

Tyske fly angriper Sola 9. april 1940

Tekst og foto: Kjell Dahle
Digitale illustrasjoner: Nils Arne Hjelmevoll

Det var plassert tilsammen 16 militære fly på Sola april 1940, alle for å fly nøytralitetsvakt. Flyene var fordelt på Hærens og Marinens flyvåpen. Et felles norsk flyvåpen var ennå ikke opprettet. Men det skulle vise seg at flystyrken hadde lite å stille opp med da effektive tyske angrepsfly og fallskjermersoldater angrep flyplassen.



Hærens flyvåpen/Bombevingen

Bombevingen var plassert i den nye Stavanger Lufthavn, og brukte den store hangaren til vedlikehold. Bombevingen disponerte 4 stk Caproni Ca. 310, 7 stk Fokker CV og 2 stk Tiger Moth. Vingen bestod av 130 mann hvorav 15 befal og 12 ikke-stridende.

Caproni-flyene var to-motors lette bombefly, nylig innkjøpt fra Italia. De hadde to mitraljøser, en i høyre ving og en i et tårn på taket, og kunne ta med 6 bomber. Dette var moderne fly med gode flyegenskaper, men Hærens flyvåpen var ikke helt fornøyd med flyene. De hadde en del tekniske problemer, og motorene var noe svake. En av Caproniene stod i hangaren for vedlikehold 9.

april.

Fokkerne var solide dobbel-dekkere med mitraljøse i bakre cockpit, og fire 50 kg bomber. Men de var i ferd med å bli foreldet, og ble mest brukt til rekognosering. De hadde lite å stille opp med mot raske tyske kampfly.



De to Tiger Mothene var ubevæpnet, bare brukt til rekognosering. Vingsjef og plasskommandant for Bombevingen på Sola var løytnant Halfdan J. Hansen. Han var svært urolig kvelden 8. april, etter at han fikk meldinger om tyske fly og båter utenfor kysten. Og melding om britisk minelegging i norske farvann.

Midt på natta kom det inn meldinger om et tysk angrep på Bergen, og kamphandlinger i Oslofjorden. Hansen satte da Bombevingen i alarmberedskap. Flyene ble klargjort, mitraljøsestillingene ble bemannet av en Jegerbataljon fra Madla. Bakkeforsvaret på Sola bestod av tre mitraljøser, fire maskingevær og tre luftvernmitraljøser. En mitraljøse stod i en kamuflert bunker på gården Svihus like øst for flyplassen.

Tre Caproni (503, 505, 507) og seks Fokkere (303, 309, 315, 317, 365, 367) var nå klare for å forsvare landet, med fulle tanker og bomber på plass.

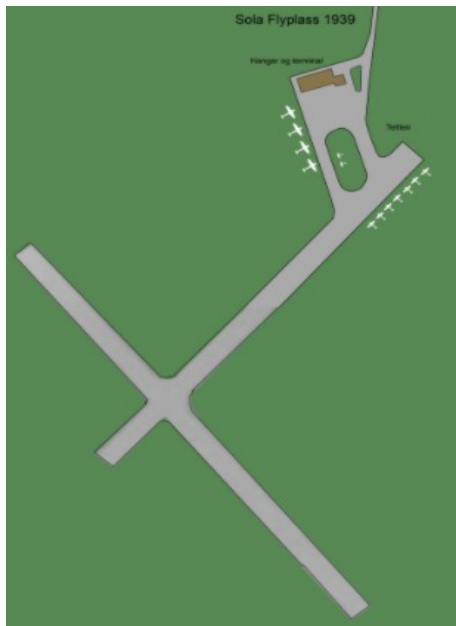


Mens det ennå var mørkt fløy løytnant Hansen en rekognoseringsrunde med en Tiger Moth, men alt virket rolig. Fenrik Werner Christie fra speidervingen fløy en Fokker mot Forus for å sjekke evakueringsforholdene der.

Kl 0600 mottok løytnant Hansen melding fra Marineavdelingen i Sømmevågen. En MF 11 ute på rekognosering hadde oppdaget et tyske lasteskip utenfor Sola. Flygeren syntes det var mistenkelig, og slapp rapport ned i meldepose. Hansen sendte opp en Fokker med løytnant Jean-Hansen og fenrik Leif Løvestad for å sjekke.



Ved Feistein fyr fant de lasteskipet «Thüringen». De oppfattet skipet som fiendtlig, det kunne ha soldater ombord, og ønsket å bombe. De meldte fra over radio, men fikk klar beskjed fra Marineledelsen Bergen at det ikke skulle bombes. Nokså frustrert måtte flygerne vende tilbake til Sola.



Og det skulle vise seg at «Thüringen» ikke var et vanlig lasteskip. Ombord var det 160 soldater, 60 hester, 76 kjøretøy, 125 tonn utstyr, og 2 anti-tank kanoner.

Løytnant Hansen ønsket å gjøre noe. Han ringte Bergen og forklarte at han hadde 9 fly klar hvis de trengte støtte i Bergen, men ingen ordre kom. Han søkte om å legge ut sprengstoff under rullebanene, men fikk ikke lov. Men sammen med egne mannskaper og sjef på Stavanger Lufthavn, K. Ullestad-Olsen, fikk de sperret av den ene rullebanen ved å legge ut trebukker (spanske ryttere) og stålwire.

Marinens flyvåpen i Sømmevågen

Sjøflyhavna i Sømmevågen var bygget ut med terminalbygg og flytebrygger. Marinens Flyvåpen opprettet en liten avdeling her, underlagt 3. Sjøforsvarsdistrikt i Bergen. De hadde to MF 11 sjøfly til disposisjon. Terminalbygget ble brukt til forlegning.



Mf 11 var et norskbygd sjøfly med to maskingevær, og to bomber. Det var mest brukt som speiderfly, Marinen hadde 25 stk. Men flyene var fra 1930, og begynte å bli umoderne.



I april ble avdelingen supplert med en ny tyskprodusert Heinkel He 115, et moderne sjøfly. Det skulle erstatte de gamle sjøflyene.

Sjef for avdelingen i Sømmevågen var løytnant Bjørn Fraser. Mannskapet bestod av 6 mann og noen menige hjelpemannskaper.

Løytnant Fraser hadde permisjon i april, løytnant Carl August Stansberg avløste. Han var urolig om kvelden 8. april, men fikk beskjed fra Marinens Flyvåpen på Flatøya ved Bergen at de skulle gjennomføre vanlig patruljeflyging neste dag.

Kl 0500 tok F.346 av med fenrik Stein Abilsø som flyger, Stansberg som observatør, mens telegrafist Graskjær hadde radiosambandet. Kursen ble først lagt sørover mot Jærens Rev.

Ved Feistein fyr utenfor Sola oppdaget Stansberg et tysk lasteskip «Thüringen» som lå for anker. Han oppdaget også «Mendoza» ved Kvitsøy. Han syntes dette var mistenkelig, og fløy tilbake til Sola for å slippe informasjonen ned i en meldepose.

F.346 fortsatte så nordover mot Stord slik ordren var gitt. En gang møtte de 4 fly med retning sørover. Ett av flyene så ut til å være skadet, men det var vanskelig å se flyenes nasjonalitet. Observasjonen ble meldt til Sola over radio. Ved sju-tiden nådde de Slåtterøy fyr som planlagt, og rapporterte. Men forbindelsen til Sola var brutt, og flyet vendte sørover.

I Skudenesfjorden observerte de en tysk ubåt, og 15-20 tyske handelsskip på vei mot Karmsundet og Stavanger. Stansberg prøvde å rapportere, men fikk ikke kontakt med verken Stavanger eller Bergen. De fortsatte mot Sola, og fikk litt av et syn da de nærmet seg flyplassen, kl 0800. Seks tyske Junker JU 88 jagerfly sirklet over Sola i 300 m høyde, og angrep flyplassen med bomber og mitraljøser. Stansberg kunne ikke gjøre annet enn å trekke seg tilbake, og vende kursen nordover mot Haugesund. Besetningen fløy så videre til Eidfjord i Hardanger for å slutte seg til en liten norsk flystyrke som lå der.

Tyske forberedelser

Da Hitler planla erobringen av Norge, hadde flyplassen på Sola stor strategisk betydning. Det var et viktig mål å erobre flyplassen raskest mulig, og tyskerne la en dristig plan. Angrepet skulle gjennomføres med flybårne fallskjerm-soldater, noe som aldri hadde vært prøvd før. Mange detaljer måtte planlegges, og alt måtte klaffe. Etter at flyplassen var sikret skulle den ta imot store mengder personell og utstyr, alt fraktet med tremotors transportflyet Ju 52. Det skulle gjennomføres over 300 transport-flyginger med soldater, bensin, materiell.

Men det var langt, ca 650 km, beregnet flytid var ca 3 timer. Angrepsflyene hadde ikke nok bensin til å returnere, så de de var nødt til å lande et eller annet sted. En nødløsning var å fly til Ålborg i Danmark. En annen utfordring var været. Tåke eller lavt skydekke kunne stoppe alt.



Til første del av angrepet skulle det benyttes 8 stk Junker Ju 88. Dette var et raskt 2-motors angrepsfly utstyrt med 5 mitraljøser, med plass til 800 kg bomber. Toppfart var 470 km/t, med besetning på 4. Tre Heinkel He 111 var trolig også med i det første angrepet. Målet for angrepet var å bombe de norske flyene, tårnet, hangaren, og spesielt angripe de norske stillingene rundt flyplassen.

11 stk Junker Ju 52 skulle så benyttes til å frakte angrepsstyrken, 132 fallskjermssoldater. Til eskorte av Junkerne skulle det benyttes 8 stk Messerschmitt BF 110.



Junker Ju 52

Angrepet

De 8 Ju 88 flyene startet fra Tyskland kl 0400. Været var svært dårlig med tett tåke over Nordsjøen. De fikk problemer. To fly forsvant, et nødlandet i Danmark. Av BF 110 fikk 4 problemer i tåken, avbrøt og landet i Ålborg. To forsvant i havet. Bare to kom fram og deltok i angrepet.

Til tross for mange advarsler var fly og flygere på Sola nokså uforberedt på hva som skulle komme, og hadde lite å stille opp med mot det massive tyske angrepet.

Tilfeldigvis var antall personell i bombevingen sterkt redusert, bare 50 mann var tilstede. Det var planlagt at bombevingen skulle byttes ut med speidervingen, og 80 soldater var på vei med toget mot Oslo akkurat denne dagen. De måtte avbryte turen og returnere, men nådde ikke tilbake til Sola før utpå dagen, etter at flyplassen var falt.

Alarmberedskapen var satt, men ingen visste hva som skulle komme. Så, kl 0755 fikk Hansen telefonordre fra stabsjefen ved 3.divisjon i Kristiansand om å bombe et tysk troppeskip i Trysfjorden i Søgne. Løytnant Hansen syntes dette var en merkelig ordre, det lå jo tyske skip rundt Stavanger han ikke fikk lov til å angripe. Men det ble gjort klar for avgang.

Like etter kom det en ny ordre, fra Generalinspektøren for Hærens Flyvåpen. Han ønsket at alle fly skulle overføres til Østlandet.

Fokkerne gjorde seg klare for å ta av først. Det skulle være to sveiter, en med de seks Fokkerne og en med de tre Caproniene. Fokkerne begynte å ta av og la seg til å sirkle over flyplassen. Den siste Fokkeren, med flygerne Straume og Wangberg kjørte opp for start. Klokka var nå 0800.

Plutselig kom det seks Junker Ju 88 angrepsfly i lav høyde fra sørøst, i 300 meters høyde. Junkerne angrep flyplassen med mitraljøser, kanonild, og små bomber. Fokkeren og luftvernmitraljølsene besvarte ilden, men kulene gjorde ingen skade på flyene. Det viste seg seinere at flere av flybesetningene hadde fått skader, noen alvorlig.

Junkerflyene snudde, gikk ned til 20-30 meters høyde, angrep på nytt, slapp flere bomber mot flyene, og pepret med mitraljøser og kanonild.



De tre Caproniene kjørte opp for start. Den ene Capronien (507) ført av Otto E. Jaquet fikk et bombenedslag rett ved siden av seg slik at flyet steilet og motorene stoppet. Flyet datt hardt mot rullebanen. En soldat fra bakkeforsvaret hjalp til med å snu flyet, og løytnant Arne Smith og sersjant Anundskås klatret inn i flyets tårnmitraljøse. Der fyrte de løs mot de angripende flyene. Men det var en utrygg plass å oppholde seg midt på rullebanen, så etter en stund trakk flygerne over på østsiden av flyplassen hvor de fant en forlatt maskingeværstilling med 50 skudd som straks ble tatt i bruk. De seks Junkerne fortsatte med stupbombing og oppskyting av flyplassen. Det

regnet med kuler, de var spesielt ute etter den ene mitraljøsestillingen i bunkeren. Mellom kulene greidde den siste Fokkeren å ta av.

To Bf 110 deltok også i angrepet. Men de hadde lite bensin og måtte lande. De gikk ned mot rullebanen, men ble ødelagt mens de landet i ståltrådsperringene som var lagt ut på rullebanen.

Den andre Capronien (503), med løytnant Niels Steen, radiotelegrafist Risanger og sersjant Reidar Emil From, tok av mens en bombe eksploderte rett bak halen. De fikk en skur av splinter over seg. En motor stoppet, men Steen fikk flyet i lufta. Tyskerne fulgte etter. Steen kom seg unna ved å gjemme seg i skyene. De tyske fly svermet rundt dem.

Til slutt måtte Steen nødlande ved Opstad på Nærbø, etter ca 3 timer i lufta. Det var opparbeidet en nødlandingsplass her som løytnant Steen kjente til. Det var bløtt, og flyet satte seg fast. Besetningen besluttet å sette fyr på flyet for at det ikke skulle falle i tyske hender. En propell og noen motordeler er bevart fra dette flyet.



De dro så innover til Dirdal hvor de traff resten av mannskapet fra Bombevingen. Her ble løytnant Smith sjef for et kompani. Løytnant Steen ble sjef for gruppen som sprengte jernbanebrua på Figgjo. Sammen med Smith gikk de på ski til Telemark, og så videre til England. Steen ble seinere navigatør i RAF.

Alle Fokkerne var uskadet. Mens de sirklet rundt forsøkte de å skyte på de tyske flyene med aktermitraljøsen. Løytnant Jean-Hansen forsøkte seg med frontmitraljøsen, men uten treff. Det var lite seks gamle Fokkere kunne utrette mot raske tyske kampfly.

I kuleregnet kom den siste Capronien (505) seg velberget i lufta. Flysveiten samlet seg og fløy mot Kristiansand, slik ordren var. Flyet var ført av løytnant Halvdan Hansen, løytnant Arne Arntzen Smith (speider), og sersjant Tor Anundskås (telegrafist).

Capronien kom først av flyene til Trysfjorden, og fikk sluppet bombene over transport-skipet, men bommet. Bombene ble ikke detonert. Det var lavt skydekke i området. En bombe ble liggende igjen i bomberommet på Capronien, og ble ikke oppdaget før flyet kom til Valdres.



Fokkerne kom litt seinere, men da var tåka så tykk at de ikke fant skipet. I ettertid er det kommet fram at det ikke var noe tysk skip her, at det var to norske skip som lå i Trysfjorden!

På turen nedover, i nærheten av Egersund, hadde Fokkerne støtt på en enslig JU 52. Historien forteller at de angrep Junkeren, at den ble skutt ned, men hendelse er ikke bekreftet.

Etter et kort opphold på Kjevik, fløy sveiten til Steinsfjorden ved Hønefoss, og videre til Brumunddal. Capronien fløy til slutt til Valdres hvor rester av den norske flystyrken var samlet. Fokkerne fulgte de norske styrkene nordover mot Åndalsnes og Trøndelag, og til slutt Narvik.

På Sola ankom nå 11 stk Ju 52 transportfly med 135 fallskjermssoldater. De norske stillingene var svært overrasket og fikk stort sett panikk da fallskjermssoldatene landet. De trakk seg tilbake, bortsett fra 25 år gamle Ragnar Gallus Johansen fra Oslo i bunkeren. Han fyrte løs mot flyene og fallskjermssoldatene. Men Johansen måtte overgi seg da tyske soldater kom inn bakveien. Kampene stanset og flyplassen ble overgitt, klokken var 0900. Angrepet hadde ikke vart mer enn en time.

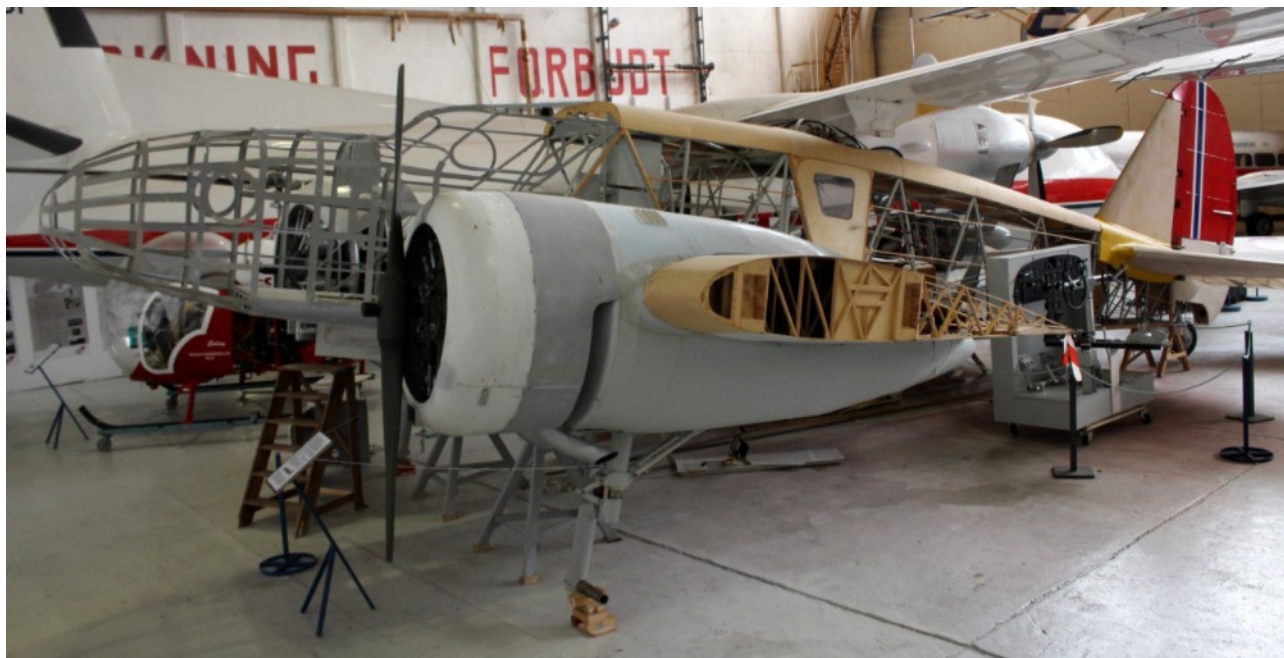
Fallskjermssoldatene satte straks igang med å klargjøre flyplassen for å ta imot transportflyene. Ju 88-flyene ble beordret videre mot Stavanger hvor de senket torpedojageren «Æger». Det var en heftig kamp hvor tre tyske fly ble skutt ned.

I sjøflyhavna lå en MF 11 og He 115. Mannskapene lå på hotell i Stavanger,

men nådde ikke tidsnok fram til å få Heinkelen i lufta. Tyskerne overtok begge flyene. De andre norske flyene var ubrukelige og ble hugget opp.

KI 0930 lander 12 stk Heinkel He 59 i sjøflyhavna, uten å møte motstand. Litt seinere landet 10 stk He 115. Sola var dermed helt falt i tyskernes hender.

Etterspill



Restene av Capronien som landet på Vangsmjøsa i Valdres ble fraktet til Sola i 1990, og er i ferd med å gjenoppbygges på flymuseet.

En Fokker CVD er restaurert og står utstilt i Norsk Luftfartsmuseum i Bodø. Flysamlingen på Gardermoen har en Ju 88, He 111 og Ju 52. Flere flygende Tiger Moth finnes på Kjeller. Ingen MF 11 er bevart.

Flyene:

Type	Fart	Bevæpning
MF 11	235 km/t	3 Colt mitraljøser, 3 bomber
Fokker CV	225 km/t	1 mitraljøre, 4 bomber (50 kg)
Caproni Ca 310	370 km/t	2 mitraljøser, 6 bomber
He 115	320 km/t	4 mitraljøser, 1250 kg bomber
Ju 88	439 km/t	5 mitraljøser, 800 kg bomber
He 111	415 Km/t	1 maskinkanon, 6 mitraljøser, 250 kg bomber
BF 110	561 km/t	5 maskingevær, 2 kanoner

Kilder:

Finn Arnesen: Våre flygere i kamphandlinger

Jan-Petter Helgesen: Sola i krig og fred

Flymilitær forening: Håpløs kamp.

Vera Henriksen: Luftforsvarets historie