

Nytt flyvrak funnet:

Messerschmitt Bf-109

Tekst og foto | Lasse Iversen

– Det kom tre jagerfly over havet fra sør. Et av flyene fikk motorproblemer og forandret plutselig retning. Det gikk inn i et rask stup mot bakken og det ble sluppet noe fra undersiden av flyet som landet i vannet. Rett før flyet tok vannflaten klarte piloten å løfte nesen på flyet og nødlandet på det som fremsto som en ganske kontrollert måte. Flyet forvant umiddelbart fra overflaten, forteller 91 år gamle Peder Blikø. Han var øyenvitne til hendelsen den 24. mars 1943.

DA DET TIKKET inn en MMS-melding på telefonen mens jeg var på ferie i Sør-Afrika i sommer skjønte jeg ingenting.

Et grumset bilde med et hakekors var alt jeg kunne se. Meldingen var fra noen dykkevenner i Nærøy i Nord-Trøndelag, og jeg begynte å legge to og to sammen... Vi hadde nemlig i flere år snakket om å lete etter et tysk jagerfly som hadde styret i havet utenfor Nærøy under andre verdenskrig. Planen var å lete senere på sommeren, og jeg hadde allerede gjort avtale om å låne en sidesonar som jeg skulle ha med oppover til Nærøy.

Men, maken til dårlig spøk da... de hadde sikkert avfotografert et bilde i et blad og trodde jeg skulle bite på.

Jeg tenkte ikke mer på meldingen, men på vei tilbake til Cape Town fikk jeg flere meldinger og flere bilder. Sakte gikk det opp for meg at jeg hadde gått glipp av den store oppdagelsen. De hadde faktisk klart å finne flyet!

Han har en mor han også

Peder Blikø forteller oss om den dramatiske hendelsen han opplevde som 25-åring, for 66 år siden.

– Min mor, Olette Blikø, og min yngre bror Birger så også det som skjedde, men de var på øya Blikøya og det var mye nærmere enn der jeg sto.

De fikk en båt på vannet og rodde ut mot der flyet forsvant. Da de nærmet

seg, så de piloten som lå og kjempet i det kalde vannet. De var fortsatt ikke sikre på om flyet var alliert eller tysk, men min mor var aldri i tvil om vi skulle hjelpe.

– Han har en mor han også, sa hun til broren min mens de rodde utover, forteller Peder Blikø.

Var langt under vann

Den unge, tyske piloten Günther Seraphim hadde slitt med å få opp cockpitglasset, og den store, tunge motoren på Messerschmitten dro flyet raskt under vann. Han forklarte i ettertid at han var med langt under før han fikk klemt seg ut av den trange cockpiten.

Da Olette Blikø kom roende i færingen

hadde Seraphim lite krefter igjen, og tilløp til panikk. Han grep tak i båtripa og tviholdt. Olette var redd for at han skulle velte den lille båten og slo ham over fingrene med øsekaret for å få ham til å slippe. Til slutt fikk hun og sønnen den iskalde piloten over på ryggen og dro ham opp i båten.

Tilbake på land fikk de hjelp av andre. Piloten fikk varme klær og noe varmt å drikke. Han ringte selv til det tyske hovedkvarteret på Rørvik og ble snart hentet med båt.

Forsøkte å heve flyet

Noen dager senere kom tyskerne tilbake med en kranbåt for å heve flyet.



Messerschmitt Bf-109 var tyskernes vanligste fly under andre verdenskrig. Likevel finnes det ingen slike modeller på museum i Norge – men det kan forandre seg i nær fremtid. Luftfartsmuseet har allerede lagt planer for hevingen.



Günther Seraphim rodde inn til Blikøya med en liten båt, og han hadde med takkegaver til de som hadde reddet livet hans – schnaps og tobakk. Han gav dem også et bilde av seg selv, og på en papirlapp skrev han ned følgende: IV/JG5 og 14649. Dette var nummeret på avdelingen Seraphim tilhørte, og merkelig nok – serienummeret på flyet som lå på havets bunn. Olette Blikø trodde i alle år at dette var tjenestenummeret hans.

En tid senere kom det også et takkebrev fra det tyske Wehrmacht med en pengegave til familien.

Historien om den aktive letingen etter dette flyet er lang, og begynner faktisk med at tyskerne sender en kranbåt til havaristedet i 1943. De lyktes ikke å lokalisere flyet, og posisjonen de regnet ut var alt for dyp til at de kunne nå det med den utrustningen de hadde tilgjengelig. Dermed ble flyet liggende på havbunnen og sankt sakte, men sikkert ned i glemsele.

Ny giv i letearbeidet

På 80-tallet var det en oppblomstring i dykkemiljøet i Rørvik og Nærøy, og Folla Dykkerklubb hadde et høyt aktivitetsnivå. I 1983 bisto Hilfred Mikalsen og flere andre fra klubben Vitenskapsmuseet i Trondheim og de Woxengske samlinger

i en arkeologisk utgraving ved Risværet nord for Rørvik. I den forbindelse kom de i kontakt med Peder Blikø, som hadde vært øyenvitne til flyhavariet 40 år tidligere. Hans historie førte til at drømmen om å finne det tyske jagerflyet flyet levde videre, og de lokale dykkerne brukte utallige timer på å lete i området.

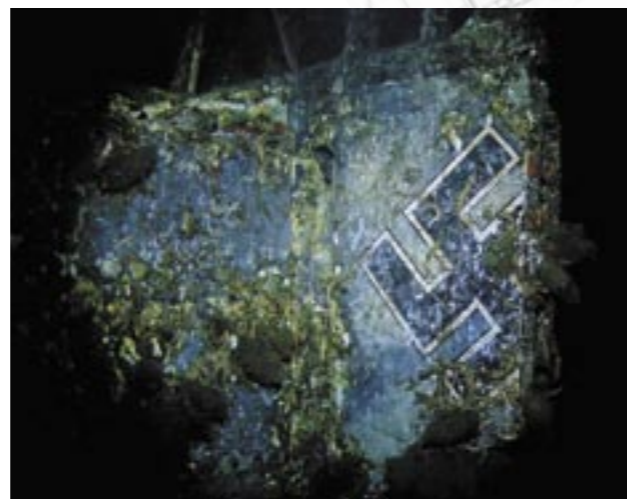
Tauet dykker med "vinge"

Folla Dykkerklubb startet letingen for alvor i 1984. Letingen skulle pågå med ujevne mellomrom i en tiårsperiode, og få metoder forble uprøvd. Særlig aktive var Hilfred Mikalsen, Sigurd Myklebust, Halle Sivertsen og brødrene Claus og Bjarne Livik. De dregget og gjorde innimellom dykk helt ned til 57 meters dyp for å finne ut hva dreggen hang fast i.

Ekkolodd ble brukt, og de utviklet en "vinge" som de slepte under båten der en dykker kunne henge på utkikk. Vingen ble slept i 3–6 knops fart og det var krevende og slitsomt å henge der.

PÅ NESEN: Flyet står med nesen plantet ned i bunnen på 60 meters dyp. Halen strekker seg mot overflaten, og man kan spørre seg hvordan det er mulig at flyet har blitt stående slik i nærmere 70 år. Øverst i bildet sees cockpit; nederst de to 13 mm maskinkanonene i nesen på flyet.

FORHATT: På høyderoret er hakekorset fortsatt synlig etter nesten sju årtier på havets bunn.



STOR JUBEL: Stemningen var høy da flyet var lokalisert. Fra venstre Bjarne Livik, Claus Livik, Ole Jakob Mikalsen, Christian Bruseth, Ståle Ramstad. Foran Brynjar Karlsen fra Nærøysund Aquaservice. Bildet under viser dykkerne som foretok det første dykket. Fra venstre Erik Lindseth, Sveinung Bakken, Ståle Ramstad, Lasse Iversen og Håvard Knappskog. Begge foto: Hilfred Mikalsen.

Dykkerutstyret som ble brukt var moderne for sin tid: Viking tørrdrakter, en enkelt ventil, frontvest og dobbeltsett med reservesjalter. 2 x 10 liter 200 bar og 2 x 5 liter 300 bar var vanlige flaskesett.

Det tyske flyet var og ble forsvunnet. Til tross for både øyenvitneskildringer til nødlandingen og tyske arkiver som bekreftet opplysningene lot det seg ikke lokalisere. De tyske arkivene var ikke til å ta feil av: Messerschmitt Bf-109 modell G2 med serienummer 014649 fløy av Unteroffizier Günther Seraphim nødlandet i havet mellom Vikna og Leka den 24. april 1943 og sank.

Å finne gull

Den 1. august 2009 var Folla Dykkerklubb igjen ute på jakt, tjuet fem år etter at medlemmer av klubben først begynte å lete etter flyet. Flere av de opprinnelige leterne var faktisk med denne dagen, og selv om mange av dem nå stort sett er støttemedlemmer var de med fordi dette skulle være en sosial tur. De reiste ut med skipper Brynjar Karlsen, og båten var utrustet med moderne utstyr som ville hjelpe til i letingen. En moderne ROV med sonar sto klar på dekk. Etter seks timers intens leting var det nettopp Karlens utholdenhet og dyktighet med ROV'en som gjorde utslaget: Plutselig

Günther Seraphim

Unteroffizier

Jagdgeschwader 5 - "Eismeer"

Født 18.5.1922

Omkom 10. april 1945 i en nedskytning nær Schweringen syd for Bremen.

Flugzeugführer



Jagdgeschwader 5 var navnet på den tyske jagerfly-skvadronen som var stasjonert og opererte i Norge og Finland under andre verdenskrig. Skvadronen med tilnavnet Eismeer (ishav) brukte hovedsaklig Focke-Wulf 190 og Messerschmitt Bf109 jagerfly.

Jagdgeschwader 5 Eismeer er registrert med 3.200 nedskutte fiendtlige fly. Flygereset Major Heinrich Ehrler stod alene for 208 av nedskytingene.

Tapene Eismeer hadde var relativt lave i forhold til de skadene de påførte fienden. De hardeste kampene var i Nord-Norge og Finland der de kjempet mot overveldende russiske styrker. Ofte kjempet 20-30 tyske jagerfly mot så mange som 100-200 russiske jager- og bombefly. Skvadronens tap under krigen var minst 380 mann. Dette tilsvarer at alle mannskapene ved skvadronen ble byttet ut 2 ganger i løpet av krigen.

Vi vet lite om den unge piloten Günther Seraphim. Han var født i Brandenburg i 1922 og han var 21 år da han nødlandet i Nord-Trøndelag. Seraphim tjenestegjorde i staben i IV-gruppen i Jagdgeschwader 5. IV-gruppen var stort sett forlagt på Lade flyplass under hele krigen, men de turnerte også til andre flyplasser i området.

Günther Seraphim er registrert med andre uhell i Norge i 1943. Ved et tilfelle vipet han rundt med flyet under landing på Ørlandet, og ved

en annen anledning var han besvimt i cockpit når han landet på Gossen flyplass (Aukra) på grunn av bensindamp i cockpit. Han fløy ved disse anledningene som vingmann for Gruppenkommandeur for IV/JG5 Hauptmann Hans Kriegel.

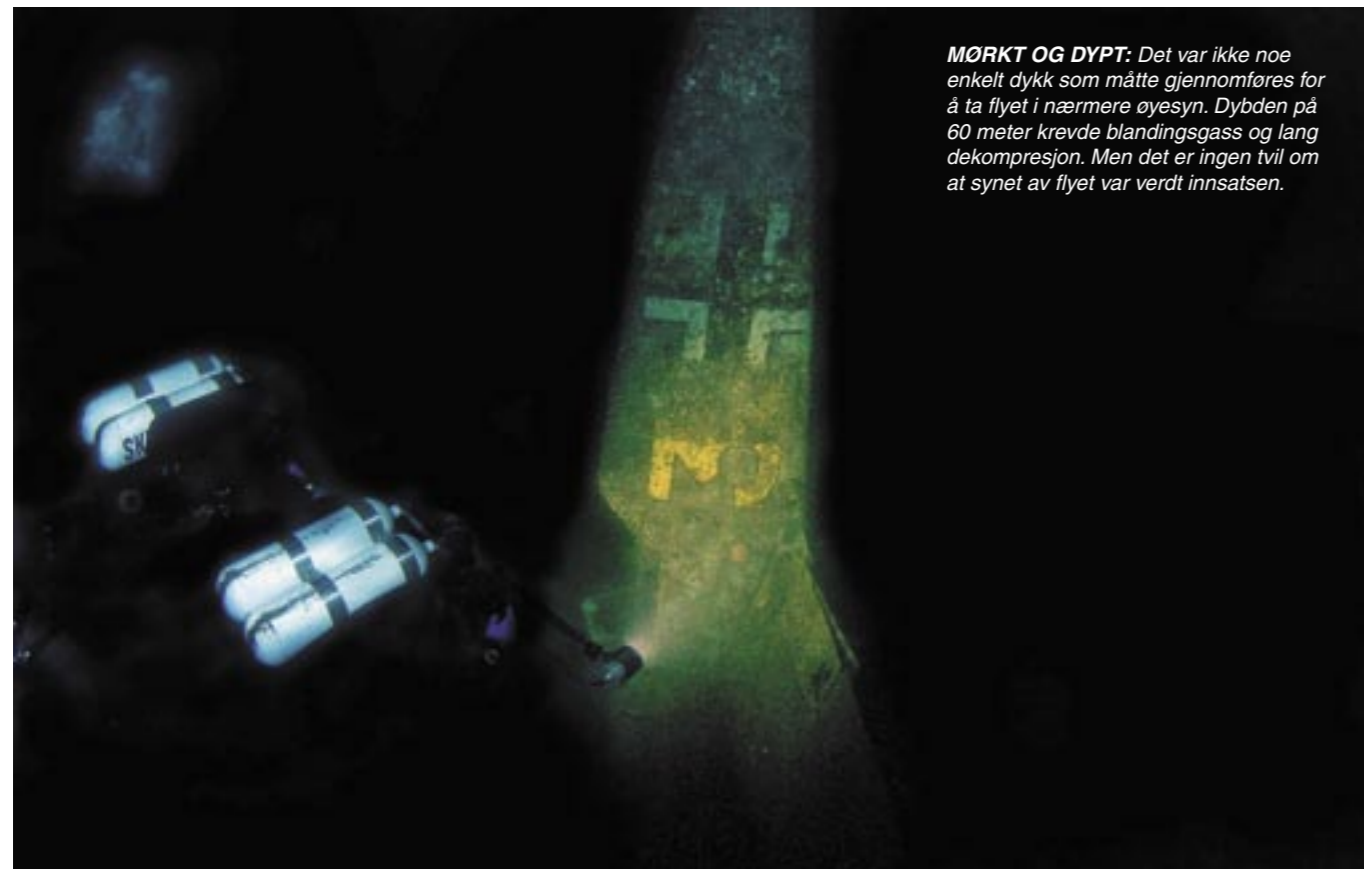
Det er store huller i Seraphims videre karriere under krigen. De tyske gravmyndighetene kunne fortelle at "Feldwebel Günther Seraphim, født 18. mai 1922, falt når hans fly ble skutt ned og krasjet nær Schweringen syd for Bremen 10. april 1945. Kroppen hans ble funnet liggende ved siden av flyet." Han var da straks 23 år, og ble begravet i nærheten av Bremen.

Hva han gjorde i Tyskland på denne tiden og hvorfor han fortsatt er oppført å tilhøre Jagdgeschwader 5 på dødsattesten har det ikke vært mulig å finne ut av. En mulighet er han var tilbakekalt til "forsvar av riket" - Reichsverteidigung, som mange ble mot slutten av krigen. Kanskje vil vi aldri finne svar på dette.

Günther Seraphim sammen med Birger Blikø og søsteren Frida da han kom tilbake for å være med på hevingsforsøket i 1943.



Portrettbildet tilhører Marlies Buscheck, mens gruppebildet tilhører Erik Mombeeck, www.luftwaffe.be.



MØRKT OG DYPT: Det var ikke noe enkelt dykk som måtte gjennomføres for å ta flyet i nærmere øyesyn. Dybden på 60 meter krevde blandingsgass og lang dekompresjon. Men det er ingen tvil om at synet av flyet var verdt innsatsen.

var flyet der. På 60 meters dyp sto det rett opp og ned med nesen plantet i bunnen. Slik hadde det stått urørt i 66 år. Jubelen sto i taket, og ryktene går om både én og to halvlitere den kvelden...

Det første dykket

Den 4. september er vi i gang: En gjeng fra dykkegruppa på NTNU bestående av Erik Lindseth, Håvard Knappskog og Sveinung Bakken har fylt bil og henger og

kommet nordover. Ståle Ramstad, lokal dykker med forkjærlighet for det tekniske skal være med, og ikke minst Hilfred Mikalsen og sønnen hans Ole Jakob som skal ta oss ut til dykkeplassen.

Vi har fått låne båt av Nærøysund Aquaservice, og Hilfred og Ole Jakob navigerer mot posisjonen som de har holdt hemmelig siden funnet. Det tar tid, flyet er vanskelig å finne. Man får liten hjelp av ekkolodd, og selv når posisjonen

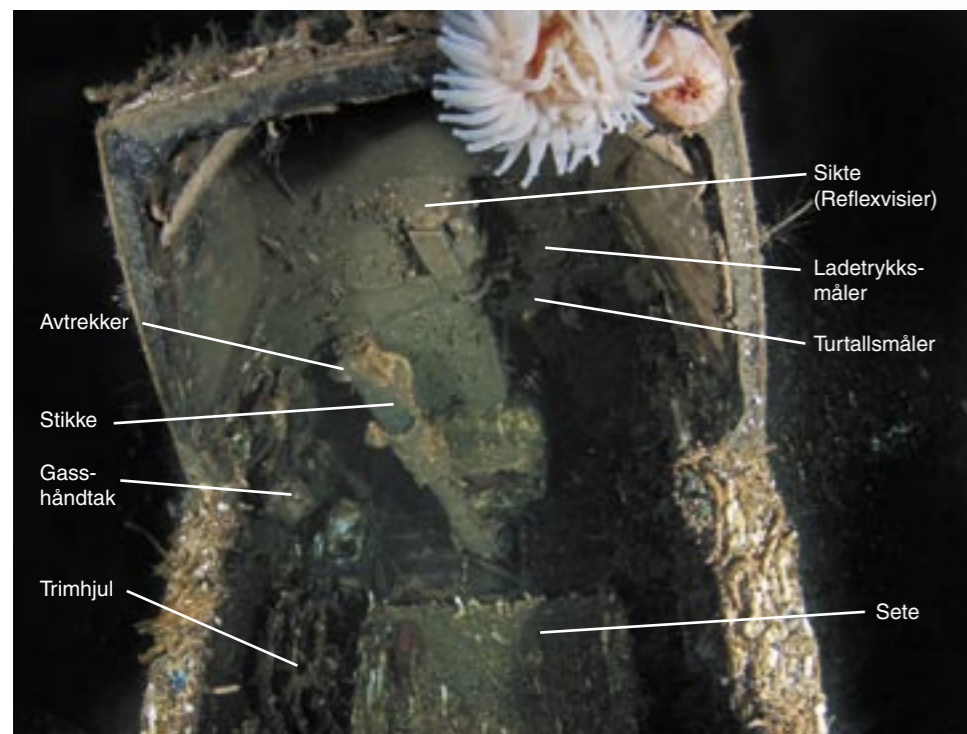
er kjent er det fort gjort å bomme. Vi vil nødig bruke vår dyrebare tid nede på 60 meter til å lete.

Vi dykker med en trimixblanding bestående av 18% oksygen og 45% helium. I tillegg har vi stageflasker med 50% oksygen til dekompresjon. Bunntid på dykket er planlagt til 15 minutter. Erik og Håvard skal dykke først, for å ta flyet i nærmere ettersyn. Når de kommer opp har de gode nyheter. Bunnlina ligger bare 3 meter fra vraket, og de har brukt tiden på deko til å tegne en skisse til oss tre som skal ned sist. Vi kan ikke vente!

Flyfotografering på 60 meter

Endelig er det vår tur. Ståle og Sveinung venter utålmodig på meg – som fotograf er det alltid masse ekstra å tenke på, og på akkurat dette dykket gjør jeg en ekstra sjekk på alt fotoutstyret. Det ville vært ergerlig å komme opp og oppdage at jeg hadde brukt feil innstillinger...

INTAKT COCKPIT: Siden flyet nødlandet og sank er det minimale skader på skroget og cockpit. Instrumentene er intakte, men dekket av mudder siden flyet står med nesen ned. Man kan se pilotens sete i underkant av bildet, stikka midt på og siktet litt ovenfor. To anemoner holder vakt over krigsklenodiet.



FØR OG NÅ: Hilfred Mikalsen (over) har lett etter flyet siden 80-tallet. Dykkerutstyret var litt annerledes enn det Ståle Ramstad og Sveinung Bakken bruker i dag.

Sikten er ikke spesielt god og det blir fort mørkt på vei ned. Når lysstrålen fra lykten plutselig fanger inn flyet er det en helt surrealistisk opplevelse. Det står rett opp og ned i vannet! Jeg ser oppover flykroppen og kan se halen 10 meter over meg. Nesen med den digre 12-sylindrede motoren er begravet i bunnen, men jeg kan se tuppen av propellbladene bøye seg opp av mudderet.

Jeg ser rester av den gule malingen på nesen. Dette var noe man begynte med under "Battle of Britain", da det var viktig å kunne skille egne fly fra fiendens.

På vingene ser jeg de karakteristiske tyske korsene. Begge de to 13 mm maskinkanonene i nesen er intakte, det samme er 20 mm kanonen som går gjennom propellakslingen.

Cockpiten er forbløffende inntakt. Det har samlet seg mye sediment slik at mange av instrumentene er skjult, men jeg ser at flere er intakt og ikke engang fylt med vann. Jeg gjenkjenner siktet og ser at det ligger noe som ligner en kartmappe der. Vi rører ingenting.

UTROLIG DYKK: Det var en fantastisk opplevelse å få se Messerschmitt på bunnen. Flyet er i svært god stand – så god at Luftfartsmuseet gjerne vil heve det og innlemme det i samlingen.



NESTEN INTAKT: Høyderoret er i nesten perfekt stand, bare kanvasen som dekket rorflatene er tæret bort av tidens tann. Under sees Luftwaffes Balkenkreuz ("bjelkekors") som ble malt på vingene.

Messerschmitt Bf-109 Gelbe 3

På siden av flyskroget er det påmalt et stort, gult 3-tall. Dette var Seraphims kallenavn på sambandet: "Gelbe 3", som betyr "Gul 3". Tyskerne merket alltid flyene med farge og tall.

På undersiden av flyet kan vi se understellet og hjulene. Hjulbrønnene har blitt et perfekt tilholdssted for lusuer og annen fisk. På halen skinner det kjente hakekorset mot oss. Litt av halen er borte – de delene som var av kanvas har råtnet bort slik at bare metallrammen står igjen. Det ligger et garn delvis over den ene vingen. Litt medfart har flyet fått, men det er forbausende intakt etter så lang tid i sjøen.

Vi må avslutte og begynne på 30 minutter dekompresjon. Tiden gikk alt for fort dere nede, men vi rekker et dykk til før dagen er over.

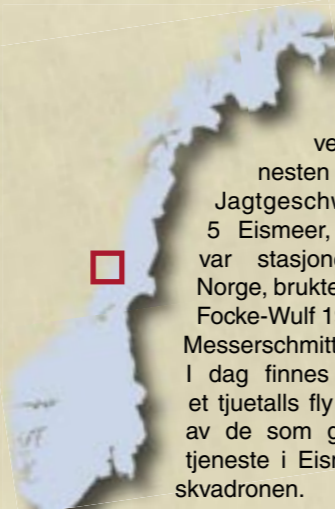
Planlegger heving

Siste nytt om flyet er at Norsk Luftfartsmuseum i Bodø nå har overtatt eierskapet fra Forsvaret. Museet planlegger å heve flyet våren 2010 gjennom et samarbeidsprosjekt mellom lokale krefter, Folla Dykkerklubb, Luftfartsmuseet og frivillige dykkere. Planen er at flyet skal restaureres og stilles ut på Norsk Luftfartsmuseum. Til tross for at Messerschmitt Bf-109 var det vanligste tyske flyet under andre verdenskrig er ingen fly av denne typen stilt ut på museum i Norge.

Hvis du er interessert i å bidra som dykker under hevingen av flyet vil kanskje denne unike muligheten dukke opp allerede til våren. Her er det bare å følge med! □



[Messerschmitt Bf-109]



Messerschmitt Bf-109 var tyskernes vanligste jagerfly under andre verdenskrig. Til sammen nesten 34.000 fly ble produsert.

Jagtgeschwader 5 Eismeer, som var stasjonert i Norge, brukte bare Focke-Wulf 190 og Messerschmitt 109. I dag finnes bare et tjuetalls fly igjen av de som gjorde tjeneste i Eismeer-skvadronen.



Navn	Messerschmitt Bf-109 G2 "Gelbe 3"
Forlisdato	24. mars 1943
Årsak	Motorproblemer, nødlandet nord for Rørvik og sank. Piloten overlevde.
Fabrikk	Bayerische Flugzeugwerke. Ca. 34.000 Bf-109 ble produsert fra 1937 til 1945
Lengde	8,7 meter
Vingespenn	9,9 meter
Vekt	2.014 kilo
Motor	Daimler-Benz 1.455 HK DB 605A 12-sylindret stempelmotor
Propell	3-bladet propell, diameter 3 meter
Maksfart	660 km/t i 7.000 meters høyde
Makshøyde	11.125 meter
Rekkevidde	1.094 kilometer med droptank



En Messerschmitt Bf-109 fotografert på Lade flyplass utenfor Trondheim.



Günther Seraphim tar en pause på vingen av sin Messerschmitt Bf-109 jagerfly. Bildet er tatt i Norge, men stedet er ukjent.

Dykking 6/2009

Nytt Halcyon® Infinity™ MC System

Kjøp det nye Halcyon® Infinity MC System til den samme prisen som Eclipse MC System.



Eclipse Wing, Bakplate & Enkelt Flaske Adapter



+ Cinch System inklusive lett justerbar Skrittstropp



+ Komfort Pakke



+ Skulderputer



+ ACB System

Kjøp Halcyon® Back Pack til introduksjonspris



Halcyon® Back Pack er utformet for å bære enten en Halcyon® Primary Light eller et Halcyon® MC System



Besøksadresse: Østensjøveien 7 (Oslo) - Telefon: 4101 2222 - Web: www.fue.no - Epost: info@fue.no