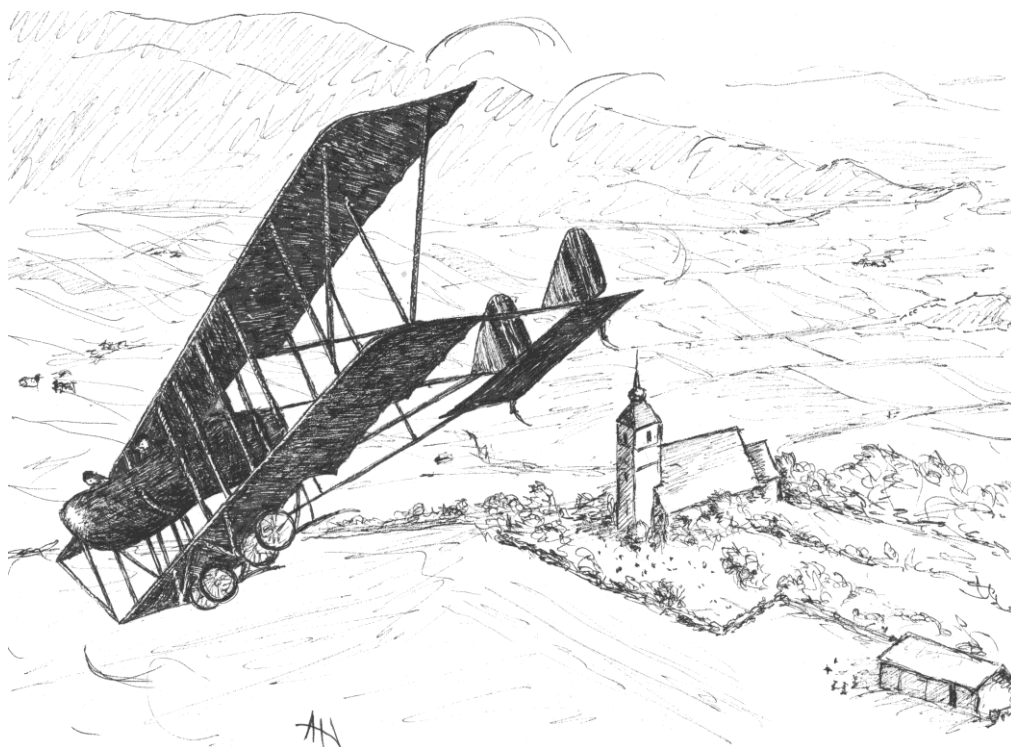


## 1919 Første dødsulykke med fly nord av Dovre

En av dagene før han satte kursen nordover fra Kjeller, for å fly til Værnes og delta i en større militær øvelse, hadde han gitt uttrykk ovenfor sine venner at han hadde sterk mistillit til den flygemaskinen han skulle benytte på turen. Han omtalte den som "likkisten", og tilføyde at den vel også ble hans likkiste i bokstavelig forstand. "Jeg skal være sjelglad"- sa han ved samme anledning, - "om jeg slipper levende fra Værnes."

Klokken 1645 torsdag den 28. august 1919 går han ombord i sin F.F.3 Hydro på Kirkesletta på Værnes. Foran i gondolen hadde nettopp hans passasjer satt seg. Planen var å ta av sørover, over Stjørdalselva - med sving mot Reppe tegelverk, beskuet redningen av et annet Farmanfly som nettopp hadde nødlandet i Stjørdalselva, og så gjøre en kort tur i området før han skulle lande en kilometer lengre vest ved det nye skuret de hadde satt opp for *Nordenfjelske flyveavdeling*. Der skulle flyet demonteres og sendes i kasser med tog sørover til Lillestrøm. Han var ikke begeistret for Kirkesletta, og i det han roterte erindret han Sem-Jackobsen advarsel og krav om flytting av flyplassen vekk fra Kirkesletta, et synspunkt som grunnet rivaliserende myndighetspersoner førte i langdrag tross fattet vedtak. Et par sekunder etterpå erfarer han sørøsten, den ristet den simple farkosten omtrent i filler. Første tanken var selvsagt å vri seg til venstre korrekt inn mot vinden, men brått og mest instinktivt vrir han rattet og flyet til høyre, mest som en panisk måte å komme seg unna, - en meget dristig operasjon, rett sagt dumdristig, noe han skjønnte i det han gjorde sin håndbevegelse. Han visste det var feil og



skjebnesvangert i det han gjorde det. Denne menneskelige faktoren hvor alle alarmklokker og fornuften sier en ting, men du gjør det motsatte. Bevegelsene og utøvelsen ligger foran hjernen. Denne merkverdige følelsen av å vite at det blir feil, men likevel fullfører du feilen. Ethvert menneske har opplevd dette. Han visste det så inderlig godt. Han klarte ikke å reversere eller omdisponere. Blikket til høyre i avgangsfasen, for å se etter en kollega som hadde nødlandet i elva, tok vekk litt fokus på det flygemessige. Nåtiden kom inn i *slowmotion*, som en sakte kino - hvor han så seg selv spille hoverollen. Disse to sekundene følte som minutter. Apparatet, som de ofte kalte en flymaskin på den tiden, reagerte tregt -

hadde ikke tilstrekkelig kraft og *staller ut* (mister løftet). Han brukte et milliontedels sekund på å forbanne ledelsen som ikke hadde flyttet avgangstripa. Så kom spinnet, en spiral og han visste hva som ventet. Han ser sin kone med lille Kitty på armene. Så blir alt svart.

Det hadde gått troll i ord. Han slapp ikke levende fra Værnes. Avisa Nidaros som gjenga første avsnittet her, kom med en rekke anklager av redaksjonell art, samt trykte sinte og frustrerte leserinnlegg. Sjefen for Hærens flyvevæsen oberst Grüner var raskt ute med å legge all skyld på piloten. Forsvarsledelsen og statsråd Aavatsmark hengte seg på. Folket var rystet og rasende. Den største ulykken i luftfartens historie i Norge var et faktum. For første gang mistet to personer livet i ett og samme fly. Det var den femte dødsulykken tilknyttet luftfarten i landet, nr. tre i Hæren, og den første dødsulykken nord av Dovre. De to som mistet livet var pilot, løytnant Thomas Pihl Jordan og passasjer premiereløytnant Johannes Elias Stokke, begge fra Strinda (Trondheim).

Skal en bruke dagens metodikk hva gjelder å finne frem til hvorfor ulykker skjer, kan en si at det som oftest er en rekke faktorer som spiller inn, selv om det til slutt vanligvis er en direkte hovedårsak. For Jordan og Stokke begynte faktisk dominobrikkene å ramle allerede fem år tidligere, den 26. mars 1914, da Einar Sem-Jakobsen som første mann fløy på Værnes. Einar Sem-Jakobsen var sertifikatrelatert flyger nr. 2 i landet, etter Christian Lie. På hans aller første tur møtte han



*Thomas Pihl Jordan*



*Johannes Elias Stokke*

*sørøsten* på Værnes og fikk real juling. Han og hans kollegaer som fløy de første turene på Værnes den våren var nok mer heldige enn dyktige. Sem-Jakobsen ga ledelsen klar beskjed om at Kirkesletta ikke egnet seg som flyplass. Det skulle likevel gå flere år før vedtaket om flytting ble gjort og enda ett år før vedtaket ble effektivt. Dette skyldes i og for seg to grunner. For det første var det meget liten aktivitet på Værnes de første årene etter 1914, det var knapt flyging. Og for det andre gjorde det ikke saken bedre at det var personlig fiendskap mellom ulike personer innen luftfarten. De første 10 årene av luftfarten i Norge bar preg av store motsetninger, forbigåelser, klikkdannelser og personlig angrep. Og i vårt tilfelle her synes det på nytt som om at det måtte en dødsulykke til før det ble reagert fornuftig.

Det hele hadde begynt 14 dager tidligere. En større militær våpenøvelse var planlagt for lenge siden, og skulle foregå på Værnes i siste uke av august 1919, hvor blant annet Hærens flygeskole på Kjeller skulle være en aktiv part, i lag med den nyetablerte Nordenfjelske flyveavdeling, som hadde sin tilhørighet på Værnes under den unge sjefen lt. Bull (27). Flygeskolens oppsetning var på den tiden 3 Farman Longhorn, 5 Farmann Shorthorn, 2 Aero 504, 2 Farman F40 XL og 2 BE2e. Forøvrig ble Søndenfjelske flyveavdeling ledet av lt. Vetlesen (sjef Værnes ved krigsutbruddet) og Nord-Norges flyveavdelings sjef var lt. Crawford-Jensen (omkom i flyulykke i 1922). På denne tiden var flere personer tilknyttet Forsvaret som vernepliktige flysersjanter. Disse var inne noen hektiske dager hvert år til repetisjonsøvelser. Så også i midten av august 1919. Forflytningen nordover til øvelsen, av personell



*Bull*

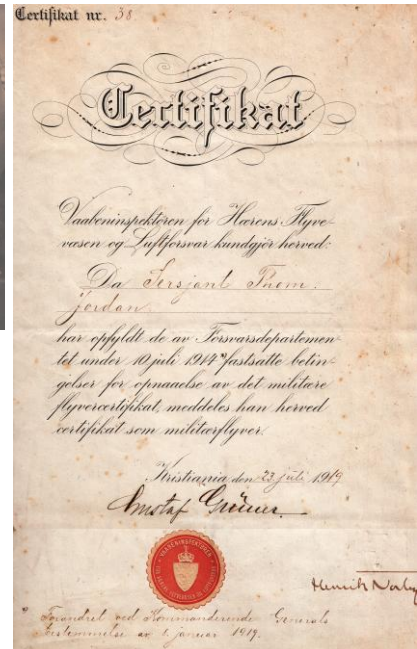
og materiell, foregikk med tog. Men dette året skulle de ta ett nytt skritt i norsk luftfarts historie, nemlig en flyging over Dovre. En æra av nye pionerer. Thomas Pihl Jordan skulle bli den første. Han var flyger nr. 39 i Norge, og hadde flygesertifikat nr. 27. De 10 første norske flygere + nr. 25 og 26 hadde alle utenlandske sertifikater (2 tyske, 1 argentinsk og 9 franske).

Thomas Pihl Jordan skulle altså som førstemann i verden fly fra Kjeller til Trondheim over Dovre, og noen dager senere skulle fire andre følge etter: R. Helgeby, H. Skorge, G. Thorsen og J. Schiøtz. I all litteratur i ettertid er det hevdet at dette var



**Thomas Pihl Jordan**

første gang noen fløy over Dovre, og pilotene ble kjent som *Dovreflygerne*. Thomas Pihl Jordans flyging (som førstemann i løypa) har sågar blitt beskrevet veldig så dramatisk. Rett nok ble maskinen utsatt for sterke krefter som gjorde store skader på flymaskinen, men at han eller noen av de andre fløy over Dovre er direkte feil. Jordan kom til å begynne med ikke lenger enn til Tynset. Der ble han liggende værfast frem til tirsdag den 12. august. Arnesen / Sem-Jacobsen skriver i sin bok ”*Til veirs på norske vinger*” at Jordan kom ut for snøstorm, og måtte gjøre fem startforsøk fra Røros. Trolig mener de Tynset. Fire flygere: Feiring, Holm, Opsal og Wold fra Søndenfjelske foretok en rekognosering langs Glomma nordover. De måtte lande ved Elverum. Under landingen ble to av flyene tatt av vinden og kastet rundt og knust. Mandag den 11. august tar Helgeby av fra Kjeller og forener seg med Jordan på Tynset. Disse to dro videre tirsdag. Noen timer senere samme dag kom Skorge, og onsdag den 13 forsøkte Gunnar Thorsen seg, men kom ikke lenger enn til Soknedal (se side: .....), og sersjant Schiøtz kom seg aldri i lufta fra Kjeller. Rett nok fløy Jordan, Helgeby og Skorge fra Kjeller til Trondheim, senere inn til Værnes, men det var med mellomlandinger og ikke over Dovre. De har selv detaljert forklart sine flygeruter, som gikk via Stange, Elverum, Rena og til Tynset. Etter hvile på Tynset fløy de siste etappen via Kvikne, Støren og Trondheim. Kort sagt så fløy de alle Østerdalen. De fløy samme rute som de som kjører ggbil kortest og raskest mellom Oslo og Trondheim i våre dager. De fløy ikke over Dovre, - de unngikk Dovre! Denne historiske feil har blitt forsterket gjennom flere luftfartsmagasiner, bøker og sist i Luftforsvarets historie, bind I - side 138 (Vera Henriksen).



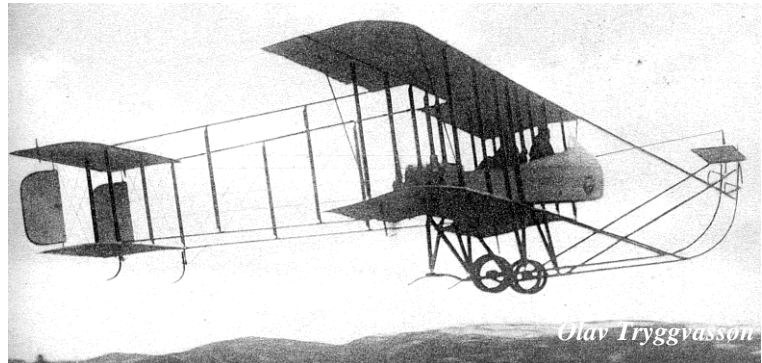
Etter ankomst Værnes, ble det ikke mange dager med flyging frem mot den planlagt våpenøvelsen i slutten av august. Været var for dårlig. Avisene fulgte med fra dag til dag, og rapporterte om de ulike bevegelser i lufta. Avisa Nidaros gjenga en viss skuffelse fra enkelte av innbyggerne i Trondheim over at Schiøtz ikke kom nordover. Han var visstnok en kunstnerstype og hadde malt et stort dødningshode på flyet sitt. Helgeby og Skorge fløy tilbake til Kjeller lørdag den 16. Helgeby fløy uten mellomlanding, og ble dermed trolig den første til å fly non-stop mellom Trondheim og Oslo. Skorge mellomlandet i Østerdalen. Fra den turen heter det seg at han holdt på å bli skutt ned over Tyldalen. En ung mann løp inn etter geværet da han trodde det var ei ørn han så. Men den første som fløy strekningen Oslo - Trondheim var visstnok Hjalmar Riiser-Larsen i juli 1918 med en liten Morane-Saulnier fra selskapet



Nordisk Luftkraft. Trolig med mellomlanding under en såkalt postflyging hvor han medbrakte en avispakke med "Tidens tegn".

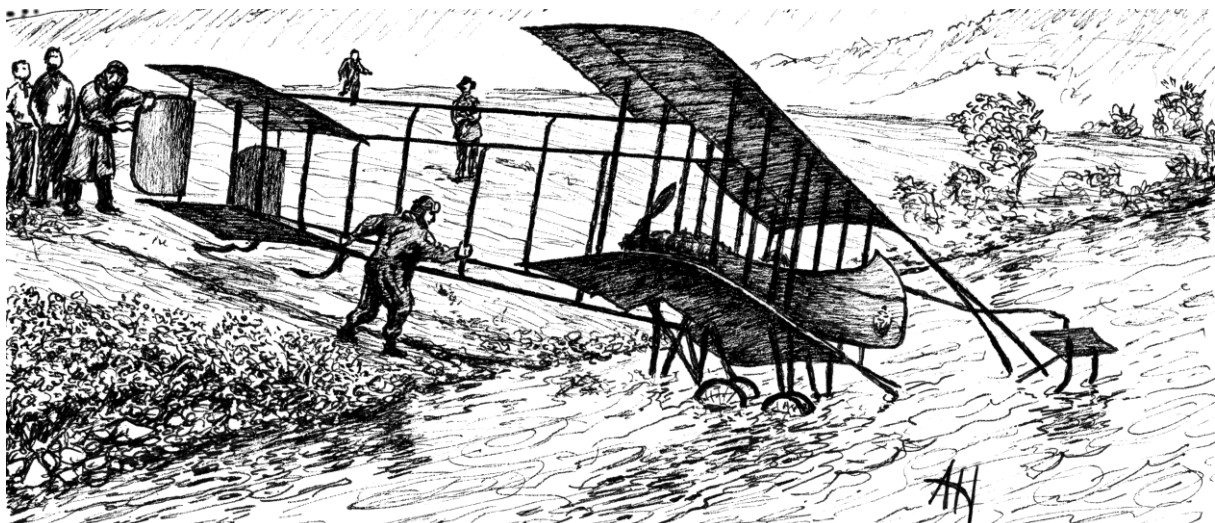
Tirsdag den 26. august 1919 var været ideelt for flyging, og dagen ble benyttet til "fortere og lengre øvelser", som de benevnte det den gangen. Thomas Pihl Jordan fløy den dagen en tur til Levanger og Verdal. Onsdag var vinden for sterk, og det ble ingen flyging. Torsdag var de atter i lufta. Da fløy sersjant Mikkelsen med *Olav Tryggvassøn* og løytnant Nielsen med en annen maskin over Trondheim og videre via Jonsvatnet og Selbu. De landet ved 12-tiden. Lt. Nielsen var i en høyde av ca. 6 til 700 m og sersjant Mikkelsen var oppe i 1 300 m høyde. Det ble samme dag utført bombekasting fra flyene inne på Værnes.

Opprinnelig skulle øvelsen ha vært avsluttet klokken 1630, ja - i bunn og grunn var selve øvelsen over. Tilfeldighetene ville at divisjonsintendant, kaptein Erichsen og adjutant, premiæreløytnant Stokke kom fra Trondheim for å utveksle erfaringer fra øvelsen. Det som skjedde har blitt fremstilt dit hen at



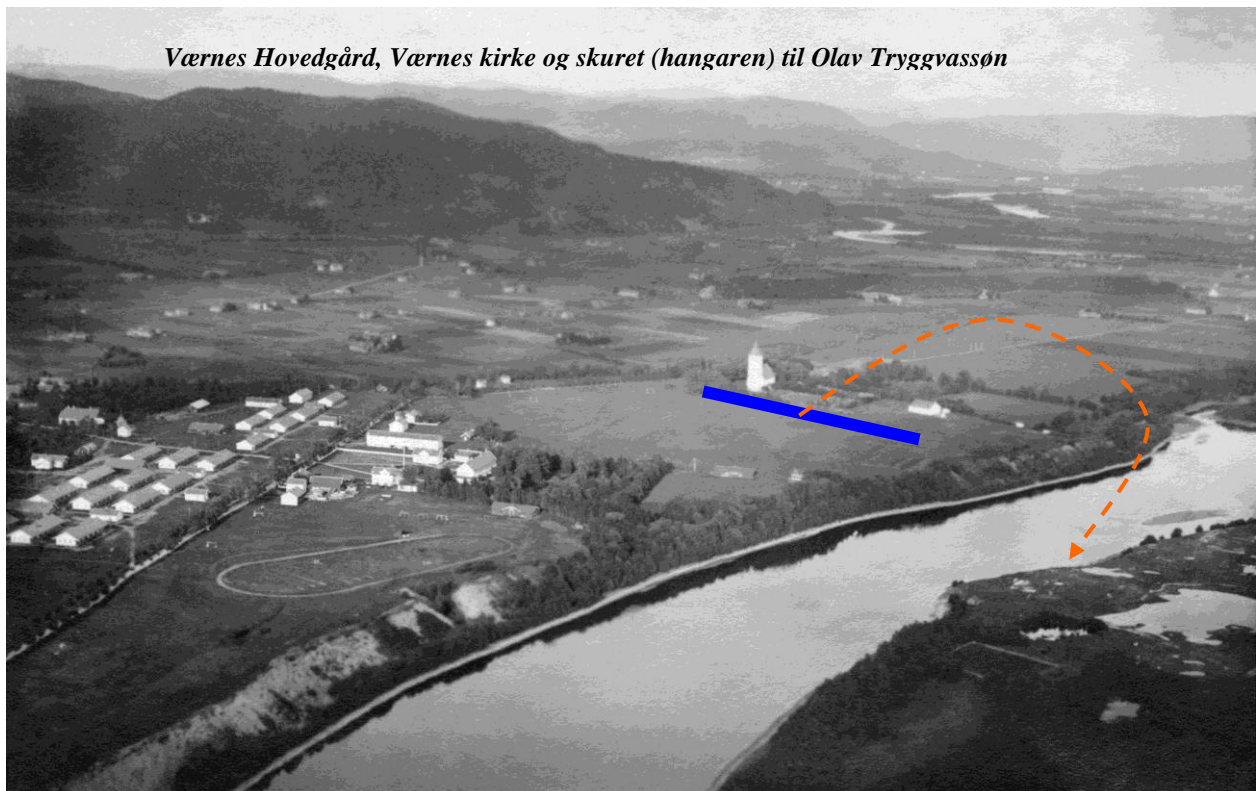
de ble skuffet over at det ikke skulle foregå mer flyging, og det ble til at de to skulle få hver sin lille flygetur. Først skulle Mikkelsen med *Olav Tryggvassøn* ta av med kaptein Erichsen som passasjer på en liten tur i lende. Så skulle Thomas Pihl Jordan ta med seg løytnant Stokke i sitt apparat. Normalt skulle *Olav Tryggvassøn* gå i vinterdvale i sitt skur (hangar) på Kirkesletta, mens hydromaskinen skulle taues ned til det nye skuret som var bygd en kilometer lenger vest ved Sanitetsavdelingen (der eldste tårnet på Værnes fortsatt står). Så i stedet for at apparatet ble tauet, bestemte de at Jordan likegodt kunne fly Hydromaskinen til sin demonteringsplass da han nå like vel skulle en tur opp med Johannes Elias Stokke. Været var litt dårligere enn på formiddagen. Det heter seg at vinden kom ujevn og støtvis over dalføret. Sørøsten begynte å spille på sitt register.

Det tok litt tid før Jordan og Stokke var klar. Mikkelsen hadde forlengts tatt av med *Olav Tryggvassøn* i lag med Erichsen og var på vei tilbake for å lande på Kirkesletta, da han fikk motorstopp straks før ankomst Værnes og måtte foreta en glideflukt og sette flyet ned på elvebredden på Værnesleiret. Mikkelsen nådde rett og slett ikke fram. Elvebredden er ikke noe gunstig landingsplass, slik at Olav Tryggvassøn havnet ut i Stjørdalselva. (Interessant å se i boka til Sem-Jacobsen fra 1930 at elva blir kalt Værdalselva). Det heter seg i noen referater at Jordan på dette tidspunktet var i lufta og fløy inn over Kirkesletta for å varsle mannskap på bakken om at *Olav Tryggvassøn* hadde havnet i elva. Det er ikke riktig. Jordan og Stokke



holdt på å gjøre seg klare for avgang. Flygeskoleelevene som ventet på Kirkesletta observerte at *Olav Tryggvassøn* nødlandet i Stjørdalselva. På den tiden var det selvsagt ikke et tre, og fra kirkemuren og skuret var det fint utsyn over mot Lånke og Hell. At Michelsen havnet i Stjørdalselva, kan være en medvirkende årsak til det tragiske som nå skulle følge. Avgangen ble kanskje forsert litt (hastverk), og Jordan kunne i avgangsfasen ha blitt så opptatt av sin kollega som lå til høyre i Stjørdalselva at en skarp høyresving ble utført altfor tidlig. Fra Kirkesletta er kollegaer vitne til at Jordan svinger over mot Reppe Tegelverk i lav høyde, *staller*, mister løftet, går i spinn med en spiral og treffer bakken i et flammehav. Jordan fikk ikke tid til å slå av tenningen engang. Bensintanken er rett bak førersetet. Flygesjef, løytnant Bull, 11 elever og mekanikere sprang raskt ned til elvebredden, hvor båtene lå fortøyd. Da de kom over, kunne de ikke gjøre noe. Flyet lå på Værnesleiret, ca. 25 m inne på sørbredden av Stjørdalselva.

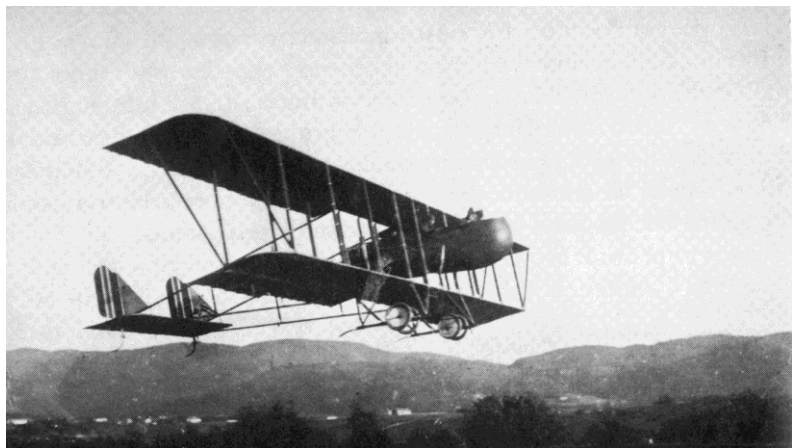
Sjefen for Hærens flyvevæsen oberst Grüner gikk ut i Dagsposten, lørdag den 30. august 1919, med følgende melding: *Det er brakt på det rene at årsaken til flygeulykken på Værnes var at flygeren like etter start gjorde en for krapp sving i lav høyde, hvorpå han gled på den ene vingen og ikke fikk rettet opp apparatet før det gikk i bakken. Grunnen til at flygeren gjorde denne krappe svingen var muligens at han var opptatt med å se på et annet apparat, som straks forut hadde landet på elvebredden. Fra starten til apparatet støtte mot bakken gikk det kun ett minutt. Apparatet hadde vært benyttet om formiddagen og også vært besiktiget før siste start. Flygeren hadde samme dag uttalt sin tilfredshet med dette apparat.*



Flyet som Jordan fløy, gikk under betegnelsen "Bergens gavefly" og var heloverhølt i juli. Opprinnelig var det et fly fra 1916 (nr. 55) bygd på Sagene og Kjeller, med gondol fra Hispano, og med nytt nummer (505) fra september 1918. Det ble overlevert Flygeskolen den 27. juli 1919, da med ny gondol fra Renault. Sjefen for Hærens Flyvemaskinfabrikk, direktør Jacobsen fortalte pressen at apparatet var i god forfatning da det forlot Kjeller to uker tidligere. Det var innsatt med som nevnt ny gondol, pluss nye bensintanker, haleplater,

høyderor, helt nye stendere, avstivningskabler og wire. Maskinen var altså helt igjennom fornyet før den dro av sted. Før reisen ble den som vanlig oversett av en bedømmelseskommisjon, hvor Jordan selv var medlem. Flyet var og i orden den dagen ulykken skjedde. Den interne havarikommisjonen mente at ulykken skjedde som følge av feilaktig manøvrering av et så tregt apparat muligens i forbindelse med plutselig vindkast. En medvirkende årsak kan muligens være at flygeren var opptatt med å betrakte innbergingen av et annet apparat (Olav Tryggvassøn). Hva som ytterligere kom frem i såkalt "krigsforhør", kjenner undertegnede ikke til. Gjennom avisreferat går det frem at Grüner flere ganger poengterte at Jordan hadde uttalt sin tilfredsstillelse med maskinen ovenfor Grüner om morgenen. Grüner uttalte og: ” *Grunnet skarp sving, ble maskinens vinger stående for skrått slik at bæreevnen ble for liten og maskinen rutschet med stor fart mot jorden. Det gikk ikke mer enn ett minutt fra de to løytnantene friske og kjekke steg opp i maskinen til de lå døde på den andre siden av elva*”.

Ovennevnte til tross, det er på det rene at flygeturen fra Kjeller til Trondheim to uker tidligere hadde tatt på. Flymaskinen var nok ikke i sin beste form. Under flyging fra Kjeller hadde den fått mye juling. Flere av spilerne i vingeflatene var brukket, nagler var falt ut, halen var sterkt ramponert og setet hadde under turen skranglet løst. Alt



*Thomas Pihl Jordan tar av fra Værnes med sitt Hydro-fly*

dette ble utbedret ved ankomst Værnes. Jordan fortalte en journalist fra avisa Nidaros at da han gjorde en skarp sving over Trondheim noen dager senere, knaket det ordentlig i maskinen. ”*Jeg trodde helt sikker den ville drysse fra meg*”, sa Jordan. I boka til Arnesen og Sem-Jacobsen fra 1930 refereres følgende utsagn fra Jordan, ut i fra pilotens forundring over at apparatet holdt hele veien fra Kjeller til Trondheim: ”*Før eller siden faller vi ned*”.

Pressen fortalte om sterke inntrykk blant folk som strømmet til åstedet. Flere brast i gråt. De forbrente likene måtte omvikles med ståltråd for å kunne fraktes over elva. Nasjonen hadde aldri opplevd maken, faktisk to uhell etter at en øvelse var avsluttet. De hadde nok ventet en mer festlig avslutning på øvelsene og strabasene. Det skulle være stor avslutningsfest i Trondheim på kvelden.

Avisene fortalte også at fire italienske flygere styrtet samtidig på flyplassen Aspern utenfor Wien og ble drept. En pionertid er alltid menneskelig kostbar. For øvrig skjedde følgende i luftfartsmiljøet denne augustmåneden: Den 14. august klokken 0630 ble det satt høyderecord med over 9 000 m av løytnant Weiss og hans mekaniker Begue over flyplassen Villa Coublai i Frankrike. Oppstigningen tok 53 minutter. De klarte ikke mer, men ble tvunget ned - heter det seg, da temperaturen passerte 32 minus. Et fiskekonsortium på Vestlandet kjøpte inn et tysk sjøfly for å bruke det til å observere sildfiskestimer. Flyet ble innkjøpt fra flyfabrikken Lübeck-Travemünde i Tyskland, hvor den kjente tyske militærflygeren Christensen var prøveflyger. Maskinen kostet 25 000 kroner. På Stjørdal ble de første vitenskapelige studier fra lufta utført, da arkeolog Dr. Wallen leide ”*Olav Tryggvassøn*” for å studere lende rundt

kirkene. Og i "Ny tid", som av noen ble kalt Bolsjevikbladet, var de meget kritiske til Forsvarets bruk av fly. "De surmavede bolsjevikerne bør holde munn", skrev borgelig presse.

Som nevnt innledningsvis ble det etter ulykken stilt en del kritiske spørsmål i pressen, spesielt i relasjon til alderen på flyene som ble brukt, beskaffenhet og luftdyktighet. I et leserinnlegg ble det skrevet: "Burde man ikke helst ha latt "Olav Tryggvassøn" gå til sjøs da den falt ned i Stjørdalselva. Jeg tror at det vil vekke ren forargelse hos publikum dersom gamle "Olav Tryggvassøn" flere ganger viser seg over Trondheim". Myndighetene svarte at flyene var overhalte og så godt som nye. Og statsråd Aavatsmark gikk ut og fortalte at han vurderte å etablere en fast undersøkelseskommissjon, forløperen til dagens Havarikommisjon.



*Ragnfrid og Johannes Stokke*



*Ragnfrid med tvillingene Ruth og Tor*

Premiereløytnant Stokke var sønn av gårdbruker Johan Kristoffersen Stokke og hans hustru Karen Elise Vikan på Wullumsgården på Byåsen og var født den 6. august 1885. Etter realartium i 1905 og Krigsskolen ble han offiser i 1908 og hadde de siste tre årene tjenestegjort som adjutant ved divisjonskontoret i Trondheim. Han var en dyktig offiser med et vinnende vesen og hans bortgang var et stort tap så vel for den stand han tilhørte som for hans vennekrets. Foruten sin militære stilling var Stokke lærer ved Myklands handelskole i Trondheim. Han var meget kunnskapsrik, med nobel korrekt opptreden gjennom takt og tone, ble det sagt. Den 31. august 1912 giftet han seg med Ragnfrid Tønseth, etterkommer av selveste Thomas Angell - og fikk tvillingene Ruth og Tor den 13. mai 1913. Både Ruth og Tor gikk på Trondhjems Borgelige Realskole (nå Gerhards Schønnings skole). Tor var så flink på skolen at han fikk fri plass. Tor Stokke studerte senere i USA, gift amerikansk, ble byråsjef og ekspedisjonssjef - og havnet til slutt som norsk ambassadør i Budapest. Ruth tok Handelskolen, og jobbet på kontor for kr 5 pr. mnd. Det var nok ikke like enkelt for mor Ragnfrid å sitte der tilbake som enke med to små barn. Ragnfrid mottok kr 40 i statspensjon pr. mnd. Hun tok seg noen småjobber, men aldri en full jobb. Hun ville stelle og passe sine barn selv, "ingen fremmede skulle gjøre det" - var hennes klare standpunkt. For ei fantastisk dame!



*Jens Wilhelm og Ruth Øvre-Johnsen*



Ruth giftet seg den 31. oktober 1940 med Jens Wilhelm Øvre-Johnsen (1910-1991), sønn av grosserer og konsul Daniel Adam Ludvig Øvre-Johnsen. Denne Jens Wilhelm Øvre-Johnsen er ingen hvem som helst i vår historie. Han er en av de anonyme, men dessto mer verdsette krigshelter, nemlig fra slaget i Nåverdalen 26. - 28 april 1940. Lagfører Øvre-Johnsens og hans 14 menn var ikke av de som stakk av da oberst Herman Fischer presset på. Øvre Johnsen sin innstas stod i grell kontrast til den militære ledelsen under slaget, som løytnant Urbye i sin rapport omtalte som ”den feigeste samling av landsforrædere jeg har sett”.

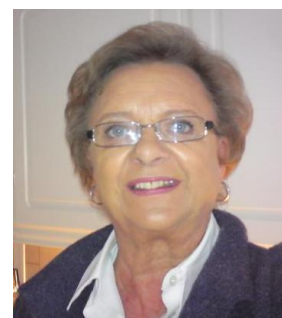


*Lagfører Øvre-Johnsen*

Ruth, som altså selv var tvilling, fikk to tvillingpar. Først Karen Elise (g. Seland) og Jens Christian i 1943, sistnevnte omkom i bilulykke i Åsen i 1979, og så Arne og Gunnar i 1949. En regnfull marsdag i 2010 sitter jeg i lag med den 97-årige Ruth og hennes to tvillingsønner: Arne og Gunner Øvre-Johnsen. Ruth forteller da at den dagen hennes far ble gravlagt skulle hun begynne på skolen. En dag vel de fleste mennesker har et spesielt forhold til. Hun er derfor en av de få som aldri fikk ”en første skoledag”, for henne ble den første den andre.



*98-årige Ruth Øvre-Johnsen med sine barn, (f.v) tvillingene Arne og Gunnar*



*og Karen Elise*

Blodsbandene til Stokkan gård på Stjørdal er sterke og vedvarende. Johan Stokke, far til vår omkomne Johannes, var en ut av en større søskenflokk som vokste opp på Østre Stokkan i Stjørdal, gården som i dag eies av Marius Stokke (golfbanen). Johannes hadde en bror som het Marius, som var ordfører 1925-1934. Han ble gift med sitt søskenbarn, Martine. Marius og Martine fikk blant annet Kristoffer (1914-1984), som er søskenbarn av Ruth og Tor, og far til dagens Marius. Ruths barn er derved tremenninger med Marius Stokke på Østre Stokke. Premiereløytnant Stokke var altså bror til sistnevntes bestefar.



*Marius Stokke*



Johannes Elias Stokke ble gravlagt ved Tilfredshet kapell. Operasanger Bjarne sang *Kjærlighet fra Gud*. Etter talen sang han: *Delig er jorden*. Et strykeorkester spilte. Fra 5te divisjon, holdt general Ræder følgende minnetale: ”Premierløytnant Johannes Elias Stokke raget i mange henseende betydelig opp over gjennomsnittet. Han var rikt begavet, energisk, samvittighetsfull til det ytterste og full av interesse for sin gjerning. Ved siden av var han i besittelse av karakterens adel. Han var i det hele, tross sin unge alder, en sjelden harmonisk personlighet. At derfor denne unge offiser som ga sikre løfter for fremtiden, vil enhver forstå, at det var nettopp for at dyktiggjøre seg i sitt kall og sin stilling at han foretok denne skjebnesvangre oppstigningen som så brått avsluttet hans liv. Jeg vil innskrenke meg til disse ord og er forvisset om at jeg har med meg alle dem av 5te divisjon som hadde den lykke å kjenne ham, når jeg nå som divisjonens sjef legger denne krans på hans bære og uttaler divisjonens varme takk for hans virke og vår dype sorg over hans bortgang”. Generalen la på en krans til og uttalte: ”Denne er fra den engere divisjonsstab, hvor han virket i de tre siste årene av sitt liv. Hans dyktighet og noble karakter fikk hele innen staben den riksteste anledning til å utfolde seg og han ble i kort tid og i ordets rette betydning en kjær venn av oss alle. Det er derfor med dypeste vemod at vi sier vår siste takk og vår siste farvel og lyser fred og velsignelse over hans minne”.



Min kjære mand  
og vor snille far  
premierløytnant

**Johs. Stokke**

døde ved et ulykkestilfælde torsdag 28. august.

Trondhjem 29. august 1919.

Paa forældres, søskendes og egne vegne

**Ragnfrid Stokke,**  
født Tønseth.

**Ruth. Tor.**

Kisten ble båret til graven av hans offiserskamerater til toner av Chopins sørgemarsj. Skolekompaniet paraderte utenfor kapellet og ved grava, hvor det ble presentert gevær. Marschaller var agent Lieskar og kaptein Løchen. Sogneprest Hall forettet.

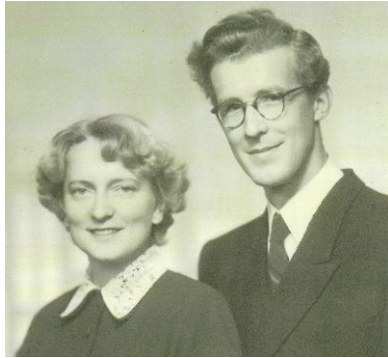
Løytnant Thomas Pihl Jordan var født på Jarlheim i Strinda (Trondheim) den 12. mars 1892 av foreldre Georgina Amalie Brostrup (1863-1948) og Henrik Julius Jordan (1853-1920).

Thomas ble i 1915 uteksaminert fra Trondhjems tekniske læreranstalt og gikk i 1916 inn i *flyevæsenet*, hvor han vakte oppmerksomhet med sin djervhet og dristighet. Det heter seg: ”Som sersjant forlot han Kjeller med sin Hydro for å fly til Værnes, hvorpå han ble forfremmet til løytnant”. Det viser med tydelighet hvordan de anså en flyging helt til Trondheim på den tiden. Tjenesten i Hæren var kort og sesongbetont hvert år. I det sivile var Jordan disponert for en fabrikk i Finnmark. Han giftet seg med Trine Steen (d. 1956). Sammen fikk de dattera Kitty, f. 23. september 1918 (d. 1966). Etter at Trine ble enke, jobbet hun som frisørdame i Trondheim.



*Trine og Thomas Pihl Jordan*

Hun giftet seg med ”barnetimeonkel” Josef Grimlund i NRK. Datter til Thomas og Trine, Kitty - giftet seg med Gunnar Halfdan Gundersen, født i Molde i 1919. Han var byråsjef og direktør i Handelsdepartementet og meget sentral under forhandlingene med EF. Var fra 1962 ekspedisjonssjef i Fiskeridepartementet. Ble som enkemann gift i 1972 med cand.oecon Liv Kielland. Kitty Jordan fikk 3 barn: Thomas Jordan Gundersen (f. 1949), lege i Oslo. Anne Steen (f. 1951), bor i Haag og Nils Jørgen Gundersen (f. 1957), direktør i Damm og bor i Oslo.



*Kitty og Gunnar Halfdan Gundersen*



*Kitty og hennes tre barn: Thomas G. Jordan, Nils Jørgen Gundersen og Anne Steen*

Flyveløytnant Thomas Pihl Jordan ble gravlagt fra Lade kirke. En slik folkevandringen til kirken er aldri tidligere sett. Flere kom ikke inn i kirka. Et kor sang innledningen. Det var krans ved general Ræder fra 5te divisjon. ”Den bestyrtelse vi først følte ved ulykkesbudskapet gikk over i sorg. Jordan fikk ikke lenge virke i det farlige arbeidet han hadde valgt”, sa Ræder. Det var så kranspålegging ved flygesjef Bull, ved løytnant Nilsen fra elever ved flygesskolen og ved løytnant Larsen fra hans offiserskamerater, samt fra Norsk aeronautisk landsforening og fra svensk og dansk aeronautiske foreninger. Kisten ble båret til grava av elever ved flygeskolen. Divisjonsmusikken spilte og skoleelevene paraderte. Det ble dannet en pelotong av underoffisersskolens elever.

Sogneprest Castberg talte dypt og hjertelig og sa blant annet: ”Søk det som er oventil og ikke det som er på jorden. Menneskeånden strever seg fremover og setter seg stadig nye mål. Thomas Jordan var full av mot, dristighet og kraft, han satte freidig livet inn, han tok ikke de små hensyn til seg selv. Nettopp derfor får jo menneskeånden sterkere vinger å fly med, derved får slekten de dyrekjøpte erfaringer. Over pionerens grav flyver menneskeånden videre, fremad og oppover. Vi vil ikke glemme de som bukker under, men ære dem, hedre dem. Thomas Jordan var en av disse dristige, kjekke unge menn som jeg tror vår tid trenger flere av enn de vi har. Som lærer ved flygeskolen har han gitt sin erfaring til andre. Når den norske historien skal skrives vil hans navn ble nevnt med heder. Men den begivenhet som så brått avsluttet hans livsverk, har også et alvorsord til oss andre: Menneskeånden er ikke alltid suveren, den når ikke alltid de mål den setter seg”.



Min elskede mand  
ingeniør  
og værnepl.-løitnant

**Thom Pihl Jordan**

døde fra mig og lille Kitty ved  
et ulykkestilfælde igaar 27 1/2  
aar gammel.

Paa forældres, søskendes,  
sørges og egne vegne

Trine Jordan,  
f. Steen.

Jarlheim, Strinden 29/8 1919.

Begravelsen foregaar fra  
Lade kirke mandag 1ste  
september kl. 1 1/2.

Selv om Thomas Pihl Jordan og Johannes Elias Stokke begge to vokste opp i Strinda, er det lite som tyder på at de hadde noen omgang. Sistnevnte var 7 år eldre og langt foran i den skolemessige løpebanen. Dernest gikk de vidt forskjellige veier i livet yrkesmessig, og sist, men ikke minst, bodde de på forskjellige kanter av landet. Sågar under den store militære øvelsen i august 1919, kom Jordan opp midlertidig fra Kjeller, og bodde da på Værnes, mens Stokke bodde permanent og virket som adjutant inne i Trondheim. Deres møte ble kort og

tragisk. Men det knytter seg en *kuriositet* til deres forhold. På et vis, i overført betydning - skulle de møtes på nytt mange år etter sin død. Da Gunnar Halfdan Gundersen, gift med Kitty (datter til Thomas Pihl Jordan), ankom Handelsdepartementet og møtte sin sjef, var dette Tor Stokke, sønn til vår omkomne Johannes Elias Stokke. Gjennom det møttes blodsbandene igjen i form av Kitty og Tor, barn av de respektive som kun fikk håndhilst, og 5 minutter senere fant sin felles skjebne på bredden av Stjørdalselva.



*Juni 2010: Thomas G. Jordan,  
barnebarn av flygeren*

### **Første dødsulykker innen luftfarten i Norge**

1. mai 1917. Hæren.

Kjeller, Farman. Løytnant Arne Køltzow under forsøk på å sette høyderecord.

5. juli 1917. Marinen.

Hans Edvin Andersen ble drept av propellen under starting av en flymotor.

23. august 1917. Hæren.

Tangen ved Eidsvoll. Sersjant Leif Haarseth. Rattet knakk under flyging, mistet styringen i ca. 400 m høyde.

1. april 1919. Marinen.

Kjeller, Avro. 17 år gamle passasjer, syersken Hulda Eugenie Berntsen, som muligens hadde kommet bort i styreanordningen. Etter ulykken ble det forbudt for sivile og ikke utdannede å bli med opp.

28. august 1919. Hæren.

Værnes, F.F.3 Hydro. Thomas Pihl Jordan og Johannes Elias Stokke.

30. september 1922. Hæren.

Kjeller, Avro fly. Løytnantene Hans Jacob Arnold Crawford-Jensen og Ørnulf Olav Seippel. Prøvetur av nytt fly, gitt av Roald Amundsen.

18. november 1922. Hæren.

Kjeller, Kaje. Løytnant Ernst Angell Wessel og flyelev Rolf Jørgensen. Spinn fra 1500 m høyde.

15. mai 1923. Marinen.

Horten, Supermarine Channel. Løytnantene Sigurd Fougner Wiig og Gert Louis Piston Geelmuyden, samt underminør Th. Andreassen.

6. august 1923. Hæren.

Kjeller. Sersjant Aage Storm Quale og hans passasjer, flysoldaten Klaus Paulsen. Fastkiling av sideroret.