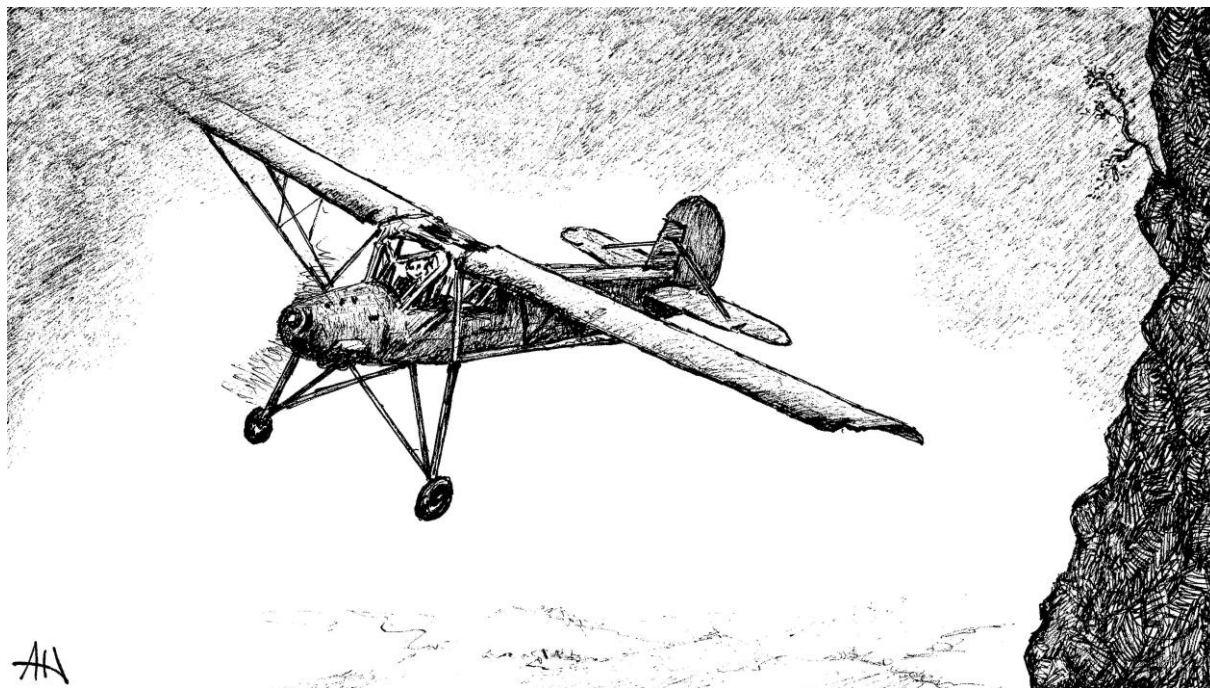


1977 Major Raaen

Han hadde rundet Forbordsfjellet nord av Stjørdal, og Værnes åpnet seg i full blomst foran ham denne vakre og lyse vårkvelden. Han kastet et blikk ned til høyre mot en gård på Skatval som for noen dager siden hadde vært gjenstand for en fuktig kveld. Det var vel noen rester av stjørdalsølet som ikke måtte gå til spille, som i og for seg ikke betydde så meget for ham. Han syntes at det av og til ble vel mye kreosotsmak, men han var ikke akkurat den som sa nei til et lystig lag, så han stilt opp – selv om han skjønte at hans elskede øl fra tiden i England ikke kom til å bli servert. Plutselig hiver Storken på seg, og han måtte raskt kompensere med litt crabbing for å holde kursen. Han ble nok truffet av litt kraftig turbulens skapt av termikken inne ved fjellsiden. Ikke overraskende eller uventet da han lå ganske så tett inntil, «cutting the corners», som det het på godt norsk. Han var vant til å kutte noen hjørner og ta direkte kurs,



en vane han hadde generelt i livet. Den lille karamellen som han og flyet fikk, skjerpet ham for noen sekunder, men så var han raskt tilbake i sin drømmeverden der han ser hvordan de store tyske hangarene på Værnes gir ham et siktemerke mot rullebanen. Selv om det nærmet seg landing og han burde konsentrere seg ytterligere, fikk han ikke ut av hodet en samtale, kalle det småkrangling, ja, mest som et veddemål – som fant sted på den nevnte festen på Skatval forleden. Han hadde jo ymtet frempå tidligere samme tanke, som han nå forsterket under det trivelige laget på gården der nede da stjørdalsølet sparket til ham. Hans påstand om at han en dag ville lande på taket på hangar 1, ruvet i storstua på den tradisjonsrike gården. Noen lo, andre kalte ham tulling, gærning og det som verre var. Han lot seg også opphisse av de som trigget ham til å prøve. Der han nå satt i Storken lot han seg irritere litt over det som ble sagt den kvelden mens stjørdalsølet slo ut den ene etter den andre. «Sannelig skal jeg vise dem», sa han seg selv og la



Kaptein Raaen 29. mai 1945

seg på kurs direkte sørover mot hangar 1. Vi er, eller kunne ha vært, litt nord av Kvislabakken på Stjørdal. I denne fingerte historien møter vi kaptein Odd Georg Raaen fra Skjelstadmark i Hegra (f. 29. juni 1908), tjenestegjørende i Luftforsvaret på Værnes. Denne tiltenkte situasjonen er kun med for å forsterke et rykte som har fått overleve i Stjørdalen, en slags vandrehistorie om at hegrasbyggen Odd George Raaen har landet med småfly på taket på hangar 1 på Værnes, eller annet hangartak for den saks skyld. Og det finnes diverse avarter for på en måte å sementere sannhetsgehalten. Noen sier at de måtte demontere flyet og heise det ned. Andre hevder at han tok av igjen. Problemet med «historien» er selvsagt dokumentasjonen, samt ingen fortsettelse. Historien stopper der, og slik er det jo vanligvis ikke med dramatiske og beundringsverdige hendelser. De har alltid et sluttkapittel med dommens fasit: fordømmelse eller gloria.



**10. mai 2019 på «Seterjalen», hvor landingen fant sted 29. mai 1945
F.v: Arnulf Gresseth, Anton Raaen og Gudmund Loar Raaen**

Odd George Raaen døde i august 1977, og etter hans døde vokste selvsagt historien, ryktet forsterket seg - så også tvilerne. I dag er det mange som hardnakket påstår at episoden fant sted, andre bare flirer av det hele. En myte ble skapt, ikke helt unaturlig da det var nettopp major Raaen den omhandlet. Og mye av debatten og tvilen har dreiet seg om hvorvidt Raaen var flyger eller ikke, et ikke så lite avgjørende spørsmål i det hele. Faktisk finnes det ikke noe bilde av kaptein/major Raaen med flyvinge på brystet. Underforstått var han ikke militærflyger. Men dette rimer ikke med påstanden om at han kom tilbake fra krigen, omtalt i lokalpressen fredag 1. juni 1945 som krigsflyger og at han landet på Seterjalen i Hegra. En ny myte var skapt, krigsflygeren landet foran sitt hjem. Mytene har overlevd frem til nå grunnet gode vekstvilkår nettopp fordi mange «gode historier» har blitt tillagt Raaen oppover årene. Vi har derfor i våre tradisjonsfortellinger blitt sittende med tre myter:

1. Raaen landet på hangartaket.
2. Raaen landet hjemme og tok av igjen.
3. Raaen var krigsflyger.

Myte 1: landingen på hangartaket.

Er det mulig? Vel, alt er vel mer eller mindre mulig, selv om det ikke er tilrådelig. Tor Nørstegård (x-lesjing), som selv har bygd sin egen Stork, og flyr den regelmessig, er ansatt som ekspert i Statens havarikommisjon for transport. Han kjenner jeg godt, og han forteller meg at teknisk er det mulig både å lande og ta av igjen fra hangartaket med en Stork. «Stork» er klengenavnet for Fieseler Fi 156 Storch, et tyskprodusert kommunikasjons- og observasjonsfly brukt under krigen. Det var lett og manøvreringsdyktig som knapt trengte noen få meter for å lande og ta av. Tor Nørstegård forteller at det var et stort antall Storker i Norge da tyskerne kapitulerte, antagelig minst 50. Disse ble malt på mange forskjellige provisoriske måter med både britiske og norske merker. De ble brukt til mye rart og uhellene var mange. Uautorisert bruk skjedde nok også, men en måtte jo kunne å fly for å "låne" en Storch. Mange Storker var slitne etter flere år med krig, og i 1946 ble alle flydyktige Storker fløyet til Kjeller. De som ble igjen ble nok gjerne brent eller kjørt på fyllinga. Det var derfor sannsynlig at det var Storker på Værnes i 1945 - 46. De åtte beste Storkene ble så overhakt på Kjeller og fordelt ut til flystasjonene i perioden 1947 - 51 (N-AB til N-AI). Disse var blå med gule vinger og norske rondeller. N-AC var stasjonert på Værnes da den ble slettet fra registeret i november 1953. Den andre Storken som antagelig endte sine dager på Værnes var N-AF som ble slettet fra registeret i juni 1952. De siste Storker fløy i Luftforsvaret så sent som til 1954. Den siste Storken på Værnes brant faktisk opp. I all hemmelighet ble Storken fraktet med lastebil til flykirkegården. De skulle teste brannberedskapen. Flygelederen i tårnet ble varslet på forhånd. Han

skulle slå alarm når de på flykirkegården sendte opp en nødrakett. Flyet ble antent og raketten ble sendt opp, men ingen brannbil kom. Etter å ha ventet i et kvarter, kjørt de selv bort til brannstasjonen og varslet om brannen! Flygelederen hadde ikke sett raketten! Og Storken brant dessverre opp! Du kan for øvrig lese om en annen Stork som befant seg i vårt område, i *Stjørdalens krønike*, bind 5, side 99-104 (pilot Walter Sigel).



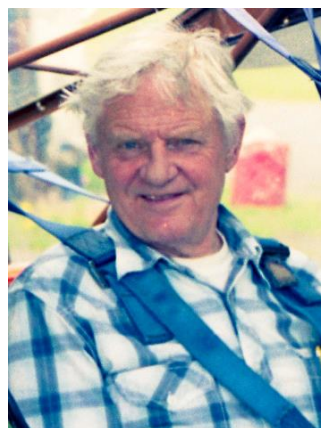
Den siste Fieseler Fi156 Storch på Værnes brant opp

Kunne virkelig Odd Georg Raaen ha landet på hangartaket? Og for den saks skyld tatt av igjen? Ja, teknisk og fordi det nettopp var «major Raaen». Han var ikke helt som andre, for å si det forsiktig. Han var litt annerledes, en solid karaktertype - som kunne være i stand til å finne på dette. Hans generelle livsmønster, krigsopplevelser, motgang m.m, kunne nok lett ha fyrt opp under hans holdninger, gjøren & laden. Han var nok en av disse typene som lett kunne «fly the flag». Men det som gjør at jeg ikke tror på påstanden om Raaens landing på hangartaket, er den totale mangel på bevis, ikke engang en dom. For er det en ting som er ganske så sikkert: hadde herr Raaen gjennomført en landing, ville han fått sparken

øyeblikkelig. Og det ville ha gitt dokumenterte ettervirkninger. Så enkelt er det! At noen i fredsdagene fløy litt uautorisert flyging er noe langt mindre alvorlig enn å lande på et hangartak. Finito! Så vidt vi vet er det nærmeste vi kommer slike «historier» at noen har hørt det fra andre, blant annet en «touch and go» på et hangartak på Bardufoss (lande og ta av i en og samme bevegelse), altså en myte. Men det som virkelig er bekreftet og dokumentert, er at Oddvar Rygg gjorde «touch and go» med en Cherokee (småfly) på Rygge. Han er en meget kjent person i flymiljøet i Norge, som jeg personlig kjenner godt fra min tid i Bodø på 70-tallet. I 1975 holdt han på å trene til et flystevne på Rygge. Da gjorde han ikke bare en *touch and go* på hangartaket der, men flere. Dette er det tatt bilder av, og det var spor i pappen på taket i mange år etterpå. Oddvar Rygg bekrefter episoden til meg i telefon den 11. mai 2019. Og han bekrefter samtidig at han har hørt om denne Raaen og hans landing på hangartaket på Værnes, så Raaen har i det minste satt spor etter seg...om ikke akkurat på et hangartak.



Oddvar Rygg gjør «touch-and-go» på et hangartak på Rygge i 1975



Oddvar Rygg

Myte 2: Raaen egenhendig landet hjemme etter krigen.

Et forhold som har forsterket at det var Raaen selv som fløy flyet hjem på besøk tirsdag den 29. mai 1945, er andre som forteller at nær slekt har sittet på med Raaen, altså vært med Raaen på flygetur med ham selv som pilot. Dette kan ikke avskrives – da det spesielt på 40-tallet, like etter krigen, var det enkelte som fløy uten sertifikat, spesielt mekanikere og andre med interesse og tekniske kunnskaper. Husk at Raaen var selv teknisk utdannet og flymekaniker, som bevitner nok en gang at han ikke var flyger yrkesmessig. Men kunne han ha tatt privat flysertifikat, såkalt A-sertifikat som det het? Nå heter det PPL, og gir deg retten til å fly småfly i godt vær. Raaen hadde privat sivilt flysertifikat, men på det tidspunktet landingen fant sted på Seterjålan var dette ikke avklart/godkjent og flyet var militært. At folk i ettertid satt på med ham er riktig, men da var sertifikatet formelt i orden.

I juni, kort tid etter at landingen og «hjemkomsten» hadde funnet sted, var det kun ti ansatte på Værnes: fem menige, major Thommesen, kaptein Anda, kaptein Raaen, løytnant Stav og fenrik Lysestøl. Lysestøl var altså eneste fenriken på Værnes. Og fra bildet av landingen på Seterjålan ser vi en fenrik, altså flygeren. En kunne derfor tro at dette var fenrik Lysestøl, men det er feil. Han var ikke flyger, men tekniker. Så hvem er da flygeren på bildene fra landingen, bilder som er tatt av Lars Bidtnes (1906-1970), tidligere ordfører og far til Tor Bidtnes? Flygeren som fløy Odd George hjem til Hegra var Egil Hagen, også bekreftet av Cato Guhnfeldt, ekspert på Spitfireflygerne fra krigen. At det var nettopp fenrik Egil Hagen (råtassen fra Toten) som fløy Raaen hjem tirsdag den 29. mai 1945 passer så godt. Raaen og Hagen hadde nok kampert mye i lag i 332-skv i England og på kontinent under krigen, bestekompisert, de var så like, av samme støpning begge to – faktisk hadde de flere likheter i

sine livsløp. Egil Hagen ble stasjonert på Værnes frem til 20. september 1945. Om Egil Hagen: se *Stjørdalens krønike*, bind 6.



*Fra landingen på «Seterjalen» tirsdag 29. mai 1945
(alle bilder herfra er tatt av Lars Bidtnes)*

Myten avlives. Det var ikke Raaen som egenhendig landet og tok av på Seterjalen den 29. mai 1945. Kaptein Raaen kom til Norge fredag 25. mai ifølge det han skriver selv i et formelt brev til Justisdepartement, og som gjenspeiles på hans rulleblad. Et interessant poeng her er at dette var på dagen fem år etter at han forlot Norge. Fenrik Egil Hagen fløy Odd Georg Raaen

direkte hjem til Seterjålan fra Gardermoen tirsdag 29. mai 1945. Personlig er jeg litt skeptisk til at de ikke landet på Værnes først. Men vi får stole på kilden (notis i Stjørdalingen), som videre kunne fortelle at Raaen hilste på familien før de fløy til Værnes, men Raaen kom tilbake til Hegra straks etterpå i bil. Videre står det at hegrasbyggen i løpet av en halv time fikk kalt sammen til en hjertelig mottakelse ved Hegramo. Her holdt lærer Vardehaug en velkomsttale, og musikken spilte. Så refereres det til at Raaen hadde vært lærer ved den norske flygeskolen i Canada og deretter vært krigsflyger i England. Journalisten skriver at Raaen holdt en tale og mintes sambygdingen Kåre Myran som hadde falt i England. Etter talen var det to minutters stillhet. Avisutklippet jeg er i besittelse av er unøyaktig da Raaen ikke var krigsflyger og Kåre Myran falt ikke i England, men utenfor Island den 5. november 1942. Det skal innskytes at Raaen avduket minnebautaen etter Kåre Myran på Flora kirkegård i 1946. Se *Stjørdalens krønike*, bind 8.

Arnulf Gresseth og Odd Georg Raaen var søskenbarn, og Odd Georg ble tidlig morløs og vokste opp hos deres felles besteforeldre på Gresseth. Arnulf (87) husker Georg fra både før og etter krigen. Det alle i bygda minnes, er selvsagt *da Odd Georg landet* med en Stork på "Seterjålan " like etter freden, nevnt foran her i dette kapitlet. Arnulf som naturligvis var til stede, erindrer at Odd Georg hilste på slekt og venner, før han festet på seg et digert revolverbelte og startet opp for å innta Værnes. De tilstedeværende skilte ikke mellom hvem som var flygeren og hvem som var passasjeren på nevnte flytur, så det naturlige ettermåle ble til at det var krigshelten og bygdas store sønn som fløy flyet. Og den feiltolkningen har levd godt i bygda frem til nå. Arnulf forteller om et sårt minne da han måtte fortelle Raaen at hunden hans, setteren "Lima", var krepert bare noen måneder før han kom hjem i 1945.

Myte 3: Krigsflyger.

Så var det påstanden om at Raaen var eller ikke var flyger. Raaen var ikke utdannet flyger i Forsvaret verken før, under eller etter krigen. Men han hadde «privatflygersertifikat» fra ingeniør Per Aas flygeskole. (Raaen hadde frem til 1. august 1940 totalt 190 flytimer). Aas var utdannet ved NTH og HFS, og drev i 1934-35 flygeskole med flytypen Kaje flere steder i Trøndelag. Han syslet også litt med luftfotografering til produksjon av postkort, forteller «orakelet i Delfi» innen luftfartshistorie i Norge, Ulf Larsstuvold, pensjonert flykaptein i Widerøe. Ulf mente at denne Per Aas hadde en datter som hadde vært ansatt på Riksarkivet i Oslo. Dermed klarte jeg å spore opp datteren Anne Margrete Aas Ranum, som for tiden bor utenfor Magnor, omtrent på svenskegrensen.



Per Aas



Ulf Larsstuvold

LN-BAI, avbildet her, er en F.F.9 Kaje I som ble bygd på Kjeller i 1922. Den ble brukt som fly nummer «41» i Hærens flyvåpen i 12 år til den ble sivil-registrert på Per Aas den 27. september 1934. Han benyttet flymaskinen som skole- og taxify sammen med sin bror Arve Aas, hvor altså de to brødrene fungerte som flyinstruktører med egen flygeskole, blant annet for Odd Georg Raaen i 1934-35 på Værnes. I flygeboken til Per Aas, som jeg har fått se hos datteren Anne Margrete Aas Ranum, er Raaens flygeturer som elev nøye dokumentert med datoer og flytimer. I 1934 var Raaen fenrik, og gikk altså på Per Aas sin flygeskole på Værnes. I oktober fløy instruktør Per Aas med elev Raaen flere turer til Meråker, Lade og Rinnleiret hvor de foretok landinger. Den 10. oktober var de en tur på Snåsa, hvor de landet på Semsøra klokken 1020. Odd Georg Raaen tok altså private flytimer. Bildet av LN-BAI skal være fra 3. januar 1935 på Værnes (etter avlagte sertifikatprøver) og viser verdens eneste sivilregistrerte Kaje, og den eneste som var modifisert med stjernemotor. Foran flymaskinen på bildet står fra høyre: flyelevene Odd Georg Raaen (A-certifikat nr. 88), Leif Stav (A-certifikat nr. 86) og Ole Enger (A-certifikat nr. 87) og lengst til venstre står instruktøren Arve Aas (bror til Per). Nevnte Leif Stav kom tilbake til Værnes som løytnant i mai 1945, og utgjorde, som tidligere nevnt, sammen med blant annet Raaen to av de fem norsk offiserene på Værnes i juni. Leif Stav og Odd Georg Raaen fulgte med unntak av krigsårene samme yrkesvei gjennom livet! Den yngre Odd Georg Raaen var troppsmekaniker ved TFA på Værnes (med Stav som sjef) til han ble avgitt/utlånt til Hålogaland Flyavdeling 1. desember 1939. To måneder senere fulgte han HFA på nøytralitetsvakt til Finnmark, og kom derfor til Bardufoss etter 9. april, og planen var å bli evakuert til Storbritannia.

Et lite sidesprang: Da Raaen tiltrådte sin tjeneste på Værnes etter krigen, ble et stort antall tyskere holdt internert, under vakt av Polar Bears. Dette til tross var det Oberstleutnant Fritz Benthin som «holdt Værnes» fra sitt hovedkvarter på Medbroen frem til 16. mai. Den 20. mai landet en Liberator med amerikanere som formelt tok Oberst Stiefel og tyskerne til fanger den 20. mai. Men som om det ikke var nok, så var det tyskerne som utøvde flygekontrolltjenesten fra kontrolltårnet på Værnes frem til 29. mai da RAF overtok. Og det slutter ikke der. Tyskere drev delvis Værnes frem til månedsskiftet juni/juli. Og så begynte «hevnen». Ca. 274 tyskere døde i Midt-Norge mellom mai 1945 og begynnelsen av juli 1946.



Oberstleutnant Benthin



Fra Per Aas sin flygeskole på Værnes i 1935, Raaen lengst til høyre

Neste år vil det bli fulgt opp med et eget kapittel om brødrene Aas og virksomheten deres rundt flygeskole etc. i Trøndelag. Foreløpig skal det kun fortelles følgende vedrørende Raaens to flyinstruktører: brødrene Per og Arve Aas: Sistnevnte kom seg til Little Norway i Canada og ble utdannet, for så å bli beordret som jagerflyger til 332-vingen i North Weald, hvor også Odd Georg Raaen var. Der møttes de altså igjen. Den 29. juni 1942 ble Arve Aas skutt ned og drept utenfor Calais, hvor han fikk en våt grav i kanalen. Hans bror Per var flyløytnant da krigen kom. Den 22. februar 1943 kom han seg til Sverige, og ble beordret som liaisonoffiser med tjenestested i England. På denne tiden gikk det en norskdrivet flyrute mellom Bromma utenfor Stockholm og Leuchars i Skottland. Den 4. april 1943 ble den fløyet av kaptein Erik Engnæs med annenflyger løytnant Oddvar Wenger og telegrafist Harald Pillgram Wilhelmsen. Om bord var det fem passasjerer, blant dem Per Aas som skulle tiltre sin stilling i London. Flyet ble skutt ned over Skagerrak/Nordsjøen – utenfor Lysekil av en tysk nattjager klokken 0325. Alle omkom. Hjemme i Norge satt ei lita datter på vel to år og ventet på pappa, nemlig Anne Margrete. Et annet sted i Norge satt også ei lita jevngammel tulle og ventet på sin pappa. Hennes pappa var Arve Aas.

Odd Georg Raaen fikk sin befalsopplæring og mellomteknisk utdanning ved Festningsartilleriets befalsskole på Ocarsborg i perioden 1925-30. Deretter kom han til Kjeller den 15. september 1930 for å gjennomgå blant annet 2-årig mekanikerskolen for Hærens flyvåpen. Så gjennomførte han Artielleriets radioskole på Oscarborg i ett år. Så ble det mer teknisk utdanning på Kjeller og Kongsberg våpenfabrikk, før han den 1. januar 1937 kom som fenrik til Trøndelag Flyveavdeling på Værnes. Han var da gift med Henriette Jørgine Klock (1915-1978). Hun var født i Trondheim, men vokste opp i Bergen. De fikk en datter: Gunvor Mette, som ble kalt Lillemor. Raaen ble så beordret nordover til Hålogaland flyavdeling på Seide i Tana med virkning fra 10. januar 1940 med stilling som teknisk sjef for en ving med Fokkere på nøytralitetsvakt. Ved krigsutbruddet ble han forflyttet til Bardufoss, hvor de opererte fra diverse jorder og fjellvann. I april 1940 deltok han som fenrik i kampene i Nord-Norge. I begynnelsen av mai ble han beordret av major Ole Reistad (da midlertidig sjef for Hærens flyvåpen) til England for å overta noen jagerfly som var ment å brukes i krigen i Nord-Norge. Det ble altså bestemt at han i lag med flere skulle evakueres til England.

Dit kom han også, men først etter at skipet han var om bord i, det polske troppetransportskipet «Chrobry» ble angrepet av to tyske fly, bombet og senket gjennom tre fulltreffere natten til den 15. mai ute i Vestfjorden. Raaen hadde kjørt lastebil til Sørreisa med noen flygere, og videre med båt til Harstad. Da «Chrobry» ble truffet ble flere drept. Raaen selv ble såret og reddet, men mistet alt han hadde der han sto i kun benklærne sine. Og som det ikke var nok, forsvant alle hans eiendeler fra Kirkenes, Rundhaugen i Målselvdalen og Bardufoss, da disse skulle bli sendt hjem til Stjørdal. Dit kom de aldri, og så sent som den 17. september 1953 søker kaptein Raaen Justisdepartementet om erstatning for de eiendeler han hadde mistet. Etter senkningen forlot O. G. Raaen, ifølge hans offisielle rulleblad, Norge igjen den 25. mai og ankom Dumfries i Skottland, hvor han var frem til 14. august. Dog skriver han selv i et brev fra 1953 at han forlot Norge igjen den 20. mai, mens annen kilde sier 18. mai med skipet MS Batory.

Den 1. september blir Raaen løytnant. Så gikk veien til Toronto og Muskoka i Canada. De første måneder av 1941 var han ved Curtis flyfabrikk, Buffalo, NY og Ranger motorfabrikk på Long Island. Så var det tilbake til Toronto som instruktør. I 1942 var Raaen elev hos Cornel og De Havilland. Deretter ble han flyteknisk offiser ved flygeskolen i Muskoka. I siste del av 1943 var han hos Canadian Pasific Airlines, og var med i et prosjekt i Edmore og

Whitehorse i Canada og i Fairbanks i Alaska, for å studere operasjoner i kaldt vær. Odd George var nå en offiser med svært solide og mangfoldige kunnskaper på en rekke flytyper. Meget godt og høyt teknisk utdannet.



Bilde tatt under krigen, kapt. Raaen lengst bak/oppe til venstre

Den 7. januar 1944 reiser Raaen til England, med beordring til Rolls Royce flyfabrikk for å lære seg Spitfire'n teknisk. Den 9. februar tiltrer Raaen den nyopprettede 132 Airfield Wing. Betegnelsen 132 luftving styres i dag fra Ørland, men har altså røtter tilbake til andre verdenskrig. 332 (Norwegian) Squadron kom til North Weald 19. juni 1942, der 331 (Norwegian) Squadron allerede hadde vært stasjonert noen uker. De to norske skvadronene ble slått sammen med 121 (Eagle) Squadron og 222 Squadron i North Weald Wing. North Weald ligger i Epping, Essex, 27 km nordøst av London. I forbindelse med de alliertes invasjonssforberedelser, ble luftvingen 1. november 1943 omorganisert og omdøpt til 132 (Norwegian) Airfield. Vingen var fra da av en del av RAFs 84 Group, 2. Tactical Air Force (2TAF). I luftvingen inngikk også 66 Squadron. Hele den nye 132 Airfield ble flyttet fra North Weald den 31. mars 1944 til Bognor Regis ved kanalkysten i Sussex, vel 10 mil fra London og ble hetende NO 132 (N) Wing. RAF gikk i mai 1944 vekk fra bruk av Airfield som betegnelse på luftvinger, og 132 fikk derved betegnelsen 132 (Norwegian) Wing. Odd Georg Raaen ble kaptein den 22. juli 1944. Ledende tekniske offiserer var major S. Barkald, kapteinene H. B. Knudsen, O. Unhammer (sjef B-laget) og Odd Georg Raaen (sjef A-laget), samt løytnantene G. Annerløv, Rolf Bjarne Jønsberg og Nils Stockfleth Beck Klykken. Alle var inspirerende og fagmessig dyktige sjefer, heter det seg. De ble kalt «The Plumbers Union». Odd George Raaens skvadronsjef en stund under krigen var Helge Mehre, hvis bror var bombeflyger Halfdan Mehre med tilknytning til Værnes før krigen, blant annet kjent for havariet ved Huldervolden i 1934, se *Stjørdalens krønike*, bind 5, side 50. Gjennom invasjonen og tiden som deretter fulgte, var Raaen med i fremste rekke i lag med sin ving og fulgte deres operasjoner i Frankrike, Belgia, Nederland og Tyskland.



Tøffingen og sjarmøren Raaen under krigen

Vingen ble oppløst på Kjevik 25. november 1945. I alt hadde 537 mann tjenestegjort ved vingen i løpet av krigen. Først i 2002 gjenoppsto begrepet luftving i Luftforsvaret, da i forbindelse med en omorganisering av våpengrenen. I dag er 132 luftving Luftforsvarets operative avdeling ved Ørland flystasjon og Luftforsvarsbase Bodø med Stasjonsgruppe Bodø (Bodø hovedflystasjon ble lagt ned 1. august 2016). Luftvingen utgjør et samlet kampflymiljø for Luftforsvarets jagerflyskvadroner.

For sin innsats i ww2 fikk Raaen tildelt Haakon VII's 70-årsmedalje, deltakermedaljen med rosett, the 1939/45 Star, France and Germany Star og Defence Medal.

I Cato Gühnfeldt sin Spitfire Saga, bind VI, forteller jagerflyger Eivind Tjensvoll i 331-skvadron fra dagliglivet i Belgia under krigen at han var med kaptein Raaen på besøk i Grimbergen, hvor Raaen hadde funnet en enke som både serverte og solgte egg. Tydeligvis hadde Raaen skrudd på sjarmen. I samme bind forteller skrogmekaniker Per Sundsbakk at sjefen for 6631 Servicing Echelon, kaptein Odd George Raaen, hadde samlet personellet til oppstilling på en erobret flyplass (B-33 Campneuseville) og advart mot tyskere i området. Raaen lovet at de som fanget en tysker, død eller levende, skulle få en ukes permisjon. I følge en oversikt jeg sitter på hadde Raaen 106 norske teknikere under sin kommando i 6331 Servicing Echelon da de entret Frankrike den 19.- 22. august 1944.

Jagerflyger Rolf Colling fortalte fra tiden i Falaise i Frankrike at Raaen utenpå sin uniform hadde en tøff lærjakke med sølvdistinksjoner. Noen amerikanere skjelte ham kraftig ut fordi han kunne bli tatt for tysker. Raaen tok for øvrig med seg et krigsbytte, en skrivemaskin, fra den berømte borgen Château de Falaise. Byen, som var Vilhelm Erobrerens fødested, er også kjent for den såkalte Falaiselommen, der de allierte i august 1944 lyktes å omringe og tilintetgjøre to tyske arméer. Kaptein Raaen var midt oppe i dette, og det er vel ingen tvil om at nettopp Falaise ga mange allierte enorme mentale påkjenninger, traumer som ga utslag i

mareritt resten av livet og indirekte ga dem et banesår. Så tøft var det. Kanskje er det her vi finner årsaken til Raaens humør og livsmønster etter krigen?

Nervene var selvsagt på høykant, og Willy Roger Gudmundsen, f. 22.10.1922 – d. 16.09.2019, har fortalt i Cato Guhnfeldts bokserie at kaptein Raaen og han selv trodde de en natt ble angrepet av tyskere, og ga kraftig og heftig motstand ved å tømme sine magasiner ut i nattemørket. Men da det lysnet av dag var tyskerne blitt til store belgiske bryggerihester. Skuddene hadde gått under buken på dem.

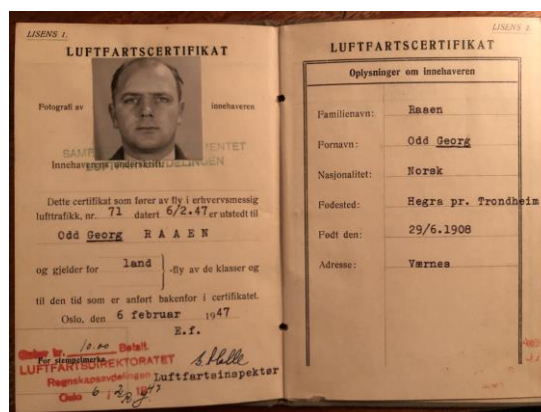
Etter krigen tiltrådte Raaen som teknisk sjef på Værnes den 1. juni 1945. Fra 1. november 1953 var Raaen sjef for Forsyningsgruppen, en stilling han hadde inntil han gikk av med pensjon 30. juni 1973. Han døde 28. august 1977, 69 år gammel. Et mangfoldig, men hardt liv var bragt til en slutt.

Men vi skal ikke gjøre oss helt ferdig med Odd Georg Raaen som flyger. At det har oppstått en viss usikkerhet rundt hans flygerstatus er lett forståelig ut i fra at han lærte seg å fly i en tid som vel kan sies å være preget av «overganger». Det var Hæren og Marinens Flyvåpen som utdannet sine flygere og hadde et system på sine «sertifikattildelinger». Det sivile ble etablert gjennom ulike ordninger, og et forsøk har senere blitt gjort på å rangere det hele gjennom at Roald Amundsen visstnok ble tilkjent det første sivile flysertifikatet i landet, en ikke like vellykket utsjekk for å si det litt ertende. Luftfartsdirektoratet ble etablert permanent først i 1946 og det hele kom inn i ordnede forhold for privatflygingen. For Raaen betød det at han ble en kasteball i en overgangsperiode mellom det militære og det sivile, spesielt i og med at han var ansatt i Forsvaret. Little Norway er for mange synonymt med norsk militær flygerutdanning under krigen. Men dette er ikke ensbetydende. Little Norway utøvde også teknisk utdanning, og Raaen kom nok med sin førkrigs-tekniske utdannelse over til Canada for å spesialisere seg flyteknisk. Han ble som nevnt senere teknisk sjef under krigen og på Værnes etter krigen.



Lt. Raaen hadde i Little Norway en tam bjørn som han «opptrådte» med. Den kunne blant annet drikke av en colaflaske. Her viser han bjørnen til kronprins Harald. Bak kronprinsen står kommandanten, oberstløytnant Ole Reistad

I Canada fulgte Raaen opp sine bevitnede flygerferdigheter fra 30-tallet hos Aas flygeskole, og han flyr 4. juli 1941 opp til sivilt, kanadisk privatflygersertifikat og får etter hvert typeutsjekk på fire flytyper. Se bilder. Da Raaen kom hjem etter krigen ville han og mange andre opprettholde sine ferdigheter og myndighetene innså at dette måtte systematiseres, og Raaen fikk nytt norsk privatflygersertifikat fra det helt nyopprettede Luftfartsdirektoratet den 6. februar 1947. (Skillet mellom privatflygersertifikat, A-sertifikat, senere PPL, og Trafikkflygersertifikat, B, og C-sertifikat, kom allerede rundt 1930). Raaen fløy nok enkle, mindre sivile flytyper, men en kan ikke utelukke at han med sin bakgrunn og stilling i Luftforsvaret i en mer uformell tidsepoke også fikk låne en Fieseler Storch, Piper Cub eller Cessna Bird Dog. Raaen hadde jo typeutsjekk på Piper Cub og Fairchild Cornell fra Canada.



En som jobbet sammen med Raaen, og som kjente ham utmerket, har skrevet følgende i et notat om Raaen: «*Han var en aktet teknisk sjef og som kunne sine saker*». Dertil ble følgende statement tillagt: «*Det var for mange puber*». Her ligger selvsagt hunden begravet, men gjennom mine samtaler med de som kjente Odd George Raaen, var han på ingen måte avhengig (alkoholiker). Undertegnede hadde på 70-tallet en kollega, som tidligere hadde vært jagerflyger. En meget dyktig så dann. Men ved to halvlitere i messa så ryddet han stedet for både personell og møblement. Han fikk sparken. Så klarte han på et merkelig vis å komme seg på flygelederskolen. Han ble en meget dyktig flygeleder også, men dessverre fortsatte han å rydde messer og puber. Han fikk sparken på nytt. Sist jeg møtte ham på 70-tallet kjørte han buss. Han var en alle tiders kar, utrolig dyktig, snill og likanes person. Men han hadde nok omskrevet kuppenn's «*to indre og vekk m'n*». Hos Raaen ble det: «*To halvlitere og vekk med alle*». Siden jeg ikke kjente Raaen, kun gjennom omtale fra andre, har jeg inntrykk av at Raaen var av samme støpning som min tidligere kollega. Vi kjenner alle typen. For Raaen kunne dette føre til at hans forhold til klokken ikke alltid passet verken sommertid eller vintertid, eller omvendt.

En av Raaens arbeidskollegaer har skrevet ned følgende historie om Raaen: Under sin tjeneste i England under krigen hadde Raaen en skvadronsjef som alltid avsluttet sine reprimander med en avart av setningen: «*dra til helvete*». For å unngå «*banningen*», brukte skvadronsjefen ordet: Alaska: «*dra til Alaska*». Da Raaen ikke kjente sin nye skvadronssjef, og fikk sin første tordentale fra ham, avsluttende med: «*dra til Alaska*», ble Raaen borte. Det ble iverksatt leting, men Raaen var borte i flere dager. Det hevdes faktisk at han dro til Alaska. Da han kom tilbake, ble han selvsagt innkalt til ny reprimande, hvor Raaen bedyret sin uskyld ved å henvise til at han kun fulgte ordre: Skvadronsjefen ble så sint at han spyttet ut av seg: «*Ha deg ut, og vil du, så gå til en pub, så jeg slipper å se deg*». Det skulle han selvsagt aldri ha sagt. Raaen ble borte i mange dager, og de fant ham i en arrest for å ha kastet ut alle møbler i

en bar, samt barkeeperen. Jeg har vel ikke akkurat tro på at Raaen dro til Alaska, selv om kilden bedyrer at dette er sant, men episoden betegner Raaen i en slags fellesnevner.

Militært taktisk sett, fortelles det at Raaen stanset omtrent alene et tysk motangrep mot en flyplass de allierte hadde besatt på kontinentet etter D-dagen. Da ledelsen ville trekke seg tilbake, kommanderte Raaen sine mekanikere til å løfte opp halepartiet på en del tjenesteudyktige Spitfire jagerfly som sto der, slik at de kom i et horisontalplan. Dermed kom mitraljøsene i mannshøyde vannrett og de fyrte av mot overrumpede angripere, som trakk seg raskt tilbake og forsøkte seg ikke mer. Den smarte Raaen fikk stor anerkjennelse for sitt mot og tankesett.



Høvdingen av Almovatnet

Da engelskmennene kom til Værnes sommeren 1945, ble Raaen på en måte en liaisonoffiser, som også lett gled over i rollen som velferdsoffiser. Det passet ham utmerket. Da ble det mulighet for et lystig lag både titt og ofte. Og engelskmennene fløy inn rette sorten hva gjaldt drikke, for å si det slik. Fra sine guttedager var Raaen kjent på de ulike fiskeplassene, og en dag tok han med seg noen engelske offiserer til Johan Arnt Almotrø for å fiske i Almovatnet. Det ble vel et litt for langt vorspiel med mye sterk drikke, og Johan Arnt mente vel omsider at de burde kansellere sin plan om å fiske. Men Raaen aktet å fullføre sitt oppdrag, og det måtte gå som det gikk. Båten gikk selvsagt rundt. Engelskmennene klarte å svømme i land, men Raaen var borte. Alarmering ble iverksatt. Utpå dagen var stemningen deretter. Situasjonen var meget kritisk og svært alvorlig. Etter mange timer kom bondekjerringa på nabogården på andre siden av Almovatnet løpende. Hun hadde funnet en sovende mann i en fórbås. Raaen hadde svømt motsatt vei, til andre siden og dryppende våt hadde han sovnet i fjøset på gården. Det var nok kun Raaen som kunne klare å sove i en slik forfatning, og han husket ingen ting. Om kvelden arrangerte engelskmennene ny stor fest i messa, hvor Raaen ble kåret og presentert som *Høvdingen av Almovatnet*.

Dagen derpå narret Raaen de samme engelskmennene til å tro at folk i Norge livberget seg ved potetsetting i bratte åser. Det var om å gjøre å plante de så bratt, at da innhøstingen kom var det kun å ta hull på nederste potetkålen så rant alle potetene ned i sekken under. Det trodde ikke engelskmennene på, så Raaen tok de med opp til ei lita stue broren Rolf hadde i Sondalen, under krav om at engelskmennene tok med nista. Og da nista for det meste var flytende, ble det ny fest, og snart var alt om poteter glemt.

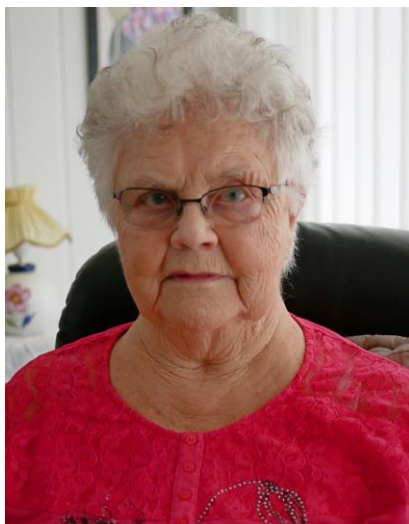
En stund da det var litt knuter på ekteskapet, bodde Odd Georg hos sin far på Hegramo. I nabohuset hadde min kilde en hybel og han spurte om han kunne få sitte på med Odd Georg eller Olav til Flystasjonen, hvor de alle jobbet. Men det ble med kun få turer. Raaen var en råkjører, samme tempo uansett føreforhold. Og alltid forsinket. Da han i sin gule Opel nesten kjørte ned bonden på Berri, ble det for meget for min kilde, som deretter valgte å sykle til og fra. Og dette bringer oss over til bilkjøringen til Raaen. Det var selvsagt ikke så mange som hadde egen bil på den tiden, og trafikken var deretter. Hvilken tilstand Raaen var i kan sikkert også diskuteres, men straks etter krigen var det ikke så mange som brydde seg som slikt. Reidun Monstad forteller meg at de som småbarn alltid fikk sitte på med Raaen, hvilket var gjevt, selvsagt. Men som Reidun sier det til meg: «Jeg skjønner ikke at våre foreldre tillot oss å sitte på med ham».



Major Raaen var meget omtenksom og snill med barn

Og dette bringer oss videre til hva både Reidun og andre tidsvitner har sagt om Raaen. «Han var en utrolig snill mann - så god på bunnen». Reidun Monstad forteller at Raaen alltid var snill med ungene i Skjelstadmark. Han ga de av det han hadde, selv om han kanskje kunne trenge det selv. Raaen var nok som flere av hans kategori, ganske stor i kjeften - og overfor de som ikke kjente ham, noe direkte. Men han forsvarte deg, var snill og omtenksom - et gjennomført godt menneske. Raaen hadde taket på damer og det kunne nok bli noen lystige lag litt for ofte. Men det var, og er, han ikke alene om. Og ifølge fortrolige notater fra en som hadde Raaen som sjef, lå det en bakenforliggende årsak. Det sies at Raaen var ganske så langt fremme i fronten under krigen og opplevde forhold han vanligvis ikke snakket så mye om. Omgivelsene former oss all som mennesker, selv tøffinger som major Raaen. Ref. slaget om Falaise.

Thomas Isefjær var på Værnes i to perioder som adm-offiser, nå pensjonist og bosatt på Stjørdal. Han møtt Raaen første gangen i 1957. Isefjær kjente ikke til at Raaen hadde noe problem med sin tjeneste, tvert om var Raaen meget sterk faglig, dyktig og arbeidsom. Det fortelles at der andre ga opp, ga aldri Raaen seg. De kunne se ham i lys av noen lamper under et fly hvor han mekket og mekket til langt utpå natta, - for Raaen var et problem nemlig til for å løses der og da. Det hang igjen fra krigen.



Reidun Monstad 11. mai 2019



Thomas Isefjær 13. mai 2019

Tidligere ordfører i Malvik, Asbjørn Nøstmo, var en gang vaktkommandør inne på Værnes da Raaen kom sjanglende og ville inn, skjønt han knapt nok visste hvor han var. Den godeste Nøstmo hadde ikke noe valg, annet enn å gi Raaen overnatting i kakebua. Det reddet nok ikke Raaen bare den gangen.

Grunnet Raaens generelle livsstil, bevirket nok det til at Raaen ikke fikk opprykk til høyere grad. Han kom tilbake fra krigen som kaptein, hvilket på den tiden var en meget brukbar grad, spesielt som teknisk befal. Men der ble han stående. Flere syntes synd på Raaen, og da hans kullkamerater var kommet på oberstløytnants grad, tok befalsforeningen inne på Værnes å forfatte et brev direkte til forsvarsministeren. Kaptein Raaen fikk da opprykk til major den 1. november 1953.

Jeg har hatt meget god kontakt med ett av Raaens barnebarn, Roger Raaen Pettersen, som vokste opp i Råde. «Jeg var svært glad i bestefaren min», skriver han til meg og minnes med glede sommerukene han i barndommen tilbragte hos sin bestefar på Stjørdal. Roger forteller at bestefaren aldri snakket om krigen, men vet at bestefaren nok hadde gitt uttrykk at enkelte episoder på kontinentet hadde påvirket ham. Bestefaren skrøt heller aldri av sine "meritter" og Roger opplevde ham aldri som brautende og stor i kjeften. Igjen er vi tilbake til Raaens gode og snille forhold til unger.

Roger Raaen Pettersen sier det videre slik: «Min bestefar var ikke bare god og snill innerst inne, men tvers



Barnebarnet Roger Raaen Pettersen

igjennom. Jeg så han aldri sint eller hørte aldri han snakket vondt om noen. Han forgudet min bestemor og skjemte henne bort. Min mor hadde heller aldri noe vondt å si om sin far. Min bestefar fortalte en gang om sin mangeårige venn Bård Gimnes, som det meste av sitt yrkesaktive liv var fotograf på Værnes og hadde ansvar for fotoarkivet der. Han ble beordret til å måtte flytte fra Værnes med sin familie, bl.a. med sin thalidomidrammede sønn. Min bestefar begynte å gråte over avgjørelsen i et stabsmøte og avgjørelsen ble omgjort slik at Gimnes allikevel fikk bli på Værnes med sin familie».

Barnebarnet Roger Raaen Pettersen er utdannet lege/psykiater og bosatt i Oslo. Han er gift med Torild Steen Pettersen, og de har tre barn: Pernille, f. 1988 – lege, Rasmus, f. 1989 – arkitekt og Sebastian, f. 1995 – som driver med salg.



Major Raaen var en populær kar

Jeg vil driste meg til å si at det er en viss likhet mellom skjebnen til major Raaen og Shetlands-Larsen, hvis familie Raaen ble gift inn i, i og med at hans kone Henriette Jørgine Klock hadde en tante i Bergen som het Margit og var gift med Aksel Larsen, bror av Shetlands-Larsen. Både Raaen og Shetlands-Larsen gjorde en stor innsats på hvert sitt område under krigen, hvor de begge var utsatt for stort press og påkjenninger. Etterpå fikk de ikke den anerkjennelsen de fortjente.

Den 14. desember 1944 skriver den kjente og aktede Ole Reistad et brev til Raaen, hvor han avslutter med følgende ord: *«De har alltid vært en meget positiv mann og det gleder meg meget å se at de holder samme linje fortsatt»*.

På Stjørdal er major Raaen en legende. Han var en fargeklatt. Utallige er de historier som tilknyttet major Raaen, noen sanne, andre mindre sanne. Noen har vokst med årene, slik det er normalt med helter og dramatikk. Det er selvsagt historier og hendelser som det kunne vært skrevet om, og det er haugevis med historier som vi verken trenger å skrive om eller bør rippes opp i, og som av ulike årsaker ikke har noe på print å gjøre. Slekt og venner har ikke noe å skjemmes over. Major Raaen har ufrivillig gitt navnet sitt til en av Stjørdals mest diskuterte myter, nemlig hans «landing på taket på hangar 1». Vi trenger slike myter, vi trenger slike som major Raaen. Jeg har blitt stolt over å være sambygding med Raaen. Major Raaen ruver i vår nære og mangfoldige historie. Verken Raaen, livet eller Stjørdalens historie er A4. Det var bare en major Raaen.



The one and only: major Raaen