fra I./Z.G.76	Værnes/Lade	Eskorte til Bodø
27. mai	13 Ju87 fra St.G.1	Værnes	Flyplassen i Bodø
27. mai	12 He111 fra I./K.G.26	Sola	Bodø
27. mai	12 He111 fra K.Gr.100	Værnes	Bodø

(Kilder: Odin Leirvåg, Stavanger, "Flyalarm" v/Ulf Larstuvold, Bodø og Knut Støre, Bodø)