

Jagerflyet som nødlandet i Sollia

Et tidsbilde

65 år attende i tid ; tyskerne med Terboven i spissen strammet stadig til sin jernhånd i det norske samfunnet. Ute i Europa var tyskerne herre over hele Vest-Europa og Balkan ble snart utsatt for nazi-Tyskland jernstøvel. Sovjet Unionen og USA var fremdeles utenfor det store krigsteateret som utspant seg. Men Aksemaktenes knusende krigføring tegnet et dystert framtidsbilde for de som ikke satset på tysk herredømme. Så tidlig i krigen var det forresten ikke mange som stod fram med direkte motstand heller. Mange våpenføre Sollivaerlinger og fra Østerdalen ellers, som hadde deltatt i felttoget i april 1940 var var desillusjonerte etter svak og mangelfull ledelse av den militære motstanden. Konge og regjering befant seg i England, sterke krefter i samfunnet med bla deler av de folkevalgte stortingsmenn hadde gått inn som aktivt samarbeid med tyske myndigheter. Tysk og norsk naziproganda rådde i aviser og radio. Dog ble det først i august 1941 pålegg å levere inn alle radioapparater, det ble populært å høre på sendinger fra det nøytrale Sverige eller de norske sendingene via BBC fra London-

Den store holdningskampen innafor kirke, skole, idrett og jordbrukets organisasjoner tok først fart i det kommende året.

I Sollia hadde allerede en liten gruppe sørget for å ”ta vare på” våpen og ammunisjon etter den norske tren-avdelingen som gikk i oppløsning under tilbaketrekking i slutten av april 1940. En militær motstandsgruppe var i emning men kom først i fastere form når lensmannsbetjent Hallvard Brandt på oppdrag av distriktsledelsen kom til Sollia sommeren 1941 og tok kontakt for å organisere Milorg i bygda. Senere samme år ble både Brandt og lensmann Wæringsåsen avsatt da de ikke vill melde seg inn i NS. I hver kommune ble kommunestyre og ordfører avsatt . Ny ble utpekt sammen med et utnevnt lokalt ”råd”. Den utakknemlig jobben som ordfører i Sollia ble nærmest påtvunget en som bygdefolket mente kunne være en ”rimelig løsning”, alternativet var så mye verre.

Vinteren 1940/41 var hard i Østerdal. Store deler av vinteren var det sprettkaldt. Ved Atnbrua heldt kvikksølvssøyla seg på gradstokken under 40 i bortimot 6 uker. Bruene over Setninga ved Mogrenda og over Atna oppe ved Atnbrua var blitt sprengt 24(????) april av norske styrker. (Dessuten over Hørsta på grensen mot Folldal. Dette hadde sjølsagt skapt problemer om sommeren . På etterjulsvinteren 1941 tok arbeidet til med å bygge nye bruer. Dette var en kalds arbeidsplass, Atnbrua er kjent som den kaldeste flekken på lang lei. John Brænd som hele vinteren stod og høgg ved i Nordre Brænd, passerte arbeidsgjengen som holdt på med stensmuringa hver dag. Den dagen gradstokken viste 39 sa han åt kara : Det er mildere i dag...(Med sixspence uten ørklaffer)

På saga ved Atnbrua ble det stor aktivitet, tysk anleggsvirksomhet i hele Norge og etter hvert pålegg fra tyske myndigheter om levering av tømmer og ved gav grunnlag for stor virksomhet. Her ved ble produsert lemmer som tyskerne brukte til bygging av flyplassen på Ørlandet i Tr.lag.

Tyske fly var det jevnt å sjå på himmelen. Mest tyske transport fly på vei til og fra Værnes og Nord-Norge med forsyninger . Av og til kunne raske jagerfly kanskje vise seg. Om noen såg det tyske jageren som i slutten av april 1940 kretse over Setningssjøen vites ikke. Først dagen etter ble det kjent at et tysk jagerfly hadde landet ”ovafor Bretningen”, eller mer presist sør for Setningssjøen oppe i snaufjellet . Men da var det flere av den yngre garde som spente på seg skia og tok denne spennende ”fuglen” i øyesyn.

Bf 109 D ”Dora”

BF-109 eller senere ME-109 ble fra 1935 og til krigsende produsert i et antall av ca 33.000 stk.

I tillegg ble og noen hundre produsert i Spania etter krigen. De ble da utstyrt med engelske Merlin motorer, de samme som satt i hovedfienden Spitfire når slaget om Storbritannia sto.

I Østerdalen og tilstøtende områder vet vi sikkert om fire slike Messerschmitt BF-109 havarier under krigen.

To med fatalt utfall. Det som er interessant for oss som steller med historie, er at det falt ned ulike utgaver av dette berømte jagerflyet.e. Både D-E-og G variantene er representert.

Den som kom ned i Sollia har vært en litt mystisk sak.

Den mest brukte versjonen var E utgaven med en trebladet propell.. Den ble satt inn i 1940 og var representert i Norge under hele krigen. Som vi ser av bildene hadde dette flyet en tobladede propellen. Dette m på derfor ha vært en C og D. Grunnen var først og fremst den

I og med at det og er mest sannsynlig at havariet i Sollia skjedde i mnd. skiftet april/mai 1941, var nok denne maskinen ikke i første linje lenger.

Hvis vi ser nøye på bildene skal det være to stk. MG 17 (7.92 mm) ovenpå motoren samt en stk i hver ving. På bildene ser det ut til at de i vingene er tapet over.

Denne maskinen er etter all sannsynlighet en skolemaskin. I beholdningslistene for Luftwaffe i 1940 og 1941 forekommer det enkelte D utgaver. De er nok brukt til skolereing og kommunikasjonsmaskiner. Hva gjorde denne maskinen i Sollia.?

Med en aksjonsradius på ca 600 km. Kunne den nok fly helt fra Kjevik til Værnes uten stopp.

Den kunne ha fått drivstofflekkasje eller motorproblemer. Bildene viser tydelig at propellene sto stille under landingen. Skulle det hatt mye drivstoff om bord, vil sikkert noen ennå huske om så var.

Identiteten er foreløpig ikke fastlagt. Men vi vet at det ble tatt flere bilder enn de som er gjengitt her.

Om det skulle være noen som sitter på andre bilder, evt effekter fra flyet eller har beretninger, er vi svært takknemlig for å få rede på dette.

Flygeren hadde skutt opp ammunisjonen i maskingeværet for de som såg på flyet kunne fortelle at det låg tomhylser utover skren. Det var så vidt at bensin, for Helge Nettet tappet med seg ei kanne. Drivstoffmangel fordi det var skutt hull i tanken av et engelsk fly er svært lite trolig søl om det er sagt. Svært få allierte fly opererte ovr Ringebu fjellet og disse fjella så tidlig i krigen.

Foretaksomme ungdommer prøvde å skru løs både maskingeværet og instrumenter uten å lykkes. Såvidt vi vet kun ei sveiv som kan sees på det ene bildet, var eneste effekten.

Den uskadde flygeren tok seg ned på skaren til Buvollen. Elva over til småbruket Sjøli var gått opp i vårsola og han brøt seg inn og gjorde opp varme i den ene fiskebua. Dette ble observert av Thorvald Kulstad som synes det var mystisk og fikk tilkalt en nabo. Olaf Hagastuen hadde i 30 åra vært mannskap på en tysk båt og kunne derfor litt tysk. Det fortelles at flygeren var sliten og umiddelbart ville ha kontakt med tyske myndigheter. Han klappet på pistolhylsret og bryske seg. Karene fikk derfor ringt etter sogneprest Rødseteren for å snakket bra tysk. Han satte seg i kontakt med lensmannskontoret og det ble ordnet med transport ned til Koppang. Etter noen dager kom tyske flysoldater til Sollia. Disse rekvirerte flere hester med slede og flyet med plukket fra hverandre og transportert ned til jernbane stasjonen på Atna.

Jo Øvergaard og Thor P. Broen