

Vidjedalsbotnmysteriet

I løpet av krigsårene 1940-45 skjedde det flere spektakulære havarier med tyske fly i Østerdalen og områdene rundt. Ingen av disse hendelsene skjedde på grunn av luftkamp. Det var ene og alene ulykker eller «fliegerfehl» som tyskerne selv benevnte det i sine rapporter. Flyleden mellom Oslo og nordnorge har i alle år gått om Østerdalen og nærliggende områder. Opptil 25 havarier i større og mindre grad skjedde under krigen – kun tyske og ingen allierte. Riktignok var det mange engelske og amerikanske Halifax og Liberator maskiner som fløy dropp til hjemmestyrkene i de samme områdene. Vi bør og ta med Stockholmsruten som fløy over Sør-Østerdal med sine Lodestar maskiner, men ingen av disse hadde tap i Østerdalen.

Det som skal berettes her, har opp igjennom årene hatt mange forskjellig teorier om både hvor det kom fra og hvor det skulle hen, og ikke minst hvilken last det hadde. Mye av det som ble nedskrevet på 1940- og 50-tallet var av vandrehistorietypen som etter hvert fikk status som sannhet. Etter hvert er tilgangen på primærkilder blitt mye bedre og mye har blitt forandret.

Hva som skjedde den 6. november 1944 mellom Midtronden og Digerron-



JU-52. Brukt mye som transportfly og passasjerfly på 1930- og 40-tallet. Ble bygget i forskjellige versjoner i et antall på ca 5000.

den, nærmere bestemt i Vidjedalsbotn, skal vi her prøve å rekapitulere.

Meget tidlig om morgenen den 6. november startet fire JU-52 transportmaskiner fra Fornebu. De tilhørte Transportfliegergruppe 20. Ombord var en rekke høytstående offiserer som skulle til Rundhaug/Målselv og Finnlandsarmeens hovedkvarter. Tre av flyene kom fram, det fjerde forsvant sporløst. Det som forsvant hadde kodingen 7U+IL, werknr 7147.

De ombordværende var:

Besetning: flieger Gerhard Rissmann (1913), bordfunker Hermann Freyert (1918), Obergefr. Ludvik Steinbock (1918), Stabsfeldwebel Ewald Schulz.

Passasjerer: oberfeldintendant Georg Alves (1905), oberst Hans Erdmann (1895), oberst Paul Gahtgens (1901), major Herbert Kinast (1894), oberstleutnant Ernst Lenne (1907), Geschwader-Intendant Gunther Oesterling (1909), fregattenkapitan Carl Werner (1892), org. Todt Ulrich Fisher (1903), major kommandant jager reg. 137 Josef Schnetz (1907). Andre oppsett sier at det i tillegg var to ukjente soldater ombord. I flg. opplysninger fra Deutsche Dienststelle var det de ovennevnte 13 som var ombord, og ingen andre.

På VERLUSTMELDUNGEN fra 15. november 1944 står det påført:

«Die Ju 52 7U+IL startete am 6.11.44 zu einem Transport-Uberführungsflug von Oslo nach Banak über Drontheim. Eine landung in Drontheim erfolgt nicht. Alle Nachforschungen nach der JU 52 blieben den bischer ergebnislos gefechtstand, den 15.11.1944. IV nn leutnant.»

Tidlig om morgenen den 6. november observerer en sjåfør som kjører rutebilen til Atna et lysglimt i retning Vidjedalsbotn. Han tenker ikke noe annet enn at det måtte være jegere. Da hadde nok maskinen allerede havarert. At det havarerte med retning syd har fått mange til å tro at den kom nordfra. Den hadde nok sirklet rundt i området og det var nok tilfældigheter at den havarerte på vei sydover.

De tyske myndighetene satte i gang

1944

Offen versenden!

Absendende Dienststelle: *Stappelt*

Transportfliegergruppe 20

Ersatztruppenteil mit Standort:

Gen. Qu. 6. Abt.				
Nr.	24 NOV 1944			
I	II	III	IV	V BO

Stappelt

Stappelt

Vordruck II

Namentliche Verlustmeldung

Nr. 19

über

Offiziere, Wehrmachtbeamte, Unteroffiziere und Mannschaften

6.11.44

Berichtszeitraum *24.10.44 - 15.11.44*

Reichsluftfahrtministerium

Eing. 23 NOV 1944

Nr. 6

Gen. 6

Verteiler:

Auf dem Dienstwege an ~~XXXXXX~~ OKL, Chef-Abt. III

unmittelbar an Gen. Qu. 6 Abt.

„ „ Wehrmachtskontingente für Kriegsverluste und Kriegsgefangene

„ „ ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ Saalfeld/Saale.

„ „ ~~XXXXXX~~ OKL, L. P. Chef-Abt. III

Von absender Dienststelle mit der Rd. Nr. ausfüllen.

V-Verluste ausgewertet.

27.10.59 Do/Archiv.

9.11.44

Verlustmeldung fra Bundesarchiv. Alle opplysninger angående havarier finnes i dette arkivet.

en omfattende leteaksjon med tildels store belønninger til de som kunne være med og finne maskinen. Han som ledet denne ettersøkingen/redningsaksjonen var en major ved navn Heinrich Otto. Han ble personlig pålagt dette av von Falkenhorst. Otto hadde vært ved staben i AOK (Armeoverkommandoen) siden april 1944 og kjente personlig de fleste av de som var savnet. Han sier og i sin rapport at søket var resultatløst, da det kom mye snø etter ulykken. Riktignok var det observert

noen spesielle lyder av noen som befant seg i Dørålen, men ingen satte dette i sammenheng med det savnete flyet.



Halepartiet (øverst) og en vingdel. Største delen som ligger igjen i dag er en rest av halepartiet. Vingdelen som lå der i 1945 er borte for lengst.

Først våren 1945 ble flyet funnet av to personer som befant seg i området. De hadde sett noe metall som blinket i solen. Da de kom fram til styrtstedet i Vidjedalsbotn fikk de snart et overblikk over tragedien. Ødeleggelsen var total. Største delene som man kunne se av et fly var en vingdel med bjelkekorset og noe av kodingen på, samt et smadret



Gjenstander fra havariet, utstilt i H-10 på Tolga (NØFMF). Til venstre brillemagasin som ble brukt på MG 15 som er avbildet i midten, samt bor brukt som vingfeste for bardunering. JU 52 hadde som standard bevæpning 3 slike MG'er.

haleparti, En del mindre gjenstander tok de med seg før de meldte fra til myndighetene. En avdeling milorgfolk kom senere til havariplassen.

Det har nå dukket opp bilder fra denne ekspedisjonen. De viser vinger, motorer, haleparti og utstyr som ligger utover hele området. Dessuten omkomne i en variabel tilstand. Sikkert et opprivende syn for de som var med.

Fra Militärgeschichtliches Forschungsamt i Potsdam har vi (NØFMF) fått tilgang på en rapport som ble skre-



*Milorgfolk på tur til havaristedet i 1945. Milorgmannen Rolf Øvergaard fra Sollia i midten.
Foto: Oddvar Dobloug.*

vet 7. august 1945, som tar for seg ekspedisjonen av norske myndigheter/soldater og tyske bergjegere som hadde som oppdrag å rydde det meste av de omkomne. Ovennevnte Heinrich Otto var med denne ekspedisjonen. Rapporten som ble skrevet etter denne aksjonen er ført i pennen av Otto. Under sitt krigsfangenskap i England sendte Otto en beskrivelse til familien til oberst Gategens hvor han beskriver hvordan de kom fram til ulykkesstedet. Han nevner og at fjellklatrere var med, og beskriver hvordan de omkomne lå, skader, personlige gjenstander, papirer osv. Han forteller at obersten fremdeles hadde sin dokumentmappe med papirer i sine hender. Han skriver også at siden han kjente alle personlig lyktes det i å identifisere, entydig og uten tvil, alle unntatt et par soldater. I tillegg var kaptein Jon Trøan, Tynset sterkt delaktig i denne rapporten. Rapporten er ganske omfattende og altfor lang til å bli gjengitt her. Hovedsaken var å samle de de fant i en felles midlertidig stengrav for eventuelt senere flytting til et mere sømmelig



Minnestøtta i Vidjedalsbotn.

gravsted. Etter hvert er alt det som er funnet gravlagt på Havstein krigskirkegård i Trondheim. Rapporten konkluderer og med at der flyet havarerte er det så utilgjengelig at det er umulig å nå alle punkter uten skikkelig klatreutstyr.

Minnestøtten som ennå står i botnen ble etter all sannsynlighet satt opp av de tyske bergjegerne som var med. Inskripsjonen stemmer ikke med antall omkomne, men den har holdt seg forbausende bra i alle de år den har stått der.

Som alle andre havari plasser under krigen så har lokalbefolkningen og andre forsynt seg grovt av gjenstander og bruksting som var på stedet. Ikke så vanskelig å forstå med mangel på alt.

Opp gjennom årene har det dukket

opp menneskerester i den vanskelige bergveggen. Bare for noen år siden dukket det opp mere. Det første tegn på at alt ikke var som det skulle var en artikkel i Dagbladet i 1958. Den tyske krigsgravertjeneste ble kontaktet. På et platå ved styrtplassen fantes det ennå 4-5 tyske «solbrente» soldater. At noen manglet både hode, armer m.m., gjorde historien litt makaber. Det som ble funnet da og de som ble begravd i 1945 ble flyttet til Trondheim. Siste store oppryddingen ble gjort i 1963. Da ble det tatt i bruk helikopter. På grunn av ustabile vindforhold holdt det på å bli et nytt havari i området.



Fra Dørålen mot Vidjedalen (t.v.), Midtronden og Digerronden. Flyet traff bergveggen i Midtronden under krysset på bildet.

Selv om stedet ligger litt unna de tradisjonelle turistrutene anbefales et besøk på plassen. Selve botnen er verdt besøket, men forsøk for all del ikke klining i bergveggen. Det er livsfarlig uten proft klatreutstyr, ettersom det er svært løst her med stadige nye steinsprang. Det har siden 1944 gått 2 større steinras på det aktuelle stedet.



Den utilgjengelige bergveggen som havaristen traff 6. november 1944.

For de som ønsker mere opplysninger om dette spesielle havariet har Nord-Østerdal Fly- og Militærhistorisk Forening (NØFMF) mange dokumenter, bilder, gjenstander m.m. fra denne dramatiske hendelsen.

Kilder

NØFMF/Broen arkiv
Deutsche Dienststelle
Arne Egner
Gisle Grimsbu
Helge Rasmussen
Kjell Sørensen
Dirk Levsen

Om forfatterne

Thor P. Broen, f. 1944. Lokalhistoriker og skribent med fly- og militærhistorie som spesialinteresse. Sekretær i Nord-Østerdal Fly- og Militærhistorisk Forening, redaksjonsmedlem i bladet Flyhistorie.

Jo Øvergaard, f. 1954, bor i Sollia. Bonde og mangesysler, lokalhistoriker. Driver bl.a. med formidling/fortelling av lokal historie og tradisjoner.