



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2020

# Bilulykken i 1938 som preget to samfunn, og splittet en familie

AV ØYSTEIN MYHRE OG HÅKON AURLIEN



Lillehammer-avisa Dagningen kunne 28. juli 1938 fortelle at ulykkesbilen var funnet på 40 meters dyp. Avisen viste også hvordan folk hadde valgfart til ulykkesstedet.

# Bilulykken i 1938 som preget to samfunn, og splittet en familie

AV ØYSTEIN MYHRE OG HÅKON AURLIEN

En fin søndag sommeren 1938 ble en hyggelig kjøretur for to søskenpar oppover Gudbrandsdalen, etter et øyeblikks uoppmerksomhet endret til tragedie. Tre av de fire druknet da en nesten ny Chevrolet personbil kjørte av hovedvegen og sank i Lågen. Ulykken kom til å prege befolkningen i Ringebu og Drammen i lang tid fremover. Flere tusen mennesker sto langs land og fulgte sokningen. Noen dager senere var Drammen kirke overfylt ved bisettelsen. Men familien ble hardest rammet. En mor døde av sorg og to små barn måtte få nye foreldre. -Jeg vokste opp i en ødelagt familie. Denne ulykken skulle vi ikke vite noe om og ikke snakke om, og dette ble en veldig stor belastning, forteller Terje Carlsen. Han avsluttet en karriere som bilsakkyndig og ulykkesgransker for Statens vegvesen i 2005, og har først nylig fått innsikt i ulykken som preget hele hans oppvekst.

Ulykken skjedde på ettermiddagen søndag 24. juli 1938 ved Borgenessberget i Ringebu. Sjåføren Thoralf Hagen klarte å komme seg ut da bilen sank. De tre passasjerene, hans søster Astrid Hanssen født Hagen, hennes mann Olav Hanssen og Olavs søster Kirsten Hanssen, omkom. Flere tusen mennesker fulgte interessert med mens sokningen pågikk. Det ble et krevende arbeid som pågikk over flere dager. I Drammen ble mange berørt, for de omkomne var sentrale i selskapsliv, handel og idrett. De omkomne søsknenes mor falt om da hun fikk dødsbudskapet, og døde. En dyp kløft oppsto mellom familiemedlemmer, ikke minst i spørsmålet om hvem som skulle ta vare på to små barn.

Terje Carlsen fikk først i 2019 kunnskap om omstendighetene rundt ulykken. Øystein Myhre, som er sjefingeniør



Terje Carlsen med lensmannsbilder fra en rekonstruksjon av ulykken i 1938. Rapportene gir den senere ulykkesetterforskeren god innsikt i hva som skjedde. (Foto: Håkon Aurlien)



Terje Carlsen ble tidlig bilinteressert, tok ingeniørutdanning og ble siden bilsakkyndig i Østfold. Som hobby kjørte han billøp, bl.a Rally Monte Carlo, og var selvskreven fører da Vegvesenet i 1995 stilte med denne norske elbilprototypen i Scandinavian Electric Car Rally fra Göteborg til Oslo. Underveis fortalte han om sterk motstand i familien mot alt som het bil, som følge av en ulykke som var skjedd før han ble født. Dette viste seg å være ulykken i Ringebru i 1938. (Foto: Bjarte Skaugset)

i Vegdirektoratet, hadde skrevet en artikkel i Ringebru historielags årbok 2010 om en dramatisk ulykke som hadde rammet en Drammensfamilie på ferietur. Da Geir Paulsrud, som medlem av redaksjonsrådet Norsk vegmuseums årbok, la frem historien til vurdering, reagerte redaktør Håkon Aurlien. Terje Carlsen hadde nemlig, etter en litt dramatisk situasjon

da de to kjørte Scandinavian Electric Rally i 1995, fortalt litt om en forferdelig utforkjøringsulykke som hadde rammet hans familie i Drammen. Ulykken var skjedd før han ble født. Kunne dette være samme historie?

Det var samme historie. Her følger en oppdatert versjon av Øystein Myhres artikkel, og Terje Carlsens vurderinger.

## Bilulykke ved Sundstuen i Fåvang, juli 1938

AV ØYSTEIN MYHRE

I eit gamalt fotoalbum etter onkel Tord Kvitrud (1910-1983) er det eit udatert bilde med påskrifta «Bilulykke ved Sundstuen». Det er Tord si handskrift, truleg er det han sjølv som har teke bildet. Bildet er udatert. Tord var kontrollassistent i Fåvang i 1930-åra.

Av folk frå grenda omkring Sundstugua fekk eg høyre at årstalet for ulykka var 1938. For å finne dokumentasjon drog eg til Gudbrandsdølen Dagningen på Lillehammer for å sjå på aviser frå det året. På mikrofilm fann eg fort

det eg var på jakt etter. Det var fyldige reportasjar om hendinga i tre lokalaviser, Gudbrandsdølen, Dagningen og Laagen. Opplysningane i denne artikkelen er i all hovudsak henta frå desse avisene. Andre aviser, mellom anna i Drammen og Oslo, hadde også reportasjar.

### ULYKKA

Ulykka skjedde ved Sundstugua i sør-Fåvang søndag 24. juli 1938, litt etter kl. 17. Ein bil med fire personar frå Drammen kom kjørande nordover riksveg 50



Frå bergingsarbeidet etter bilulykka ved Sundstuen i juli 1938. (Foto: Tord Kvitrud)

ved Sundstugua. Vegstrekningen låg på denne tida heilt ut mot kanten av Losnavatnet. Vegen var nesten heilt bein på staden. Både sør og nord for sundstedet var det skarpe og farlege svingar der det før hadde skjedd trafikkulykker, men denne gongen hendte ulykka midt mellom dei to farlege punkta, nokre titals meter nordafor huset til sundmannen.

Bak bilen frå Drammen kjørde ein U-registrert bil. Det kom også ein motorsykkel sørfrå. Drammensbilen kjørte ikkje fort, farten var ikkje over 25 km i timen, ifølgje ingeniør Wedø frå Trondheim som var i bilen 6-7 meter bak Drammensbilen like før dei kom til Sundstugua. Wedø fortalte at vegen var fri, dei møtte ikkje nokon, og det var ikkje fotgjengarar.

Motorsyklisten såg også det som hende. Den første bilen skar med eitt til venstre, over vegen, støyte på ein stabbe-

stein, såg ut til å verta hengande der ein augneblink, men tippa utfor ein ca. 4 m høg, bratt mura skråning ned mot vatnet. Bilen og dei som var inni sokk.

Matea Pedersen, kona til sundmannen, såg ut av glaset og fekk tilfeldig auge på bilen da han kom utafør vegen og tok vatnet. Sundmannen Torger Pedersen såg også så vidt bilen da den gjekk ned. Han sprang straks ned til båten.

Ein av dei som var i ulykkesbilen, kom etter ei stund – «kanskje et par minutter», ifølgje Laagen – opp til vassflata. Han vart berga opp i båten av sundmannen. Det var sjåføren som såleis vart redda. Han hadde greidd å presse seg ut av sidevindaugget i siste liten og klamra seg til ein tømmerstokk bilen hadde rivi med seg. Dei tre passasjerane vart med ned, og drukna.

Etter at sundmannen hadde sett i land sjåføren, rodde han ut att. Det vart

sendt bod til Ringebru etter servicebil og lege, og lensmannen vart varsla. Det vart først rekna med at bilen låg på om lag 15 meters djup. Losna er brådjup her, det er ikkje stort meir enn ei båtlengde frå land før det er 15-20 meter djupt.

Mannskapet hadde dårleg sokningsredskap. Eitt av dei største ankera vart att på botnen da trossa rauk. Det vart sokna frå tre båtar. Håpet om å få opp att bilen medan det framleis var muleg å redde dei forulykka vart raskt mindre og mindre. Kvar gong dei meinte dei hadde tak i noko på botnen, glapp taket. Det var nå lite ein kunne gjera, men det vart i alle fall sokna til ved 22-tida den kvelden og frå morgonen neste dag.

#### TALE VED ULYKKESTADEN

Kring tre timar etter sokninga starta vart det eit avbrot i arbeidet, da ein prest eller predikant tok ordet og heldt ein stutt tale på stranda.

Han snakka om at ein aldri kunne vera forsiktig nok, ingen veit kva tid ulykka kjem. Han mana alle til å vera førebudde på sin siste time når som helst. Han avslutta med å be Gud velsigne dei omkomne, deira etterlatne og heile folkeskaren som var samla på ulykkesstaden. Det var ei gripande tale, og alle høyrde på i stillheit. I to aviser frå 25. juli, Gudbrandsdølen og Laagen, står det at det var hjelpeprest Holm frå Ringebru som heldt talen.

I ei seinare avisreportasje, i Laagen 27. juli, står det at det ikkje var hjelpeprest Holm som heldt talen, av di han var i Imsdalen den søndagen. Den som heldt talen var truleg ein predikant som tilfeldig var komen der, står det.

#### MANGE VILLE SJÅ

Ved sokninga søndagskvelden var det anslått at det var samla over 300 menneske for å sjå på. Måndagsmorgonen begynte folk å samle seg ved ½ 9-tida. Under leitinga denne dagen og dei neste dagane var det svært stor tilstrøyming av skuelystne.

Det var samla fleire hundre bilar og kring 1500-2000 menneske på det meste, men tala er litt varierende i dei tre avisene. Lensmann Dahl hadde ei stor oppgåve med å dirigere trafikken, og med å halde folk unna der det skulle arbeidast.

Bergingsarbeidet var vanskeleg, og dei hadde dårleg utstyr. Dei fekk ikkje tak i dykkar før dagen etter ulykka. Det var ingen å få tak i frå Oslo, men lensmannen fekk kontakt med Aksel Hassum frå Moss, som oppheldt seg i Ringsaker. Dykkarutstyr vart skaffa frå Norsk Bjergningskompani i Moss. Utstyr og materiell måtte fraktast direkte frå Oslo.

Det hadde gått rykte om at dykkinga skulle ta til ved 13-tida måndagen, og frå denne tida strømmen det til skuelystne folk. Dykkaren kom til ulykkesstaden først ved 18-tida, men klokka var nærare 20 om kvelden før all førebuing var unnagjort og han var klar til å gå ned. Han var nede minst tre turar, og var da på 26 meters djup. Det var svært vanskelege arbeidsforhold, det var så mørkt at han såg nesten ingen ting og måtte berre famle seg fram.

Gudbrandsdølen anslår talet på tilskuarar måndagen til mellom 1500 og 2000, og kommenterer: «Det er fortalt at mange har opholdt sig næsten hele dagen på stedet for å overvære dykkingen. .... Vi finner det ikke så rart om mange var



«Endel av tilskuermassen ved ulykkesstedet i går», står det ved dette bildet gjengitt i Drammens Tidende tysdag 26. juli, to dager etter ulykka.

møtt op, folk på våre kanter har jo ikke ofte anledning til å se en dykker i virksomhet».

#### BETRE UTSTYR TIL BERGINGA

Dykkinga var utan resultat måndagskvelden. Men det var konstatert at bilen hadde glidd lenger utover enn ein hadde trudd først, og dei meinte nå at den låg på ca. 36 meters djup. Med utstyret ein hadde var det ikkje råd å få bilen opp, eller å kome ned til den. Meir utstyr måtte skaffast, mellom anna sterkare luftkompressor og slangeutstyr. Det vart teke kontakt med Oslo havnevesen for å få oppover nødvendig bergingsmateriell i løpet av tysdagen.

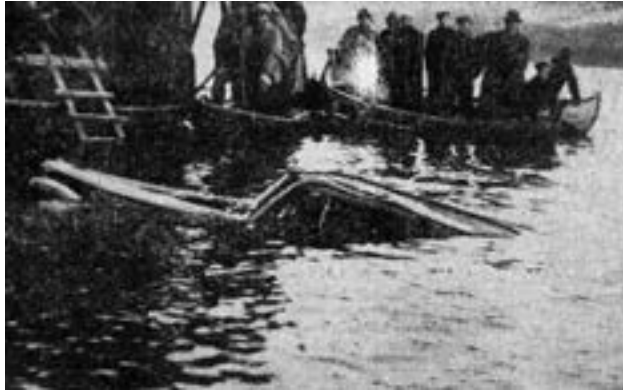
Arbeidet fortsette med betre utstyr, tysdag 26. juli frå 18-tida og utover kvelden. Dykkaren var nede fem gonger på ulike stader, opp til 25 minutt kvar gong. Han var nå nede på 36-37 meters djup, etter det han sa til Gudbrandsdølen. Det var flomvatn og svært grumsete vatn, og

nesten heilt mørkt på så stort djup. Det var noko av dei verste arbeidsforholda dykkaren hadde vore ute for. Ein var nå redd at bilen hadde glidd utfor og hamna på over 50 meters djup 70-80 meter frå land. Dykkaren konsentrerte seg om dette området fordi det flaut opp olje der, men sa etterpå at det kunne hende strømmen spelte dei eit puss med dette.

Dei ga opp ved 20.30-tida, ifølgje Gudbrandsdølen. Ei anna avis seier at søket vara til 22-tida. Ifølgje Laagen var det over 1000 tilskuarar og ca. 150 bilar ved Sundstugua denne tysdagskvelden.

#### LÅG PÅ 40 METERS DJUP

Søket vart teke opp att ved 6-tida om morgonen onsdag 27. juli. Det var tilkalla fleire bygdefolk til å assistere og betjene luftkompressor og anna utstyr. Dykkaren var nede fleire gonger og arbeidde heilt systematisk. Han begynte ved land og arbeidde seg utover. Ulykkesbilen vart funne ved 11-tida. Den var på om lag 40



Bilen kom til syne onsdag ved 20-tida, meir enn tre dagar etter ulykka. (Foto: ukjent)

meters djup, stod på enden på ei hylle inn mot ein loddrett fjellvegg. Det var om lag 60 meter frå land. Heile vegen utover var det stygge stup og knausar. Ei skisse av botnen hadde synt at det var 52 meter djupt litt utafor der bilen vart funne. Dørene var innklemt, dei let seg ikkje åpne slik at ein kunne få undersøkt om alle omkomne var i bilen.

Det var uråd å dra bilen direkte opp frå land, så dei bygde ein flåte med hjelp av fleire båtar, og monterte eit kranapparat på den. Dykkaren festa først wiren i støtfangeren. Det var ikkje råd å kome til ved hjula på grunn av store steinar. Da dei hadde fått bilen eit stykke opp, gjekk dykkaren ned att og festa wirer i fjørene. Bilen vart trekt innover mot land, dei kunne skimte den over vassflata ved 19-tida. Dei støytt på fleire vanskar undervegs. For å få bilen heilt opp måtte dei ha ekstra utstyr, ei talje som dei skaffa frå Tretten. Dei fekk bilen opp på land ved 20-tida.

Ifølgje Gudbrandsdølen var det «sikkert adskillig over 2000 menneske» på ulykkestaden denne dagen. Lensmann Dahl hadde sin verste tårn med å halde nysgjerrige folk på avstand da bilen var kome på land, men fekk honnør for måten han ordna alt på.

### BERRE TO VART FUNNE

Bilen var bulka i taket og på fleire kantar, det var tydeleg at han måtte ha gått rundt ein eller fleire gonger på ferda nedover skråningen under vassflata. Ein del bulkar hadde truleg kome som følgje av redningsarbeidet. Dørene var stengde da dei tok opp bilen. Vindaugget på førarsida var ope. Dei andre siderutene var stengde, men knuste, ifølgje Laagen 28. juli.

To av dei omkomne, båe kvinner, var i baksetet. Etter at dei var identifisert av ein svoger som var til stades, vart dei sendt til Drammen med bil same kvelden. Den tredje omkomne, ein mann, vart ikkje funne. Det vart rekna med at også han hadde greidd å kome seg ut gjennom det opne vindaugget på sjåførsida. «Kjøpmann Hansen hadde kommet sig ut av bilen og hans lik er ikke funnet. Dykkeren anser det håpløst å forsøke å finne det», skrev Laagen.

Det hadde gått rykte om at ei av kvinnene hadde sote ved sida av sjåføren i bilen, men det vart tilbakevist av lensmannen. Ifølgje Gudbrandsdølen 28. juli satt fru Hanssen, altså Astrid, i baksetet. Frøken Kirsten Hanssen sat i framsetet, står det, men dette er vel da ikkje rett da dei sat i baksetet da bilen vart funne. Same avisa meinte også at Olav Hansen



Vegen ved Sundstugua fotografert i 1927. Ulykkesbilen kom i motsatt retning og kørde ut rett før treet.

truleg sat på same sida som sjåføren og at han greidde å kome seg ut av same vindaugget. -Det var også muleg at han kunne ha glidd ut or bilen under bergingsarbeidet, står det.

### AVSLUTTA LEITINGA

Sokninga og dykkinga etter den siste omkomne vart avslutta, fordi fjellskråningen under vatn var svært kupert og vanskelig å leite i, og botnen i Losna var fylt med dynn. Ein rekna også med at sterk straum kunne ha ført den omkomne langt. Otta-flommen hadde kome, og vatnet var grønt og grumsete. I det mørke djupet såg dykkaren knapt ein halv meter framfor seg.

Redningsarbeidet vart utført av Bugser- og Bjergningsselskapet A-S, Oslo, under leiing av kaptein Schlytter Larsen og Ole Nesse, og med dykkaren Hassum i spissen for sjølve søkearbeidet.

Lensmann Dahl roste dykkaren og dei andre mannskapa for godt arbeid under vanskelege arbeidstilhøve.

Mange av bygdefolket hadde også hjulpet til: «Så vel dykkerapparatene som heiseapparatet krevet minst 8 manns betjening», skrev Laagen 28. juli.

### DEI OMKOMNE

Tre personar omkom ved sjølve ulykka. I tillegg døde den 72 år gamle Noline Hanssen, som var mor til to av ulykkesofra, av slag, da ho fekk ulykkesbodet av sokneprest Narum.

Dei omkomne ved ulykka var Olav G. Hanssen, 35 år, frå Drammen, kjøpmann og dreiv ein trikotasjefabrikk, Astrid Hanssen, 33 år, kona til Olav Hanssen, og Kirsten Hanssen, 40 år, ugift, systertil Olav Hanssen. Dei to omkomne kvinnene vart altså funne i baksetet i bilen da dei fekk han på land. Den tredje

+

Min kjære hustru og vår gode mor, svigermor og bestemor

**Nicoline**

og min datter og vår inderlig snilde søster, svigerinne og tante.

**Kirsten**

døde idag.

På familiens vegne:  
Albert Hanssen.

Vår inderlig kjære pappa og mama, våre barn og søskenkjøbmann

**Olav G. Hanssen**  
og  
**Astrid**  
f. Hagen,

døde ved ulykkestilfelle idag.  
Drammen, 24/7 1938.

Oluf og Per.  
Gunborg og Aksel J. Hagen.  
Albert Hanssen.

Bisettelse av mor, Kirsten og Astrid foregår fra Bragernes gravkapell lørdag den 30/7 38 kl. 3.

omkomne, Olav Hanssen, som hadde sote i framsetet, vart ikkje funne.

Ulykka gjorde sterkt inntrykk i Drammensdistriktet. Dei to som var attfunne vart bisett laurdag 30. juli ved Drammen krematorium. Det møtte fram om lag 2000 menneske. Det var sokneprest Narum som forretta, med bistand av pastor Mollestad. Alle dei omkomne var godt kjent i idrettskretsar, dei hadde vore gode turnarar og ivrige medlemmar av Drammens Turnforening. Olav G. Hanssen hadde vore ein av dei beste turnarane i Drammen gjennom fleire

Dødannonsen i Drammens Tidende fortel om fire omkomne etter ulykka.

år. Astrid Hanssen var dotter til mangeårig formann i Drammens Turnforening, Aksel J. Hagen.

Ekteparet Olav og Astrid Hanssen etterlet seg to barn, eitt på 3 år og eitt på 3 mnd. I tillegg til at barna mista foreldra sine og tanta si i ulykka, døde altså bestemor deira av slag etter at ho fekk melding om hendinga.

#### OVERLEVDE

Sjåføren som overlevde ulykka, lærar Thoralf Emrich Hagen, 33 år, var bror til Astrid Hanssen f. Hagen. Han fekk ikkje fysisk skade, anna enn eit mindre sår i panna, men var så sterkt oppskaka at politiet ville vente til måndagen med å ta opp grundigare forklaring.

Han prøvde å ta del i redningsarbeidet søndagskvelden, men den psykiske påkjenninga vart for stor, så han braut heilt saman og vart kjørt til fylkessjukehuset i Lillehammer same kvelden. Han reiste heim att til Drammen eit par døgn etter ulykka, saman med far sin. Faren var kome oppover etter ulykka, der han hadde mista dotter og svigerson.

#### IKKJE FEIL PÅ BILEN

Ulykkesbilen vart undersøkt av verkstadeigar Ivar Nustad i Ringebu. Det vart ikkje funne feil ved styremekanismen, slik det hadde vore teoriar om. Og alle bilhjula var heile og i orden, det hadde ikkje vore punktering. Bilen hadde vore på verkstad berre eit par dagar før kjøre-

Lensmann Dahl viser staden der bilen kjørde ut. (Foto fra Statsarkivet i Hamar)



turen, truleg for alminneleg service og for å gjera klar til langtur. Bilen var heilt ny, står det. Det står ikkje kva merke bilen var. «Begge dører var stengde da dei tok han opp», skreiv Dagningen 28. juli.

#### KVA VAR ÅRSAKA?

Dei fire hadde reist frå Drammen ved 9-tida om morgonen og kjørt pent og forsiktig heile vegen. Dei var på ferietur. Mennene skifta på å kjøre. Lensmannen ba avisene avkrefte rykte som gjekk. Mellom anna var det sagt at Thoralf Hagen hadde teke over rattet berre eit par hundre meter sør for der bilen skar ut, men i forklaringa si hadde han sagt at han var utkvilt og tok over kjøringa like nord for Fåberg. Det hadde også gått rykte om at sjåfør Hagen ikkje hadde førarkort. Dette vart tilbakevist av lensmannen, som hadde kontrollert førarkortet. Thoralf Hagen hadde hatt førarkort sidan 1925.

Hagen forklarte til lensmannen at korkje han eller dei andre i bilen hadde smakt alkohol på turen. Det vart teke blodprøve av sjåføren, etter hans eige forlangande. Legen på ulykkesstaden hadde meint det var unødvendig med blodprøve.

Det vart ymta på at sjåføren kunne ha vorte distraherert fordi han skulle snu seg og sjå etter motorsykkelen som kjørte

bak, men på direkte forespørsel vart dette benekta av sjåføren. Det var også nemnt at han kunne ha snudd seg etter noko som ein av passasjerane peikte på ute på Losnavatnet. Men ifølgje det sjåføren forklarte, og av det augnevitne hadde sett, hadde kjøringa rett før ulykka vore korrekt.

Det vart altså ikkje funne feil på bilen. Det var ymse andre teoriar, ikkje minst frå fleire sjåførar, om årsaken til utforkjøringa. Det var ein som fortalde at han hadde kjørt ein bil med liknande frontglas som ulykkesbilen – frontglas delt på midten med ei trelist og skrånande bakover til begge sider – og meinte at dette kunne skape vanskar ved at det vart eit annleis bilde av vegen når lyset stod frå ein bestemt kant.

Ei av avisene hadde hatt ein samtale med den bilsakkyndige, ingeniør Winther-Jacobsen, som hadde lite tru på at forvrengning av vegbildet i den skråstilte frontruta kunne vera årsaken, men refleks frå motorpanseret eller frå den blanke vassflata kunne godt ha

vore sjenerande og medverkande til det som hende. Ut frå klokkeslettet ved ulykka, 17.05, hadde dei sola frå venstre da dei kjørde nordover. Den bilsakkyn-dige kunne elles ikkje uttale seg om det bestemte tilfellet før han fekk dokumenta om saka, sa han til Laagen 2. august.

Vegbanen var fast og fin. Det hadde ikkje vore nokor utgliding av jord eller anna som kunne ha forstyrra kjøringa. Andre forhold som var nemnt, var at støvskyer etter vegen eller støv på frontruta kunne lage vanskar for sjåføren. Støvskyer var det neppe tale om i dette tilfellet, da Drammensbilen kjørde fremst og det ikkje var møtande trafikk. I andre avisartiklar frå denne tida ser ein at vegstøvet var sett på som eit generelt problem, det var ikkje asfaltert veg.

I lokalavisene sine reportasjar er det ikkje konkludert med nokon klar årsak til ulykka. Ei av avisene meinte generelt at hendinga truleg skuldast at sjåføren hadde vore uoppmerksom ein augneblink. I ein artikkel i Dagningen 28. juli står det at det neppe var grunn til rettslige skritt mot sjåføren av ulykkesbilen.

#### SPØRSMÅL OM SIKRING AV VEGEN

Etter ulykka vart det debatt om sikring av den farlege vegstrekningen. Det var ønske om «forskansninger» på dei verste punkta. Det gamle rekkverket var rote og utan verdi. Det var ønske om ein støypt låg mur og eit nettinggjerde, slik det var brukt sume andre stader.

Ifølgje lensmann Dahl var det planar hos vegvesenet om å flytte båthuset lenger ut i vatnet og få lagt ei rettare vegline til den nørdrre svingen. Lensmannen hadde diverse kommentarar til planane.

Den personlege meininga hans var at ein måtte slakke av den vanskelege svingen ved «speilet» og fylle ut ei innskjæring nord for båthuset, deretter skjera seg to meter inn i fjellet og til sist runde av den nørdrste pynten. Han meinte også at det måtte lagast skikkeleg rekkverk, ifølgje Gudbrandsdølen 27. juli.

Den 28. juli refererte Gudbrandsdølen ein samtale avisa hadde hatt med overingeniør Crøger, der det vart opplyst at utbetring av svingane og vegen omkring ulykkesstaden var eit ledd i stamvegplanen. Det låg føre planar om omlegging av vegen, men planane var ikkje godkjent. Ein håpa på fortgang i planane.

Som strakstiltak skulle rekkverket rettast på «med det første». Litt meir om planane for full omlegging av vegen, ulike alternativ og befaring ved Ringe bu vei- og valgkomité, stod i same nummeret av avisa.

#### ETTERSKRIFT

Ulykka vart grundig etterforska av lensmannen i Ringe bu. I lensmannsrapporten var det ikkje nokon fast konklusjon på kvifor bilen kjørde utfor.

Avisreportasjane, mest frå dei tre lokalavisene som ligg til grunn for denne artikkelen, strekte seg over ei dryg veke, 25. juli til 2. august 1938. Det meste av skrivninga om ulykka såg ut til å ta slutt etter dette. Eg har ikkje undersøkt om det stod meir seinare. Derfor er dette berre eit øyeblikksbilde av det som hende, og det som var kjent og publisert umiddelbart etter grovgransking av ulykka. Eg reknar likevel med at framstillinga er rett i hovudsak.



Artikkelforfatteren Øystein Myhre er sjefingeniør i Vegdirektoratet. Han er født i Ringe bu i 1952 og jobber på fritiden med lokalhistorie. Her er han på ulykkesstedet i september 2020, i samtale med Jon Ødegård, Torveig Dahl, Jon Borgenesset og Ragnhild Hauge. (Foto Håkon Aurlien)

Etter det eg har høyrte vart den tredje omkomne aldri funne. Ulykka gjorde eit sterkt inntrykk den tida, både i bygda der det hende, og i Drammen der dei omkomne var frå.

#### Om sundmannsordninga:

Det vart fast sundsted her i 1896. Torger Pedersen var sundmann i om lag 25 år, frå hausten 1917 (truleg) til 1942. Ein annan hadde stått i som sundmann sommaren 1917, før Torger tok over som fast. Etter Torger Pedersen var Kristian Torgersen sundmann.

Den siste sundmannen var Oskar Bjørnesset, som tok til i 1965. Men seinhausten 1968 vart sundmannordninga nedlagt av kommunen, etter at Oskar hadde søkt kommunen om å få auka den årlege godtgjersla frå 4000 kr til 6000 kr. Kjelde: Artikkel av Per Åsmundstad, slått opp ved Sundstugua

#### Om vegmiljøet ved Borgenesset:

Vegen forbi Sundstugua er omtala i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner (Statens vegvesen – Region øst). Vegstykket er ein del av «Gudbrandsdalschausseen», bygt som ny trasé av hovudvegen Oslo-Trondheim i perioden 1857 til 1863. Lenger opp i lia låg det ein eldre kjøreveg. Den nye strekningen ved Borgenesset vart lagt heilt nede ved Losnavatnet etter ein hovudplan utarbeidd av Christian Wilhelm Bergh (vegdirektør frå 1864). Vegen vart i stor grad bygt på fyllmasser og ein 4-5 meter høg mur med skråning frå vatnet opp mot vegbanen. Chausseen var i bruk som hovudveg fram til 1940-talet. I førstninga av krigsåra vart det bygt ny veg lenger oppe i lia, Losnabakkane, som var ei vanskeleg vegstrekning særleg vinterstid. I 1972 vart Losnabakkane avløyst av nåverande E6, som skjer seg gjennom fjellet innafor Sundstugua.



Terje Carlsen arbeidet med ulykkesetterforskning i mange år. Her er han fotografert under gransking av et bilvrak etter en dødsulykke like etter årtusenskiftet. (Foto: Håkon Aurlien)

## Terje Carlsens vurdering

– Denne særdeles tragiske ulykken hadde jeg hørt om i min tidlige barndom, men omstendighetene omkring dette var noe man ikke snakket om. Det jeg fikk med meg, var at familiedlemmer ikke snakket med eller om hverandre, og at kontakt i noen form var uaktuelt, sier Terje Carlsen.

– Da jeg etter hvert vokste opp og fikk egen familie, var opplysninger om hvorfor familieforholdene var som de var fremdeles noe man ikke snakket om. At jeg med min utdanning og stilling ble litt uglesett, har jeg nå fått en viss forklaring på, sier han.

Da han fikk spørsmål om ulykken han hadde fortalt om i 1995, kunne være den som Øystein Myhre hadde skrevet om, var han rask med å svare. Ja, dette var hans families ulykke.

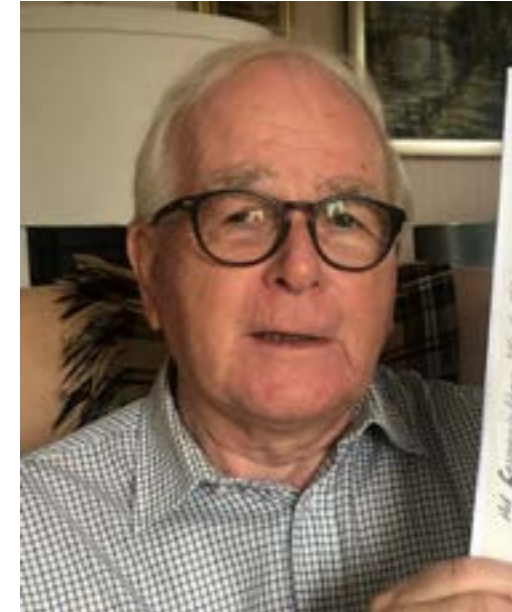
– For meg var artikkelen en stor overraskelse, men spørsmålet lett å svare

på. Sjåføren av ulykkesbilen, Thoralf Hagen, var min mors bror.

Terje Carlsen er i dag pensjonist etter en lang karriere som bilsakkyndig i Østfold. De siste årene arbeidet han mye som ulykkesgransker, og utarbeidet tekniske rapporter etter alvorlige trafikkulykker til støtte for politiets etterforskning. Når han møtte som sakkyndig vitne, var han opptatt av å få frem at han ikke kunne vite hva som var skjedd. Men han hadde en oppfatning av hva som var skjedd ut ifra beregninger han ga retten innsyn i.

Ut ifra hans bakgrunn og erfaring, var det nærliggende å spørre han om å studere saken og vurdere hvordan den uforståelige ulykken kunne skje. Hvordan kunne en liten uoppmerksomhet få slike konsekvenser?

Meningen var at han skulle bli med på en befarings på ulykkesstedet, men sykdom og covid-begrensninger ble til hinder for det. Han har derfor foretatt vurderinger på bakgrunn av lensmannens åtte siders rapport, og rapporten fra den bilsakkyndige med bilder. Han skriver som følger:



Lensmannen i Ringebu tok etter ulykken bilder som viser bilens sannsynlige bevegelse. Terje Carlsen brukte i tjeneste samme metode selv.

Jeg har fått oversendt en del papirer som forteller en del av hva som skjedde. Hvorfor dette kunne skje, var det sparsomt med opplysninger om.

En av årsakene til at jeg ble kontaktet, er at jeg i min jobb som bilsakkyndig, var mye involvert i ulykkesetterforskning. Jeg ble anmodet om å se på saken og om mulig å komme nærmere årsaksforholdene. Dette basert på erfaringer fra en lang rekke trafikkuhell.

### MIN OPPFATNING AV SAKEN

En bil av typen Chevrolet fra 1937 med fire mennesker i, kommer kjørende nordover forbi Sundstuen ved Fåvang. Disse var på ferietur og skulle til Vestlandet.

Veien gikk langs vannet med en bratt skrent ned mot vannet på venstre side, og en relativt bratt åsside på høyre. Av bilder å dømme var veien bra etter den tids standard, gruslagt og med rela-



tivt jevnt veidekke. Veibredden ble målt til ca. 5 meter. Været var bra uten sjenerende sollys. Ifølge vitner har bilen holdt en fart på ca 25 km/t.

Etter å ha kjørt i en slak kurve mot venstre, skjener bilen brått mot venstre, treffer en sten og kjører utfor skrenten og ned i vannet.





Lensmannen i Ringebu skrev en detaljert åtte-siders rapport som er bevart ved Statsarkivet i Hamar.

Biltypen var moderne for sin tid, og den kan ha hatt en relativt stor motor, eks. 6 sylindere med rundt 75 hk. På denne tiden må det ha vært en svært rask bil. Det er ikke uvanlig at familier på dette nivået hadde slike kjøretøy.

En detalj er at bilens fartsmåler sannsynligvis anga hastigheten i miles. Dette er egentlig uvesentlig for hendelsesforløpet, men ikke helt uvesentlig hvis bakenforliggende bil også var produsert i Amerika.

De fleste USA-produserte biler hadde speedometer i miles lenge etter at denne ulykken skjedde, og etter hvert ble hastigheten angitt i både miles og km/t.

**HASTIGHET**

Et vitne opplyser at hastigheten på ulykesbilen var ikke over 25 km/t. På denne veien med et slikt kjøretøy som skulle langt er denne hastigheten svært beskjeden. Det virker mer sannsynlig at hastigheten var 25 miles/h dvs. ca. 40 km/t. Selv dette er ikke spesielt fort.

At hastigheten har hatt vesentlig betydning for hendelsesforløpet anser jeg som lite sannsynlig. Men en hastighet på ca. 40 km/t må kanskje til for å velte en stabbestein.

Jeg vil ikke unnlate å nevne at årvaakenheten hos en hvilken som helst sjåfører synker med hastigheten.

**HENDELSESFORLØP**

Slik som dette er beskrevet med hensyn til vei og andre forhold, er det lett å være enig med lensmannen som mente at en

Nøyaktig forklaring på hvorfor dette skjedde er svært vanskelig å fastslå. Slik er det faktisk med de fleste trafikkuhell. Erfaring har lært meg at vitneforklaringer og observasjoner alltid må sjekkes nøye, og gjerne sees på som observasjoner gjort i øyeblikk hvor tanker og oppmerksomhet egentlig holdt på med noe annet.

Forklaringene får derfor ofte et skjær av utenforliggende inntrykk og umiddelbare reaksjoner som kanskje ikke er 100% knyttet til faktiske forhold.

**BILEN**

Bilen, en Chevrolet 1937-modell ifølge papirene, har det ikke lyktes meg å få eksakte data på. Dette var en relativt ny bil som ble teknisk klargjort før turen.



Det har ikke vært mulig å finne ut hva som skjedde med bilen etter ulykken i 1938. Bilen var helt lik denne to-dørs Chevrolet 1937-modell, eid av familien Ulven i Brumunddal. Den ble gjemt bort under krigen. Bildet er tatt av Edvin Ulven, trolig før første kjøretur i 1945, og er stilt til disposisjon av Erik Ulven og søsteren Grethe.

plutselig distraksjon kan ha vært medvirkende årsak.

På en slik tur er det helt naturlig å ha det hyggelig underveis. Bilen var konstruert slik at det var fullt mulig å kommunisere inne i bilen uten for mye sjenerende støy utenfra.

Det er rimelig å anta at en bemerkning, en hendelse i eller utenfor bilen har gjort at sjåføren et øyeblikk er blitt distraheret. Med en av de nevnte hastigheter og aktuell veibredde tar det under ett sekund å tilbakelegge avstanden over motgående kjørefelt hvis vi antar et avvik på ca. 30 grader fra opprinnelig fartsretning.

Hvis sjåføren holdt hendene på nedre del av rattet, vil bilen svinge mot venstre selv med en beskjeden bevegelse av kroppen mot høyre. Årsaken kan f.eks. være en bemerkning fra baksetet, hvor det kan være naturlig å snu seg mot høyre for å få bedre med seg hva som skjer eller blir sagt. Selv uten å holde på

nedre del av rattet, er det sannsynlig at en bevegelse/uoppmerksomhet fra sjåførens side vil forårsake ytterligere styring mot venstre, da bilen jo befant seg i en venstresving.

Sjåføren forteller at det hele er helt uforklarlig for ham. Etter min antagelse vil en voksen mann fra denne typen familie unngå alle slags uttalelser som på noen måte kunne legge skylden for uhellet på familiemedlemmer som han visste var forulykket.

**For meg har omstendighetene rundt denne ulykken oppklart en del holdninger og uttalelser opp igjennom årene. Det er også lettere å prøve å forstå hvorfor de fleste i familien var veldig reserverte overfor en ung gutt som syntes tekniske ting, spesielt biler og fly, var veldig interessant. Aldri så galt så godt for noe. Jeg har i den senere tid fått god kontakt med en fetter som jeg ikke har sett siden vi var små.**