

Gerd Nyquist: Min bror

Denne teksten er skrevet av forfatterinnen Gerd Nyquist, som døde i 1984. Den ble i sin tid trykket i et militært tidsskrift, årstallet er usikkert. En takk til nevøen Jon Brønne, sønn av Dag Brønne, som ga oss mulighet til å gjengi den i vårt blad.

Odd Sverressøn Brønne ble født 21. februar 1919 i Oslo. Han døde 2. mai 1940 – 21 år gammel. Han ble borte i Nordsjøen. Det var et kort liv han fikk. Han var et barn som ble en ung gutt som så vidt nådde myndighetsalderen. Men han var gammel nok til å dø for fedrelandet.

Det er ikke nødvendig å si at det var meningsløst. Det er ikke nødvendig å si at det var meningsfylt heller. For sier vi «hvorfor» til døden må vi også si «hvorfor» til livet. Han var den yngste av mine brødre. Jeg var eldst, og så kom Dag og Odd. Vi var tripp-trapp-tresko-barn, og derfor alltid nær hverandre. Fra vi var ganske små doserte vår far emner som lå langt over vår

forstand - men som, ettersom vi ble eldre, viste seg å ligge nedfelt i oss som nøkterne verdimålere. Vår mor representerte fantasien.

Litt vemodig kan jeg nå tenke på en av vår fars teser om befolkningstilveksten. Han sa at hvis menneskeheten skulle gå videre, måtte det alltid være minst tre barn, «ett for mor, ett for far og ett for fedrelandet.» «Da er jeg for fedrelandet», sa min yngste bror tilfreds. Han hadde ikke skjønt noe han heller. På barns vis tok vi alt helt bokstavelig. Når jeg tenker på gutte-værelset som mine brødre delte hjemme på Smestad, tenker jeg alltid på et verksted. Et slags finere verksted – for de hadde et stort kjellerrum til grovarbeid slik som kajakkbygging. De laget alltid noe.

På dette store gutteværelset delte de et digert gammelt bukkebord. Midt over bordplaten – på tvers var det malt en rød strek. Alt den gangen kjente jeg mine brødre godt nok til å vite at den streken var trukket opp med på tiendedels-milimeteren-nøyaktighet. De satt ved





Odd til høyre, 4 år gammel, sammen med sine søsken i 1923. Dag Brønne, arkitekt (1914-1993) og Gerd (Brønne) Nyquist, forfatter (1913-1984). Alle tre gikk på Riis skole. Foto: Rude.

bordet på hver sin side av streken. Dag laget alltid forskjellige ting. Jeg husker en liten vevstol, bygget av Meccano og elektrisk drevet, som vevet bittesmå tøylapper. Og jeg husker en klokke som ingen urmaker hadde fått til å slå. Jeg husker lyden i den da Dag klarte det.

Odd laget alltid det samme. Han bygde fly. Han bygde alltid fly. Han bygde fly fra han var så liten at modellflyene ble bygd av hard ved og trukket med silke som ble lakkert

for å få den stram. Så kom Balsaveden, og modellbyggesettene. Han bygde dem alle.

Jeg husker den lille flokken av nabolagets gutter som satt utenfor huset på trappen og ventet på Odd for å være med bort til Trasop ved Makrellbekken og sende opp modellfly. De vandret rolig nedover Holmenveien mens de bar Odds fly med forsiktighet og megen andakt. Nabolagets gutter vokste seg eldre, men flyene ble bedre og bedre. Og helt til de siste somrene kan jeg

huske denne lille prosesjonen av gutter som bar Odds modellfly. Han var så god til å bygge modellfly at han var ikke mer enn 16 år da han ble sendt som norsk representant til konkurransen om «The Wakefield Trophy». Det var hans første utenlandstur.

Som 14-åring begynte han å lese bøker om aerodynamikk. Like etter begynte han å lese bøker om propellkonstruksjon. Før han var ferdig med gymnasiet hadde han en meget avansert og grundig lest boksamling om flyteknikk. Og hele tiden bygget han modellfly, eller konstruerte sine egne typer fly. Det var som om tiden ikke strakk til for ham. Og likevel var han en vanlig gutt. Middels god i raserkajakk – men godt over middels i slalombakken hvor han kjørte for Heming. Men det var disse flyene.

Man kan spørre seg om hva som skapte og la grunnen til denne ensidige interesse. Som alt annet i et menneskes liv – inntrykkene fra barndommen. Og de ble fulgt opp gjennom ungdommen. Vår far reiste bestandig meget. Og fra trafikkflygingens første tid, fløy han. Han kom hjem, og fortalte om disse flyturene. Om flytypene, om flyplassene i utlandet, om tidene og avstandene. Jeg var ikke interessert – men jeg husker likevel den dag

i dag navnene. Kanskje fordi der i selve lyden av navnene åpnet seg andre vyer gjennom mine ører enn det gjorde for mine teknisk begavede brødre. «Hansa Brandenburger». Far sa at det var et eller annet i veien med en «Hansa Brandenburger» - jeg husker ikke hva. «Stinson Reliant», det lød så tørt. «Belanca» - det lød som navet på en vakker spansk pike. «Junker 52» - han gikk ofte igjen. «Caproni», «Tiger Moth», jeg tenkte selvsagt på en kjempemøll. «Standard Moth», en vanlig møll – «Fokker» - langvinget eller kortvinget. «Vacco», «Heinkel 115», «MF. 11». «Den kan komme i flatspinn», sa min far. «Da gjelder det å om-møblere tyngden...»

Vi ble oppdradd i den tiden hvor det å gå fra middagsbordet midt under middagen var fullstendig utenkelig. Men det var ett unntak. Og det var ikke engang gitt med tillatelse – det var bare blitt slik. Unntaket var lyden av et fly. Det var sjelden den gangen. Min far og min yngste bror sluttet å spise. «Det er en Junker – det må være en Junker»? «Nei, det er en Heinkel.» Så slapp de bestikk og servietter og styrtet ut i hagen. Kanskje – en sjelden gang - kom flyet så nær at de kunne bestemme typen ved øyesyn.

Vi fikk en autoritær oppdragelse, og min eldste bror og jeg kom i den vanlige drabelige opposisjon. Men ikke vår yngste bror. Han fikk være i fred på en ganske annen måte enn vi eldre fikk. Jeg tror ikke at han hadde tid til å bry seg med å opponere mot noe. Han hadde altfor mye å skape.

Han tok artium på Ris skole i 1937. Men han måtte jo lære å fly. Og det var vanskelig å komme inn på en flyskole. Derfor tok han styrmannseksamen som hospitant. Da kom han inn på Marinens Flyskole i Horten.

«Hva flyr du, Odd? Jeg husker alle navnene».

«Jeg flyr gode gamle MF 11. Føreren sitter forrest, i friluft, og skytteren står bakerst. Også i friluft. Det er et torpedofly, men vi har et grovkalibret maskin-gevær med fast anlegg, som kan snues i alle retninger. Telegrafisten – eller navigatøren om du vil – sitter mellom oss nede i flyet. Kan du huske at far sa at det kunne komme i flatspinn, og at han visste at det gjaldt å ommøblere vekten?»

«Ja».

«Den første gangen jeg var oppe i et fly, den aller første gangen, gikk MF11 i flatspinn. Men løytnanten som førte flyet visste også det med ommøbleringen. Så han kommanderte meg til å hoppe ut. Så hoppet

jeg ut da, vet du. Dermed ble flyet lettere bak».

«Å, ja».

Jeg har senere spurt min bror Dag om han tror at Odd var redd noen gang. «Redd? Nei – aldri. Å få fly, å få fly alene, å få holde spaken selv til slutt – det må ha vært som omsider å oppleve begynnelsen på livets mål og mening. Det var Ikaros-drømmen. Det var begynnelsen til virkeligheten». For virkeligheten var jobben han hadde fått som praktikant ved Douglas-fabrikken i USA – for senere å lære å bygge fly ved et amerikansk universitet. Men han kom aldri til Douglas. For en snau måned etter eksamen fra Marinens Flyskole, begynte krigen i Europa, og han ble innkalt til verneplikt. Han fløy nøytralitetsvakt langs kysten gjennom en høst, en vinter og en tidlig vår. Han var bare hjemme på perm et par ganger. «Vi flyr natt og dag. Av og til kommer engelskmennene helt opp på siden av oss. De vender maskinkanonene mot oss. Vi peker tilbake med maskin-geværet. Det er som om vi ser hverandre rett inn i øynene. Det er nesten som om det var en lek. De forsvinner jo alltid igjen...»

Natten til 9. april var det ikke lenger som noen lek. Marinens nærmest forhistoriske MF 11'er



Et lykkelig øyeblikk i 1939. Ferdig utdannet flyver og klar for soloflyvning i Horten. Foto: Dag Brønne

gikk opp samtidig med Hærens like forhistoriske Fokkere. Men de gjorde god ugagn for seg, og de første tyske fly ble skutt ned. Noen fly samlet seg i Vindfangbukta ved Drøbak. Men alle flyvere hadde en stående ordre – og den gikk ut på å samles i Oldenfjorden.

Den MF 11 som min bror og to mann til dro mot Oldenfjorden med, var så skadet at den måtte nødlande på Vangsmjøsa. Der lånte guttene ski – og gikk over Filefjell ned til Oldenfjorden. Der samlet de norske flyverne seg, og i om lag tre

uker gjorde de god ugagn for tyskerne, blant annet sinket de fremrykningen fra Stavangerdistriktet.

Men så skulle Kongen ut av landet. Han dro med «Devonshire». Flyvåpenet – Hærens og Marinens – fikk ordre om å dra til Lerwick på Shetland. Det var natten til 2. mai. Det gjaldt å komme av gårde så fort som mulig – for å komme over Nordsjøen i ly av nattermørket. Det lå tre MF 11'ere i Oldenfjorden den kvelden. De to kom opp og avgårde, men de regnet ikke med at det tredje flyet,



*Odd i 1939, 20 år gammel. Ferdig utdannet flyver og kvartermester i Marinens Flyvåpen.
Foto: Dag Brønne*

MF 11 nr. 328 ville komme opp. Dessuten var det jo bare beregnet på tre mann, og det var fem flyvere som sto igjen og arbeidet med det.

Flyet manglet olje. Den ble tappet ut av en lastebil. Det manglet flybensin. Vanlig bilbensin ble tappet ut av et par biler de fant. Så ribbet de det enkle flyet for alt som var uten betydning for målet: Det å komme over Nordsjøen. Blant annet tok de ut radioen. De regnet

ut at flyet da kanskje kunne holde fire mann. Men de var fem. Derfor kastet de lodd. Femtemann - han som ikke kom med - sto igjen på stranden i Oldenfjorden og så flyet dra. De som fløy var Odd Brønne, Harald Døsen, Knut Oscar og Dan Ravn. Kanskje den største tekniske bragd de noen gang gjorde var å få dette haltende, tapre og ynkelige lille flyet over Nordsjøen. Med skitten olje og bilbensin, overbelastet og uten radio. For de klarte å komme over Nordsjøen. De andre flyene var kommet trygt over i mørket. Så lysnet dagen over Lerwick. Og besetningen på de to første MF 11'ene som hadde landet flere timer tidligere - trodde ikke sine egne øyne da de så 328 komme sjanglende inn fra havet. De kastet luene sine i været - de hoppet og danset og ropte «de klarte det...de klarte det...».

Men de klarte det ikke. For da - akkurat da - smalt skuddet fra en luftvernkanon. En mann, en eneste mann på en engelsk luftvernkanon hadde sett MF 11 nr. 328, og mistatt det for et tysk fly. Han skjøt en serie skudd - og han traff. MF 11 nr. 328 eksploderte i luften, og stupte rett i havet.

Jeg så ham ikke dø, og han ligger ikke i det som kalles vigslet jord.

Men jeg kan ikke tenke meg at Vårherre er så nøye med vigslingen. Selv bor jeg i det samme huset vi bodde i som barn, i den samme store hagen. Vi hadde vært tre stykker - «en for mor, en for far og en for fedrelandet». Men fordi jeg ikke så ham dø, og fordi han ikke har noen grav, har jeg aldri følt ham som død.

Hvis han skulle komme nedover veien fra porten, og opp gjennom hagen nå - akkurat nå - ville jeg ikke bli forbauset. Jeg ville kjenne ham igjen med en gang. Den høye og tynne skikkelsen som gikk så lett, det helt lyse håret, og det store smilet som kom så plutselig. Kanskje vil han se opp, og lytte etter lyden fra en Belanca eller en Tiger Moth.

Han er 21 år. Han var ingen helt. Han gjorde ikke engang det han hadde lyst til. Han var ingen martyr. Han hadde intet ønske om å stupe i havet i et gjennomhullet vrak av en MF 11. Han hadde villet konstruere og bygge fly mot en fantastisk og eventyrlig og vidunderlig utvikling og fremtid. Men han ble 21 år. Og for alle oss som kjente ham, og som eldes og blir gamle - forblir han 21 år.

Og en bue av lys står alltid om hans ungdom og hans minne.