

## 1919 Luftfarten tar av

Den 28. august 1919 skjer den første dødsulykken med fly nord av Dovre da Thomas Pihl Jordan og Johannes Elias Stokke omkommer etter avgang fra Kirkesletta på Værnes. Se *Stjørdalens krønike*, bind 10, side 82. En av de som var nærmeste nabo til havaristedet, var Ivar Nilssen Værnesbranden, som bodde litt lengere vest på andre siden av Stjørdalselva. Han var virkelig nabo til flyaktiviteten på Værnes, der han bodde omtrent på gjerdet til flyplassen, spesielt etter at den ble flyttet fra Kirkesletta til den sivile delen av Værnes i dag. Dette skulle han og hans familie virkelig få føle da et fly styrtet og traff deres hustak i 1922.



*Flyhavariet på småbruket Værnesbranden ved Værnes den 17. juli 1922*

Aktiviteten på Værnes ble en del av familiens hverdag. Og som spaltist i *Stjørdalens blad* ble nok dette reflektert i hans ulike artikler. Verdenskrigen var over og Weimarrepublikken kom med håp. Og luftfarten påbegynte nye luftveier - før alt ble omtrent knust igjen av depresjonen som kom for fullt i 1929. La oss se litt på noen sider av luftfarten den gangen som nok påvirket Værnesbrandens nysgjerrighet og interesse.

Etter første verdenskrig, ble det fart på ideene rundt luftfarten generelt. Tross mange ulykker og pioneres død, begynte enkelte å tenke sivil, kommersiell luftfart. Men dette var fortsatt militære, blant annet Tancred Ibsen. I den forbindelse ble det sagt: «*Hans bestefar, Henrik Ibsen gikk i dybden, mens sønnesønnen gikk i høyden*». Noen startet opp med rundflyginger, blant annet sommeren 1920 fra Bestumkilen nordvest for Bygdøy i Oslo. Men det kunne ikke gå særlig bra da prisen var hele kr 50 for et kvarter i en tid en ukelønning var omtrent 50 kroner. En annen som satte sitt preg på luftfarten faktisk gjennom hele mellomkrigstiden var Christian August Selmer Preuthun (født Hellesen i 1889, døde 1982). Han tok sin kones etternavn Preuthun i 1935 da de giftet seg. Christian Hellesen var en meget kjent flyger og ingeniør, både som



*Christian Preuthun*

luftfartspioner og for samarbeidet med den tyske okkupasjonsmakten under andre verdenskrig. Han og hans kone Wanda Preuthun ble ikke bare tiltalt og dømt politisk i det såkalte landssvikoppgjøret, men mange mener at spesielt Wanda ble et offer for maktelitens higen etter å frarøve henne formuen som hun tross alt hadde arvet etter sin far.

Denne Christian Helleesen var primus motor i flyfabrikken («Aeroplanfabrikken») i Ørsnes i Tønsberg som ble etablert 1919. Han var ikke bare direktør, men faktisk en oppfinner, og utviklet blant annet et patent på skiunderstell til fabrikkens fly. Han hadde store planer for fabrikken, og ville også opprette fast rutetrafikk mellom Tønsberg og Kristiania (Oslo). Aeroplanfabrikken samarbeidet også med Tancred Ibsens selskap Aero, og leverte fly til Aeros fraktrute mellom Kristiania og Kristiansund. Aeroplanfabrikken solgte også fly til Freia og Tidemands tobakfabrik (brukt til reklameformål) og til det norske Forsvaret. Men tidene var usikre, og det kommersielle grunnlaget for flyproduksjon var for dårlig. Fabrikken gikk konkurs i juni 1921.



*Et forsøk på å bruke autogiro var ikke særlig vellykket, det ble solgt til Forsvaret (t.h) og stasjonert en stund på Værnes*

Helleesen oppholdt seg på midten av 1920-årene flere år i Paris, hvor han forsøkte å selge et egenkonstruert helikopter til franske myndigheter. Men så kom han til Trøndelag. I 1929-1930 var han med på å starte selskapet Nordenfjeldske Luftruter, med base i Trondheim. Med en Junkers F13 var planen å starte ruteflyging mellom Trondheim og Tromsø, men på tross av vellykkede prøveturer ble det aldri åpnet for regulær trafikk, og selskapet ble oppløst i november 1930. Det skal her opplyses at en Junkers 13 kun tar fire passasjerer, og for øvrig var verdens første fly som var laget i sin helhet i metall. I 1933 stiftet Chr. Helleesen selskapet A/S Fly med mål om å fly Oslo-Tjøme. Men på tross av innkjøp av to fly, kom heller aldri denne ruten i gang. Uansett hva ettertiden måtte mene om ham, så synes Christian Helleesen å være en stor entusiast og pioner innen luftfarten i Norge.

I 1935 begynte han som fast pilot i Det Norske Luftfartselskap (forløperen til SAS) da dette selskapet ble etablert. Da invasjonen kom i 1940 var (Helleesen) Preuthun egentlig vernepliktig løytnant, men gikk inn i NS og opererte senere som agent for Abwehr, med kodenavn «Ibsen». Under tvangsevakueringen av Finnmark var han meget sentral, og ble samlet sett dømt til åtte års fengsel i landssvikoppgjøret, men ble etter kort tid benådet og satt fri. Når jeg har valgt å bruke så mye spalteplass på denne Christian Helleesen Preuthun, er det ikke bare fordi han var en dominerende faktor innen norsk luftfart i den krevende oppstarten i dårlige tider i mellomkrigstiden. Trolig ble han senere bevisst tonet ned av myndighetene grunnet hans politiske ståsted. Jeg har tatt ham med her mest fordi han var fetter med en annen pioner som kom i nyhetsbildet på Værnes og i Trøndelag samtidig med at familien Værnesbranden ufrivillig ble landingsplass for luftfartens dristige menn.

Før vi kommer til denne pioneren, må det fortelles at mens Værnes hadde sin uheldige uke i juli 1922, så pågikk det på ett vis en liten dragkamp i luften over Norge. PR- og reklameflygingen kom i dobbelt betydning på kartet. Ivar Nilssen Værnesbranden og kona Marie fulgt nok grundig med i Bladet. For mens Ivar i sin ukentlige faste spalte forteller om Harald Hårfagres ferd fra Tofte på Dovre og opp til Orkdøla- og Gauldølafylki, og så videre til Stjørdal og slaget ved Kongshaugan, foregår det et par andre ferder høyt der oppe i himmelen. Både Ivar og Marie sto nok nærmere Gud i vertikalaksen enn Harald Hårfagre, men nå sto mest hele Norge stille og fulgte med i hver eneste utgave av avisene i hele landet: ett fly skulle nemlig fly for første gang i historien hele kysten rundt, mens et annet skulle fly landet gjennom på langs.



*Ivar Nilssen Værnesbranden*

Den 12. juli 1922 startet premierløytnant Hjalmar Riiser-Larsen og premierløytnant Finn Lützow-Holm på en flytur fra Horten til Kirkenes og tilbake igjen. De skulle fly i hvert sitt fly av typen Hansa Brandenburg W.33 SFR.2 fra Marinens Flygevåpen. Flyene ble bygget på lisens ved Marinens flyfabrikk i Horten. I fly F.56 satt pilot Riiser-Larsen og mekaniker Knut Karlsen Engeland og F.58 ble føyet av Lützow-Holm sammen med mekaniker Svein Myhre. Strekningen en vei var på 2 600 kilometer og de brukte 47 timer på å nå Kirkenes, hvorav ca. 22 timer i luften. Men som vi alle vet, i pionerens tid gikk det ikke alltid slik de hadde planlagt. Omtrent samtidig som Riiser-Larsen og Lützow-Holm tar peiling på kysten rundt letter et annet fly av typen Hansa Brandenburg for å bli de første til å fly hele Norge på langs. Dette flyet var eid av Tiedemanns Tobaksfabrik, og med den norske sivile registreringen N21 og døpenavnet «Tiger». Ombord her var piloten Niels Hellesen (22), reklamesjef Vasley (26) og mekaniker Sunde (26).



*Riiser-Larsen sin flymaskin kom ikke tilbake til Horten, men havarerte på en holme i*

De to som fløy langs kysten hadde montert ekstra bensintanker, og kunne holde seg ca. sju timer i luften, og så lande ved utlagte bensindepot, blant annet på Vällersund nord for Bjugn, hvor de også fikk sitt første tekniske problem, med oljetrykket på F.58. Flere slike mindre reparasjoner tilkom under hele turen. Utover disse depotlandningene var de innom større tettsteder og utøvde oppvisninger. Avisene fulgt med, så også de på Værnesbranden. På tilbaketuren fra Kirkenes kom Riiser-Larsen/Lützow-Holm til Hammerfest om ettermiddagen den 19. juli. Det hadde da brutt ut tyfustilfeller i Finnmark. I Hammerfest ble de bedt om å fly sykehuslegen der til Alta hvor legen i Alta, Fredrik Wilhelm von Hanno, selv hadde fått tyfus og ellers var eneste lege i Alta. Lützow-Holm i F.58 fløy altså en lege i legebesøk til en annen lege. Dagen derpå fløy Riiser-Larsen tilsvarende oppdrag til Stjernøya, sørvest av Hammerfest, før de satte kursen sørover igjen. Distriktslege von Hanno i Alta døde

noen dager etterpå, den 23. juli, 30 år gammel. Denne turen fra Hammerfest til Alta er sett på og omtalt som Norges første ambulansetur med fly. Men dette er etter min mening ikke rett.



*Finn Lützow-Holm*



*Hjalmar Riiser-Larsen*

Turen til Bossekop i Alta var et legebesøk. Norges første ambulansetur, altså med pasient, ble utført av Wilhelm Mohr skuddårsdagen i 1940 hvor han fløy pasienten Aslaug Tronsmo fra Vera i Verdal til Værnes. Ref. *Stjørdalens krønike*, bind 1, side 167. For øvrig laget jeg i lag med NRK og Wilhelm Mohr sist på 90-tallet en TV-dokumentar om ambulanseturen.

På turen sørover stoppet Riiser-Larsen/ Lützow-Holm i Nærøysundet i Rørvik den 23. juli, og oppdraget de hadde blitt pålagt angår kapitlets siste episode, og har i ettertid blitt sett på som Norges første sivile havarikommisjon (oppdrag) gjennom at de tok opp vitneforklaringer. Etter sine undersøkelser i Rørvik, endte hele PR-turen noen minutter senere på Vallersund for Riiser-Larsen, der han havarerte på en holme. Han ble sittende fast i vraket, mens mekanikeren ble sleng ut av flyet. Lützow-Holm fløy alene videre, ble hyllet etter en oppvisning i Trondheim og kom fram til Horten igjen den 27. juli klokken 13:50. Der fikk flyet påmalt en «Polarstjerne».

Som nevnt fulgte hele Norge med i avisspaltene om disse begivenhetene. Ivar Nilssen Værnesbranden gjorde nok sine betraktninger om luftfartens fremtid, sett i relasjon til at huset hans hadde mottatt besøk ovenfra. Det var nok ikke det han hadde ventet derfra. Han hadde nok med opprydding og reparasjon. Likevel fikk han tid til å lese mer i Bladet om disse to spennende luftferdene nordover. Tiedemanns reklamefly («Tiger») lå over i Trondheim og ble trolig observert på Værnes da det fløy videre nordover ut i fra en notis i Bladet lørdag 22. juli som fortalte at ingen hadde sett eller hørt mer til maskinen. De fryktet det verste. Da Ivar Nilssen Værnesbranden så notisen ble han kanskje mer styrket i sin tro om at der oppe rådet kun en Gud. Ivar Nilssen Værnesbranden var en sterk kristen.



*Niels Thorvald Schjøtt Helleesen*

Niels Thorvald Schjøtt Helleesen ble født i Kristiania 3. juni 1900, og er søskenbarn med tidligere nevnte Christian Helleesen Preuthun. Far til Niels, oberst Hilmar Helleesen, ble tidlig pensjonist av medisinske grunner, og familien slo seg ned på Sklisø ved Arendal. Her ble familien nært tilknyttet Garbriel Scott. Etter examen artium på reallinjen i 1919 tok Niels Helleesen fatt på sin utdanning som flyger i Hærens flyvevæsen, hvor han fikk sitt militære sertifikat i 1920. Han hadde da allerede tatt ut sivil flysertifikat i 1919. Han ble trolig vernepliktig fra sivil jobb, og måtte inn i Hæren noen få dager i året. Det synes som Niels Helleesen ganske fort fikk seg jobb som pilot i flyselskapet A/S Aero, som ble startet av



løytnant Tancred Ibsen, som selv senere ble filmregissør. Ibsen samarbeidet med Norsk Aeroplanfabrik i Tønsberg som var ledet av løytnant Christian Helleesen, altså fetteren av Niels Helleesen. Så her krysses noen spor igjen. I 1920 nevnes Niels Helleesen ofte i Vestlandske Tidende. Det er mulig at ruten Tønsberg - Stavanger var i trafikk en stund. Blant annet nevner Kjell Knudsen ved Aust-Agder-Arkivet i en artikkel i Agderposten i 1994 at Helleesen hadde fløyet fra Stavanger til Tønsberg på bare to timer og femti minutter.

Under et nordisk vinterflystevne på Bygdøy i mars 1921, ble den svenske offiseren, von Segebaden, drept i en flystyrt mens 25 000 mennesker så på. Trolig skulle også Helleesen dit, men styrtet ved Enebakk. Flyet ble totalskadd, men unge Helleesen hadde sluppet fra det med et brukket ribben. Ulykken med von Segebaden førte forøvrig til at Tancred Ibsen oppga sitt selskap A/S Aero. Det kan være grunnen til at Niels Helleesen den 3. juni samme år startet flyselskapet Aviatic med G. Redlich som disponent, et aksjeselskap som skulle drive reklame-



*Tiger styrtet ved Nærøysundet, Rørvik, lørdag 22. juli 1922. (Foto fra Norsk folkemuseum)*

og passasjerflyging, samt luftfotografering og filming. I slutten av mai ble fly innkjøpt. Vi ser stadig forbindelser mellom Tancred Ibsen, Christian Helleesen og søskenbarnet Niels Helleesen.

Selskapet Aviatic og den unge Niels Helleesen hadde blant annet Tiedemanns Tobaksfabrik som kunde. Utpå våren 1922 ble det avtalt et reklameoppdrag fra Kristiania (Oslo) til Kirkenes. Mye publisitet, og folket over det ganske land visste snart om at Norge skulle krysses på langs. Med et monoplan av Hansa-Brandenburg typen, innkjøpt av Tiedemann fra Norsk Aeroplanfabrik (ref. igjen Christian Helleesen), skulle Niels Helleesen sette denne rekorden. Det er interessant å merke seg kjøpekontrakten mellom Tiedemanns Tobaksfabrik og Christian Helleesen. Den var ganske så spesiell. «.....resterende kr 3 000.- erlegges efter at maskinen har satt nye skandinaviske rekorder for hydroaeroplan: a) i hastighetsflyging, b) høideflyvning uten passasjer og last og c) høidereflyvning med fuld last. I tilfælde apparatet ikke setter nye rekorder blir der af fratrukket kr 1 000.- for hver enkelt av de nævnte rekorder som ikke blir slaaet».

Kort tid etter at militærflyet havarerer på hustaket hos Marie og Ivar Nilssen Værnesbranden i juli 1922, ankommer Niels Helleesen til Trondheim. Flyet, døpt «Tiger», gjør sine runder over

byen og omegnen. Folk kunne ikke unngå å legge merke til det. Og på Stjørdal og Værnes skilte flyet seg klart ut fra de militære. Så drar det videre nordover og brått gikk rykte om at det var savnet. Trolig hadde det ikke kommet frem ifølge inngått forhåndsavtale. Det er denne notisen i Bladet som Ivar Nilssen Værnesbranden bekymret legger merke til. I ettertid kom det frem at flyet etter å ha forlatt Trondheimsområdet, fikk et lite teknisk problem og valgte å lande og ankre opp sjøflyet i en bukt for reparasjon. Dermed ble flyet «borte». Lørdag den 22. juli tar det av igjen og går kort tid etterpå inn for landing i Rørvik. Om bord var som tidligere nevnt også reklamesjef Vasley og mekaniker Sunde. Hva som skjer, og det vi kaller årsak, vet vi ikke, men vitner har fortalt at flyet plutselig gikk i spinn fra ca. 150 meters høyde og styrtet i en hage ved Nærøysundet hvor det like før hadde oppholdt seg flere mennesker. Piloten Helleesen ble drept momentant, reklamesjefen Valsey døde like etter, mens mekanikeren Sunde døde et døgn senere på Namsos sykehus. Niels Helleesen ble begravet i Trondheim. Ulykken var sannsynligvis den første dødsulykke i landet som rammet den rene sivile luftfarten.