

1961 Hollenderhølet

En vakker høstdag i 1985 holder en bulldoser på med det som kunne fra E6 betraktes som et rent rutinearbeide. Folk som kjørte til og fra jobb i denne perioden hadde lagt merke til at Stjørdal begynte å vokse sør av Sutterøleiret og vest for Tangen. Noen hadde vel så vidt registrert at kommunen aktet å utvide industriområdet og legge til rette for en næringspark, hvis håp var å tiltrekke seg bedrifter og arbeidsplasser. I ettertid må en vel si at kommunen lyktes ganske så bra, hvor Statoil nå ønsker velkommen som første dominerende bygget på det nye platået kalt Tangmoen. Bulldoseren hadde beveget seg nærmere det massive røret som spydde ut omkring 1 500 kubikk vann og sjøbunn i timen, under meget gunstige forhold opp til 2 000 kubikk. Sjåføren var en rutinert ringrev, som mestret disse kjøredoningerne på flere tonn. Plutselig er det som om jorda gir etter, tyngdekraften tar overhånd og sjåføren gjør de vante grep, som om han fulgte sjekklista i cockpiten på en stor Jumbojet. Men denne gangen er det ikke samsvar mellom ønske og fasiten. En bulldoser er i utgangspunktet en trygg arbeidsplass, et fundament i seg selv. Men nå blir bulldoseren som et aspeløv. De enorme massene gir etter for trykket fra spruten fra det store røret, og mest løfter bulldoseren ut i sjøen. Sjåføren vet hva som venter. Stopper ikke doningen, vil han bli levende begravd i løpet av sekunder. Han ser døden i øynene. Plutselig stopper enhver bevegelse. Bulldoseren er en millimeter fra undergang, sjåføren ett sekund fra å bli "sementert". Dagen var i september, året var 1985 og sjåføren var Hans Olaf Ekren.

Nærmere døden har aldri noen vært på Tangmoen. En annen vakker sommerdag, denne gangen i 2009 er undertegnede i lag med Hans Olaf Ekren og John Modulf Sandvik på åstedet for det som kunne blitt Ekrens siste hvilested. Vi hadde satt oss ned ved et av friluftsbordene langs promenaden på Tangmoen for å snakke om "Hollenderhølet". Til å begynne med er det John Modulf som holder samtalen i gang. Hans Olaf stirrer kun ut i sjøen, vel vitende om at akkurat her



kunne hans liv blitt berøvet for 24 år siden. Det sliter i hjernen og nerver. "Det ville tatt under fem sekunder og gravlagt hele bulldoseren", sier han halvhøyt. "Du aner ikke hvor mye og fort massen kom ut av røret", følger Sandvik opp. På denne måten blir en utskremt skribent virkelig skremt, og de tar meg med inn i en for meg temmelig så ukjent verden: oppmudring. Men la oss begynne fra begynnelsen, nemlig Hollenderhølet - et hull de færreste har hørt om. Og de som har registrert navnet, vet kanskje ikke helt hva som ligger bak eller for den saks skyld hvor dette "hølet" (hullet) er.



Ragnar Halle var med den gangen Hollenderhølet ble til



Viggo Raaen fant flyfotoet på finn.no's kart-tjeneste

Den ivrige leser vil nå tro at Hollenderhølet er utenfor Tangmoen, men slik er det ikke. Vi skal tilbake til 1960-61 i forbindelse med forlengelsen av rullebanen på Værnes. Skulle Værnes overleve som kommende flyplass for Trondheim og Trøndelag, og ha en sjanse mot sine konkurrenter (Heimdal og Lade), måtte NATO's krav fra Paris den 17. desember 1958 om ytterligere 1 500 m rullebane oppfylles. Stortinget og Trondheim bystyre hadde gravlagt Værnes flere ganger, og når tunge aktører som SAS og Luftfartsdirektoratet (AVINOR) mente at Værnes aldri ville bli en tilfredsstillende lufthavn for Trøndelag, så det mørkt ut. Men så spyttet amerikanerne inn penger, og lokale entreprenører fikk gode kontrakter, blant andre brødrene Halle. Men det var et forhold som trønderne og andre norske selskap ikke mestret, nemlig oppmudring. Og hvem var, og er vel bedre på dette enn nederlenderne, som i seg selv lever under havets nivå, takket være nettopp oppmudring. Dermed ble det innledet et

samarbeid mellom et nederlandsk firma og brødrene Halle. Etter at Stjørdalselva fikk nytt utløp den 11. august 1960, og det gamle elevløpet fikk "satt seg" noen måneder, kom et firma nordover fra Holland. I noen hektiske dager la disse flatlandsfolkene fra seg både sine tresko og tulipaner, og grov seg ned i Stjørdalselvas gamle løp noen meter utenfor Langøra, rett vest av busslomma på E6, hvor gang- og sykkelveien kommer ned fra Værnesmoen på vei mot tunnelen under rullebanen.

Her grov de opp enorme masser. Stedet vises best fra lufta (se bildet), hvor hullet graver seg sakte, men sikkert inn i Langøra den dag i dag. Kanskje bør noen snart gjøre noe før Langøra forsvinner ned i hullet? En annen fremtoning som vises godt fra lufta, er deler av en pram (se bildet), og noen vil ha det til at dette er en mudringspram som tilhørte nederlenderne i 1961. Men det er ikke riktig. Prammen har ikke noe med verken flyplassen eller Hollenderhølet å gjøre. Prammen ligger også i det gamle elveløpet, men på sørsiden av flyplassen, rett utenfor der veien fra Værnes



kommer ned på E6. Noen har hevdet at prammen ble benyttet av Vegvesenet da arbeidet med den nye broa over Stjørdalselva pågikk i 1994/95 (veien ble åpnet den 18. oktober 1995). Men det er ikke riktig. Farkosten ble trolig benyttet av et firma da Kjell Adserøe mudret opp arealet mellom gamle E6 og jernbanen, arealet som nå huser Hellsenteret og Rica Hell Hotel. Muligens gikk firmaet konkurs. Vegvesenet gjorde imidlertid et forsøk på å fjerne prammen, men måtte gi opp da den var full av sand. Vegvesenet kappet dog av og fjernet det som stakk opp av Stjørdalselva. Ref. Hågen Ven, Statens Vegvesen.



Etter at kommunen påbegynte et tilsvarende oppmundringsarbeide av Tangmoen i 1985, flyttet begrepet *Hollenderhølet* seg blant enkelte nordover. Men dette er ikke riktig bruk av begrepet hva gjelder stedsangivelse, men forståelig nok - siden det igjen var nettopp hollendere som ble engasjerte. Hollenderne hentet denne gangen masse fra ulike steder i det gamle elveløpet og utenfor Tangmoen. Men Hollenderhølet er altså ene og alene fra 24 år tidligere og kun noen meter nord for rullebanen.

I 1985 ble John Modulf Sandvik engasjert av kommunen for å bistå med planeringen av det 120 mål store Tangen industriområde. (John Modulf Sandvik døde den 31. januar 2010). Hos Sandvik jobbet Hans Olaf Ekren, hvilket er forklaringen på hvorfor han var til stedet den dagen i 1985. Senere skiftet Ekren jobb, og er i dag ansatt i Nettbuss som bussjåfør - og et kjent ansikt i vårt bybilde.



John Modulf Sandvik og Hans Olaf Ekren, 28. juli 2009

Hollenderne bodde på Misjonshotellet, men ble ganske så godt kjente med datter til Sandvik, som behersket språket. Derfor ble det et nært forhold mellom nederlenderne og familien Sandvik. John Modulf forteller at utlendingene virkelig kunne jobben sin, og at der hersket

ikke akkurat noen arbeidsmiljølov og arbeidstidsbestemmelser. I et intervju med den lokale pressen uttrykte skiftleder G. L. Wielaard det slik: *"Vi må jobbe 168 timer i uken for ikke å tape tid og penger"*. En litt forledende uttalelse kanskje, men for de som er kjappe i hodet så betyr det 24 timer i døgnet. Sandvik erindrer at det var stort tempo og mye kjefting fra arbeidssossen (ikke Wielaard). Ja, det ble så mye til slutt at vedkommende ble innklaget og sendt hjem til Nederland.

Hollenderne bestod av 16 mann fordelt på de to mudringsprammene "Mercurius" og "Hardinxveld". Til sammen skulle de pumpe opp en halv million kubikk masse fra elve- og sjøbunnen. Fra prammen ble sanden pumpet gjennom en rørledning inn mot land. Via to-tre "sideveier" ble massen spydd ut innenfor steinmoloen. Vannet som fulgte med, ble ledet gjennom et dreneringssystem tilbake til fjorden. Ved planleggingen trodde kommunen at de først ville bli ferdige til påske neste år, underforstått: ta mangfoldige måneder. Beregnede kostnader var ca. 10 millioner. Massen viste seg raskt å være passe grovkornet, sjelden tørr og fast, og planeringen kunne begynne med en gang uten mest å vente på at massen "hadde satt seg". Nye anslag ble raskt gjort og en så for seg at arbeidet ville kun ta et par måneder, mens nederlenderne mente de ville klare alt på tre uker. Rådmann Kittil Sønstebø, kommuneingeniør Ole Hagen og næringskonsulent Arne Minde gned seg fornøyd i hendene. Her sparte kommunen virkelig på krona. En mudringspram kostet tross alt kr 80 000 i døgnet. Mye penger den gangen!



Faksimile: Stjørdalens Blad

Vi kan ikke forlate Hollenderhølet før vi har nevnt Stjørdals første ubåt. Da skal vi tilbake til et av de første årene etter at Hollenderhølet ble dannet. Det hadde seg slik at Modulf Korsveien etter 10 år som lastebilsjåfør, fikk seg løyve som drosjeeier i 1956, et virke han skulle utøve de neste 41 årene, - et kjent ansikt i Stjørdalen. Først på 60-tallet ble det noen "gode dager" for de få som kjørte taxi, skjønt ordet "taxi" var vel ikke tatt i bruk her i dalføret enda. Det ble plutselig busstreik, og drosjene fikk virkelig kjørt seg mellom Værnes og Trondheim. Ikke var de kanskje så nøye på arbeidstidsbestemmelsene den gangen, så det ble noen ekstra kroner i pungen. Modulf investerte litt av overskuddet i en større båt, ja - i en sjark (fiskebåt), med tanke på å hjelpe en kamerat på Hell som ønsket å begynne med litt fiske for å spe på næringen. Båten het "Glimt". Den ble over et lengre tidsrom liggende på Sutterøa, hvor den lå litt utsatt til, og ble raskt fylt med vann.

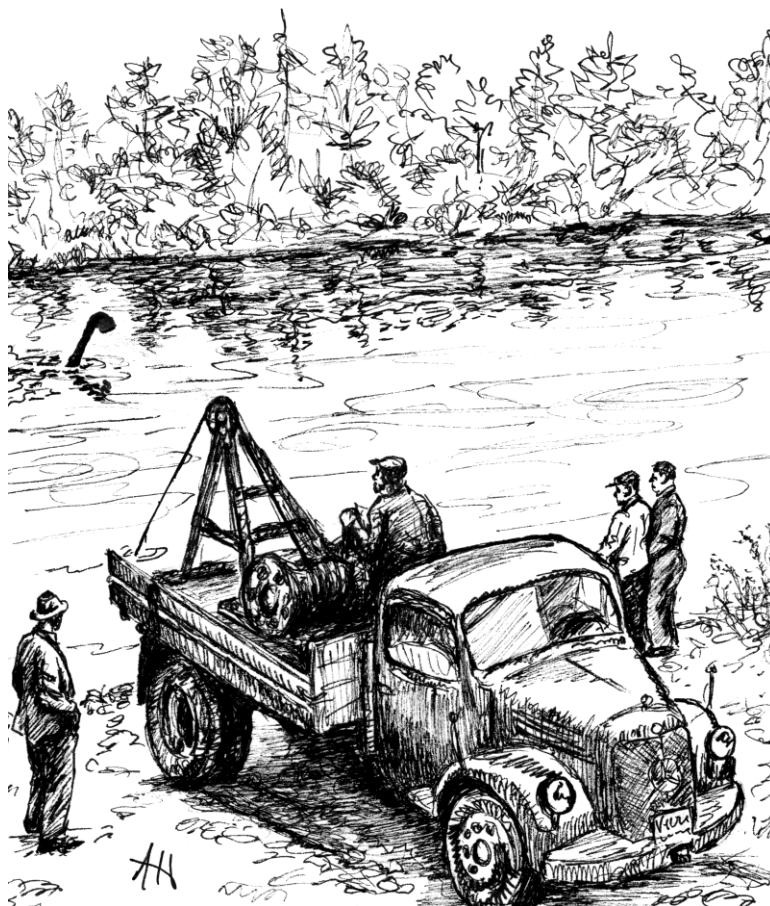
Modulf ville derfor flytte båten opp i Stjørdalselva, hvor han visste det var dypt - og hvor båten fikk ligge i fred. Han fikk en kompis til å slepe båten på floa til Hollenderhølet. Så var det å få ut vannet. Birger Moen skulle hjelpe ham, men måtte spise middag først. Modulf dro i mellomtiden hjem for å hente ei loddlampe som han skulle nyttiggjøre seg for å få startet motoren og utstyret som skulle lense båten. Stor var overraskelsen da han kom tilbake og ingen båt var å se. Ved hjelp av en lettboat, fikk de omsider konstatert at sjarken hadde "gått til bunns" i Hollenderhølet. Nå var gode råd dyre. En dykker fra Værnes flystasjon ble "ansatt" og oljefat ble pumpet med luft. Det var ingen lett jobb, og resultatet lot også vente på seg. Sjarken som på en måte ikke hadde gått helt til bunns, men ble holdt igjen i siden - stod der med masta så vidt synlig.



Modulf Korsveien, 2. feb 2010

Modulf Korsveien og Åge Moen festet sin lettboat til masta med et langt tau. Men det skulle de ikke ha gjort, for plutselig (grunnet oljefatene) kom sjarken opp som en oljebrønn eller en utblåsing fra en hval. Brått stod den mest rolig i lufta før den smalt ned på vannet igjen og sank for andre gang. Lettbooten var i ferd med å bli med ned, men Åge hadde heldigvis en kniv og fikk kuttet taufestet i siste liten. Skipsrederen så sin flåte gå til grunne. Det var ikke så mye han kunne gjøre. Han tuslet litt salrygget til Fjerdingen og ba om assistanse. Derfor ble en stor, kraftig kjøredoning posisjonert helt nede i strandkanten, hvor det den gangen var ei større utfylling. Så ble en kjempelang vire festet til båten, og Fjerdingen dro båten mer eller mindre under vann og i land ved tunellen under rullebanen. Kun deler av masta var synlig. Svenske turister, som vel aldri har sett storhavet - var sikker på at det var en ubåt som kom sigende. Periskopet skremte de raskt tilbake. Så med litt "Glimt" i øye kan vi vel si at båten til Modulf Korsveien ble kommunens første ubåt. Det er greit med litt avskrekkelse, svenskene har tross alt vært her før, og kan komme igjen. Og hvordan gikk det så med Stjørdals svar på Uredd? Den veltet dessverre over på siden mot noen store steiner og fikk ødelagt tre-fire bord. Modulf fikk støttet båten opp igjen, men omtrent før det var gjort - kom stormen. De store steinene lå der fortsatt, og dermed var det eventyret slutt. Skipsrederen la inn årene for godt, og ruslet tilbake til sin trygge drosje. Det var en V-bil.

I dag ligger Næringsparken, eller Tangen kontor- og industriområde, som det het den gangen, der mest som en liten grønn oase. *Plantasjen* faller så



naturlig inn i miljøet. Stjørdal kommune har fått et fint næringsområde, hvis grunnlaget ble lagt for omkring 50 år siden da Hollenderhølet ble dannet litt lenger sør - og ga de første tanker og ideer til et mulig prosjekt på Tangmoen. Skjønt de første tanker om industri- og kaianlegg ble virkelig gjort for nærmere 100 år siden. I 1915 ble det planlagt en større utbygging av et anlegg tilknyttet østsiden av Billedtholmen, til den nette sum av kr 225 000.-. Ref. moloen ut til Billedtholmen, for ikke å snakke om fjorårets hete debatt om et kommende kaianlegg for Trondheim og Trøndelag. Historien gjentar seg. Men Hollenderhølets dypde på ca. 40 m ligger der og minner oss om en tid da Stjørdal voks arealmessig. ”*Naturen leger alle sår*”, heter det. Foreløpig skjules dette såret av restene av vannmassene i det gamle elveløpet. Hva som vil avdekkes når vannet blir borte, er ikke godt å si. Vil Langøra bestå? Vil det komme frem et stort stygt hull? Hva vil ungene finne på bunnen av Hollenderhølet? Kanskje en utgått tresko? Husk å ta med en tulipan og legg i ”grava”!