

1948 Hommelvikulykka og Bertrand Russel

Lørdag den 2. oktober 1948 slår styggværet til innover Trøndelag. På vei fra Oslo kommer et firemotors rutefly, en Sandringham – sjøfly tilhørende Det Norske Luftfartsselskap (DNL), med registreringen LN-IAW. Det hadde døpenavnet: ”Bukken Bruse”. Om bord er det 38 passasjerer og en besetning på 7. Det er på vei til Hommelvik, som ble benyttet som landingsplass sommerhalvåret. Flyet blir ført av den 47-årige flykapteinen John Strandrud. Han var en meget anerkjent flyger, utdannet i 1933 og med 7000 flytimer bak seg, hvorav 420 som kaptein på Sandringham. I 1934 ble han ansatt i Wiederøe, og fra 1937 frem til okkupasjonen var han i DNL. Under begynnelsen av krigen var han sjefflyger for Luftforsvarets transportavdeling, og fløy av og til den såkalte ”flyktningeruten” fra Stockholm til Skottland. Fra 1941 til 1943 var han flyger i BOAC, og ble utnevnt til sjefflyger i DNL i 1946.



Flykaptein John Strandrud

Sandringham-maskinen var av typen MK VI, med et vingspenn på 34,4 m, lengde 26,3 m og en totalvekt på 27 tonn. Det hadde fire motorer, hver på 1200 hk - og en marsjfart på 295 km/t, toppfart ca: 340 km/t.

For å komme seg ned gjennom skyene flyr de en såkalt SBA (standard beam approach), hvilket er en måte å komme seg ned og under skyene på. Etter å ha kommet ”below”, legger det opp sluttinnlegget fra Muruvik på grunn av kraftig sørvest vind. Flyet hiver og kaster på seg i uværet. Landingsforholdene var meget vanskelige - turbulent og med skiftende vindretning og styrke. Kapteinens valg av landingsretning var trolig uheldig. Lengden av landingsfeltet fra nordøstre strandlinje og til vestsiden av bukta var omkring 1800 m. Den effektive lengden av landingsfeltet ble imidlertid redusert på grunn av flyets høyde for å gå klar av Svartviknesset. Og på en måte måtte flyet også ned. Det var nemlig liten mulighet til ”overshoot” (gå opp igjen). Dette er også poengtert av havarikommisjonen. Flygeren prøvde riktignok å avbryte landingen. Han ga full gass og forsøkte å trekke flyet opp. Men farten var for liten, og flyet hadde en meget sterk krenkning mot styrbord. Som følge av dette, og at han så kyststripen forut nærme seg, slo kapteinen raskt av gassen og søkte å lande igjen. Men nå hadde flyet imidlertid oppnådd en del høyde, og det ”falt” raskt ned og tok vannet med sterk drift og relativ lav baug. Anslaget var så kraftig at hele forpartiet ble brukket av, og den forreste kabinen ble straks fylt med vann. Ved berøring med vannet, brakk også høyre flottør. Flyet på en måte revner i to, og blir liggende å flyte en kort stund før det synker.

Da flyet tok vannet, forstod de ombordværende i den bakre kabinen (dør/skott imellom) at noe var galt, men ingen visste direkte hva som forgikk. På en måte ble de sittende en stund i flyet, mens det sank. Småbåter samlet seg etter hvert rundt, og passasjerene fikk beskjed om å hoppe i vannet og svømme. Flykapteinen brakk armen under havariet, men gjorde likevel en stor innsats for å redde passasjerer og mannskap. Båtene våget seg ikke for nær fordi de var redde for å bli trukket ned av dragsuget når flyet sank – trodde de. Flyet sank til 43 m dypde. Selve patruljebåten – som assisterer ved avganger og landinger - var ved havariet snaut 3 minutter etter ulykken. Båtfører var Peder Hofstad fra Hommelvik. Sammen med ham var tilfeldigvis Sverre Haugen, som var ansatt i Norsk Brændselsolje a.s. Etter noen minutter ankom en bensinbåt fra Norsk Brændselsolje, ført av Ottar Otnes

Av de 45 om bord omkom 19 i ulykken, hvorav 3 tilhørte besetningen. 9 ble skadet. Ved siden av kapteinen bestod besetningen for øvrig av: annenflyger Ragnar Storm Larsen (omkom), navigatør Anders Kirkhus, maskinist Trygve Rørstad, ekspeditør Ivar Bakke (omkom), flyvertinne Inger Marie Samulsen (omkom) og telegrafist Johnny Silberg – som var sjeftelegrafist i DNL. Dessuten omkom en annen ansatt i DNL, nemlig trafikkassistent Klaus Pleyrn Pedersen – som var med flyet fra Oslo til sin jobb ved DNL i Hommelvika. Alle de 19 omkomne, unntatt en – ble funnet. Det var ordfører Alfred Hansen, Tromsøysund.

Flyet ble hevet den 10.oktober ved hjelp av to bergingsdampere: ”Parat” og ”Draugen” – etter at dykker Bjerkan hadde fått festet slepewire. Under hele bergingsarbeidet ble det satt ut bevæpnede vakter fra Værnes. Dette ble i ettertid noe kritisert i avisene. En natt bløffet en dykker seg ut til vraket. Han utga seg ovenfor vaktene for å være ”sjefingeniør” i DNL, sendt oppover til Trondheim av selveste direktør Riiser Larsen i DNL. Episoden førte til en del avisskriverier og politiforhør.



I kontrolltårnet på Værnes – som ledet og bisto flyet, satt flygeleder Bjørn Stensdal og assistent Wilhelm Rosenlund. (Sistnevnte ble senere ansvarlig for å bygge opp hærens OP-tjeneste i Norge – observasjonsflyging med småfly). Vakthavende meteorolog på Værnes var Kjell Asbjørnsen. Radiobestyrer Hjalmar Holmgren Olsen på Værnes skulle også ha vært med ulykkesflyet, men av ukjente årsaker måtte han være lengre i Oslo. Det var en tid knyttet stor usikkerhet til om han var / hadde vært om bord.

DNL's stasjonssjef i Hommelvik var kaptein Bjørn Simonsen. Han var tidligere marineflyger. Simonsen organiserte og ledet redningsarbeidet ved sjøflyhavna. Han ga folk i nabolaget honnør for den enestående hjelp de ytet i redningsarbeidet.

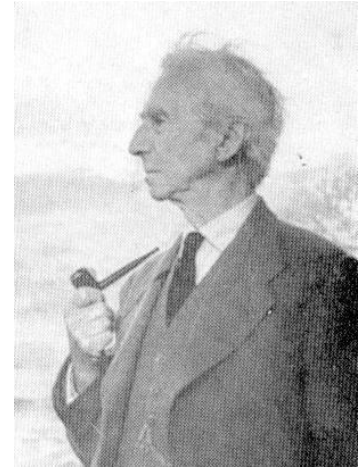
Det ble anlagt erstatningskrav mot Staten ved samferdselsdepartementet. Dommen som lød på *full frifinnelse* ble avsagt 22.desember 1951 i Strinda- og Selbu herredsrett.

To av de omkomne var søstre. Det var fru Huldborg Gjerde, bosatt i Trondheim og fru Gudlaug Western, bosatt i Oslo. Begge to hadde med hvert sitt lite barn – som også omkom. Fru Western hadde nylig mistet sin mann, og skulle være med til Trondheim for å ordne med flytting – da hun hadde tenkt å slå seg ned i Valsøyfjord. I tillegg til disse to mødrene med babyer, var det en annen mor, fru Tanke fra Trømsø – som også omkom sammen med sin lille baby. - En av de overlevende uttalte til Adresseavisen at flyvertinnen oppholdt seg i midtgangen da flyet tok sjøen, og hun døde trolig av skadene da hun ble kastet overende etter sammenstøtet. - Dr. Anna Katherine Holter fra Bodø hadde vært i Oslo og gjennomgått en operasjon. På vei ned mot Hommelvik satt hun og leste i instruksjonshefte om hvordan passasjerene skulle forholde seg dersom det inntraff en ulykke. Hun sa etter ulykken at dette reddet henne, samtidig som hun var takknemlig for at hun var så liten og slank at hun kunne komme seg ut gjennom det lille vinduet hun satt ved.

Regjeringen i England hadde sendt den kjente Sir Bertrand Russel til Norge i håp om å få nordmennene til å slutte seg til en allianse mot Russland. Denne dagen skulle han til Trondheim sammen med professor Henry Ingeberg (omkom) og holde et foredrag som han

kalte "Prevention of war". De 16 passasjerene som omkom satt alle visstnok i avdelingen "Røking forbudt". Bertrand Russel forteller i sine memoarer at en venn av ham hadde bestilt billetten. Russel hadde bedt ham om å skaffe seg en billett hvor han kunne røke, og spøkefullt lagt til: "Hvis jeg ikke får røke, dør jeg". Uventet gikk det trolldom i ord.

Bertrand Russel ble kjørt til Britannia hotell i Trondheim og *puttet til køys* – som han selv uttrykker det, mens klærne ble tørket. En flokk studenter tørket til og med hans fyrstikker en for en. Da hotellets personell dagen derpå spurte Russel om det var noe han hadde lyst på svarte han: "Ja, takk – en stiv brandy og en kopp kaffe". Siden dette var en søndag, og hotellene på den tiden ikke hadde lov å servere brennevin på søndag – så det ut som om den store filosofen ikke ville få oppfylt sitt ønske. Men legen som kom til åstedet sa at dette var akkurat hva han trengte og beordret bestillingen under dekke av "til medisinsk bruk". Bertrand Russel hadde mistet kofferten sin. Den britiske konsulen kom med sokker, skjorte etc – og visekonsulen lånte ham en dress. Studentene tok Russel med opp i "fjellet" i nærheten av byen, hvor de hadde en hytte (Gråkallen). Engelskmannen husket at de gikk til fots både opp og ned i et forrykende regnvær. Russel har senere gitt følgende karakteristikkk av byen: "I Trondheim er det like vått over som under vann". Videre sa Russel: "Bortsett fra regnet, som ble til snø i høyden, likte jeg Trondheim godt, men jeg ble litt forvirret da jeg fikk vite at biskopen uttalte byens navn på en måte og ordføreren på en annen. Jeg valgte bispens uttale."



Bertrand Russel

Russel ble noe forundret over alt oppstyret, og refset nok pressen litt – som "overdrev hvert eneste ledd i opplevelsen" hva gjaldt ham selv. Han erindrer selv at han svømte noen få meter – knapt 20, mens pressen fikk det til å bli flere kilometer. I bunn og grunn irriterte journalistene ham, og han harselerte over en journalist som ringte ham fra København og ville vite om han tenkte på mystikk og logikk da han lå i vannet. "Jeg tenkte på at vannet var kaldt", svarte Russel og la på røret.

Den 76-årige Russel svømte i sin vinterfrakk. Det som opptok den store filosofen og forfatteren etterpå, var at han hadde mistet sin egen gode fyllepenn. Senere unnskyldte han seg stadig vekk over at skriften etter dette ble så rar fordi han måtte skrive med en "motbydelig penn". Det eneste som ble reddet var hans dokumentmappe, som politiet kunne overrekke ham senere på dagen – til stor glede for Russel, men "de dumme bøkene var blitt vannskadet" og passet fikk "saltflekker" – som kontrollørene alltid smilte til ved ankomst London. Dokumentmappen som fikk en ufrivillig "svømmetur" i Trondheimsfjorden fulgte Russel rundt om i verden til det aller siste.

Bertrand Russel (1872 – 1970), ble hele 98 år. Han var et rivjern med filosofiske betraktninger ovenfor statsledere over hele verden. Et utall med brev sendte han til alle toppledere. Under første verdenskrig ble han avskjediget fra sin lærerstilling ved Cambridge, og i 1918 idømt 6 måneders fengsel for pasifistisk agitasjon. Etter den annen verdenskrig advarte han i skrift og tale sterkt mot den fare han mente truet den vestlige verden fra kommunismen. Han tok likevel alltid avstand fra enhver væpnet motstand, og kjempet utrettelig mot spredningen av kjernefysiske våpen.

Bertrand Russel fikk Nobelprisen i litteratur i 1950. I 1960 ble han tildelt den store danske *Soningpris* på 100 000 d.kr. I september 1961 ble Russel dømt til 2 måneders fengsel for å ha demonstrert mot den britiske regjeringens atompolitikk. Dommen ble redusert til 7 dagers fengsel – som den vel 90 år gamle filosofen, grunnet sin helbredstilstand, sonet i et fengselssykehus.

Et av de forhold som gikk igjen under ”forhørene” av de overlevende i dagene som fulgte etter ulykken, var den bemerkelsesverdige roen og manglende panikk som gikk igjen under hele havariet og de påfølgende minutter. Det ble uttrykt at alle oppførte seg sindig - og ingen forsøkte å trenge seg frem på bekostning av andre. Dette er trolig uvanlig. En av de overlevende, høyesterettsadvokat Andreas Claussen, kunne ikke svømme – men fikk tak i skulderstopningen på dressen til kjøpmann Fredheim fra Andenes, og ble dratt av sistnevnte bort til båten. Advokaten satt i styret i DNL og kom fra styremøte i Oslo. Han fortalte senere til Adresseavisen hvordan en av mannskapet rolig og beroligende hjalp passasjerene ut av flyet. ”Heltemodig”, var karakteristikken Claussen ga, da han mener at dette besetningsmedlemmet druknet selv etter å ha reddet så mange.

