

# Nøytralitetsvakt på Sola 1939-40

Tekst og foto: Kjell Dahle



## Bakgrunn

Norge ønsket å være nøytrale i den spente situasjonen som var oppstått i Europa på slutten av 1930-tallet, slik landet var under 1. verdenskrig. 13. mai 1938 ble det ved Kongelig kunngjøring lagt fram forskrifter for Norsk nøytralitet i tilfelle krig i Europa.

For å beskytte den lange kystlinjen og territorialfarvannet var det nødvendig med en nøytralitetsvakt. Hovedstasjoner var 1. Flyavdeling i Horten, 2. Flyavdeling på Flatøya ved Bergen, 3. Fly-

avdeling på Skattøra i Tromsø. Mindre stasjoner ble opprettet under disse. Fly og mannskap ble utplassert over hele landet.

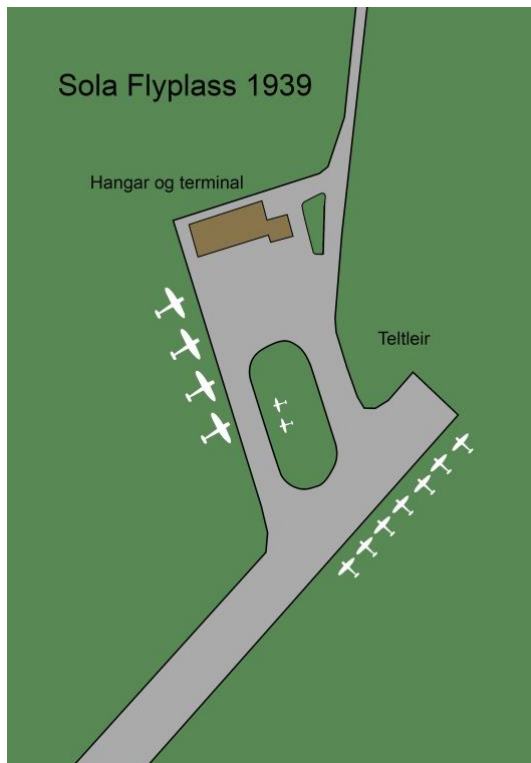
1. september 1939 angrep Tyskland Polen, og 2. verdenskrig startet. 3. september gikk det ut mobiliseringsordre for alle mannskap i Marinen og Hæren.

På Sola ble det opprettet to stasjoner, en på den nye flyplassen, og en i sjøflyhavna i Sømmebukta. Flyplassen ble åpnet i 1937. En ny hangar og ekspedisjonsbygg stod ferdig i 1938. I Sømmevågen var det brygger, et terminalbygg, og en optrekksslipp for sjøflyene.

Norge hadde den gang to flyvåpen: Hærens flyvevesen og Marinens flygevåpen. Hæren hadde ansvar for enhver flyging over land, mens Marinen fløy over havet. Flyene fra Sola skulle overvåke Vestlandskysten fra Jærens Rev til Slåtterøy fyr vest for Stord. Vaktflygingen ble gjennomført med flyvninger og rapportering til marineledelsen i Bergen annenhver dag. Det var krevende å være underlagt to forskjellige kommandoer, men samarbeidet mellom Hæren og Marinen fungerte etter hvert rimelig bra. På Madlamoen ble en bataljon soldater plassert til å forsvare flyplassen. De hadde tre luftvernmitraljøser, tre maskingevær, og tre mitraljøser, hvorav en lå i den eneste bunkeren øst for flyplassen.



## Hærens flyvåpen



Mandag 4. september ble "Hærens flygruppe, Sola" opprettet på Sola. En bombeving fra Flygebataljonen på Kjeller ble sendt til Sola. Den ble klargjort 3. til 15. september, de første flyene ankom Sola 7. september. Vingen bestod av 170 mann hvorav 35 befal. Sjef og plasskommandant var løytnant Halfdan Johan Hansen, nestkommanderende var løytnant Christian Fredrik Jean-Hansen. Løytnant Halfdan Hansen falt seinere i kamp på Dovre.

Bombevingen ankom med ti langvingede jagere Fokker CV-E, tre lette bombefly Caproni Ca 310, og tre ubevæpnede Tiger Moth. En Caproni (503) hadde vært brukt som postfly sommeren 1939, og ankom Sola 26. oktober.

Mannskapene ble forlagt i telt, mens bespising foregikk inne i den nye flyhangaren.

Fokker CV-E var et langvinget hollandsk multirollefly, bygget på lisens av flyfabrikken på Kjeller på 1930-tallet. Dette var solide enmotors fly, men de var i ferd med å bli umoderne. Toppfart var 200 km/t, rekkevidden 1000 km,

bevæpnet med to mitraljøser og bombefester. Besetningen bestod av flyver og skytter, i åpen cockpit. Flyet kunne utstyres med ski.

Caproni Ca310 var nye moderne bombefly fra Italia. Flyet var utstyrt med en mitraljøse i høyre ving, og en mitraljøse på taket. Flyet hadde opptrekkbart understell, lukket cockpit, og to Piaggio stjernemotorer på 450 hk. Dette ga en toppfart på 350 km/t. 24 fly var bestilt, men bare 4 fly var ankommet, så de gamle Fokkerne utgjorde dermed fremdeles hovedforsvaret i flyvåpenet.



To Caproni Ca 310 foran hovedbygningen på Sola. Bilde FMS

De gamle Tiger Moth-flyene hadde ingen bevæpning, men ble brukt til observasjon. Flyene var opprinnelig engelske, men lisensprodusert på Kjeller.

Bombevingen mistet en Fokker 3. november. Flyet fikk motorstopp, og nødlandet ved Klaunå ved Kvitsøy. Flyet ble totalvrak, men flyger løytnant Jean-Hansen og observatøren ble ikke skadet. En Tiger Moth ble seinere returnert til Kjeller.



Restaurert Tiger Moth på Kjeller

26. oktober fikk Caproni nr 501 motorstopp under avgang. Flyger var sersjant Reidar Emil From, hans første solotur med Capronien. Flyet var kommet opp i 75-100 m høyde da venstre motor begynte å gå uregelmessig, turtallet sank. Han snudde flyet og gikk inn for landing. Det begynte å røyke sterkt fra motoren, den stoppet da flyet tok bakken. Årsaken til motorstoppen var at det rant bensin gjennom forgasseren. Flyet ble sendt tilbake til Kjeller for reparasjoner, og returnerte tilbake til Sola 12. januar. Noe liknende hadde også skjedd en gang med 507.

Alle Caproniflyene ble nå satt på bakken. Det hadde vært mye tekniske problemer med flyene, spesielt motorene, de ble kalt "hangardronninger". 503 måtte skifte motor 3 ganger mens det var postfly. En italiensk Piaggio-mekaniker ble sendt til Sola sammen med en motoringeniør fra Kjeller. 25. november ble det rapportert om 11 fremmede fly ved Lista, og 21. desember ble en gruppe på 25 fly observert sør for Karmøy. Ved et tilfelle gikk Bombevingen ombord i et rutefly for å undersøke passasjerer og pass.

En annen historie fortelles da Bombevingen arrangerte juletreff for vingens personell og familier. Mens de gikk rundt juletreet fikk sjefen en telefon der han ble fortalt at 50 tyske marine- og transportfartøy var på vei mot Norge. Festen ble avbrutt, høyeste beredskap ble iverksatt. Hvem som ga denne falske meldingen er aldri blitt avklart.

I slutten av februar dukket det opp en rapport forfattet av Hj. Riiser-Larsen. Han mente tyskerne rekognoserte flyplassene i Sør-Norge, og at det var fare for et tysk angrep så snart snøen forsvant. Oberst Gunnar Spørck, sjef for Rogaland Infanteriregiment (IR8), foreslo at alle styrker på Jæren skulle mobiliseres 20. mars. Men forsvarsdepartementet viste ingen interesse for dette. Antall observerte fremmede fly over norsk territorium hadde økt utover vinteren 1940. 6. mars kom det en innskjerpning fra Forsvarsdepartementet til Nøytralitetsvakten om å identifisere flest mulig fly. Men det var ikke enkelt. De norske flyene, bortsett fra He 115, var gamle og trege, så de langt raskere fremmede flyene kom seg lett unna.

3. april var en He115 fra Flatøya ute på rekognosering. Vest for Kvitsøy observerte flyet fire fremmede fly på vei sørover. Han la seg på innsiden og presset flyene utenfor territorial-grensen, og fulgte dem ned til Jærens Rev.

Samme dag var løytnant Jean-Hansen ute og traff på 2-3 tyske He 111 og Ju 88 i følge. De forsvant da han viste dem vekk.

I april økte tallet på observerte tyske fly enda mer, og Bombevingen ble satt i høyeste beredskap. 8. april var det planlagt at Speidervingen skulle avløse Bombevingen. 80 mann ledet av løytnant Kjell Løken var på vei over fjellet med Bergensbanen, men ble stoppet på Geilo, og returnerte til Sola 9. april kl 10.00. Flyplassen var da allerede falt, og troppene ble sendt til Dirdal for å delta i kampene der.

8. april la britene ut miner langs norskekysten. Løytnant Hansen oppfattet dette som truende, og han ba om tillatelse til å forberede sprengning av rullebanene i tilfelle noe slikt skulle bli nødvendig. Det var mulig å legge sprengstoff i dreneringsrørene. Løytnant Kjell Låbbe-Lund tok en lastebil og dro til lageret for å hente dynamitt, men han vendte tomhendt tilbake: han hadde ikke rekvisisjon! Det ble dessuten ikke gitt noen tillatelse til sprengning. I stedet fikk løytnant Hansen med seg K. Ullestad-Olsen, sjef for den sivile flyplassen, og la ut piggrådsperringer på deler av rullebanene. Like over midnatt 9. april fikk Hansen meldinger om kamphandlinger i Oslofjorden, og alle flyene ble klargjort med full bombelast. Han beordret flypersonalet om å bli på basen med flyene klare, maskingeværstillingene rundt flyplassen fikk ordre om bemanning. Men han fikk ordre om å ikke foreta seg noe som helst, til stor frustrasjon. Dette til tross for meldinger om at det lå fremmede tyske skip i Solabukta og Byfjorden utenfor Stavanger.

I sekstiden ble løytnant Jean-Hansen sendt opp med en Fokker for å speide. Flyet var bevæpnet med mitraljøse og fire 50 kilos bomber. Men han fikk klar ordre fra Bergen: "Bomb ikke", en ordre han syntes var helt uforståelig. Løytnant Hansen uttalte: "Er det krig, eller er det ikke krig".



Modell av fokker CV

KI 0600 ble Ullestad-Olsen informert om angrepet i Oslofjorden. KI 0755 fikk Bombevingen ordre om overføre alle fly over til Østlandet. Samtidig fikk Hansen telefonordre fra stabsjefen ved 3. divisjon i Kristiansand om å bombe et troppeskip i Trysfjorden i Søgne. Fokkerne tok av først ledet av Jean-Hansen, og de tre Capronier taxet ut. Den siste Capronien, 501, var inne for vedlikehold.

Plutselig ble Caproniene angrepet av åtte tyske Junker 88 fra sør. Den ene Capronien (507) ført av Otto E. Jaquet fikk et bombenedslag rett ved siden av seg slik at flyet steilet og motorene stoppet. En soldat fra bakkeforsvaret hjalp til med å snu flyet, og løytnant Arne Smith og sersjant Anundskås klatret inn i flyets tårnmitraljøse. De fyrte løs sammen med de norske mitraljøsestillingene som tappert prøvde å forsvare flyplassen.

Den andre Capronien (503), ført av løytnant Niels Steen sammen med radiotelegrafist Risanger og sersjant Reidar Emil From, fikk skader, men kom seg i lufta på bare én motor. Tyskerne fulgte etter, men Steen kom seg unna ved å gjemme seg i skyene. Til slutt måtte han nødlande ved Opstad tvangsarbeidshus på Nærbø, etter ca 3 timer i lufta. Det var opparbeidet en nødlandingsplass her som løytnant Steen kjente til. Besetningen satte fyr på flyet for at det ikke skulle falle i tyske hender. De dro så innover til Dirdal hvor de traff resten av mannskapet fra Bombevingen. Løytnant Smith ble sjef for et kompani. Steen var sjef for gruppen som sprengte jernbanebrua på Figgjo. Sammen med Smith gikk de på ski til Telemark, og så videre til England. Steen ble navigatør i RAF.

Den siste Capronien (505), ført av løytnant Hansen, speider løytnant Arne Arntzen Smith, og sersjant Tor Anundskås (telegrafist), fortsatte sammen med Fokkerne mot Kristiansand. Capronien kom først av flyfølget til Trysfjorden, og fikk sluppet bombene over transportskipet, men bommet.

Bombene ble heller ikke detonert. Det var lavt skydekke i området. En bombe ble liggende igjen i bomberommet på Capronien, men ble ikke oppdaget før langt seinere.

Fokkerne kom litt seinere, men da var tåka så tykk at de ikke fant skipet. På turen nedover, i nærheten av Egersund, hadde Fokkerne støtt på en enslig JU 52. Historien forteller at Junkeren ble angrepet og skutt ned, men dette er ikke bekreftet.

Etter et kort opphold på Kjevik fortsatte flyene til Tyrifjorden hvor Speidervingen var evakuert fra Kjeller.

Fly	Besetning
Caproni Ca310	Løytnant Halfdan Johan. Hansen
Fokker CVE	Løytnant Christian Fredrik Jean-Hansen
Tiger Moth	Løytnant Otto Edmond Jaquet
	Løytnant Arne Arntzen Smith
	Sersjant Tor Anundskås (telegrafist)
	Løytnant Nils Steen (flyger)
	Løytnant John Erik Løken (radiooperatør)
	Løytnant Ottar Birting Engvik (flyger)
	Fenrik Eiliv Schelderup Strømme (annenflyger)
	Leif Bærheim (flysoldat)
	Løytnant Werner Christie
	Løytnant Reidar Emil From (flyger)
	Arne Smith (navigatør)
	Risanger (radiotelegrafist)
	Lie-Steen
	Løytnant Kjell L'åbbe Lund
	Løytnant Thor Tangvald (etterretningsoffiser)
	.....
	.....

Capronienes flytid pr 31. januar

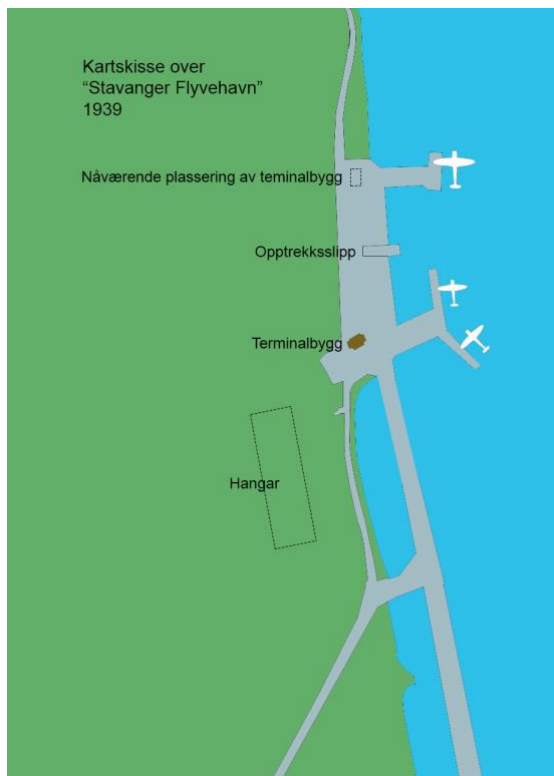
501: 113 t

503: 265 t

505: 97 t

507: 47 t

## Marinens flyvåpen



"Marinens flygruppe, Sola" ble opprettet 2. september med to MF11 sjøfly fra Marinens hovedbase på Flatøya ved Bergen. Basen ble opprettet i sjøflyhavna i Sømmebukta. I april ble også torpedo- og bombeflyet Heinkel He 115 nr 60 plassert på Sola, fra 1. Flyavdeling i Horten. Marinens flyvåpen hadde bestilt tolv av disse toppmoderne flyene med to motorer, toppfart 315 km/t og en rekkevidde på 2000 km. MF 11 var et norskprodusert enmotors sjøfly utstyrt med 2-3 maskingevær og bombefester for opp til tre 100kg bomber. Rekkevidden var 785 km, marsjfart 165 km/t. Besetningen bestod av flyver, navigatør/observatør og telegrafist/mekaniker. To fly var fast stasjonert på Sola, men ble jevnlig byttet ut for vedlikehold. Fra mars var F.324 og F.346 plassert på Sola.

Sjef for basen var løytnant Bjørn Fraser. Han var marineflyger og marineoffiser. Seinere ble han oberst og sjef for Sola Flystasjon i to perioder. Med seg hadde han seks mann og noen menige hjelpemannskap. DNLs ekspedisjonsbygg ved Sømmebrygga ble tatt i bruk som forlegning for mannskap og flygere på vakt. Befalet ble innlosjert privat eller på hotell i Stavanger. Løytnant Fraser hadde permisjon da tyskerne angrep Sola april dagene 1940. Løytnant Carl Johan August Le Mere Stansberg var fungerende leder på flystasjonen.



Modell av Mf11 i Sømmevågen

16. oktober fikk flygruppen melding fra kystvaktstasjonen på Kvitsøy om at en dansk tråler var observert innenfor den norske territorialgrensen. Løytnant Fraser ble sendt opp med en MF11 for

å sjekke, og fant båten utenfor Tananger. På baugen stod det "Nord", men ved å fly lavt og tett på båten oppdaget løytnant Fraser at navnet var overmalt. Det egentlige navnet var "Nordland" av Cuxhaven, med andre ord en tysk båt. Han skjøt varselskudd, og båten stanset. Løytnant Fraser kom seg ombord og kommanderte skipet inn til Tananger havn. Her ventet lensmann Rasmus Mæle, og kapteinen fikk en bot på kr 100,- for å ha ført skipet under falskt flagg.

1. desember fikk Nøytralitetsvakten melding om at et krigsfartøy var på vei inn Skudenes-fjorden med en ubåt på slep. Været var elendig, full storm. Løytnant Fraser fikk oppdraget med å finne båten, og fant etter litt leting to britiske jagere med en skadet ubåt på slep i Mastrafjorden. Ubåten ble reparert ved Rosenberg verft i Stavanger.

Seinere stoppet løytnant Fraser den tyske lastebåten "Ulm" fordi den var uten flagg. Han gikk ombord og førte skipet inn til Tollvesenet i Kopervik for inspeksjon. Kapteinen opplyste at han hadde sovet, og glemte å henge opp flagg. Skipet var på vei til Murmansk. MF11-flyet ble fløyet tilbake av navigatøren.

Vinteren 1940 var kald over hele landet. I januar frøs Sømmebukta til, og flyene måtte en periode flyttes til nordsiden av Hafrsfjorden. Det ble søkt midler til bygging av skur for flyene, men dette ble aldri bevilget.



Modell av He 115

3. april ble en skadet Ju 88 ledet inn til Sola av to MF11-fly. Flyet kom inn over Feie nord for Bergen, og hadde en ødelagt motor sannsynligvis etter beskytning av britiske styrker. En gruppe tyske fly, seks Junkers Ju 88, hadde forsøkt å bombe den norske passasjerskipet "Mira" på vei fra Tyne til Bergen, men ble beskyttet av en britisk destroyer og et enslig britisk fly fra kystvakten. Junkeren ble ledet til Sola, men valgte å lande på garden Moseid på Forus, trolig for å skjule aktivitetene flyet hadde vært med på. Etter en buklanding begynte mannskapet på fire å beskytte flyet med maskingevær slik at det tok fyr. Norsk militært personell ankom området og tok med seg mannskapet, men flyet stod ikke til å redde.

Om kvelden 8. april fikk løytnant Carl Johan Stansberg ordre om å gjøre klar MF11-flyet F.346 for vanlig patruljering til Slåtterøy neste morgen. Det var stor uro, det kom uklare meldinger om kamper i Oslo og Bergen. Stansberg fikk ikke kontakt med Bergen.

I femtiden tok han av sammen med fenrik Stein Abilsø og telegrafist Graskjær. Det andre MF11 flyet F.324 ble gjort klar for evakuering. Mannskapet til He115 lå på hotell i Stavanger, ble vekket og beordret til Sola raskest mulig.

Løytnant Stansberg fikk snart øye på lasteskipet "Thüringen" i Solabukta, og "Mendoza" mellom Kvitsøy og Fjøløy i Byfjorden utenfor Stavanger. Begge lå for anker. Stansberg syntes det var mistenkelig, og fløy tilbake til basen for å slippe ned en meldepose om observasjonen. Deretter fortsatte turen nordover i 200m høyde. Litt seinere møtte de fire tyske fly på vei sørover, et av flyene var skadet. Løytnant Stansberg meldte fra over radio. Ved sjutiden rundet de Slåtterøy fyr,

rapporterte, og vendte kursen sørover. Men så rapporterte telegrafisten at forbindelsen til Sola var brutt. De fortsatte mens de observerte en tysk ubåt og 15-20 tyske handelsskip med retning Stavanger. Da flyet nærmet seg Sola var stemningen spent, men overraskelsen ble stor da de så åtte tyske fly angripe flyplassen. Løytnant Stansberg fant det best å snu nordover igjen, og landet ved den norske torpedobåten "Draug" i Karmsundet. Her fikk han noe informasjon om situasjonen, og dro mot Stord og seinere Norheimsund for å kunne slutte seg til flystyrkene fra Flatøya flystasjon.



Terminalbygget står fremdeles på Sola Sjø.

Stansberg kom seg til Tromsø og så til England, videre til treningsleiren Little Norway i Canada. En tid var han skvadronsjef for den norske skvadronen på Island.

De to gjenværende flyene, en MF11 og en He115, ble overtatt av tyskerne.

Fly	Besetning
MF11	Løytnant Carl Johan August Le Mere Stansberg
He115	Løytnant Bjørn Fraser
	Fenrik Stein Abilsø
	Telegrafist Graskjær
	.....
	.....



## Utbyggingen av Sola og Sømmevågen



Flyplassen på Sola var blitt åpnet i 1937, den første moderne flyplass i Norge med 2 rullebaner av betong. Et ekspedisjonsbygg og en hangar var under oppføring, men ikke ferdig ved åpningen.

I Sømmevågen nord for Flyplassen hadde en sjøflyhavn allerede vært i drift noen år. Det var bygget en brygge med to flytebrygger, og et lite terminalbygg. Om sommeren gikk det en daglig rute fra Bergen via Stavanger til Oslo med Junker Ju 52 på flottører.

Sement til byggingen av flyplassen ble fraktet med båt til Sømmevågen, og en transportbane ble opparbeidet til utbyggingsområdet.

I 1938 ble det bygget en ny brygge litt lenger nord, og en slipp for å kunne dra opp Junkerflyene. Taxebanen ble dekket med betong slik at flyene kunne trekkes helt ned til hangaren for vedlikehold.

Terminalbygget brant under et engelsk angrep i mai 1940, men ble gjenoppbygget av tyskerne på den nordre brygga kort tid etter. Tyskerne hadde under okkupasjonen stor nytte av

sjøflyhavna. Kartet viser den gamle flyplassen slik den lå i forhold til dagens flyplass.

Kilder:

Luftforsvaret: Sola Flystasjon 1934-2002

Bjørn Hafsten m.fl: Flyalarm.

Vera Henriksen: Luftforsvarets historie

Per Skjørestad: Sola 1930-2000

Jan-Petter Helgesen: Kampen om Sola

Helge Haugen: Vangsmjøsa Lufthavn

Rob J.M. Mulder: Brevduen-Caproni Ca.310, LN-DAK

Fredrik Meyer: Hærens og marinens flyvåpen

Wikipedia.org

Flyfabrikken.no

Kartverket.no

Militærhistorisk forening Rogaland: Tyske vinger over Sola og Forus

Stavanger Aftenblad