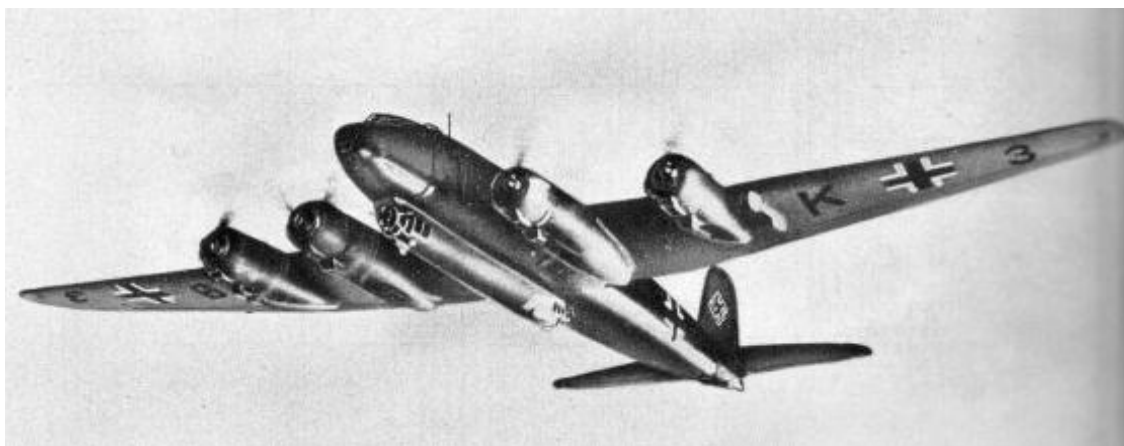


1942 Nødlanding i Hommelvik

Tonen var lett blant besetningen om bord i det store tyske bombeflyet, en Fw200 Condor. Til tross for at de hadde vært i lufta i snart i 10 timer, og nok var temmelig slitne både fysisk og psykisk, holdt de humøret oppe som en nødvendig del av en forebyggende utmattelse. Tokter på 10-12 timer tok på. Først søken etter sine egne mål, dernest - og like viktig - søken etter å ikke selv bli et mål. Det krevde konstant konsentrasjon. Rett nok var opponentene ganske så fraværende på nordkalotten, men enkelte stikkende og irriterende bier kunne dukke opp øst av Island, blant annet norske Northropfly fra basen på Reykjavik. Nå var ikke de noen spesiell stor trussel, men fikk de komme overraskende innpå bakfra, kunne de gjøre livet surt også for en Fw200 - selv om tyskerne i utgangspunktet burde klare å fly fra nordmennene. En Condor var det første flyet som ble skutt ned av US Army Air Force, av en P-38F Lightning, nettopp fra en base på Island i august 1942.

Det tyske mannskapet var nå på vei hjem til sin base på Værnes etter et tokt mot allierte konvoier i Atlanteren på vei mot Murmansk og Arkangelsk. Dette var mannskapets andre tur etter å ha blitt overført til Værnes for to uker siden. De visste at engelskmennene hadde gjennomført raid mot Tirpitz, samt ukentlig gjennomførte flere turer med Spitfire eller Mosquito til Trøndelag. Men dette var, for det første jagerfly på fotooppdrag, våpenløse og temmelig ufarlige på alle måter. De engelske jagerflygerne fryktet nok heller dem. Dernest var dette dagjagere, og mørket hadde nå kommet senkende innover den nordlige halvkule. Klokkene var nærmere 1730, søndag den 22. februar 1942.

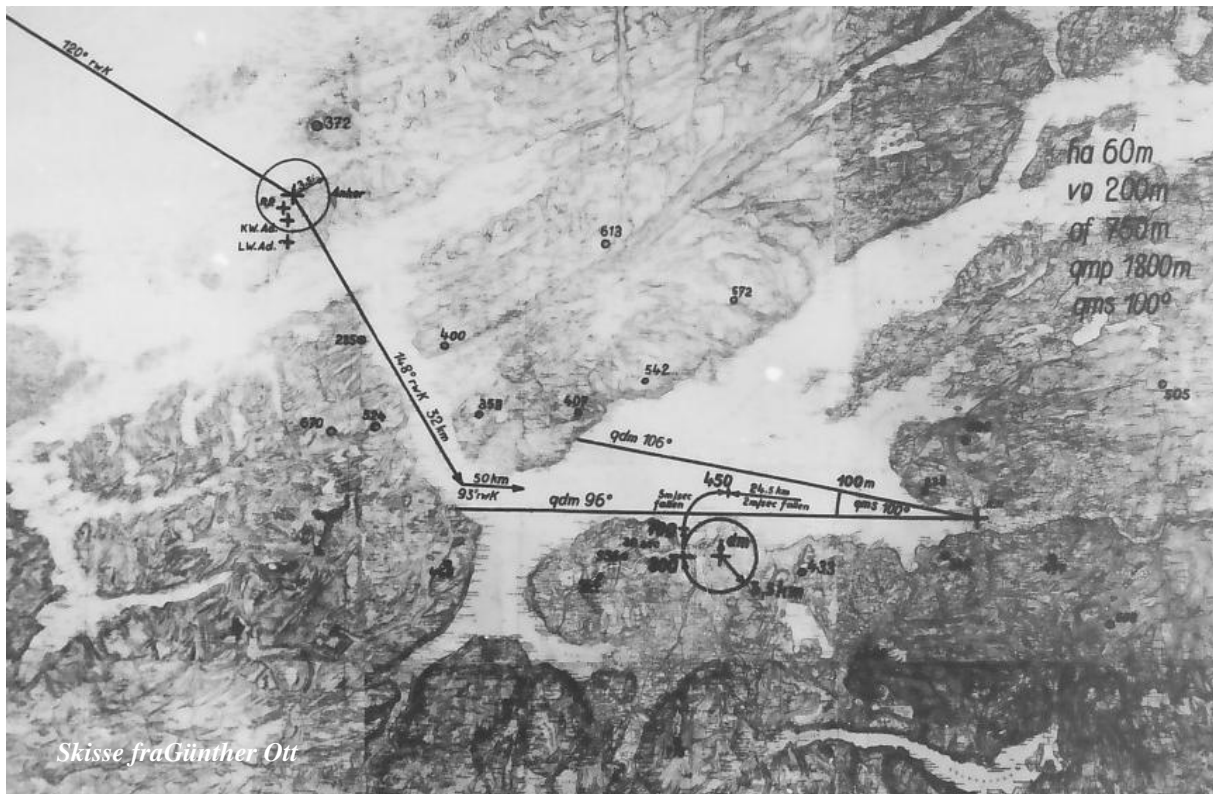


Det tyske bombeflyet av typen Fw200 Condor nærmet seg trøndelagskysten. Navigeringen var ren planke, og til tross for lavt skydekke, ville det bli en enkel sak og peile seg inn på navigasjonsfyret "Anker" på Ørland. Lt. Werner Thieme, 1. Flugzeugführer og kommandanten ombord slår litt på pleksiglasset på instrumentet for å forvise seg om at nåla ikke er fast, mens han samtidig kommenterer ovenfor sin styrmann, Wolfgang Tonn - at skybasen trolig er for lav til å fly inn direkte visuelt. I det lå en anmodning om å tidlig ta kontakt med flygeledelsen på Værnes for å forhøre seg om vær-situasjonen. Lenger bak i den store flymaskinen tillater Bordmechaniker, Ofw. Leo Ludorf seg å smette inn med en liten sarkastisk bemerkning "om de i det hele tatt kom frem" - myntet på ledelsen i Bordeaux i Frankrike. Han hadde vært kritisk til visse manglende utbedringer på flymaskinen, som hadde vært et gjennomgangstema et par timer tidligere når de satte kursen hjemover. 1. Bordfunger Ofw Karl Kiessling stemmer i, mens de to yngste om bord: 2. Bordfunger Ogefr. Klaus Kappes og Bordschütze Gefr. August Kaufmann klokkelig holder kjeft. Werner Thieme lot de holde på å småsutre. Selv om det å kritisere ledelsen var ganske så utysk, forstod Thieme hvor

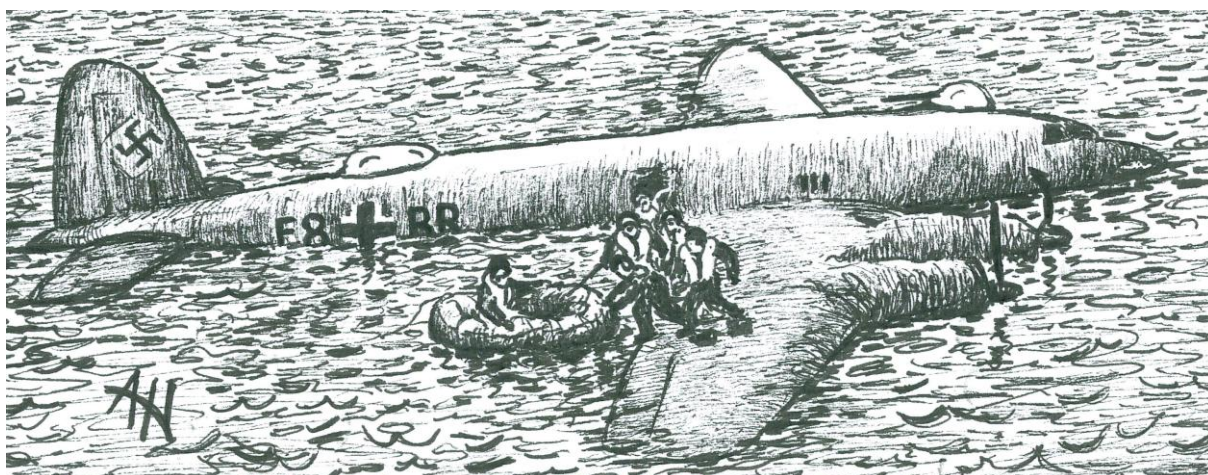
nødvendig det kunne være å få ut litt galle av og til, og innerst inne var han enig med sine menn - selv om han ikke kunne verken si det eller tillate det. Men dette var et godt sammensveiset mannskap, som stod sammen i tykt og tynt. De kjente hverandres holdninger og synspunkter. De ville gi alt for hverandre, for ledelsen og for landet - så han fryktet ikke at noen sure oppstøt skulle rokke ved disiplinen eller miljøet. Werner Thieme var stolt av seg selv og sitt mannskap.



Noen minutter senere kunne innbyggerne i Rissa høre den tunge motorduren fra de fire motorene. De ser ikke noe, men tipper at det er et stort tysk fly over skylaget. De hadde hørt lyden så mange ganger før. Werner Thieme har "homet" seg inn på Drontheim merkefyr. Han holdt en konstant høyde på 3 500 m mellom et par skylag. Ved passering av fyret skulle han sirkle seg ned i håp om å komme under nederste skylaget før 800 meters høyde ble nådd. Kom de ikke under ville han foreta en reduksjon med høyden på 5 m i sekundet ned til 450 m. Så var det å komme på en kurs (QDM) mellom 096 og 106 grader. Deretter ville gjennomsynken bli redusert til 2 m i sekundet ned til 100 m for å plukke opp kurs 100 grader. Og slik gikk det til den mørke februarkvelden. Så var det kun å la den store fuglen gli innover fjorden. Det skulle bli godt å få strekke på bena, og ta seg en snaps og en øl i messa. Men først var det nødvendig debrief, rapportering og alskens byråkrati. Klokken var ti på seks om ettermiddagen. Werner Thieme tenkte på de der hjemme. Amerikanerne var nettopp kommet med i krigen. Det ville bli tøffere nå. Hvor lenge fikk han være her på dette fredlige frontavsnittet? Det gikk rykte om at det buttet imot på østfronten. Filmavisen fortalte rett nok en annen historie, men flygerne hadde sitt kontaktnett. En trøst var, med tanke på en eventuell beordring dit, at luftrommet var fullstendig tyskdominert. Werner titter til høyre på sin styrmann. Lt. Tonn var en fin type, men noe utålmodig. Han ønsket alltid "å gjøre mer", og hadde bedt om overføring til jagerfly.



”Achtung— vorberieten zur landung”, sier Thieme over intercomen og tankene er igjen konsentrert om innflygingen. Det er 15 km igjen til landingspunktet på rullebane 10 på Værnes. De rutinemessige grepene blir tatt, det nødvendige samspillet mellom Kommandant og 2. Flugzeugführer utvikler seg proporsjonalt med glidebanen, den tunge store flymaskinen vrir på seg, rister og faller litt, sørøsten gjør seg gjeldende. Nåtidens flybesetninger og passasjerer er ikke de første som har fått erfare de turbulente flygeforholdene innover Trondheimsfjorden når vinden kommer fra Strøtefjell og blir kastet rundt av Gevingåsen. Werner Thieme bare ventet på dette, han var klar og beordrer ”Landeklappen auf 20 Grad”. Understellet var satt ut. Da skjer det! Flyet blir ustabil, kommer mest ut av kontroll. Thieme fatter mistanke og skriker til Bordmechaniker Ludorf: ”Andschliessend - Landeklappen....”. Høyden var nå 150 m, ca. 10 km fra Værnes. Nå skjer alt veldig fort. Thieme, Tonn og Ludorf analyserer og er raskt enige om hva som har skjedd - og hva som bør skje. Det blir ikke sagt stort mer. Thieme roper ut: ”Notwasserung”, - så kjemper han med å holde maskinen stabilisert lenge nok til å sette den store fuglen ned på sjøen. Det er helt mørkt. Thieme klarer å få halepartiet ned først, og kort tid etterpå flyter Condor 200 C-3, reg. F8+BR, WNr.0063 fra 7./KG 40 - i sjøen utenfor Hommelvik, ca. 7 km fra landingspunktet på Værnes. Klokken er 1753.



Nå ble det en kamp mot sekundene. Redningsflåtene, som bestod av kun et par slanger, ble satt ut i cabindøra i lag med kullsyreflaskene. Mannskapet tok seg ut på vingen. Noen nervepirrende øyeblikk oppstod da syreflaskene ikke lot seg åpne, men Ludorf hadde som vanlig sin kniv på seg og ved hjelp av den fikk han åpnet tilførselen og koblet den til slangene, som utrolig raskt ble forvandlet til to gummibaljer. Disse (slangene) var festet til et festeranker på flykroppen for å forhindre at de driftet av sted. Thieme sendte en takknemlig tanke til all nødtrening de hadde gjennomført nettopp i det samme farvannet. Det var gått et sted mellom fire til seks minutter. Redningsbåten var allerede alarmert fra Værnes, og før det var gått 30 minutter var besetningen hentet og brakt trygt inn til Hommelvik, hvor de straks ble tatt med til lege. To timer etter at *flapsen* låste seg på den ene siden, befinner mannskapet seg sammen med sine staffelkamerater og nyter sin snaps i messa på Værnes. Werner Thieme karakteriserte senere nødlandingen som et kontrollert krasj. (Innledningen og hendelsesforløpet er fakta, ispedd en fingerte konversasjon som faller naturlig blant crew).

66 år senere sitter undertegnede hjemme hos Herrn und Frau Thieme i deres vakre hjem et sted i Tyskland. Werner Thieme er 93 år, men meget oppegående. Han husker godt sine 1 ½ år på Værnes. Gjennom hele besøket skinner det igjennom en viss takknemlighet. En må huske at det var ikke mange tyske flygere som overlevde krigen, og det er noe spesielt for

Werner Thieme å få kontakt med en som i dag jobber på Værnes. Thieme hadde blitt presset, og mest måtte flykte unna aggressive journalister, radio og TV da det i 1999 ble kjent at en tysk bombeflyger fortsatt var i live. Gjennom historiker for KG 40, Günther Ott - ble jeg som den eneste skribent invitert hjem til Thieme i juni 2008.



Werner Thieme, Christel Thieme og Günther Ott, juni 2008

Etter endt utdanning og flygeropplæring havnet Werner Thieme i mai 1941 som styrmann under Lt. Schlereth, som etter hvert fikk hovedbase i Bordeaux og med tokt for det meste ut i Atlanteren. KG 40 ble styrt fra Bordeaux, selv om enkelte staffeln senere ble forelagt i Norge. Hele administrasjonen og ledelsen satt i Bordeaux, mens Gruppenkapitän I./KG 40 på Værnes var Major Daser, senere Major Henkelmann fra høsten 1942. Værnes som helhet hadde ingen overordnet tysk kommandant (stasjonssjef). De ulike "Gruppe" styrte seg selv og var de andre uavhengig.

Besetningen til Thieme ble sammensatt i november 1941 under IV./KG 40 i Lechfeld, og var således en ganske så sammensveiset gjeng. Denne søndagen i februar i 1942 tok de av klokken 0809 om morgenen mot fiendtlige mål på østkysten av Island. Dette var Thiemes 13 tokt, hvorav hans 2 mot fienden (Feindflug) fra Værnes. De fløy i 9 timer og 44 minutter og tilbakela 2 900 km. - Fem dager etter nødlandingen var Thieme og hans mannskap atter på vingene, på en såkalt Aufklärungsflug i en ny Condor - på en 8 timer og 52 minutters tur til østkysten av Island (2 650 km). I sin tid på Værnes var Thieme og hans besetning stasjonert i kortere perioder på andre baser, blant annet på Sola. 2. flyger Tonn ble våren 1942 erstattet av Uffz Menke. Frem til oktober 1943, ble det totalt 61 Feindflüge. Werner Thieme fikk stadig mindre flytid, hvis årsak var at han ble beordret som Gruppenadjutant for Major Henkelmann.

Werner Thieme forteller meg at de hadde flere fatale havarier med Fw200 Condor av tekniske årsaker. Flytypen hadde sine svakheter, og krigen gjorde det ikke lettere med modifiseringer og utbedringer. Condoren hadde store problemer med haleseksjonen. Flere besetninger mistet livet også på Værnes. Flapsproblemet var velkjent, men ikke direkte fatalt. Verre var det under avganger. Jfr. Theodor Jochimsen i august 1942. Condoren hadde en tendens til å drifte. Generelt ikke noe problem der terrenget tilsa tilstrekkelig med tidsfaktor relatert til løftet. Verre var det i Norge, hvor kraftig vind kombinert med høyt omkringliggende terreng skapte problemer i forbindelse med tungt lastede fly. Tidsfaktoren var kort relatert til løftet. Av og til gikk det galt. Werner Thieme sier at han gjennom hele livet har hatt en del mareritt i forbindelse med en spesiell avgang fra Værnes, hvor Condoren driftet mot åskammen og bare "Glück und Erfolg" reddet de den gangen. Til tross for sine problemer, hadde Fw200 sine styrker. Den fløy sin første tur



den 6. sep 1937, og gjennomførte i august 1938 en non-stop flyging Berlin - New York. Flyet hadde et vingespenn på 32,84 m, lengden var 23,46 og høyden 6,30 m. Med tanke på konvoijakten fra tysk side under krigen, kalte Sir Winston Churchill flyet for "The Scourge of the Atlantic" (Atlanterens svøpe) grunnet dets store rekkevidde. Til sammen ble det produsert 275 slike flymaskiner. Alle forsvant.

Etter hvert som tyskerne møtte motstand og kom på vikende front på kontinentet, ble tyske besetninger på nordavsnittet sendt sørover. Kun 3. Staffeln fortsatte å fly fra Værnes. Slik også for Werner Thieme. Han ble beordret til Fassberg og flytypen He177 (problemflyet), og ble i mai 1944 sendt til den operative basen i Orleans. I september ble det ny omskolering til Fw190, og i februar 1945 ble han beordret til Neuburg/Donau for ytterligere omskolering til Me262 Schwalbe - populært også kalt "sturmvoegel", som var verdens første turbojet jagerfly. Men her fikk han kun fire turer. Hvilke tokt han gjennomførte, hvilke følger de fikk, hvor og når - gjennom krigen, og hvor mange han skjøt ned, er aldri et samtaleemne som skal gjengis. Werner Thieme var en soldat, som helt utrolig overlevde krigen som flyger. Selvsagt hadde han flaks, men det viser og at han var dyktig.

Grunnet verdenssamfunnets straffedom ovenfor Tyskland i 1945 ble det en 10-årig tvangspause. Den 17. juni 1955 - straks før sin 40-årsdag, begynte Thieme som privatflyger i Itzehoe i Sveits. Kort tid deretter, ved reetableringen av Bundesluftwaffe, kom han tilbake til de militære rekker, hvor han gikk av med pensjon som oberstløytnant.

Malvik Blad skriver den 29. mai 1999 at mannskapet som nødlandet i Hommelvik denne februardagen i 1942, ble i mai samme året skutt ned av det norske frakteskipet "Dauro" i området mellom Færøyene og Island. Hele flybesetningen og sju av mannskapet på skipet, måtte bøte med livet, heter det seg fra avisa. - Dette er ikke riktig. 2. flyger, lt. Tonn ble en stund etter nødlandingen i Hommelvik overført til en nattjagerflyskvadron på kontinentet. I desember 1944 befinner Tonn seg i Münster-Handorf for omskolering til nattjager He219. Den 14. desember skal han ut på en rutinemessig treningstur. To minutter etter avgang styrter han av ukjente årsaker og blir drept i sin He219 (G9-NH, W.Nr 190234). Bordmekaniker Leo Ludorf ble også omskolert til jagerflyger. Noen få dager etter at Tonn ble drept, mister Ludorf livet gjennom sin Bf109 G-6 Messerschmitt (fra 6./J.G 53 - W.Nr. 440636) i en luftkamp over Rutesheim bei Leonberg. Leo Ludorf klarte å hoppe ut, men på grunn av for lav høyde fikk han ikke åpnet fallskjermen tilstrekkelig. Klaus Kappes og August Kaufmann, de to yngste av besetningen til Werner Thieme, var begge av årgang 1921, og detaljer rundt deres skjebne er ikke kjent, kun at de overlevde krigen for "das Vaterland". Sistemann om bord i Condoren i Hommelvik, Karl Kiessling - ble Oberleutnant og kom til 1/K.G.40 i Celle i juli 1944. Der forvinner alle spor.

Etter hvert som Deutsches Technikmuseum i Berlin vokste etter krigen, ble ulike flyvrak/typer funnet og rekonstruerte. På slutten av 90-tallet ble planene om å heve en Condor, som hadde blitt funnet i sjøen utenfor Hommelvik i 1981, utarbeidet. Og i mai 1999 kom tyske eksperter og ledelsen for museet til Hommelvik. Men klokken 0636 den 26. mai ble drømmen knust for Deutsches Technikmuseum om å få opp den nesten komplette Fw200 Condor, som Werner Thieme så mesterlig hadde satt ned på vannet i 1942. Under den siste delen av det kritiske løftet falt flyet ned fra 15 m høyde og ble knust mot dekket på lekteren.



Sjefen for museets avdeling for luftfart og romfart: Holger Steinle, var selvsagt skuffet. Dette skulle bli selve godbiten på museet. Det finnes trolig ikke tegninger av en Condor i dag. Cockpiten ligger igjen på havbunnen. Den var løs og fradelt kroppen. Under slep inn til

Hommelvik knakk og halepartiet. At vingene falt av og flyet gikk i oppløsning var vel kanskje ikke så overraskende etter 57 år i saltvann. Deutsches Technikmuseum brukte ca. 300 000



tyske mark (1,3 mill) på bergingen. Det hele var et uhell. Tre års forberedelse gikk nesten i vasken i dobbelt forstand. De enkelte deler og fragmenter ble rengjorte, vasket og tatt med til Tyskland. En hadde håp om å få bygge flyet opp igjen, fullt restaurert til år 2010, men ut i fra de siste opplysninger jeg sitter på synes dette urealistisk. I dag selges klokker med innslag av små metallbiter fra Condoren for å finansiere arbeidet. Flapsproblemet på Condoren kunne tydelig sees ved bergingen av vraket i Hommelvik i mai 1999.

Da jeg en vakker junikveld i 2008 forlater den 93-årige Thieme og hans like skjønne frue Christel (gift siden 1942) - ser jeg hvordan det lyser en avansert form for takknemlighet hos den store kriger. Værnes reddet kanskje livet til krigsflygeren og soldaten. Det var ikke hans krig - men det var tross alt hans liv, med de samme følelser og menneskelige relasjoner som om hos oss andre. Med en anelse blankt øye, smiler Werner Thieme til meg et varmt "Auf Wiedersehen - Danke Værnes".

