

arbeidsdag. Tilsaman verka nok dette normaliserande, men noko fyll og bråk og dansefestar vart det nok når so mange med ulik bakgrunn vert stua saman. Dei fleste kom for å jobbe og gjerne få litt til beste. Det kom vel med på mange småbruk, og mange fekk ordne opp med det dei ha borga i låke tider. Det kom og tilsyne her i bygda og mange lærde mykje på anlegget.

Slusene og dammane hadde nok mykje å sei for båtferdsle og fløyting so lenge det varde. Det var solid arbeid so dei er like intakte og mest sameleis å sjå til idag. Sjølv sagt hev det kravt ein del vedlikehaldsarbeid gjennom åra. Det gjeld no helst sementfogene og sluseportane som vart medtekne av tidas tann. Elles er no nålene bytte ut med fast overvassdam med elektrisk lyfte reguleringsluker. Dambruene var bygde for berre hestetrafikk so dei vart snart avlegs. I 1965 vart soleis bygt ny bru ved sida av dambrua på Storstraum, og no må og mest all trafikk som naturleg fører over Småstraumane gå om Storstraum.

Store kraftutbyggingar i seinare tid som t.d. Fjone, Skafså og Fyresdal-utbyggingar hev skapt endringar i vassdraget, men det er ei onnør søge.

Hermann Stache — det tyske flyet på Skorve

Eit 45-årsminne

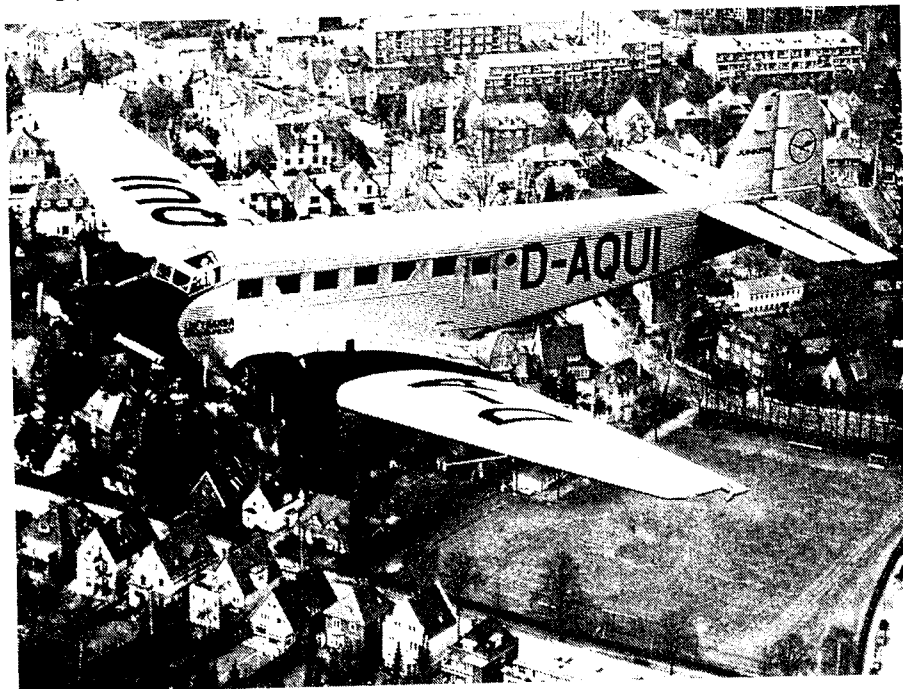
AV BIRGER SMEDSTAD

I Flatdal er det alt mørkt kl. 19 denne haustkvelden, 16. oktober 1944. Bak blendingsgardinene på Svartdal bedehus er ein flokk samla til møte. Bedehuset har fått eit nytt bilde på veggen med motiv frå Matt. 11. 28 — og soknepresten i Seljord, Simon Dahlen, har valt same skriftordet i si tale: «Kom til meg, alle de som slit og har tungt å bera, eg vil gje dykk kvile!»

Midt under talen bryt kraftig flydur inn i rommet, og ekkoet rullar mellom dei bratte fjellsidene til lyden kverv og til sist stilnar av. Lengre oppe i bygda har folk gått ut or husa, og somme har sett flyet krinse rundt med lende lyskastarar. Andre meiner å ha hørt flymotorane gå ujamnt heilt til døren brått stoppar.

Flyet dei har hørt, er ein Ju 52 frå Deutsche Lufthansa på veg frå Berlin til Oslo. Maskinen har kjennemerke D—ADQV og ber namnet Hermann Stache til minne om ein flykaptein i Lufthansa som styrta ned og miste livet i 1940. Den 3-motors flytypen med bølgeplater i skrog og venger var vel kjent her i landet etter at hundrevis av dei vart sett inn som transportfly i 1940. I dag vil vi synast at maskinen er kantut på form og saktegåande, men «Tante Ju» var eit driftsikkert fly. Flytypen som utgjorde 75 % av maskinane i Lufthansa, reduserte drastisk naudlandingane innafor selskapet. Også Det Norske Luftfartsselskap tok Ju 52 i bruk før krigen med namn som Havørn, Najaden og Falken.

Hermann Stache har vore i Lufthansa si teneste frå november 1943, og som vanleg blir flyet nøye kontrollert ved periodisk ettersyn. Skroget har totalt snaue 1300 flytimar, motorane 450 flytimar. Mannskapet ombord er på 3 mann, og det er erfarne folk. Flykaptein Johannes Schrøter, 49 år, har over 1,3 millionar flykilometer bak seg, og flymaskinist August Lukat, 55



*Ein Ju 52 i tidleg Lufthansadekor: sølvgrått og svart.
Flyet har eit vengespenn på vel 29 m og ei lengd på mest 19 m.*

år, har mest det dobbelte: 2,4 millionar. Radiotelegrafist Wilhelm Jenss, 34 år, har godt over 0,5 millionar flykilometer og har dessutan røynsle som skipstelegrafist.

Som ordinært rutefly trafikkerer Hermann Stache rute 7, Berlin—Oslo. Flyet har som vanleg mellomlanda i København og har tatt ombord last og passasjerar. Flyet har mange postsekker i lasterommet, og etter kvart har 12 passasjerar fått plass i dei to stolradene, ei på kvar side av den smale midtgangen. Passasjerlista syner at det berre er to nordmenn om bord:

- 1) Curt Baum (45), diplomingeniør, byggeleiar i Organisation Todt
- 2) Armin Priest (33), rådgjevar i marinen
- 3) Hermann Daduna (39), overintendant
- 4) Hans Haas (40), sjefskjemikar i IG Farbenindustrie
- 5) Walter Hodt (31), korporal, Ortskommandantur Porsgrunn
- 6) Milli Holthe (34), sjukesyster

- 7) Erwin Keller (32), stabstannlege i marinen
- 8) Edwin Krause (58), korvettkaptein
- 9) Kjell Andreas Marthinsen (20), Untersturmführer
- 10) Alexander Rockel (39), kaptein, stabsnautikar
- 11) Georg Rosenbusch (54), generalløytnant
- 12) Gerhard Schmidt (36), lektor ved Deutsche Schule i Oslo.

Mens flyet står på Kastrup, blir flykaptein Schrøter informert om dei meteorologiske forholda. Frå kl. 14—17 har skyene tetna til, slik at det nå før avgang er heilt overskya med tåke i 300—500 m høgd, småregn, sikt 10 km og ein lett bris frå nord. Vermeldinga lyder på uendra tilhøve, og over Skagerak ligg eit nedbørsområde med tette skyer.

Jamvel om verforholda ikkje er dei beste, skulle flyet vera godt utstyrt for slik flyging. Instrumenteringa er fullt ut elektrisk, og radiosettet omfattar 170 watts langbølgesendar med mottakar. Vidare har flyet montert m.a. kursstyrings- og blindlandingsutstyr. I tilfelle ising kan avisingsutstyret på venger, ror, propellar og forgassar takast i bruk.

Kl. 17.50 dreiar så Hermann Stache opp mot vinden, og dei tre BMW-motorane på over 2000 hk på fullt gasspådrag får flyet til å dirre. Farten aukar, og etter vel 300 m er flyet i lufta. Eit par minutt seinare er det oppe i tåka på veg oppover mot Kattegat. Inne i passasjerkabinen gjer motorstøyen ei samtale vanskeleg, så kvar og ein sit truleg opptatt med sitt. Fleire har sakens nok med sine egne tankar.

Korvettkaptein Krause er med sine 58 år eldstemann om bord. Som 19-årig sjøkadett kom han inn i den keisarlege tyske marine og hadde som 34-åring avansert til kapteinløytnant. Han har sett Keisar-Tyskland lide nederlag i 1. verdskrig. Han har blitt kalla inn til teneste i Hitlers Kriegsmarine, og han har for 14 dagar sidan blitt utnemnd til leiar for ein kommando med det imponerande namnet Marinenachrichtenmittelbetrieb Drontheim. Men korvettkapteinen skjønar nok at den mektige krigsmakta nå må vike på alle frontar og at det går mot eit nytt nederlag.

Generalløytnant Rosenbusch, ein stor, røsleg kar i full uniform med langstøvlar, kan heller ikkje ha det lett. Som sin kollega har han starta den militære karrieren under keisar Wilhelm. Men det raske avansementet kom først etter Hitlers maktovertaking i 1933. Rosenbusch har sidan 1941 vore inspektør for landfestningane i Noreg og kjenner vel til dei sterke og

svake sidene ved Festung Norwegen. Det er nå over 4 månader sidan invasjonen i Normandie tok til, og dei allierte rykker stadig lengre fram. Kor lenge vil dei norske festningane halde stand ved eit åtak?

For Untersturmführer Marthinsen er krigsinnsatsen over. Han melde seg til frontkjemparteneste, og etter befalsutdanning i Tyskland vart han beordra til Austfronten. Frontinnsatsen skulle bli kort, men intens. Kompaniet hans vart etter harde kampar trekt ut for samtrening med reservestyrkar. Den beinharde treninga frå morgon til kveld vara i om lag 14 dagar. Øvingane gjekk med skarp ammunisjon. Ein dag eksploderte ein bombekastar mens det stod mannskap rundt. 8—10 mann blei drepne med det same, og fleire vart hardt sår. Ved treningsskyting med mitraljører blir nok ein mann hardt sår. Ein dag da Marthinsen og nokre kameratar skal gå tilbake til leiren etter ei utferd, kjem dei inn i eit minefelt. Marthinsen går fremst og får eine foten rive av. Frå lasarettet skriv han brev til familien: «Meg går det bra.» Nå er han å finne som krigsinvalid på flyet heim, 20 år og 3 veker gammal. På Fornebu ventar ambulansen.



Sjukesyster Milli Holthe som ved eit reint tilfelle blei med flyet frå København. Ho skulle eigneleg reist med toget gjennom Sverige til Oslo.

Sjukesyster Milli Holthe er også på veg heim — for å besøke mor si i Levanger. Den tidlegare Ullevålssystera har ei tid arbeidd ved eit barnehospital i Nord-Tyskland. Kan hende sit ho og gled seg over at heimreise går raske enn tenkt. I København har ho 3 dagar før møtt ein kjenning, advokat Wiesener, som har tilbydd henne sin flybillett. Nå skumpar kanskje han opp gjennom Sverige på hennar togbillett. «Du er vel ikkje nervøs for å fly, Milli, hugs det er fredag 13. i dag», sa han før dei skildest på Banegården. «Eg er ikkje overtruisk», får han til svar. «På gjensyn i Oslo!»

Fremst i flyet er mannskapet travelt opptatt. Kvar og ein av dei tre er ein livsviktig del av eit arbeidslag. I det vesle radiatorrommet har telegrafist Jenss jamnleg kontakt med bakkestasjonen på Kastrup. Før flyet har nådd øya Læsø har Jenss mottatt 5 peilingar som har resultert i mindre kursendringar. Frå sin plass i vensre sete i førarkabinen har flykapteinen god utsikt både framover, oppover og til sidene gjennom dei store glasrutene. Men utanfor rutene feiar tåka forbi, og synet hans er opptatt med det instrumenta framfor han kan fortelja. Ved beskjed om kurskorleksjon frå telegrafisten legg han flyet inn på ny kompasskurs. Som fartysjef har han ansvaret for alle disposisjonar ombord, og i eventuelle krisetilfelle er det han som må vurdere og ta avgjerder. I det høgre setet har maskinisten sin plass. Ved sida av sine andre gjeremål er han serleg opptatt av tilstanden til dei tre motorane. Skulle ein av dei falle ut, vil yteevna til flyet bli sterkt redusert. Derfor held han stadig oppsyn med turtal, oljetrykk og temperatur slik at bensinforbruket alltid er under kontroll. Men nå surrar motorane jamnt og roleg, og flyet seglar nordover med marsjfart på rundt 230 km i timen. Klokka er blitt 18.59 — og posisjonen til Hermann Stache er 24 km nordaust for Skagen. Flyet har kome godt over halvvegs til Oslo, og telegrafisten skiftar nå over til radiosamband med flykontrollen på Fornebu, som kl. 19.06 tek mot eit klart, men svakt signal om at antatt landing der vil bli kl. 20.00.

Kl. 19.11 tikkar vermeldinga for Osloområdet inn i radiatorrommet til Wilhelm Jenss: «19.10 Uhr RaO, qba 8 km qbb 600 m 10/10 qan 40° 10 km qfe 1000 m, qbi, qgz». Etter at kodeuttrykka er omsett til klart språk, lyder meldinga slik: «kl. 19.10 Oslo, horisontalsikt 8 km, skyhøgde 600 m, 10/10 skydekke, bakkevind 40°, styrke 10 km/t, lufttrykk 1000 mb, dårlege forhold, landing etter qgz-prosedyre er nødvendig.»



*Ulykkesstaden på Hestnutane. Flyet for inn i toppen til venstre.
Delar av vraket vart liggande i eit lita tjørn nær toppen.*

Foto: B. S.

Da Hermann Stache blir peila kl. 19.13, syner det seg at flyet har tatt ein vestleg kurs frå Skagen. 5 minutt etter har kapteinen korrigert kursen noko, men framleis ligg flyet for langt mot vest. Telegrafisten bed fleire gonger om å få oppgitt rett kurs til Fornebu, men bakkestasjonane er ikkje i stand til å peile — signala frå flyet er for svake, og det er sterk atmosfærisk støy. Problema strøymar på for telegrafist Jenss, og han prøver andre råd. På grunnlag av signal frå radiofyr på bakken er han i stand til å gjera eigenpeilingar og dermed bestemme sin posisjon.

På oppmoding frå han blir radiofyret i Oslo sett i drift kl. 19.23. 5 minutt etterpå, kl. 19.28, bed telegrafisten på ny om at radiofyret må bli sett i drift. Dette er siste radiokontakt med Hermann Stache. Tårnet på Fornebu kallar opp gong etter gong, men Jenss svarar ikkje. Sendaren hans må vera ute av drift, kanskje også mottakaren. Situasjonen tek til å bli kritisk. Flyet er inne i tett tåke, det er mørkt, og det regner. Kapteinen veit ikkje kvar han

er, og han har ikkje lenger tekniske hjelpemiddel til å finne posisjonen. Men han held same kurs og prøver ein ny utveg: kontaktflyging i låg høgd slik at terrenget kan gje haldepunkt om kvar flyet er.

Etter at Fornebu flykontroll har mist radiokontakten, reknar dei med at dette skuldast sendarfeil i flyet. Fornebu sender derfor stadige peilesignal i von om at flyet kan motta desse. Vidare blir ei rad tiltak sett i verk. Flyplassane Gardermoen, Kjeller, Rygge og Kjevik blir gjort klare for nattlanding. Det same blir gjort på flyplassane i Nord-Jylland. Det blir gitt ordre om tenning av gatelysa i Oslo, og eit tungt antiluftskyttsbatteri nær Fornebu skyt opp lysgranatar. Representanten for Lufthansa i Stockholm saman med flyattachéen der blir underretta i fall Hermann Stache har tatt seg inn over svensk territorium. Endeleg blir den norske sjøredningstene-
sta varsla.

Kl. 19.32 noterer vakthavande ved ein tysk flylyttestasjon 12 km frå Kragerø at eit fly i ca. 100 m høgd har passert med kurs nordvest. Eit par minutt seinare loggfører han observasjonen «Eit fly har avfyrte 4 kvite lyspatroner 7 km nord for Kragerø.» Ein lyttestasjon i Seljord — truleg på Skutevollen — registrerer kl. 19.59 dur frå fleir-motors fly i middels høgd med kurs mot nord.

I Svartdal har folk som nemnt både hørt og sett flyet krinse over bygda. Flykaptein Schrøter må vera i ein fortvila situasjon. Han har rekna med å lande på Fornebu kl. 20.00. Tida er nå ute, han leitar fäfengt etter flyplassen og bensinreserven minkar. Mannskapet er uvitande om alle hjelpetiltaka som er sett i verk. Blir passasjerane orienterte om situasjonen? Vi veit ikkje, men dei mest flyvande må skjønne stoda når kapteinen let flyet krinse rundt og rundt. Utanfor flyvindauga er det tåketett og stummande mørkt, men under tåketeppe ligg eit uryddig landskap på alle kantar, vanskeleg nok å orientere seg i på ljose dagen.

Møtet med bakken blir voldsomt. Frå nordaust flyg Hermann Stache inn i Hestnutane på Skorve, om lag 1270 m.o.h. Flyet slår fyrst nedi ein bergnabb med venstre sida. Delar av understellet og betar av venstre propell og motor fell av. Ved samanstøyten blir maskinen kasta mot venstre og råkar fjellet så nær toppen at midtmotoren fyk over og hamnar i ei urd på hi sida, 150 m borte. Ved kollisjonen bryt eit inferno av flammer ut, og høgare veng og flykroppen bak til kabindørene blir heilt øydelagd. 7 av dei ombordverande blir kasta så langt bort at flammene ikkje når dei, det same blir 3 post-



Venstre motor som slo ned i bakken for det endelege styrtet. Eit propellblad er slått av, det andre er krøkt — og det er store sprekkar i motordekslet.

Foto: B. S.

sekker og nokre dokumentmapper. Men elles fortærer elden alt om bord så lenge det vil brenne.

Så snart flyet blir rekna som sakna, vert ein leiteaksjon med støtte frå dei militære organisert. Området rundt Skorve kjem etter kvart i søkelyset, og torsdag 19. oktober dreg ein manngard av flatdøler og 2 politimeenn sør over Skorve. Langt på dag kjem dei over flyvraket på toppen av Hestnutane. Alt er dødsens stilt der oppe. Sidan ulykka har det kome regn og sludd som har frose til ei iskåpe på bakken, og det er farleg glatt i dei bratte fjell-sidene. Politifolk har fått ordre fra generalmajor Marthinsen, rikspoliti-sjefen, om at son hans skal takast ned frå fjellet snarast råd. Men mørkret fell på, og denne transporten blir utsett til dagen etter. Da kjem også hava-rikommisjonen med representantar frå Luftwaffe og Lufthansa til fjells. Av spora på ulykkesstaden sluttar kommisjonen at havariet må ha skjedd

som før fortalt. Ur om bord og ura på dei omkomne har alle stoppa på kl. 20.26, altså har flyet vore i lufta mest ein time utan radiosamband.

Laurdag 21. blir så 25 bygdefolk frå Flatdal saman med like mange tyskarar beordra til fjells for å hente ned dei resterande 14 omkomne. Følgjet har med bårer frå bygda og tek vegen opp dei hengebratte liene forbi Gjuvstaul mot Hestnutane. Deltakarane fortel at turen blir ei påkjenning av fleire grunnar. Dei omkomne er ille tilreidde — og dei 25 tyskarane verkar nervøse og oppkava. Dei hersar med berarane for å koma raskt nedatt til bygda. Berarane slit med dei tunge bårane, serleg leitar det på for fremstemann som får mykje av tyngda over på seg. Det er glatt å gå, og mørkret sig etter kvart på over dei smale gongevegane som slyngar seg nedover brattliene. For fleire av berarane blir dette den stridaste dagen dei har hatt i sitt liv. Fyrst ved 21.30 tida er følgjet nedatt ved gardane. Da har det vore mørkt i fleire timar. Omsider blir beremannskapa permitterte. Men før dei går heim, blir det utlevert lønn for innsatsen: 1 flaske brennevin til kvar.

Mens bårelaget sleit seg nedover på Flatdalsida av Skorve, har nokre milorgkarar gått opp frå vest, frå Sundsbarmsida. Dei undersøker vrakrestane, og gjennom ei luke i halepartiet får dei tak i m.a. ein aluminiumsperm med namneliste over personane ombord. Permen blir sendt tenestevog innan heimestyrkane, og han blir attfunnen våren -45 på Syrbekkstaulen i Rauland etter at Leif Tronstad og Gunnar Syverstad er skotne der. Men innhaldet i permen er da borte.

Frå Flatdal-landsbyen blir dei omkomne førde til Notodden og vidare til Oslo, der gravferdene går føre seg dei næraste dagane. Dei tyske får kvilestaden sin på Ekeberg krigskyrkjegard. 24. oktober blir Kjell Marthinsen gravlagd på Vestre Gravlund under full militær honnør. Ein stor sørgjeskare er møtt fram, fortel gravferdsreferatet i avisa Fritt Folk. Etter minnetalen blir det avfyrte æressalutt, og eit musikkorps frå Arbeidstjenesten spelar «Ich hat einen Kameraden.» På båra blir det lagt ned ei mengd med kransar, m.a. frå ministerpresident Quisling og Reichskommissar Terboven. Høgtida blir avslutta med «Ja, vi elsker».

To dagar etter blir Milli Holthe bisett i Det gamle krematorium. Frå Levanger har to av syskena hennar kome til gravferda, og dei treffer her advokat Wiesener som nokre dagar før har kome vel fram til Oslo med Københavntoget. «Kjærlighet fra Gud» og «Jesus, det eneste» er salmene som blir sunge i sørgjehøgtida, og Händels Largo avsluttar stunda. Nokre dagar etter blir urna sett ned i farens grav på Levanger kyrkjegard.



Høgre motor er kasta langt til side. Det er lite att av den 9-sylinders stjernemotoren frå Bayerische Motorenwerke.

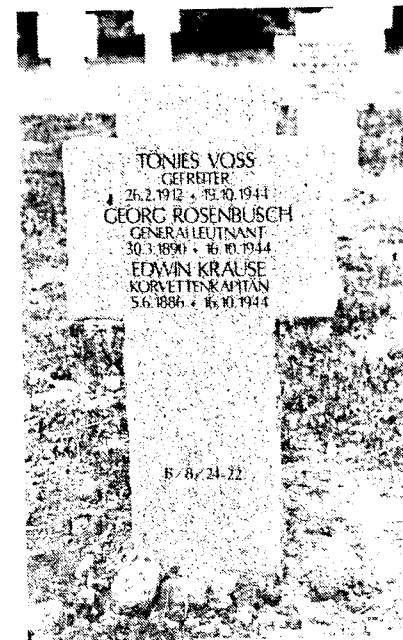
Foto: B. S.

Men i Seljord funderer folk over eit tysk fly som har saumfare Skorvefjell etter ulykka. Flyet har vore i alle krokar og dalar, «somtid stod det mest på hovudet», fortel ein heimelsmann. Nokon meiner at flyet er utstyrt med måleapparat som kan registrere om berggrunnen i Skorve påverkar flyinstrument og får fly til å styrte, så og seia. Tre veker før Junkersflyet havarerte ved Hestnutane, flaug eit amerikansk Liberatorfly inn i Gøysen, snaue 5 km unna. Men nokon felles årsak til dei to ulykkene er lite sannsynleg. Etter alt å dømme styrta Liberatoren på grunn av nedising, og når det gjeld Hermann Stache, går havarikommisjonen ut frå at radioutstyret om bord svikta på strekningen København—Oslo. Flykapteinen har på grunnlag av flytida meint han var i nærleiken av Oslo. For å koma i kontakt med bakkestasjonar har han tatt i bruk signallys og lyskastarar. Men flyet er heilt ute av kurs og blir øydelagt «ved ufrivillig bakkeberøring med påfølgjande brann» som det nøkternt heiter i havarirapporten. I ettertid hører ein ofte folk seia: «Hadde flyet gått nokre få meter høgare, ville det ha klara seg.» Det må vera rettare å seia: «Da ville ulykka blitt nokre minutt utsett». Frå radiokontakten vart broten da flyet var eit par tre mil sør-aust for Kragerø, var utfallet av flyturen gitt. Slik vertilhøva var, kunne ikkje re-



Ungdomar frå Schleswig-Holstein hjelper til med omlegginga på Alfaset krigskyrkjegard. Her blir gravstaden til flykaptein Schrøter halden ved like.

Foto: B. S.



Dei 13 tyskarane frå Skorve ligg gravlagt spreidd frå kvarandre. Berre få av dei har kome under same gravstøtte slik som her: Generalleutnant Rosenbusch og korvettkaptein Krause.

Foto: B. S.

sultatet bli anna enn katastrofe. Ei anna vanleg framstilling er denne: På si leiting etter Fornebu har flyet kome over Oslo. Men synet av den opplyste byen har fått flygaren til å tru at han er over svensk område. Så har han lagt kursen rett vest, mot Telemark og mot Skorve. Etter opplysningane i havarirapporten verkar dette lite sannsynleg. Dersom vi godtek at det var Hermann Stache som blei observert av lyttestasjonane ved Kragerø og Seljord, kan vi vanskeleg tenkje oss at flykapteinen gjer ei 90° kursending i retning Oslo, for så å returnere. I alle høve skulle flyet da ha blitt registrert av bakkestasjonar nær Oslo, og det er det ingen ting som tyder på. Men ein kan spørja seg: Kor stort område rakk flykaptein Schrøter å søkje over frå flyet vart registrert av tyskarane i Seljord kl. 19.59 til havariet skjedde kl. 20.26?

For bygdefolk betyr dei to flyvraka eit materialtilskot i ei ressursknapp tid med mangel på mest alt. Frå Hestnutane går det mange tunge bærer til bygds etter kvart. Fleire av flystolane er tolleg uskadde og blir tekne ned. Ein generator blir påtenkt som mini-elverk i ein bekk i Åmotsdal. Bølgeplater frå skroget blir spikra som kledning på ei stølsbu på Skorve, og i uthus og kjellarar bygda over hopar det seg opp ei blanding av brukelege ting og bråte produsert av Junkerswerke. Somt ligg der ennå og samlar støv.

Kva er det elles som minner om ulykka nå, 45 år etterpå? Frå tid til annan dukkar havariet opp i avisspaltene. Kanskje har ein turgåar besøkt ulykkesstaden der vrakrestane blir meir nedbrotne for kvart år. Den sure nedbøren gjer sitt, og folk tek med seg minneting. Men når vinden blæs over Hestnutane, lagar framleis platene ein pipande lyd som set uhyggestemming over den vakre staden.

Ein varm junidag står vi ved gravstaden til Milli Holthe på Levanger kyrkjegard. Familien har halde staden godt ved like, og det er nyplanta blommar på grava. «Den 19. juni ville ho vore 79 år», seier ein stilt.

Deutscher Soldatenfriedhof Alfaset i Oslo ber ikkje same preg av ro og fred, trass i namnet. Hit vart dei 13 tyskarane flytt frå Ekeberg i 1953, og her kviler i alt 3200. Trafikklarmen frå E6 trengjer inn, og på gravfeltet er det fullt av maskinar og arbeidrarar i travel aktivitet. Dei tidlegare minneplatene skal byttast med steinkrossar, og under mottoet «Forsoning over gravene — arbeid for freden» gjer mange ungdomar frå Nord-Tyskland sin innsats. Det tek litt tid å finne fram i dei snorrette rekkene av grå steinkrossar med 3 namn på kvar. Her er det ingen gradsskilnad lenger, her kviler korporalen og generalen side om side, «jamsi's og like», som Einar Skjær-aasen skriv. Staden verkar naken og gold, berre mørke grantre skjermar av den store sletta. Inga blommar pyntar opp ved gravene, det ville bryte uniformiteten, skjønar vi av retningslinene for staden. Ordnung muss sein. Kanskje er dei døde i ferd med å gløymast, trass i dei bastante namnelistene på krossane og i minnehallen. Organisasjonen som fører oppsyn med gravene, kan ikkje finne opplysningar om skyldfolka til dei 13. «Det er så lenge sidan nå».

På Vestre Gravlund leitar vi fåfengt etter grava til Kjell Marthinsen. Gravstaden blei sletta i 1980, kan kontoret opplyse.

Dagleg blir vi gjennom massemedia informert om ulykker som kanskje krev hundrevis av dødsoffer. Men avstanden til oss er for stor, dei svære

oppslaga gjer ikkje lenger nemnande inntrykk. Annleis blir det når hendingar slår ned i vårt nære miljø, og detaljane blir harde og påtrengjande. Derfor blir heller ikkje ulykka ved Hestnutane gløymt av dei som på ein eller annan måte blei berørt av tragedien.

KJELDER:

Opplysningar frå:

Det norske meteorologiske institutt, Oslo

Deutsche Dienststelle (WASt), Berlin

Deutsche Lufthansa AG, Köln

Helmut Meyer, Bremen

Institutt for Norsk Okkupasjonshistorie, Oslo

Norsk Flyhistorisk Forening, Oslo

Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge, Kassel

Intervju med:

Simon Dahlen, Lillehammer

Sigrid Eriksen, Levanger

Ei lang rad personar frå Seljord

Litteratur:

Das Deutsche Heer III, 1939—1945 (Bad Nauheim 1956—70)

Gunston: The Encyclopedia of the World's Combat Aircraft (London 1976)

Fritt Folk, 25/10 1944

Nowarra: Di Ju 52 (Stuttgart 1987)