

STEIN GULLI

På vingene i krig

Kolbjørn Røed ble født i 1908 i Svelvik. Han var sønn av en skredder og foreldrene drev i tillegg Røeds hotell på Berger. Kolbjørn ble uteksaminert fra Marinens flyverskole - med fenriks grad - fra Karljohansvern i Horten i 1930. Den andre verdenskrig brøt ut i 1939. Da erklærte Norge seg nøytralt - i likhet med våre naboland Sverige og Danmark. Kolbjørn Røed forteller:

Vi ble innkalt til nøytralitetstjeneste på Karljohansvern i Horten den 1. april 1940. Marinen hadde da bevoktningstjeneste hele kysten nedover og denne gikk hver dag. Den 8. april fikk vi meldinger om fremmede krigsskip på vei opp gjennom Øresund. Vi ante at noe var i gjære. Om ettermiddagen kom det også beskjed om å ta med ulltepper og ligge inne på flystasjonen om natten. Vi sto i stadig kontakt med de forskjellige postene utover fjorden, og jeg tror det var ved tolvtiden at vi fikk beskjed om kamper der ute. Da man fryktet angrep mot Karljohansvern, ble det gitt ordre om at tre fly skulle ut på vannet og evakueres til Vindfangerbukten ved Drøbak.

Vi ble plassert i hvert vårt sjøkrigsfly. Jeg ble plassert sammen med Odd Brenne og vi fikk med en menig. Ordren gikk ut på å komme seg til



Vindfangerbukten – og avvente nærmere ordre der. Det var mørklagt over alt. Vi skulle ikke fly, men diskre takse på vannet frem til bestemmelsesstedet. Ved Vealøs gikk vi imidlertid på grunn(!) Det var ikke tid til å vente på noe hjelp (og relativt usannsynlig at vi ville fått noen), så vi hoppet like godt i vannet. Motoren måtte stanses – og det var en strabasjøs jobb å få flyet løs – innen vi kom oss videre. Vi hadde med oss en *aldislampe* (signallampe; blant annet til bruk ved morse) som vi lyste med for å se stakene utover løpet ved Vealøs. Da vi først kom ut i åpen fjord var det lettere. Vannet var blikk stille denne natten. Taksingen frem til bestemmelsesstedet tok 1 time og 45 min.

I loggboken er notert: Dato: 9. 4. Avgang: 01.15. Landing: 03.00. Tur nr. 827. 1 tur 105' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Røed-Utskr. Fly F. 306. Hoide: 0. Stille, Tåke. KJV - Oskarsborg.



Det utenkelige

Ved grålysningen kom vi frem til Vindfangerbukten. Vi klarer over at krigsskipene som kom inn fjorden – befant seg i området, men vi hadde heldigvis ikke kontakt med de på turen mot bestemmelsesstedet. Vindfangerbukten begynner litt nord for bebyggelsen i Drøbak og går ganske smal innover i



*Flyverløytnant
i marinen:
Kolbjørn Røed
(Foto utlånt av familien).*

landet. Like ved innløpet, ligger en liten holme. Vi hadde akkurat kommet bak denne, og var på vei ut av flyet da det smalt. Noen granater havnet i fjellet over hodene våre. De andre marineflyene hadde lagt seg på utsiden av holmen, og var antagelig mål for tyskerne som da kom inn fjorden. Vi var to fly som hadde kommet oss bak holmen. Løytnant Baglo, som jeg kom i prat med, hadde kommet med et fly som lå utenfor holmen - og kunne følgelig ikke ta seg frem dit da dette lå i skuddlinjen. Vi ble da enige om at løytnant Baglo skulle komme seg over på vårt fly, og at den utskrevne menige - som opprinnelig var med - ble satt i land. Like før det begynte å lysne av dag ble

"Blücher" senket, og vi var vitne til dette intermesso. På Drøbaksiden brant endel hus som var beskytt, og det var i det hele tatt stygge greier. Det var ingen av oss som på dette tidspunkt var innstilt på krig. Alle var sterkt berørt av hendelsene.

Glitrevann

Loggboken forteller: Dato 9.4. Tur nr.: 828. Avgang: 05.10. Landing: 05.30. En tur. 20' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide: 400. Oskarsborg-Glitrevann.

Det var så vidt begynt å lysne, da vi bestemte oss for å dra videre. Natten hadde vært disig og nå begynte vi å høre flydur over skydekket. Starten ble foretatt rett inn bukten, som heldigvis var lang nok til at vi klarte å ta av. Kursen ble satt inn mot Oslo. Vi fløy rett over havneområdet og vestover mot Lier. Dette var så tidlig at angrepet på Fornebu ikke hadde begynt. Vi fløy tvers over Lierdalen og landet på Glitrevann i Drammensmarka. Jeg kan ikke gjøre rede for hvorfor Brenne valgte å lande her, men vi var enige om å komme oss vekk fra Drøbak, hvor vi regnet med at vi lett kunne bli truffet. Landingen foregikk i dyp sne, og bød ikke på problemer – før vi skulle forlate flyet. Da sank vi helt ned til livet.

Landingen hadde foregått i retning mot Åmot. Vi tok oss frem til noen hus som lå på nordsiden av vannet. Her fikk vi høre nyhetene om morgenen. Angrepet på Norge var et faktum – og var i gang hele kysten rundt. Det var ikke telefon på stedet, så vi klarte ikke å komme i kontakt med egne styrker. Vi bestemte å holde oss der utover dagen – og se tiden an. Til Horten turde vi ikke å fly. I evakueringsplanen inngikk innsjøen Soneren i Sigdal som et samlingspunkt. Glitrevann derimot, var ikke satt opp på noen plan. Utover formiddagen klarnet det opp og vi observerte tyske fly over oss. For å skjule vårt fly, fikk vi det nærmere land der vi dekket det med snø så godt klarte. Snøen var begynt å bli bløt og MF 11 flyet sank nedi. Det var derfor ikke hensiktsmessig å forsøke noen take-off før det ble kaldere i været. Ved femtiden bestemte vi oss for å prøve. Flyet begynte å gli – og vi kom oss i luften.

Loggboken forteller: Dato 9.4. Tur nr. 829. Avgang: 17.45. Landing: 18.10. En tur. 25' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide: 300. Klart S-1. Glitrevann-Soneren, Sigdal.



Flytypen som Marinens flyforsvar opererte med: M.F.11 - utsyrt med Armstrong Siddeley Panther II-motor, lisensprodusert ved Marinens Minevæsen i Horten. Bevæpning: 3 stk. Vickers mitraljøse, samt bombefester for tre 100 kg's bomber. (Foto: Forsvarsmuséet).

Løytnant Baglo var den offiser med lengst ansiennitet av oss, men Brenne var flyets fører hele tiden. Dette kom av at Baglo og jeg var i samme situasjon; ingen av oss hadde vært noe nevneverdig inne til tjeneste dette året. Turen til Sigdal og Soneren gikk fint. Landingen foregikk ved nordenden av vannet. Flyet ble kjørt opp til en bratt bergvegg, der vi sto ganske godt i skjul. Vi tok oss frem til noen gårder like ved. Vi ble godt mottatt og fikk både mat og overnatting. Hele neste dag lå vi her i påvente av at noen av våre egne skulle dukke opp. Ingen kom og ikke fikk vi ringt – eller sjekket noe herfra heller. Situasjonen var den at vi ikke visste noe om forholdene i Horten – eller andre steder. Vi antok selvfølgelig at Karljohansvern i Horten var overtatt av tyskerne. Det eneste vi kunne gjøre var å prøve å komme oss lenger inn i landet. Vangsmjøsa ble derfor utpekt som neste bestemmelsessted.

Loggboken forteller: Dato 11.4. Tur nr. 830. Avgang: 03.45. Landing: 05.20. En tur 95' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide 1000. Klart N.2. Soneren-Øye, Vangsmjøsa.

Flyet hadde vært kamuflert med noen hvite duker og et tre som var festet med snorer. Vi gjorde flyet klart der det sto under fjellveggen. Starten ble foretatt i mørke. Da vi var kommet i luften og det begynte å lysne av dag, fikk vi se at vi hadde glemt å fjerne den ene av dukene, slik at denne ble hengende etter den ene vingen og blafre. Flyruten gikk mot Gol, og hurtigste veien var over mot Leira og opp Østre Slidre - til Vangsmjøsa. Landingen ble foretatt ved Øye.

Det ble ruskevær på stedet, så vi ble liggende noen dager. Vi valgte å oppsøke kjøpmannen på stedet for vi visste at han hadde telefon. Vi tok inn hos ham. Han hadde også en god radio, slik at vi fikk høre nyheter fra England. Der ble det meldt om overfallet på Norge. Etter noen dager fikk løytnant Baglo telefonkontakt med marinebasen på Voss og vi fikk beskjed om å komme oss over til 2. Flyavdeling. Været var fremdeles dårlig, og vi hadde ingen værmelding å forholde oss til. Vi kunne heller ikke vite hvordan været var på Vestlandet. Etter noe rådslaging, bestemte vi oss for å lette en kveld og prøve å fly over fjellet.

Om dette forteller loggboken: Dato: 15.4. Tur nr. 831. Avgang kl. 19.30. Landing: 20.30. En tur 60' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide 1800. Disig NV-2. Øye-Hallingdalsfjellene-Øye. Havarerte.

Avreisen ble foretatt så sent som kl. 19.30. Dette på grunn av at trafikken av tyske fly da opphørte. Slik håpet vi på en bedre mulighet for å komme oss over fjellet - uten å bli skutt ned. Turen gikk i ganske lav høyde, da vi regnet med å fly kontakt (fly så lavt at man hele tiden ser bakken) innover fjellet. Vi ble overrasket av uvær - og bestemte oss for at vi måtte snu. Sikten var så dårlig på tilbakeveien at vi holdt på å fly inn i en fjellside og var nære ved å havarere. Vel tilbake på Øye foretok vi en landing med vinden, med den følge at vi fikk for stor fart - og skrenset inn i en oppbrøytet sneskavl.

I dét vi skled bortover, tok den ene undervingen ned i isen og ble knekt. Flottøren ble revet av i samme momentet. Det var nå ikke mulig å reparere flyet. Det eneste vi kunne gjøre, var å frakte med oss det vi kunne ta vare på. Vi fjernet kompass, radio, mitraljøser og ammunisjon. Vi kuttet begge flottørene av flyet og fikk lagret disse i et uthus på den andre siden av elvemunningen. Alle smådeler ble levert til lensmannen. Videre saget vi av stagen til flottørene med en baufil, hvilket var slitsomt. Motoren med tobladet propeller ble ikke fjernet, og kroppen var ellers hel da vi forlot flyet.

M.F. 11 F. 306 endte altså sine dager på Vangsmjøsa - på isen, like utenfor elveoset på Øye. Det lå på isen da vi forlot stedet. Vi mottok beskjed fra Marinestaben på Voss om å ta oss over til Lærdal. Avreisen foregikk med rutebil fra Øye. Vel framme, meldte vi oss for sjefen for de norske flystyrkene på Vestlandet; kaptein Manshaus.

Nedskrevet av forfatter Stein Gulli, Drammen. Kolbjørn Røed døde den 11. januar 1998. Materialet er fremskaffet og utlånt av Kolbjørn Røeds døtre: Anne-Gull Røed og Marit Kolbjørnsdatter.