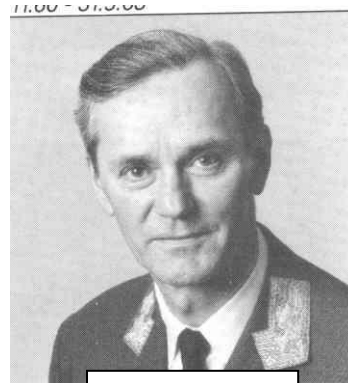


1939 En flygetur fra Værnes til Bardufoss jula før krigsutbruddet

General Wilhelm Mohr var ung løytnant på Værnes før krigen. Da tyskerne inntok Stjørdal ble de 9 flyene som tilhørte Trøndelag Flyveavdeling i all hast fløyet først til Selbu, deretter til Aursunden ved Røros. Wilhelm Mohr var den gangen nestkommanderende, men overtok snart hele ansvaret for omdisponeringen. Ved avgang Aursunden, for overføring av flyene til Lesja, måtte den unge løytnanten alliere seg med samene i distriktet. Snøen var bløt og djup. Det vanskeliggjorde oppkjøring av forsvarlig spor / rullebane. Men den unge løytnanten visste råd. Han fikk samene til å jage reinen att og fram, slik at disse i løpet av kort tid hadde trampet en meget hard og tilfredsstillende rullebane på Aursunden. Wilhelm Mohr ble under krigen jagerflyger og skvadronsjef for 332-skv i England. Han var også med på å bygge opp det norske Luftforsvaret i og etter krigen, og ble senere sjef for hele Luftforsvaret. En tid var han sjef for Flygeskolen på Værnes. Sine første år som pensjonist var Mohr leder for den sivile flyhavarikommisjonen. Undertegnede har hatt mye glede av å høre på generalen og hans glimrende foredrag. Under et oppdrag ilag med Mohr i 2000 fikk jeg personlig overrakt følgende historie. Den har tidligere vært gjengitt i fagtidsskrift innen flyging.



Wilhelm Mohr

I romjula 1939, under den såkalte nøytralitetsvakta, skulle Trøndelag Flybataljon avlevere en langvinget Fokker CV til den nye Hålogaland flyavdeling på Bardufoss. Wilhem Mohr, som på dette tidspunktet tjenestegjorde ved Speidervingen på Værnes, ble tildelt oppgaven.

Sersjant Tycho Moe ble med ”i ringen”. Det vil si at han stod i mitraljøsemontasjen bak flygeren. Sersjant Moe skulle videre fra Bardufoss til Kirkenes med en Tiger Moth for å utøve grensevakt. Annen juledag bar det av gårde. Flyet hadde selvsagt ski, og både flyet og de to ombord hadde alt utstyr de eventuelt måtte kunne få bruk for dersom ikke alt gikk som planlagt underveis. Det aller viktigste var ”Dally” – et varmeapparat for å kunne varme opp motoren med kullbriketter før oppstart. Ellers var det presenninger, trekk for flykroppen, fortøyningspluggen med tauverk, spade og dertil personlig nødutstyr som egne ski, mat, kompass og lignende.

De barske karene var vel vante til å fly med slikt utstyr på den tiden. Værmeldingen tydet på vestlig, skiftende byger. Ikke den beste meldingen midtvinters. Første stopp skulle være Hattfjellidal hvor det var etablert en feltflyplass med tilgjengelig brennstofflager, håndpumpe og annet nødvendig utstyr, - alt tilbørlig vaktet av en stedlig flyentusiastisk lensmann. Helt fram til Bardufoss ville ta sin tid og den korte tiden med dagslys satte sine klare begrensninger for hvor lenge de kunne fly hver dag. Å regne med å kunne fly på instrumentene lå utenfor all realisme.

Det skiftende været skulle de snart få erfare. Allerede over Snåsa tetnet det til, og oppover Namdalen ble navigasjonen mer og mer et spørsmål om øyekontakt med jernbanelinjen. Enten måtte de holde rett fram langs linjen eller halvt i blinde forsøke å svinge inn i dalen for å snu, noe som ikke var enkelt når de mistet jernbanen av syne i svingen. De måtte derfor bare fortsette rett fram. Dette var en klassisk situasjon og ikke en ny opplevelse for de unge flygerne. Det som derimot gjorde flygingen litt for spennende var at det samtidig begynte å bygge seg opp is på

flyet. Snart hang isen tung, og med synkende turtall fikk de raskt vansker med å holde seg flygende. Å finne en løsning på dilemmaet ble prekær da togsporet forsvant i en tunnel. Wilhelm Mohr ble derfor tvunget til å fly utover glissent terreng, og med den høyden de da hadde ble alt etterhvert kun hvitt. De var i ferd med å få det de på flyspråket kaller for "whiteout", og som vi alle opplever av og til når vi er ute på ski – hvor vi mister konturene og lett faller på grunn av overraskende dumper. Mohr prøvde å orientere seg i alt det hvite og trodde selv at han fløy rimelig rett. Da hørte han plutselig Tycho rope: "Vi har landet". Og sannelig hadde de det, - som om bakken hadde løftet seg fra undersiden med snø som nå tydelig føk over skiene. I og for seg en ufrivillig, men likevel silkemyk landing. Men nå gjaldt det å holde farten oppe for ikke å synke ned. I det fjerne tegnet det seg en strandkant og deretter et hus. De hadde landet på Majavatn. De takset opp til fjellhytta, hvor de fikk låne en telefon – og meldte seg straks for major Feiring på Bardufoss. Det var klar beskjed: "Dere får banke av isen og fortsette". – Greitt nok fra hans side, men neppe et råd de ønsket å følge. Wilhelm Mohr fant det best å ordne flyet for natten. Det vil si: få det på stokker, fortøye det, få glød på dallybrikettene, presenning over vingen og ellers dekke til flyet så godt de kunne.

Neste morgen kom med vekslende tette byger. For oppstart krevde Fokkeren propellersving. En mann tok tak i propellen og en mann i andre hånden for å trekke vedkommende unna. En ikke helt ufarlig operasjon, særlig på glatt bakke. Og den godeste Tycho måtte gjøre propellersvingen alene, mens Mohr satt i cockpiten for å sveive magneten og passe gassreguleringen. For Tycho innebar dette en ytterligere større fare. Her var det ingen som kunne trekke ham unna. Men Tycho var både sterk og smidig, så han klarte seg bra.

Avgangen var tung, men Majavatn er en lang "rullebane". Første hinder etter avgang var en tett byge over øvre Fiplingsvann. Da ble det kun å "kløre seg fast" til en rød låve som de sirklet rundt til snøbygen hadde passert. Deretter fløy



de til Hattfjelldal hvor den ivrige lensmannen ventet med drivstoff og pumpe. Avgangslengden i Hattfjelldal var så kort at Mohr måtte kjøre (takse) opp spor for egen startbane, fram og tilbake en rekke ganger. Så bar det av sted igjen, over Røssvatn, ned om Mo i Rana og oppover Dunderlandsdalen. Men snart skulle de få gårsdagens lekse på nytt – uten at de øyensynlig hadde tatt noen særlig lærdom av det, som Wilhelm Mohr selv uttrykte det. "Når man er ung håper man det beste, selv i dårlig vær". – Veien (Riksvei50) de fulgte ble hvit og "blind" og snart ble også snøskjermene bare tvilsomme skygger. Til slutt mistet de "kontrollen" og det ble kun å fortsette på omtrent kurs innover landskapet. I følge generalen, - fullstendig uholdbart selvfølgelig, - og det endte da også med nødlanding. Været ga lite håp, og hvor var de egentlig? Snart kom dagslyset på hell og det var klart at natteleie sto for døren. Dagene er ikke lange på disse breddegrader i romjula.

Så ble det en gjentakelse av operasjonen som dagen før, med ispigger, fortøyning, ”dallyen” i sving, motorpresenning og kroppstrekk. Det var ikke like lett – for å si det mildt – i konstant vind og snøføyke. Stokker for å løfte av flyet fantes ikke, hvilket var et stort problem. Da mørket kom og det ble et kort opphold i bygene, fikk de se et lys i det fjerne. De var faktisk ikke alene i verden likevel. – En dobbelsjekk av flyet, ski og staver ut – og så bar det av gårde mot lyset i det fjerne – eller rettere sagt der de så det sist før neste snøbyge reduserte sikten igjen til noen få meter. Avgjørelsen om å dra mot lyset var åpenbart ikke helt den rette, forteller Mohr – men den holdt godt for den gangen. Distansen til lyset var lengre enn de trodde, men omsider fant de frem til en slags hule bygget inn i en steinrøys. To steinhoggere hadde avsluttet dagen der inne. For dem måtte de to flygerne ha stått frem som rene spøkelser i vinternatten. Mottagelsen var mer enn hjertelig da de forstod at de ”forvillede” tross alt var mennesker. Foran et lite ildsted, og med primus i tillegg, ble det varm suppe, kaffe og en lang prat utover natten. Stedet var en del av Sulitjelma gruver, men lå langt inne på vidden og ganske ensomt til. Wilhem Mohr og hans kamerat fikk seg et par timers søvn også, lunt inni flydraktene og med tomsekker som dyne.

Neste morgen var det underlig nok klart og kaldt vintervær. Etter avskjed forsøkte de å finne tilbake til flyet. Det var lettere sagt enn gjort – og forsterker vel det sjansespill de unge og urutinerte flygerne hadde latt seg inn på ved å forlate flyet. Etter mye om og men fant de heldigvis det halvt nedsnødde flyet. Det stod ute på isen på et vann, og så nærmest fornærmet ut, enslig og temmelig ynkelig omgitt av store snøfonner. Så var det da samme drillen som morgenen før. Spa frem flyet, av med presenninger og ”dallyen” – som heldigvis hadde virket etter hensikten – foreta den farlige propellersvingen, og med Guds hjelp startet virkelig motoren. Deretter var det å ”riste flyet”, samt haleslag for å løsne skiene fra underlaget. Dette var ikke gjort sånn uten videre. En måtte være ytterst ”varsom med ristingen” for ikke å skade hjulakselen – som var en meget skjør og livsviktig anordning. Så var det å lage startbane, og deretter opp i ”det fri”. En vidunderlig dag. De pustet ut i skikkelig høyde. Over Narvik kom de til å vises i sollyset på en slik måte at media laget mystikk omkring ferden, hvor en Fokker CV i svakt sollys i mørketiden nok den gangen var et merkelig og uforklarlig fenomen på himmelen. Selve innflygingen mot Bardufoss i det spesielle lysforholdet, med de mektige og ville fjellformasjonene, gjorde et sterkt inntrykk på de unge flygerne. Det var første gangen de var så langt nord.

Major Feiring ønsket dem velkommen til Bardufoss, men Wilhem Mohr erindrer at det var med en viss form for nøkternhet. Slik var majorens stil. Det er og med en viss undring en tenker tilbake. Et døgn fravær med fly uten noen form for melding syntes ikke på den tiden å ha brakt tanke på søk eller noen form for redningsaksjon på banen. Dermed ikke sagt at det var likegyldighet eller manglende ansvarsfølelse som hersket. General Mohr sier det slik: ”*Det lå ganske enkelt i forventningen. Slikt måtte en klare som flyger på den tiden*”. I dag ville helt sikkert store ressurser blitt satt inn, og krisepsykiaterne stå klare.

Wilhelm Mohr tok hurtigruten sørover samme kveld. Tycho Moe fløy sin Tiger Moth til Kirkenes. Dette skilte dessverre kameratene for alltid. Unge herr Moe ble skutt ned med Mosquito ved angrep mot mål i Frankrike den 26.februar 1943.