

Sjøen formet mitt liv sier Hjalmar Riiser-Larsen

Med flyvningen fulgte alle oppgavene av seg selv. — En hilsen fra dagens 60-åring til flyverne fra krigens tid

Direktør Hjalmar Riiser-Larsen, som i dag er 60 år gammel, står travelt beskjeftiget midt i ledelsen av DNL/SAS, en nyskaping etter krigen som det er hans oppgave å lede i år som synes å være avgjørende viktige både for norsk og skandinavisk sivil luftfart. Hele livet gjennom er han blitt budt stadig nye, store oppgaver å løse, og han har vunnet respekt og aktelse — og tallrike venner — blant alle som har samarbeidet med både i og utenfor Norge. Motgang har han også hatt. Den som skal lede i krig må ta avgjørelser som det ikke er lett å bedømme for utenforstående. De som er hans medarbeidere og underordnede, har bare én mening om ham og gir ham en attest som ingen sjef kunne ønske seg bedre: Han har de store linjer klart for seg og forener fantasi og erfaring. Han fortaper seg ikke i bagateller unntagen når det gjelder hans folks personlige sorger og problemer. Da offer han gjør både tid og penger for å være til hjelp. Et rikt og skiftende liv kan han se tilbake på. Han ble sjøoffiser i 1912, marineflyver i 1915, flygertest som direktør for Marinens Flybåtfabrikk i 1919 — 20 og var sekretær i Forsvarsdepartementets luftfartsråd i 1921 — 27. I disse og de nærmest følgende årene kom også de fleste av hans ekspedisjoner. Han deltok i den berømmelige flyvning til 87° 44' i 1925, og tok N 25 opp fra isen og førte den hjem med hele ekspedisjonen i god behold. Nele år var han nestkommanderende på den transpolare flukten med luftskipet «Norge». I 1928 ledet han Boyd-ekspedisjonen på søkning etter Amundsen, og året etter dro han sørover til Antarktis med Norvegia-ekspedisjonen og fant nytt land, som ble tatt i besittelse for Norge. I 1930 — 31 og 1933 fulgte nye ekspedisjoner til Antarktis. Ved hjemkomsten overtok han ledelsen av Det Norske Luftfartsselskap, Fred. Olsen & Bergenske A/S. Da krigen brøt ut var han kommandørkaptein, ble sendt til Washington som marineattaché og ble sjef for Flyvåpenets felleskommando i 1941. I 1944 ble han generalmajor og sjef for det nyopprettede Luftforsvaret, en kommando han beholdt til i 1946. Det var under hans ledelse de norske flyvere gjorde sine fremragende prestasjoner både i forsvaret av Storbritannia og de senere seierrike fremstøt på den allierte venstre fløy under offensiven gjennom Frankrike og Belgia. I 1947 ble han sjef for planleggingsavdelingen i Scandinavian Airlines System og leder siden 22. juli 1948 DNL/SAS.

Vi sitter i hans lyse, hyggelige kontor i brakken ute på Fornebu. Flyene surrer over hodet på oss, og nu og da skjærer et brøl fra startende motorer gjennom samtalen. Det er en larm som man får finne seg i når man skal intervju en flyverdirektør. Men direktør Riiser-Larsen stenger telefonen og tar seg tid til et tilbakeblikk.

— Når jeg ser tilbake og prøver å ta et overblikk over livet mitt, ser jeg tydelig at det som mest har formet det, er at jeg tilbrakte seks år av min barndom til sjøs, sier direktør Riiser-Larsen. Min far hadde en bark som het «Isabelle», og jeg kom ombord da jeg var to år gammel. Da jeg var tre, gikk min mor og jeg i land fordi jeg skulle ha en bror. Min far mistet skipet ved forlis på den neste turen, og det var et hardt slag for ham. Han seilte uassurert fordi assuranceomkostningene var så høye. Slik gikk det til at jeg ikke ble skipsreder! Jeg kom til sjøs igjen med en steambåt, «Ruth», som min far fikk å føre, og ble ombord i tre år. Nu seiler jeg forresten også med Ruth, sier Riiser-Larsen med et smil. Og det er ikke jeg som er skipper. De seks årene til sjøs har betydd svært meget for meg. Jeg hadde styrmenn og matroser til lekekamrater. Sjøfolk er skvære og reagerer voldsomt mot enhver urettferdighet. Og har de en uoverensstemmelse, gjør de den opp med en gang istedenfor å gå og bære på den og forhindre egne og andres liv med å bære nag.

Etter årene til sjøs var jeg jo blitt såpass gammel at jeg måtte inn på skole, og det ble hos frk. Thilesen på Bekkelaget. Jeg syntes skole var noe fryktelig og ville naturligvis til sjøs igjen. Men min far sa at jeg skulle ha middelskoleeksamen om han så skulle banke den inn i meg. Så ble jeg flyttet til Qvams skole, hvor min far også hadde gått i sin tid. Den hadde rett til middelskoleeksamen, hvil-

ket frk. Thilesens ikke hadde. I min fars tid holdt forresten Qvams skole til i den bygningen som nu huser Fred. Olsens kontorer. En dag fikk jeg se min slektning, senere major Henry Aargaard, komme hjem i kadettuniform, og det gjorde et veldig inntrykk på meg. Jeg bestemte meg for å forene sjøen og det militære og bli sjøoffiser. Min mor ble meget glad da hun fikk høre det, selv om hun nok hadde gått med et lønlig håp om at jeg skulle bli prest. Vi hadde i vår skole den kjente presten Jac. Andersen i Ofoten, som vi alle så opp til og som man ennå snakker om i Nord-Norge. Jeg hadde naturligvis meget romantiske forestillinger om Sjøkrigsskolen, hadde lest Marryatt og trodde at man fikk det meste av sin utdannelse ombord. Admiral Dawes var sjef for skolen den gang og mine inspeksjonsoffiserer var senere admiral Smith-Johannsen og kommandørene Gabriel Mørch og Per Askim. — Så meget tør jeg nok si, at jeg oppdaget at Sjøkrigsskolen var verdens beste skole, men en streng arbeidsanstalt også.

Så kom krigen i 1914. Jeg ble trist til sinns da jeg ble nestkommanderende på torpedobåten «Skrei», stasjonert i Trondheimsfjorden, hadde håpet jeg skulle komme litt nærmere krigsteatret. Men sannelig fikk vi det livlig nok både med «Brandenburg», «Berlin» og drivende miner. 20. april 1915 var Marinens Flyvåpen blitt opprettet. Jeg hadde vært levende interressert for flyvning helt siden jeg så Dons med «Start» i 1912, og søkte naturligvis om opptagelse med en gang. Det var så vidt de ville ta meg fordi jeg var så stor og tung. Men jeg hadde vært ute på verkstedet og hjulpet mekanikerne i min fritid og i det hele tatt vist så stor interesse at de lot meg slippe til. Og da jeg først var begynt på flyvningen var resten av livet destinert. Det som siden fulgte — det fulgte av seg selv. Det ble en mengde flyvninger i årene som kom, Oslo — Trondheim i 1918, Bergen — Horten over fjellet i 1919 og deretter Oslo — Kirkenes sammen med Lützow-Holm. Jeg havarerte på tilbakeveien, men Lützow-Holm kom fram. I 1919 var vi også begge ute på den skandinaviske stjerneflyvningen Kristiansand — Horten — Göteborg — København. Den vant Lützow-Holm.

— Og så ble det polflyvninger. — Vi skulle egentlig vært avsted i 1924, men manglet helt og holdent penger. Roald Amundsen og jeg var på hjemreise gjennom Tyskland under arbeidet med å forberede flyvningen. Da vi nådde Warnemünde hadde vi ingen penger igjen og var helt uten mat. Jeg sa til Amundsen at vi måtte vel få øye på en eller annen norsk bekjent på toget. Rett som det var dukker Ivar An. Christensen opp. Jeg gikk ut av kupéen forat Amundsen kunne få snakke med ham alene. Da jeg kom inn igjen blunket Amundsen til meg og smilte. I 1921 lærte jeg å fly luftskip, men ante lite den gang at jeg skulle komme til å fly over Nordpolen i 1926. Den polflyvningen var forresten Roald Amundsens store drøm — Spitsbergen over polen til Alaska. Det var en oppgave som Dornier-Walmaskinene umulig kunne klare. Vi måtte ha luftskip. Planene for den flyvningen ble lagt før vi startet i 1925 med N 24 og N 25.

— Nobile var en vanskelig mann å samarbeide med? — Ja, det var han. Han hadde en merkelig komplisert natur. Han smilte sjelden, men når det skjedde lyste ansiktet opp så vakkert at man kunne bli rent glad i ham. Som luftskipskonstruktør var han genial, særlig i detaljkonstruksjoner.

— Vet De hvorledes det er gått med ham i de senere år?

— Da han kom hjem til Italia etter luftskipskatastrofen, fikk han avskjed. Han reiste da til Sovjet-Samveldet og arbeidet som konstruktør der. Så forlot russerne luftskipene, og Nobile reiste til Chicago hvor han ble lærer ved en katolsk skole. Da krigen nærmet seg sin avslutning og han forsto at fascistene måtte gi tapt, reiste han først til Spania og deretter til Italia. Jeg har hørt at han lot seg stille til valg for kommunistene, men vet ikke om han ble valgt. For å forstå en mann som Nobile må vi prøve å sette oss inn i italiensk tankegang og mentalitet. Vi må ikke domme etter vår norske innstilling, men prøve å sette oss inn i italienerens forutsetninger. Hvis folk i det hele tatt gjorde det, ville det sikkert bli langt færre uoverensstemmelser i verden. Menneskene må arbeide positivt på seg selv for å være snille mot hverandre. Det er galt i vår forjagede tid at vi får så liten tid til selvtenkning, meditasjon. Hvis jeg var kirkeminister, vil jeg slå kirkedørene opp. Jeg er enig med Gabriel Scott når han sier at Gud ikke skal ha kontortid bare fra elve til halv ett på søndagene. Når jeg er i de katolske land, går jeg ofte inn i



Direktør Hjalmar Riiser-Larsen. På veggen et bilde av Dornier-Wal-maskinen som Riiser-Larsen foretok polflukten med for 25 år siden i år. Tegnet for Aftenposten av Øyvind Sørensen.

kirken og setter meg ned. Der er brennende lys og stemning som gir grobunn for refleksjoner over livet. Tenk om vi for eksempel lot vår Frelses kirke stå åpen fra tidlig om morgenen til sent om kvelden. Trette husmødre som hadde vært på torget, kunne sette seg ned der og hvile. Om vinteren kunne folk som frøs, gå inn og varme seg litt. Det skulle passe godt til hensikten med det vi kaller Guds hus.

— Når De tenker tilbake på krigen?

— Ja, da kan jeg ikke annet enn si: Hvor uendelig rike de årene var, bortsett fra alt det forferdelige som skjedde! Og jeg vil gjerne benytte den anledningen jeg har nu til å si en takk til alt det personell jeg hadde under min kommando i Luftforsvaret. Min innstilling fra første stund jeg overtok som sjef, var at hvis Storbritannia ikke holdt stillingen til Amerika og Russland kom med, ville det aldri bli tale om noen øjenerobring av Norge. Da jeg derfor la opp mitt program for Air Ministry 7. juni 1941, tok det sikte på at hver eneste mann som kom med i flyvåpenet skulle bli brukt aktivt i kampen. Det at Norge skulle spare på sine folk til øjenerobringen kom, var jeg helt imot. Vi måtte selv være med på å skape den Chancen. Etter invasjonen av Normandie og under fremrykningen gjennom Belgia og Nederland, særlig da tyskerne bet seg fast ute ved Nordsjøen, hadde vi store tap. Den plan jeg hadde lagt fram for Eisenhower og som han hadde akseptert, gikk ut på at våre squadrone skulle trekke videre nordover på de alliertes venstre flanke, slik at de ville komme i en gunstig posisjon ved Danmarks grense for videre operasjoner mot Norge. Jeg ble utsatt for et sterkt påtrykk for å trekke squadronene tilbake, og reiste over til fronten i oktober 1941. Noen oppstillinger bak fronten kunne det naturligvis ikke bli tale om, men jeg samlet flyverne i ordrerommet og fortalte at jeg følte ansvaret tungt på grunn av det trykk jeg var utsatt for. Men jeg sa samtidig at det var min mening å følge de planer jeg hadde fremlagt. Da jeg så hvorledes det lyste opp i øynene på dem og hvor begeistret de gikk inn for sin oppgave, ble jeg så rørt for jeg måtte avbryte talen og gå utenfor. Det er uten sammenligning det største øyeblikk i mitt liv. Derfor sender jeg alle guttene en vennlig tanke i dag.

— Hvorledes går det med vår innsats i sivilflyvningen i dag?

— Den aktuelle situasjon for

SAS er at vi snarest mulig må få klarhet over hvilken vei vi skal gå — et intimere skandinavisk samarbeid, eller å stå alene. Nu står vi nærmest på stedet marsj, og å administrere et flyselskap fra dag til dag, det går ikke. Man må ha en linje som man følger på langt sikt. De tre regjeringene må nu beslutte seg. Det er det vi venter på. Selv er jeg selvsagt innstilt for det mest mulig intime samarbeid. Nu må vi kunne samarbeide nasjoner imellom ikke bare i skåltaler, men også i praksis, og vi i luftfarten må gå foran. Det er mitt grunnsyn, og på den bakgrunn har jeg — med tallerkenen full på forhånd — påtatt meg å være formann i sentralstyret for den Verden. Menneskene står etter min mening ved et veiskille. Over den ene sideveien henger atombomben, den andre fører til lysere håp, selv om den blir lang og langsom å gå. Våre egne land har vi gjort til rettssamfunn, men nasjonene imellom hersker fremdeles anarki. Det skulle ikke være for meget forlangt at menneskene 1950 år etter Kristi fødsel forsøkte å organisere verden som et rettssamfunn og brakte neveretten til opphør. Det er vår plikt som tenkende mennesker. Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn

Leif Bøhn