

1964 En ukjent grav på Værnes

Det er vel slik for de fleste, at du på din vandring til og fra din egen familiegrav, tar deg tid til å rusle litt omkring på kirkegården. Du legger veien bortom nyere graver, du vandre en omvei i naturlig nysgjerrighet. Du stanser kanskje opp ved en grav, lar deg undre. Leser selvsagt først navnet på steinen, ser litt på dødsdatoen og alderen. Så kommer søken etter en viss form for kunnskap, du kan kanskje lese mellom linjene om en skjebne - og så kommer ettertankene. På Værnes er det på en måte "den gamle" og "den nye" kirkegården. På den nye kjenner du mest alle, mange du selv har omgått. Det er litt skremmende. Det er vel ingen som vet hvor mange som er gravlagt på Værnes, men det må gjennom alle de hundre årene, ha blitt et betydelig antall. Da jeg begynte å vandre litt på Værnes først på 80-tallet, la jeg merke til flere meget gamle jernkors. Disse er borte nå. Hvor har det blitt av dem? De kunne ha vært interessante for dagens slektsforskere. En dag jeg rusler på en av grusveiene midt inne på den eldre delen av Værnes, legger jeg merke til en grav som vekker min nysgjerrighet. Først fordi det var et utenlandsk navn, som var uvanlig på den tiden. Dernest fordi teksten var fremmed (nederlandsk). Jeg skjønnte av ordet "major" at dette må ha vært en militær. Men hvorfor lå vedkommende her i ingenmannsland, langt vekk fra "krigsgravene" og de andre militære graver i det sørvestlige hjørnet av kirkegården? Årstallet og alderen, pluss ordet "flieger" vitnet om en militærflyger av min egen tid. Det lå noen mindre rester ved gravsteinen, som jeg antok var fra en flygemaskin. Det var ikke så vanskelig å gjette seg til skjebnen. Men hvorfor hadde vedkommende fått sin siste hvile nettopp på Værnes, midt blant "de ukjente", langt fra Nederland? Hadde han ingen familie? Jeg erindrer jeg spurte noen eldre på jobben om vedkommende. Men de kjente ikke til hendelsen. Dette har "irritert" meg litt hver gang jeg gikk forbi graven. Gravsteinen har med årene og av naturens påkjenninger blitt mer falmet. Snart forsvinner den ut av historien.



Gravsteinen er i dag i forfall

Tirsdag 17. november 1964 slentrer den 39-årige Willem Heitmeijer rundt flyet sitt, en Starfighter F-104 jagerfly, tilhørende det nederlandske luftforsvaret. Stedet er en militær flybase i Nederland. Han var i ferd med å foreta en såkalt utvendig sjekk. Et par timer tidligere hadde han egenhendig gjennomført dagens morgenbrief på skvadronen. Den og andre morgensysler tilsa at dagen kom til å bli temmelig rutinemessig, selv om de var i sluttfasen av en NATOøvelse. Men som erfaren jagerflyger visste han hvor lett en kunne hvile på sine rutiner og gå i det vi på fagspråket kaller for "complacency". Denne handlingen utført på ren rutine, blokkerte av og til konsentrasjonen og nødvendig antenner - og skjerpelsen uteble. Samtidig visste han at han kunne ha flere tanker i hodet samtidig, en nødvendighet hos folk som jobber innenfor sikkerhetsyrker hvor nøyaktighet kombinert med korte tidsfaktorer er avgjørende. Derfor dukket tankene opp på de der hjemme, hans kone Atty og deres fire sønner: Edward, Eric, Hilbert og Arne. Dette var en av vanene, en god vane, mente han, - det å tenke på hvorfor han levde og hvem han virkelig jobbet for. Familien var alt. Han sendte også en tanke hjem til sin far, Jan, som gikk i 67 året og til sin mor, Hilje, som hadde gått bort for sju år siden, 59 år gammel. Hun hadde vært limet i familien, godheten selv. Han var så glad for at Atty hadde de samme kvaliteter. Han kunne ikke ha vært mer heldig med sin egen kone og barn, sa han til



Willem og Atty Heitmeijer, med deres fire sønner: f.v Eric, Hilbert, Arne og Edward

seg selv i det han blir rykket ut av tankebanen av crewchiefen som kommer ham i møte med et spørsmål. Plutselig var også han inkludert i det sosiale tankesettet. Å ha en stødig og dyktig crewchief var helt avgjørende og kunne utgjøre forskjellen mellom liv og død for en jagerflyger. Derfor behandlet Willem crewchiefen og andre underordnede med ydmykhet og respekt. Som sjef for 322-skvadronen på Leeuwraden i Frisland i Nederland følte han stort ansvar i å innprente holdninger overfor nyankomne ferske jagerflygere, som lett kunne ta av i dobbelt forstand litt arrogant og overordnet.

Noen minutter senere sitter han i cockpit, gjennomgår innvendige sjekklistene og blir stroppet fast av crewchiefen med de sedvanlige ordene om å være forsiktig. Han studerer tentativt utflygingsprosedyrer, går igjennom oppdragets art en gang til og gir så beskjed om oppstart. Major Willem Heitmeijer var snart klar til å takse ut og joine (møte) sin vingmann, løytnant J. C. Dames. Lite ante den erfarne skvadronsjefen at han også var klar til å møte sin skjebne. De to jagerflygerne skulle utgjøre Mission 07 (kallesignal), hvis formål var å fly ut ved hjelp av stasjonens TACAN (Tactical Air Navigation), et navigasjonshjelpemiddel av nyere dato,



Piet Bontekoe helt i forgrunn og de som betjente ham og hans Starfighter: D 8045, flymaskinen som Willem Heitmeijer fløy den skjebnesvangre dagen. (Foto: Geritt Boxem)

opprinnelig et navigeringssystem for militære luftfartøyer som fløy over FL200 (20 000 fot), og tilsvarer det sivile systemet kalt VOR. Flere skvadroner utviklet egne prosedyrer for "letdown" på sin base, underforstått: trengte igjennom skyene ved nedstigning og landing. NATO iverksatte opplæringsprogram som innebar at GCA skulle være behjelpelig i form av *interception* (avskjæring) og overvåkning. GCA står for Ground Control Approach og er forenklet sagt militær kontroll på bakken som snakker flyene ned under landing. I det han og hans vingmann melder seg klare til avgang, går tankene til den gangen de innøvde bruk av GCA første gangen. Ikke alt gikk som planlagt. Han husket godt tilbake til en fredag i juli i 1953, hvor hans kollegaer i Norge utøvde mål for nettopp GCA. En F-84 Thunderjet under kontroll av GCA kolliderte med en DC-3 Dakota i luftrommet over Sola ved Stavanger.¹² mistet livet.

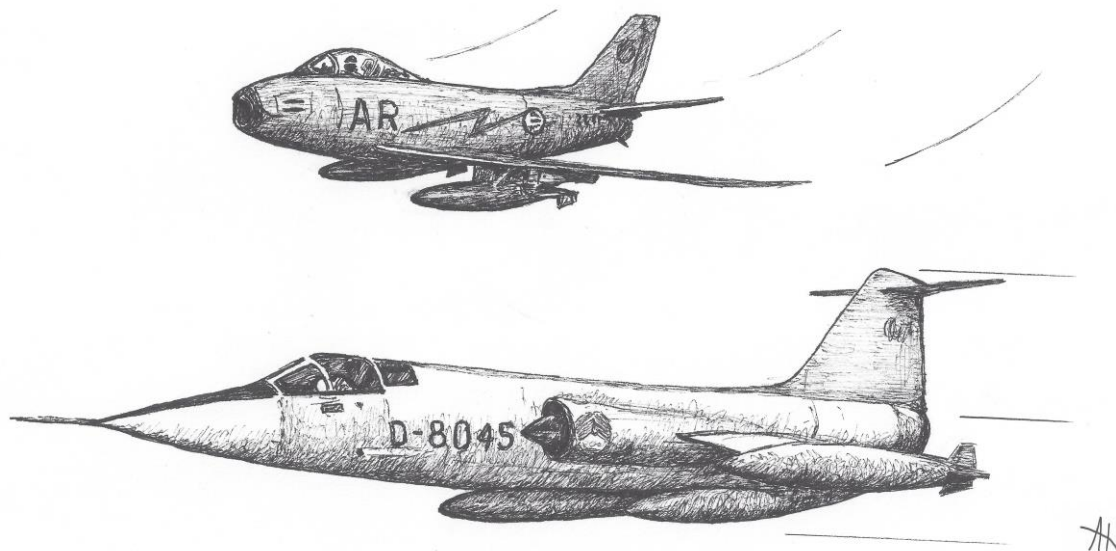
Klokken er 09:21 (zulutid) da Willem Heitmeijer får sin "cleared for take off", og noen sekunder senere roterer han som Mission 07A (lead) med sin Starfighter med registreringsnummeret D-8045. Selve utflygingen går som normalt, men etter fire minutter rapporterer Heitmeijer at han hadde problemer med kabintrykket og varmeanlegget. Samtidig blir det dårlig radioforbindelse. De forsøker å skifte frekvenser. Det synes som Heitmeijer bestemmer seg for å avbryte oppdraget og returnere til basen i Leeuwarden. Klokken 09:39 meddeler han litt stotrende over radioen at han ikke klarer å holde kabintrykket oppe (*"I can't hold my cabin pressure"*). Med stor sannsynlighet var hans intensjon nå å komme seg ned til 10 000 fot. Men så har noe gjort at han ombestemmer seg, til tross for at han noen sekunder etterpå transmitterer: *"I have headache, switching over to Stonepipe"* (militær enhet som kan snakke ham hjem korteste og raskeste vei). Hvorfor stupte han ikke ned til 10 000 fot? To minutter senere tilkjennegir han full kontroll vedrørende posisjon, og vil bytte frekvens til Leeuwarden Approach, channel 17. Dette er for meg som fagmenneske noe merkelig. Vanskelig å forstå, i og med at begge pilotene straks etterpå, klokken 09:43 tilkjennegir at de flyr nordover med en drivstoffmengde på 5 200 pound hver. Løytnant Dames utøver deretter "attack" (angrep) på Heitmeijer, som skulle tyde på at alt var normalt. Men så oppnår plutselig J. C. Dames ikke mer kontakt med Heitmeijer, og bestemmer seg for å fly opp på siden av sin "lead". Han ser da at Heitmeijer henger fremoverbøyd i cockpit. Klokken 10:02 meddeler Dames: *"07B, I think he is in oxygen trouble and he is unconscious"* (jeg tror han har oksygentrøbbel og han er bevisstløs). Det synes som det gikk nærmere et kvarter mellom mistanke og bekreftelse. Dette er utrolig lang tid! (er det en feil tolkning/avskrift fra rapporten?). Løytnant Dames følger sin venn nordover, men må snart returnere grunnet drivstoffmangel. Klokken 10:08 sier Dames: *"07B, I think that Alpha is in autopilot. My fuelstate is now 32 and I can't wake him up"*.



Willem Heitmeijer

Hva som hadde skjedd og når, er ikke godt å si. Men siden flyet var på nordlig kurs og i 27 000 fot, må "problemet" ha gjenoppstått og mest uten forvarsel slått ut Heitmeijer. Det tyske og danske luftforsvaret ble øyeblikkelig varslet. Likeledes sivil flygekontrolltjeneste. Hos Kontroll & Varsling innen det norske luftforsvaret gikk alarmen. Kongsvinger,

Holmenkollen og Mågerø, såkalte CRC-stasjoner iverksatte sine nødprosedyrer. Ingen klarte å få kontakt med jagerflyet. Heitmeijers Starfighter kom inn i norsk luftrom utenfor Flekkerøy klokken 10:40 (z), 11:40 norsk lokaltid. På dette tidspunktet sitter radarkontrollør, løytnant Jonny Sletten og overvåker luftrommet fra sin posisjon på Mågerø. Han har kontakt med et norsk F-86 Sabre jagerfly som ligger sørøst av Kongsberg. Kallesignal "Bluebird". Dette er operativ sjef for 336-skvadronen på Rygge, oberstløytnant Arne Riegels. Løytnant Sletten



utøver da fra sin GCI (Ground Control Interception) en radarvectoring (radarleding) av Riegels. Det betyr at Sletten gir kurser til den norske flygeren i den hensikt å manøvrere ham så tett inntil "target" (målet), i dette tilfelle Heitmeijers Starfighter, at øyekontakt oppnås. I disse stressende minutter oppstår det trolig en misforståelse hva gjelder det nederlandske flyet. Arne Riegels tror at han står overfor en F-100 Super Sabre, hvis hastighet kunne være større enn hans egen. Riegels ba derfor om overhøyde med tanke på å utjevne farten ved "tally ho" ("jeg ser target"). Klokken 11:00 (z) sier Jonny Sletten til Arne Riegels: "You may have target 3 000 below you". I lufta over Hardangerjøkulen får Riegels øye på den raske, sylslanke og blanke Starfighter. Han ser det nederlandske registreringsmerket, og en hjelm som stikker opp i cockpit. Det viser seg at Starfightereren fløy med flaps på 15 grader, som reduserer farten betraktelig, til ca. 900 km/t. Arne Riegels fikk dermed ingen problemer med å følge Starfightereren, og ser klart og tydelig at piloten sitter markant fremoverbøyd. Riegels forsøker å kalle opp Heitmeijer på flere kanaler: "Mission 07, this is Bluebird, I am flying in formation with you, look out on your right". Ingen respons. Oberstløytnant Riegels flyr da aggressivt, med tanke på "å shake" flyet, få vekket piloten. Men det hjalp ikke. Flygingen de siste minuttene hadde vært sterkt på forbruket av drivstoff for Riegels. CRC Gråkallen hadde overtatt overvåkningen av det norske jagerflyet, men været på Værnes og Ørland var for dårlig til å kunne lande der. Snart måtte derfor Riegels be om radarleding tilbake til Rygge. Straks før dette skjer, og over det som Riegels mente måtte være Romsdalen, skyter det plutselig en svart røkdott ut av



Kilde Piet Bontekoe. Han fløy i sin tid sammen med Willem Heitmeijer og satt i havarikommisjonen

Starfighteren. Flyet tipper snuten nedover og tapte så mye hastighet at Riegels måtte sette på stupbremsene for ikke å komme framfor det nederlandske flyet. Hendelsen hadde trolig gjort at bensin hadde blitt presset frem i motoren. Den automatiske nødstarteren slo inn og startet motoren på nytt, som skjøt fart, men stoppet så brått opp og satte nesen nedover. Riegels roper i mikrofonen: *"Mission 07, Bluebird, pull up your aircraft, mission 07 pull up your aircraft"*. På nytt tenner motoren, oppnår en voldsom fartsøkning, mister raskt høyde og skydekket nærmer seg. Så oppstår fullstendig "flame out". Arne Riegels ser at Starfighteren legger seg over til høyre og stuper ned gjennom skyene. Riegels hadde fulgt sin kollega de siste 25 minutter.

Da Gråkallen slo alarm, hadde stasjonen ikke sikkert treffområde for det styrte jagerflyet. Oberstløytnant Riegels hadde en ca.-posisjon ut ifra retning og distanse fra et navigasjonshjelpemiddel. Det samme hadde radaroperatøren. Men med de usikre hastigheter og vinkler ville en kunne bomme ganske så meget. Været var totalt overskyet, og Riegels hadde derfor ingen visuell kontakt med bakken. På et vis var det mest å vente på vitneobservasjoner hos folket i området. Leteaksjonen ble likevel naturligvis iverksatt straks.

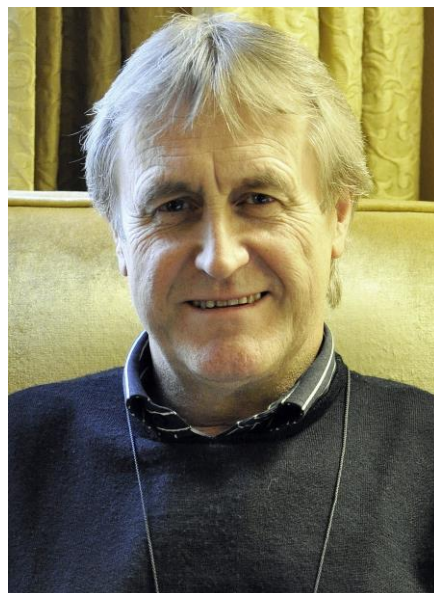
Arne Lien ved Nordmøre politikammer mottok klokken 12:25 en melding fra redningstjenesten på Værnes om et sannsynlig flystyrt i sjøen to nautiske mil nordøst av Kristiansund. Dette ble senere korrigert til åtte nautiske mil. Politikammeret under ledelse av



Da snøen smeltet våren etterpå, var det dette som kom fram på havaristedet

fungerende politimester Øystein Selen bestemte raskt at det skulle settes inn et søk omkring Talgsjøen og sjøområdet ut mot det åpne havet. De to første båtene, politibåten og brannbåten "Slukk II" gikk ut kl 13:15. Fra sjøforsvaret kom torpedojagerne "Njord" og "Gribb". Redningsskøytene ble alarmert. Sågar skoleskipet "Trøndelag" (tidligere rutebåten "Aure"). Dertil om lag 13-15 fiske- og fraktbåter. Disse holdt det gående fremover mot firetiden. Da ble været uforsvarlig, og letingen innstilt. Det var hele tiden meget dårlig vær, med snøfall og vind opp mot orkan styrke. Tordenværet gjorde det nok heller ikke så enkelt "å høre et smell fra et fly som gikk i bakken", skjønt det etter hvert kom inn observasjoner fra folk som var

ganske så sikre på at de hadde hørt en smell som ikke kunne stamme fra *Tor med hammeren*. Flere meldinger gikk i retning Melåsen-Eikrem. Heimvernet ble satt inn under ledelse av områdesjef Ivar Aasen. Han karakteriserte forholdene den ettermiddagen og kvelden som ”umulige” hva gjaldt søks- og redningsarbeid. Det blåste full storm, sikten var lik null og oppe i fjellknausene var det en meter med nysnø som mannskapet måtte vasse i. De slet seg ut i løpet av minutter. Det ble opprettet en basecamp på Leikvolla på Eikrem. Klokken elleve om kvelden ble letingen avsluttet og gjenopptatt da dagslyset kom. Vitneforklaringer gjorde nå sitt til at søket ble konsentrert mot Eikrem-Trekerområdet. Her gikk 60 personer manngard. Klokken 10:10 lokal tid onsdag morgen ble flyet funnet av to HV-grupper som kom inn mot havaristedet samtidig fra ulike kanter. Stedet var Niplia i Trekerskogen i Straumsneset, ikke langt fra Tingvoll på Nord-Møre. Området og vrakrestene var fullstendig dekket av det tunge snøfallet og uværet. Det som gjorde at de fant ulykkesstedet, var rester av fallskjermen som hadde festet seg høyt oppe i ei furu.



Kilde og initiativtaker Helge Husby. Han står også bak tilgangen av de fleste bildene

Undertegnede har med vilje hoppet over å beskrive søks- og redningsarbeidet, vitneforklaringer og beretninger fra redningsmannskapet. Alt dette kan du lese i ”*Hendt og hender i Tingvoll*”, årgang 2014, historisk tidsskrift utgitt av Fosna kulturverkstad på Øydegard. Her har den store kulturpersonligheten og meget dyktige Helge Husby beskrevet og omtalt hendelsen i detaljer også hva gjelder søket etter Starfighter-en. Her er alt og alle nevnt. Et meget verdigfullt vitnesbyrd for ettertiden og meget interessant for kommende etterslekt av de som deltok i det strabasjose søket disse tunge novemberdagene i 1964.



Traktoren kjøres av Gunnar J. Eikrem, og framme på belastningsramma sitter lensmann Ottar Fløystad. Havarikommisjonen, vendt mot oss i skuffa: f.v en norsk kaptein, Piet Bontekoe, Hans Kristian Wendt og trolig lege Karl Ove Skaanes

Alt tyder på at jagerflyet tok bakken i en loddrett linje. Hvorvidt piloten Willem Heitmeijer da var død eller bevisstløs er umulig å si. Havarikommisjonen slo tidlig fast at med stor sannsynlighet var årsaken til havariet at piloten hadde besvimt som følge av utilstrekkelig oksygentilførsel. Sekundært at flyet da lå i en låst horisontal høyde. Å være borte noen sekunder/besvime i et jagerfly er ikke uvanlig, ei heller nødvendigvis kritisk, da en ved passering av 10 000 fot vil få oksygen og våkne igjen, for å si det litt enkelt. Willem Heitmeijer var rett og slett uheldig ved at flyet ”gikk på autopilot” da oksygentilførselen sviktet. Han hadde rett nok en indikasjon, men rutinemessig klart å løse problemet rett forut, og handlet i beste tro og hensikt korrekt ut ifra retningslinjer og erfaring. Nevrokirurg Karl Ove Skaanes, som var medlem av kommisjonen den gangen, forteller meg at med stor sannsynlighet døde Heitmeijer før flyet kom inn i dansk luftrom grunnet regelrett surstoffkvelning.



Havarikommisjonen hadde en strabasjøs tur frem til ulykkesstedet

Havarikommisjonen bestod av kommandør og leder Hanck de Vries, flysikkerhetsoffiser Piet Bontekoe, flysikkerhetsoffiser Welten og flysersjant Wiegers. Fra Norge var kaptein Hans Kristian Wendt og nevnte lege/kaptein Karl Ove Skaanes. Sistnevnte var den gangen stasjonslege på Værnes. Han er forøvrig fra Malvik, hvor han i dag også tilbringer store deler av sin tid på sin barndomsgård. Vingsersjant og kommisjonens fotograf var Bård Gimnes fra Stjørdal. Lokal kontakt var lensmann Ottar Fløystad i Tingvoll. Føre og værforhold gjorde selvsagt arbeidet strevsomt. De korte dagene gjorde heller ikke arbeidet så effektivt. Piet Bontekoe er i dag 84 år. Han var den gangen i 1964 en av NATOs mest erfarne jagerflygere, og var meget sentral ved innføringen av Starfighter i det nederlandske flyvåpen. Han kjente naturligvis meget godt Willem Heitmeijer. Piet forteller om de vanskelige forholdene på

havaristedet. Det snødde hver dag. Faktisk var det så vanskelig at de bestemte seg for å utsette videre etterforskning til våren. Jeg skal her la det tekniske ligge, men kun nevne at flyet var utlånt fra 306-skvadronen på Twenthe, og kom til Heitmeijers skvadron den 24. juli 1964. Da flyet styrtet i Treekerskogen hadde det kun 83 flytimer.

Hendelsen med Heitmeijer er ikke enestående. Det finnes flere eksempler på lignende hendelser, skjønt få med dødelig utfall heldigvis. Et slikt tilfelle hendte vel ett år senere. Om kvelden 6. desember 1965 tok en tysk jagerflypilot av fra basen Norvenich med sin Starfighter for å fly en rutinemessig natt- og navigasjonstur nordover til Hannover. Underveis må han trolig ha mistet bevisstheten. Med autopiloten innkoplet fortsatte flyet nordover langs grensen mellom Norge og Sverige. Det ble gjort en rekke forsøk på å få kontakt med den tyske piloten. Det ble også diskutert å skyte ned flyet for å forhindre at våpnene om bord skulle forårsake en katastrofe når flyet styrtet. Det var en stund tvil om flyet var armert, men nedskyting ble aldri aktuelt. To Starfightere i beredskap ved Bodø flystasjon ble sendt på vingene. De kom opp på siden, lyste inn i cockpit med ei lommelykt og så at piloten satt livløs i cockpiten med hodet fremoverbøyd. De gjorde et forsøk på å riste liv i piloten ved å fly rett foran og skape turbulens. Det ble også ropt til piloten over radio utallige ganger. Fornavnet hans ble brukt, familien ble omtalt, det ble ropt tyske kommandoord over radioen. Alt til ingen nytte, piloten var bevisstløs eller død. Han styrtet med flyet i ei myr på Ankenesfjellet sør for Narvik da drivstoffet var brukt opp. Denne saken får et merkverdighets lys over seg, når vi vet at far til den tyske piloten også omkom i samme området som soldat i felttoget mot Narvik våren 1940.



Fra begravelsen i Værnes kirke 2. desember

Gjennom alle år etter den tragiske ulykken på Møre har det vært nær kontakt mellom familien til Heitmeijer og folk i Straumsnes. En spesiell kontakt var det med Straumsnes skole. Elevene ved skolen startet med å samle inn penger til en gave til de etterlatte ungene til flygeren. Fire sølvskeier ble sendt fra Straumsnes til Groningen i Nederland. Våren 1965 kom enke Atty og svigerinnen Ans Boonstra (søster til piloten) til ulykkesstedet. De kom med helikopter fra Værnes og ønsket også å besøke elevene og lærerne ved skolen. Ett år etter ulykken var Atty og hennes søster Ellen Bijsterveld på Værnes for kranslegging ved graven. I 1966 var de to eldste sønnene til Atty og Willem på Værnes på minnesamvær. Tirsdag 10. september 1968 avla den nederlandske forsvarsminister der Toom et besøk på graven til major Willem Heitmeijer, hvor han la ned en krans under full æresbevisning fra et kompani flysoldater fra Værnes. Han var ledsaget av den norsk forsvarsminister Otto Grieg Tidemand, forøvrig jagerflyger under krigen. I 1981 var flere familiemedlemmer tilbake på Værnes, og etter initiativ fra yngste sønnen, Arne Heitmeijer, ble det også besøk på grava i 1984. I 1997 kom neste yngste sønnen, Hilbert og hans kone Ailina til Straumsnes. Siden har flere

slektninger besøkt både åstedet på Møre og grava på Værnes. På skolen i Straumsnes er det laget en liten utstilling som de kaller *Bill's corner*. Piloten ble til vanlig nemlig kalt for Bill. I 1999 tok sønnen Hilbert et initiativ til å få satt opp en minnetavle på ulykkesstedet. Skolen og rektor Per Skarseth stod igjen sentralt. Den 2. mai 2000 ble minnetavla avduket. Det var et samarbeid mellom Tingvoll kommune gjennom skolen, familien i Nederland og venner i Straumsnes. Både rektor Per Skarseth og ordfører Kristin Sørheim holdt taler, og elever fra skolen leste diktet "De beste" av Nordahl Grieg. Det var en trolldag hvor tåken lå nede på tretoppene. Fjorten mennesker hadde kommet fra Nederland. Da sønnen Hilbert holdt tale, tok han frem ei sølvskei fra lomma. Det var skeia han fikk som seksåring fra elevene ved Straumsnes skole. Den hadde han trykt til sitt bryst, og ble brukt i barndommen til å spise søndagsdesserten med. Da minneplaten ble avduket fløy fire jagerfly fra 322-skvadronen i Leeuwarden i Nederland over forsamlingen. De fløy den kjente formasjonen: "Missing man", hvor ett av flyene bryter ut av formasjonen. En sterk symbolikk.



Søster til piloten: Ans Boonstra-Heitmeijer, besøkte gravstedet våren 1965

Rein Pol, et søskenbarn av sønnene til Willem Heitmeijer, er en anerkjent kunstner i Nederland. I 2003 stilte han ut to malerier på en kunstutstilling under Kulturvekkå, til minne om "onkel Wim" og ulykken. I 2008 var to av sønnene, Edward og Hilbert tilbake i Niplia, sammen med Hugo, sønnen til Edward og hans kamerat Egbert Pijfers og kjentmann Lars Vatten. Helt tilfeldig møtte de på en mann på ulykkesstedet. Det var Magne Bergslid, som var prest i gravferden til faren på Værnes i 1964. Det ble nok et sterkt møte for begge parter. Magne var i Niplia sammen med sønnen Magne Martinus og svigerdatteren og deres barn. Det er litt merkelig dette med Magne. Han ble faktisk ordinert prest i Tingvoll kirke høsten 1964, knappe måneder før ulykken i nettopp Tingvoll kommune. Og ikke nok med det.

Magne Bergslid ble den høsten ansatt som stasjonsprest for Ørland og Værnes. Den skjebnesvangre novemberdagen fikk han høre om at et utenlandsk fly hadde kommet inn i norsk territorium. Han gikk opp i kontrolltårnet på Ørland, og fikk der og da høre over sambandet at Arne Riegels ropte på Willem Heitmeijer. Som ung kaptein og prest var Magne leder av saniteten og den som måtte organisere den delen av redningsarbeidet og dra nedover til Straumsnes og delta i søket. Da han kom dit og vandret litt rundt på åstedet i Niplia fant han en barnesko. Trolig hadde Willem



Presten Magne Bergslid og hans familie, sønnen Magne Magnus, datter Eldrid og kona Kjellrun, hilser på kong Olav i 1969

Heitmeijer under NATOøvelsen kjøpt sko til en av de minste guttene sine. Det måtte ha vært en meget sterk opplevelse å stå der med en barnesko i handa. Men det slutter ikke der. Det ble sannelig også Magne Bergslid som måtte forestå gravferden på Værnes 2. desember i lag med den lokale presten Lars Kvam. Og som om det ikke var nok, så møter han 44 år etterpå, nettopp på ulykkesstedet, sønnen til piloten - kanskje han som relaterte barnesko var tiltenkt.

Under minneseremonien i 2000 holdt også enka Atty en tale, hvor hun sa mellom annet at hun så på havaristedet i Niplia som gravplassen til mannen sin, og ikke på Værnes. Dette hadde både hun og andre familiemedlemmer tilkjennegitt flere ganger både før og etter avdukingen. Og da er vi tilbake til mitt utgangspunkt: Hvorfor hviler Willem Heitmeijers levninger på Værnes?



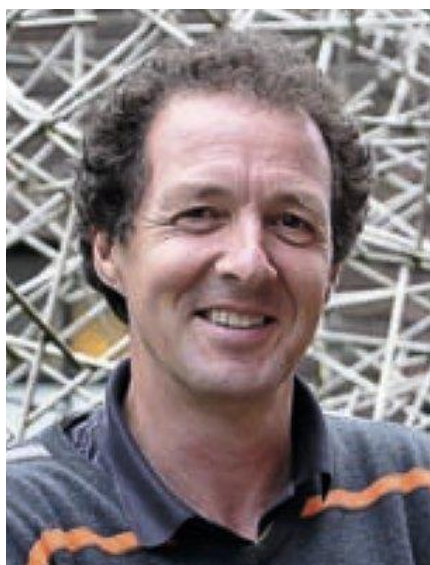
Enka Atty og hennes tre sønner, Eric, Hilbert og Arne, samt barnbarnet Lisa, da minnetavla ble avduket i 2000

Som nevnt innledningsvis er det sikkert flere enn meg som har stusset over at det ligger en nederlandsk major gravlagt på Værnes, uten noen tilknytning til Værnes, Stjørdal eller Norge. Etter å ha satt meg inn i hendelsen er jeg fortsatt noe forundret. Jeg ser at de få som har uttalt seg om saken sier rett og slett at det var ut ifra en militær bestemmelse/avgjørelse. Dette finner jeg merkelig. På min henvendelse til familien, sier sønnen Hilbert at mora hadde fortalt

at hun ikke ville delta i seremonien/begravelsen på Værnes 2. desember. Hun ville ikke gå bak en tung/tom kiste fylt av stein. Det var selvsagt minimalt av levninger igjen av flygeren. Det var mest en symbolsk begravelse. Det var forøvrig en seremoni i Leeuwarden i Nederland julekvelden. Men så var det altså dette med en grå, naken og ensom gravstein på Værnes tilhørende en nederlandsk militær som forulykket langt unna Værnes, nede ved Tingvoll på Møre. Det virker så underlig. Gravsteinen står der, ikke i lag med de øvrige falne militære i sørvestlige hjørnet av den gamle kirkegården, men midt blant vanlige stjørdalinger litt sørvest av kirka helt borte ved kirkemuren. Hadde vedkommende pilot vært min mann eller far, ville jeg hatt ham hjem til familiekirkegården i Nederland. Sekundært: dersom en kunne gravlegge formelt de få levningene på Værnes, kunne en vel også ha gjort det på Tingvoll kirkegård, eller ved annen kirke i nærheten av havaristedet. Men som sagt: jeg står på at piloten burde vært brakt hjem til Nederland, og har ingen tro på at det er/var noen militær bestemmelse som tilsa gravlegging nettopp på Værnes. Levningene etter den tyske piloten ved Narvik året etter ble ført hjem til Tyskland. Undertegnede har derfor undersøkt



Karl Ove Skaanes, 24. juni 2016



Hilbert Heitmeijer

med alle tenkelig og utenkelig militære instanser, inkl. Forsvarsdepartementet, og ingen kan vise til noen militær bestemmelse som tilsa gravlegging på Værnes. Nevrokirurg Karl Ove Skaanes, den gang medlem av havarikommisjonen, forteller meg under et besøk hjemme på gården hans, at han trodde det kunne ha noe med en avgjørelse enken tok. Presten Magne Bergslid uttrykker over telefon til meg også sin undring over at piloten ikke ble gravlagt hjemme i Nederland. Vi skal her huske at enken ikke var til stede under begravelsen på Værnes, og at hun senere *”anså gravplassen å være på Tingvoll.”* Dette kan tyde på at hun innerst inne var imot en gravlegging på Værnes, men at hun lot seg overtale av de som administrerte søks- og redningsarbeidet, med dertil oppfølging. Praktiske hensyn tilsa trolig enklere administrasjon og tilstedeværelse ved å bruke den sentrale flyplassen Værnes og dermed Værnes kirke. Enken lot seg muligens altså overtale, og så ble ordbruken *”militær avgjørelse/bestemmelse”* hengende ved. Jeg kan ikke noe for det, men synes avgjørelsen som ble tatt - uansett av hvem - og uansett omstendigheter, var lite passende. Kommisjonen og de beordrede er totalt uskyldige i det jeg anser som en fadese. Enken var med stor sannsynlighet i en form for sjokktilstand, og var lett påvirkelig, en tilstand Forsvarsledelsen på Værnes eller kommando Trøndelag burde tatt mer hensyn til. Jeg er overbevist om at enken og hennes familie med litt ettertanke ville ha hatt sin kjære hjem til Nederland. Jeg forstår rett og slett

ikke tankegangen eller avgjørelsen den gangen, og det gjør meg vondt å stå der på graven og mest be om unnskyldning på vegne av våre egne ledere.

På gravsteinen på Værnes er det ikke samsvar mellom pilotens dåpsnavn og skrivemåten på steinen. Ei heller er det samsvar mellom den reelle fødselsdatoen og datoen på steinen. På nederlandsk står følgende: *"Under en treningstur tok Gud ham hjem"* - samt et bibelord hentet fra Jobs 19: 25-26: *"I know my Savior lives"*, og gjenspeiler: *"Men jeg, jeg vet at min gjenløser lever, og som den siste skal han stå fram på støvet. Og etter at denne min hud er blitt ødelagt, skal jeg ut fra mitt kjød skue Gud."*

