

FLYHAVARI PÅ VOKSENKOLLEN

18. desember 1945

AV **GUNNAR SANDSBRAATEN**

Klokken 1104 på formiddagen 18. desember 1945 havarte et militært transportfly av typen Dakota (C-47) like syd for Voksenkollveien, i utkanten av tomten til det nedbrente Anne Kures hotell. Av 18 om bord omkom 16 personer; bare to overlevde. Blant de omkomne var det to nordmenn.

I begynnelsen av mai 2004 fikk Vinderen Historielag en henvendelse fra Thomas Sordalen, som bor i nærheten av Kragerø, om mulige opplysninger om dette flyhavariet. Sordalen interesserer

seg for flyhavarier og har opprettet en hjemmeside på internett. Nå hadde han fått en henvendelse fra en canadisk dame, hvis far hadde vært et av de omkomne besetningsmedlemmene på det havarte flyet. Denne damen hadde nå planlagt å besøke Oslo for å se farens grav, og om mulig havaristedet.

I 1945 var jeg 12 år, og bodde som nå i Svarttrostveien (den gang Måltrøstveien 35). Dagen etter havariet var jeg sammen med noen kamerater oppe på havaristedet. Da var det en administrativ norsk vakt der, men vi kunne spaser mellom vrakdelene av det store flyet.

Etter 1945 har jeg ofte spisert forbi havaristedet på Voksenkollveien, uten å ha vært direkte på havaristedet.

Jeg fikk spørsmål fra Per Henrik Bache i historielaget om jeg kjente noe til dette flyhavariet og ble med en gang interessert i å bistå med å finne detaljer om havariet. Etter hvert viste det seg at det aktuelle besetningsmedlemmet var navigatør om bord, og jeg har tjenestegjort i nesten 10 år i samme funksjon i det norske flyvåpenet, ved 335 skvadron.

Sammen med min kone tok jeg en tur opp til havaristedet 5. mai. Det viste seg at den traseen langs en



Kikutkartet, målestokk 1:25 000, Statens kartverk.



Datter, svigersønn og guide på havaristedet.

spasersti fra hotellruinene var fullstendig blokkert av vindfall fra en kraftig vind som herjet området noen år tilbake. Vi måtte derfor gå nedenfor branntomten for å komme bort til selve havaristedet. Det var ikke tegn å se til vrakrester, og disse var mest sannsynlig ryddet bort i 1945.

Jeg tok kontakt med Astrid Haugan som bodde i Orreveien i 1945 (og fortsatt bor der), og spurte om hun hadde noe kjennskap til havariet. Hun kunne for-

telle at hun hadde vært oppe på havaristedet samme dag som flyet styrtet, og godt kunne påvise det nøyaktige stedet.

Jeg tok kontakt med Aftenposten for å få adgang til avisene for desember 1945, og ble henvist til Nasjonalbibliotekets avdeling i Oslo. Der fikk jeg anledning til til å se mikrofilmbilder av både Aftenposten og Arbeiderbladet. Mikrofilmene og leseutstyret var dessverre i så dårlig forfatning at jeg bare måtte lese og notere, men jeg fikk de

opplysningene som var aktuelle.

Aftenposten hadde allerede i sin aftenutgave 18. desember en artikkel om havariet, og i morgennummeret dagen etter var det en utførlig artikkel med bilder fra havaristedet. De samme opplysningene kommer fra i Arbeiderbladets utgave 19. desember. Det følgende er et kort sammendrag av disse artiklene.

Ulykkesdagen

Flyet hadde vært på vei fra København til Fornebu. Det hadde vært mangelfullt radiosamband mellom Fornebu og flyet, og værforholdene på Fornebu hadde vært vanskelige. På Fornebu var et nytt instrumentinnflygingssystem under montering, men var ikke operativt. Brannvesenet hadde rykket ut fra bl. a. Smestad brannstasjon, men hadde brukt hele 30 minutter på strekningen til Voksenkollveien på grunn av føreforholdene. Sykebiler fra bl.a. Ullevål sykehus hadde også kommet fram, men transporten av fire overlevende til Voksenkollveien og videre til Ullevål sykehus hadde tatt tid. To av disse døde umiddelbart etter ankomst til sykehuset, mens de to andre, løytnant Nelson fra USA og Kurt Wiesman, amerikaner fra USA med tyske foreldre, overlevde havariet. Blant de omkomne passasjerene var det to nordmenn: direktør Hjalmar Steenstrup og marineløytnant Inge Johansen. Hjalmar Steenstrup hadde hatt en sentral rolle i heimefrontens ledelse under krigen. Han var blitt arrestert av tyskerne og hadde sittet i tysk konsentrasjonsleir til frigjøringen i april. Nå hadde han vært et av Norges vitner i Nürnberg-prosessen, og var på hjemreise derfra. Han hadde

billett på ruteflyet fra København til Oslo, men dette flyet var innstilt. I stedet hadde han fått «haike» med det allierte militærflyet.

Den første som kom til havaristedet, var vaktmester Juelsen. Han fortalte til Aftenposten at han oppholdt seg i et lite hus like ved det nedbrente hotellet, og hørte en sterk motordur før lydene av trær som ble brukket. Han løp så bort til havaristedet og fant flyvraket i brann. Andre naboer kom også raskt til, men det var lite de kunne gjøre for de overlevende før redningsmannskapene kom.

Besøket

Det var Thomas Sjørdalen som hadde kontakt med Sandra Massine og hennes mann før de kom på besøk. Jeg avtalte med Sjørdalen å treffes på parkeringsplassen ved Vestre Krematorium om ettermiddagen 18. mai. Om morgenen var jeg en tur oppe på havaristedet og plukket noen grener og blomster fra det som vokste der, for å ta med ned til graven. Til avtalt tid kl 1400 møttes vi så på parkeringsplassen, og gikk med en gang ned til graven som er en av gravene i området for falne fra Det britiske samveldet. Området var pent stelt, og dette imponerte de to besøkende fra Canada. Hver gravstøtte er merket med navn, og en spesiell hilsen fra familien til vedkommende, i dette tilfelle fra Sandra og hennes mor. Dette virker sterkt, sammenlignet med de mer upersonlige gravstøttene jeg har sett på andre krigskirkegårder. Jeg forstod at det å finne sitt eget navn på gravstøtten, også gjorde et sterkt inntrykk på Sandra. Hun var født i 1945, og hadde aldri truffet



Den britiske kirkegården på Vestre Gravlund. Foto: Gunnar Sandsbraaten.

sin far Kenneth Study. Etter besøket på gravlunden kjørte vi opp til Aslakveien på Røa. Derfra er det god utsikt oppover Holmenkollåsen, og en kan se havaristedet på toppen av åsen.

Så bilte vi opp Holmenkollveien og Voksenkollveien. Fra Hospitsveien gikk vi til fots inn til havaristedet, og jeg fortalte hvordan det hadde sett ut i 1945. Dessverre var Astrid Haugan bortreist denne dagen, og kunne ikke være med. Jeg gjenfortalte i stedet hennes beretning om forholdene på stedet umiddelbart

etter havariet. Vi gikk da inn fra Hospitsveien langs en merket sti mot Lillevann. Også denne stien var delvis sperret av vindfall, men var enkel å følge. Sammen lokaliserte vi havaristedet. En kan tydelig i dag se en åpning i skogen hvor vegetasjonen er forskjellig fra området rundt. En kan også se stubber av grove trær. Disse trærne har sannsynligvis blitt kuttet eller skadet av flyet, og stubbene er et resultat av oppryddingen i 1945. Jeg kan huske at det hadde vært brann i en del av flyet, og at denne hadde spredd seg

Graven til flyving officer K.F. Study, navigator.

Foto: Gunnar Sandsbraaten.

til busker og trær, uten å forårsake noen direkte skogbrann. Havariet skjedde jo i desember, og det var sludd på bakken og fuktig vær. I 1945 var det ingen bebyggelse i nærheten av havaristedet. I dag er den nærmeste bebyggelsen Voksenkollveien 28 og bebyggelsen i Orrebakken som ligger nedenfor havaristedet. Havaristedet ligger bare 10-15 meter sydøst for gjerdet rundt Voksenkollveien 28.

Etter dette stoppet vi litt ved restene etter Anne Kures hotell, og så på den stien som redningsmannskapene hadde brukt i 1945, før vi fulgte «turistløypen» om Kragstøtten, Frognerseteren og Kongestatuen ved Holmenkollbakken tilbake til Vestre Gravlund. Dagen etter spiste jeg middag sammen med Sandra Massine og hennes mann, og vi fikk da anledning til å prate igjennom hva de hadde sett dagen før. Onsdag, etter tre dager i Oslo, reiste de videre med tog til Bergen for å besøke noen fjerne slektninger.

Havariårsaken

I Aftenposten og Arbeiderbladet er det ikke nevnt noen årsak til ulykken, og det



er naturlig, så kort tid etter. På bakgrunn av min erfaring som besetningsmedlem på denne flytypen, og de opplysninger som kommer fram i avisene, ligger det nær å tro at det har vært vanskelige isingsforhold i Oslo-området denne dagen. Utsagnet i avisene fra brann- og redningsmannskapene går også i den retning. I en situasjon med underkjølt regn vil flymotorene miste mye av sin effekt, og flyets løfteevne vil kunne bli redusert vesentlig. De som oppholdt seg i nærheten av havaristedet, opplyser at de hørte kraftig motordur, og dette kan



Havariområdet.

tilsi at flyets motorer fungerte med høyt turtall, men at effekten ikke var stor nok til å stige over åsen. På denne tid i 1945 var det i tillegg til Fornebu bare en alternativ landingsplass i Østlandsområdet; Gardermoen, som var en stor militær flyplass. Det er derfor naturlig at mannskapet, etter et mislykket innflygingsforsøk på Fornebu, satte kursen for Gardermoen. Dersom det var alvorlig ising i luften, kunne lett flyets stigeevne bli for liten for å komme opp i sikker flyhøyde for passering av Voksenkollen/Holmenkollen. Opplysningen om at ruteflyet fra København til Oslo var kansellert denne dagen, kan også indikere at det var dårlig flyvær i Oslo-

området. Jeg har vært i kontakt med Meteorologisk Institutt for om mulig å få noen værobservasjoner fra 1945 som kan bekrefte en slik teori, men det synes vanskelig blant annet fordi flyværtjenesten på dette tidspunkt var under overføring fra militær til sivil myndighet.