

1942 Nedskutt Spitfire over Hammervatnet

”*Reis opp*”. Slik lød kommandoen fra vakthavende flyger for å indikere at den rutinemessige orienteringen var over, og at øverste befal og skvadronsjef forlot rommet. Morgenbriefen hadde som vanlig bestått av en gjennomgang av gårsdagen, fiendelige styrker, dagens situasjon, skvadronens styrke og mobilitet, dagens program, teknisk status, taktiske disposisjoner og planlagte program, vær-situasjonen og særoppgaver. Pilotene ved No.1 Photographic Reconnaissance Unit (fotoskvadronen) var de eneste som fulgte med, de andre flygerne satt henslengt i sine faste stoler med luene på snei. Redningsvestene og fallskjermene pakket de inn som noen påkledde småunger. De erfarne pilotene tenkte på andre ting, mens ferskingene lyttet spente og forventningsfulle. Alle visste at det ville bli langtøkt de kommende dager - såkalte ”missions” eller ”sorties” over Trondheim i Norge. Det tyske slagskipet Tirpitz var i bevegelse.

Stedet er Wick i Skottland, fredag 10.april 1942. Klokken er 06:00 - og normalt skulle den første flighten ha tatt av for en time siden. Enkelte av pilotene ergret seg litt over situasjonen, mulighetene for at helgepermen gikk i vasken var stor. Tirpitz var viktigere. Flying Officer (løytnant) Peter Geoffrey Charles Gimson (23) fra RAF Volunteer Reserve skjønnte at i dag var det hans tur. Dagen før hadde han snakket med sine foreldre på en dårlig telefonlinje. Mary Evelyn og Geoffrey Gimson hjemme i Leicester var selvsagt alltid bekymret for sin sønn, men han trøstet de med at hans oppdrag for tiden gikk ”himmelhøyt” og til områder hvor motstanden var heller liten. Mer hadde han ikke lov å si. Kommandoen ”*Reis opp*” rev den unge løytnanten på en måte ut av ”søvnen”, og han gikk raskt til ops-rommet og flightdesken for å forberede sin tur. Crewchiefen hadde for lengst begynt klargjøringen av flyet, en Supermarine Spitfire PR IV med kjennetegnene AB307. Denne jagertypen var spesialbygd for fotorekognosering. Den hadde ekstra tanker for drivstoff og olje. Dette i seg selv gjorde den lite fleksibel og manøvreringsdyktig med tanke på kamp i lufta (dogfight). ”*A born loser*” kan en vel si i den sammenhengen. Dette til tross hadde den maks hastighet på 372 miles pr. time i 15 000 fot, kunne på grunn av sine spesialkonstruerte ”windshield” - fly opp til 36 000 fot med maks vekt på 7 105 lbs, og sist - men ikke minst: en betydelig rekkevidde (range) på hele 1 460 miles. Denne Spit'en kunne ingen få has på, trodde man. - AB307 var et nytt fly. Første gangen fløyet 12.desember 1941. Gimson's ordre var å fly direkte til Trondheim, gjøre to ”photo-runs” og så returnere.

500 nautiske mil unna sitter en annen skvadron, og gjennomgår tilsvarende orientering (morgenbrief). Stedet er Lade i Trondheim, og skvadronen er den tyske 9 Staffell JG/5 oppsatt med de fantastiske Messerschmitt BF 109 jagerfly. Denne Staffell (tysk ord for skvadron) hadde, sammen med Sonderkommando Losigkeit, som primær oppgave å beskytte Tirpitz, og de ble liggende på Lade som vaktssomme blekkspruter på jakt etter bytte. De



Peter Gimson



Herbert Huppertz

tok raskt av, dødeliggjorde bytte med sine fangarmer og trakk seg kjapt tilbake, mens Sonderkommando Losigkeit - som kom til Lade i januar samme året - rekognoserte luftrommet over Trøndelag og Tirpitz. Staffelpapitån var oberleutnant Herbert Huppertz, en av Tysklands fremst jagerflygere, et såkalt "flygeress" - med Ridderkorset og et stort antall luftseire over øst- og vestfronten. Se mer om Huppertz på side..... Denne fredag morgen var hans oppgave blant annet å oppmuntre sine menn, etter en noe pretensiøs diskusjon i messa kvelden før med basis i et løfte Huppertz tidligere hadde kommet med. Spitfire-fly fra Skottland hadde begynt å frekventere området jevnlig, og med deres flyhøyde og rekkevidde var det lite tyskerne kunne gjøre for å hindre at de utførte oppgaven sin, underforstått: å ta bilder av Tirpitz, Lützow og Admiral Hipper. Dette irriterte den seiersvante skvadronsjefen, og han hadde utlovet en flaske cognac for hvert nedskutt PR-fly (Spitfire). Etter sin morgenbrief gjorde de tyske flygerne, som opererte i lag to og to, seg klare for å møte engelskmennene. Tyskerne visste de kom, hvor de kom - men når? På Lade var klokken 0715 - dagen var fortsatt fredag 10.april 1942.



Fridtjov Sannan

På Sannan i Åsen hadde de også for lengst begynt dagen. Søskenparet Marta (11) og Per Sannan (21) hadde sine gjøremål på gården som ligger på vestsiden av Hammervatnet. Denne fredagen var det meningen at Per skulle ta hesten og dra til fjells. Han kom seg tidlig av sted, faktisk mens broren Fridtjov (16) fortsatt tok fjøsstellet.

På andre siden av vatnet, ved Samvirkelaget - holdt to unge gutter på med sitt. Det var den 13-årige Magnar G. Huseby og den 11-årige Tor Loe. De ble alle tiltrukket av en økende flydur. Til tross for at de var vant med at luftvernkanonene til tyskerne fikk forstyrre stillheten, ble de også oppmerksom på at disse tiltok i frekvens. Og så plutselig dukker de opp: Et jagerfly med to andre på slep. De gikk inn i en form for luftkamp. Et både skrekkinngytende og majestetisk syn - nesten helt uvirkelig.



Magnar G. Huseby

Klokken 10:10 på formiddagen tar Peter Gimson av fra Wick. Målet var fjordarmene rundt selve Trondheimsfjorden, med hovedmål Fættensfjorden. Distanse fra Sumburg på Shetland til Værnes er 409,9 nautiske mil. Tid over målet var satt til 12:45, hvilket skulle tyde på at Gimson skulle gjøre noen svinger over diverse fjordarmer før ankomst Fættensfjorden. Alt gikk som normalt. Litt over klokken 12:00 flyr Gimson lavere. På dette tidspunktet er han for lengst oppdaget. Alarmen går på Lade og to flygere løper raskt ut for å avskjære Fi med hvert sitt jagerfly.



Per og Marta Sannan på stedet hvor Gimson falt ned

”Lead” (leder av formasjonen) er oberleutnant Huppertz, som raskt blir forenet med sin vingmann.

På Sannan har Per kommet tilbake fra fjellet med lass, og begir seg inn på kjøkkenet for å hente noe. Han skal snart av sted igjen på en ny fjelltur. Marta har nettopp vasket opp, og satt seg ned ved kjøkkenbordet med noen leksebøker. Faren, Ole Sannan - var i ligningsmøte. Denne dagen skulle ikke bli som andre dager for folket rundt Hammervatnet.



Det som skjedde innledningsvis hva gjelder forestående luftkamp er heller usikkert, men i følge arkiver hos RAF i London heter det seg vedrørende luftdyktigheten til Gimson's Spitfire: *"his aircraft may previously have been damaged by German anti-aircraft fire"*, hvilket kanskje kan bety at Spit'en hadde blitt truffet av luftvernartilleri og blitt skadet før han kom i luftkamp. I så fall ville han trolig ikke fløyet så lavt, men returnert. Dette er meget usikkert. I henhold til Marta og Per Sannan skjedde følgende. De var begge inne på dette tidsrommet og stod i sørvinduet og så på. De forteller det slik: Et lite fly (jagerfly) kom inn over Hammervatnet og ble liggende ganske høyt og fly i ring rundt og rundt på samme plass. (Var det skadet?). Stedlig luftvern rundt Åsen iverksatte en kraftig ildgivning. *"Men granatene eksploderte langt under flyet"*, sier de to ivrige i munnen på hverandre - en vakker torsdagskveld i juni 2003 når Olaf Vedul og undertegnede er på besøk hos søskenparet. Plutselig dukker to andre fly opp. Dette var altså Staffelpolitän Huppertz og hans vingmann. Gimson i sin Spitfire forsøker å komme seg unna. Så blir engelskmannen tydeligvis truffet av Huppertz. Spit'en går ned i glideflukt, flygeren hopper ut - fallskjermen åpner seg ikke slik den skal. *"Gimson forsøker å styre med armer og ben"*, sier Per - og så faller han ned straks nord av Fonnån, mens flyet styrter på isen i strandkanten på den sørlige siden av øya i Hammervatnet. Klokka var snart ett på dagen.



Og så var det de to ungdommene ved Samvirkelaget. Redselen ble skjøvet til sides for spenningen. De så at Spit'en - som de på det tidspunktet trolig ikke visste engang hva var - mistet høyde. Først trodde de den ville falle ned ved jernbanestasjonen i Åsen, men plutselig gjør flyet en sving

utover, noe svart røk kommer ut og bak flyet - og der - fra Samvirkelaget i Åsen en aprildag i 1942 er Magnar og Tor tause vitner til en tragedie. De ser flygeren falle ut av flyet, men at fallskjermen ikke åpner seg, men blir hengende som en snor etter bylten som raskt faller mot bakken. De bevitner måpende og med storslåtte øyne at Spit'en treffer isen på sørsiden av Hammerøya, og at piloten synes å falle ned på andre siden. Og som de raske "rakkerungene" de var, var de på vei omtrent før flyet traff isen. De løp alt de kunne. Flydeler lå spredt utover, og selve motoren synes å ha gått igjennom isen. Etter å ha trukket pusten noen sekunder, løp de over øya det beste de kunne, og kom frem til stedet hvor flygeren hadde falt ned. Der var allerede noen tyske soldater og offiserer samlet. Tyskerne stod i "giv akt" og gjorde honnør, en verdig æresbevisning blant likemenn. Magnar G. Huseby har siden fortalt at dette gjorde sterkt inntrykk, selv på en uvitende 13-åring. Han hadde hørt, sett og forstått mer og mer av krigens djevleskap, brutalitet og ubarmhjertelighet - og så er han vitne til at selv tyskere hadde følelser og verdighet. Den tapre Peter Gimson hadde falt ned over ei stor furu ved siden av veien til Fonnån. Nå lå han der maltraktert. "Et offer for vår frihet", sa Magnar det til meg en vakker søndag ettermiddag på hytta si ute på Åtlo. De tyske jagerflyene gjorde et par lave stupende forbiflygninger, trolig ikke som et hoverende seierstegn, men som et siste bukk i respekt for en verdig motstander. Straks etterpå ble Peter Gimson kjørt bort i ærbødighet. Klokken hadde passert ett den dagen.



Trønderavisa

Peter Gimson fulgte sin plan og sin ordre. Dette var hans aller første tur. Det skulle bli hans siste. Huppertz fulgte sin plan og sin ordre. Begge visste at et eventuelt møte ville utvikle seg ujamnt - til det var fotospit'en for tung. Løytnant Gimson var en klok ung mann, en gentleman. Hva han måtte ha tenkt der oppe - allerede skadet eller ikke - kan vi kanskje forestille oss. Han ba ikke om nåde. Han fullførte sitt løp, og måtte ha klart å komme seg ut av flyet, men uheldigvis var fallskjermen skadet - trolig som et resultat av luftkampen / ildgivning. Huppertz var en like klok mann, også en gentleman - men så mye, mye mer erfaren. Han visste han hadde overtaket. Det måtte gå som det gikk. Etter over 60 luftseire likte han trolig ikke hva han så hva gjaldt fallskjermen. Jagerflygere er gentlemanen.



På Sannan tok Per hesten og dro til fjells for andre gang den dagen. Marta fikk ikke lov å gå ut. Marta og Per forteller meg at de er ganske sikre på at deres avdøde bror, Fridtjov - var den første som kom frem til havaristedet. Det heter seg at da "den gamle i Fonnån" kom til havaristedet, ga han med sin militære

bakgrunn klar og tydelig beskjed om at ingen måtte røre noe. Likevel vet vi i ettertid at ”noen” tok ”noe”, blant annet pilotens klokke - eller det som var igjen av den (ingen innmat). Den ble i 1950 gitt til Gimson's slekt i England.

Fridtjov Sannan, Magnar G. Huseby og Tor Loe tok sin brutale livserfaring med seg inn i det voksne liv. Opplevelsen påvirket de unge herrer. De måtte bli gentlemen av slikt - de og.

Forhenværende stortingsrepresentant Magnar G. Huseby har den 17.mai hvert år holdt en liten seremoni på graven til Gimson. Slikt står det respekt av. En handling som gleder Jacqueline Gimson, søster til Peter. Hun bor i Leicester, England. Ved siden av Jacqueline er det kun igjen en annen søster, som dessverre er syk (demens). Begge søstrene er ugifte og uten barn. Familiengrenen til Peter Gimson er i ferd med å dø ut. I telefon og brev til meg uttrykker hun takknemlighet for at vi hedrer Peters minne, med en spesiell takk til Magnar G. Huseby.

Flying Officer Peter Gimson ble begravet på Stavne kirkegård den 17.april. Og hvordan gikk det så med oberleutnant Herbert Huppertz? Det heter seg at han vant de fleste cognacflaskene selv. For øvrig ble han skutt ned og mistet livet i nærheten av Caen i Frankrike den 8.juni 1944 - to dager etter invasjonen (D-dag).



*Døden kan flamme som kornmo;
klarere ser vi enn før,
hvert liv i dens hvite smerte,
det er de beste som dør.*

(Nordal Grieg)

