

## 1919 Da fjerde-tråden røk på Solberg i Soknedal

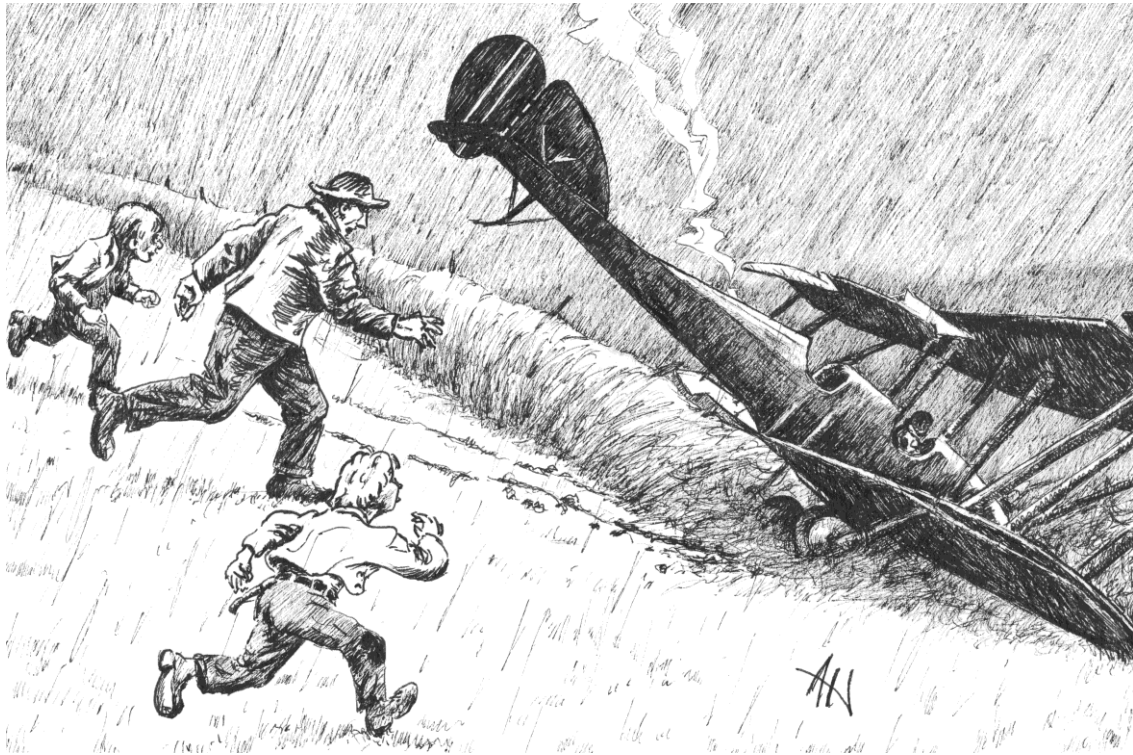
Skal en forstå denne overskriften bør en helst være født på en gård, eller ha deltatt som onnfolk en varm sommerdag. Å hesje har nok kun sin romanse på bilder og i Bjørnstjerne Bjørnsons bondefortellinger. Å ha noen svartfluer rundt et svett hode kunne være irriterende nok, men verre var det når ei lang arbeidsøkt ble kronet med at fjerde-tråden røk og la deler av dagsverket mest i ruiner. Kanskje var graset bløtt, *kjemma* ble i største laget og tyngden deretter. Jo, det er mange av oss som har skjøtet både fjerde-tråder og de under. Det i seg selv også et håndverk, skulle skjøten holde ved neste korsveg. I dette kapitlet skal vi møte en som kunne hesje fra barnsben av, men som besørget at samtlige tråder ble kuttet samtidig gjennom et meget originalt engangstilfelle i vår bondekultur. Gammel og ny tid møttes en sommerdag i 1919 i Soknedal. Den første hadde innledet begynnelsen til slutten, den andre slutten til begynnelsen. Nå er det snart ingen som hesjer lenger. Og luftfart er ikke lenger for de dristige menn. På Solberg ble det skrevet historie fra en som kom luftveien. At vedkommende i vertikalaksen stod nærmere avgjørende myndighet, syntes ikke å hjelpe den dagen.

Rundt i bygda pågikk det innhøsting av høyet. Førkjøringa var ikke like enkel den augustmåneden grunnet mye nedbør. Bestefar Ole Olsen Solberg (f.1851) gikk ved siden av de øverste hesjene og løftet litt på et par kjemmer for å undersøke om fóret var tørt nok. Det hadde regnet litt om natta, og i sør så han truende svarte skyer. En måtte nok bare smøre seg med tålmodighet. Oppe ved fjøset hørte han latter fra de to barnebarna Ola og Per, som og ventet utålmodig på at de skulle få sitte på lasset oppover jordet, og ellers hoppe i høyet - alle ungers store fornøyelse. Ole hadde mistet sin sønn, og de to ungene sin far den 29. november året før. Den tredje ungen, Sigrid - født i februar, var altså knappe 9 måneder da faren døde. Tæring gjorde sine innhugg også i Soknedal. Den 68-årige bestefaren var nå tilbake i rollen som husbonde på Upstu. Han myste mot sør igjen i håp om at det skulle fortrenge de mørke skyene. Da registrerer han en bevegelse der oppe. En usikkerhet brer seg over ansiktet, et slags spørsmålstegn som fører ene hånda opp til pannen som ei skyggelue. Han synes han hører et smell. Ungene blir stille, de har reist seg opp og følger bestefarens synsvinkel. Var det *Tor med hammeren* som kom på besøk? Uff nei, skulle de få enda ei rotbløyte! Himmelen åpnet seg, og Ole dro seg sakte tilbake mot fjøsveggen for å søke ly, samt også komme litt høyere for å se bedre - på det han nå mente måtte være en storfugl, kanskje ei trane. Men det var noe som ikke stemte....fugler fløy generelt ikke i kraftig nedbør. Fra ungene hører han utbruddsord! Så krenger fuglen som nå fortoner seg mest som et stort skjellett, kommer direkte mot dem - legger seg over mot høyre og tar bakken nedi ”dalen”, bykser fremover og inn i ei lang hesje. Det smeller skarpt i det fjerde-tråden ryker og gir etter, så henger brått vesenet der i sin underlige fremtoning, stjerten synes å stå bent opp bak. ”Hva i svarte....”, roper Ole ut, og registrerer ikke ivrige barnestemmer bak ham som roper ”Bestefar, bestefar.....”. Selv om regnet pisket i ansiktet var Ole allerede på vei utfor jordet i en tilstand av forskrekkelse og undring. Soknedølene er ikke kjente for å være de mest trege, verken i beina eller topplokket, når de først tar av. Ole hadde allerede peilet tankene inn på det han hadde lest om fra 1. verdenskrig, en såkalt *flyvemaskin* og som visnok hadde tilholdssted på Stjørdal også. ”Jau, de’ må vær dæ”, sier han halvhøyt til seg selv, for å fortrenge sin villeste fantasi om andre guders forbannelse og avstraffelse som åpenbarte seg. Han mente da selv han hadde et rimelig normalt forhold i



Ole Olsen Solberg, f. 1851

vertikalaksen og forstod heller ikke hvorfor den sanne Gud plutselig skulle vise seg nå midt i høyonna.



Denne onsdagen i august tar Gunnar Thorsen av fra Kjeller klokken 0625 i en BE 2 E flygemaskin, hvis hensikt - i følge alle kilder - var å gjennomføre de første flyginger over Dovre, en tentativ strekning på 400 km. Fire dristig karer var utplukket, eller rettere sagt hadde meldt seg frivillige. Dette var vågale saker. Ikke bare var det frivillige, men totalt på eget ansvar. Pilotene fikk klar beskjed om det farefulle, og spesielt ble området nord av Tynset betraktet som ”gyselig terreng”. De måtte være forberedt på det verste. Av den grunn fikk de ikke ta med mekaniker om bord. De fire skulle starte med en dags mellomrom. Rett nok var ikke de fire de første som fikk dra. Allerede noen dager tidligere hadde sersjant Jordan lagt av sted, hvis formål var kun å komme seg til Værnes. Men han satt nå fast på Tynset i dårlig vær. Se mer om Jordan på side.....

Av de fire utvalgte ”Dovreflygerne” tok først løytnant Helgeby av, deretter sersjant Skorge. Så var det Thoresen sin tur, og til slutt skulle sersjant Schiøtz starte. Sistnevnte kom seg aldri i lufta. Og før vi igjen går tilbake til vår mann, Gunnar Thorsen, la oss se hva som skjedde med hans to kolleger. Helgeby kommer seg til Tynset på mandag og forener seg med Jordan som hadde ligget der i flere dager. Så tirsdag den 12. august letter været. Jordan tar av fra Tynset kl 0410. Han kom seg uten særlig dramatisk til Trondheim, og videre til Værnes kl 1200. Så kom Helgeby. Han tok av 20 minutter etter Jordan fra Tynset. Han var oppe i 3 000 m, over skylaget – og fløy på kompass. Heldig for ham at han fant hull i skylaget. Meget farlig flyging. En eventuelt skygjennomgang kunne lett ført til nedising, slik været var disse augustdagene. Sersjant Skorge tok av samme tirsdagen fra Kjeller klokken 0615, og kom til Tynset kl 0935. Etter to timers hvile, dro han videre og landet i Trondheim kl 1323. Alle landet på sletta ved Devle. En mekaniker hadde ankommet noen dager tidligere med tog, avklart med grunneier og lagt ut landingspil. Men her var avisa Ny Tid på hugget, og påstod at grunneier ikke hadde gitt sitt samtykke og ville kreve erstatning. Grosserer Carl Finne måtte gå ut i Adresseavisen og benekte at han ikke ønsket flygerne velkommen, og at

erstatning var rene oppspinn. Han ville heller ha en enkel flyging enn alle disse byfolkene som uforstandig la turene sine gjennom åker og eng sommerstid.

Så var det altså vår mann, Gunnar Thorsen sin tur, med flyet døpt "Ruth", kanskje oppkalt etter hans kone. Denne onsdagen den 13. august 1919 var nok ikke været så aller verst på Østlandet, og turen nordover gikk fint. Thorsen beskrev det slik til Adresseavisen senere: *"Dette er en av de herligeste turer jeg har hatt. Strålende fint vær, og det var en ubeskrivelig og storslagen panoramautsikt som utbredte seg under meg. Der lå Kongsvinger og Mjøsbyene og de svære fjellstrekningene omkring - og mot øst, kjølens lange fjellrekke. Men man må se det,"* uttalte Thorsen etter landing Tynset.



*Flygeren Gunnar Thorsen*

Gunnar Thorsen startet 0625, *"for en prøvelse og langdistanse over de store vidder"*, ble det sagt. Først fløy han øst av Gardermoen til Minnesund, deretter mot Elverum og til Rena. Så over Storsjøen øst av Tronfjellet til Tynset, hvor han skulle mellomlande. Thorsen landet på Tynset etter 3 timer og 6 minutter i luften, altså kl 0931. Her ble han meget godt mottatt. Hele bygda møtte opp. En trønder som hadde motorsykkel kjørte den dristige flygeren inn til hotellet for at han skulle få seg noe å spise og en halv time "på benken". Men Thorsen hadde det travelt. Allerede kl 1025 var han på vingene igjen, og satte kursen mot Trondheim. Nå hadde det begynt å blåse. Skyene lå lavt. Han steg til 1 000 m (3 280 fot). Ruta skulle gå fra Tynset over Kvikne og videre over "fjellene" mot Trondheim. Motoren arbeidet jevn og trutt. Han fortalte senere at han så Trondheimsfjorden og byen i det fjerne. - Det er merkelig at forhåndstalen og kildene underveis omtaler pionerene som *Dovreflygerne* og at turen skulle gå over Dovre. Alle fløy da vitterlig utenom Dovre! Til og med på returen. Ja, det blir ikke bedre når Thorsen senere omtalte påfølgende hendelse å finne sted like etter *"randen av Dovre"*.

Etter ca. en halvtime i luften, lød det brått noe rabalder, og motoren stoppet. Dette er i og for seg ikke kritisk, en har noen sekunder til å områ seg på, og en glideflukt til et underliggende jorde var innøvd rutine. Men Thorsen var uheldig. Ikke før hadde den gode suselyden oppstått, propellen skimtes klar og stillestående, så inntreffer det store marerittet for enhver flyger med motorstopp med åpen cockpit, nemlig piskende regnvær. Uværet kom samtidig



som motoren stoppet. Brått så han ikke noe. Han måtte kaste brillene for å kunne se. Men vindpresset økte. Han myser etter glimt av bakken. ”Jeg speidet så godt det lot seg gjøre etter en landingsplass og like i fjellkammen oppdaget jeg så en jordfleck som jeg anså til 20 - 30 meter i omkrets. Riktignok hellet den sterkt, men den var så oversådd med korte stumper høyhesjer som jeg håpet å huke meg fast i, og dessuten var det ingen annen utvei enn at våge et forsøk, og være forberedt på det verste”, uttalte Thorsen senere til pressen. ”Like før jeg tok bakken slo jeg av tenningen for å sikre at det ikke skulle ta fyr. Jeg satte beina opp mot instrumenttavla for å ta av for støtet og ikke få hodet knust mot kompasset, som var i høyde med ansiktet. Så prøvde jeg å kjøre maskinen inn i ei høyhesje. Det lyktes. Den tok imot det verste støtet. Så krabbet jeg ut av flyet som stod med halen høyt til vers”. Til en annen kilde uttalte Thorsen: ”Etterpå kom reaksjonen. Jeg ble sittende i gondolen og røyke 3 - 4 sigaretter i ett strekk. Det smakte herlig.”



Nr. 2 f.v: Anders Børset.

Det kom naturligvis raskt fullt av folk til åstedet. En eldre mann spurte Gunnar gravalvorlig: ”He du kømmi med dein der?” - i det han pekte på flymaskinen., ”hvilket jeg leende bekreftet”, forteller Thorsen. Han fortalte videre at han ble liderlig *ergerlig* over uhellet, noe han også hadde gitt uttrykk for ovenfor de nysgjerrige lokale innfødte som kom til, mens han betraktet monoplanet som lå der med stjerten i været. ”*Ergerlig*”?, var det en av tilskuerne som kommenterte. ”*Skamme du de'itj, gut? Va du itt sluppe heil og holden frå det?*” Gunnar Thorsen fikk seg der og da en lærepenge i livets verdier, fra en jordnær og realistisk bonkaill. Det er mange som burde lære av soknedølingene.

Det var ikke store skader. Propellen og understellet hadde tatt mesteparten av julinga. Motoren hadde stoppet fordi det var røket ei ventilvippe og ventilløfteren var slynget bort. Gunnar Thorsen ble fraktet til Støren stasjon, og derfra gikk siste etappe med tog til Trondheim hvor han traff kameratene sine. Gunnar Thorsen trodde at flyet ville bli reparert i Trondheim, og at han skulle fly det hjem igjen. Men ”Ruth” ble sendt fra Støren til Kjeller med tog. (Verdens første kvinnelige flyger, baronesse De la Roche, ble drept i ei flyulykke samme uka som Gunnar Thorsen var på sitt flygerbesøk i Trøndelag).

Flyet som Gunnar Thorsen fløy var en såkalt Royal Aircraft Factory BE 2 E. Et fåtall av disse kom til Norge i 1917. Hærens flyvevæsen hadde riktig nok ønsket seg den moderne Bristol Fighter, men av forståelige grunner hadde engelskmennene bruk for den selv i de siste årene. BE 2 E var nok ikke tiltenkt speidertokter eller artilleriobservasjoner, ei heller særlig egnet for flyrekognosering. Men motoren var solid og etter datidens begreper driftsikker og god. Hæren så derfor for seg flyet innenfor opplæring. Den vesentlige flygevirksomheten med BE 2 E foregikk ved Flygeskolen og Søndenfjelske flyveavdeling på Kjeller, mens Nord-Norges flyveavdeling i Salangen og Nordenfjelske flyveavdeling på Værnes ble tildelt en BE 2 E hver. Etter hvert viste det seg at RAF motoren ikke var så pålitelig likevel. Flyene ble derfor tatt ut av førstelinjeoppsetninger og overført til rene treningsformål. De tre siste BE 2 E som ble kjøpt og montert på Kjeller, ble lagret og klassifisert som reservefly. I 1925 ble flytypen utrangert.



Fredag den 15. august var det ingen flyging i Trøndelag grunnet dårlig vær. Det var en meget nedbørrik periode i midten av august 1919. Flygerne var engstelige for flymaskinene som stod ute, selv om de hadde fått låne noen presenninger. Flyger Jordan på Værnes fortalte Adresseavisen den dagen at det gjorde ikke så meget "at der ikke blev oppstigninger," da det

var nok å gjøre for flygerne innendørs. Det ble endelig slått fast at Gunnar Thorsens fly "Ruth" skulle sendes med tog fra Støren til Kjeller. Og ifølge avisene synes det som Thorsen skulle være med samme toget. Lørdag klarnet været opp og de to militærflygerne Helgeby og Skorge forlot Trondheim etter å ha ligget værfaste noen dager. Etter et par runder over byen, forsvant de sørover mot Heimdal.



*Arnt O. Solberg og Arnt Solberg, på åstedet 1. november 2009*

Adresseavisen tok senere en telefon til Kjeller hvor det ble opplyst at "flyverne var kommet vel og vakkert frem" (vakkert?). Helgeby hadde brukt 4 timer uten mellomlanding, og ble dermed den første i verden til å fly Trondheim - Oslo nonstop. Sjt. Skorge gjorde derimot en mellomlanding ved Opphus i Østerdalen. Da de to forlot Trondheim kom det tre flymaskiner fra Værnes for å hilse de av sted. Det var Bull, Jordan og Nilsen. De var en del av en øvelse som utøvde mitraljøseskyting fra lufta, trådløs telegrafering og fotografering. Sem-Jacobsen (første flyger som fløy på Værnes i 1914) var og i Trondheim i denne perioden og avla flygerne et besøk. Likeledes sjefen for Hærens flyvevæsen, oberst Grüner. Han reiste sørover med hurtigtog samme dag som Thorsen nødlandet. Trolig på grunn av flyulykken ved Elverum hvor to fly havarerte, og sersjant Vold ble skadet. Det var etter Grüners besøk på

Værnes at det ble bestemt å flytte rullebanen fra Kirkesletta til området ved sanitetsbygget (der de to eldste tårnene står i dag).



*Tre av Solberggårdene. Nødlandingen fant sted på jordet til Upstu*



Solberggårdene ligger meget vakkert til innover mot Sørbygda i Soknedal, straks ovenfor det flotte og kjente gammeltunet på Haanshus. Det som kan foretone seg som en gård, er faktisk tre gårder i dag. Slik har det ikke alltid vært. Vi kjenner til tendensen på slutten av 1800-tallet hvor gårder ofte ble oppdelt og tildelt ulike sønner. I dag heter de tre plassene, som altså mest ser ut som en gård - for Upstu, Søstu og Utistu. Og tro det eller ei: Upstu eies av Arnt Solberg. Søstu av en annen Arnt Solberg. Og for å gjøre det fullstendig, så eies Uti av en tredje Arnt Solberg. Og for at det skal virkelig bli forvirrende, så er dette altså tre forskjellige personer og ingen er i slekt med hverandre. Så undertegnede datt fort av lasset da jeg møtte de trivelige oppsitterne på Solberggårdene, men må vel innrømme at jeg humret litt fornøylelig i det stille på veien hjemover etterpå - i en blandet fryd av undring og respekt.

Omkring 1.verdenskrig var det i Soknedal, på linje med alle dalførene i Trøndelag, samlet mye folk i onnene. Det var virkelig liv og røre. Folk overalt. En kan vel tenke seg hvilke utfordringer som oppstod for å losjere og bispise alle som strømmet oppover bygdene. For det meste var det folk fra kyststrøkene. På denne tiden av året var det "pause" i fiskeriene. Under hendelsen på Solberg i 1919 var det derfor mye folk fra Hitra på gårdene. De utgjorde ulike tauser og drenger, og som gjenspeiles i dette bildet fra flyhavariet.

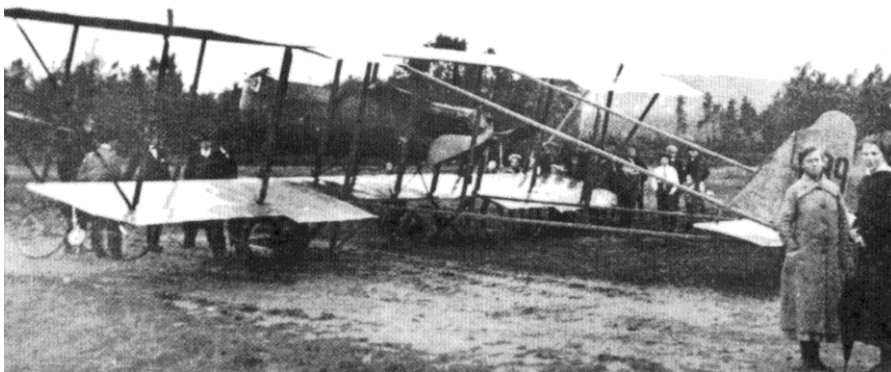


*Ola Sundlihaug*

*Arnt O. Solberg "Søstu"*

Gunnar Thorsen var født den 18. mai 1897 og vokste opp på Bamble i Telemark. Han var sønn av gårdbruker Anders Thorsen og Margrethe fra Sortebogen, som nest eldste i en søskenflokk på fem brødre. Etter middelskolen i Brevik, ble det latinskolen i Skien. Han lærte seg å spille fiolin, og var en flink skihopper som ofte hoppet i Kikutbakken. Det ble sagt at Gunnar for det meste satt og tegnet fly. En dag kom han hjem fra skolen med ei tegning av et fly og fortalte sin mor at han ville på Flygeskolen. Moren ble engstelig. Men han begynte på *Hærens flyveskole* i 1917 som flyelev nr. 39. Flytypene som ble brukt var forskjellige Maurice Farmann-varianter. Disse flyene hadde åpen cockpit, topphastigheter på ca 100 km/t og fra 70-130 hestekrefter. Gunnar Thorsen ble den første flyger fra Telemark, og fikk utstedt flygesertifikat nr. 16, i en tid hvor luftfartsmiljøet bestod av blant annet Roald Amundsen, Bernt Balchen og Hjalmar Riiser-Larsen. Gunnar Thorsen var virkelig en av pionerene. Han er rangert som flyger nr. 79 i Norge, og har flygesertifikat nr. 67.

En lørdag i september 1918 fløy den nyutdannede 21-årige flygersersjanten til Skien for å besøke sine foreldre. Det var en ren fornøyelsestur. Han hadde med en mekaniker. Thorsen tok av fra Kjeller kl 1640, og fløy via Moss, så over Bastø til Tønsberg, opp til Slemdal, Gjerpen og kom til Skien klokken 1905, etter å ha kjempet med mye motvind i sin Maurice Farmann med 80 hk motor. Det var nok en farefull ferd, været kunne ikke ha vært særlig bra. Gunnar Thorsen har fortalt at han i snitt var i en høyde av 1 400 m, og at han var delvis over og delvis under skyer. *"I tillegg var det meget kaldt"*, sa Thorsen til pressen. Dette til tross, var det samlet flere hundre mennesker på Gråtenmoen for å ta imot bygdas store sønn.



*Gunnar Thorsen har landet på Gråtenmoen i september 1918*



I 1916 hadde Forsvaret 8 såkalte festningsflygrupper med til sammen 24 sjøfly. Hærens flyvevesens tekniske avdeling bygget fly i verkstedet på Sagene. Einar Sem-Jacobsen tegnet en Maurice Farmann, tilnærmet en Shorthorn, som ble kalt Hydro 51. Den hadde større vinger, en sterkere motor og bedre stigningsevne. Fire stykker ble bygd, hvorav tre av dem var gitt som gave. I 1918 satte Gunnar Thorsen høyderekord på 4 900 m (16 076 fot) med ett av disse flyene: FF3 Hydro S/N 503. Flygeturen varte i 3 timer. Det tok sin tid både å komme opp og ned. Flyet var "Oscarborg", gavefly fra Fred Olsen. Det ble knust på Kjeller den 18. juli 1919, og kassert den 7. august samme året. - Norges første internasjonale flystevne ble avholdt på Kjeller den 4. - 6. mars 1921. En rekke øvelser ble utført. Blant annet gjaldt det å fly lengst mulig distanse på 9 timer. Det var satt opp poster underveis. Flygerne måtte fly veldig lavt for å bli gjenkjent. Bare fem fly fullførte konkurransen. Gunnar Thorsen ble nr. 3 etter Leif Lier og svensken Gustav von Segelbaden.

Løytnant Thorsen forble i Forsvaret frem til 1927. Da hadde han fløyet til sammen 253 timer og 49 minutter, og det inkluderte de fleste flytypene Hæren hadde. Han hadde blant annet fløyet Luftforsvarsmuseets AVRO 504K i totalt 5 timer og 35 minutter. I 1927 sluttet Thorsen og søkte seg til det nyopprettede Statens Bilsakkyndige, hvor han skulle bli legendarisk, trolig landets mest kjente innen sitt fagmiljø. Han fikk tjenestested ulike plasser i Østfold, og bodde mesterparten av sitt liv i Sarpsborg. Som bilsakkyndig skulle han virke i 42 år, kun avbrutt av tre år under krigen da han satt i fangenskap på Grini og i Tyskland.

Da krigen kom dro Gunnar Thorsen straks til Kjeller, og meldte seg til tjeneste om morgenen den 9. april kl 1030. Da befant det seg noen få Curtis flygemaskiner der, men de hadde skiunderstell. Start- og landingsbaner var ikke klargjorte, og utpå dagen ble det for bløtt. Noen fly hadde kommet seg i lufta, og de landet senere på Tyrifjorden. Sjefen for flygebataljonen ga Thorsen ordre om å dra tilbake til Sarpsborg for å slutte seg til styrkene i Østfold. Vi vet alle hva som skjedde den våren. Det ble ingen flykrigstjeneste på Thorsen. Han opprettholdt sitt virke som bilsakkyndig. Men Thorsen var tross alt offiser, og etter hvert begynte tyskerne å arrestere offiserene. Torsdag den 24. februar 1942 er Thorsen i klubben. ”At du ikke også snart blir arrester da?”, sa en kompis. Gunnar Thorsen husker godt hva han svarte: ”Du skal se det ikke varer lenge”. Det gikk troll i ord. Samme kveld ved 23-tiden skulle de legge seg hjemme hos Thorsen. Da ringte det hardt og lenge på dørklokka. Utenfor stod en ung tysk soldat. Tre raske setninger kom som et maskingevær ut av soldaten: ”Sind Sie oberleutnant Gunnar Thorsen? Gehören Sie zur Luftwaffe? Sie sind verhaftet”. Thorsen satt i fangenskap frem til freden kom i 1945. Fra den tiden har han egenhendig skrevet 48 A4-sider, med verdifull dokumentasjon fra ulike fangeleirer i Tyskland.



På 20-tallet var det mange som kom inn i Statens styre og stell. Dette var personer med militær bakgrunn. ”De hadde hår på brystet”, ble det sagt - og dominerte sitt virke ”på godt og vondt”. Gunnar Thorsen var en av disse. Det var liten opplæring innen regelverk og konduite. Service var omtrent et fremmedord. Mange av Statens folk ble kun et firkantet fjes. Det var lite kjøtt på beina også innenfor Bilsakkyndige. Ved planer om forandring, var nok Thorsen eksponenten for det konservative. Han var begeistret for makt, og ville nok ha mer av den. Han var av de som mest måtte bæres ut med føttene først. Historiene om de gode gamle dager, da alt var så mye bedre, er mange. Mye av det som er omtalt vedrørende Thorsen og Bilsakkyndige er hentet fra deres egen bok: ”Alt har sin tid” av Ragnar Lie fra 2003. Der heter det seg at etter at Gunnar Thorsen ble sjef, insisterte han på å kunne bruke B1 på alle de biler han hadde i årenes løp. Han skulle ikke være dårligere enn selveste kongen. Kong Håkon hadde jo A1. Thorsen ble et begrep i hele Østfold, ja - i hele landet. Det var nok Gunnar Thorsen folk tenkte på når det ble snakket om ”sakkyndig”. Thorsen fikk stor oppmerksomhet. Faktum var at han var den mest utadvendte. Han var rimelig høyrøstet, og hadde ofte en firkantet mening om livet og ikke så redd for å stikke hodet fram både her og der, og det gjorde han til gangs. Janteloven hadde han trolig aldri hørt om. Med relasjon til Alexander, var det mange som kalte Thorsen for Gunnar den store. Andre mente at Thorsen ønsket å ligne Vår Herre.



Kilde: Egil Nordengen



Thorsen sa det selv slik: *”Det er ingen lett jobb å være bilsakkyndig. Det er langt fra å være noen sinekyrestilling. Når man tenker på de mange og høyst forskjellige gjøremål den bilsakkyndige har, må det være vanskelig å finne den rette mannen til å fylle disse stillingene. At vedkommendes tekniske kvalifikasjoner er i orden, er ikke nok. De rent menneskelige egenskaper teller vel så meget. Man står stadig vis a vis et kritisk publikum og må ofte på stående fot ta viktige avgjørelser. Ikke minst ved førerprøvene har man bruk for rent menneskelige vurderingsevne. En bilsakkyndig bør ha den samme virkning på publikum som oljen på vannet, og ikke som bensin på ilden. Men den bilsakkyndige som har bare venner, gjør ikke sin plikt”.*

Det er klart at Thorsen var kontroversiell og dominerende. Slik er det ofte med enere. Han satte standarden, og det var flere som sa følgende: *”Det Thorsen gjør, er det riktige”.* Opp i dette var han også fagforeningsmann og en stor problemløser. Han hadde en unik posisjon. Det hevdtes at han kunne gå rett inn til Vegdirektøren uten å ha noen avtale på forhånd. Det var det vel bare kongen som kunne. Publikum hadde nok et annet syn på Thorsen enn kollegene hadde. For publikum var han barskingen over alle barskinger. Menigmanns oppfatning av bilsakkyndige fikk et rykte. Gunnar Thorsen ga nok mang en kandidat et lite støkk i livet. Han ble på mange måter de bilsakkyndiges svar på tannlegeskrekk. Nå brydde nok verken Thorsen eller andre bilsakkyndige seg kanskje så meget om publikum de første årene fra 1927. En skulle skjelve litt på hendene ved oppkjøring. Slik var det bare! Publikums sure oppstøt, gjorde ikke inntrykk. Det tok Thorsen med stor ro, og at han kanskje var strengest i Østfold ga muligens en viss status. Thorsen var blant de som mente at det var for enkelt å kjøre opp. Når han sendte noen hjem, med beskjed om å fremstille seg til ny prøve, sa han ofte: *”De må lære å kjøre bil av en som tør gi dem kjeff”.* Muligens gjentok dette seg særlig ovenfor kvinner. Gunnar Thorsen hadde som mange andre på 30-tallet ikke tro på kvinner bak rattet. Ved fornyet prøve innførte han ordningen med seg selv som enerådende sensor. Hans distrikt var det eneste stedet i landet som hadde en slik praksis. Den holdt seg til ut på 60-tallet. Det var også Thorsen som sørget for at kjøreprøvene ble underlagt en viss trafikkmengde, altså flyttet den fra hvilken som helst utkant og inn til byene.



*Den legendariske Gunnar Thorsen*

I avisutklipp om Thorsen, heter det seg at han var et begrep, og at navnet ga førerkortkandidater frysninger langs ryggraden. Vi som tok førerkort på 60-tallet møtte også bilsakkyndige av Thorsens kaliber. Det var noe som hang ved enkelte. Men for de som virkelig kjente Gunnar Thorsen var det aldri tvil om at han var en mann av meget høy faglig integritet, med stor respekt i miljøet – og en som behandlet alle likt. Men han kom fra det militære med en røff tone, - en ganske så barsk form for humor. Som sjef var han effektiv, med gammeldags militær disiplin og vilje. Det var ikke snakk om å sløse, slik som vel kjennetegner Staten i dag. Men kanskje kunne det gå litt over streken. Det heter seg at overtid var utenkelig. Fikk han ikke gjort det han skulle på jobben, tok han med arbeidet hjem til kona!

Når jeg har valgt å ta med en del om ”Guden” som kom ovenfra til Soknedal i 1919, mer enn kun selve hendelsen, er det fordi historiene



*”Kråka”*

om Gunnar Thorsens sivile liv nok representerer mange lignende personligheter og mønster i en gryende statsadministrasjon. Dernest var Gunnar Thorsen ingen hvilken som helst, og for det store publikum kan det muligens være artig å vite at vår Thorsen er mannen bak Vegvesenets logo, kjent under navnet "Kråka". Førsteutkastet vedrørende Statens Vegvesens logo ble faktisk tegnet av ham mens han satt i fangenskap i Tyskland i lag med britiske flygere. Her ble han inspirert av deres flygerving, samt med refleksjoner tilbake til sin egen flygerkarriere. Thorsen hadde før krigen nemlig gått med tanker om å få til en enhetlig logo for sin etat, på linje med hans stadige ønske om å få til en tidsmessig uniformering. En gang militær, alltid militær!

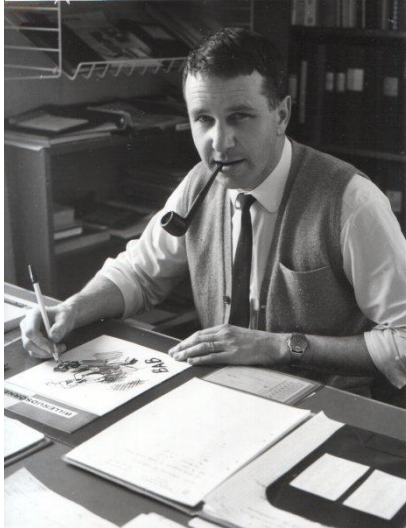


I 1950 ble det utlyst en konkurranse for å finne frem til et passende emblem for Statens Vegvesen. Det kom inn 550 utkast, hvorav tre ble premierte. Men Riksarkivet og Utenriksdepartementet sa nei med basis i at de ikke var heraldisk riktige. Så kom det et forslag om å kopiere emblemet fra Bilsakkyndige, altså Thorsens merke. Triangelet skulle være rødt hos Bilsakkyndige, mens gult hos Vegvesenet. I 1983 ble det fremmet ønske om et felles emblem, i og med at Biltilsynet fra 1973 var blitt en del av Statens Vegvesen. Dermed kom det en felles logo i forenklet utgave. Dette ble ytterligere fornyet i 1992. Et helrødt emblem på gul firkantbunn fikk tilslutning i Vegdirektoratet. Rødfargen var den samme som tidligere, men gulfargen ble friskere. Men igjen sa UD stopp, med henvisning til at fargebruken var heraldisk feil. Dermed ble fargene byttet om. Uansett: "kråka" (hovedutkastet) er tegnet av Gunnar Thorsen, mannen som virkelig kom dalende som ei kråke ned i ei grend i Soknedal i Trøndelag for over 90 år siden.

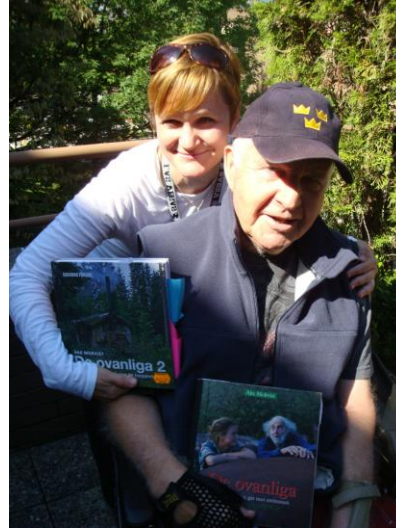


*Sarpsborg 23. desember 2009. Fv: barnebarna Nina Halvorsen, Thomas Halvorsen, Beatrice Hammerstad, Christian O. Halvorsen og datter til Gunnar: Anne Margrethe "Nutte" Halvorsen*

Gunnar Thorsen var eslet til å bli en ener. Slike går vel ikke ustraffet i det norske samfunnet. Det pussige er at vi ønsker enere blant våre idrettmenn, men for øvrig blir de for det mest mobbet. Når jeg likevel skal summere personen Gunnar Thorsen velger jeg å låne ei historie fra nevnte Vegvesenets egen bok: - Det var konfirmantoverhøring i en bygd i Østfold, og presten, som var en moderne innstilt mann, hadde bestemt seg for å snakke med ungdommene ut fra deres syn på dagens aktuelle ting. Derfor snakket han om motorer, biler og veier, og nevnte at det også i livets trafikk var visse regler og bud, det var livets trafikkregler. ”Men”, sa han, henvendt til den ungdommelige forsamling: ”hvem er det som står over og overvåker disse bud og regler?” Lenge var det stilt i forsamlingen. Men plutselig stakk en liten, kvikk gutt hånden i været og sa fort: ”Bilsakkyndig Thorsen!”



*Sønnen Roar Thorsen i 1966*



*Roar Thorsen og hans datter Katarina i 2009*

Gunnar Thorsen giftet seg med Ruth. Sammen fikk de to barn. Sønnen Roar, som i dag bor i Canada, og dattera Anne Margrethe, inngift i familien Halvorsen i Sarpsborg - et av landets desidert største bakerier og konditorier. Anne Margrethe er nok bedre kjent som Nutte, et klengenavn hennes far ga henne. Propellen fra havariet fikk Gunnar Thorsen beholde. Sammen med den har familien Thorsen forært Luftfartsmuseet i Bodø andre eiendeler som tilhørte flyger Gunnar Thorsen. Hvorvidt det var noen nærmere kontakt mellom Gunnar Thorsen og hans ”livreddere” fra Soknedal den nære tiden etter havariet, er uvisst. For Thorsen var selvsagt hendelsen merkelig, i den forstand at han tok lærdom om livets reelle verdier, men ut over det fikk den nok ingen betydning - da det å nødlande med fly i mellomkrigstiden var mest for dagligdags å regne. Det var nok ikke noe støtteapparat som stilte opp. I dag får du psykiatrisk krisehjelp bare du har fått ei flis i fingeren. For folket i Soknedal var det nok en stor begivenhet å få besøk ovenfra, men som et jordnært og sindig folkeslag gled det trolig fort over for soknedølene, da det ikke har overlevd noen spesielle tradisjonsforteller fra hendelsen, ei heller blitt berørt i senere lokalhistorisk litteratur.



*Anna og Nils Vagnild*



*Olav Øien*

Men for oss som er opptatt av luftfartshistorie, er denne episoden verdifull - og håpet er at et slikt kapittel vil sementere også denne kulturarven. Jeg er overbevist om at Soknedal kom til å bety mye for Gunnar Thorsen i ettertid. Tankene streifet trolig tilbake til ikke bare selve nødlandingen, dyktigheten og flaksen, men og til lokalbefolkningen som stilte opp og hjalp han med både det mentale og det fysiske. At Thorsen ikke glemte folket i Soknedal forteller et lite brev som han skrev den 4. november 1957 til Nils Kr. Olsen Vagnhild (f.1903). Her berører han en del fotografier som han tidligere hadde sendt til Olav Øien. I brevet heter det seg: ”... *et sett bilder til dere 3 som hjalp meg*”. Så det er tydelig at to av hjelperne han satte så pris på var Nils Vagnhild og Olav Øien. Ser ikke bort i fra at de hjalp til med det praktiske, fikk Thorsen til Støren etc. Men hvem var den tredje? Ole Olsen Solberg, nevnt innledningsvis - kunne det ikke være, han døde i 1936. (Generelt omhandler mine historier / kapittel hendelser tilknyttet Værnesregionen. Av og til må jeg litt lenger unna, slik som denne, men det vil likevel være en link til nettopp mitt nedslagsfelt).

Gunnar Thorsen var en stor personlighet, et flott og drivendes menneske, en ledestjerne - slike vi gjerne skulle hatt flere av i dagens oppløsningssamfunn. Thorsen døde i 1970. Og før vi lukker dette kapittelet, skal vi vende tilbake til selve hendelsesdagen for det lille underet på Solberg i Soknedal i 1919. På andre siden av dalføret, i Vagnildgrenda - var lærer Bergsvein Træthaug (1882-1971) ute og spaserte med en av sine fire sønner, som da bare var en liten guttunge. De hadde satt opp tempoet da de så regnet komme i sørvest. ”*Nei, sjå på den hesja*”, sier Bergsvein Træthaug mens han peker nedover jordet. ”*Den va salrygga, ja*”. Ei lang og ganske så kraftig hesje stod med en knekk midt på, det var mest rart at den ikke hadde falt til sides. ”*Typisk fjerdetråden*”, fortsetter han med før guttungen får sjansen til å komme med sitt sedvanlige ”*Kæ for da, pappa?*” Men nei da, gutten skulle vite hvorfor hesja stod slik, og læreren måtte bruke alle sine pedagogiske knep for å forklare at noen hadde hatt opp i meste laget, og når nedbøren kom så kraftig som den hadde gjort de siste dagene - ville føret bli så tungt at tråden ikke klarte å bære tyngden. Om guttungen forstod dette, fikk aldri faren klarhet i, for brått hadde en unges falkeblikk og reflekser registrert at noe skjedde på andre siden av dalen. ”*Næmen, sjå - pappa, nå sætt'n se*”. Kanskje trodde han det var en storfugl? På denne måten blir far og sønn Træthaug vitner til at Gunnar Thorsen nødlander på Solberg - rett på andre siden av dalen der de stod. De ser at flyet blir stående midt i ei hesje, slik at denne også ble ganske så salrygga. Det var nok første gangen de hadde sett et fly. Så det som burde ha sjokkert i alle fall lærer Træthaug, samt vekt nysgjerrigheten hos sønnen hva gjelder farkosten, ble i første omgang kommentert med følgende nyervervet lærdom fra unge Træthaug: ”*Typisk fjerdetråden!*”



*Lærer Bergsvein Træthaug*



*Nødlandingen fant sted nede på jordet rett bak disse kilder: Brynjar Træthaug, Marit Træthaug, Ola Birger Vagnild, Sigrid Løkken og Arnt O. Solberg "Uti" (fredag 21. mai 2010)*