

“BAMSEFAR PÅ GEITERYGGEN”

Glimt frå Fjellfly si historie 1954 - 1972

INGER SMIDT OLSEN

Dette er ikkje eit av dei gamle norske folkeeventyra, men eit eventyr om norsk luftfartshistorie, ein flypioner og eit norsk flyselskap, og fargerike innslag med både fly og bjørnar.

Frå hausten 1996 har fly- og luftfartshistorie vore innafor Jærmuseet sitt arbeidsfelt gjennom den nyoppretta konservatorstillinga ved Flyhistorisk Museum. Inger Smidt Olsen har arbeidd i denne stillinga sidan 1997. Artikkelen bygger på dokumentasjonsarbeid som ho har utført siste året.

Eit fly, Norduyn Norseman

Hausten 1994 fekk Flyhistorisk Museum, Sola tilbod om å kjøpa eit tidlegare norskregistrert fly av typen Norduyn Norseman Mk IV frå Sverige. Flyet kom med jernbane til museet i desember 1994, og i 1995 starta restaureringsarbeidet. Mykje av dette, m.a. duktrekking av flyet er gjort på Kjevik. Flyet si “livshistorie” er kort fortalt slik:

Bygd i Canada i 1942. Det tenestegjorde i det kanadiske flyvåpenet fram til 1953. Då blei det kjøpt av det norske Luftforsvaret. Her var det fram til 1957, og frå

oktober 1953 til oktober 1954 var flyet stasjonert på Sola før det blei overført til andre flystasjonar. I 1957 kjøpte Fjellfly i Skien flyet. Dei brukte det til avisflyging, gjødsling og diverse fraktoppdrag fram til 1972. Tidleg på 1980-talet blei flyet kjøpt av Kåremo Flygmuseum som seinare selde flyet til Flyhistorisk Museum Sola.

Flyhistorisk Museum har vald å restaurera og mala sitt Norsemanfly i Fjellfly sine fargar. Via dette flyet fekk og Flyhistorisk Museum interesse for å vita meir om firmaet Fjellfly, som brukte flyet til ulike oppdrag frå 1957 til 1972. Også eit anna av museet sine fly, Heron, har tidlegare tilhørt Fjellfly.

Norseman er eit interessant fly i norsk luftfartshistorie, og difor var det eit aktuelt objekt for Fly-

Norseman, LN-BDP fotografert på Geiteryggen.

Hausten 1957 blei dette flyet sett inn i regulær trafikk

Skien - Oslo.

historisk Museum å få i samlinga si. Flytypen har hatt ei militær fortid på Sola og også vore nytta på sjøflyrutene til Widerøes Flyveselskap.

Norseman blei produsert i Canada frå 1935 til 1953, med venger i tre og skrog i stålør, begge delar trekte med duk. Flyet kunne nytta både hjul, ski og flottørar, og trong kort start- og landingsbane

Fjellfly

Dette selskapet starta med “to tomme hender” i Drammen i 1954 og fekk seinare hovudbase på Geiteryggen flyplass ved Skien fram til det gjekk konkurs i 1972. I denne artikkelen ynskjer me å sjå flyet, Norduyn Norseman, si historie i ein kulturhistorisk og luftfartshistorisk samanheng. Flytrafikken var i sterk utvikling i den tida Fjellfly eksisterte, og fleire flyselskap konkurrerte etterkvart på den same marknaden. Fjellfly representerer på det viset ein nisje eller type verksemd innafor luftfarten i Norge. På same tid var selskapet også banebrytande på nokre felt, m.a. avisflyging. Slik kunnskap kan seinare bli formidla i museet si utstilling.

Det blei etablert god kontakt mellom Flyhistorisk Museum og tidlegare eigarar, ekteparet Reidun og Snorre Kjetilson, som begge var sentrale i Fjellfly heilt frå starten. Museet har m.a. motteke flydelar og flydokument i gåve og fått låna fotoalbum til avfotografering. Dessverre døydde Snorre Kjetilson hausten 1996, men museet har seinare halde kontakten med enkja Reidun Kjetilson og hennar medarbeidar Anne Moland og hatt god hjelp frå dei og danske Jens Sodemann som samarbeidde med Kjetilson i mange år.

Selskapet hadde altså hovudbase på Austlandet, men fløy over store delar av landet og hadde mange oppdrag på Vestlandet. Historia om selskapet frå start

til slutt har ikkje berre lokal tilknytning til Telemark, men inneheld mange trekk frå norsk luftfartshistorie og vår nære fortid som er aktuelle også utanfor Telemarks grenser.

Starten: “En mann og et fly”

IDrammens Tidende og Buskeruds blad 5. februar 1954 kunne ein lesa følgjande: *“Fireseters Cessna vil få fast stasjon i Drammen med henblikk på taxi- og charterflyvning”*.

Dette var starten på det som seinare skulle bli flyselskapet Fjellfly. Ein av personane bak dette var Snorre Kjetilson, f. 1925 på Rjukan. Etter artium og nokre år i arbeidslivet, tok han flygarutdanning ved Widerøes Flyveskole. Snorre Kjetilson disponerte det omtalte Cessnaflyet i lag med fabrikkeigar Karl Eriksen i Drammen. Eigar av flyet var den kjende flypioneren Thor Solberg. Snorre Kjetilson hadde som demonstrasjonsflygar for Thor Solberg tidlegare vist Cessnaflyet i Sverige, Danmark og Tyskland. Demonstrasjonsflyging i Skien med begeistra lokale ordførarar sette fart i planar om utbetring av flyplassen i byen. Handelsstanden hadde også kasta fram ideen om å få sett i gang ei flyrute Skien - Tønsberg - Drammen - Oslo. Alt same haust var dette i gang. 5. oktober 1954 kom dei første flypassasjerane frå Skien til Fornebu. Dette var ikkje vanleg rutefly, men taxifyling, der flyet gjekk etter behov. Frå starten var dette også ein sjøflyrute, tilhøva på flyplassen Geiteryggen var ikkje gode nok til å lande der med passasjerar. Flytida var 30 minutt, og prisen 45 kr. Korleis det var med etterspurnad og konkurranse på dette feltet dei første åra, veit me førebels for lite om. Dette er mellom dei tinga det vil vera interessant å sjå nærare på.



Fjellfly sin Norseman, LN-BDR ved sjøflyhamna på Fornebu

Aktiviteten og oppdragsmengda for Fjellfly vaks, og selskapet fekk m.a. kontrakt på den første reine avisflyruta i Norge, “Dagbladruten”, Oslo - Herøya - Skien, som opna 1. juni 1955. Snorre Kjetilson fortel sjølv om dette i eit intervju i 1992:

“Jeg var den første som satte i gang regulære helårslige aviseruter som ble til “feeder lines”, kortrutene eller commuter lines som det heter i dag. Og det skjedde ved at jeg måtte finne noe å betale dette flyet med som jeg jo hadde pådradd meg. Og det var svære penger som skulle ut, og det var regulære utgifter og

det måtte bli regulære inntekter. Og jeg fablet i ukevis før jeg fant ut at det måtte bli noe med aviser som jo skulle ut hver dag.”

Han var i kontakt med både Aftenposten og VG utan å få napp før han kontakta Dagbladet og direktør Røgeberg. *“...og han sa omsider ja, ...men da skal vi være alene om det Kjetilson, vi skal ikke ha med VG!”*.

Avisflygingane gav selskapet eit økonomisk fundament. Det var viktig å få ei slik fast inntekt frå flygingane. På avisrutene var ein sikra inntekt eine vegen og kunne sjå seg om etter frakt og inntekter andre vegen.



Fjellfly sitt første fly, avisflyet Cessna 180, fotografert i 1958.
Foto: R. Kjetilson/Flyhistorisk Museum

Dei kunne ta med passasjerar på returen, og begynte å annonsera.

Same haust begynte også fleire større firma å chartra Kjetilsons fly for tenestereiser. Passasjertrafikken utvikla seg med tida til å bli hovudgrunnlaget slik at avisene “bare ble en klatt i bagasjerommet på de større flyene”, som Kjetilson sjølv uttrykte det. I sommarhalvåret gjekk transporten med sjøfly, men om vinteren kunne ein nytta landfly og landa på Geiteryggen

flyplass vest for byen. Grusbana og dekket på flyplassen var ujamnt og berykta på denne tida, plassen var mest som ein geiterygg! Men om vinteren jamna snøen ut rullebana slik at ho kunne brukast.

Andre viktige arbeidsoppgåver var ambulanseoppdrag, der flyet i mange høve var med på å berga liv, frakt av jegarar og fiskarar til fjells, og utsetjing av fiskeyngel i vatn.

Både bruk av flytransport og regulering og restriks-



Bygging av hangar og restaurant på Geiteryggen vinteren 1957/58.
Foto: R. Kjetilson/Flyhistorisk Museum

sjonar var enno nytt og i startfasen på mange felt. Til ambulanse- og avistransport var det innlysande at ein kunne spare tid med å bruka fly, og fleire avisoppslag framhever nettopp det at rask flytransport berga liv. Det var eit litt meir blanda syn på å frakta jegarar og fiskarar inn til Hardangervidda eller andre fjellområde med fly. Fleire grunneigarar meinte at flytransporten kunne øydeleggja vidda. Fiskarane kunne bli frakta til avsides vatn som det var mest uråd å kontrollera, slik at problemet med tjuvfiske og rovfiske var aukande. I 1956 blei det nemnt døme på vatn som var blitt fiske-tomme på grunn av “flyfiskarane”. Samstundes såg grunneigarane fordelane med sjølv å kunna få rask transport og hjelp t.d. ved sjukdom. Nokre foreslo eit “flygande fiskeoppsyn” for å få bukt med tjuvfiskeproblemet. Under reinsdyrjakta var det og transportproblem, men på eit anna vis. Det blei fleire og fleire dyr å skyta og stadig færre hestar til å transportera kjø-

tet! Snorre Kjetilson og hans “arbeidshest” hadde arbeid mest “heile døgnet” i jakttida, og med fleire fly kunne det blitt endå meir arbeid. Dette var lenge før Hardangervidda nasjonalpark blei oppretta, og den gongen var det ikkje same restriksjonar på flyging på vidda og andre fjellområde som i dag.

“Den gangen var det jo tillatt å fly fritt på vidda, i motsetning til nu, hvor man skal søke om hver eneste landing”, fortel Reidun Kjetilson.

1950-åra: større aktivitet og fleire fly

Hausten 1955 planla Snorre Kjetilson å starta flyskule på Geiteryggen og kontakta Luftforsvaret for å få kjøpt eit eller to Fairchild Cornell skulefly til dette. Forsvaret hadde 8 slike fly som dei ville selja samla. Fjellfly kjøpte alle 8 flya, men selde 3 av dei vidare. To blei bygde om for avisflyging, medan 3 skulle nyttast til skuleflyging. Det blei sett i gang flyskole fleire stader, og Fjellfly fekk elevar frå heile Telemark. Både avisartiklar og intervju fortel om stor aktivitet og arbeidsinnsats utover på 1950-talet.

I januar 1956 flytte Fjellfly inn på Geiteryggen. Fram til då hadde flyplassen vore ei 560 m lang stripe i skogen. Kjetilson fekk leiga eit område av kommunen og i 1957 og 1958 blei flystripa forlenga til 640 m, det blei bygd tverrbane (350 m) og oppstillingsplass for fly. Dessutan blei det bygd hangar, verkstad, restaurant, kontor og bustadhus. Fjellfly stod sjølv for vedlikehaldsarbeid og brøyting men fekk låna maskinar av kommunen.

Storaktivitet og utviding av verksemda innebar også mykje arbeid og lange arbeidsdagar for ekteparet Kjetilson. Reidun Kjetilson fortel:

“Det var jo å arbeide hele året rundt, det var jo

aldri en fridag, hverken lørdag eller søndag eller noe som helst. Særlig i den perioden hvor det var taxi-flyving på fjellet og langs kysten, så var lørdager og søndager de mest opptatte, og det kom jo i tillegg til den faste avisflyvingen”.

Samstundes får me innblikk i ei rivande utvikling, skilnaden på 1950-talet og 1990-talet er som natt og dag. I Telemark Arbeiderblad 12.01.1955 kan me lesa: “510 passasjerer over Skien siste år, men det må komme telefon på Geiteryggen!”

Det var heller ikkje innlagt straum på flyplassen dei første åra, og Reidun Kjetilson fortel sjølv korleis landing i mørke gjekk føre seg:

“Og lys og banebelysning fantes ikke, så hvis min mann kom hjem om kvelden etter det var blitt mørkt, så måtte vi sette opp sånne såkalte “goosenecks”, og før vi fikk det, så var det bare trillebår med sagflis og så rundt med det først, og så etter med bensin og så få tent på, sånn at det ble så mye lys at det gikk an å lande. Litt forskjellig fra dagens situasjon på en flyplass”.

Fram til hausten 1956 heldt Fjellfly til i ei lånt arbeidsbrakke ved sjøflyhamna i Skien. Då sette dei opp ein liten bungalow og hamna vart permanent base for sjøflya.

I 1957 blei flyparken utvida, både Fairchild Cornell og 2 Norduyn Norseman blei kjøpt inn frå Forsvaret. Det eine av desse var Norsemanflyet som Flyhistorisk Museum har i dag. På tre år hadde flyparken altså auka frå eitt til 7 fly. Norsemanflya hadde plass til 7 personar + førar, men full utnytting av desse flya ville ein ikkje få før rullebana på flyplassen vart ytterlegare for-

¹ «goose necks»: engelsk parafinlampe med lang hals og veik. Nytt m.a. på krigsflyplassar.



Flyplassen på Geiteryggen.
Foto: R. Kjetilson/Flyhistorisk Museum

lenga. I 1957 var bana 560 m, men Norsemanflya måtte ha innpå 1000 m landingsbane. Det eine flyet vart straks utrusta med flottørar, medan det andre fekk ei førebels plassering i hangaren på Geiteryggen fram til den planlagde utvidinga. Etter ei mindre forlenging og forbe-tring av rullebana, kunne likevel Geiteryggen takast i bruk for flyet, og hausten 1957 blei det eine Norsemanflyet sett inn i regulær trafikk på strekninga Oslo - Skien. Samstundes var det aukande trafikk til Hardangervidda, stadige turar med passasjerar og utstyr. Til dette føremålet var Norsemanflyet ideelt, med god lastekapasitet. Utan seter kunne flyet ta ein nytte-last opp til 800 kg. Fjellfly sette difor Norsemanflyet med flottørar inn i trafikken på Hardangervidda. Norseman skulle vera Fjellfly sin lastebil i lufta, uttalte Snorre Kjetilson i intervju med Telemark Arbeiderblad 20/5 1958:



Med turistar i påskefjellet. Møsvatn 1956.
Foto: R. Kjetilson/Flyhistorisk Museum

“Med vår Cessna 180 har vi opparbeidet en del godstransport, og nå er tiden inne til å finne noe å møte utviklingen med. I flytrafikken nytter det ikke å sitte å vente, en må stadig være et hakk foran utviklingen”.

Sommaren 1957 har fleire aviser notisar og reportasjar om materialtransport frå Odda og Sør fjorden til Hardangervidda.

“Hardangerfolk flyr hyttmaterialer til Hardangervidda. Mange oppdrag for Snorre Kjetilson”, skriv Haugesunds Dagblad 23/8-1957. Avisene er fulle av respekt for flygaren og det flyet kan utretta, men flyet

sitt ytre vekte tydeligvis ikkje same beundring:

“Flyet er langt fra vakkert. Det ligner med respekt å melde mest på en flodhest, men det stabber og går med en marsifart på ca. 200 km uten å kny”, les me i Telemark Arbeiderblad i 1957.

På Geiteryggen var det ikkje berre lengda på rullebana som mangla, grusdekket var framleis ujamnt og ueigna til flytrafikk, går det fram av avisene frå denne tida:

“Sånn som Geiteryggen nå ser ut, er den nærmest å sammenligne med en dårlig harvet åker. Den er fak-

Rundt 1960 på oppdrag til fjells med Norseman.

Foto: R. Kjetilson / Flyhistorisk Museum



Vinterdekke på Geiteryggen, truleg 1963.



Omlagging frå hjul til ski

tisk så dårlig at det bare er Snorre Kjetilson og flygere med mindre flytyper som tør bruke den”.

Om vinteren blei tilhøva oftast betre, snøen jamna ut bana. Men stundom kunne store snømengder også by på problem slik at flyplassen måtte stenga. Det kunne gå mange dagar før ein greidde å rydda plassen og flya igjen kunne landa og ta av. Dette førte også til sviktande inntekter for Fjellfly.

I 1958 kom ein heilt ny attraksjon til Geiteryggen. Då kjøpte Snorre Kjetilson 2 bjørnungar som han plasserte på flyplassen. Dette vart sjølvsagt ein stor sensasjon, og folk strøymde til for å sjå. I juni 1958 var avisa Nationen på vitjing til Geiteryggen og laga ein reportasje,

“Flyging er livet med stor L. Men det kan ikke leves uten kafè og bjørnunger sier ildsjelen og idealisten Snorre Kjetilson”.

Her fortel Snorre Kjetilson at flyrestaurant og bjørnungar skulle vera inntektskjelder og subsidiera drift av flyselskapet som ikkje hadde statsstøtte. Flyplassen var ein attraksjon, og målet var å trekkja inntekter og fleire folk til flyplassen samstundes som dei skulle venna seg til å nytta flyet som transportmiddel. Det var ikkje tillete å ta pengar for å syna fram bjørnane, men mange av dei som kom for å sjå bjørnungane, var også innom flyrestauranten og handla. Bjørnungane og “bamsefar” på Geiteryggen var populære, men heller ikkje dette var noko å tena seg rik på. Salet i kafeen aukte, men utanom det la ikkje “bjørneturistane” frå seg mykje pengar. Sjølv om det var litt tilfeldig at Kjetilson fekk tilbodet og kjøpte bjørnungane, ga dette “meirsmak”, og ei tid sysla han også med planar om å få fleire dyr og laga til dyrepark på Geiteryggen.

Eit nytt tiår og ein aktiv 10-årsjubilant

Mot slutten av 1950-talet og utover på 1960-talet ser det ut til å vera ei jamn auke i etterspurnaden etter flytransport. Men konkurransen blir samstundes hardare med stadig fleire flyselskap som aktørar.

I 1961 fortel bladet “Fly-Nytt” at Fjellfly har hatt sin hittil beste sesong med mange fly på vengene kvar dag. Eit av selskapet sine Harvardfly dreiv slepemålflyging for forsvaret i Nord-Norge, medan eit anna hadde same oppdrag i Rogaland. Fjellfly hadde også oppdrag for Osloavisene til Vestfold, Telemark og Hedmark.

Flyslepp av aviser i påskefjellet var også eit årvisst oppdrag for Fjellfly heilt frå 1957, så sant ikkje været sette ein stoppar for dette. I tillegg var det både påske-

Fjellfly hadde fleire gjødslingsfly med spesialutstyr, her Piper Cub, LN-TVA, rundt 1965.

Foto: R. Kjetilson / Flyhistorisk Museum





turistar og proviant som skulle til fjells.

I 1963 kjøpte Fjellfly sitt største fly så langt, "Scottish Aviation Twin Pioneer" frå England. Flyet kunne ta 16 passasjerar og mannskap. Fjellfly ville nytta flyet til skoggjødsling pg.a. stor lasteevne, samt på passasjertrafikken Skien - Vestfold, Oslo - Skien. Den nye flyruta og flyet fekk merksemd både på grunn av lastekapasiteten og utsjånaden. TelemarksArbeiderblad skriv i 1963:

"Twin Pioneer er ikke noe for øyet, men de har visse egenskaper som gjør den godt egnet for små flyplasser".

Ein slik viktig eigenskap var at flyet trong kort start- og landingsbane. Men det måtte byggast ny hangar til dette store flyet på flyplassen på Geiteryggen.

I 1963 starta også eitsamarbeid mellom Felleskjøpet og Fjellfly om gjødsling av skogområde på Austlandet. Dette var eit forsøk som skulle gå over fleire år for å sjå på resultata. Fjellfly kjøpte inn eit nesten nytt Cessna 185-fly og gjødslingsutstyr til dette føremålet. I tillegg hadde dei Twin Pioneer med endå større lastekapasitet.

Same år stasjonerte Fjellfly også eit av småflya og ein person på Kjevik flyplass ved Kristiansand som ei prøveordning.

I 1964 blei Fjellfly engasjert i gjødslingsforsøk i Rogaland. I Hunnedalsheiene blei det i juni dette året for første gong her i landet gjennomført gjødsling av heiebeite frå fly. Tiltaket var eit samarbeid mellom

Rogaland Landbruksselskaps Sauealsutval, Felleskjøpets Flytjeneste og Fjellfly. Både gjødselfabrikantar og forhandlarar var velvillige, veterinærhøgskulen var med, og forsøksgardar arbeidde med gjødselforsøk i heiene. Spørsmålet var om tilveksten i heiene ville auka såpass at kostnadene med gjødsling frå fly ville svara seg.

Same året skulle også Fjellfly vera med på oljeleiing i Norskehavet. Eit av selskapet sine fly, Piper Apache fekk base i Stavanger. Flyet hadde spesialutstyr for å kunna gi leitefartøya nøyaktige posisjonar til havs.

1960-åra heldt fram med kjøp av fleire fly, fleire tilsette og nye flyruter. 1. mars 1965 opna t.d. ei ny flyrute Oslo - Skien med Twin Pioneer. I 1966 poengterte Snorre Kjetilson at Fjellfly var eit privateigd selskap utan offentleg støtte. Selskapet fekk eit kommunalt tilskot på kr. 5000 til snøbrøyting. Eit års drift av den nye ruta Oslo - Skien syntemleg store tap. Drifta gjekk i balanse først når 12 av 16 billetter var selde. Snorre Kjetilson konkluderte med at ein ikkje kunne driva lokalflyruter i Norge utan subsidier. I 1967 blei ruta likevel forlenga til Hamar, med to daglege turar. Også denne ruta gjekk med tap i starten.

1960-talet var var også tiåret då planar om internasjonal storflyplass på Geiteryggen blei lansert. Det var ein interkommunal flyplasskomite som lanserte desse planane, men det synest å ha vore stor semje om at det ikkje var dette distriktet trong. Det som var viktig var å få ein mindre flyplass med god standard slik at ein lett kunne få kontakt med dei store flyplassane og dei internasjonale rutene derifrå.

*Pelskledd medarbeidar på Geiteryggen. Foto: R. Kjetilson
/Flyhistorisk Museum*




...fremtiden ligger i luften?
BLI FLYGER

Flyskolen på Kjevik/Kristiansand S. tar nå opp trafikkflygerelever for det nye år.

Vårt selskaps lange og allsidige erfaringer i flybransjen samt de beste instruktører i såvel praktiske som teoretiske fag garanterer Dem en solid utdanning.

Skolen er offentlig godkjent og langsiktige lån til utdannelsen, også til diverse spesialkurs og oppholdet, kan fåes i Statens Lånekasse for studerende ungdom.

Skolen har internat og kan være behjelpelig med å skaffe hybler.

Søkere må ha fylt 18 år (trafikkflygere 20 år), ha artium eller minimum realskole/tilsvarende utdanning i matematikk og engelsk.

Skolen tar også imot privatflygere til trening i herlig sørlandsnatur.

Skriv eller ring til



FJELLFLY-SKOLEN

Kristiansand S., tlf. 42 610 — 42 611

.....
 Annonsetekst frå Fly-Nytt nr. 6/1967.

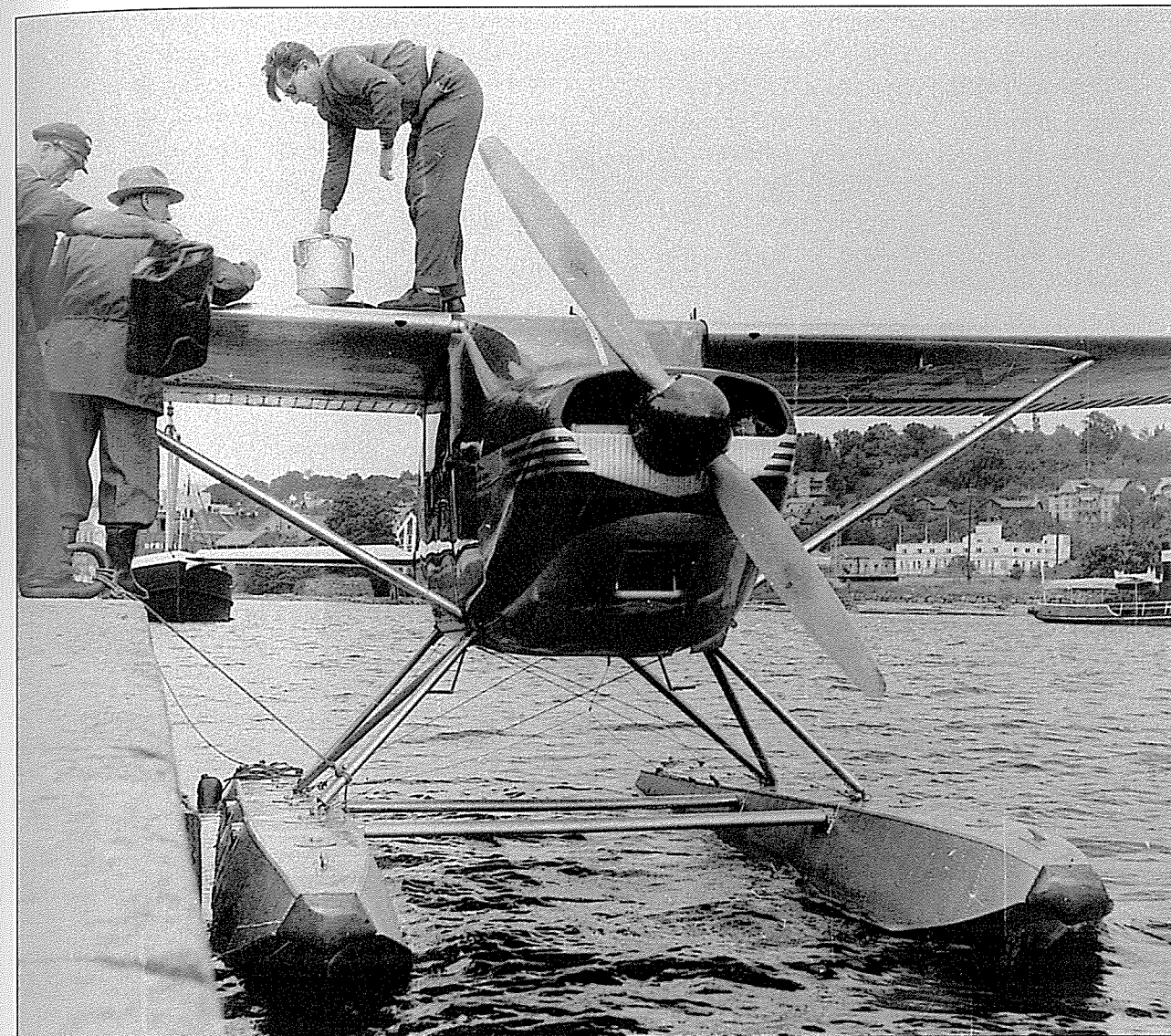
Mot eit nytt tiår: Stort engasjement og mørke skyer.
 I 1968 kan me lesa i Fly-Nytt at Fjellfly har søkt Skien kommune og Utbyggingsfondet om garanti for eit lån som skulle nyttast til kjøp av nye fly til avisrutene til

Bergen og Trondheim. Fraktmengda var blitt så stor at Fjellfly måtte skaffa seg større fly om dei fortsatt skulle fly desse rutene.

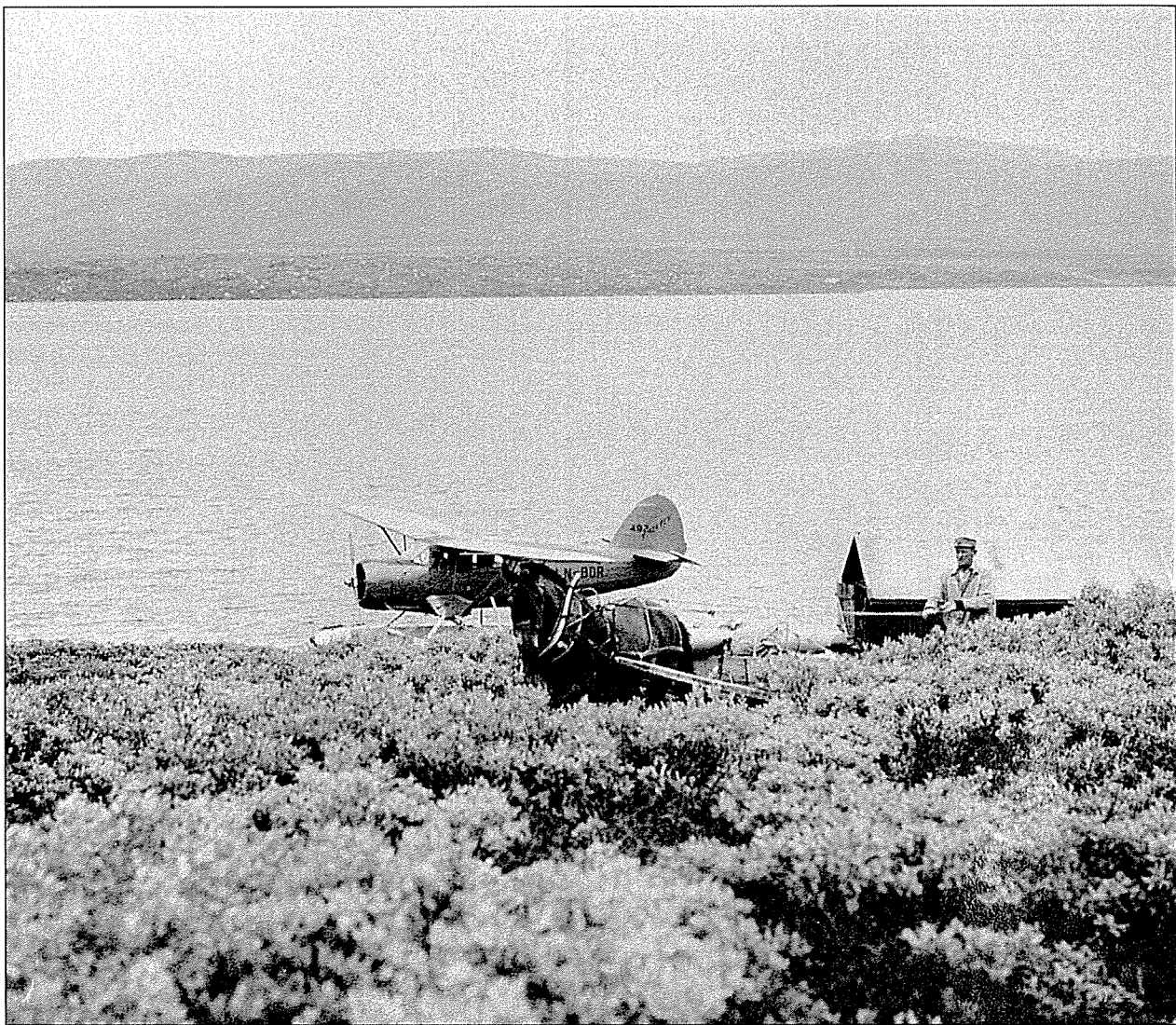
Fjellfly og Snorre Kjetilson hadde gjennom fleire år lagt ned store summar og mykje arbeid i utbetring av Geiteryggen flyplass. I 1968 hadde kommunane og Telemark fylke vedteke å løyva pengar til forlenging av rullebana til 1000 m som seinare kunne forlengast til 1300 - 1400 m. Denne utvidinga førte til stenging av flyplassen i heile 3 år. Dette gjorde sjølvstaga drifta vanskelegare for Fjellfly som miste sin faste base på flyplassen. Aktivitet og inntekter blei redusert i denne tida. Reidun Kjetilson uttrykker seg slik i intervju:

“Så var det jo veldig vanskelig å holde flyene spredt rundt andre steder og man kunne ikke fly ruteflyving”. Samstundes ser me at Fjellfly satsa aktivt andre stader i desse åra, m.a. på Notodden og Fyresdal flyplassar i Telemark og på Kjevik. I 1968 hadde Kjetilson m.a. planlagt eit nytt tilbod med kombinert ferie og flyskole på den nye Fyresdal flyplass i Telemark. Selskapet hadde også starta flyskole for yrkesflygarar på Kjevik, der det etterkvart var stor aktivitet med skulesjef og fleire instruktørar frå Fjellfly. Personale frå Lufthavntenesta og Meteorologisk Institutt hadde undervisning i sine fagfelt. Selskapet søkte også konsesjon på fleire nye flyruter i same perioden.

Våren 1970 fekk Fjellfly konsesjon på commuterruta Oslo - Sandefjord - Skien - Kristiansand og hadde eit nyinnkjøpt fly til denne ruta, De Havilland Heron LN-BFX. Men flyet måtte stå på bakken og opning av ruta blei utsett p.g.a. utbetningsarbeid på Kjevik og utviding av Geiteryggen flyplass. 28. juni 1971 kunne endelig denne ruta opnast høgtideleg på Kjevik. Dette var eit nytt steg mot Fjellfly sitt mål om “at det skal bli like



Flygaren sin kvardag: Snorre Kjetilson oppteke med drivstoffylling, sept. 1954.
 Foto: R. Kjetilson/Flyhistorisk Museum



Møte i fjellet 1959. Den gamle arbeidshesten og den nye, Norseman, samarbeider om jobben.
Foto: R. Kjetilson/Flyhistorisk Museum

enkelt å ta lokalflyet som å gå på trikken”. Tanken var å få gode kommunikasjoner til Kjevik og Fornebu og vidare med stamflyrutene og utanlandsrutene derfrå. Fjellfly sin andre nyinnkjøpte Heron blei registrert 10/2-1972 i det norske luftfartsregisteret, men kom aldri i rute, då Fjellfly gjekk konkurs. Det er dette flyet som i dag er i Flyhistorisk Museum si samling, malt i Braathens SAFE sine fargar.

Til slutt blei dei økonomiske vanskane for store, og i 1972 kom den triste kunngjeringa om at Fjellfly var slege konkurs og 35 tilsette hadde mista arbeidsplassen sin. “*Norsk sivilflyging har mistet et fargerikt innslag*” skreiv Odd Arnesen i Fly-Nytt nr. 3 1972.

Fjellfly var ikkje det einaste flyselskapet som fekk ei slik skjebne. Det var mange mindre selskap som konkurrerte innafor det same feltet, og fleire som måtte gje opp. Snorre Kjetilson og Fjellfly satsa på å “være et hakk foran utviklingen”, å “skape behov”, noko som og innebar kostnader og økonomisk satsing.

Det synest klart at tre års stenging av Geiteryggen skapte vanskar for drifta av Fjellfly. Samstundes blei det stadig fleire konkurrentar på marknaden, og ein kan spørja om det ei tid kanskje var fleire aktørar enn marknaden hadde plass til. Var prognosane for optimistiske? Utviklinga og vilkåra for luftfarten i denne perioden er mellom dei felte ein ynskjer å sjå nærare på.

Kjelder:

Intervju med Reidun Kjetilson, 04.11.97

Intervju med Snorre Kjetilson, NRK, Telemark 1992

Fly-Nytt, 1957 - 1974

Denne stutte gjennomgangen gir nokre glimt inn i ei fargerik historie. Informasjonen er henta frå intervju med Reidun Kjetilson, omtale av Fjellfly i aviser og flytidsskrift frå den aktuelle perioden, og intervju med Snorre Kjetilson i arkivopptak frå 1992. Flyhistorisk Museum har ikkje noko arkivmateriale frå Fjellfly si verksemd, men har fått låna fotoalbum til avfotografering. Museet har vidare planlagt å intervju tidlegare tilsette i selskapet, både for å få meir kunnskap om Fjellfly, og samstundes få betre kunnskap om ein del av norsk luftfart i desse åra.

Historia om Fjellfly kan synleggjera banda mellom samfunnsutvikling og utviklinga innafor luftfart og samferdsle. Gjennom Fjellfly har me fått sjå korleis ny teknologi har endra tradisjonsrike handlingar og ført til nye løysingar, t.d. gjennom transport til fjells der flyet erstatta kløvhesten. Gjødslingsprosjekta er andre døme på nyskaping bygd på moderne teknologi.

Når flyet som representerer Fjellfly på Flyhistorisk Museum, Norduyn Norseman med reg.nr. LN-BDR står ferdig i utstillingane, er det eit ynskje at dette flyet kan formidla ein bit av norsk fly- og luftfartshistorie på ein god måte, både til dei som alt er bitne av “flybasillen” og dei som heilt tilfeldig er innom museet utan å ha spesiell interesse eller kunnskap om dette spennande og viktige feltet av vår eiga historie.

Samling av avisutklipp, utlånt frå Reidun Kjetilson

Fotoalbum, utlånt frå Reidun Kjetilson

Flyhistorisk Museum, Sola: Flysamlingen - en historisk oversikt