

## 1930 Optimister innen flyging

I 1929 stanset verden på et vis opp. En skulle tro depresjonen vil dempe lysten til å satse innen luftfart, men pionerer innen flyging hadde gang på gang vist hvor fremtiden lå, selv om svært mange av dem bokstavelig måtte bøte med livet. Det var to grupper som så hva som måtte komme hva gjaldt luftfart. Den ene var de militære, og den andre enkelte sterke kapitalkrefter som hadde overlevd «the great depression». Og midt oppe i disse to grupper vokste de første kommersielle ruteflyselskaper opp, og likeså enkeltpersoner som så muligheter til mindre foretak. Og når vi hører folk snakke om «de harde 30-årene» kan en jo lure på hvor stor innbygd optimisme enkelte må ha vært født med.

Onsdag 13. august 1930 skulle løytnant Hallesby på en liten rekognoseringstur over Nidaros. Han fløy et fly av typen Kaie, reg. nr. 33. Han tok av ved 18-tiden. Da han kom over Hansbakken ved Ranheim, begynte motoren å fuske. Det var oppstått en feil ved vippearmen til ventilen. Flygeren måtte snu og forsøke å finne en landingsplass. Den fant han på Gunnar Væhres eiendom, hvor Hallesby landet på et lite jorde 20 meter unna jernbanelinjen. Han fikk seg et lite vindkast i det han skulle sette seg, men klarte nødlandingen uten annet uhell enn at ett av hjulene punkterte. Det var ikke tilstrekkelig plass å starte igjen fra, så utpå kvelden kom folk fra Værnes og demonterte flyet. Pakket det sammen på en lastebil og kjørte det tilbake til Værnes. For Ranheim var landingen en stor begivenhet, og «*hele stedets befolkning var på benene for å ta det lille flyet i øiesyn*», skriver avisen Nidaros. Dette flyet var nr. 2 i en produksjonsgruppe på 10 stk, av totalt 76 og fikk registreringsnummer 33. Flyet kom til Hærens flygeskole i juni 1922. I 1925 kolliderte det under landing med et annet fly og ble meget ødelagt. Men optimistene bygget det opp igjen og i 1927 kom flymaskinen til Nordenfjelske flyveavdeling på Værnes, hvor altså Hallesby som nevnt ufrivillig hilste på folk på et jorde på Ranheim den 13. august 1930. Og så til slutt, dessverre, - tok flyet av for siste gang den 15. juni 1931 og styrtet i Rømosjøen i Leksdalen, Elvran i Lånke, hvor flysersjant Hagen klarte seg, mens flysoldat Alnes druknet da han forsøkte å svømme i land. Flyet ble hevet i 1975, restaurert og står i dag på Luftfartsmuseet i Bodø.

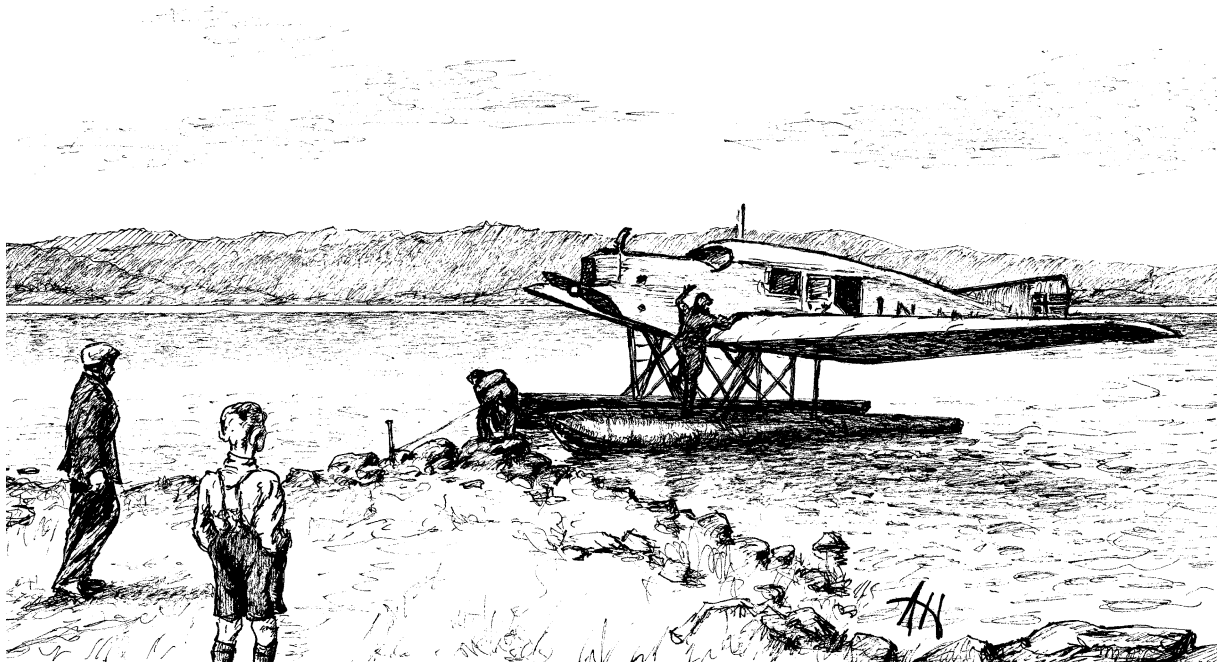


*Foto: Luftfartsmuseet i Bodø  
Kaie reg nr. 33 restaurert etter fatalt havari i Rømosjøen i Leksdalen, Elvran i Lånke*

Onsdag 3. august 1932 foretok to fly fra Værnes en rekognoseringstur til Meldal. De ble ført av kaptein Bull og kaptein Øen. Hensikten var å se etter en laglig landingsplass for fly, som kunne benyttes under øvelser, eksempelvis som sted for eventuell nødlanding. De to flygerne festet seg ved ei stor slette ved gården Muan, men ingen avgjørelse ble tatt. De så også på alternativer. Dette var første gang at fly landet i Meldal, og det vakte naturligvis oppsikt.

«Folk sluttet å arbeide», skriver Stjørdalens blad lørdag 6. august., og «kom for å se på de rare greiene». Kaptein Øen foretok også en del kunstflyging som vakte stor begeistring.

Torsdag den 3. juni 1937 kom Vestlandske Flyveselskap til Trondheim for å tilby rundflyginger med passasjerer. Tross dårlige tider hadde flere private operatører funnet ut at folk hungret etter å se sitt hjemsted fra luften. Nå reklamerte de med såkalte billig-flyging. Waco cabin-flyet hadde tatt av fra Bergen klokken 12:10 med løytnant Hans G. Lund ved spakene, og med B. Iversen, som de den gangen kalte reserveflyger (2p/styrmann). Med var også mekaniker O. Schibbye. Sør av Kristiansund fikk de sterk sidevind og litt bygevær. De gjorde noen runder over Trondheim før flyet ble satt ned i Ilsvika ved 15-tiden, og la seg til ved bøyen ved Skansen hvor flyet var anvist plass av havnefogden.



*Passasjergrunnlaget var lite, men optimismen stor.....*

Lt. Lund, født og oppvokst i Trondheim, fortalte om en fin tur nordover. Men sør av Kristiansund hadde de stanget litt med sterk sidevind og bygevær. Det var stort fremmøte på Skansen hvor flyet ble gjenstand for solid oppmerksomhet. Det var jo ikke hver dag en fikk sjansen til å se byen fra luften. Og optimistene så muligheter. «Kjøp deg en flygetur».

*Programmet:*

Fredag 4. juni:	Trondheim		Mandag 7. juni:	Skatval (Fløan) kl 10
Lørdag 5. juni:	Brøttem	kl 10		Leksvik kl 13
	Vikvarvet	kl 13		Åsen kl 16
	Selbustrand	kl 16		Frosta kl 19
	Haverneset	kl 19	Tirsdag 8. juni:	Ekne kl 10
Søndag 6. juni:	Ranheim	kl 10		Skogn kl 13
	Malvik	kl 13		Ytterøy kl 16
	Hommelvik	kl 16		Levanger kl 19
	Stjørdal	kl 19		

Hans Grøn Lund (født 29. januar 1907, død 3. februar 1984) var flyger og offiser. Han fullførte Hærens flygeskole i 1928 og var blant disse som fløy litt for Forsvaret og litt for flere av de private aktører som forsøkte seg. Han ble trolig ansatt både hos Widerøe og Vestlandske Flyveselskap, og en stund holdt han og selskapet det gående med rundflyginger, som et slags annet sirkus på reisefot rundt i landet. Ut over det var det taxi-, skole- og enkelte ruteflyginger. Widerøe fikk til og med statsstøtte. Alle mindre aktører var stadig på utkikk etter et marked og lønnsomme ruter, hvor de satset på sjøfly. Men Vestlandske Flyveselskap ble nedlagt i 1939. På det tidspunktet synes det som Hans Grøn Lund ble engasjert som instruktør for finske flygere på Steinsfjorden. Etter krigsutbruddet opphørte det, og Lund fløy Røde Kors-opdrag med tysk tillatelse i Nord-Norge. Sommeren 1940 fløy han 24 slike oppdrag, hovedsakelig mellom Bodø og Harstad. I januar 1941 rømte han til Sverige, og kom kort tid etterpå til Little Norway i Toronto, der han ble instruktør, og senere sjef for flygeskolen. Da flygeskolen flyttet til Muskoka, ble han leirkommandant. I 1948 ble han sjef for Luftforsvarets flygeskoler. Fra august 1953 var han stasjonssjef ved Bardufoss flystasjon. Så havnet han i staben. Muligens var dette noe som ikke passet ham, og han førtidspensjonerte seg i 1961 for å bli fisker, og deltok blant annet på lofotfiske med egen båt. I 1962 ble han igjen flyger i Widerøe, der han fløy til han fylte 60 år. Hans Grøn Lund var en ivrig seilflyger, og var Norges første seilflyinstruktør. Og i to perioder var han formann i Norsk Aero Klubb.



*Flyger Hans Grøn Lund*

Rolf von Bahr (1912-1988) kom fra en pommersk slekt fra Stralsund som ble adlet i 1719 og introdusert i 1720 i Sveriges ridderhus som slekt nr. 1648. Hans far ble ansatt som attaché (Swedish Navy) i England, og Rolf von Bahr gikk på skole i UK. Noen år senere dro Rolf tilbake til England for å bli pilot på Heston Airport. På denne tiden demonstrerte Cierva testflyginger med sine autogiros. Graf Zeppelin besøkte testene og commander Dr. Eckener ble mektig positiv til autogiros. Her kunne luftfartshistorien ha blitt forandret.

Da Rolf von Bahr kom hjem fra England startet han sammen med Dieden-brødrene, AB Autogiroflyg. Den første maskinen var en C19 (SE-ADU). I 1934 kom SE-AEA. Da overtok Rolf som eeneier av selskapet, og gjennom de nærmeste årene tok han oppdrag både for det militære og sivile. Fulgte ubåter, minesveipere og overvåket fartøy i ishavet.



*Flyger Rolf von Bahr*

Rolf von Bahr ble en svensk pionerflyger innen autogiro. Han hadde tatt commercial pilot sertifikat i England i 1933, som ble fulgt opp med svensk trafikflygarecertifikat B 29, utstedt den 25. april 1934 och mekanikercertifikat nr. M 82, fra den 23 oktober 1937. Rolf von Bahr

opererte under 1930- og 1940-tallet med ett antal autogiror og fløy turister i de svenske fjellene, altså både før og under 2. verdenskrig. Under krigen utførte han også ”spaningsflyging” og artilleriildledning for den svenske marinen. Men han jobbet også i det sivile markedet. Han fløy turister rundt omkring kjente sportssteder, og utførte flere redningsoppdrag, taxiflyging og ambulanseflyginger. Totalt fløy Rolf von Bahr omkring 7.000 timer i autogiros - som trolig er verdensrekord. En gang ble han skutt ned av et tysk fly og crashet i sjøen, og med nød og neppe berget livet.



*Foto: Gullers, KW/Nordiska museet*

På selve langfredag den 10. april 1939, ble Liv Gerd Sørensen, en ung Oslodame fløyet fra Storerikvollen til Storlien. Hun hadde blitt syk i den stille uke, med vedvarende influensa. Hennes forlovede, trondhjemmeren, ingeniør Fritzvold, gikk til Blåhammarstugan for å sende beskjed til Storlien, hvor han visste at en person hadde et privat lite flyforetak. Flygeren het altså Rolf von Bahr og var som nevnt den store pioneren på sitt felt, en virkelig optimist som hadde fortsatt med å fly rundt i de svenske fjell og delvis i Norge også, med en autogiro. Rolf von Bahr var straks på vingene og 12 minutter etter starten landet han fint med sin autogiro på Storerikvollen som ligger ca. 25 kilometer i luftlinje fra Storlien. Den syke ble tatt om bord og

13 minutter senere var hun ført til Storlien, og ble derfra videresendt med tog til Trondheim om kvelden.



*Foto: Lars Sundin  
SE-AEA eides og ble fløyet av Rolf von Bahr*

Dette var femte vinteren Rolf von Bahr var stasjonert med sin autogiro på Storlien og hadde bistått flere turister. Han ble vant til fjellheimen, og turistene ble vant til ham. Det store problemet der oppe, og for øvrig andre steder også på den tiden, var selvsagt mangelen på muligheter for kommunikasjon. I påsken og utover våren hvor solhungrige turister vandret rundt i fjellheimen, tok von Bahr av med sin litt merkelige farkost og sveipet over viddene. Det enkle tegnet for nød var å legge skiene i kryss. Muligens ble det misbrukt også. Uansett, så han tegn fra bakken, kunne han lande omtrent hvor som helst med sin autogiro. Før krigen tok virkelig turistflygingen seg opp. Autogiroen, hvis meget korte levetid, hadde en storhetstid noen få år. Den kom, så - og forsvant. Og autogiroens tid ble holdt oppe av gjester ved høyfjellshotellene som ville raskt opp, se storslått natur ovenfra - og så rase nedover fjellsidene på ski etterpå. Bortskjemte, late - og alt det der. Vel, Rolf von Bahr var en virkelig optimist, som fant en lønnsom, men kort nisje.

1939 var hans beste sesong. Før påske hadde han fløyet 120 ganger til Blåhammaren med turister som vil raskt opp og så sette utfor på ski. En av disse var prinsesse Sibylla av Sverige. Ellers var det ganske mye nordmenn på søndager. I et intervju med avisa Nidaros den 11. april fortalte Rolf von Bahr at han ville søke UD i Norge om tillatelse til å drive passasjerflyging fra Storlien til Meråker og Trondheim. Vi må huske på at mellomriksveien ikke kom før i 1959. Rolf von Bahr hadde på en og samme tid hele sju autogiro alene, mens Norge hadde en sivil, som vel ble solgt til Forsvaret - og en stund hadde tilholdssted på Værnes. Men autogiro hadde ingen fremtid, ikke en gang en optimist kunne klare å redde den. Helikoptrene «hovret» allerede like rundt hjørnet.