

1946 Bombetokt over Selbu

Etter en kort samtale med sine respektive crewchiefer hadde de gått inn på ops'n for debrief, med påfølgende brief og oppsett av neste mission. De var ikke i beste humøret, vinnertyper som de var begge to. De likte ikke å mislykkes, selv etter et så vanskelig og mest umulig oppdrag. Trønderen ristet på hodet og kom med noen kraftige gloser. Den andre, fra Ulsteinvik, bare sto der, kanskje noe utypisk sunnmøring. Han var ikke den som snakket når han ikke hadde noe å si, men denne gangen kunne en se på hans kroppsspråk at det var noe som irriterte ham. De var inngrodd med «objectives», begreper som skulle fullføres: «*Mission - target - mission completed*», eller «*accomplished*» - som noen sier det. Nå skulle de analysere og ta lærdom, så skulle de lykkes neste gang. Hadde det ikke vært lørdag, ville nok kompisene Egil Hagen og Hans Rohde vært der og kommet med sine råd. De hadde en del erfaring mot så vel faste mål, som mot bevegelige (tog). Men det å droppe en bombe fra en Spitfire, et jagerfly - var i seg selv ikke vanskelig, men å treffe et så lite mål som de denne gangen hadde, var uhyre krevende. Forholdet mellom utsyn, vinkel mot målet og den kritiske hastigheten var avgjørende. Det måtte bli en stubbombing. Forskjellen denne gangen fra lignende dropp, var at en ikke kunne tillate seg å bomme med for mange meter, bebyggelse og samfunnsfunksjoner tatt i betraktning. Det var nok de som mente at dette var for risikabelt. Men så var det denne trønderen og sunnmøringen igjen da. De var ikke som andre. De var enere blant enere. Trønderen gikk bort til tavla, tok krittet og satte i gang sin analyse. Det hadde ristet litt i meste laget, sørøsten var kraftig, skulle de komme inn mer fra nordøst? Sunnmøringen sa ikke noe. Vi skriver en lørdag ettermiddag, den 6. april 1946 i et rom inne på Værnes flystasjon hvor vi møter Ole Tilset og Reinert Hatløy, krigsflygere, nå tilhørende 332-skvadronen. De hadde nettopp kommet tilbake fra et mislykket bombetokt mot en isknute i elva Nea, ved Kvitlene, litt nedenfor Moslett bro i Selbu.

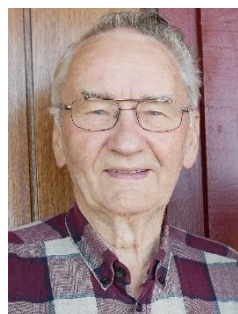


11. mai 2020: John O. Evjen viser hvor isknuten bygde seg opp

Både i 1945 og 1946 var det betydelige problemer med vannveiene i Trøndelag. Det lå mye tømmer på vent. Det kom i 45 opp forslag om å bombe råk i isen på elver og innsjøer, blant annet Selbusjøen for å sikre vedforsyningen til Trondheim. Luftwaffe ble forespurt, men ville ikke. Planen ble altså ikke realisert i 45. Våren etterpå var flom- og issituasjonen igjen truende flere steder, blant annet i Namdalen. En hadde planer om «spesialbombing». Risikoen ble imidlertid vurdert for stor. Særlig for Skage lense i Overhalla og en bro. Isteden valgte de å la naturen få gå sin gang. Flere steder i Trønderfylkene var ødeleggelsene store. Mange kommuner var uten elektrisk kraft. Enda flere var uten telefonforbindelse. Ismassene forvandlet stolpene til pinneved og mange broer ble revet med. En rekke bygder og grender ble veiløse. Det het seg at folk evakuerte over en lav sko. Flommen i øvre delen av Verdal var den største siden det store raset i 1893.



Et fingert bilde fra «Jul i Neadalen»

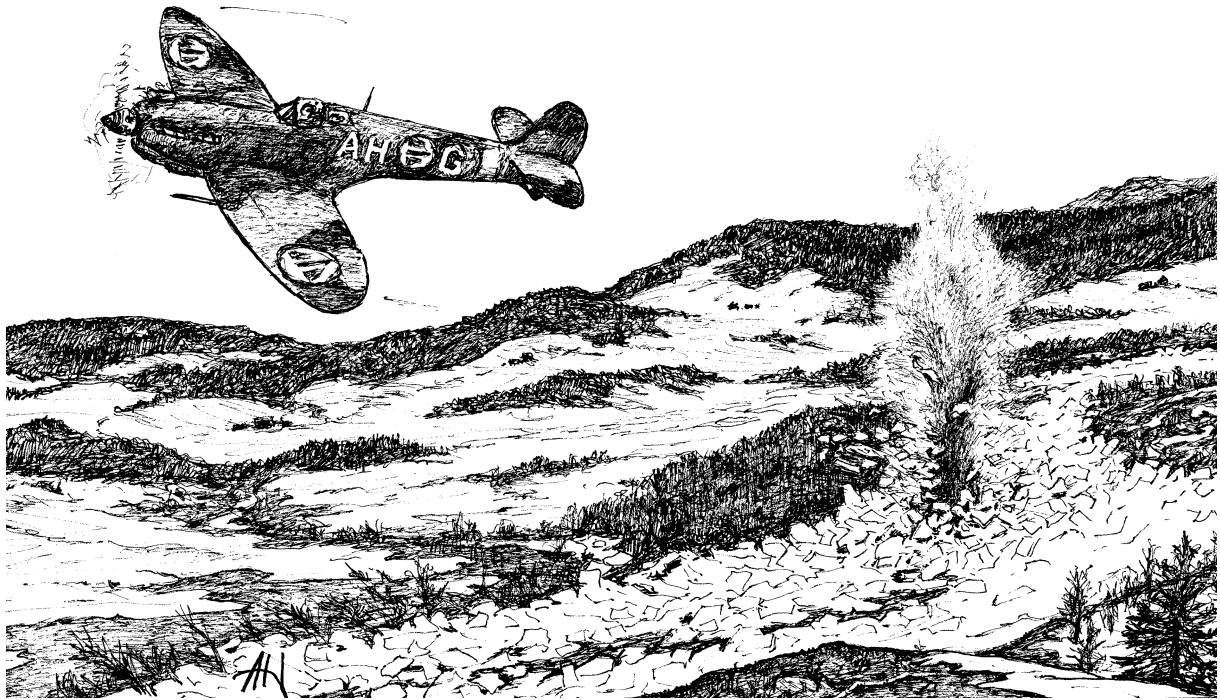


Kilde: Oddbjørn Kjøsnes

I Selbu begynte det virkelig å bli kritisk. Natt til 4. april var det spesielt prekært. Småbrukene til Ingvar Mosleth og Gurine Moslettmo var overflødd. I all hast måtte beboerne rømme husene i båt. En isgang var løsnet ved Hilmo i Tydal. Det kunne i verste fall utvikle seg til katastrofe i Øverbygden. Det ble våkenatt oppover dalen, og det ble ordnet med sentraler som kunne varsle i tilfelle den store dammen i Flora skulle ryke.

Forsvaret rykket ut, men personell fra Luftkommando Trøndelag klarte ikke å sprengre ismassene med dynamitt. Om morgenen lørdag 6. april tok et Storch-fly av fra Lade. Det er et lite rekognoseringsfly, populært kalt Storken. Om bord var stabssjef, major Diesen, kjentmann, korporal Bergli og ved spakene satt krigsflygeren, løytnant Ole Tilset. Hensikten var å få et overblikk, kjenne på vinden og vindretningen - kort sagt vurdere om det kunne være en mulighet for å bombe isknuten som med stor sannsynlighet laget isbarrierene. Været var så absolutt ikke på sitt beste. Det var snøbyger, sterk vind inne i Selbuområdet, og pussig nok tåke mot kysten. På tilbaketuren måtte Tilset, etter motortrøbbel og tåkehav, nødlande på det 80 meter lange jordet til nybrottsmannen Jøssås. Nitti minutter senere kom Storken seg til Værnes, og det ble bestemt, tross været, å iverksette bombing av isknuten i Nea.

Klokken 1515 ble et nytt rekognoseringsfly sendt over Selbu, trolig fløyet av sjt. Sundet. 35 minutter deretter var to Spitfire på vingene, med løytnant Ole Tilset og fenrik Reinert Hatlø som piloter. Men snøbygene skapte betydelige problemer, for ikke å si risiko. De kretset derfor en stund over målet før de gikk inn i stup med bombene som var festet under vingene. De 250 pounds (113 kg) store bombene var imidlertid for små til å få noen virkning på den en meter tykke stålisen. Dessuten ble en av bombene, grunnet feil ved mekanismen, ikke utløst, tross et par forsøk til. Men da Spit'n satte kursen hjem igjen fra Selbu, løsnet bomben likevel og falt ned på isen, merkelig nok uten å eksplodere.



Vi er nå tilbake til innledningen til kapitlet. Etter debrief ble det altså bestemt å gjøre et forsøk til, men nå med 500 pounds (227 kg) bombe festet under buken på flyene. Klokken 1715 tar de to samme pilotene av igjen med hver sin Spitfire. Ole Tilset angrep først. Bomben fra løytnant Tilset traff en isblokk på snei. Herfra spratt den 200 meter lengere oppover elva, og eksploderte oppe på isen med det resultat at vindusrutene på gårdene i nærheten ble pulveriserte. I følge referat i avisene ble folk på gårds plassene flere hundre meter borte kastet noen meter bortover, eller klemte mot husveggen av trykket.

Lensmannen i Selbu hadde i god tid i forveien varslet naboer om at alle dører og vinduer måtte lukkes, og at befolkningen burde holde seg minst 1 000 meter unna stedet som skulle bombes. Påbudet ble etterkommet av de fleste i de åtte-ti gårdene i nærheten. Men Adresseavisen skriver at enkelte ikke kunne stå for fristelsen til å overvære bombingene på nært hold. Det fikk de svi for.



*Familien Hatlø: bak f.v: døtrene Tordis, Johanne, Aasta, Kari og Norunn
Foran f.v: Mor Antonie, sønnen Reinert og far Thomas Hatlø*

Så angrep fenrik Reinert Hatløy. Han stupte ned, holdt igjen - og ved kritisk høyde slapp han bomben under buken, og trakk opp. Bomben traff midt i målet. Ved eksplosjonen ble det dannet et krater på 30 meter i diameter. Eksplosjonen kom, men mange trodde at aksjonen likevel var mislykket. Det skjedde ikke noe. Men litt senere brøt elva opp en råk etter Lilleleva nedenfor Elvehølen, slik at vannet kunne følge det naturlige leie. Faren var over. En dramatisk aksjon var sluttført. Det første bombetoktet av sitt slag i landet, skrev avisen.



Ole Tilset

Kunstner fenrik Einar Stang, av yrke avistegner, som fulgte med 132.(N) Wing, sammen med endel annet "service"-personell, spesielt i fasen etter invasjonen i Frankrike sommeren 1944. Han tegnet bl.a. situasjonsbilder, samt portretter av en rekke personer tilknyttet "Wing"en, særlig flygere.

Ole Tilset var flyger under den 2. verdenskrig. Ved påsketider 1941 dro han til Amerika - via Sverige, Russland og India. Reisen til Amerika tok 9 måneder. Ole deltok bl.a. under D-dagen i Frankrike, med opptil tre tokt hver dag. Den 29. desember 1944 kl. 10:07 tok 331 skvadronen av med 12 fly for å utføre et «fightersweep» og væpnet rekognosering i området omkring Enschede. Der kom Carl Jacob Stousland og fenrik Ole Tilset begge i posisjon bak en tysker, skjøt samtidig, og det tyske flyet gikk i bakken. I iveren kolliderte de to nordmennene i luften, og Tilset måtte hoppe ut, mens Stousland klarte å krasjlande 4 km nord for Tubbergen i



Mats Tilset, sønn av Ole Tilset



Asle Tilset, nevø av Ole Tilset

Nederland. Tilset ble tatt til fange, men Stousland kom seg gjennom de tyske linjer og tilbake til England via Paris etter nesten tre måneder. Da Carl Jacob Stousland og fenrik Ole Tilset kolliderte i luften la Tilset flyet på rygg, løsnet hetta og slapp seg ut. Det var liten tid å gjøre det på så han brakk benet i den harde landingen. Tilset søkte tilflukt i en løe, men ble raskt tatt til fange av tyskerne. Han satt i fangenskap til krigens slutt og kom seg deretter til London, hvor han derfra kom hjem til Norge den 7. juni 1945 med samme båt som kong Haakon. Livet ble ikke like lett for Ole Tilset. I 1957 valgte han å gi slipp på livet.



Øystein Ødegård, nevø av Reinert



Reinert Hatlø

20. februar 1946 er fenrik Reinert Hatlø ute på et oppdrag på Værnes i lag med løytnant Rohde, vel ikke helt formelt autorisert. Fenrik Hatlø skulle være formasjonsleder ("lead"). Han tar av som førstemann klokken 1550 med Spitfire AH-N. Straks bak følger løytnant Rohde i AH-O. Turen gikk totalt sett ikke så bra, det ble et havari ut av det. Se *Stjørdalens krønike*, bind 6, side 96. Det som er interessant i den sammenheng, sett i relasjon til episoden i Selbu noen uker senere, er at turen den 20. februar fikk etterspill, med formelt sett ganske hard avstraffelse med «grounding» (flyforbud), 30 dagers vaktarrest og det som verre var. Etter hvert ble den redusert av stasjonssjefen til 300 kroner i bot for Rohde og 250 for Hatlø, og med flyforbud i tre måneder. Men det var nok kun utad. Jeg har alltid ment, og skrevet, at dommene ikke ble fullbyrdet, hvilket vi vel her har et bevis på i og med at fenrik Hatlø var med og bombet isen den 6. april.



18. mai 2020 i Børsa

F.v: Bertil Nedregård, gift med Jorunn Bakken Nedregård. Jorunn Bakken Nedregård, eldste datter av Aasta Hatlø Bakken, søster av Reinert Hatlø. Trond Bakken, sønn av Aasta Hatlø Bakken. Anne Bakken, datter av Aasta Hatlø Bakken. Johanne Bakken Moe, datter av Anne Bakken. Thomas Bakken Moe, sønn av Anne Bakken.

Reinert Hatlø dro til England for å verve seg til krigstjeneste. Tyskerne innførte en form for ordre som skulle forhindre at unge menn forsvant til England. De tok pårørende/mannlige slektninger som gisler. Far til Reinert, Thomas R. Hatlø, ble derfor arrestert og sendt i fangenskap på Grini. Dette preget nok Reinert resten av livet, forteller hans slekt meg under et møte i Børse i mai 2020, et besøk som kom i stand takket være Inger-Marie Kleiven, pensjonert lærer i Ulsteinvik. Reinert Hatlø forlot Luftforsvaret og kom hjem til Ulsteinvik, hvor han gikk inn i ledelsen av Hatlø skipsverft. Han døde i 1977. Nevøen Øystein Ødegård i Ålesund, bodde i realskoletiden hos sine besteforeldre i Ulsteinvik. Da gikk han i klasse med datter til Reinert, Tove Hatlø (d. 2019). «*Reinert var en stillferdig og balansert person som gjerne tenkte litt før han svarte*», forteller Øystein. En god egenskap, spør du meg.