Hans Olav Løkken
Stjørdal
www.historiefortelleren.no

1945 Spitfire styrter i Stjørdalselva

Sigurd Bidtnes i Modalen hadde nettopp satt på kaffen torsdag den 2.august 1945, da han blir oppmerksom på en litt unormal flydur. Klokken var litt over ni om morgenen. Sigurd kjente de ulike lyder fra luftens baroner, og til tross for svært mange ulike flytyper gjennom krigsårene, var lyden fra en Spitfire ikke til å ta feil av. Men denne gangen var det noe som ikke stemte. Har går raskt ut og ser at en Spit'en skjærer så vidt klar av Ydstines, flyet er meget lavt. Ja, faktisk så lavt at et par taksteiner blir berørt og faller ned. Det gjør en krapp sving og den ene vingen berører trolig bakken, slik at Spit'en blir kastet rundt og faller i elva. Sigurd løper straks av sted og er i lag med et par andre, blant annet Johan Bidtnes, de første som kommer frem til bredden av Stjørdalselva. Det eneste de registrerer, er bobler i vannet. Johan går opp på bredden igjen og ser tydelige merker etter hvor enten det ene hjulet eller vingen har kommet nedi bakken og fjernet jordsmonnet, slik at det stakk opp noe metall.

Flere kommer til åstedet. I det Konrad Bjørgum (d. 1997) hopper ut i elva, erindrer Sigurd kaffekjelen – og med tanke på fare for brann, setter han raskt kursen vestover igjen. Han skjønte at flygeren var omkommet, og at her var det i og for seg ikke mer å gjøre i det henseende, men han skjønte også at noen av de yngre guttene for syns skyld måtte gjøre noe. Konrad Bjørgum, Torstein Leirfall og Birger Vestmo, som også var blant de aller første som kom til havaristedet, var kjente for å være meget dyktige svømmere. Etter tur stupte de ut i Stjørdalselva og forsøkte å ta seg ned til flyet på 3 - 4 meters dyp. Konrad Bjørgum uttalte senere til *Stjørdalens Blad* at han så flyet under seg, men måtte gi opp forsøket på å nå flygeren, da slam, olje og bensin "*åt seg inn i ansiktet*". Torstein Leirfall gjorde et tilsvarende forsøk, men måtte også gi opp. Torstein Leirfall var bror av John Leirfall og bodde på Ree gård på den tiden. Han omkom selv i en ulykke ved "Gartnerhallen" på Tangen den 28.januar 1966. De som dykket hadde fortalt at flytende væsker som kom fra flyet etter hvert svei uutholdelig i huden. Birger Vestmo kom seg ned til flygeren, men klarte ikke å få av canopy'en ved første forsøk. Den omkomne flygeren var Arthur Henry Watts fra 165-skvadronen. I følge RAF's sine papirer fikk Watts motorstopp straks etter avgang fra rullebane 10, og gjorde et forsøk på å lande – men slo salto og havnet i elva, hvor flygeren først etter 90 minutter ble funnet i flyet. Arthur H. Watts ble gravlagt på Værnes den 6.august.

Si Bidtnes

Konrad Bjørgum

Birger Vestmo

Torstein Leirfall

Da flyet ble hevet, var det Birger Vestmo som dykket ned og festet krokene på vraket. Både Sigurd og Johan Bidtnes husker veldig godt da flyet ble heist opp av elva. De ser at cockpiten er delvis fylt, flygeren har vann halvveis opp på ansiktet der han sitter fastspent i cockpiten med armene utstrakte – som om han hadde tatt seg for eller holdt seg fast. Jagerflygeren hadde blødd kraftig fra et stort sår i pannen.

Bjarne Djupvik fløy Spitfire på 332-skvadronen på Værnes. Den 2.august fløy han to formasjonsturer. I hans ”Pilots Flying Log Book” for den dagen står følgende: ”*F/Sgt Watts killed. Engine stopped after take-off - and forced landing*”. Djupvik krasjet selv med Spitfire noen dager senere på Fornebu på grunn av motorsvikt. - Flight-Sergeant Watts var flyger på en av de engelske Spitfire-skvadronene som var forlagt på Værnes etter freden i 1945. Skvadronen mistet fire mann den sommeren, blant annet en flyger som gikk i fjorden utenfor Midtsand. Sistnevnte var en formasjonsflyging, hvorpå lederen av formasjonen (”leaden”) rapporterte til kontrolltårnet på Værnes: ”*My number two has gone for a drink in the fiord*”. En av de fire tilhørte bakkmannskapet, og omkom som følge av drukning i elva.

Rae

Den engelske 165-skvadronen ble dannet 1.juni 1918, men ble oppløst bare en måned senere. Den oppsto igjen den 6.april 1942 ved Ayr. I midten av desember 1944 kom skvadronen til East Anglia, hvor den ble satt opp med Mustanger. Mot slutten av krigen ble den så flyttet til Dyce og igjen oppsatt med Spitfire. I midten av juni 1945 kom skvadronen til Norge for å hjelpe til med overgangen til et norsk Luftforsvar, et oppdrag som vedvarte i seks måneder. Skvadronen returnerte til England i januar 1946, og ble oppløst den 1.september samme året. Motto: ”*Infesa virtuti invidia*” (*Envy is the foe of honour*).

En av de få fra 165 skvadronen som lå på Værnes sommeren 1945, og som fortsatt lever, er Peter Rae (se bilde av ham fra 1942). Han bor i 2005 i Maidenhead i England. Han forteller meg at de var som store spørsmålstegn da de ankom Værnes, fordi ingen visste hva som skulle skje. Oppdraget var temmelig uklart, det eneste de skjønte var at de skulle bistå inntil norske styrker selv kunne ta kontroll. De måtte forestå all underbringelse selv, og offiserene ble plasserte i den tyske messa. Peter ble, til tross for hans flygerstatus, utpekt til intendanturoffiser. Det første han oppdaget, var over en million flasker av ulike vintyper, sprit o.l, lagret i kjelleren under en hangar. Blant annet kassevis med

Fransman, Peter Rae + Elsi, Ann og Brit Pettersen

Moet et Chandon champagne. Faktisk var dette røverbytte fra hele Europa, som tyskerne hadde brakt nordover. En skal i den forbindelse huske på at Norge ble av tyskerne betraktet som en ferie- og rekreasjonskoloni. På Værnes under frigjøringen var det tyske tropper fra Afrikakorpset, SS, Luftwaffe og Krigsmarinen. Peter sier til meg i telefon at de dessverre ikke kunne røre en dråpe, siden dette som nevnt var stjålet, og derfor å anse som ”a prize of war”. Bittert, for en vinelsker.

Erling Jervell Pettersen

Peter Rae’s oppgave var også å bringe varer til Trondheim for byttehandel. Han kjørte til byen med en tre tonns stor trailer full av sigaretter, tobakk, kaffe, te, biff, lær, gummi og andre ting som befolkningen rundt Trondheim manglet. Som returlast hadde han bytte til seg fersk laks, annen fisk, grønnsaker, frukt og ost – og alt dette uten å benytte penger. Peter Rae husker veldig godt den varme velkomsten de ble møtt med overalt i Stjørdal. Han hadde et meget godt forhold til apoteker Erling Jervell Pettersen og hans tre døtrer. Pettersen laget en spesiell ”drink” som de kalte for Apotekerbokk, ”*which was a real knockout*”, humrer Peter. Engelskmennene ble inviterte til alle festlige tilstelninger og ble virkelig ”kongelig” behandlet. Han erindrer med glede alle fisketurene i Stjørdalselva, elgjakta og lange skogs- og fjellturer overalt i Trøndelag.

Personlig brukte Peter en del tid på den tyske ”fly- og bil kirkegården”. Her sikret han seg mange deler, ja – faktisk en egen firehjulstrekker (Auto-Union Scout car), som han benyttet til å dra til tettsteder nord av Værnes for å skaffe tilveie frukt og grønsaker. Som byttevare tok han med hundrevis av kilo med lær- og gummiforinger fra bensintanker fra styrtede tyske fly. Dette var ettertraktet vare, som befolkningen benyttet til endelig å få reparert sko – noe som nesten var umulig under krigen. Likeledes hadde Værnes store mengder med nødhjelpsutstyr fra Røde Kors, som ved en misforståelse hadde havnet i Norge, men opprinnelig skulle til Midt-Østen.

Peder Rae forteller at en dag han, legen og presten var på en biltur innover Innherred, så kom de over ca. 20 tyske ubåter som lå ankret sammen med Friesland – et tysk katapultskip på omkring 10 000 tonn. Dette skipet var ”bensinbåt” for Dornier sjøfly – som gjorde det temmelig hett for allierte konvoier til Murmansk.

Hva gjelder flygingen den sommeren, var den mest å betrakte som rutinemessig ”show off”, en form for patriotisme og stolthet over seieren, det engelskmennene kaller ”flying the flag”. Peder Rae hadde 14 timer på Spitfire i juli måned. Han passerte da 121 timer på Spit’en og hadde totalt 696 flytimer. Engelskmannen holdt sine flygeferdigheter ved like helt frem til oktober 1987, da han fløy for siste gang under det 5. RAF Air Experience Flight i Cambrigde.

De fire fra skvadronen som omkom var:

Brown, Stanley Victor Douglas	Warrant Officer	f. 11.01.1922	d. 28.07.1945
Watts, Arthur Henry	Flight Sergeant	f. 23.10.1922	d. 02.08.1945
Boniface, Geoffrey James	Flight Lieutenant	f. 28.07.1923	d. 12.09.1945
Rees, William John	Leading Aircraftman	f. 03.01.1920	d. 30.10.1945

Watts

Boniface

Arthur Henry Watts kom en dag i snakk med Ingar Lervaag (d.1997) på toget fra Trondheim, hvilket resulterte i at han ble med hjem til Lervaags på "Sørtun" (Kongshaugveien på Hognesaune). Her ble han etter hvert en hyppig gjest som familien kom meget godt overens med. Trolig hadde han hjemlige tanker, og søkte kontakt med noen utenfor det stereotype livet inne på flystasjonen. Det hadde nok ikke så lite å si at Ingar snakket litt engelsk, noe han hadde lært til sjøs. Ofte hadde piloten med engelsk sjokolade, og annet godteri – noe sønnen i huset, Kjell Lervaag (den gangen 5 år) husker med blandede følelser. Han fikk nemlig så innmari tannpine av godteriet. Da Watts styrtet kom engelskmennene løpende til Ingar Lervaag, som da jobbet på depotet - og fortalte om ulykka.

Ingrid og Ingar Lervaag

Mens vi en marsdag i 2005 sitter og snakker om ulykken, og hva Kjell husket, så smetter han inn med et par setninger fra frigjøringstiden noen måneder tidligere det året. De hadde ingen flaggstang på Sørtun. Kjell erindrer derfor så godt at faren fikk tak i et norsk flagg som han spikret fast i huset. Men det som festet seg mest som minne fra frigjøringsdagene, var at faren ble litt mobbet. "*Far fortsatt de nærmeste dagene etter 8.mai å trekke ned blendingsgardinene*", humrer Kjell.

Kjell Lervaag

Ved siden av selve historien om havariet, gikk livet videre – og det utviklet seg episoder med direkte eller indirekte tilsnitt til det som skjedde. For eksempel var det slik at da Birger Vestmo løp mot elva for å beskue havariestedet og eventuelt hjelpe til med å redde flygeren, snublet han i noe i bakken. Først trodde han det var en stein som stod litt kamuflert opp av jordsmonnet ikke langt fra elvebredden. Men i det han reiste seg opp, ser han at det er noe metall-lignende. Etter å ha dykket ned i håp om å redde flygeren (Arthur Henry Watts), gikk Birger tilbake til metallbiten som stakk opp av elvebredden. Kanskje var det flyet som hadde rotet opp bakken før det havnet i elva, noe Johan Bidtnes har bekreftet i ettertid. Han sparker

til den, og graver etter hvert frem et stort bensinfat. Andre kom til, og de la nok sammen to pluss to, men det lar vi ligge i denne omgangen. På den tiden var det slik at den som ”fant noe”, ofte gjorde der og da krav på ”skatten”, og bensin var dyrebare dråper etter krigen, - så her var det om å gjøre å sikre seg. Påfølgende natt, med mye strev og slit, klarte Birger å rulle det store bensinfatet ut i Stjørdalselva, med tanke på å la det flyte nedover – og ta det i land to-tre hundre meter ovenfor Mælen bro, hvor det lettere lot seg gjøre - enn ved funnstedet hvor det var brattere opp til jordene.

I disse augustdager i 1945 var det slik at hangaren på Ydstines skulle tømmes, og flere søkte lensmannen om å få, eller få kjøpe, flere av de lagrede gjenstandene etter tyskerne, som kunne komme godt med på gårdene i dalføret. Blant annet var det fullt av containere med fallskjermer, som kvinnfolkene kunne nyttiggjøre seg ved å benytte stoffet til bluser og lignende. Utenfor hangaren stod det fullt av åpnede containere med kulørte fallskjermer. Kun de hvite ble tatt med hjem. Andre tyngre gjenstander kunne også nyttiggjøres, alt etter behov. Et slikt behov så Sigurd Bidtnes. Han søkte derfor lensmannen om å få noen tyngre deler. På dette tidspunktet begynte det nok å utvikle seg litt selvtekt, og

Sigurd skrudde av enkelte vitale deler, som han tok og slengte på lasteplanet på bilen, med tanke på å forhindre at noen stakk av med utstyret som han mente de hadde rettsmessig krav på ut i fra sin formelle søknad til lensmannen. Dette ble nok observert og misforstått av de overivrige norske politistyrkene – som hadde komme fra Sverige – og nå var satt til å holde lov og orden i en overgangsfase. Johan Bidtnes mener det var engelske vaktmannskaper som

var litt for ivrige i tjenesten. Uansett, da Birger og Sigurd kjørte avsted med lastebilen til Birger, hadde de plutselig en ”politibil” på hjul. Og ikke nok med det, men de ble faktisk beskutt. På veien sørover mot ”velodromen” haglet kulene rundt bilen, og enkelte slo inn i bensintanken under Fiaten. ”*Det er et under at vi ikke ble blåst til himmels*”, forteller Sigurd det til meg en vakker lørdag i juni 2005, der vi sitter hjemme hos Bjarne Vestmo på Moen og mimrer. Da ”politiet” hadde stanset dem, var Birger nervøs for at de skulle oppdage hvor han hadde fått tak i bensinen fra, altså fra fatet han hadde rullet i land om natten. ”Politiet” luktet nemlig på bensinen som rant ut av tanken med kulehullene, og sa: ”*Jasså, dere kjører på flybensin, også*”? - Ja, det hele var som en episode fra en gangsterfilm fra Hollywood. Prestmoens Butch Cassedy and Sundance Kid måtte overgi seg, og de ble tatt med til Værnes for forhør. Lastebilen ble konfiskert. Sigurd forteller at de ble sperret inne om natta, og forhørene skulle starte dagen derpå. Johan Bidtnes husker godt da han kom bort til lastebilen ved ”velodromen”. Kulehullene i bensintanken var så tette at det største hullet så ut som et rektangel.

Johan Bidtnes

Akkurat den dagen forhørene skulle begynne, var det noe feil med sikringene som holdt strømforsyningen i gang øst av Stjørdal. Det var ingen fagpersoner til stede som kunne ta seg av dette, og på en finurlig måte ble Sigurd Bidtnes og Oddmund Hegness utplukket som elektrikere, med oppdrag å dra av sted og skifte sikringer i området ved Prestmoen. Oddmund var nemlig også blant de vel 30 som ble tatt med til Værnes den natta. Og ikke bare slapp de alle fri fra arresten, men de fikk sågar lastebilen tilbake – oppfylt med full tank. Så der kjørte Birger og Sigurd av sted med full tank og lasteplanet full av containere fra hangaren på Ydstines – og med lure smil om munnen.

Bjarne Vestmo og Sigurd Bidtnes, lørdag 3.juni 2005 – med container fra 1945 mellom seg

---