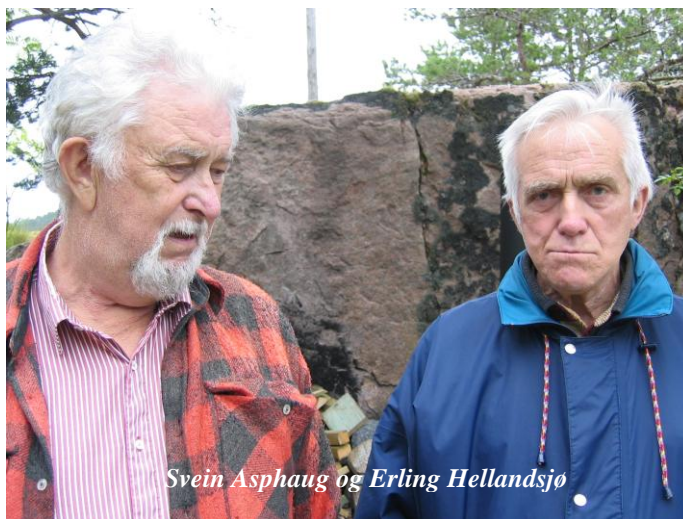


1909 Norges første flyger

For de fleste av oss har navnet Hans Dons vært ensbetydende med den første nordmannen som fløy en flygemaskin. Men slik er det ikke. Østlendingen Hans Dons var den første nordmannen som fløy i Norge, men det var over tre år etter at en trønder – med stor sannsynlighet - ikke bare var den første nordmannen som fløy en motorisert flygemaskin, men sågar bygget den selv. Så følg med, her forandrer vi - for mange - litt på norsk luftfartshistorie.

En julidag i 2004 står jeg sammen med Svein Asphaug og Erling Hellandsjø og ser utover mot Røstøya i Hemne. Den første er søstersønn av hovedpersonen i denne historien. Sistnevnte en dyktig lokalhistoriker – som fører meg inn i en del av vår luftfartshistorie – som for de fleste er ganske så ukjent. Jeg har tatt turen utover for å møte i overført betydning den første nordmannen som fløy et aeroplan. Det var nok ikke en som sokner til Stjørdalsregionen, slik de øvrige kapittel i boka gjør. Men siden Værnesnavnet er synonymt med



Svein Asphaug og Erling Hellandsjø

mesteparten av luftfarten i Trøndelag, velger jeg å låne denne godbiten hos Erling Hellandsjø. Sammen med andre opplysninger jeg har tilkommet fra vedkommende flygers slekt – synes jeg at denne historien må være med for riktig å forsterke og gi en helhet til Værnes og Trøndelag, som de grunnpilarer de er i norsk luftfart.

Jeg blir tatt imot av dagens skipper, Astrid Asphaug – på Stokkekaia på Hellandsjø i Hemne kommune. Hun er datter til Svein Asphaug, nygift for 2 dager siden - og skal ta meg med ut til Røstøya hvor hovedpersonen i denne historien vokste opp. Han far sjøl er ikke lenger like god til beins, og blir igjen på sitt storslåtte landsted, mens Erling Hellandsjø blir med som guide – lommekjent og historiekjent etter mange år som skipper på egen fraktskute. Slik entrer jeg Røstøya ut mot Trondheimsleia – og lar meg bli ført 100 år tilbake. Erling Hellandsjø forteller på sin måte historien om Norges første flyger, tillagt enkelte setninger fra andre kilder:

Oppveksten

Ole Augustinussen Røstø ble født den 25. august 1881 på Bjørkneset i Hemne. Foreldrene var Augustinus Olsen Belsvik (1853-1934) og Anne Kristoffersdatter Røstø (1855-1942). De giftet seg i Trondheim i 1877. Sønnen Ole skulle bli den tredje i rekken av ni barn. I 1888 kjøpte familien ei hustomt på den vestre av de to gårdspartene på Bjørkneset og bygde seg hus. Da resten av gårdsparten (gnr. 39/1) kom på auksjon i 1893, kjøpte de også den. Etter som barneflokket på Bjørkneset vokste, tok den unge Ole opphold og bopel hos morfar Kristoffer (1811-1903) og mormor Elisabeth (1820-1915) på Røstøya.

Røstøya (ca. 3 400 mål) ligger ut mot Trondheimsleia. Før hundreårsskiftet var det to bebodde husmannsplasser på øya. Røstøya var husmannsplass under Magerøya, og der regjerte på den tiden Oles gammelonkel, Hans J. W. Strøm (1825-1906). Og han var ikke noen hvem som helst. Sett med datidens øyne, var Røstøya kanskje en god plass å vokse opp for Ole. Det ga trolig visse tanker og visjoner hos den unge gutten, når han så de store skipene seile forbi i leia. Han hadde hørt at enkelte av dem dro helt til Amerika med folk som ville utvandre til det store landet i vest, med mange muligheter for de som ville noe og kunne noe. Her vokste Ole opp og tok Røstø til etternavn slik som besteforeldrene.



Da Ole ble så gammel at han skulle på skole, kom han til Svanem på fastlandet, hvor han måtte bo borte hos fremmede. Dette ble Oles første utflukt fra Røstøya, men det skulle bli flere etter hvert. Etter endt skolegang og konfirmasjon reiste Ole Røstø til Trondheim, hvor den unge gutten fikk arbeid på verkstedet til Johan Lefstad (Lefstad sportsforretning). Her var det vesentlig sykler han jobbet med. Ole forsøkte seg også som konkurranserytter på sykkel. Han drev det så langt, at han i følge ham selv en gang fikk en hel sekk kaffe i premie. Dette med å være såkalt ”sykkelreparatør” synes å forplante seg blant luftens pionerer. Grunnlaget var temmelig likt både brødrene Wright og vår egen trønder John Bochkon (se bind 3, side 84). De begynte alle å pusle med sykler.

Til Amerika

Rundt århundreskiftet var det stor utvandring til Amerika fra den grenda der Ole vokste opp. Fra Snekkvik-, Bjørknes- og Gussøygrenda i Røstkvrevet, som før hundreårsskiftet hadde 7 - 8 boplasser, reiste det til Amerika ca. 30 personer i alle aldre. De fleste reiste rundt 1900. Det er grunn til å tro, at det ikke fra noen grend med så lite geografisk område i Hemne, har utvandret en så stor prosent av befolkningen.

Den unge og kanskje litt eventyrlystne Ole Røstø var 19 år da han utvandret til Amerika. Det samme gjorde tre søsken



Erling Hellandsjø og Astrid Asphaug på de gamle luftene på Røstøya

(Eilert Kristian, Agnes og Elisabeth) og to av onklene med familier. Alle for å søke lykken og bedre økonomiske kår i det nye landet. - Da Ole A. Røstø kom til Amerika, skiftet han navn eller muligens faktisk ble gitt et nytt navn av immigrasjonsmyndighetene. Det var ikke uvanlig. Ole A. Røstø ble til Oliver Andre Rosto. Han slo seg ned i Minnesota.

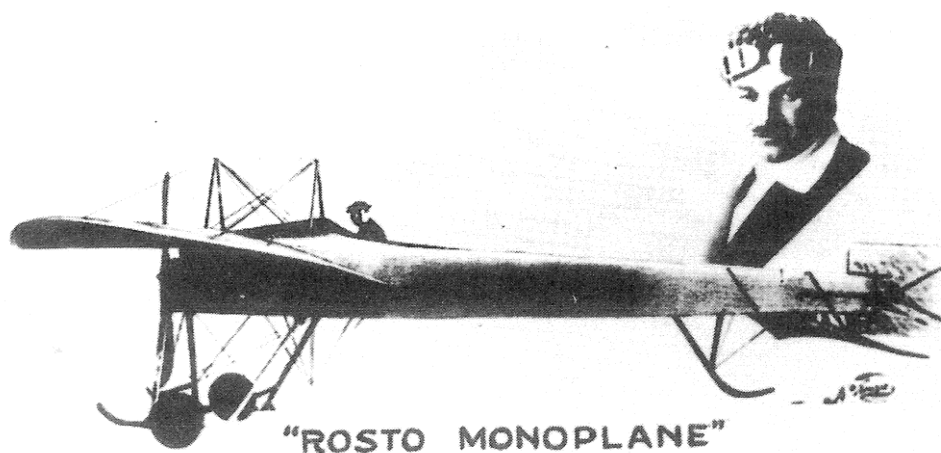
I Amerika ventet nye utfordringer for den teknisk begavede gutten. Bilindustrien i Amerika var i rivende utvikling, og her kom Ole i arbeid - ved siden av skolegang som førte til ingeniørexamen. Men det skulle bli fly og flyindustrien som fenget hans interesse mest. Allerede i 1909 bygger Ole sitt eget primitive fly, Duluth No.1 – oppkalt etter hjembyen i Minnesota. Amerikanske kilder hevder dette var i 1908. Flyet hadde en 35 hk motor. I staten Minnesota fantes det den gangen ikke noen flyplass, så han måtte benytte islagte vann om vinteren for å komme på vingene. Men bare det å komme i lufta var en bedrift på den tiden. Da Ole foretok den første flygeturen med det selvbygde flyet sitt i 1909, var det bare 6 år etter at de amerikanske brødrene Orville (1871-1948) og Wilbur Wright (1867-1912) klarte å lette fra bakken den 17. desember 1903. Nordmannens første flygetur varte i 20 minutter og i en høyde av 100 feet med en fart av 40 miles pr. time. Den unge norskamerikaneren Ole Røstø hadde fått flygesertifikat nr.131. Etter hvert ble hans private luftfart i Minnesota trappet ned til fordel for andre oppgaver. I følge ham selv, i et intervju med "Verdens Gang" i 1962, var dette delvis av økonomiske årsaker.



Ole A Røstø / Oliver A Rosto

Norsk flyhistorie

Flere nordmenn forsøkte seg de første 10 - 15 årene av 1900-tallet som flypionerer, men for de fleste endte det i fiasko og havari. Noen brukte importert utstyr, andre selvkonstruerte maskiner. Av navn i den forbindelse kan nevnes Wilhelm Henie og ingeniør Lilloe. Den første som førte et fly



innenfor Norges grenser var den svenske flypioneren, baron Carl Cederström (1867-1918). Det skjedde i oktober 1910. Hans Dons var som tidligere nevnt den første nordmannen som fløy i Norge, den 1. juni 1912. Den første nordmannen med flygesertifikat var trolig Chr. Lie. Han fikk sitt sertifikat i Tyskland i 1912. Det første *norske* flygesertifikatet ble utstedt den 11. juni i 1914 til forskeren og polfareren Roald Amundsen (1872-1928). Men norskamerikaneren, trønderen og hemnværingen Ole Røstø, alias Oliver Andre Rosto (1881-1972), - var den *første* av dem alle?

Krigsflyging

Da den første verdenskrigen brøt ut i 1914, hadde flyindustrien allerede gjort store framskritt. Fly kunne blant annet brukes til speiding og rekognosering over fiendens områder. I 1916 reiste O. A. Rosto til Russland på vegne av en kanadisk flyfabrikk for å lære russerne å bruke noen fly som fabrikken hadde sendt over dit. Da den russiske revolusjonen brøt ut i 1917, ble Oliver A. Rosto arrestert, men kom seg etter hvert fri og flyktet fra Russland gjennom Finland.

Da USA kom med i verdenskrigen på England og Frankrikes side ved krigserklæringen 6. april 1917, bar det av sted til Frankrike. Oliver A. Rosto ble pilot på flybåter som hadde til oppgave å lokalisere tyske ubåter i den engelske kanalen og på den franske vestkysten. Ubåtene var en stadig trussel mot skipene som fraktet tropper og forsyninger til amerikanerne og deres allierte under kampene på Vestfronten i 1917-18. O. A. Rosto kom seg gjennom siste fase av verdenskrigen med livet og helsa i behold.

Norgesbesøk i 1920

Etter verdenskrigen ville den vellykkede norskamerikaneren besøke foreldrene i gamle landet. De begynte å dra på årene. Dette måtte selvfølgelig skje standsmessig, så han tok med seg bilen på amerikabåten til Kristiania (Oslo), og kjøre derfra til Hellandsjøen. Denne bilturen i september 1920 ser ut til å ha gått uten større problemer tross den dårlige veien mellom Orkdal og Hemne. Veien var ikke bygget og beregnet på biltrafikk. Noen særlig forbedring var det heller ikke blitt foretatt. Som en kuriositet kan nevnes at fylkesmannen i Sør-Trøndelag i 1925 nedla forbud mot bilkjøring på denne veistrekningen. Dette forbudet stod ved lag til 1936, da det ble opphevet etter søknad fra Hemne herredsstyre. Tegn tyder på at det likevel foregikk en viss trafikk med biler over Hemnkjølen også i disse 11 årene. Blant annet botelegging av bileiere som trosset forbudet.

Da O. A. Rosto kom til området Stølan-Dalem i Hemne en søndag i september 1920, stod det en hemnværing i veikanten og beskuet denne firehjulete, grønne framtoningen som kom trillende. Rosto stoppet og snakket med karen, og det ble til at han skulle få sitte på et stykke



med det moderne kjøretøyet av merket Packard. Dette skulle være den første bilen som har trillet på veiene i Hemne. Passasjereren hadde bare tresko på føttene, og da bilen var kommet opp på Dalemskjølen, spurte Rosto om han ville gå av for å begi seg på hjemveien, da turen kanskje var lang nok - fottøyet tatt i betraktning. Men nei da, karen fant transportmidlet så behagelig og interessant at han måtte få sitte på et stykke til siden det var søndag og han fremdeles hadde "helga på hand", som det heter i Hemne.

Da bilen kom til Hellandsjøen, vakte den selvfølgelig folks nysgjerrighet. Tradisjonen forteller at selv folk som lå til sengs på grunn av sykdom eller alder, måtte opp for å se på nykomlingen. Hestekarene så på disse nymotens greiene med skepsis. Bilen var bare til for å skremme hestene, mente de. De yngre beskuet bilen med stor interesse, men ingen av dem var vel klar over hvilken betydning bilen skulle få for menneskene i tidene som kom.



Oliver Rosto på sine eldre dager

På tilbaketuren til Kristiania med bilen, fikk Rosto selskap av slekt som passasjerer. Den kjente motorsportsmannen og senere bilforretningsmannen Bjarne Wist (1894-1989) fra Trondheim var også med på turen til Kristiania. Om det var Rosto som påvirket Wist til å forsøke seg som flyger, skal være usagt, men det kan tenkes. For faktum er at Bjarne Wist en tid etter denne bilturen kjøpte et skadet militært sjøfly, som han fikk reparert på Steinkjer. Da prøveturen skulle foretas med flyet, fikk han med seg en skihopper som medflyger. Skihopperen var vant til å ferdes gjennom luften, men prøveturen endte likevel ikke godt. Flyet gikk på nesen i sjøen og deretter rett til bunns. Men både Bjarne Wist og skihopperen kom seg til lands i godt behold. Og i 1932 startet Bjarne Wist sin egen motorsyssel- og bilforretning i Trondheim.

Karriere og utmerkelser

I sin militære karriere ble Oliver Andre Rosto oberst, men det skulle bli i den sivile luftfarten han kom til å gjøre den største innsatsen. Fra 1922 til 1953 var han tilknyttet "Civil Aeronautics Administration". I perioden 1930-50 var han medlem av "U.S.A.F military reserve commission".

Fra 1946 til 1953 - da Rosto var 72 år - var han ved den amerikanske utenriktjenesten som flyekspert med stasjon i London. Han var konsulent ved samordningen av de internasjonale flygeruter i Europa. Mens han var stasjonert i London, var Rosto stadig på farten i vesteuropeiske land. Han var også flere turer i Norge, og besøkte av og til sin barndoms bygd. I 1954, etter avsluttet tjeneste i London, fikk Oliver Andre Rosto tildelt den høye amerikanske utmerkelsen «*Order of Merit*» for sin innsats på sivilflygingens område. Han fikk også tildelt en annen utmerkelse for sin innsats i internasjonal luftfart. Denne utmerkelsen var «*The Civil Aeronautics Administration Medal for Distinguished Service to international flying*». Overrekkelsen foregikk på Metropolitan Airport i Oakland. Begrunnelsen for tildelingen var:



«Som internasjonal representant for CAA i Europa fra 1946 til 1954 fremmet De luftfarten og internasjonal goodwill ved å gjennomføre programmer i forbindelse med De Forente Staters sikkerhet, og ved å ta del i transportflygingen i utlandet, og ved å fremme De Forente Staters tekniske utvikling. Videre gjorde De kjent Amerikas oppfatning av luftfarten og operasjonsmåter i så høy grad at Deres personlige anstrengelser sparte europeiske land for mange års arbeid med å utarbeide egne tjenesteprogrammer».

Etter at Oliver A. Rosto sluttet ved utenrikstjenesten i London, arbeidet han for ”Transocean Airlines”, Oakland i California. Det er i forbindelse med oppholdet i London å bemerke at han oversteg aldersgrensen betraktelig, men hadde fått en egen dispensasjon direkte fra president Trumann. Da Rosto ga seg med flyging i høy alder, hadde han rundt 4 500 timer bak seg som flyger, forteller avisene. Han var da æresmedlem i ”Den norskamerikanske klubb” i San Fransisco. Og her hjemme pleiet han godt kontakten med sine venner i norsk luftfart: Riiser Larsen, Bernt Balchen og Ludvig G. Braathen.

Rosto hadde et barn, men det får bli en annen historie. Han var gift med *Mary Garret*, som var av tysk-fransk slekt. Hun hadde ei datter fra et tidligere forhold (Evelyn Cramer), som hun hadde med inn i ekteskapet med Rosto. Denne datteren ble da hans stedatter. I følge Ragnhild Skagseth (f. Waagan), som er Rostos søsterdatter, så har ikke slekta til Rosto i Norge noen forbindelse med denne stedatteren.

Dette var historien om en vellykket emigrant til USA. O. A. Rosto reiste i likhet med en mengde andre kvinner og menn over fra Norge til Amerika, trolig for ”å søke lykken”. Einar Hellandsjø sier det slik: ”Alle hadde som mål å få et bedre liv og bedre levevilkår. Det er de vellykkede vi hører om i alle sammenhenger. Taperne som bukket under i motgangen hører vi sjelden om. I Amerika måtte en hver innvandrer være sin egen lykkes smed”. Ikke bare lyktes denne gutten fra ei øy ute ved Trondheimsleia, men han ble blant de fremste flypionerer i verden og den første nordmannen som både fløy og bygde fly. Jeg kan ikke se at Hemne kommune har noen bauta eller minnestavle over Ole A. Røstø verken på Magerøya, Røstøya, Svanem eller Kyrkseterøra!

Hva gjelder vår store trønder og nasjonale helt, vår aller første flyger – så foretok han sin ”siste flygetur” et sted i lufta over Stillehavet utenfor Oakland – hvor han bodde. Oliver Andre Rosto døde nemlig i Seattle i april 1972 - 90 år gammel, etter et langt og begivenhetsrikt liv - hvorpå hans aske ble spredt fra et luftfartøy over Stillehavet av to av hans gode venner, Lars Lind og Glenn Playmate.



Svein Asphaug



Ragnhild Skagseth