

1947 Flyulykken på Rensjøen

Det du nå skal lese, har kommet til gjennom *research* og nedskrivning av min hyttenabo ved Øvlingen, Oddbjørn Kjøsnes fra Vikvarvet. Han har hele sitt liv vært lærer og en ivrig musiker og kjent personlighet innen kulturlivet i Selbu. Undertegnede har kun spedd på med litt info innledningsvis vedrørende familien Holm, samt litt om Lade flyplass og dens virke helt til slutt i kapitlet.

72 år etter flyulykken på Rensjøen i Vikvarvet er det naturlig at hendelsen mer og mindre har gått i glemmeboken, men ennå er det personer i Selbu som husker at ett eller annet skjedde der ute i Rensfjellet for svært lenge siden. Ingvald Kjøsnes (1925-2016), eller *Ingvald'n Nordpå* som han ble kalt i dagligtale i Vikvarvet i sine unge år, var øyenvitne til hendelsen, og i hans 87. år var det ingen ting i veien med hukommelsen når han gjenfortalte historien. Men for å få satt hele historien i et litt bedre perspektiv, så er det nødvendig med litt mer bakgrunnsstoff for den vanlige leser.



Oddbjørn og Bjørg Kjøsnes, onsdag 10. juli 2019

I 30-årene med arbeidsløshet og dårlig råd for folk flest hadde rikfolk gode muligheter til å skaffe seg eiendommer og rettigheter. Landsbygda ble et yndet rekreasjonssted for rike byfolk. Hus og hytter ble satt opp, og byfolk søkte avkobling i jakt og fiske. Slik gikk det til at Carl Julianus Holm, eller Jylle Holm som Ingvald kalte ham, kom til Vikvarvet og fikk hånd om en eiendom ute ved Rensjøen i Rensfjellet der han satte opp ei gedigen hytte, og i tillegg fikk han kontrakt på store fjellvidder der han kunne jakte og fiske.

Carl Julianus Holm ble født i Brettesnes i Lofoten 7. januar 1887. Han døde i Trondheim i 1970. Han var sønn av handelsmann Carl Julianus Holm og Marit Holm, f. Hanssen. Carl

Julianus giftet seg med Laura Christine (Lilli) Falck (1885-1944). Familien Holm flyttet til Harstad da Julianus var seks år gammel. I Harstad bygde familien det som ble kalt Holmgården. Han tok middelskoleeksamen som 15-åring, og arbeidet deretter et års tid ved Harstad Mekaniske Verksted. I 1907 tok han eksamen ved Bergen Tekniske Skole, og fikk jobb som maskinkonstruktør ved Laksevåg Verk. Der var han et års tid. Så fikk han tilsvarende jobb ved Bergen Mekaniske Verksted. Der var han til 1909 da han ble tilsatt som sjefkonstruktør ved Gullovsens Motorfabrikk. I 1910 startet Julianus Holm sin egen motorfabrikk i Bergen, Norsk Motor A/S, en bedrift han drev i 12 år.

Det var i januar 1924 at Julianus Holm fikk høre at A/S Norsk Staaltaugfabrikk i Trondheim forsøkte å skaffe seg muligheter til å komme i drift igjen. Julianus Holm reiste til Trondheim, inspiserte lokalene, utarbeidet en plan for videre drift, og etter to uker var han ansatt som disponent. I løpet av 1930-årene etablerte han to søsterbedrifter til Ståлтаugen, A/S Norsk Manillaindustri og A/S Norsk Ståltrådtrekkeri, hvor han bar tittelen generaldirektør. Julianus Holm ble tildelt Kongens Fortjenstmedalje i gull 3. mars 1962.



Carl Julianus Holm

Ingvald forteller at Holm på sin fabrikk Norsk Motor A/S i Bergen produserte store motorer til blant annet skip. På denne fabrikk ble Holm en dag utsatt for ei ulykke da en slik motor skulle prøvekjøres. Av en eller annen grunn vrentes motoren og gikk i revers med den følge at turtallet kom ut av kontroll og motoren eksploderte. Holm, som stod i nærheten, ble rammet av deler av motoren og ble stygt skadd. Særlig gikk det hardt ut over ene foten til Holm, noe som førte til at han måtte gå med spesialgjort støtte på foten, og han brukte stav resten av sitt liv.

Det gikk altså ikke lenge før Holm kastet sine øyne på Selbu og de fine jakt- og fiskemuligheter som åpenbarte seg ute i Rensfjellet. Hytta, som ligger på vestsida av Rensjøen der Litj-Renåa renner ut i sjøen, ble bygd i 1930. I tillegg til selve hytta ble det satt opp flere bygninger på stedet, bl.a. røkeri der ørreten fra Rensjøen og vatna omkring ble røkt og servert til middag. Holm hadde et ganske stort tjenerskap til hjelp der ute i fjellet. Helga Hillestad, født Guldseth, ble ansatt som hushjelp hos Holm i 1931 og var der sammenhengende sommer, høst og påske i 15 år. I tillegg var Renald Aftret, Johan O. Kjøsnes og Johan N. Guldseth altmuligmenn for Holm. De førte hundene på jakt og de bar proviant og klær som Holm kunne trenge under jakta, og så var de kjentmenn, ivrige jegere som de selv var og lommekjent i terrenget. I tillegg var Gunnar O. Kjøsnes, Ingvalds far, den som oftest kjørte proviant o.l. med hest utover til hytta. Nesten bestandig hadde Holm med seg gjester som deltok i jakta, så det var mange munnar å mette for Helga som måtte sørge for at det bestandig var nok av mat og drikke på bordet både morgen, middag og kveld. Holm hadde ei bjelle på bordet som han ringte med når han ville noe, og da måtte Helga øyeblikkelig innfinne seg!

Ingvald Kjøsnes kom med som hjelpesmann for Holm like etter krigen. Og Ingvald hadde den samme jobben som de før nevnte hjelperne. Han passet hundene og han bar sekken til Holm som ofte kunne bli helt oppfylt av ryper. Det var gode rypeår på denne tida og strevsomme dager for den som var hjelpesmann. Og Holm var ingen enkel mann å ha som arbeidsgiver. Han kunne bli rasende for den minste detalj, men like fort som sinnet kom, like fort forsvant det. Holm var ikke vant til at noen sa ham imot, men Ingvald var ikke den som lot seg skremme av generaldirektøren, noe følgende historie beretter om: En dag var Holm ute på Rensjøen og fisket med oter og med Ingvald som roer. Og alle som en eller annen gang har

rodd oter, vet at fart og avstand til land må tilpasses. Holm var ikke helt fornøyd med roinga til Ingvald og ble fly forbanna og kjeftet og smelte slik bare han kunne det. Til slutt ble Ingvald lei av kjeftbruken og tok og kylte begge årene på sjøen. Deretter stupte han ut i vannet og svømte i land, og ute på sjøen satt Holm tilbake uten årer å ro med. Men da han langt om lenge hadde klart å karre seg i land, kom han småplystrende opp til hytta som om ingen ting var hendt. Men kanskje hadde han lært at man ikke skulle «kødde» med han Ingvald Nordpå. Og det er sagt i ettertid at av alle de hjelpesmenn som var i Holms tjeneste, så var Ingvald den som han satte høyest. For den som er interessert i å lese litt mer om «Dynastiet Holm ved Rensjøen», så har Sigurd Aftret skrevet en lengre artikkel om dette i julenummeret av Selbyggen året 1983.

Sønnen til Holm, Ove, var ofte med på jakt og han hadde også med seg kamerater som var ivrige jegere. Så en høstdag i september 1947 hadde det, som vanlig, vært rypejakt ute i fjellet og sønnen Ove var i ferd med å avslutte jakta, i alle fall i første omgang. Han skulle reise tilbake til Trondheim og hadde avtalt med flyger Kjell Lefstad at han skulle hentes ved Rensjøen kl. 16.00. (Kjell Lefstad hadde Lefstad Sport i Trondheim og hadde operert som flyger i Egypt under krigen). Oves kone, Ada, skulle være med som passasjer på turen. Flyet tok av fra Lade flyplass og presis på minuttet kom flyet inn over nordenden på Rensjøen i ganske lav høyde. Ingvald, Helga og de andre som var i hytta, stod alle ute for å bivåne landingen på sjøen. Flyet som ble brukt, var et såkalt amfibium som er et fly som kan lande både på land og på vann. Betegnelsen på flyet er Republic RC-3 Seabee, med registrering LN-RAB.



Ulykkesflyet LN-RAB

Dette var en helt ny flytype som ble prøvelflyet første gang i desember 1945. Da flyet kom nærmere, så Ingvald og de andre at flygeren hadde glemt å trekke opp landingshjulene og de forsøkte å gjøre ham oppmerksom på dette ved å veive med armene. Men flygeren misforstod og trodde at de sto og vinket for å ønske han velkommen, så derfor vinket han tilbake med flyet!

Vinden var fra vest, noe som gjorde at flygeren valgte å gå inn for landing fra sørøst. Derfor gjorde han en stor runde på sørsida av sjøen for å komme inn mot vinden. Ingvald satte på sprang over elva og langs sjøen sørover for om mulig å få gitt signal til flygeren om at noe var galt. Men til ingen nytte. Flyet kom inn over sjøen og tok vannet med hjulene først så

vannspruten sto rundt det. Og det måtte gå som det gjorde. Da hjulene nådde ned i vannet, bremsset de så mye på farten at flyet tippet rundt og ble liggende med hjulene og buken i været ca. 60 meter fra land. Nå var gode råd dyre. Hvordan hadde det gått med Kjell Lefstad og Ada Holm? Ingvald vrentte av seg klærne og vasset ut i sjøen klar til å legge på svøm ut til flyet som holdt seg flytende. Da får han plutselig se at døren til cockpiten går opp og ut kommer Kjell. «*Hvordan gikk det med Ada?*» roper Ingvald. «*Hun ble ikke med*», var svaret Ingvald fikk, og da var det som en sten ble løftet av meg, forteller Ingvald. Kjell kom seg til land etter å ha fått lukket døren til cockpiten, noe som i ettertid viste seg å være et lurt trekk for flyet holdt seg derfor flytende. Heldigvis hadde ikke flygeren blitt skadd, bare en flenge i pannen som gjorde at han blødde da han kom i land, men dette ble fort plastret.



Ingen enkel oppgave å frakte flyet i det myrlendte terrenget

Men så dukket et nytt problem opp. Hvordan skulle de få gitt beskjed til Lade flyplass om det som hadde skjedd slik at ikke en større leteaksjon ble satt i gang? Flygeren hadde avtalt returtid med flyplassen, så det var helt nødvendig å få gitt beskjed. Mobiltelefoner fantes ikke den gang, så Ingvald måtte være kurér. Flygeren skrev ned en beskjed på en lapp og Ingvald la i veg det forteste han vann og sprang de 13-14 kilometerne ned til Guldseth der han fikk sendt telegram til Trondheim om det som var hendt. Dermed var en større redningsaksjon avverget.



Folket i Vikvarvet gikk mann av huse for å hjelpe til

Men så begynte forberedelsene til en ny redningsaksjon. Flyet måtte berges og fraktes ned til bygds, og det var lettere sagt enn gjort. Militært mannskap fra Værnes ble sendt oppover og de forsøkte å få flyet på rett kjøll med det resultat at det sokk og ble liggende på bunnen av Rensjøen. Da måtte dykker budsendes, og heldigvis var det en profesjonell dykker som bodde i Vikvarvet og som da var hjemme. Navnet hans var Jon Slind, eller Jo Jitvai, som han het i lokalmiljøet. Men utstyret hans befant seg på Djupvannskaia i Hommelvik og det måtte hentes opp til Vikvarvet og derfra fraktes utover til Rensjøen med hest. Så ble det laget en flåte av tømmerstokker der det måtte være plass til pumpe med to mann til å betjene den, samt dykkeren og hans signalmann som i dette tilfellet var dykkerens sønn Ole. Dykkeren var heldig og traff flyet nøyaktig der han gikk ned, men det viste seg at sjøbunnen var svært gjørmete der flyet lå, og den ene vingene hadde gravd seg ned i bunnen. Men etter en del problemer fikk Jon festet wirer på flykroppen og slik ble flyet buksert i land ved Nordigardshytta. Her ble vingene på flyet demontert sammen med alt annet utstyr som kunne bli tatt av. Så var det å skaffe til veie mannskap med hester slik at flyet kunne bli fraktet ned til Guldseth. Nesten samtlige av bøndene i Guldseth og Aftret ble rekvirert til bergingsaksjonen, og det ble laget en spesiell kjøredning av lange trestammer der selve flykroppen ble plassert.



Flyvingene ble demontert og lagt på stytting. Kjører er Peder H. Aftret

Fire hester ble forspent denne doningen mens vingene ble lastet på stytting forspent en hest. Så startet den møysommelige turen etter vegleia over Kjøsnesåsen og framover mot Aftretsvollen, et veistykke som var svært våtlendt og vanskelig å ta seg fram i med hest. Men samtidig ga det god glid for kjøredningene. Likevel ble dette en skikkelig kraftanstrengelse både for hester og mannskap. Fra Aftretsvollen flater landskapet ut og myrdragene framover mot Saga gikk uten problemer, likeledes nedoverbakkene ned mot Guldseth, og så kunne mannskapet og hestene endelig ta en velfortjent hvil etter å ha nådd målet som var Andersgarden. Der skulle flyet hentes litt senere og fraktes til Trondheim med lastebil. Ingvald mintes alt dette i detalj og hadde et minne som alle kunne misunne ham, og han så verdien i at slike historier ble skrevet ned og tatt vare på for etterslekten. Kanskje er denne historien spesiell for alle dem som i dag sogner til området rundt Rensjøen, og det er ikke få med all den hyttebyggingen som pågår i området. I dag ville en slik bergingsaksjon vært over på et øyeblikk ved bruk av helikopter til å frakte ned flyet.

La oss til slutt ta med litt info vedrørende det som skjedde på og med Lade siden flyplassen der en stund var et drivhjul innen luftfarten i Midt-Norge, og sentral også vedrørende piloten nevnt i dette kapitlet. Lade flyplass ble anlagt under andre verdenskrig av den tyske okkupasjonsmakten og ble stengt i 1965. Allerede 9. april 1940 landet tyskerne på Ladejordene ved Devle gård. Tyskerne bygget i løpet av 1940 en permanent flyplass på Lade med rullebaner, hangarer og takseveier støpt i betong. Fullt utbygget ble rullebanen

1 150 meter lang og banebredden var 40 meter. Og det var fra Lade tyskerne sendte ut sine Messerschmitt fra Jagdgeschwader 5 for å overvåke luftrommet i Midt-Norge, samt beskytte Tirpitz.



Både hester og mannskapet måtte ta seg pauser

F.v: Ingvald Kjosnes, Nils P. Guldseth, Esten Kr. Guldseth, Johan G. Slind, Nils E. Guldseth, flyger Lefstad sitter på huk, John P. Aftret, Johan N. Guldseth og Birger Aftret



Endelig er målet nådd: Andersgarden i Guldseth

Etter krigen startet den sivile lufttrafikken opp i 1946, skjønt NTH flyklubb (etablert 1934) og Trondheim flyklubb (formelt etablert 1947) hadde hatt en del virksomhet der. Disponent Anders Estenstad stiftet Trøndelag Flygeselskap A/S med Kjell og Ola Lefstad, samt Thor Gjedebo som medeiere. Startkapitalen var på kr 50 000.- Tre fly ble innkjøpt, blant annet dette kapitlets ulykkesfly. Selskapet leide de to hangarene som tyskerne hadde etterlatt seg. Selskapet drev ambulanseflyging, taxifyging, rundturer og flygeskole for privatflygere. Selskapet holdt det gående til 1950. I 1950 ble selskapet A/S Trønderfly dannet. Eiere var Anton J. Vinje, Wilhelm Nagel og Martin Klein. Allerede året etter ble selskapet nedlagt da de hadde mistet sitt uforsikrede fly. Dette selskapet må ikke forveksles med det senere Trønderfly som ble drevet av Per Ristan og Iver Havdal, og som ble et springbrett for mang en håpefull trønderungdom på jakt etter jobb i for eksempel Widerøe. Widerøes Flyveselskap etablerte seg også på Lade med flyger og mekaniker og ble på plassen så lenge den var i drift.



To tidsepoker møtes: igjen var det hesten som berget situasjonen

Den 9. mai 1952 ble den første prøveflygingen for Braathens S.A.F.E gjennomført for den framtidige Trondheim–Oslo-linjen. Den faste Osloruten ble offisielt åpnet 18. august 1953. Passasjerene sjekket inn på hotell Astoria. På denne tiden var dekket så variabelt under regn- og snøforhold slik at selskapet visste ikke hvilken flyplass de skulle bruke av Lade og Værnes. Det er selvsagt ganske så viktig at både fly og passasjerer er på samme flyplass, for å si det forsiktig, så de som skulle reise med fly måtte orientere seg ved å ringe et privat telefonnummer, hevder Thor J. Hafstad i sin artikkel om Lades utvikling i Årbok for Strinda historielag i 2004. Braathens flyging pågikk til og med vinteren 1956. Da flyttet Braathens til Værnes. SAS kom fra Hommelvik til Værnes i 1952. Lade flyplass ble som tidligere nevnt stengt høsten 1965. Hele det gamle flyplassområdet ble utbygd til industri- og handelsvirksomhet.