



Med F. 306 i aprildagene 1940

*Fortalt av vernepliktig flyver Kolbjørn Røed til Stein Gulli,
22. september 1971*

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 de krigsskipene som var på vei opp gjennom Øresund, så vi ante jo at noe var i gjære. Om ettermiddagen fikk vi også beskjed om å ta med ulltepper og ligge inne på flystasjonen om natten. Vi sto da i stadig kontakt med de forskjellige postene utover fjorden, og jeg tror det var ved tolvtiden vi fikk beskjed om kamper ute i fjorden. Da ble det gitt ordre om til at flyene skulle ut på vannet og evakuering til Vindfangerbukten ved Drøbak.

Vi ble plassert på hver våre fly, og jeg ble plassert sammen med Odd Brenne og vi fikk med en menig. Ordren gikk ut på å komme oss til Vindfangerbukten og avvente nærmere ordre der. Det var mørklagt overalt og vi gikk ut fra Horten for å takse på vannet mot bestemmelsesstedet. Ved Vealøs gikk vi imidlertid på grunn, og da det ikke var tid til å vente på noe hjelp og det ikke var sikkert at vi hadde fått noe hjelp heller, hoppet vi like godt i vannet.

Motoren måtte stoppes og det var litt av en jobb før vi kunne komme oss videre. Vi hadde med oss en aldislampe som vi lyste med for å finne stakene utover løpet ved Vealøs, og da vi først kom ut på fjorden var det lettere. Vannet var blikk stille denne natten.

Fra loggboken noteres: Dato 9.4. Avgang 0115. Landing 0300. Tur nr. 827. 1 tur 105' Flyvetid. Mannskap Brenne - Røed - Utskr. Fly F. 306. Høide 0. Stille, Tåke. KJV-Oskarsborg.

Ved grålysningen kom vi frem til Vindfangerbukten. Krigsskipene som kom opp fjorden var vi klar over skulle befinne seg i området, men vi hadde heldigvis ikke noen kontakt med disse på turen mot Vindfangerbukten. Vindfangerbukten begynner litt nord for bebyggelsen i Drøbak og går ganske smal innover i landet. Like ved innløpet til bukten ligger det en liten holme. Vi hadde akkurat kommet bak denne og var på vei ut av flyet da det smalt og granatene 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 opp fjorden.



Blücher senkes (illustrasjonstegning)

Vi var to fly som hadde kommet oss bak holmen. Løytnant Baglo som jeg kom i prat med her, hadde kommet med et av de flyene som lå utenfor holmen, og kunne derfor ikke ta seg frem til flyet da dette lå i skuddlinjen. Vi ble da enige om at løytnant Baglo skulle komme seg over i flyet vårt, og den utskrevne settes i land. Da det lysnet av dag, startet F. 306 med løytnant Brenne, løytnant Baglo og jeg. Dette var like etter at "Blücher" var senket, og vi var vitne til dette intermesso. På Drøbaksiden brant det endel hus som var skutt i brann, og det var i det hele tatt stygge greier. Det var ingen av oss som var innstilt på krig på dette tidspunkt, så jeg tror de fleste var ganske berørt av det som hadde skjedd.

Loggboken forteller: Dato 9.4. Tur nr. 828. Avgang 0510. Landing 0530. En tur. 20' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide 400. Oskarsborg–Glitrevann.

Det var så vidt begynt å lysne av dag da vi bestemte oss til å prøve å komme videre. Natten hadde vært disig og vi begynte å høre flydur over skydekket. Starten ble foretatt rett inn bukten, som heldigvis var lang nok til at vi kom av. Kursen ble deretter satt inn mot Oslo, og 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 si hvorfor Brenne landet her, men vi var ihvertfall enige om å komme oss vekk fra Drøbak, hvor vi regnet med at vi lett kunne bli ødelagt. Landingen foregikk i dyp sne, og bød ikke på problemer før vi skulle ut av flyet, og sank langt ned til livet.

Landingen hadde foregått i retning mot Åmot, og vi tok oss frem til noen hus som lå på nordsiden av vannet. Vi fikk her høre nyhetene om morgenen, og forsto da at angrepet var et faktum og var satt i gang hele kysten rundt. Det var ikke telefon på stedet, så vi kom oss ikke i kontakt med egne styrker og det ble bestemt at vi skulle ligge der utover dagen og se tiden an. Til Horten turde vi ikke å fly. I evakueringsplanen inngikk Soneren i Sigdal som et

samlingspunkt, og vi hadde planer om å komme oss videre. Glitrevann derimot, var ikke satt opp som noe samlingspunkt. Utover formiddagen klarnet det etterhvert opp, og vi så tyske fly som fløy over oss. Vi fikk derfor kjørt flyet vårt bortunder land, og dekket det med sne så godt som mulig. Sneen var etterhvert begynt å bli bløt, og MF 11 sank nedi. Det var derfor ikke heldig å forsøke noen start før det var blitt kaldere i været. Ved femtiden bestemte vi oss for å prøve en start, og flyet begynte å gli og vi kom oss i luften.

De nøkterne fakta fra loggboken forteller dette: Dato 9.4. Tur nr. 829. Avgang 1745. Landing 1810. En tur. 25' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide 300. Klart S-1. Glitrevann-Soneren, Sigdal.

Løytnant Baglo var den offiser som hadde lengst ansiennitet av oss, men Brenne var flyets fører hele tiden. Dette kan muligens komme av at Baglo var i samme situasjon som meg; at han ikke hadde vært så lenge inne til tjeneste dette året.

Vi fløy opp gjennom Sigdal til Soneren, og dette gikk fint. Landingen foregikk ved nordenden av vannet, og flyet ble kjørt opp til en bratt bergvegg som ga ganske god dekning. Vi tok oss frem til noen gården som lå like ved. Her ble vi godt mottatt, fikk mat og overnatting. Vi ble liggende her hele neste dag i påvente av at noen av våre egne skulle dukke opp, men ingen kom. Vi fikk ikke ringt eller sjekket opp noe her heller, slik at vi igrunnen ikke visste noe konkret om det som hadde skjedd i Horten eller andre steder. Men vi ante selvfølgelig at Horten var tatt, og at tyskerne hadde besatt stedet slik at vi ikke turde våge oss dit ned igjen. Det eneste vi da hadde å gjøre, var å prøve oss lenger inn i landet og Vangsmjøsa ble bestemt som neste bestemmelsessted.

Loggboken forteller: Dato 11.4. Tur nr. 830. Avgang 0345. Landing 0520. En tur 95' Flyvetid. Mannskap: Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide 1000. Klart N.2. Soneren-Øye, Vangsmjøsa.

Starten ble foretatt i mørke. Vi gjorde flyet klart der det sto under fjellveggen. Det hadde vært kamuflert med noen hvite duker og et tre som var festet med noen snorer. 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 over mot Leira og opp Østre Slidre til Vangsmjøsa. Landingen foregikk ved Øye.

Det ble ruskevær på dette stedet, så her ble vi liggende noen dager. Vi valgte å oppsøke kjøpmannen på stedet, og tok også inn hos ham, for vi visste at han hadde telefon.

Kjøpmannen hadde også en god radio og vi hørte blant annet nyheter fra England. De meldte 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 som sagt dårlig, og vi hadde ingen værmeldinger å holde oss til, slik at vi ikke visste hvordan været var på Vestlandet. Vi bestemte oss til å lette en kveld for å prøve å komme oss over fjellet.

Om dette forteller loggboken: Dato: 15.4. Tur nr. 831. Avgang kl. 1930. Landing 2030. En tur 60' Flyvetid. Mannskap Brenne-Baglo-Røed. Fly F.306. Høide 1800. Disig NV-2. Øye-Hallingdalsfjellene-Øye. Havarerte.

Starten ble foretatt så sent på grunn av at trafikken av tyske fly da opphørte, og vi skulle ha en mulighet til å komme oss over uten å bli skutt ned. Turen gikk i ganske lav høyde, da vi regnet med å fly kontakt innover fjellet. Vi ble overrasket av uvær, og vi forsto at vi måtte snu. På tilbakeveien holdt vi på å fly inn i en fjellside og det var på nippet at vi ikke havarerte. Det var vel da tvilsomt om vi ville ha klart oss.



Rekognoseringsflyet MF-11 nr. F-306 fotografert over Kristiansand i 1935. Det var dette flyet som endte sine dager på Vangsmjøsa i april dagene 1940. Foto via Marinemuseet.

Tilbake på Øye foregikk landingen med vinden, med den følge at vi fikk for stor fart og skrenset inn i en oppbrøytet sneskavl. I det vi skled bortover isen, tok den ene undervingen bort i isen og ble knekt. Den ene flottøren ble revet av. Det var ikke mulig å reparere flyet. Det eneste vi kunne gjøre, var å bringe vekk det vi kunne ta vare på. Blant annet tok vi ut kompass, radio, mitraljøser og ammunisjon. Vi kuttet begge flottørene av flyet og fikk disse lagret i et uthus på den andre siden av elvemunningen. Alle smådeler ble levert til lensmannen. Ellers ble hele flyet demontert så godt som vi kunne. Vi saget blant annet av stagene til flottørene med baufil, noe som var slitsomt. Motoren med tobladet propeller ble ikke fjernet, og kroppen var 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, og hvis det ikke var blitt dratt bort, ville det ha sunket på stedet når isen gikk. Vi fikk deretter beskjed fra Marinestaben på Voss om å ta oss over til Lærdal, og avreisen foregikk med rutebil fra Øye. Vi meldte oss for sjefen for de norske flystyrkene på Vestlandet, kaptein

Manshaus.

Copyright: Borre Historielag, Borreminneredaksjonen
Vevutgave: Høgskolen i Vestfold i samarbeid med Borre Historielag
[Borreminne hovedside](#)