

## HUSKER DU VINKELBRAKKEN, SOLA SJØ?

Den 20. juli 1951 meldte jeg meg på Sola Flystasjon, eller mer nøyaktig Sola Sjø, som befalt, og itrakk meg Kongens klær - blå i dette tilfellet - sammen med alle de andre vernepliktige som hadde strømmet til. Og ble forlagt i Vinkelbrakken - en eldre brakke helt nede ved bukten.

Før rekruttskolen - som varte i 4 uker - tok til ble vi delt opp i tre eller fire tropper, med en sersjant fra Hæren som nærmeste overordnede. Det viste seg at det var sterk konkurranse sersjantene mellom om å få så mange bergensere som mulig i troppen - ganske enkelt fordi det store flertall av bergenserne hadde gått i buekorps og derfor mestret dette med å gå i takt og marsjere skikkelig. Men i stedetfor salonggeværer eller buer, alt ettersom hvilket buekorps man hadde gått i, fikk vi nå utlevert tunge, solide Mauser, etterlatt av tyskerne i 45.

Etter planen skulle vi da dimittere i juli 1952 – verneplikttiden var 12 måneder, men på grunn av Koreakrigen og spenningen mellom øst og vest bestemte Stortinget at verneplikttiden skulle forlenges til 18 måneder fra og med 1. juli 1952. Så bare tre uker før vi skulle dimme fikk vi et ekstra halvår lengt på. Lite populært!

Men offeret var ikke forgjeves: det var reell frykt for at Sovjet ville invadere Norge for å sikre seg isfrie havner, men da Stalin fikk nyss om at flysoldat Fauske stod klar og rede til å forsvare fedrelandet rent generelt, og Sola Sjø mer spesielt, med en ca. 12-13 år gammel Mauser og 26 skudd han hadde fått streng beskjed om å ta godt vare på for det var alt han ville få utlevert, mente den gode Josef at risken var for stor – og holdt seg hjemme.

Etter endt rekruttskole ble jeg av en eller annen grunn postet til noe som så storartet het "Teknisk bibliotek" på Forus. "Teknisk bibliotek" var en brakke i utkanten av leiren, bortenfor en gammel boligbrakke som het "Honolulu" (de nye var under bygging like innenfor porten, og ble døpt "Hawaii" og andre like eksotiske navn. Vi flyttet inn der våren 52, samtidig som vi flyttet inn i Jåtтанuten - vi var de første som tok dette nervesenteret i bruk.) Brakken hadde hyller fulle av tekniske håndbøker over diverse flytyper, - de fleste utvilsomt flytyper Det Kongelige Norske Flyvåpen aldri hadde hatt eller kanskje engang sett - med utspilte bilder, diagrammer, tabeller og allverdens data og spesifikasjoner, trolig en levning fra krigens dager.

Ikke langt unna stod de tre-fire siste Mosquitoene og ventet på å bli hugget opp (DEM skulle de ha tatt vare på!), de Havilland Vampire hadde overtatt, jetalderen var kommet for godt. Men Catalinaene overlevet ennå noen år.

Apropos Catalinaene: 333 skvadronen holdt fremdeles til der, med base Sola Sjø. Skvadronens sjef var major Anonsen, en legende i levende live, med rødt hår og en duraberlig RAF-"handlebar"-mustasje. Også rød. Under krigen hadde han bl.a. gjort tjeneste som instruktør ved den norske flyskolen i Little Norway, Toronto, Canada, og det er sikkert en rekke eldre kanadiere som husker ham den dag i dag. Canada feiret en eller annen stor dag, kanskje landets "17. mai", og myndighetene i Toronto hadde invitert det kanadiske flyvåpen, og trolig noen flere, til å være med på en flyoppvisning. Nordmennene ble ikke spurt -

muligens fordi Little Norway ikke hadde eksistert så lenge. Generalløytnant Ole Reistad, sjefen for Little Norway, spurte/beordret Anonsen om å vise kanadierne at nordmennene var like gode flygere som alle de andre. Og det gjorde han. Ledet av majoren fløy en håndfull Harvard enmotors skolefly på "høykant" gjennom Torontos gater og skremte vettet av innbyggerne, med avisoverskrifter som "Norwegian Air Force flies against red lights!" neste dag. Ole Reistad fikk overhaling av byens myndigheter og ble bedt om å "do something with" de skyldige, noe han etter sigende gjorde ved å be Anonsen, med et lite smil, om ikke å gjøre det igjen.

Denne historien ble fortalt oss av to som hadde vært flyelever i Little Norway da det skjedde, og er vel heller velkjent.

Den gode major hadde to ambisjoner her i livet, den ene like hårreisende håpløs som den andre. Den første var å lette med en Catalina, på tvers av den vesle viken som gikk under navnet Sola Sjø; den andre var å loope med en Catalina.

Den første ambisjonen ble kvalt av medoffiserene med jevne mellomrom - oftest etter en livat kveld i offisersmessen. Messen lå nemlig slik til at skulle Anonsen forsøke å ta av på tvers av viken ville messen ligge midt i blinken. Og "blinken" ville i denne sammenheng være et ytterst treffende ord. Og da få eller ingen av medoffiserene hadde det minste ønske om å få en Catalina med begge motorene på full fres og en nesten like full rødhåret major dundrende tvers gjennom messen og ut på den andre siden før både mann og maskin stoppet i åkeren, klarte de å hindre ham hver gang han ytret at Nå var Tiden inne!

Loopingen forsøkte han seg på noen ganger før han måtte medgi at en Catalina har like store muligheter for å loope som en skilpadde har for å hoppe 2,5 meter i stille høyde. Men da disse forsøkene fant sted i heller trygg høyde - dvs. "trygg" sett fra tilskuernes synspunkt, var det ingen som bekymret seg noe videre.

Jeg nevnte Harvard skolefly. Denne var atskillig større og tyngre enn Fairchild Cornell, flytypen på begynnerstadiet. Det var kjent at du ikke måtte la en Harvard spinne mer enn 7 (eller er det 8?) omdreininger; gjorde du det ville den på grunn av tyngden begynne å skru seg om sin egen akse - og du fikk den ikke ut igjen. Dermed var det "god natt og farvel". Men Anonsen veddet på at han kunne spinne Harvarden 8 (9?) ganger! Dette skjedde vinteren før jeg kom til Sola, altså vinteren 50/51. En av fenrikene vi hadde på rekruttskolen, Hageberg tror jeg han het, hadde vært til stede ved selve begivenheten, og han bleknet fremdeles da han fortalte oss historien. - Det var mye snø, men en klar dag annonserte Anonsen at det var D-dag, og klatret til værs i en Harvard, med en behørig flokk tilskuere noen tusen fot under seg. Han satt Harvarden i spinn, og flokken talte høyt og unisont: "En - to - tre - fire --". Da de kom til 6 begynte de å flytte litt på seg, ved 7 begynte de første å løpe - og ved 8 la selv de tapreste på sprang. Harvarden feiet over hodene på dem med brølende motor, så lavt at den blåste en snøfri stripe tvers over hangartaket. Anonsen landet, hoppet ut og ropte med et smil til de skjelvende tilskuerne som nærmet seg: "Jeg skal banne på at dere aldri trodde jeg ville klare det!".

Ikke lenge etter at jeg kom inn ble 333 forflyttet til Skatøra. Trolig mente Luftforsvaret at både Anonsen og Catalinaene var mer egnet til å tilbringe livet blant øde øyer, åpent hav og måker enn midt i sivilisasjonen --.

Men tilbake til teknisk bibliotek og historien:

Slik jeg forstod det, og det var rene gjettverket da ingen forklarte hva jobben egentlig gikk ut på, var tanken at hvis en mekaniker stod overfor et problem med

et fly, eller hadde deler til overs etter at han hadde demontert det og satt det sammen igjen, så var "Tekniske bibliotek" siste håp og utvei. Forutsatt at han a) hadde *hørt* om biblioteket og b) visste hvor brakken lå, - det ene like lite sannsynlig som det andre, kunne han der låne aktuell håndbok, lese seg frem - og forhåpentlig løse problemet og få flyet i luften igjen.

Det var sikkert teorien. Virkeligheten var, som så ofte, ganske annerledes: jeg så ikke en kjeft. Om årsaken var at ingen mekaniker hadde det minste problem med noen av flyene, eller disse fingernemme folkene ikke ante at jeg/biblioteket eksisterte, vet jeg ikke. Jeg har en viss følelse av at den siste teorien er den som har mest for seg. Så jeg satt der muttens alene, dag etter dag - og leste flere aviser og tidsskrifter enn jeg har gjort noensinne senere, i tillegg til at jeg bladet gjennom noen av disse håndbøkene i den grad at jeg begynte å føle meg kvalifisert til å hamre sammen en fykemaskin --. Jeg fikk også tilstrekkelig tid på meg til å regne ut at med en heidundrende lønn på kr. 1,- pr. dag, ville et år i ensomhet innbringe meg kr. 365,-!

Biblioteket holdt åpent 6 dager i uken, med lukking kl. 14 lørdager, og var utvilsomt det mest ensomme og minst besøkte sted i Kongeriket Norge.

"Fredelig" er en bra beskrivelse.

Så, en gang i september må det ha vært, skulle de av guttene i gaten som fremdeles gikk løs hjemme ha stor fest en lørdag kveld.

Det gikk ikke fly til Bergen den gang - Flesland var ikke oppfunnet. Jajo, *Flesland* var der vel, men uten flyplass, og da så --. Men vi hadde natrutten; "Sandnes" og "Stavanger" og av og til gode, gamle "Gand" som pendlet mellom Bergen og Stavanger, med avgang/ankomst kveld/morgen, og så pålitelig at mange stilte klokken etter dem. Jeg visste at jeg ikke ville få permisjon fordi jeg hadde for kort tjenestetid, men jeg betraktet ikke dette som en hindring, stor eller liten: hvis jeg låste det tekniske biblioteket fredag ettermiddag, spiste i messen - og tok natrutten til Bergen samme kveld, ankomst Bergen kl. 7 lørdag morgen - deltok på festen, tok natrutten tilbake til Stavanger søndag kveld, ankomst tidlig mandag morgen; bussen til Forus - og åpnet biblioteket til vanlig tid - hei presto! Intet kunne være enklere.

Turen til Bergen gikk fint, festen var ytterst vellykket - og mandag morgen ruslet jeg ned landgangen fra "Sandnes", like ved Hotell Victoria i Stavanger, (tilholdssted for byens løserer fugler, men utenfor rekkevidde for en stakkars flysoldat med kr. 1,- pr. dag --), og ventet på bussen.

Det var da jeg så en av Flyvåpenets motorsykkellondonanser, og i min rendyrkede uvitenhet spurte jeg om han skulle til Forus. Nei - men han skulle til Sola Sjø, og han sa jeg kunne få sitte på.

Jeg skylder på min grønnskallede mangel på kjennskap til alt som har med motorsykler å gjøre at jeg takket ja til tilbudet. Det var stadig transport av folk mellom Sola Sjø og Forus, så det var ikke noe problem. Transporten ble utført av en avdeling som alltid ble omtalt som "M10" uten at de fleste av oss ante at det egentlig var "MT" - kort for det engelske "Motor Transport", hvor "T"-en ble uttalt på engelsk vis, altså som "Tee" eller "Ti". Det var mye som hang igjen fra krigens dager --. Disse lastebilene hadde benker i lengderetningen på lastepanet, med presenning over, og var i sannhet lite egnet for mer følsomme sjeler: Ikke bare hadde bilene solid, stiv avfjæring så det var omtrent som å sitte

i en cocktailshaker; den manglende strømlinjeformen medførte at eksosen ble trukket opp og rett inn under presenningen.

I dag ville en slik tur mellom Sola og Forus temmelig sikkert gitt helsemyndighetene gåsehud og deltakerne rett til krisehjelp. Den gang var dette ikke annet enn en fast del av dagliglivet.

Vi levde et farlig liv.

Så jeg satt meg på det vesle setet bak ordonansen, og han startet djvelskapen.

Jeg vet at det er mange som sitter bakpå en motorsykkel. Noen *liker* det kanskje, til og med, ikke vet jeg. Men er det noen som har sittet bakpå en av Flyvåpenets ordonansmotorsykler, uten et skikkelig sete - bare noe som best kan beskrives som et bitte-lite bagasjebrett av metall? Ingen støtter for bena, ikke noe å holde seg i - ingenting. En aldri så liten ujevnheter i veien, og du blir slengt i været, og når du klasker ned igjen har naturen laget det så viselig at du klasker ikke tilbake i den stilling som du hadde da du lettet, men litt på skjeve. Noe som gir deg en bestemt følelse av at du holder på å ramle av herligheten.

Vi var ikke engang kommet opp til Hotell Atlantic (som de holdt på å bygge da), før jeg ble klar over at denne karen jeg hadde takket ja til, var en frustrert ordonans som langt heller ville ha vært jagerflyger og var hellig overbevist om at han satt i cockpiten på en Vampire, midt oppi en luftkamp med minst et dusin MiG'er, og at han kunne tilbakelegge strekningen kaien - Sola Sjø uten å ha synderlig kontakt med bakken. Jeg kan med hånden på hjertet si at jeg aldri har vært så vettskremt i mitt liv. Aldri. Jeg var overbevist om det bare var spørsmål om sekunder før jeg ble slengt av det smale, vesle setet jeg satt på uten at ordonansen ville ha den minste peiling på at han plutselig var alene på sykkelen - jeg så for meg overskriftene i "1. Mai": "Flysoldat funnet død på Madlaveien under mystiske omstendigheter", eller "Stavanger Aftenblad": "Var den døde flysoldaten hemmelig agent?". Det var den verste opplevelsen jeg har hatt - jeg klamret meg rundt og om og til villmannen som kjørte og skrek i ørene hans at det haster ikke! Jeg har god tid!

Vi KOM helskinnet frem til Vinkelbrakken, men jeg var så skjelve i knærne at det var med de største vanskeligheter jeg karret meg opp i lastebilen. Skaketuren til Forus var rene lisen.

Det var ikke før jeg vandret inn, eller forsøkte å vandre inn, porten på Forus at jeg oppdaget hva som var skjedd.

Livet er neimen ikke rettfærdig: etter å ha sittet i dette "tekniske biblioteket", glemte og alene, i lang tid - hva skjedde? Nettopp: den ene lørdagen jeg IKKE var der, var det en kar som ville inn. En kaptein. Kaptein Kristensen. En trivelig og hyggelig kar, godt likt av alle. Jeg våger å påstå at hadde han kjent til de virkelige omstendighetene ville han ikke sagt noe, men ventet til mandag - og kanskje hvisket meg et ord i øret. Som det var, helt naturlig, kontaktet han vaksjefen - en sersjant som ikke bare var østlending, men som også var en av disse Hær-karene som hadde husert med oss på rekruttskolen, - og spurte om han visste hvem som hadde nøkkelen til biblioteket. Vaksjefen svarte at flysoldat Fauske var der. På plass. Kristensen sa at flysoldat Fauske var der ikke - og hvis han var der, så ville han ikke åpne døren. Noe som etter hans mening kom mer eller mindre ut på ett og det samme, for han ville inn.

Sersjanten, Hærmann og Disiplinmann som han var, satt hjulene og alarmen i gang, og innen en halvtime eller så begynte Flyvåpenet å lete etter flysoldat Fauske, men fant ham ikke. Ikke før han ruslet inn porten mandag morgen litt over kl. 8.

Jeg skal medgi jeg syntes velkomsten i vaktstuen var i overkant av det jeg hadde ventet - de var helt klart begeistret over å se meg igjen. Det var ikke før sersjanten, på klingende østlandsk og meget militært, hadde lest opp en hel del fra et hefte og et ark han hadde foran seg, og som han hevdet jeg hadde fått utlevert og derfor skulle ha lest, men da det var helt klart at karen var svært opphisset, fant jeg det klokest ikke å fortelle ham at det var nok *mulig* jeg hadde fått det utlevert, men lest det? Absolutt ikke! at det demret for meg at velkomsten skyldtes noe ganske annet enn det jeg hadde forestilt meg --.

Jeg skal ikke gå i detaljer, men Krigsretten dømte meg til 5 døgners kakebu, noe sersjanten helt tydelig var sterkt skuffet over - han hadde tenkt seg noe mer i retning av dødsstraff. Minst.

"Kakebu" i dette tilfellet var i annen etasje i Vinkelbrakken hvor de forutseende og viselig nok hadde omgjort to - eller var det tre? - rom til celler av et slag. Ikke mindre komfortable enn de rommene vi vanligvis hadde. Men altså innelåst - eller ihvertfall innesperret - som seg hør og bør. Det faktum at det tekniske bibliotek da ville være ubemannet i de samme 5 døgnene, og hva ville skje om russerne kom mens jeg avsonet min straff, og Vampire-jagerne til LKV - Luftkommando Vestlandet - ikke var i kampklar stand og mekanikerne ikke kunne komme inn i det tekniske biblioteket og finne de nødvendige håndbøkene for å få jagerne i luften og ta kampen opp fordi bibliotekaren var fraværende av tvingende grunner?, var det visst ingen som hadde levnet en tanke. Jeg følte at De Høyere Offiserer spilte hasard med rikets sikkerhet.

Nye rekrutter ble behørig eksersert bl.a. rett utenfor Vinkelbrakken. Det må ha vært et nytt inntak da jeg var der, for en sersjant - den selvsamme trestriperen fra Hæren som jeg anså som direkte skyldig i min elendighet - drev med å skrike og kommandere og herje med stakkarsene like utenfor vinduet mitt (jeg kunne åpne det litt, men ikke nok til at jeg kunne kripe ut, uten at jeg kan huske om det var jernstenger for vinduet). Den andre dagen av soningstiden marsjerte de rett under meg, jeg åpnet vinduet og hold hendene rundt munnen som en roper og skrek "HOLDT!" så det ljomet. De fleste hørte det og stoppet, mens de som ikke hørte det fortsatte... Det ble en herlig mølje, og sersjanten skrek seg rød i fjeset før han fikk orden i rekkene igjen. Det tok tid.

Jeg ventet i ca. 5 minutter før jeg gjentok øvelsen, med samme kaotiske resultat, bare med den forskjell at min venn sersjanten nå gikk i fistel og antok en nesten lilla farge i ansiktet og brukte en hel del ord og uttrykk som sikkert ikke fantes i en eneste "Håndbok for Offiserer i Flyvåpenet".

Denne gangen tok det enda lengre før han roet seg sånn passe. Og dermed mente jeg vi var NESTEN kvitt --.

Samme dags ettermiddag stoppet en stabsbil utenfor, med vimpel på panseret. Like etter kom sersjanten, en hyggelig sogning, opp fra vaktstuen og spurte om jeg kunne hjelpe ham. Det viste seg at karen med vimpelen på bilen var en høyere RAF offiser, og sersjanten snakket ikke engelsk. "Men du kan jo

engelsk", la han til - kunnskaper han trolig hadde tilegnet seg ved å tittle i papirene for å se hvilket farlig individ han skulle passe på, og funnet ut at jeg hadde gått på gymnaset. Dermed troppet jeg ned og gjorde min beste og strammeste honnør for RAF offiseren - som hadde masse striper på armen - og spurte på mitt beste engelsk om jeg kunne hjelpe. Vi hadde, heldigvis må jeg vel si, hatt lektor Wollnick på Sydneshaugen. Jeg sier "heldigvis", for han hadde vært i England under krigen og gikk inn for å lære oss "skikkelig engelsk", som han uttrykte det, til forskjell fra "lærebokengelsk". Og det så ut til at det ga frukter; den britiske offiseren forstod meg uten vansker. Han hadde landet med en Vampire; hvor bilen og sjåføren hans kom fra aner jeg ikke, men de hadde kjørt seg vill: de skulle til stasjonssjefen sjøl, oberst Finn Lambrecht, som et år eller to senere ble opphøyet til generalløytnant og Sjef for Luftforsvaret. Jeg måtte spørre sersjanten hvor Lambrecht holdt til og viderega opplysningen til engelskmannen. Alt på den beste militære måte jeg kunne mestre, med et passende antall "Sir" hengt på her og der, slik jeg hadde sett det på film. RAF-karen takket og spurte om jeg var stasjonens offisielle tolk.

Den dag i dag må jeg medgi at jeg er heller stolt over svaret jeg ga, raskt og på stående fot: "No, Sir" (merk dette med "Sir!"), "I am the station's official prisoner!". Han så litt forvirret ut, trakk pusten for å si noe, ombestemte seg, gjorde honnør - og forsvant.

Sersjanten ble like glad som tydelig imponert over at jeg hjalp ham ut av knipen, så resten av kakebutiden ble tilbrakt nede i vaktrommet med å spille kort med mine voktere.

Deretter ble teknisk bibliotek behørig åpnet igjen.  
Nå kunne russerne bare komme!