

## 1946 En råtass fra Toten hilser på Olav Tryggvassøn

”God dag, herr konge”. Med disse ordene møter enhver krigsmann sin øverstkommanderende og konge. Så også den 17. mai 1946. Men pålitelig vitner vil ha det til at kongen denne gangen ble temmelig paff, og gjorde tilnærmelser til å vifte bort det han trodde var ei stor flue. Kongen var ingen ringere en selve Olav Tryggvassøn på torget i Trondheim, og flua var Egil



Hagen og en skremt journalist fra ”Nidaros” ombord i et gult Fairchild skolefly fra Værnes. Journalisten hadde sikkert nok med å hold seg fast, mens krigsflygeren fra Lena på Toten ikke bare utviste militær høflighetshilsen – men i aktelse og respekt børstet litt støv av sin krigsherre i det han runder den majestetiske statuen. Egil Hagen hadde hilst sin konge på denne store dagen, der han manøvrerte sin flymaskin mellom torget, Vår frues kirke og nedover Nidelven. En prestasjon bare slike som nettopp Egil Hagen kunne klare. Det skulle koste ham 30 dager på vann og brød.

Her forlater vi denne episoden noen minutter, mens vi tar for oss personen Egil Hagen, hans krigsinnsats og det som førte frem til legenden om en flyger noe utenom det vanlige, en ener blant enere. Når jeg nå skal fortelle om denne personen, som døde i 1987 – velger jeg å se hans liv fra det flygermessige. Det har versjerte diverse historier og rykter om Egil Hagens liv etter hans flygerkarriere var over, da krigens opplevelser skapte uorden i hans psykiske tilstand, - en nokså normal utvikling blant krigsflygere. Disse velger jeg å tone ned. Mitt valg er å se Egil Hagen som ungdom, flyger, krigshelt og mannen som pirret selveste Olav Tryggvassøn på nesen. Ingen har gjort det tidligere, og ingen kommer til å gjøre det i ettertid. Det finnes nemlig bare en Egil Hagen.

Det er interessant å se hvor mange stavemåter Olav Tryggvassøn skrives på. Fra gammelt av benyttet en flere dobbeltkonsonanter, samt ”søn” isteden for ”son”. Statuen på torget i Trondheim skriver ”søn”. Det første flyet i Trøndelag i 1914 er døpt Olav Tryggvassøn. Mens Språkrådet har ”normalisert” både Olav Tryggvassøn til Olav Tryggvason og Tordenskiold til Tordenskjold.

Egil Hagen ble født i 1923. Han vokste opp på Lena på Østre Toten, hvor hans far var ansatt ved, og senere ble rektor på Landbruksskolen. I sin ungdom utviklet Egil nerver av stål. Han ble en råtass i positiv betydning – ingen villstyring, men en reflektert person, som gjerne utfordret seg selv. Slik ble også hans livsbane. Folk la nok først merke til ham i hoppbakken. Det heter seg at han ofte valgte et annet spor enn de andre, han måtte ha større fart, en annen utfordring – slik ble hans livsgrunnlag formet. Da krigen kom gikk Egil på gymnaset i Gjøvik. En avis skrev en gang at han deltok som 17-åring i kampene. Om natten trillet han torv ved Skjebreia for å finansiere sin flukt. Egil Hagen uttalte etter krigen at et av de bitreste stunder han hadde opplevd, var da en viss person ikke ville innvilge ham et lån på kr 500.- for at han kunne flykte til England. Uansett, han kom seg til Sverige, så over til England og ble sendt til Little Norway i Toronto for flygerutdannelse. Hans meget gode kamerat, Hans Rohde, sa det slik: ”For oss som ble kjent med ham, markerte han seg med sitt pågangsmot, sin friske innstilling og ikke minst som en førsteklasses kamerat”.

I 1943 kom Egil tilbake fra Canada, hvorpå han ble underlagt operativ trening. Under denne treningsperioden ble han faktisk skutt ned av sine egne. Det gikk ganske hett for seg, og ikke alle kunne flykjenning, så et flakbatteri skjøt ham ned i sin Miles Master – et enkelt, men svært robust trefly. Han havnet i hagen til en skomaker. Dette var nok en meget flott engelsk hage, benevnt: ”*victory garden*”. Eierne ble meget sinte og arg, og uttrykte seg i passende ordlag for å si det mildt. Egil derimot stakkar hadde brukket ryggen og var lam i begge beina. Nei du, for en gentleman var *hagen* viktigere, så får enhver tolke setningen slik en vil.

Dette flyuhellet i 1943 holdt naturligvis på å stanse Hagens flygerkarriere. Han hadde brukket ryggen på tre steder og fikk et knust kne. Det ene benet ble i ettertid også delvis lam, og hemmet han stort gjennom hele livet. Men Egil hadde jernvilje, og på grunn av engelsk *sportmanship* ble han likevel beordret til jagerfly. Egil Hagen ble en utmerket jagerflyger, preget av mot og dristighet. Etter invasjonen i 1944 ble han med 332-skvadronen i vel ni måneder gjennom Frankrike, Belgia og Nederland.

Egil Hagen fortalte aldri hvor mange fly han skjøt ned, eller så meget om de angrep han tok del i. Men han fortalte villig om de seks gangene han styrtet. Etter krigen ble han kalt for flyvåpenets Jan Baalsrud.

Under sin første tur over Frankrike, ble han møtte av kraftig luftvernartilleri. Han ble tvunget til å gå meget lavt, under broer – og kuttet høyspentledninger. ”*Ja, da skulle jentene på Toten ha sett meg*”, uttalte han en gang til en lokalavis. Med det kostet ham dyrt. Han ble skutt i filler, flyet var som en tesil. Som en lasaron tok han seg hjem, bensinmåleren sto på null – og han måtte krasjlande. Det ble et nytt langt opphold på sykehus og nye sølvplater i kneet.

Egil Hagen var med på å skyte ned det første tyske jetflyet over Tyskland, en Messerschmitt 262. Likeledes ble Egil den første norske flygeren som landet på et befrikk stykke fransk jord. Han kom i heftig *combat* (luftkamp) med tyske Messerschmitt. Etter en stund merket han at han ikke hadde drivstoff til å nå hjem, så han valgte å slåss til ”*the bitter end*”. I den stunden så han livet i revy. Han valgte å gi sitt liv. Men Gud ville det annerledes. For i det han ikke har mer bensin, og ville bli et lett bytte for tyske jagerfly, ser han en rullebane under seg. Det viste seg at amerikanerne var i ferd med å bygge en stripe. Dit gled han ned, mens tyske flygeress molefunkne så sitt bytte unnslipe. Amerikanerne behandlet ham som en general (en stjerne), ”*men så var jeg kun en simpel fenrik fra Toten*”, sa Egil Hagen i et intervju.



En av de episoder han aldri kom til å glemme, og som betydde veldig mye for ham, var da han forfulgte en skadet Messerschmitt 109 på vei hjem etter oppdrag i England. Alt lå til rette for et enkelt ”kill”. Isteden for la han seg på siden av tyskeren, smilte og vinket. Tyskeren ble selvsagt forbauset, men så smilte og vinket han tilbake. ”*I det øyeblikket var vi to verdens mest lykkelig mennesker*”, fortalte Egil.

Etter hvert som han styrtet, ble han stadig lappet sammen, og det er nok ikke mange jagerflygere som har fløyet med brukken rygg og stivt kne, vel vitende om at det å hoppe og redde livet var det få muligheter til. Likevel skulle det skje. Under et angrep i nærheten av

Bremen den 8. april 1945 hadde han ikke noe valg. På dette tidspunktet var han *flight commander* for 332-skvadronen, og de valgte sine mål svært så fritt. Ordren var klar: ”*Skyt på alt som beveger seg, tog, biler, hester, motorsykler*”. Han og Børne Rinde (mangemillionæren innen olje) hadde valgt seg ut mål i Wilhelmshaven. Men noe gikk galt, og det eneste Rinde hørte av Egil var: ”*I am hit – I am bailing out*”. Egil Hagen har fortalt at plutselig forsvant propellen, likeså den ene vingen. Han måtte hoppe til tross for brukken rygg. Han hoppet ut i fallskjerm og landet i et tre. Da han skulle løsrive seg og hoppe ned fra treet, brakk ankelen og mellomfoten. Egil landet utenfor allfarvei, hvor han gjemte seg under noe torv i tre dager. Men to unger fant ham. Han skremte de avsted med revolveren, men snart var hele Tyskland over ham. De brukte geværkolbene flittig. Han fikk utslått noen tenner der og da. Så ble han ført til en leir i Lübeck hvor det var hele 20 000 fanger. Men der aktet han ikke å bli, og klarte å rømme med en stjålet bil til Lühnenburg. Her ble han tatt hånd om av amerikanerne, og satt på en DC3 Dakota vestover. Og det var ikke hvilken som helst medpassasjer om bord, men selveste general Jodl - som skulle til Reims og undertegne kapitulasjonsdokumentet. Her ble Egil avluset og sendt hjem til sin skvadron i England. Så kom freden og den 23. mai fløy han hjem til Norge. Han skulle lande på Gardermoen, men lekte seg litt over Lena Bad først.

Fenrik E. Hagen  
332 Sqdn.



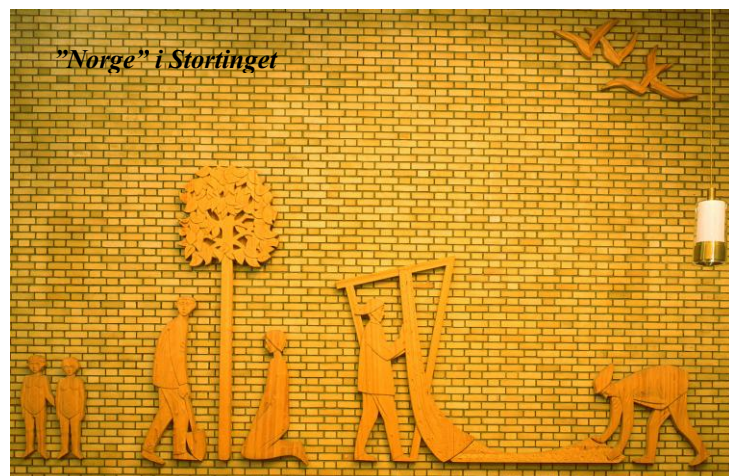
Det var moro å vinne i Hallingstadbakken, det var jublende glede å gå i 17-mai tog – men han følte ingen glede ved å være med å bringe seieren i land. ”*Det var først nå krigen begynte for meg personlig*”, sa Egil Hagen. På den ene siden var han en helt, med klapp på skuldrene og gode ord. Men han så også hat i blickene hos mange. Egil rømte til en nedlagt fjellgård for å finne seg selv.



*Fra klassebilde på  
Hjerleid husflidsskule  
1956- 1957*

Etter krigen fløy Hagen noen år for Braathens SAFE, for det meste på Østen. Men så vendte han tilbake til Luftforsvaret. I 1950 var han i USA for å forberede jetflyene til det norsk forsvaret. Så fulgte en tid som treningsoffiser på flere skavdroner i Norge. Men krigen hadde satt sine spor. Han ble stadig både fysisk og psykisk svekket. Han ble rastløs, og fikk mange tunge stunder. Skadene ble stadig mer plagsomme, kroppen var full av sølvplater, men hans smittende humør og spirit forsvant aldri. Egil Hagen klaget ikke. Han sluttet å fly midt på 50-tallet. Da ga Forsvaret denne glødende forsvarsvennen pensjon, hvilket han var meget takknemlig for.

I slutten på 50-tallet gikk Egil Hagen på Norges mest anerkjente ”treskjærerskole”: Hjerleid på Dovre. Dette som en nødvendig terapi, men samtidig som en oppfølging av han store interesse og talent ovenfor treskjæring og kunst generelt. Etter Dovre ble han elev ved Kunst- og håndverkskolen, for til slutt å havne på Kunstakademiet. Egil





Hagen ble anerkjent, og hjalp Nils Flagstad - en av Norges fremste billedhuggere - med utsmykning av Mottagelseshallen i Stortinget, blant annet med et motiv med motto: *Norge*. Se bildet. Kilde: Stortingsarkivet. Foto: Teigens Fotoatelier. Denne utsmykningen er nå flyttet til et auditorium på Stortinget. Ved fødselsdager og merkedager ga han sine venner av sin kunst.

En tid bodde Hagen på Mallorca. Her møtte han en som ble hans venn, nemlig Fredrick Samuel Crossley, kalt "Paddy", som på den tiden var den eneste fra første verdenskrigen som fremdeles var i live og som hadde utkjempet "dogfight" med verdens mest berømte jagerflyess: den tyske Von Richthoven (den røde baron). Da Egil bodde i Spania, ble han verdensmester og spansk champion i sin klasse i utforrenn i La Molina i Pyreneene. Løypa hadde en høydeforskjell på 2 500 m, og med livet som innsats – og uten å vite hva han hadde gitt seg i kast med – kom han seg ned og slo nestemann med hele 30 sekunder. Grunnlaget fra hans noe ville tid som skihopper i Hallingstadbakken på Toten kom igjen til sin rett.

For sin krigsinnsats var han dekorert med Krigsmedaljen, Deltagermedaljen med rosett, Haakon VII's 70 års medalje og en rekke utenlandske ordner og medaljer. De siste årene var han bosatt i Danmark. (Kilder vedrørende Hagens liv: Willy Gimle og Kjell-Håvard Bråten)

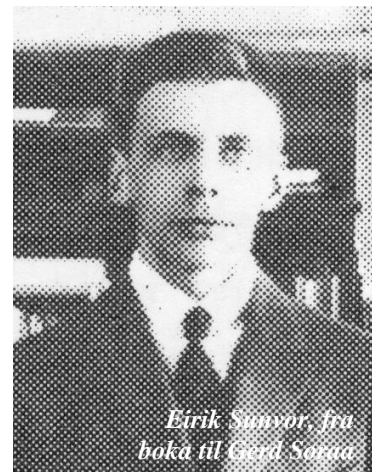
La oss til slutt vende tilbake til hans tid og flyging på Værnes. Da freden kom ble Egil Hagen med sin skvadron til Trøndelag, hvor han igjen utmerket seg. "Råtassen" hadde ikke sluppet taket i ham, og hans siste flystyrt skjedde sammen med sin meget gode venn Hans Rohde i en toseter (om Hans Rohde se side.....). Datoen var torsdag den 14. februar 1946. Stedet: Snillfjorden i Trondheimsleia. De skulle hente noen reservedeler på Gossen. Litt sånn typisk "hagen", tok han en snarvei som skulle bli skjebnesvanger. Over Orkanger hadde de medvind, farten var stor og i stedet for å følge skipsleia ville Hagen "hoppe over" fjellet. Men en bergvegg dukket overraskende opp. Fairchilden har ikke all verdens beste klatreegenskaper, så det eneste Egil fikk sagt var følgende: "Hold deg fast, her lukter det havari". En kastevind slenget de på ryggen, men med alt hell bar det rett mot ei furu og ikke inn i bergveggen. Hagen slo av alle bryterne og lot det stå til. Det siste han registrerte var at begge vingene brakk av. Mer husker han ikke før han fant seg selv sammen med en rykende motor i en stor snøfonn noen hundre meter nede i lia. Hans Rohde krabbet ut av det som hadde vært et fly lenger oppe. Hans kommentar var da han så Egil komme klatrende oppover bakkene: "Datt vi ned du – trodde du var dau som ei sild, gett".



Hans Rohde

Den 17. mai 1946 skulle fire jagerfly og et gult skolefly av typen Fairchild kaste glans over nasjonaldagen. En journalist fra avisa "Nidaros" hadde spurt om å få vær med og ta bilder. Med stor sannsynlighet var dette Eirik Sunvor. Selv om det var andre 17-mai etter frigjøringen, så hadde på en måte ikke nasjonen fått summet seg i 1945, slik at 17-maitoget 1946 trolig var av de største 17-maitog som har vært gjennomført. 17. mai 1946 skulle det feires med stor F. Det mente også Egil Hagen, som ville gi journalisten valuta igjen. Og det skulle bli litt av en flygetur. Aldri tidligere hadde Olav Tryggvassøn blitt flyfotografert fra undersiden.

Adresseavisen beskrev flygingen slik i sin overskrift: "Gateflytrafikk – siste nytt fra Værnes. Ansvarsløs gælning feiet gjennom bygatene 17. mai". Videre kunne en lese: .....at

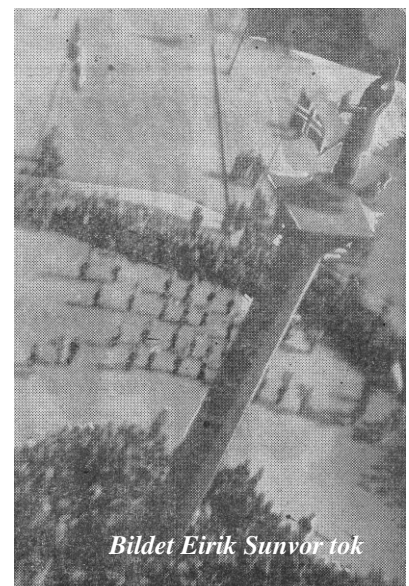


Eirik Sunvor, fra boka til Gerð Sora

han faktisk fløy i selve bygatene mellom bryggerekkene med jump over bruene, skar forbi Frue kirkes tårn langt under spiret, sneiset forbi de små tårnene på Sparebankens gård, og pirket nesten borti skolens faner med den ene vingen idet han fløy vestover Kongens gate". Stabssjef ved LKT, major Diesen rykket ut med følgende pressemelding: "Luftkommando Trøndelag beklager den måte flygingen over byen 17. mai ble utført på. Det er strengt mot alle ordrer og bestemmelser. Luftkommando Trøndelag gav straks ordre om å stoppe flyvingen da vi ble oppmerksom på den. Disiplinære forholdsregler ble tatt".



Denne forfatter kjenner gjennom utallige rapporter og kontakter ganske så godt til Forsvarets reaksjonsmønster på den tiden. Jeg ser ikke bort i fra at flygingen kunne ha virket skremmende på noen, og at Luftkommandoen måtte si og gjøre det de gjorde, men jeg er like sikker på at hos de fleste lå det smil på lur, for ikke å si beundringsfulle blikk. At Egil Hagen fikk 30 dagers kakebu tilsier ikke at han sonet alle. Jeg skal også minne om at Hagens gode venn, Børne Rinde, fløy mellom tårnene på Rådhuset i Oslo den 25. mai 1945. Børne Rinde het opprinnelig Johan Peder Rinde, og er med stor sannsynlighet den Spitfireflygeren som slo ut en tysk kortesje i juli 1944 og skadet selveste feltmarskalk Rommel. Nevnte maidag i fredsåret danset han og en kamerat i hver sin Spitfire en krigsdans over Oslo. To ganger kom de over Østbanen og fløy "nede" i Karl Johans gate, og brøt opp i siste liten over Slottet. Deretter stupte Rinde ned på sine foreldres hus i Holmenkollen. Det ble store avisoppslag og politianmeldelse. I de dager var det ennå ikke etablert en norsk administrasjon. Flyvåpenet ble ledet av en engelsk oberst, en såkalt *group captain* i RAF. Han avfeide hele saken med følgende kommentar: "Let the boys have some fun".



La oss legge skyld og reaksjoner til sides hva gjelder episoden i Trondheim. Egil Hagens hilsen til Olav Tryggvassøn karakteriserer mer en noe annet menneske Egil Hagen. Skihopperen, flygeren og *råtassen* fra Lena på Toten hadde kontroll, han var ikke uten refleksjoner og ansvar, han var bare litt vassere enn oss andre – et strå dristigere - med en nødvendig porsjon av selvtillit og bruk av sitt talent. Totningen var vant til det flate, men han likte seg best i bakker, noe å bryne seg på. Eldre trøndere mener at det ene øyenbrynet til Olav Tryggvassøn hevet seg litt etter 17. mai 1946.

