

**FORSVARSSSTUDIER 2/1998**

# **Fra luftforsvar til strategisk angrep**

**Norsk luftmilitær doktrine  
1945-1955**

**Svein Duvsete**



---

# Innhold

|  |    |
|--|----|
| Introduksjon .....   | 6  |
| Luftmilitær tenkning i mellomkrigstida<br>og erfaringene 9. april 1940 ..... | 10 |
| Douhet .....   | 12 |
| Norsk debatt om luftmaktens posisjon .....                                   | 15 |
| Luftforsvarsutredningen .....  | 18 |
| Luftoperative erfaringer fra det tyske angrepet 9. april .....               | 24 |
| Oppsummering .....   | 26 |
| Opprettelsen av Luftforsvaret som<br>selvstendig forsvarsgren .....          | 29 |
| Utvalg nr. 3 .....   | 30 |
| Riiser-Larsens utredning .....   | 33 |
| FOs utredning av 15. april 1944 .....  | 35 |
| Et selvstendig flyvåpen - mot marinens vilje .....                           | 37 |
| Oppsummering .....   | 39 |
| Planene for et nasjonalt luftforsvar (1945-50) .....                         | 41 |
| Gerhardsens henvendelse til britene .....                                    | 41 |
| Treårsplanen .....   | 43 |
| Treårsplanen for flyvåpenet .....  | 46 |
| Forsvarskommisjonen av 1946 .....  | 48 |
| Sikkerhetspolitisk vurdering og forsvarets rolle .....                       | 49 |
| Flyvåpenets oppgaver og organisasjon .....                                   | 52 |
| Striden med Sjøforsvaret .....   | 53 |
| Baseorganisasjon .....   | 55 |
| Oppsummering .....   | 56 |

|  |     |
|--|-----|
| Et demobilisert og demoralisert Luftforsvar .....      | 60  |
| Fragmenter av et flyvåpen .....                        | 62  |
| Omholdt-Jensen saken .....                             | 64  |
| Oppsummering .....                                     | 70  |
| <br>   |     |
| Oppbygging av et nasjonalt luftforsvar (1945-50).....  | 72  |
| Prioriteringene av Forsvaret i perioden 1945-48 .....  | 73  |
| Britisk innflytelse over jagerflyanskaffelser.....     | 75  |
| Overgang til reaksjonsdrevne fly .....                 | 78  |
| LOKs nedprioritering av maritime luftoperasjoner ..... | 80  |
| Visjon og virkelighet 1945-1950 .....                  | 82  |
| Oppsummering .....                                     | 84  |
| <br>   |     |
| Fra nasjonalt til kollektivt forsvar 1950 - 51 .....   | 86  |
| Amerikansk sikkerhetsgaranti .....                     | 87  |
| Koreakrigen og NSC-68 .....                            | 88  |
| Norges rolle i det kollektive forsvar .....            | 91  |
| Flyvåpenet i det kollektive forsvar .....              | 94  |
| Det amerikanske våpenhjelpprogrammet.....              | 96  |
| Amerikansk misnøye med norsk forsvarsoppbygging .....  | 97  |
| Regjeringens tofrontskrig .....                        | 102 |
| Oppsummering .....                                     | 104 |
| <br>   |     |
| Integrering og amerikanisering .....                   | 107 |
| Lisboa-møtet og konvensjonell styrkeoppbygging .....   | 108 |
| Lisboa-møtet og det norske forsvaret .....             | 108 |
| Flyvåpenet etter Lisboa-møtet .....                    | 110 |
| Taktiske atomvåpen til flyvåpenet?.....                | 117 |
| Amerikansk trening og utdanning .....                  | 119 |
| Oppsummering .....                                     | 120 |

|                  |     |
|------------------|-----|
| Konklusjon ..... | 123 |
| Noter .....      | 130 |
| Summary .....    | 141 |

---

# Introduksjon

Denne studien omhandler et lite omtalt tema i norsk sikkerhetspolitikk, nemlig oppbyggingen av de norske luftstridskreftene. Ti år etter at de sagnomsuste norske jagerskvadronene 331 og 332 fløy sine siste tokt over et nazi-Tyskland i ruiner, lå de samme avdelingene i beredskap, klare til på kort varsel å rette sine dødbringende våpen mot mål i et annet totalitært regime: Sovjetunionen. I 1955 var flyvåpenet på et størrelsemessig historisk toppnivå med en firedobling av flystyrkene fra 1945, og bestod av nærmere 250 kampfly, hovedsakelig amerikanske, samt en personellstyrke på 10.000 mann. Flyparken var ikke bare blitt større, den var totalt skiftet ut til moderne materiell. Basekonseptet var nytt, samtlige flystasjoner var i ferd med å bli bygd ut etter nye NATO-standarder, et omfattende støtteapparat stod til disposisjon og jageravdelingene ble erklært "NATO combat ready".

En nærliggende slutning ville være at flyvåpenets utvikling fulgte en lineær og svakt stigende kurve fra krigsavslutningen til 1955. Virkeligheten var imidlertid en annen. Ferden startet med en rask og formidabel nedtur, fortsatte videre med syv års flyging på steilehastighet, før flyvåpenet ble tilført ny energi og kunne foreta en bratt oppstigning. Ressurstilgangen hadde elementer av nasjonale midler, bilateral våpenhjelp og NATO-infrastrukturmidler. Etter knappe fire års bratt opptur kom en utflating, men da hadde Norge på det luftmilitære området fullført den avtalte konvensjonelle styrkeoppbyggingen i NATO.

Denne studien vil søke årsaker til flyvåpenets fall fra tindene høsten 1945, og forklaringer til de syv magre år mellom 1945 og 1952. Videre vil den søke årsaker til hvorfor den konvensjonelle styrkeoppbyggingen, for flyvåpenets del, kunne gjennomføres så hurtig i årene fra 1952 til 1955. Dessuten er det et mål å undersøke hvorfor denne opprustningen tilsynelatende var fullstendig dominert av innfasingen av det offensive og

atomkapable jagerbombeflyet F-84G.

Når 1955 er valgt som studiens slutt punkt har det sammenheng med flere forhold. For det første dekket regjeringens første og andre Treårsplan perioden fram til 1. juli 1954. I tillegg hadde Innstillingen fra Forsvarskommisjonen av 1946, som var forutsatt å bli regjeringens Seksårsplan, også 1954 som slutt punkt. For det tredje ble NATOs strategi justert til å omfatte bruk av taktiske atomvåpen da NATOs rådsmøte i desember 1954 vedtok at den videre forsvarsplanleggingen skulle skje under hensyntagen til den moderne utvikling i våpen og teknikk. Ved årsskiftet 1954/55 ble implementeringen av taktiske atomvåpen et aktuelt spørsmål også for det norske forsvaret. Det såkalte Boyesen-utvalget, nedsatt av Forsvarsdepartementet, og den sentrale sjefsnemnda fikk i oppdrag å vurdere hvilke konsekvenser den nye NATO-strategien skulle få for det norske forsvaret. Boyesen-utvalgets innstilling er fortsatt gradert og bare delvis kjent, men hovedpunktene i Sjefsnemndas utredning er kjent. Konklusjonen var at det var nødvendig å innpasse de nye stridsmidler i Forsvarets organisasjon for å sikre nødvendig slagkraft. Men, *"kjernefysiske våpen er for tiden utenfor vår rekkevidde, men vi bør allerede nå forberede oss på å kunne ta i mot og utnytte atomvåpen for taktisk bruk."*<sup>1</sup>

Selv om formålet med denne studien er å analysere flyvåpenets rolle i norsk sikkerhetspolitikk i årene 1945 til 1955, så er utviklingen av luftmilitære doktriner i mellomkrigstida og luftmilitære erfaringer fra andre verdenskrig gitt betydelig plass. Dette var inngangsverdier som politikere og byråkrater benyttet i sin argumentasjon for utviklingen av etterkrigsforsvaret. Målet er å se i hvilken grad erfaringene fra krigen og lærdommen om luftmaktens økte betydning fikk virkning for sikkerhetspolitikken etter 1945. Økende internasjonal spenning tvang regjeringen til å gi sikkerhetspolitikken betydelig oppmerksomhet etter andre verdenskrig. Spørsmålet blir hvilke metoder regjeringen da valgte før å løse landets sikkerhetsproblem, lånemakt eller økt nasjonal egeninnsats? Og, hva var flyvåpenets rolle? Førte NATO-medlemskapet til noen forskjell i den militære elitens handlefrihet? Fikk flyvåpenet en ny,

viktigere og mere selvstendig stilling som følge av NATO-medlemskapet? Hvilken betydning hadde deres valg og prioriteringer for den luftmilitære doktrinen? I den sammenheng er det et mål å undersøke om det er samsvar mellom den offisielle, uttalte luftmilitære doktrinen slik den fremstår i de offisielle planene, og den reelle doktrinen slik den kommer til uttrykk gjennom organisasjonens utbygging og anskaffelser av materiell.<sup>2</sup>

Endelig vil fremstillingen ta tak i perioden 1952 til 1955. For flyvåpenet fremstår den som en eventyrlig vekstperiode. En vanlig fremstilling har vært at Norge kan takke det amerikanske våpenhjelpprogrammet for denne Klondyke-epoken, og at det i perioden var få militære stridsspørsmål mellom Norge og USA. Senere har blant andre Rolf Tamnes påvist at forholdet var langt mere anstrengt.<sup>3</sup> Denne studien vil argumentere for at forholdet var svært betent, og at forholdet først ble bedret etter et norsk regimeskifte senhøsten 1951. I den forbindelse er det et mål å avdekke i hvilken grad amerikanske ønsker og prioriteringer fikk betydning for flyvåpenets karakter.

Det andre store spørsmålet i denne perioden er knyttet til moderniseringen av jagerflyvåpenet. Seks skvadroner F-84G jagerbombefly var flyvåpenets kampflystyrke sommeren 1955. Hvorfor denne tilsynelatende ensidige satsningen på offensiv luftmakt? Hvor var det blitt av luftforsvarsjageren, de fly som naturlig skulle utøve luftmaktens primære oppgave, forsvaret av luftrommet over Norge? Hadde flyvåpenet fått nye og offensive roller som følge av integrasjonsprosessen i NATO?

Når det gjelder norsk sikkerhetspolitikk i etterkrigstida er den belyst av forskere fra ulike forskermiljø. På tross av denne sterke belysningen av norsk sikkerhetspolitikk er flyvåpenet viet liten, og ofte bare indirekte oppmerksomhet. En analyse av treårsplanen og seksårsplanen i en luftmilitær kontekst er derfor et åpenbart savn. Er det slik at myndighetene ga Forsvaret generelt og flyvåpenet spesielt en stadig viktigere rolle i norsk sikkerhetspolitikk fra 1945-55? Oppbyggingen av etterkrigsforsvaret er blitt fremstilt som Jens Chr. Hauges fortjeneste.<sup>4</sup>



Er det hold i denne påstanden? I denne sammenheng vil de tre som satt som øverste sjef for Luftforsvaret i perioden 1945-55 bli viet oppmerksomhet.

Denne studien er basert på utrykte kilder hentet ut av arkiver i Norge og USA. I Forsvarsdepartementets arkiv på Riksarkivet var det lite relevant materiale ettersom mye er brent. Gode kilder fra arbeidet til Forsvarskommisjonen av 1946 (FK 46) ble funnet i Forsvarets Overkommandos arkiv. Når det gjelder stabsarbeidet som lå til grunn for Stortingsmelding nr. 32 (1945-46) er kildegrunnet i FOs arkiver lite. Det samme var tilfelle med arkivene fra Luftforsvarets Overkommando (LOK). Amerikanske arkiver bøter i betydelig grad mangelen i de norske arkivene for perioden 1950 til 1955. Korrespondansen mellom Military Assistance Advisory Group (MAAG) i Oslo og Joint American Military Advisory Group (JAMAG) i London ga særlig verdifull innsikt i amerikansk politikk ovenfor Norge i spørsmål knyttet til våpenhjelpen. NATOs forsvarsplaner kan delvis rekonstrueres ved hjelp av de nedgraderte amerikanske arkivene og John Stuart Duffields upubliserte doktoravhandling om utviklingen av NATOs konvensjonelle styrkestruktur.<sup>5</sup> Intervjuer med generalene Bjarne Øen, Wilhelm Mohr og Werner Christie har gitt et nyttig innsyn i hverdagen til flyvåpenets ledelse. Særlig general Mohr har bidratt til en forståelse av at deler av flyvåpenets oppbygging ikke skyldtes nøye utarbeidede planer, men var et resultat av at man tager hva man haver.

---

# Luftmilitær tenkning i mellomkrigstida og erfaringene 9. april 1940

*Krigens erfaringer har bekreftet en del læresetninger som var stilt opp før krigen, men som riktignok ikke var helt annerkjent i alle kretser, idet den tradisjonelle militære tenkning ofte bruker lang tid til å tilpasse seg den raske utvikling på det tekniske område.*

General Bjarne Øen

Hæren og Marinen kunne ved hjemkomsten til Norge sommeren 1945 installere seg i sine gamle forlegninger og lene seg tilbake på forsvarsordningen av 1933. De to forsvarsgrenene hadde eksistert side om side siden 1905, og med røtter tilbake til dansketiden hadde de ingen problemer med sin eksistensberettigelse. Den yngste forsvarsgrenen, Luftforsvaret, hadde derimot hverken lange tradisjoner eller noen førkrigsordning å falle tilbake på. For å sikre en organisatorisk legitimitet ble det derfor særdeles viktig for flyvåpenets ledelse å understreke den betydning luftstridskreftene, eller luftmakten, hadde hatt både taktisk og strategisk under andre verdenskrig.

I løpet av mellomkrigstida hadde det vokst fram to konkurrerende skoleretninger for bruk av luftmakt. Den ene, i Norge kjent som *kooperasjonslinjen*, forfektet flystyrkenes underordnede rolle. Tilhengerne av denne retningen hevdet at luftmilitære styrker best kunne utnyttes ved taktisk samvirke med hær- og marinestyrker. Flyene skulle støtte sjøkrigen og landkrigen ved rekognosering, bombing og jagerflyoperasjoner. I Tyskland ble dette konseptet kjent under navnet *Blitzkrieg*. Det ble blant annet brukt under felttogene i Polen høsten 1939 og i Norge våren 1940.

Den andre retningen, ofte omtalt som *selvstendighetslinjen* eller strategisk bombing, påpekte luftmaktens selvstendige karakter ved at den

kunne frata fienden evne og vilje til å føre krig. Tilhengerne av denne linjen framhevet flystyrkenes strategiske betydning og hevdet at luftmakt ville være avgjørende for utfallet i framtidige konflikter. De viktigste selvstendige luftoperasjoner omfattet bombeangrep på fiendens kjerneområder, altså strategisk bombing, samt forsvar mot fiendens bombefly ved jager- og bombeflyoperasjoner. Ifølge de mest ytterliggående tilhengerne av denne linjen, måtte konsekvensen av dette bli at hær og marine ble underordnet flyvåpenet.

Den strategiske bombeflydoktrinen bygget på erfaringene fra første verdenskrig. Utviklingen under første verdenskrig gikk fra rekognosering og observasjon av artilleri ved krigsstart, til allerede i 1916 å inkludere bombefly og jagerfly. Det ble dermed en taktisk nødvendighet å etablere lokalt luftherredømme over slagfeltet for å kunne utføre offensive bakkeoperasjoner. Samtidig var artilleriet blitt avhengig av rekognoseringsfly for å oppdage fiendtlige mål, og det førte til unøyaktig kanonild hvis observasjonsflyene ikke kunne operere fritt.

Ettersom flygerne kunne observere fiendens disposisjoner nokså fritt bak hans linjer, var det også klart at de kunne bruke våpen på samme sted. Dette var, som den svenske militærhistorikeren Alf W. Johansson har sagt det, frøet til det som skulle bli strategisk bombing. Man spekulerte på om bombeflyene kunne tilføre krigen en ny dimensjon. Første verdenskrig ga på ingen måte noe entydig svar på dette, selv om begge krigførende sider skaffet seg betydelig erfaring i bombing av fiendens byer og industri. I 1915 hadde tyskerne startet en operasjon med bombing fra luftskip over London og andre britiske byer. I løpet av to år ble det utført 220 angrepsbølger med zeppelinere over Storbritannia. 175 tonn bomber ble droppet og over 500 briter ble drept. De materielle skadene var likevel relativt små. Dette, sammen med betydelige tyske tap, gjorde at den tyske krigsledelsen konkluderte med at operasjonene ikke var kostnadseffektive, og de besluttet å stanse bombing fra luftskip. Troen på strategisk bombing var likevel fortsatt såpass sterk at tyskerne i 1917 bestemte seg for å ta opp igjen bombing av britiske byer, denne gangen med tunge bombefly av typen Gotha G4. De fløy i formasjoner på opptil

100 fly og sammen med en marineblokade skulle dette tvinge Storbritannia ut av krigen. Heller ikke denne kampanjen var vellykket sett fra tysk side. De ressurser som gikk med til bygging og vedlikehold av de tyske bombeflyene, sto ikke i forhold til de relativt små skadene som ble påført britene. I mai 1918 konkluderte tyskerne med at strategisk bombing var feil bruk av ressursene, og de avbrøt sin bombekampanje mot britiske byer. De tyske flystyrkene ble deretter utviklet for taktisk støtte av bakkekrigen med gode resultater.

Selv om de tyske bombeangrepene ikke fikk noen avgjørende virkning for utfallet av krigen, så ble de likevel skjellsettende. De viste at fienden kunne nå sivilbefolkningen langt bak frontlinjene. Dette var skremmende. Britene svarte med å opprette flyvåpenet som en selvstendig forsvarsgren med oppgave å forsvare hjemlandet og rette gjengjeldelsesangrep mot Tyskland. General Hugh Trenchard fikk våren 1918 oppgaven med å bygge opp det britiske flyvåpenet, RAF. Kamphandlingene var imidlertid over før effekten av strategisk bombing kunne verifiseres ytterligere. Frøet var likevel sådd, og med bakgrunn i disse erfaringene skulle en ny krigslære vokse fram: den strategiske bombeflydoktrinen.

## Douhet

Rundt første verdenskrig hadde Italia en dominerende rolle både i utviklingen av militær flyging og luftmaktsteori. Dette skyldtes delvis at Italia var tidlig ute med å bruke fly i militær sammenheng. Allerede i 1911-12, under krigen mot tyrkerne, hadde italienerne i stadig økende grad brukt fly. Men framfor alt skyldtes det deres vektlegging av offensive luftoperasjoner, først og fremst bombeoperasjoner.

To italienere trer tydelig fram i denne perioden. Den ene var flyprodusenten grev Gianni Caproni som er blitt kalt bombeflyets far. Den andre var general Giulio Douhet som vanligvis blir gitt æren av å være den strategiske bombekampanjens første profet. Douhets hovedverk, *Il Dominio dell'aria* (Herredømme i luften) ble utgitt i 1921.<sup>6</sup>

Douhet rettet fokus mot flyvåpenets strategiske rolle. Hans

grunntanke var at bruk av flystyrker ville åpne for muligheten til å nå bak fiendens frontlinje uten å måtte bryte gjennom den.<sup>7</sup> Flyene kunne ganske enkelt overfly fiendens befestninger, og rette direkte angrep mot vitale sivile og militære mål. Dette skulle ødelegge selve grunnlaget for fiendens evne og vilje til å føre krig. Seierherren i en framtidig krig ville være den part som først lykkes med å gjennomføre et massivt bombeangrep mot sin motstander. Forutsetningen for slike angrep var det Douhet kalte luftherredømme. Med det mente han evnen til å kunne nekte sin fiende å fly, samtidig som en selv opprettholdt kapasitet til å utføre luftoperasjoner. Dette var mulig ved å angripe fiendens fly i lufta og på bakken, samt ved å bombe flyindustri og støtteapparat. Det flyet som var best egnet til å vinne luftherredømme, var derfor bombeflyene. Men samtidig var disse lite egnet til luftkamp. Jagerfly var nødvendig for å føre kampen mot fiendens fly i lufta slik at bombeflyene skulle kunne gjennomføre sine oppdrag. Ideelt sett skulle flystyrkene derfor settes opp slik at de hadde maksimal bombekapasitet og evne til nedkjemping av fiendens fly i luftkamp. Tilkjempelse av luftherredømme ville føre til seier i krigen, mens tap i lufta ville bety nederlag og en fredsavtale på fiendens vilkår. Staten måtte derfor bygge opp sitt nasjonale forsvar slik at det kunne oppnå luftherredømme.

Douhet poengterte sterkt at luftherredømme kun var oppnåelig ved et tilstrekkelig stort flyvåpen som var organisert som en selvstendig forsvarsgren, fri for alle bånd til hær og marine. Hvis ikke ville det være fare for at flystyrkene kunne bli brukt til rene støtteoppdrag i overflatekampen. Det ville underminere evnen til å kjempe om luftherredømme, og kunne føre til at fienden vant luftkampen og dermed krigen. Douhets argumentasjon for å opprette et selvstendig flyvåpen utelukket ikke fly til de andre forsvarsgrenene. Ved behov kunne hæren og marinen opprette flyavdelinger til bruk i sjøkrigen og landkrigen. Douhets poeng var at flyavdelingene måtte holdes klart adskilt organisatorisk og kommandomessig.

Selv om første verdenskrig på ingen måte ble avgjort ved strategisk bombing, hadde det imidlertid vist seg at hverken hær eller marine

kunne framtvinge en rask avgjørelse av krigen. Dette ble Douhets viktigste argument for en storstilt satsing på bombeflyvåpen. Både hær og marine var uegnet til offensiv handling, hevdet Douhet, og de kunne etter hans oppfatning benyttes best defensivt ved at de oppholdt fiendens militære styrker. Konsekvensen av dette ble for det første at flyvåpenet måtte få en strategisk offensiv rolle. Fristilling fra de andre forsvarsgrenene var nødvendig for å sikre en målrettet bruk av flystyrkene. Taktiske luftoperasjoner i form av støtte til hær og marine, var etter Douhets lære feilbruk av ressursene til det selvstendige flyvåpenet. For det andre ville dette bety at flyvåpenet måtte bli den dominerende forsvarsgren ettersom det var det eneste våpenet som kunne sikre en rask seier. Ut fra dette formet Douhet sitt slagord om defensiv til lands og sjøs, offensiv i luften.

For et lands militærvesen ville en oppfølging av Douhets krigslære få flere organisatoriske konsekvenser. For det først måtte landet ha flystyrker med kapasitet til å rette offensive bombeangrep mot fiendens kjerneområder for å kunne avgjøre en krig hurtig. Bombefly skulle tvinge fram en kapitulasjon uten de store tap som var forbundet med en utmattelseskrig. For det andre måtte flyvåpenet ha kapasitet til å opprette og holde kontroll i luftrommet ettersom luftherredømme var en forutsetning for effektiv strategisk bombing. For det tredje måtte flystyrkene være under sentralisert kontroll av en uavhengig organisasjon for å kunne oppnå luftherredømme og anvende bombeflyene effektivt. Flyvåpenet skulle imidlertid ikke bare være en selvstendig forsvarsgren, men også utgjøre tyngdepunktet i et lands militære forsvar.

Douhets betoning av flyvåpenet som det eneste våpen som raskt kunne sikre seier i krig, oppildnet tilhengerne av selvstendige flyvåpen, samtidig som det også utfordret de etablerte forsvarsgrenene. En vanlig innvending var at erfaringene fra første verdenskrig talte imot Douhets profetier om luftmakt som krigsavgjørende verktøy. Spesielt var tyske analyser negative til strategisk bombing. Dette førte til at tyskerne utviklet et konsept som særlig la vekt på å utvikle flyvåpenet som et instrument i landkrigen.

Douhets hovedverk ble oversatt til tysk på slutten av 20-tallet, og deler av hans arbeider ble også oversatt til engelsk før hans død i 1930, og noe senere til fransk. Douhets innflytelse over utviklingen i USA og Storbritannia er usikker, men antagelig var hans teorier en viktig inspirasjonskilde. I flere land, deriblant Tyskland, Italia, Storbritannia, Sverige og Finland, ble flyvåpenet opprettet som selvstendig forsvarsgren i mellomkrigstida. Dette skjedde ikke i Norge. Årsakene til det skal vi i det følgende søke å klarlegge ved å følge den norske debatten om flystyrkenes oppgaver og organisasjon i mellomkrigstida, som var preget av en til dels sterk meningsbryting om flyenes rolle i landets forsvar. I hvilken grad var Douhets tanker kjent i det norske luftmilitære miljøet, og i den grad de var kjent, hvilken betydning hadde de for norsk luftmilitær tenkning?

## Norsk debatt om luftmaktens posisjon

Marineløytnant Hans Dons foretok i 1912 den første kjente militære flygning over Norge. Den kom i stand etter at det ryktes at en svensk flyger ville bombe Moss og Horten med appelsiner i juni 1912. For å komme svensken i forkjøpet, startet mannskapet på undervannsbåten *Kobben* en innsamlingsaksjon, som resulterte i innkjøp av et fly og trening av en flyger. Reaksjonen på denne nokså vennskapelige trusselen fra Sverige, var spiren til den militære flygningen i Norge.

Hæren og marinen bygget etterhvert opp hver sitt flyvåpen, og allerede i 1913 ble det utarbeidet en organisasjonsplan for flystyrkene. Både de militære myndigheter og de aktive flygerne uttalte seg til støtte for to separate flyvåpen. Etter deres syn var oppgavene så forskjellige at utviklingen ville gå i retning av stadig større forskjell mellom sjø- og landfly. Forsvarsdepartementet fulgte rådet og konkluderte at: "*de nævnte etaters flyvevæsen med hensyn til opsætning, etablissementer m.v. holdes helt adskilt.*"<sup>8</sup>

FD forandret imidlertid oppfatning. Allerede i 1916 gikk departementet inn for et felles flyvåpen for hær og marine.<sup>9</sup> Stortingets

militærkomite fikk saken utsatt til neste budsjettperiode, og spørsmålet ble senere overlatt til Forsvarskommisjonen av 1920 (FK 20). I sin innstilling foreslo også FK 20 en felles ledelse av de militære flystyrkene og opprettelse av flyvåpenet som egen forsvarsgren. Argumentasjonen var at selv om det innen flystyrkene måtte være en viss spesialisering, så talte økonomiske og tekniske grunner for en sammenslåing. Forslaget førte imidlertid ikke til noen forandring. Fra 1913 til 1935 var organisasjonsspørsmålet til den militære flyvirksomhet tema i minst 35 utredninger av ulike slag, uten at det kom til noen vesentlig forandring. Hæren og marinen hadde fortsatt hvert sitt "flyvevesen".

Flere artikler og leserinnlegg fra midten av 1920-tallet tyder på at de tidligere omtalte luftmaktsteoriene var kjent også i det lille norske forsvarsmiljøet. Det oppstod etterhvert en debatt, særlig i Norsk Militært Tidsskrift (NMT) om hvilke oppgaver flyvåpenet skulle utføre, og hvilken prioritet det skulle ha i forhold til hær og marine. General C. B. Rud hevdet i en artikkel i tidsskriftet Samtiden i 1925 at utviklingen av luftstridskreftene etter første verdenskrig sannsynligvis ville revolusjonere krigførselen fordi flystyrker allerede noen timer etter krigsutbruddet ville være " ... i fuld virksomhet og sprede ødelæggelse langt ind over fiendens omraade. De retter da først og fremst naturligvis sine angrep paa landets militære kraftkilder d.v.s. dets flyvestationer, flyvemaskinfabriker, flaatestationer, arsenaler, depoter, fabrikker og verksteder, jernbaneknutepunkt og byer o.s.v., og opnaar derved allerede fra krigens begynnelse at lamslaa folkets forsvarsvilje." Dette måtte, etter artikkelforfatterens syn, få betydning for det norske forsvaret. Hæren ville riktignok fortsatt være den viktigste forsvarsgrenen, men luftforsvaret ville få en langt viktigere oppgave enn tidligere antatt. Flyvåpenet måtte derfor prioriteres på linje med marinen. Dette ligner i stor grad på de tanker og ideer Douhet hadde uttrykt. Konklusjonen om Hærens posisjon var riktignok forskjellig, men noe annet ville vel ikke sømme seg for en hærgeneral.

Også innad i hærens flygerkorps var det debatt. Denne dreide seg



mest om hvilke roller flyene skulle utføre. Premierløytnant Harald Normanns holdninger på 20-tallet kan plasseres innenfor kooperasjonslinjen. I en artikkel i NMT hevdet han at den viktigste oppgaven for hærens flyvåpen var å sikre opplysninger. Til dette krevdes det speiderfly. I tillegg ville det bli behov for jagerfly til å beskytte speiderflyene. Flystyrkene måtte etter Normanns syn deles opp i små enheter og underlegges den lokale hærsjefen.<sup>10</sup>

Premierøytnant Birger F. Motzfeldt gikk imot Normanns tanker og hevdet at jagerflyet måtte være ryggraden i ethvert flyvåpen. Jagerflyoperasjoner for nedskyting av fiendens bombefly, speiderfly og stormfly (angrepsfly) var den viktigste oppgaven. Som den andre oppgaven kom sikring av egne fly. Riktig prioritering, hevdet Motzfeldt, krevde en sentralisert ledelse av flystyrkene. Motzfeldts argumentasjon minnet om Douhet, men Motzfeldt konkluderte med at hovedvekten i organisasjonen måtte legges på jagerfly og ikke på bombefly.<sup>11</sup> I et motinnlegg stod Normann fast ved sitt syn, og hevdet at den viktigste oppgaven "*for vårt lille flyevåben foreløbig ville være å skaffe armeen opplysninger.*"<sup>12</sup> Til tross for uenigheten var begge tilhengere av et selvstendig flyvåpen. Normann ut fra rasjonaliseringshensyn og Motzfeldt ut fra operative hensyn.<sup>13</sup>

På midten av 30-tallet fikk debatten et nytt fokus. Stormaktenes oppbygging av strategiske bombeflystyrker reiste spørsmålet om hvordan man best kunne forsvare seg mot denne tilsynelatende formidable trussel. Kaptein Erling Munthe Dahl argumenterte sterkt for at flyvåpnene og luftvernartilleriet skulle samles i én forsvarsgren - Luftforsvaret - for å kunne oppnå et effektivt forsvar mot "*den stadig voksende fare for bombeangrep mot landets vitale punkter.*"<sup>14</sup> Munthe Dahl anbefalte mottiltak av både defensiv og offensiv karakter. De defensive var luftforsvar over eget territorium med jagerfly og luftvernartilleri, samt tiltak som mørkelegging for å minske angrepenes virkning. De offensive mottiltak var å hindre at bombeangrepene kunne iverksettes ved angrep mot fiendens flyplasser. Munthe Dahl hevdet videre at utviklingen gikk i retning av stadig større vekt på offensive tiltak, siden bombeflyene var

svært vanskelige å stoppe når de først hadde tatt av. Munthe Dahls argumentasjon var som klippet ut fra Douhets bok.

Også løytnant Jens Hertzberg støttet dette synet, med henvisning til erfaringene fra krigen i Kina. Han argumenterte imidlertid for at Norge snarest måtte skaffe seg bombeflyavdelinger med tidsmessig materiell og vel øvede besetninger. Videre hevdet han at flyplassnettene måtte bygges ut for å kunne gi en mindre sårbar basering av flyavdelingene. Endelig påpekte Hertzberg at det var nødvendig med en overordnet luftmilitær ledelse med evne og vilje til å sette inn flyavdelinger ettersom situasjonen krevde det.<sup>15</sup>

Det er viktig å ha klart for seg vanskelighetene forbundet med lokalisering og avskjæring av fly i lufta når en skal vurdere mellomkrigstidas vektlegging av bombefly i kontraluftrollen. Det var mangel på elektroniske hjelpemidler som radar og radio for varsling av luftangrep og til sentralisert kontroll av jagerflyene. Dette styrket de offensive våpen. Defensive jagerfly var da henvist til å ligge i venteposisjon i lufta med den slitasje det medførte på utstyr og personell. Eller de kunne vente på bakken til bombeflyene dukket opp, men da kunne det være for sent fordi angrepet allerede var igang. Samtidig manglet jagerflyene motorkraft til å klatre raskt opp til bombeflyenes høyde, og de manglet det hastighetsoverskudd som måtte til for å avskjære og ødelegge dem.

## Luftforsvarsutredningen

I 1937 ble det i Norsk Militært Tidsskrift argumentert for å utarbeide en egen doktrine for bruk av luftmakt. Inspirasjonskilden var boka *Air Strategy* skrevet i Storbritannia av den russiske eksilgeneralen N.N. Golovine. Generalen hevdet at ikke noe land ukritisk kunne følge den italienske flygeneralen Guilio Douhets teorier, men at det tvert om var nødvendig for hvert land å: *"studere sine spesielle forhold hvad luftkrig angår, da disse er så vidt forskjellige på de forskjellige steder. Som følge derav må ethvert land utvikle sin egen Air Doctrine."*<sup>16</sup>

På dette tidspunktet var en luftmilitær studie allerede i gang i Generalstaben. På oppdrag fra Forsvarsdepartementet hadde oberst Otto Ruge høsten 1936 startet arbeidet med den såkalte luftforsvarsutredningen. Syv offiserer fra hærens og marinens flyvåpen deltok i stabsarbeidet som varte i knappe tre måneder. Foranledningen til Ruges utredning var et felles skriv til FD fra Kommanderende General og Kommanderende Admiral høsten 1935. De øverste militære lederne hevdet at "*Norges luftstrategiske stilling var blitt vesentlig endret*" på grunn av stormaktenes anskaffelser av store antall langtrekkende bombefly.<sup>17</sup> Trusselen fra strategiske bombefly var blitt en realitet som landets politiske og militære ledelse måtte forholde seg til. Spørsmålet de ønsket utredet var hvordan Norge best skulle ordne sine flystyrker for å kunne forsvare seg mot den nye trusselen som de tunge, langtrekkende bombeflyene representerte. De viste til at tendensen i Europa gikk i retning av å gjøre flyvåpenet til et selvstendig ledd i forsvaret, likestilt med hær og marine.

Ruges oppdrag var å foreskrive en resept for hvordan en kunne forsvare seg mot den nye og reelle trusselen som strategisk bombing representerte. Ruges analyse tok utgangspunkt i at Norge i tilfelle storkrig i Europa skulle forholde seg nøytral. Luftforsvaret skulle i første omgang bidra til å hevde norsk nøytralitet. Skulle en krigførende legge press på Norge ved luftangrep eller trussel om luftangrep ut fra flybaser i vår nærhet (Nord-Jylland, Nord-Finland, Nord-Russland), ville det beste motmiddel etter Ruges syn være "*selv å angripe hans basis for hans luftkrefter og dermed svekke disse*". Skulle angrepet rettes fra baser lenger unna, ville Norge ikke ha tilstrekkelige ressurser til å påføre angriperen nevneverdig skade. Ruges anbefaling i dette tilfellet var "*å åpne våre havner og flyveplasser for hans motstanderes stridskrefter*." Samtidig påpekte Ruge at Norge, som alle andre stater, måtte bygge opp et luftforsvar bestående av jagerfly og luftvernartilleri for punktforsvar av de aller viktigste objekt. I tillegg måtte det også inngå passive forsvarsformer som luftvarsling, mørkelegging og sivilt luftvern.

Luftforsvarsutredningen av 1936 var altså sterkt preget av Douhets

teorier om strategisk bombing. Det ble erkjent at Douhets teorier hadde en helt avgjørende betydning for flyvåpenets utvikling, først i Italia og deretter hos de øvrige stormakter. Samtidig ble Douhets teorier karakterisert som for ensidige til å bli akseptert helt og holdent. De europeiske stormaktenes opprustning med langtrekkende bombefly ble oppfattet som en eksplisitt trussel, og utredningen konkluderte med at Norge måtte bygge opp flyvåpenet som en selvstendig forsvarsgren. Hovedoppgaven skulle være luftforsvarsoperasjoner, offensive og defensive, først og fremst mot strategiske bombefly. Utredningen understreket samtidig at norsk luftmilitær makt alene ikke kunne dekke alle eventualiteter. Ved å true med represalier og å slutte landet til angriperens motstandere, skulle stormaktene avskrekkes. De skulle på forhånd være innforstått med at det ville bli ulønnsomt å utføre et luftangrep på Norge.

Støtten til Ruge var ikke unison innad i Forsvaret. Marinen gikk imot forslaget av frykt for at det flyvåpenet Ruge skisserte ville bli så kostbart å bygge opp at det ville bli lite igjen til Marinen. Kommanderende admiral var dessuten av den oppfatning at hovedtrusselen fremdeles var en invasjon over sjøen. Et effektivt forsvar ville derfor være avhengig av et samarbeid mellom fly- og sjøstyrker. For å få til det måtte pilotene ha store kunnskaper om sjøoperasjoner, noe de bare kunne få som en integrert del av Marinen. Marinen hadde dermed sin egen doktrine for bruk av luftmakt, tuftet på prinsippet om flystyrkenes underordnede rolle.

Ruges anbefalinger ble ikke fulgt opp av myndighetene.

Forsvarsministeren la vekt på at den trange økonomiske situasjonen gjorde det umulig å følge opp Ruges forslag. Stortinget ville heller ikke foreta en såpass omfattende organisasjonsendring.<sup>18</sup> Norge hadde derfor fortsatt to flyvåpen som var underlagt henholdsvis Kommanderende general og Kommanderende admiral. Dette hadde til følge at det norske luftmilitære forsvaret manglet en enhetlig doktrine. Flere konkurrerende doktriner for bruk av luftmakt førte til en spredning av ressursene til mange oppgaver. Med de knappe bevilgningene som var til rådighet medvirket til at det gikk svært sakte med å opprette et aktivt luftforsvar i

Norge. Den lille framgang som var å spore skjedde i hærens flyvåpen.

Etter at Stortinget hadde avvist Luftforsvarsutredningen var det klart at flyvåpenet ikke ville oppnå selvstendig status med det første.

Generalstaben tok initiativ til å sette opp et bestemmelsesverk for framtidig utnyttelse av Hærens fly. Arbeidet var ledet av kaptein Bjarne Øen, men doktrinen var preget av en ung offiser i Generalstaben, løytnant Jens Hertzberg. Hertzberg hadde også vært sekretær i arbeidet med Luftforsvarsutredningen. Dette arbeidet resulterte i at hærens flyvåpen i 1938 utga doktrinedokumentet *Lærebok i lufttaktikk for Hærens flyvevåpen*.

Det finnes henvisninger både til Douhet og støtte til Ruges vurderinger i direktivet. Øens bok viste til Douhets idé om at luftstridskreftene måtte brukes til angrep, mens hær og flåte måtte overta forsvaret. Det kan synes som om det norske miljøet særlig var påvirket av Douhets teorier om strategisk bombing. Vi kan likevel ane en reservasjon fra Øens side med hensyn til holdbarheten i Douhets læresetninger. Øen understreket at de hadde et teoretisk fundament, og at de ikke var skikkelig utprøvd i krig. Krigene i Kina, Etiopia og Spania tydet etter Øens syn på at bombing under visse forutsetninger kunne ha avgjørende virkning, men flystyrkene som var brukt var for små til at en kunne trekke sikre konklusjoner om materiell og moralsk virkning mot mål som ble forsvart med moderne våpen. Selv om Øen la hovedvekten på offensiven i form av bombeangrep, så hevdet han at det ville være behov for tre forskjellige flytyper i et selvstendig, strategisk flyvåpen: bombefly - for å angripe fiendens krigsmakt og hjemland, jagerfly - for å sikre egen og hindre fiendtlig flyvirksomhet, og speiderfly - til strategisk oppklaring og overvåkning av fiendens flybaser. Kjernen i et selvstendig flyvåpen ville etter Øens syn være bombeflyet fordi: *“Bombeflyvåpenet er ikke bare et virksomt våpen for angriperen, men det er i like høy grad forsvarerens beste middel til å verge sig mot fiendens luftstridskrefter.”* Øen tilla også flyvåpenet en avskrekkende rolle. Det kunne, hevdet han, i mange tilfeller hindre et angrep bare ved sin eksistens ved at hele angrepsforetagendet ble vurdert så kostbart at det ble av tvilsom verdi for angriperen.

Det var dermed to hovedgrunner bak Øens anbefaling til et selvstendig luftforsvar bygd opp omkring bombeflyet. For det første at angrep mot fiendens utgangspunkt var det beste forsvar mot den nye revolusjonerende fare som strategisk bombing medførte for Norge. Å etablere et sterkt luftforsvar kunne dessuten i seg selv være nok til å avskrekke en potensiell angriper. Til tross for at det skinner gjennom at Øen var "bombemann", inneholder *Lærebok i Lufttaktikk* lange kapitler om bruk av fly til taktisk støtte av bakkeoperasjoner. Det kan tyde på at Øen hadde stor innsikt i alle typer luftoperasjoner, og det bygger opp under hans ry som lojal offiser. Stortingets avgjørelse om at landet fortsatt skulle ha bare to forsvarsgrener var styrende for Øens førkrigsdoktrine.

Kooperasjonslinjen fant altså særlig støtte i marinekretser i Norge, men også i hæren var det en tendens til å støtte denne linjen.<sup>19</sup> Marinens talsmenn var de som sterkest kjempet for å beholde marinens flyvåpen. Det kan synes som motstanden mot å slå marinens flyvåpen sammen med den øvrige militære flyvirksomhet både var operativt og økonomisk motivert. Marinen var interessert i å bevare kontrollen over de maritime flystyrkene først og fremst for å kunne sette inn styrkene der de etter marinens syn best kunne støtte marinestrategien og sjøkrigen. Men i tillegg gikk Kommanderende admiral mot å etablere et selvstendig flyvåpen, fordi en tredje forsvarsgren sannsynligvis ville føre til reduserte budsjetter for hæren og marinen, siden de samlede forsvarsbevilgninger ikke ville øke.<sup>20</sup>

Visse ting tyder imidlertid på at det før krigsutbruddet var en omvurdering på gang innen flymiljøet når det gjaldt fordelingen mellom bombefly og jagerfly. Kaptein Øivind Øi viste til erfaringene fra borgerkrigen i Spania, og etter hans syn var jagerfly og luftvern farligere motstandere for bombetoktene enn det man før hadde regnet med. Samtidig hadde det vist seg at bombing i stor målestokk, spesielt om natta, var forbundet med store vanskeligheter i utførelsen. I tillegg kunne det stilles spørsmål til om terrorbombingen virket mot sin hensikt, ved at den i stedet for panikk og oppløsning førte til desperat forbitrelse og vilje til

å holde ut.<sup>21</sup> Norske flygere hadde dessuten vært observatører på en luftmilitær øvelse i Storbritannia sommeren 1938. Under øvelsen fikk de demonstrert kapasiteten til et komplett luftforsvarsystem. Luftvarsling, kontinuerlig oppdatering av situasjonskart og samband mellom bakke og fly var ingredienser som gjorde lokalisering og avskjæring mulig. Radar som deteksjonsmiddel nevnes ikke i artikkelen. Det er derfor uvisst om nordmennene var klar over de muligheter den innebar. Utviklingen av radar sammen med en kraftig forbedring av motorytelsene til jagerflyene var nødvendig for at det skulle komme et reelt alternativ til den offensive luftforsvarsdoktrinen.

Douhets doktrine var avhengig av en forutseende ledelse med vilje, evne og mot til å slå til mot en mulig fiende. Sett i samtidas lys ville det være umulig for en nøytral stat som Norge å følge Douhets krav til offensiv handling før en krigserklæring. Det Ruge gjorde var derfor å sette Douhets læresetninger inn i en norsk sammenheng, tilpasset norsk utenrikspolitikk. Når Ruges luftmilitære doktrine likevel ikke oppnådde politisk aksept, så hadde det både politiske og organisatoriske årsaker. Politikerne fant det for dyrt å bygge opp et slagkraftig selvstendig luftforsvar. Samtidig arbeidet marinen sterkt imot opprettelsen av en tredje forsvarsgren av frykt for mindre penger til egen organisasjon. I sum førte dette til fortsatt satsning på en organisasjonsmodell hvor flyvåpnene var underlagt henholdsvis hær og marine. Det betydde imidlertid ikke at landet var uten luftforsvar. Hærens flyvåpen ble gitt ansvaret for defensive kontraluftoperasjoner, og krigshandlingene ute i Europa gjorde det politisk akseptabelt å plassere omfattende bestillinger av jagerfly til luftforsvaret vinteren 1939/40. Våpenbestillingene kunne ha gitt Norge en betydelig kapasitet til både luftforsvar og til luftstøtte for marinens og hærens operasjoner. Beslutningen om å anskaffe flere fly ble imidlertid fattet for sent. Vi kan derfor bare spekulere om en gjennomføring av Ruges anbefalinger allerede fra 1937 ville vært tilstrekkelig til å avskrekke eller kvele det tyske angrepet på Norge 9. april 1940.

## Luftoperative erfaringer fra det tyske angrepet 9. april

Historikeren Olav Riste har hevdet at det tyske angrepet på Norge 9. april 1940 bygget på strategisk og taktisk overraskelse, der tysk luftmakt var helt avgjørende for utfallet.<sup>22</sup> Norge møtte det tyske angrepet 9. april med håpløst få og foreldete flystyrker. Den styrken som tok opp kampen mot Luftwaffe, var en avdeling fra Fornebu som var oppsatt med sju gamle Gloster Gladiator jagerfly. I løpet av formiddagen 9. april var disse satt ut av spill. Heller ikke Caproni-bomberne på Sola ga noe positivt bidrag i invasjonforsvaret. Dermed lå Sør-Norge åpent, og tyskerne oppnådde luftherredømme i løpet av en halv dag. Det norske luftforsvaret hadde vist seg å være en illusjon.

Forhåpningene til at Norge stod under beskyttelse av den britiske flåten, som var en hovedpillar i norsk sikkerhetspolitikk, viste seg å være overdrevne. Ikke fordi britene manglet vilje til å sette makt inn for å få kontroll over Norge, men fordi Royal Navy viste seg ikke å ha evne til det etter at tyskerne hadde fått fotfeste i Norge. Igjen viste Luftwaffe seg å bli tungen på vektskålen.<sup>23</sup> Winston Churchill, som på dette tidspunktet var marineminister, hevdet at det tyske angrepet var et strategisk feilgrep fra Hitlers side, da tyskerne ville måtte transportere nødvendige forsyninger til Norge over sjøområder som kunne nås av de overlegent større britiske sjøstridskrefter. Det kunne synes som om Hitler var ferdig. Etter de gamle reglene skulle han også vært det, men de gamle reglene var ugyldiggjort av luftmakt. De britiske flåteenhetene måtte raskt trekke seg tilbake fra Kattegat og Skagerrak for å unngå Luftwaffe, som kunne operere utenfor rekkevidde av de britiske jagerflystyrkene. Tyskernes bruk av luftmakt gjorde at de behersket luftrommet over kanalene og Skagerrak. Området mellom Tyskland og Norge ble gjort til tyske korridorer for nærmest uhindret frakt av personell og materiell, både til sjøs og i luften. Dermed var det klart for britene at Royal Navy ikke fritt kunne operere i farvann hvor Luftwaffe hadde luftherredømme med landbaserte fly.

Nord-Norge ble, som general Ruge uttrykte det, selve kontraprøven på



luftmaktens rolle. På Narvik-avsnittet måtte tyskerne i starten kjempe uten dekke av egne luftstyrker, mens både norske og britiske fly opererte i området. De norske styrkene kjempet med hell fram til juni 1940, da Narvik ble oppgitt. Årsaken til at britene valgte å evakuere tilsynelatende like før en stor seier i Narvik, er vanligvis blitt tillagt utviklingen på kontinentet.

Det er imidlertid også verdt å merke seg at luftsituasjonen var i ferd med å forandre seg til fordel for tyskerne i begynnelsen av juni. Luftwaffe hadde da fått tid til å opprette flybaser i Norge som ga kampflyene rekkevidde opp til Narvik. I denne sammenhengen spilte tyskernes bruk av Værnes flyplass en hovedrolle. Værnes ble okkupert allerede 9. april, og tyskerne startet nesten umiddelbart å bygge ut flyplassen med norsk arbeidskraft, slik at den kunne tjene som utgangspunkt for projisering av tysk luftmakt nordover.

De norske styrkene oppga kampen innenlands, og restene av hærens og marinens flyvåpen dro til England sommeren 1940. Dermed var landet okkupert av fremmede styrker. Nøytralitetsdoktrinen, selve fundamentet for forsvars- og utenrikspolitikken, hadde spilt fallitt. Statsminister Johan Nygaardsvold ga britene skylda for det militære nederlaget, og hevdet at *"vi hadde trodd at England i sin egen interesse ville ha gjort hva gjøres kunne for å kaste tyskerne ut av Norge."*<sup>24</sup> Andre har gitt politikerne generelt, og Arbeiderpartiet spesielt, skylda for at det norske forsvaret var så dårlig forberedt. Samtidig er det blitt påpekt at Norge i mellomkrigstida var utsatt for *"en dyptgående økonomisk krise med vedvarende høy arbeidsløshet som disponerte for en prioritering av sosialutgiftene fremfor forsvarsutgiftene."*<sup>25</sup>

Erfaringene fra denne mislykkede allierte operasjonen ble systematisk analysert og bearbeidet av britene for å trekke lærdom for senere operasjoner. Rapporter i flyvåpenets arkiv tyder på at konklusjonene fra dette arbeidet også ble gjort tilgjengelige for Norge. RAFs slutning var at: *"Air power had, in fact, won the Campaign for the Germans."*<sup>26</sup> Årsaken var etter britenes syn at tyskerne hadde brukt luftherredømme i en strategisk rolle. Luftoverlegenheten hadde mer enn kompensert for tysk

underlegenhet i marinstyrker. Luftwaffes operasjoner gjorde at tyskerne kunne understøtte sine styrker i Norge sjøveien. De gjorde det videre umulig for de britiske styrkene å få skikkelig fotfeste i Midt-Norge, og endelig gjorde de operasjonene i Nord-Norge vanskeligere etterhvert som tyskerne bygde ut egne flybaser i landet. Også den amerikanske flyprodusenten Alexander Seversky tok Weserübung til inntekt for sin synspunkter: "*Many and complex factors entered into the clean-cut German triumph in Norway. But the basic factor was air supremacy.*"<sup>27</sup>

## Oppsummering

De nye luftmaktsteoriene som ble utviklet i mellomkrigstida påpekte at den militærteknologiske utviklingen åpnet for strategisk overraskelse av hittil ukjent karakter. Kun et fåtall norske offiserer var noenlunde klar over utviklingen som var på gang. I militærfaglige analyser påpekte de at Storbritannia, Tyskland og Sovjetunionen bygde opp flystyrker, der de tunge bombeflyene kunne få en sentral rolle i et strategisk overfall på Norge. Det ble også understreket at verdien av baser på norsk område antagelig ville bli stadig større som en følge av den teknologiske utviklingen på det luftmilitære område. Otto Ruge var en av de som ga uttrykk for en forståelse av den fare som truet.

Det er imidlertid vanskelig å etterspore noen virkning av disse militære analysene. Hverken den militære eller politiske ledelse maktet å ta til seg den militærteknologiske utviklingen. De ansvarlige politikerne tidlig på 30-tallet hadde liten vilje til å bygge opp et effektivt og kostbart forsvar, selv om en kan ane en holdningsendring mot slutten av tiåret med økt oppslutning om Forsvaret, spesielt fra Arbeiderpartiets side. Et stort antall nye fly ble bestilt. Det var imidlertid for sent. Forsvaret, som hadde vært neglisjert i mange år, kunne ikke restaureres og bygges ut på kort sikt. Ut av dette kom lærdommen om at forsvarsoppbygging er en møysommelig prosess som ikke kan improviseres. Bevilgninger hjelper lite når bestillingstiden er lang og personellet må utdannes og trenes i

bruk av utstyret før det er mobiliseringsklart.

Om morgenen 9. april kom en formasjon av tyske fly inn over Oslo. Dette var en styrkedemonstrasjon som skulle minske nordmennenes vilje til å ta opp kampen. Tyskerne hadde tidligere på vinteren vist en film for utvalgte norske ledere om virkningene av luftangrep i Polen og Spania. Luftmakt ble også benyttet til transportoppdrag for å frakte fallskjermssoldater til å innta de vitale flyplassene Fornebu og Sola, og til å frakte soldater inn til andre deler av landet. Videre ble Luftwaffe benyttet til å gi lokalt sjøherredømme over Skagerrak og langs norskekysten. Endelig ble Luftwaffe benyttet mot bakkestyrker. Det norske forsvaret som organisasjon var totalt uforberedt på en slik fremgangsmåte, der tyskerne integrerte luftmakt i både land- og sjøoperasjoner.

Nederlaget 9. april skyldes delvis en manglende forståelse fra norsk side overfor den revolusjonerende måten tyskerne kunne føre krig på. Hurtighet og overraskelse, muliggjort ved bruk av luftmakt, er nøkkelord i denne sammenhengen. Kanskje kan det reises tvil om det norske samfunnet var på et høyt nok teknologisk nivå til å ta del i utviklingen som var på gang. Det er heller ingenting som tyder på at det foregikk noen organisert forskning på teknologi med hensyn til militær anvendelse slik Forsvarets Forskningsinstitutt har drevet etter krigen. Nå var ikke dette noe særnorsk fenomen. Hverken Polen med sin store hær eller Frankrike med sin Maginot-linje var forberedt på høyteknologisk krigføring. Også disse landene ble et lett bytte for tyskernes *Blitzkrieg*. Heller ikke ledelsen i Royal Navy var i stand til å forutse virkningene av den teknologiske utviklingen på luftmaktsida, samtidig som den heller ikke tok hensyn til advarslene fra RAF.<sup>28</sup> Det samme gjaldt de britiske hærstyrkene. Sjefen for de britiske styrkene ved Namsos uttrykte; "*this was a campaign for which the book does not cater*".<sup>29</sup>

Luftmakt hadde med dobbel virkning underminert norsk sikkerhetspolitikk. For det første hadde det gitt angriperen fordel ved en ny og hittil ukjent mulighet til strategisk overfall. For det andre var

tysk luftmakt i stand til å nøytralisere britisk sjømakt. Nederlaget våren 1940 satte dype spor, og en kan spore en slags kollektiv skyldfølelse forbundet med 9. april. General Wilhelm Mohr uttrykte det slik i en kronikk i Aftenposten; "*Det er en skjensel at vi lot oss hærta av 11.000 angripere i første fase. Det burde ikke ha skjedd, og behøvde heller ikke ha skjedd. En selvforskyldt skjensel.*"<sup>30</sup> Det skortet imidlertid på militærstrategisk forståelse og politisk evne til å foreta en nødvendig prioritering i tide.

---

# Opprettelsen av Luftforsvaret som selvstendig forsvarsgren

*Det må en gang for alle være fastslått at Flygevåpnets tid som utelukkende et hjelpevåpen for Hær og Flåte er forbi. Den som benekter dette faktum har ingenting lært og ingenting glemt. Ingenting lært av hvad som skjer og ingenting glemt av hvad de før har lært.*

Hjalmar Riiser-Larsen<sup>31</sup>

Planleggingen av etterkrigsforsvaret startet i London allerede tidlig under krigen, og i 1944 ble Luftforsvaret opprettet som selvstendig forsvarsgren ved Kongelig Resolusjon av 10. november. Flyvåpnene hadde imidlertid i praksis operert som en selvstendig forsvarsgren siden opprettelsen av Flyvåpnenes Felleskommando (FFK) 28. mars 1941. Før vedtaket om opprettelsen av Luftforsvaret, var tre utvalg blitt nedsatt for å utrede spørsmålet om flyvåpnene.

Det første var det såkalte Utvalg nr. 3, som ble nedsatt den 18. desember 1941. Det leverte sin innstilling tre måneder senere med forslag om å opprette flyvåpenet som *selvstendig* forsvarsgren. Utvalget foreslo at flyvåpenets virksomhet skulle konsentreres omkring jagerfly og maritime bombe- og rekognoseringsfly. Sjefen for FFK, kontreadmiral Hjalmar Riiser-Larsen, var sterkt uenig med utvalget når det gjaldt de rollene flyvåpenet skulle ha. Han laget derfor en egen utredning med tittelen *Norges Luftforsvar*, der han fremmet det synet at flyvåpenet skulle dekke alle roller, inkludert strategisk bombing. Våren 1944 utarbeidet Forsvarets overkommando (FO) et notat som en del av den omfattende planleggingen av etterkrigsforsvaret.

Disse tre utredningene hadde forskjellig mandat, sammensetning og ulike tidsperspektiv. De er interessante som kilder for å studere utviklingen av norsk luftmilitær doktrine. I dette kapitlet vil jeg foreta en

sammenligning av utredningene. Tre spørsmål vil være sentrale: Hvilke sikkerhetspolitiske rammebetingelser hadde de som utgangspunkt? Hvilken militær rolle skulle flyvåpenet fylle? Hvordan skulle flyvåpenet organiseres?

### **Utvalg nr. 3**

Utvalg nr. 3 var ledet av major Georg Bull, og bestod ellers av offiserer fra hæren, marinen og FFK. Utvalget skulle utrede hvilke tiltak som snarest burde igangsettes for å gjenreise norsk forsvar etter frigjøringen av Norge. Utvalget antok at trusselen mot landet i første rekke ville komme fra en stormakt som ønsket baser langs norskekysten. Dette var langt på vei et scenario analogt med 1940, men med et klarere definert fiendebilde. Faren for fremtidig britisk aggresjon var borte. Også et militært angrep fra svensk side ble utelukket, selv om det var et til tider vanskelig naboforhold. Videre ville et tysk nederlag bety et definitivt skudd for baugen for de krefter i Finland som viste territorial interesse overfor de nordlige deler av Norge. Finland ville dessuten bli satt tilbake både økonomisk og befolkningsmessig. Tilbake stod dermed Russland. Utvalget uttrykte håp om at store indre gjenoppbyggingsoppgaver ville føre til at fredelige oppgaver ville dominere russisk politikk. Konsekvensen av utvalgets trusselvurdering var imidlertid klar: "Norges forsvar må derfor for fremtiden regne med russisk aggresjon som en mulighet."<sup>32</sup>

Utvalget konkluderte med at det gamle nøytralitetsbegrepet var dødt og maktesløst. Geografisk beliggenhet ville plassere Norge i krysningpunktet mellom amerikanske, britiske og russiske interessesfærer, og fremtidig rivalisering kunne derfor på ny trekke landet inn i en stormaktskonflikt. Norges eneste sjanse til å sikre sine interesser i fremtiden var på forhånd å velge sine allierte, og innrette seg på felles forsvar sammen med dem. Utvalget konkluderte videre med at et nordisk forsvarsforbund ikke ville være tilstrekkelig overfor de store maktkonstellasjoner som en måtte regne med. Norge måtte derfor rette

oppmerksomheten vestover, og i første rekke søke felles forsvar med Storbritannia, USA og Canada. Et eventuelt nordisk samarbeid måtte ha en vestlig garanti som fundament. Allerede i 1942 utelukket altså de fagmilitære et rent nordisk forsvarsalternativ, og framhevet betydningen av en binding til de nordatlantiske stormaktene.

Utvalget la også fram en skisse for det fremtidige norske forsvaret. Denne var utarbeidet av forsvarsgrenene selv, og representerte de respektive etaters ønskemål uten hensyn til økonomiske avgrensninger. Det forholdet at innstillingen manglet en overordnet økonomisk styring, gjorde denne delen av utredningen mindre verdifull. Likevel er den interessant fordi den gir uttrykk for de militæres løsning på landets sikkerhetsproblem.

Flyvåpenet ble anbefalt utskilt som egen forsvarsgren. Nå kan en hevde at dette ikke var overraskende siden utvalgets formann, Georg Bull, selv var flyger. Det kan nok ha innvirket, men samtidig var anbefalingen i tråd med rådende oppfatninger i Storbritannia. Det britiske flyvåpenet hadde etter "Slaget om Storbritannia" fått en prestisje som gjorde at det ikke stod noe tilbake for de andre forsvarsgrenene. Luftherredømme ble nå betraktet som en vital forutsetning for suksess i fly-, hær- og marineoperasjoner, og optimal utnyttelse av flystyrkene krevde sentralisert kommando.

I innstillingen fra Utvalg nr. 3 uttalte hæren et behov for tolv brigader, samt dekningsstyrker for flyplasser, havner og kystforsvarsanlegg; til sammen 137.000 mann. Marinen satte fram ønske om 174 fartøy, deriblant fire kryssere, samt et kystartilleri med ti festninger og ni fort. Til sammen 19.000 mann. FFK regnet med et behov for 16 flystasjoner med totalt 9.000 mann. Hver stasjon skulle ha en oppsetning av en flyskvadron med 20 fly, noe som på sikt ville gi et flyvåpen med 320 fly. Utvalget hevdet at dette var et minimum for å forsvare et såpass vidstrakt land som Norge. Dette var en radikal økning i forhold til de ressurser flyvåpenet disponerte både før og under krigen.

Utvalg nr. 3 delte tida etter hjemkomsten til Norge opp i perioder à tre

måneder. For første periode planla utvalget at flyvåpenet skulle ha samme oppsetning som det hadde ved overføringen fra Storbritannia. Utvalget regnet da med en oppsetning på tre jageravdelinger, to Hudson bombeflyavdelinger,<sup>33</sup> en Catalina avdeling, en transportavdeling med fire rute-fly fra Stockholmsfligten, samt en del Northrop sjøfly. I andre periode regnet man med å ha ytterligere tre jagerskvadroner og en Hudson skvadron, disse avdelingene regnet man ville være operasjonelle i midten av tredje periode. 7-8 måneder etter hjemkomsten antok man altså å disponere over 250 kampfly, hvorav 216 jagerfly, antagelig Spitfire, og 40 maritime bombe- og rekognoseringsfly av type Hudson. I tillegg ville man også ha Catalina sjøfly til rekognosering og transportfly.

Dette var en ambisiøs plan. Den planlagte oppsetningen tyder på at virksomheten skulle konsentreres omkring jagerfly og maritime fly. Den relativt store andelen av jagerfly kan tyde på at luftforsvarsrollen fikk høyeste prioritet. Sammenlignet med planer fra mellomkrigstida, markerer det en forskjell som er interessant av tre grunner. For det første gir den uttrykk for en sterk prioritering av et aktivt luftforsvar, basert på en defensiv kontraluft-doktrine. Satsingen på jagerfly i luftforsvarsrollen rettferdiggjorde dessuten etableringen av flyvåpenet som en selvstendig forsvarsgren. For det tredje så tyder planene på at jagerfly ble vurdert som viktigere for det norske flyvåpenet enn lette bombefly. Dette kan betegnes som et brudd med de rådende doktriner fra mellomkrigstida. De norske planene fra siste del av 30-tallet tyder på at bombefly ble ansett som det viktigste. En årsak til det var vanskelighetene forbundet med lokalisering og uskadeliggjøring av bombefly.

Samtidig er det viktig å være klar over jagerflyenes anvendelighet også til andre operasjoner enn luftforsvar. Den norske 331 skvadron var i 1941 satt opp med moderne jagerfly av typen Spitfire og Hurricane. Dette var fly som også var godt egnet i operasjoner til støtte for bakkestyrkene.

Utgangspunktet til Utvalg nr. 3 var at russiske ønsker om baser langs norskekysten ville utgjøre den største trusselen mot Norge. Flyvåpenet ble knyttet til invasjonforsvaret. I samarbeid med både egne og allierte styrker skulle det, med jagerfly og lette maritime bombe- og



rekognoseringsfly, hindre russiske styrker å sette seg fast i Norge. Ikke alle var enige i denne trusselvurderingen og prioriteringen av defensive oppgaver for flyvåpenet.

## Riiser-Larsens utredning

Sjefen for FFK, kontreadmiral Hjalmar Riiser-Larsen, utarbeidet høsten 1942 en alternativ plan for oppbyggingen av flyvåpenet etter krigen med tittelen *Norges Luftforsvar*. Riiser-Larsen trakk opp linjene for det framtidige flyvåpenet med utgangspunkt i Norges sikkerhetspolitiske stilling slik han antok den ville arte seg etter krigen.<sup>34</sup>

Den mest sannsynlige trusselen ville etter Riiser-Larsens vurdering fortsatt komme fra Tyskland. Riiser-Larsen antok at selv om De Forente Nasjoners mål var en gang for alle å sette en stopper for Tyskland som Europas kilde til uro og ufred, så måtte en også i framtida regne med Tyskland som Europas uroelement. Riiser-Larsen behandlet flere scenarier, og konkluderte med at den sannsynligvis største faren lå i en kombinert luft- og sjøveisinvasjon av Norge fra sør. Dette ville for såvidt være 9. april på nytt, med samme motstander. Et angrep uten varsel gjennom Sverige anså Riiser-Larsen som lite trolig. Dette tyder på at heller ikke Riiser-Larsen tillot Sverige aggressive hensikter, og at et tredjeland (antagelig Tyskland eller Sovjetunionen) framstøt mot Norge via svensk område ville bli møtt med svensk motstand. I likhet med utrederne i Utvalg nr. 3, så også Riiser-Larsen et angrep fra Sovjetunionen som en mulighet. Riiser-Larsen antok imidlertid at et sovjetisk angrep ville settes inn mot Øst-Finnmark. I et slikt scenario ville fly fra basene i Nord-Norge raskt kunne gi støtte til hæren, men for ytterligere luftoperasjoner i Nord-Norge måtte en regne med minst 24 timer forsinkelse.

Som Utvalg nr. 3 tok også Riiser-Larsen utgangspunkt i at Norge ville bli med i en allianse etter krigen. I utredningen heter det: "*Det forsvar vi organiserer må kunne passes inn i våre alliertes som hånd i en hanske for å fylle sin plass i fellesoperasjoner.*" Det Riiser-Larsen

hadde i tankene var at flyvåpnene skulle bli atlantehavsmaktens politistyrker. De alliertes flyvåpen ville være en øyeblikkelig trussel mot Tyskland eller en annen aggressor, og kunne "slå i bordet" i løpet av noen timers varsel. Også det norske flyvåpenet måtte etter admiralens mening settes i stand til å kunne delta i slike operasjoner. "*Står vi rustet for den mulighet er vi for Flygevåpenets vedkommende også rustet for andre eventualiteter.*"

Riiser-Larsens flyvåpen kunne dermed både straffe en angriper, og møte en motstanders framstøt på flere steder innenfor et lite tidsrom. Dets rolle i forsvaret av Norge ville bli både av offensiv og defensiv karakter. Det ville kunne utføre såvel selvstendige oppgaver som støtteoppgaver. Flystyrkene skulle kunne avslå fiendtlige invasjonforsøk til lands, til sjøs og gjennom luften, og de skulle kunne gi støtte til de andre forsvarsgrenenes operasjoner.

Det som gjorde Riiser-Larsens utredning spesielt interessant, var anbefalingen om å anskaffe tunge bombefly. Det er det tydeligste avviket fra innstillingen til Utvalg nr. 3. Mens det sistnevnte anbefalte et flyvåpen som spesialiserte seg på et fåtall oppgaver, så gikk Riiser-Larsen inn for et allsidig flyvåpen som skulle kunne utføre alle typer luftoperasjoner. For at flystyrkene raskt skulle kunne forflytte seg fra en landsdel til en annen, gikk Riiser-Larsen inn for at bakkepersonellet måtte være stasjonspersonell, slik at en flystasjon hurtig kunne motta og betjene gjesteavdelinger. Dette var en ny tanke. Under operasjonene i Storbritannia var det tekniske bakkepersonellet knyttet til sin flyavdeling, og ikke til en bestemt stasjon.

Riiser-Larsen ga i memorandumet klart uttrykk for at han gikk inn for et selvstendig flyvåpen, og han understreket at flyvåpenets tid som utelukkende et hjelpevåpen for hær og flåte forlenget var forbi. Riiser-Larsen begrunnet sitt syn med erfaringene fra Sedan i 1940, "*da tyske fly jaget franskmennene ut av deres stillinger og tysk infanteri marsjerte inn i dem*", og fra Midway i 1942. Under kampene om herredømme i Stillehavet ble slaget om Midway, ifølge Riiser-Larsen, et vendepunkt i sjøkrigshistorien. For første gang ble det utkjempet et stort sjøslag hvor

fly var viktigste våpenplattform. Minsteavstanden mellom amerikanske og japanske orlogsfartøy var ca. 200 sjømil og slagskipenes dager som flåtens hovedstridsmiddel var over.

Selv om Riiser-Larsen prinsipielt gikk inn for at flyvåpenet skulle holde seg til landbaserte fly, holdt han likevel døren åpen for katapultfly. Som et norsk bidrag til en stor flåte i fellesforsvaret, så han for seg at hvalkokerskip av størrelsesorden *Kosmos* kunne bygges om slik at de kunne benyttes som flybærere. Denne originale løsningen ble imidlertid ikke utredet videre.

Riiser-Larsens utredning var en ambisiøs plan, og den viser at han gikk inn for et balansert flyvåpen. Også Riiser-Larsen hevdet at Norge måtte inngå i en allianse med Atlanterhavsmaktene. Når det gjaldt utrustningen av flyvåpenet, var Riiser-Larsen på kollisjonskurs med Utvalg nr. 3. Han mente flyvåpenet måtte dekke alle sider innen et felles luftforsvar og at det derfor måtte ha et stort antall flytyper. Spesielt er det interessant å merke seg at Riiser-Larsen inkluderte tyngre bombefly for selv å kunne angripe fiendens hjemland. Denne markerte forskjellen kan være årsaken til at Riiser-Larsen utarbeidet og oversendte et eget forslag til Forsvarsdepartementet.

At Riiser-Larsen valgte å anbefale et balansert flyvåpen var nok først og fremst begrunnet ut fra operative hensyn, men det kan også ha sammenheng med at Riiser-Larsen undervurderte kostnadene ved å ha mange flytyper. Et flyvåpen med et stort antall flytyper er dyrt i drift, fordi det vil kreve et uforholdsmessig stort bakkeapparat. Det norske flyvåpenet var under operasjonene i Storbritannia delvis forskånet fra denne problemstillingen i og med at de benyttet RAFs støtteapparat. Dette betydde at flyvåpenets ledelse var avskåret fra å skaffe seg et inngående kjennskap til driften av en bredt sammensatt organisasjon. Samtidig er det mye som tyder på at Riiser-Larsen "*så stort*" på tingenes tilstand, og at hans økonomiske realitetssans var noe mindre utviklet enn ambisjonene.

## FOs utredning av 15. april 1944

I FOs notat ble det pekt på at Norge førte en konsekvent nøytralitetspolitikk fram til det tyske angrepet, og at den overveiende del av befolkningen hadde hatt tillit til denne politikken. Landets militære forsvar var i realiteten en nøytralitetsvakt, og Norge i militært henseende et tomrom i Nord-Europa. Det kan dermed synes som om FO la skylda på politikerne for det svake militære forsvaret. Videre hevdes det at befolkningen nå var klar over at det var behov for et virkelig forsvar. Den påstanden kan vel også betraktes som et ekstra argument for at politikerne skulle godkjenne de nye forsvarsplanene for etterkrigstida.

I likhet med Utvalg nr. 3, så pekte FO på at Norges strategiske beliggenhet kunne føre til et nytt strategisk overfall av en makt som ville sikre seg baser i landet som utgangspunkt for videre operasjoner mot andre land.

For å kunne møte denne trusselen hevdet FO at "*ideen med vårt forsvar må derfor bli lynforsvarets.*"<sup>35</sup> Med andre ord at forsvaret måtte kunne tre i kraft på kort varsel, og utfolde størst mulig kraft i den første periode. Deretter forutsatte FO alliert hjelp. Videre ble det hevdet to viktige prinsipp for det nye forsvaret. For det første måtte det bli et forsvar basert på en moderne og høyverdig offisersutdanning, og for det andre skulle materiellet være av høy teknologisk standard. FO erkjente at det ville ta tid å bygge opp et tidmessig forsvar, og antok at man i løpet av de 2-3 første år ikke kunne bygge opp stort mer enn de grunnleggende elementer. Dessuten ble det understreket at Forsvaret ikke kunne bygges ut til å kunne operere alle typer tyngre materiell, så som det største feltskyts, store krigsskip og tyngre bombefly. Dette slo hånden av Riiser-Larsens forhåpninger om et balansert flyvåpen, og var langt på vei i samsvar med innstillingen til Utvalg nr. 3.

Når det gjaldt krigsmateriell var FO av den oppfatning at leveranser fra en stormakt måtte sikres allerede i fredstid for at denne kunne fortsette også i krise- og krigstid. Det var derfor avgjørende at den eller de

stormakter som skulle levere våpen, var de samme som det ville være naturlig å støtte seg til i tilfelle en ny krig. Samtidig ble det understreket at svensk materiale kunne være aktuelt i enkelte henseende.

Dette var et sterkt argument fra de militæres side til fordel for en alliansepolitikk. Vi ser her fortsettelsen av en linje som de militære hadde forfektet allerede i mellomkrigstida: i tilfelle krig måtte Norge åpne sine baser for fremmede styrker. Landet var for ressursfattig til å kjempe alene. Samtidig er argumentasjonen forsterket ved at erfaringene fra felttoget i Norge 1940 viste at effektiv hjelp utenfra måtte forberedes allerede i fredstid.

## **Et selvstendig flyvåpen - mot Marinens vilje**

Det gamle stridsspørsmål om sammenslåingen av hærens og marinens flyvåpen til en forsvarsgren, var fortsatt uløst våren 1944. I utredningen fra FO ble det anbefalt å ta en avgjørelse allerede i Storbritannia. FFK anbefalte en definitiv sammenslåing, og fikk i dette spørsmålet støtte av Hærens ledelse. Den synlige motstanden var som før størst i marineledelsen, som fortsatt hevdet at den ville ha behov for et eget flyvåpen ut fra operative hensyn. FO hevdet på sin side at sammenslåingen var riktig og nødvendig for å få maksimal effekt ut av de samlede ressurser. I en tilleggsutredning høsten 1944 gikk FO inn for full sammenslåing av de to flyvåpnene, og foreslo derfor overfor FD å opprette Luftforsvaret som den tredje forsvarsgren.

Blant flygerne var stemningen stort sett til fordel for sammenslåing. Dette gjaldt også marineflygerne. I en betraktning om en eventuell sammenslåing av flyvåpnene hevdet marineflygeren kaptein Thorstein Diesen i januar 1944, at alle operasjoner egentlig var "*combined operations*" med samarbeid mellom fly, fartøyer og hæravdelinger. De operative innvendingene mot sammenslåing ville kun være viktige hvis Hæren skulle operere for seg og Marinen for seg. Ut fra Diesens tenkning om at alle operasjoner var kombinerte operasjoner, ville marineledelsens innvendinger være irrelevante. Etter Diesens syn var dessuten mange av

argumentene for atskillelse av flystyrkene sentimentalt betont. Det kom til syne blant annet i spørsmålet om ny uniform.<sup>36</sup>

Oberstløytnant Ole Reistad støttet Diesen i sterke ordelag, og hevdet at det var en skandale at sammenslåingen ikke var ordnet allerede. I sin vante og direkte stil henvendte Reistad seg til regjeringen om saken:

*Derfor er det søl og efterladenhet ikke å skjære gjennom alt sludder og avgjøre denne sak med en gang uten alt dette sentimentale prat om uniformer og tradisjoner og hensyn til pionerer, osv. Pokker skal vite at dere har gjort nok dumheter i forsvarsspørsmål i tidligere dager, og nu har dere en enestående chance til å vise forandring.<sup>37</sup>*

Også tidligere hadde Reistad henvendt seg til regjeringen om saken. Da hevdet han at toppmenn i hærens og marinens flyvåpen, godt hjulpet av sine respektive ledelser, klarte å forhindre opprettelsen av et felles våpen - Luftforsvaret. Hovedargumentet for atskillelsen var etter Reistads syn kravet om flyavdelinger til selvstendige luftoperasjoner for hæren og marinen, men ifølge Reistad ville hærens flyvåpen da bli et misfoster av et flyvåpen som bestod bare av jagerfly. Det samme ville være tilfellet for marinens flyvåpen som utelukkende ville bestå av sjøfly, ute av stand til å møte motstandernes fly i luftkamp. Slo man derimot disse to våpen sammen, så kunne de to enhetene løse kombinerte oppgaver og dermed kalles et flyvåpen, selv om det var aldri så lite.

FFK understreket i sin argumentasjon at alle jagerflystyrker måtte stilles under felles ledelse for å oppnå den beste helhetlige utnyttelse. Argumentasjonen ble vel etterhvert såpass uttømmende at FD kunne fatte en avgjørelse. Marineledelsens protester ble ikke tatt til følge. Departementet fulgte FOs innstilling, og Luftforsvaret ble opprettet som selvstendig forsvarsgren ved kongelig resolusjon av 10. november 1944. I henhold til resolusjonen skulle oppgavene til den nye forsvarsgrenen for det første være luftforsvar, for det andre støtte til sjøkrigsførsel, og for det tredje støtte til landkrigsførsel.

Dermed var det satt organisatorisk sluttstrek for en strid som hadde

vart i nærmere 30 år. FFK hadde kjempet hardt for at alle flystyrker, og i særlig grad jagerflyene, måtte stilles under felles ledelse for å kunne oppnå den beste helhetlige utnyttelse. Marineledelsen, som hadde kjempet kraftig imot sammenslåingen, hevdet at det var intet mindre enn en lemlestelse å berøve Sjøforsvaret dets flyvåpen. Som et minstemål krevde SOK derfor at flystyrker som utførte oppdrag til støtte for Marinens operasjoner måtte stå under marinens kommando. På dette punkt fikk SOK et visst gjennomslag. I resolusjonen stod det: "*Disse enheter kan, i den utstrekning og for den tid det anses nødvendig, i operativ henseende stilles under Sjøforsvarets eller Landforsvarets kommandomyndighet.*"

## Oppsummering

Londonplanene betraktet Sovjetunionen som en mulig ny trussel, og nøytralitetspolitikken ble forlatt til fordel for en allianserettet politikk. Londonplanene var samstemte i sine uttalelser om at det fremtidige flyvåpenet måtte bygges for å kunne operere sammen med vestmaktene. En markant forskjell var det likevel. Mens både Utvalg nr. 3 og FOs utredning av 15. april 1944 gikk inn for å opprette et spesialisert flyvåpen med kun nasjonale oppgaver, så ville Riiser-Larsen ha et balansert flyvåpen med ulike flytyper, slik at organisasjonen kunne utføre alle typer luftoperasjoner og delta i internasjonale operasjoner.

Innad i Forsvaret var det fortsatt sterk uenighet om sammenslåing av flyvåpnene. Det sentrale stridsspørsmålet var hvorvidt marinen skulle få beholde operativ, administrativ og økonomisk kontroll over de maritime flystyrkene. Marineledelsen kjempet standhaftig for å beholde kontroll over sine fly. Både utvalgene til FO og Riiser-Larsen viste forståelse for marinenes behov for flystøtte, men de forutsatte at samtlige norske militære flyavdelinger skulle samles under en paraply.

Essensen i den offisielle doktrinen til Londonregjeringen lå i satsningen på et jagerflyvåpen i luftforsvarsrollen. Luftherredømme var i seg selv et mål og ble vurdert som utslagsgivende for landets sikkerhet.

Uten luftherredømme ville det være nærmest umulig å operere til lands, til sjøs og i luften. Jagerflyene skulle dessuten utføre støtteoppgaver for både hær og marine. I tillegg ble det planlagt å sette opp avdelinger med et betydelig antall lette bombe- og rekognoseringsfly til støtte for Marinens operasjoner. Det var også, med unntak av Riiser-Larsens utredning, enighet om at strategisk bombing ikke var en oppgave som det norske flyvåpenet skulle dekke. Riiser-Larsens planer for opprettelsen av et balansert norsk flyvåpen med både taktiske fly og strategiske bombefly var like ambisiøse som de var urealistiske. Forslaget fikk da heller ingen støtte i forsvarsledelsen. Men selv om Riiser-Larsens plan var urealistisk, så pekte han på en meget relevant problemstilling. Hvordan skulle tomrommet etter britisk sjømagt fylles? Dette var et spørsmål som politikerne måtte ta stilling til.



---

# Planene for et nasjonalt luftforsvar (1945-50)

*Vi vil ved 3-årsplanens utløp i vårt land ha et luftforsvar av små dimensjoner, men med et rimelig moderne materiell.*

Jens Chr. Hauge

Forsvarsplanlegging er en kontinuerlig prosess. Nye erfaringer, forandringer i trusselbilde og teknologi fører til at forsvarsplanene stadig må vurderes og eventuelt justeres. Som regel er dette en gradvis prosess. Men ved enkelte tilfeller er utviklingen så grensesprengende at hele forsvarsordninger må revurderes. Det var tilfellet etter andre verdenskrig. Militære ekspertuttalelser tydet på at atombomben ville revolusjonere krigførselen, men de samme ekspertene ble svar skyldig når det gjaldt motmidler. Den første oppbyggingen av etterkrigsforsvaret ble derfor et spørsmål om konsolidering eller reformer. Det er også tema i dette kapitlet. Spørsmålet som søkes besvart, er knyttet til flyvåpenets veivalg for de tre første etterkrigsårene. Hvilket fundament skulle oppbyggingen hvile på, og hvem var de sentrale premissleverandørene i denne prosessen, offiserene eller politikerne? Hvilken rolle var Forsvaret tiltenkt og hvilke militære trusselbilder skulle det dimensjoneres for? Og, hvordan skulle flyvåpenet organiseres og utrustes for å løse de aktuelle oppgavene?

## Gerhardsens henvendelse til britene

Etter hjemkomsten til Norge ga Forsvarsdepartementet forsvarsgrensjefene i oppgave å utarbeide treårsplaner for oppbyggingen av deres respektive våpen. Samtidig med den interne planleggingen av etterkrigsforsvaret, henvendte statsminister Einar Gerhardsen seg i oktober 1945 til sjefen for de allierte flystyrkene i Norge, Air Marshall

Boret, for å få et forslag til en plan for oppbyggingen av Luftforsvaret i Norge. Årsaken til at Gerhardsen henvendte seg til Boret er uklar. Det er imidlertid interessant å legge merke til at statsministeren henvendte seg til et annet lands militære myndigheter for å få råd i forsvarssaker. Det kan tyde på at Gerhardsen var ute etter et sammenligningsgrunnlag for planene fra de norske militære myndigheter. Rent faglig er det ikke unaturlig at når henvendelsen først ble rettet, gikk til britene. RAF var Europas desidert største og mest anerkjente flyvåpen. De norske flystyrkene hadde dessuten operert under britisk kommando under krigen. I tillegg var RAF etablert med en organisasjon i Norge, og burde dermed ha god kjennskap til norske forhold.

Allerede 4. oktober fikk Gerhardsen overlevert en detaljert plan. Hensikten med planen skulle være *"to establish a defensive Air Force in Norway to repel any aggression from a belligerent power"*.<sup>38</sup> Boret hevdet at hvis en fiendtlig makt skulle invadere Norge, ville det være for å skaffe seg baser i landet som skulle tjene som utgangspunkt for offensive operasjoner mot vest. Stavanger, Kristiansand og Trondheim ble betegnet som spesielt viktige områder for en mulig fiende, og for å holde disse områdene måtte en samtidig kontrollere Oslo. Boret anbefalte derfor konsentrasjon om områdene Oslo, Trondheim og Stavanger for å kunne forsvare aktuelle nøkkelpunkt. Oslo var foruten å være hovedstad også viktig på grunn av havnen og flyplassene Fornebu og Gardermoen, samt jernbaneforbindelsen til Sverige. Trondheim var viktig på grunn av havnen, Værnes flyplass og jernbaneforbindelsen over Storlien til Sverige, mens Stavanger var viktig på grunn av havnen og Sola flyplass. Gardermoen, Sola og Værnes var baser som tyskerne hadde bygd ut under krigen, og de var i relativt god stand til å betjene mindre en- og tomotors propellfly. Sola flystasjon var dessuten utbygd slik at den kunne benyttes av store firemotorsfly, noe tyskerne hadde sørget for da de hadde behov for en base til sine langtrekkende maritime fly. I tillegg hadde disse basene vist seg å være nøkkelpunkter ved det tyske overfallet på Norge. Det var derfor naturlig at disse flyplassene ble betraktet som vitale i en eventuell framtidig konflikt.

På det militære plan er Borets forslag preget av tradisjonell tenkning. Forslaget er likevel interessant fordi det inneholder mer enn snevre militære vurderinger. Forsvarspolitikken ble satt inn i en utenrikspolitisk og økonomisk sammenheng. Boret understreket at Norge måtte bygge opp et flyvåpen som det hadde råd til å holde, og anbefalte et spesialisert taktisk flyvåpen av relativt lite format, med 330 offiserer og 3820 menige. Oppgavene ville delvis være av selvstendig karakter og delvis av støttekarakter. Hvis vi ser på de flytypene Boret anbefalte, er det to strukturelle forhold som er interessante. For det første er flystyrken nesten identisk med den Flyvåpenet allerede opererte. Dette kan ha sammenheng med Borets vektlegging av økonomisk realisme. Dessuten hersket det høsten 1945 fortsatt tvil om karakteren av et framtidig internasjonalt samarbeid. Det var derfor uklart i hvilken grad Norge kunne trekke veksler på et felles forsvar.

Det andre gjelder flytypenes geografiske spredning. Jagerfly i luftforsvarsrollen ble lagt til Østlandet og Trøndelag. Nettopp i dette området hadde de tyske flystyrkene hatt nærmest fritt spillerom krigsvåren 1940. Dette kan bety at Boret også dimensjonerte ut fra trusselen om et strategisk overfall fra sør og øst. Jernbane og veinett over Storlien ville lette en eventuell fiendtlig framrykking langs aksen Østersund til Trondheim. Sovjetunionens store styrker i Østersjø-området kan gi støtte til en slik fortolkning. Det samme kan den relativt sett store satsningen på Værnes. Også baseringen av bare en jagerskvadron i Nord-Norge tyder på at trusselen mot Nord-Norge ble vurdert som liten. Dessuten er det mye som tyder på at Borets forslag også tok hensyn til britiske egeninteresser. Konsentrasjonen av jagerfly i Trøndelag og Sør-Norge passet som fot i hose i et fremskutt forsvar av Storbritannia.

## **Treårsplanen**

Forsvarsgrenene sendte sine forslag til FD, som i sin tur utarbeidet Stortingsmelding nr. 32 (1945-46). Den ble godkjent ved kongelig resolusjon av 13. september 1946. Planen hadde sitt utgangspunkt i

Fellesprogrammet hvor det stod: "*Landets forsvar bygges opp etter de erfaringer krigsårene har gitt, så det kan være et vern om landet og oppfylle våre internasjonale forpliktelser.*"

Som Londonplanene tok treårsplanen utgangspunkt i at det eksisterte et spenningsforhold mellom stormaktene, og at FN ikke var noen garanti for fred siden organisasjonen ikke rådde over maktmidler til å tøyse stormaktene. I tilfelle en tilspissing mellom stormaktene ville sikkerheten til en småstat som Norge være truet.

Hensynet til de generelle gjenreisningsoppgaver ville etter departementets syn virke inn på det sterkeste i treårsperioden. Forsvarspolitikken måtte ikke legge vesentlige hindringer i veien for disse oppgavene. Landet kunne ellers komme i den situasjonen at innbyggerne følte at de ikke hadde noe som var verdt å forsvare. I klartekst betydde dette at de sivile gjenreisningsoppgavene ville bli gitt høyere prioritet så lenge Sovjetunionen ikke truet norsk sikkerhet. For å minske presset fra øst satset regjeringen Gerhardsen på den såkalte brobyggingslinjen. Den skulle bidra til å dempe konflikten mellom stormaktene, og dermed indirekte tjene Norges sak.

Det er i dette lyset vi må se FDs uttalelser om at Norge på den ene siden måtte arbeide for fred og mellomfolkelig forståelse ved aktivt medlemskap i FN, samtidig som man på den andre siden bygget opp et militært forsvar som primært skulle virke fredsbevarende. Skulle denne linjen feile måtte det militære forsvaret "*holde ut inntil vi får hjelp av de som måtte bli våre allierte.*"<sup>39</sup>

Regjeringen Gerhardsen prioriterte innenrikspolitikken og ønsket å holde utgiftene til det militære forsvaret på et lavest mulig nivå. Som et utgangspunkt regnet FD med et årlig normalbudsjett for Forsvarets drift på 180,5 millioner kroner. I tillegg til driftsbudsjettet planla FD materiellinvesteringer for nærmere 300 millioner fra 1946 til 1949. Av disse ekstraordinære bevilgningene var 140 mill. foreslått for hæren, 109 mill. for Sjøforsvaret og 30 mill. for Luftforsvaret. De reelle forsvarsutgiftene ville derfor bli ca. 300 millioner årlig i treårsperioden. Luftforsvarets andel av det ordinære driftsbudsjettet ville bli 18,3 prosent, mens det ville få ca. 10 prosent av de ekstraordinære bevilgninger. LOK hevdet dette var alt for lavt ettersom

man ikke lengre kunne belage seg på å kjøpe overskuddsmateriell fra krigen, men etterhvert ville måtte plassere kjøpeordrer på det åpne markedet.<sup>40</sup>

For å kunne følge med i den militærteknologiske utviklingen, hadde FD under krigen opprettet en egen avdeling som etterhvert fikk navnet Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI). I januar 1946 fikk FFI i oppdrag av FD å lage en studie over krigsteknologiens utvikling og dens konsekvenser for det norske forsvaret. I utredningen, som ble overlevert FD i august samme år, hevdet FFI at særlig tre områder innen militærteknologien ville prege utviklingen i tida fremover. Dette var elektronisk teknikk (radar, asdic og fjernstyring), raketter og rekyldrif, samt atombomben.

Den samlede effekt av utviklingen ville etter FFIs syn berøre to forhold som var av interesse for Norge. Det første var muligheten for det FFI kalte lynkrig. Særtegnet ved en slik krig var at den kunne åpnes uten særlige synlige forberedelser, og uten at det var mulig å fastslå hvem angriperen var. Det andre var en forestilling om at utviklingen på den luftmilitære siden gjorde det mulig å få øyeblikkelig assistanse fra en alliert. FFI forestilte seg videre at en fremtidig krigs første fase ville bli utkjempet med nye våpen. Den ville imidlertid bli avløst av en annen fase, "*... hvor ordinære styrker med relativt ortodokse våpen og utstyr settes inn til okkupasjon av motstanderens territorium.*"<sup>41</sup>

FFI advarte derfor mot å betrakte tradisjonelle forsvarsmidler, hær, sjøforsvar og luftforsvar som overflødige og foreldet. Forsvarsgrenene ble anbefalt å bygge videre på kjent grunnlag, samtidig som de måtte sørge for å følge med i den teknologiske utviklingen. Ved valg av materiell anbefalte FFI videre at bevegelse, spredning, tempo og samband måtte være avgjørende faktorer. Dette var anbefalinger som var lite kontroversielle. Alle forsvarsgrenene kunne fortsette med sitt, samtidig som FFI sikret sin egen eksistensberettigelse.

I treårsplanen ble det videre hevdet at det mest effektive forsvar var å angripe motstanderens ressurser og kilder til militær makt. Strategisk bombing ble framhevet som det viktigste middelet til å redusere fiendens krigspotensiale. Når det gjaldt strategisk bombing, uttalte FD at

Luftforsvaret med de ressursene som var tilgjengelige, ikke var i stand til å utføre eller medvirke i særlig grad. Luftforsvarets oppgave ville primært bli å sikre luftherredømme, å motstå fiendens angrep og vinne tid for at forsterkninger kunne nå fram fra Vestmaktene. Siden FD målbar en forståelse av at hverken sjø- eller landoperasjoner av noen betydning kunne gjennomføres uten herredømme i luften over operasjonsfeltet, så ville dette bli en viktig støtte også til hæren og marinen. Luftforsvaret måtte derfor etter FDs syn bygges opp med jagerflyet som selve ryggraden i organisasjonen.

## Treårsplanen for flyvåpenet

Treårsplanen for flyvåpenet ble utarbeidet av et utvalg ledet av daværende stabssjef i Luftforsvaret, oberst Bjarne Øen, og lagt fram høsten 1946. Et av de første spørsmålene Øen måtte ta stilling til, var hvorvidt den våpenteknologiske utviklingen hadde gjort et konvensjonelt flyvåpen avlegs. Beslutningstakerne var i tvil om det var riktig å bygge opp et militært forsvar etter tradisjonelt mønster, ettersom atombomben og langtreckende raketter av enkelte ble betraktet som nærmest teknologiske kvantesprang. Sjefen for Luftforsvaret, Riiser-Larsen, gikk så langt som å hevde at *"endel av krigens erfaringer bør glemmes på grunn av atombomben."*<sup>42</sup> Øen konkluderte imidlertid med at det ikke var noen holdepunkter for en radikal omlegging av flyvåpenets metoder, midler og organisasjon. En måtte konsolidere og bygge ut det eksisterende grunnlaget. Luftforsvarets særegne problem var at det ikke hadde noen førkrigsorganisasjon å falle tilbake på. Riktignok hadde tyskerne etterlatt seg et betydelig antall flyplasser og anlegg for øvrig, men eiendomsforholdene ved flere av etablissementene var uklare. Dessuten var det uklart hvilke flyplasser den sivile luftfarten ville legge beslag på, samt i hvor stor grad den militære flyvningen kunne konsentreres til f. eks til Gardermoen i fred.

Treårsplanen for Luftforsvaret ble derfor ikke en detaljplan, men den

stilte opp i grove trekk mål for oppbyggingen. Planen var å opprette en solid grunnstamme som på kort varsel skulle kunne mobiliseres. Det konkrete arbeidsmålet var å sette opp tre jageravdelinger (Spitfire), to lette bombeavdelinger (Mosquito, jage/bombefly), en flygebåtavdeling (Catalina) og en transportavdeling (Lodestar, Dakota) innen 1. juli 1949. Disse avdelingene skulle danne grunnstammen og løse forsvarsgrenens operative oppgaver, som ville bli luftforsvar og støtte til hærens og marinens operasjoner. I tillegg ville flybåtavdelingen utføre kystovervåking, og transportavdelingen kunne utføre oppdrag særlig i forbindelse med forflytning av flyavdelinger. Et hovedtrekk for organisasjonen var at den måtte ha et høyt beredskap, det ville si at fredsorganisasjonen måtte avvike minst mulig fra krigsorganisasjonen. Det skulle også muliggjøre hurtig opprettelse av nye feltavdelinger etterhvert som materiell kunne skaffes. De avdelingene som var oppsatt i fred, behøvde ikke ha full krigsstyrke. En tenkte seg en ordning der enkelte avdelinger på det nærmeste var fullt oppsatt, mens andre bare skulle settes opp med full styrke et par måneder i året.

Dette var et konsept som lignet på det systemet hærens flyvåpen praktiserte i mellomkrigstida. Flyavdelingene var satt opp i deler av året og trente i denne perioden på sine oppgaver. Dette var et system med klare svakheter. Den største ville bli manglende trening for flymannskapene, noe som ville føre til dårlig kvalitet på flystyrkene.

Også når det gjaldt basestruktur ble det nødvendig med en avveining mellom økonomi og effektiv forsvarsberedskap. Flyvåpenet planla å sette opp såpass få avdelinger at det i seg selv krevde få baser. Likevel var det behov for et stort antall baser for *"at de karakteristiske og særlig verdifulle trekk ved flyavdelingene skal komme til sin rett i Forsvaret, nemlig bevegeligheten og evnen til på kort tid å konsentrere kreftene når det gjelder."*<sup>43</sup>

Tyskerne hadde bygd ut et stort antall flyplasser under krigen. Luftforsvaret ville imidlertid ikke få økonomi til å vedlikeholde alle

disse basene, men måtte konsentrere virksomheten til få skikkelig utbygde baser. Treårsplanen forutsatte følgende basering av avdelinger på eks-tyske baser:

#### **FLYSTASJONER**

*Gardermoen*

*Eggemoen*

*Haslemoen*

*Sola*

*Værnes*

*Bardufoss*

*Kjevik*

#### **AVDELINGER**

Flygeskole, transportavd.(garnisonerende)

1 jagerflyavd.(garnisonerende)

1 lett bombeflyavd.(ikke-garnisonerende)

1 lett bombeflyavd. og 1 flygebåtavd. (begge garnisonerende)

1 jagerflyavd.(ikke-garnisonerende)

1 jagerflyavd.(ikke-garnisonerende)

Tekniske skoler

### **Forsvarskommisjonen av 1946**

I et forsøk på å sikre en systematisk utbygging av Forsvaret besluttet regjeringen Gerhardsen å opprette en ny forsvarskommisjon (FK 46). Denne ble sammensatt av både sivile og militære medlemmer. Etter forslag fra forsvarsminister Jens Chr. Hauge ble Trygve Bratteli utnevnt til kommisjonens formann. Oberst Odd Bull, senere sjef for Luftforsvaret (1961-63), var Luftforsvarets representant. Intensjonen var at innstillingen fra FK 46 skulle legge grunnlaget for oppbyggingen av Forsvaret for de neste seks årene etter treårsplanens utløp, altså fra 1. juli 1949 til 1. juli 1955. På grunnlag av fellesprogrammet skulle Kommisjonen ha et fritt mandat til å utrede den nye norske forsvarsordningen, men innenfor visse rammebetingelser. FD presiserte at oppbyggingen av Forsvaret måtte funderes på erfaringene fra krigen, og at erfaringene måtte tilpasses norske forhold og norsk økonomi. Utnevnelsen av Trygve Bratteli som formann tyder på at regjeringen hadde intensjoner om sterk politisk og økonomisk kontroll med oppbyggingen av Forsvaret. Dette var en videreføring av en linje Hauge hadde fulgt siden



1945, der han insisterte på politikerens primat i forhold til offiserene. I praksis betydde det økt makt til forsvarsministeren, og mindre ansvar og handlefrihet for den øverste militære ledelse. Dette viste seg snart å være en kamp mellom to uforenlige viljer, der Hauge satt med de beste kortene på hånden. Konsekvensen var omfattende rokkeringer i den militære toppledelsen. Allerede i desember 1945 trakk Ruge seg som forsvarssjef, og ble erstattet av hærgeneral Halvor Hansson, som ble sittende i stillingen til sommeren 1946 da Forsvarets øverste ledelse ble reorganisert. Hjalmar Riiser-Larsen trakk seg fra sin stilling som sjef for Luftforsvaret i mars 1946.

FK 46 la fram sin innstilling i oktober 1949, et halvt år etter at Norge ble medlem av Atlanterhavspakten, og bare noen dager før planleggingsarbeidet i de nye A-paktstabene begynte. Premissene for norsk forsvarsplanlegging var derfor temmelig usikre, og det førte til at innstillingen fra FK 46 ikke ble behandlet i sin helhet av Stortinget. Når det likevel i dette arbeidet ble lagt stor vekt på FK 46, er det fordi innstillingen er en kilde til forståelse for norsk sikkerhetspolitisk tenkning og planlegging før NATO-medlemskapet. Dessuten var FK 46 grunnlaget for den første meldingen til NATO om årlige målsettinger for det norske forsvaret fram til 1. juli 1954. Innstillingen fra FK 46 spilte således en viktig rolle når det gjaldt utformingen av det norske forsvaret innenfor NATO-alliansen.

## **Sikkerhetspolitisk vurdering og Forsvarets rolle**

I løpet av de vel tre årene kommisjonen brukte på sitt arbeid var den internasjonale situasjonen blitt vesentlig avklart. Spenningsforholdet mellom USA og Sovjetunionen dominerte den sikkerhetspolitiske agenda, og det var Moskva som utgjorde den eneste reelle trussel mot Norge. Moskvas interesse for Norge ble vurdert som særlig alvorlig fordi Storbritannia hadde utspilt sin rolle som garantist for norsk sikkerhet. Hverken britene eller en eventuell europeisk allianse kunne etter kommisjonens syn gi sikkerhet og stabilitet i Europa. Til det var

økonomien for svak og utfordringen for stor. Ettersom britene var sikkerhetspolitisk insolvente måtte Norge forsøke å trekke veksler på amerikanerne. USA var industrielt og økonomisk verdens ledende stormakt. Samtidig hadde landet verdens største flyvåpen og en atomkapasitet som ytterligere manifesterte overlegenheten.

En skandinavisk løsning var lite tiltrekkende for kommisjonen, som i utgangspunktet var på jakt etter lånemakt i form av sikkerhetsgarantier/avskrekking og våpenleveranser på gunstige vilkår. Et nordisk alternativ ville gi lite lånemakt, og ingen lovnader om gunstige våpenleveranser. FK 46 antok at USA ikke hadde aggressive hensikter som kunne utløse et preventivangrep mot Sovjetunionen, men hellet til den oppfatning at USA ville gjengjelde eventuelle angrep. I den sammenheng ga kommisjonen uttrykk for forståelse for amerikanske behov for framskutte baser som utgangspunkt for en motoffensiv.

En erfaring fra krigen var at Norge var blitt trukket inn i krigshandlingene fordi stormaktene ønsket å dra strategiske fordeler av landets beliggenhet. Kommisjonen hevdet *"at et blikk på kartet er nok til å vise at Norge vil komme til å ligge i faresonen om det skulle komme en ny verdenskrig"*.<sup>44</sup>

Trusselen hadde militærstrategiske undertoner. I første rekke var den forårsaket av de sovjetiske sjøstridskreftenes behov for fri adgang til Atlanterhavet fra sine baser i Østersjøen og på Kola. Dessuten var det fra norsk side frykt for at russerne ville opprette baser på norskekysten som et ledd i et angrep mot Vestmaktene, og man antok at Moskva ville søke å hindre amerikanerne å opprette baser i Norge. Særlig i tilfelle luftkrig ville Norge være interessant, både som et område egnet for tidlig varsling av luftangrep, og som mulig baseområde for offensive flystyrker. Kommisjonen støttet seg i dette spørsmålet til uttalelser fra professor i historie og konsulent i Utenriksdepartementet, Arne Ordning. Han hevdet at det i Norge var spesielt gode vilkår for basering av betydelige flystyrker som følge av den omfattende tyske flyplassbyggingen under krigen. Stormaktene kunne se seg tvunget til å prøve å sikre seg baser på norsk jord.

Flyplassene ble beskrevet som viktige brikker i norsk sikkerhetspolitikk både i Ordings og i de fagmilitæres vurdering. De virket tiltrekkende på stormaktene for eventuell basering av flystyrker, og de var helt vitale for at Norge skulle kunne motta alliert hjelp. Flyplassene ble betraktet som de mest aktuelle bombemål i Norge. Ved å sette disse ut av funksjon ville en fiende oppnå to strategiske fordeler. For det første ville det norske flyvåpenet mangle operasjonsbaser for sine jagerfly. Det ville svekke forsvaret av norsk luftterritorium. For det andre ville det hindre at Norge kunne motta hurtig hjelp i form av jagerflystøtte og flybårne troppeforsterkninger fra våre allierte. Sikring av basene til eget bruk måtte derfor bli en oppgave av største betydning.

Kommisjonen hadde tre prinsipielle anbefalinger for å sikre Norges interesser. For det første måtte Norge sikre seg tilgang på lånemakt i form av en allianse. Dessuten måtte Norge selv ruste opp for å bli sterkt nok til å møte det første angrep. Kommisjonen understreket at ingen forsvarsgren alene ville være i stand til å løse disse oppgavene. Det Norge hadde behov for var et riksforsvar som ville gjøre det for kostbart å trekke Norge inn i krigsoperasjoner. For det tredje satset FK 46 på folkeretten og FN. Forsvaret måtte derfor også kunne delta i internasjonale operasjoner, i første rekke for FN. Det kunne bidra til å trygge en fredelig internasjonal utvikling og hindre at Norge ble rammet av krig.

Kommisjonens konklusjon ble at Forsvaret måtte bygges opp med maksimal konsentrasjon om alternativet invasjon gjennom luften og/eller over sjøen fra en stormakt. Under en invasjon antok kommisjonen at fienden ville bli støttet av betydelige luftoperasjoner. Fiendens bombefly ville angripe kommandosentre og flyplasser for å begrense flyvåpenets operasjonsmuligheter, mens fiendens jagerfly ville bli brukt for å oppnå begrenset luftherredømme i området over invasjonsstyrken, slik at denne kunne sikres størst mulig grad av operasjonsfrihet. Kommisjonen viste til erfaringene fra siste krig med hensyn til hvilken *"overordentlig angrepskraft en stormakt kan utfolde ved bombing fra fly"*.<sup>45</sup> Bombeflyene hadde siden blitt ytterligere effektivisert ved at hastighet,

rekkevidde, lastekapasitet og navigasjonsnøyaktighet var blitt forbedret. I tillegg hadde strategisk bombing fått tilført en ny dimensjon ved utviklingen av kjernekraft. Med støtte i Ordings analyser anbefalte kommisjonen at oppbyggingen av det fremtidige forsvar måtte *"skje under hensyntagen til muligheten for at atombomber kan bli brukt mot oss"*. Hærens viktigste oppgave ville bli å medvirke i forsvaret mot en mulig invasjon gjennom luften og/eller over sjøen. Hærstyrker ville i den sammenheng bli øremerket forsvaret av strategisk viktigste områder. Sjøforsvarets oppgaver ble naturlig nok knyttet til en mulig invasjon over sjøen. Viktige oppgaver som sikring av forbindelsene over sjøen og trygging av handelsflåten ble overført lånemaktens konti. Kommisjonen understreket at dette var områder hvor *"de allierte lettest og mest naturlig kunne gripe inn for oss"*. Marinen skulle derfor settes opp med små fartøyer for å løse oppgaver langs kysten. Forsvaret skulle bygges ut til å løse følgende oppgaver: Deltagelse i FN-aksjoner, forsvar mot strategisk bombing, forsvar mot invasjon og forberede mottak av alliert hjelp.

## **Flyvåpenets oppgaver og organisasjon**

Andre verdenskrig hadde vist at luftmakt kunne spille en betydelig rolle ved praktisk talt alle operasjoner. Både i tilfelle bombeangrep og i tilfelle invasjon ville en måtte regne med omfattende luftoperasjoner mot Norge. En integrert luftforsvarssystem bestående av jagerfly, luftvernartilleri og radarenheter under felles kommando ble betraktet som det beste middel mot fiendens flyangrep. Men et lite land som Norge kunne ikke selv avslå kraftige bombeangrep fra en stormakt. Det måtte heller ta sikte på å begrense den virkningen som fienden kunne oppnå. Kommisjonen stilte heller ikke som krav at Forsvaret skulle kunne avslå et alvorlig invasjonsforsøk fra en stormakt. Innsatsen måtte etter kommisjonens syn konsentreres om forsvar av *"de deler av landet som ansees mest vitale fra et strategisk synspunkt."* Flyplassene var så vitale som brohoder for mottak av allierte luft- og landstyrker at FK 46 hevdet at det ville være

påkrevet med en permanent kuppberedskap. Det betinget at "vi selv har et jagerforsvar som er sterkt nok til å møte et åpningsangrep fra en motstander og holde iallefall et lokalt luftherredømme der hjelpen flys inn." <sup>46</sup>

LOK hevdet i sine råd til FK 46 at siden flyvåpenets primære oppgave ville bli å bekjempe fiendtlig flyaktivitet, måtte hovedvekten legges på luftforsvars-jagere. Dette var et syn som både Forsvarsstaben og kommisjonen sluttet seg til. For flyvåpenet tjente denne vektleggingen av luftforsvar også en organisatorisk egeninteresse. Det ga flyvåpenet legitimitet som selvstendig forsvarsgren. Men samtidig førte det til en uforsonlig strid med marineledelsen.

## **Striden med Sjøforsvaret**

Flyvåpenets prioritering av luftforsvarsrollen ville få stor betydning for de andre forsvarsgrenenes operasjoner. Hverken hæren eller Sjøforsvaret kunne i en åpningsfase regne med direkte flystøtte til sine operasjoner. Dette førte til sterke reaksjoner, særlig fra Sjøforsvaret. Admiralene hevdet dessuten at lette bombefly til støtte for Sjøforsvarets oppgaver burde prioriteres høyere, og de klaget over at LOKs forslag ikke omfattet oppsetting av torpedo-bombefly.

Marinen hadde aldri forsonet seg med tapet av sitt flyvåpen. Sterke krefter i Sjøforsvaret arbeidet for at marinen skulle få tilbake egne flystyrker. Saken ble ytterligere aktualisert etter at Luftforsvaret la fram sine synspunkter for FK 46. Spørsmålet var i realiteten knyttet til både operative og organisatoriske forhold. Hvem skulle ha kommando og kontroll over de maritime flystyrkene, og hvem skulle avgjøre typer og antall av maritime fly. Sjøforsvarets Overkommando (SOK) hadde uttrykt krav om flystøtte for sine operasjoner og krevde at sjefene i Sjøforsvarskommandoen skulle kunne utøve operativ kontroll over flystyrkene. SOK hevdet at det betinget enten egne flystyrker, eller avgivelse av styrker fra Luftforsvaret til Sjøforsvaret ved økning av beredskapen, ved nøytralitetsvakt og i krig. SOK argumenterte med at: "...

*de fly som skal angripe fartøyer må liksom de deltagende sjøstridskrefter stå til full disposisjon for vedkommende sjømilitære sjef.*"<sup>47</sup>

Mot dette argumenterte Luftforsvaret at siden den økonomiske rammen kun gav rom for et lite antall jagerfly, måtte alle disse stilles under operativ kontroll av sjefen for Luftforsvaret for at de skulle kunne settes inn på rett sted til rett tid. Dette ville etter LOKs vurdering være den mest effektive og økonomiske måte å drive luftoperasjoner på. SOK hevdet også at LOKs forslag om seks rekognoseringsfly var helt utilstrekkelig for å dekke rekognoseringsbehovet langs kysten i tilfelle krise og krig. SOK klaget dessuten i et skriv til FK 46 over at LOK ikke ville prioriterte å sette opp torpedobombefly "*idet torpedoen er det mest effektive våpen for senkning av fartøyer*". Til dette bemerket LOK at de anså alle Sjøforsvarets krav som fullt berettigede, og at "*også Hæren kunne stille en rekke i og for seg berettigede krav til Luftforsvaret.*" LOK avviste imidlertid SOKs krav med både økonomiske og operative argumenter. Begrensede økonomiske rammebetingelser fordret hard prioritering, og det betydde at torpedobombefly falt ut. Jagerflyet, argumenterte LOK, "*som direkte eller indirekte tjener alle forsvarsgrener, sivile og militære objekter, må her komme først.*"

Marinen led i denne sammenhengen et fullstendig nederlag. Forsøket på å gjenopprette marinens flyvåpen falt på stengrunn. Heller ikke kravet om operativ kontroll over flystyrker som støttet marinens operasjoner ble innfridd. Som et plaster på såret måtte SOK nøye seg med en vag formulering om at Sjøforsvaret, innenfor rammen av et felles flyvåpen, såvidt mulig skulle få den nødvendige luftmilitære støtte. Sjefen for Sjøforsvaret innså at slaget var tapt i denne omgang, og i et skriv til FK 46 i august 1947 uttalte han blant annet at: "*SOK finner å kunne gå med på at spørsmålet om gjenoppsettelse av Marinens flyvåpen utstår inntil et senere tidspunkt når man har høstet erfaringer for hvorvidt enhetsvåpnet makter å tilfredsstille Sjøforsvarets spesielle krav.*"<sup>48</sup> Spørsmålet om ett eller to flyvåpen ble lagt dødt av FK 46, med den enkle begrunnelse at et lite land med så begrensede økonomiske og materielle

ressurser som Norge ikke kunne makte å sette opp to flyvåpen med den nødvendige slagkraft. Dette var en organisatorisk seier for flyvåpenet som dermed fikk fortsatt kontroll over all militær flyvirksomhet i Norge. FK 46 sin anbefaling angående flyvåpenets oppgaver og utrustning ble som følger:

1. *Jageroppdrag. (Dag- og nattjagere)*
2. *Direkte angrep mot mål på sjøen og på bakken for å støtte Sjøforsvarets og Hærens operasjoner. (lette bombefly og nattjagere)*
3. *Rekognoseringsoppdrag for den øverste militære ledelse og de andre forsvarsgrener. (maritime rekognoseringsfly og fotorekognoseringsfly)*

LOK argumenterte overfor FK 46 for en relativt betydelig opprustning. Ifølge LOK burde flyvåpenet per 1. juli 1955 operere til sammen 220 jagerfly, 60 lette bombefly, 20 rekognoseringsfly og et større antall lastefly. Etter en samlet vurdering gikk FK 46 inn for en budsjetttramme for Forsvaret på 300 millioner. Av det var 75 millioner øremerket flyvåpenet. Det skulle i løpet av seksårs perioden gi åtte jagerskvadroner, to lette bombeskvadroner, to rekognoseringskvadroner og en transportskvadron. Etter kommisjonens oppfatning ville dette kunne gi en permanent beredskapsstyrke i fred, samtidig som avdelingene kunne utdanne personell til krigsorganisasjonen.

## **Baseorganisasjon**

I flyvåpenets basisorganisasjon ville de flyplasser og sjøflyhavner inngå som ville være nødvendige for de operative flyavdelinger i krig. En del av disse ville være oppsatt i fred. LOK foreslo, og kommisjonen anbefalte, oppsetning av følgende flystasjoner i fred:

### **Oppsetning med faste flyavdelinger:**

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <i>Gardermoen</i>             | 2 jagerfly, 1 lett bombefly, 1 transportfly |
| <i>Eggemoen</i>               | 2 jagerfly                                  |
| <i>Forus</i>                  | 1 jagerfly, 1 lett bombefly                 |
| <i>Værnes</i>                 | 2 jagerfly                                  |
| <i>Bardufoss</i>              | 1 jagerfly                                  |
| <i>Sola sjøflyhavn</i>        | 1 rekognoseringskvadron                     |
| <i>Skattøra sjøflystasjon</i> | 3 rekognoseringsfly                         |

### **Oppsetning uten faste flyavdelinger:**

*Bodø, Banak og Høybuktknoen.*

### **Reserveflyplasser:**

*Haslemoen, Herdla, Ørland, Gossen, Rognes og Elvenes* skulle få status som reserveflyplasser, mens *Hommelvika* skulle bli reservesjøflyhavn.

I tillegg skulle Lista få ny rullebane og bli øvelsesflyplass for Luftforsvarets skyte- og bombeskole, og Rygge skulle få ny rullebane med gressdekke for å huse Flygeskolen.

Kommisjonens baseforslag tyder på en fortsatt prioritering av Sør-Norge. Men i forhold til treårsplanen betydde FK 46 likevel en oppgradering av de nordlige landsdeler. Både Bodø, Banak og Høybuktknoen skulle settes opp som flystasjoner i fred, riktignok uten faste flyavdelinger.

## **Oppsummering**

For regjeringen Gerhardsen var gjenreisning og industrialisering av landet prioritert nummer en. Det er i denne kontekst vi må se den første plan for oppbyggingen av Forsvaret. Regjeringen ville bruke minst mulig ressurser



i form av valuta og arbeidskraft for å holde et militært forsvar. Likevel representerte Treårsplanen et klart brudd med mellomkrigstidas forsvarspolitik og bevilgningene var større.

Den militære trusselen som det ble planlagt ut fra, var knyttet til et strategisk overfall med konvensjonelle styrker fra Sovjetunionen. Det norske forsvaret skulle holde havner og flyplasser som de allierte skulle kunne benytte som brohoder i tilfelle krise eller krig.

Treårsplanen, utarbeidet under forsvarsministerens myndige ledelse, var først og fremst et redskap til å fornye hæren. Flyvåpenet var i utgangspunktet moderne. Det hadde ingen gammel inngrodd organisasjon å falle tilbake på. Forsvarsministeren hadde derfor ikke samme behov for detaljkontroll over flyvåpenet, og treårsplanen var langt på vei forsvarsgrenens eget produkt. Den var utarbeidet under overoppsyn av Øen, og i planen kan vi kjenne igjen trekk fra Douhets teorier. Siden det norske flyvåpenet var for lite til å sette opp strategiske bombefly, ville flyvåpenets viktigste oppgave bli å hjelpe til med å avslå det første angrep og vinne tid for at forsterkninger skulle kunne nå fram fra allierte. Flyvåpenet skulle derfor i treårsperioden bygge videre på kjent grunnlag. På operativt nivå betydde det en konsolidering om jagerflyvåpenet i påvente av innstillingen fra Forsvarskommisjonen av 1946. Ressursene skulle hovedsakelig kanaliseres til utdanning og utvikling. Treårsplanens viktigste funksjon ble derfor å legge forholdene til rette for en senere utvidelse av den operative flystyrken.

Innstillingen fra FK 46 var resultatet av en rekke studiesirkler ledet av Trygve Bratteli. FK 46 var først og fremst en studie i sikkerhetspolitisk prioritering. Hovedbudskapet var at et lite land som Norge hadde begrensede ressurser til rådighet for egen militær makt. Tilgangen på amerikansk militærmakt ble fundamentet i den forsvarsoppbyggingen som FK 46 anbefalte. Det norske forsvarets oppgave skulle være å holde ut inntil de allierte forsterkningene kom til unnsetning. Flyvåpenets viktigste oppgave ville derfor bli å bidra til produksjonen av holdetid. For å kunne løse denne oppgaven anbefalte FK 46 at flyvåpenet skulle konsentrere virksomheten omkring luftforsvaroperasjoner. Jagerflyvåpenet skulle

utgjøre selve ryggraden i forsvarsgrenen. Forsvarskommisjonens innstilling var på dette punktet i samsvar med flyvåpenets anbefalinger. For flyvåpenet var dette en organisatorisk seier. Av etatshensyn var det viktig å fylle en militær rolle som var unik.

Luftforsvaroperasjoner med jagerfly var en rolle som de andre forsvarsgrenene ikke kunne duplisere, og det var en oppgave som ville sikre flyvåpenets ledelse stor grad av autonomi. Selvstendige luftforsvaroperasjoner ble flyvåpenets eksistensberettigelse, og forsvarskommisjonens innstilling sementerte den midlertidige opprettelsen av Luftforsvaret som den tredje forsvarsgrenen i 1944.

Svaret på strategisk bombing var prinsipielt det samme som 30-åras, nemlig å angripe utgangspunktet for fiendens angrep. Som på 30-tallet innså man at langdistanse strategisk bombing var et felt som det norske flyvåpenet ikke hadde ressurser til å utføre. Denne oppgaven måtte overlates til allierte stormakter. Den allierte hjelpen kunne dermed komme i form av strategiske bombeangrep mot mål i Sovjetunionen, blant annet fra norske baser. Igjen er det slående likheter med anbefalingene fra 30-tallet om å åpne norske baser for våre fienders fiende. Forskjellen fra mellomkrigstida lå hovedsakelig i to forhold. Det ene sprang ut fra en erkjennelse av at kampen om luftherredømme var en vital oppgave for det aktive forsvaret. Mens 30-tallets teoretikere anbefalte å angripe fiendens baser i nærområdene med lette bombefly fra første stund, var anbefalingen til FK 46 å møte fiendtlige luftstyrker over norsk område med jagerfly og luftvern, for deretter med alliert hjelp å starte en bombeoffensiv mot fienden. Dette var i samsvar med treårsplanen og stort sett i samsvar med Londonplanene. Det nye i FK 46 var oppbyggingen av et passivt forsvar i og med anbefalingen å opprette Sivilforsvaret. 30-tallets illusjoner om de åpne byers sikkerhet var gått tapt under krigen. Bombingen av Kristiansund, Molde, Ålesund, Steinkjer, Namsos og Bodø var tydelige vitnesbyrd i den sammenheng.

Forsvarskommisjonens innstilling ble ikke behandlet av Stortinget før i 1952. FDs begrunnelse var at det ville vente til den utenrikspolitiske situasjonen var avklart og resultatene av planleggingen i

Atlanterhavspakten forelå.<sup>49</sup> Det førte til at Forsvaret delvis ble styrt etter retningslinjene fra treårsplanen. Samtidig fikk FK 46 gradvis større betydning fordi kommisjonens arbeid var en grundig gjennomtenkning av trusler, mål og midler i norsk sikkerhetspolitikk. Kommisjonen la viktige føringer for planene fra høsten 1950, som dog måtte tilpasses nye forutsetninger.

---

# Et demobilisert og demoralisert Luftforsvar

*Det norske forsvaret kan betraktes som en person med brukket rygg ...  
Vi har ingen militære avdelinger som teller.*

Jens Chr. Hauge<sup>50</sup>

Tilstanden for både Forsvaret generelt og Luftforsvaret spesielt ble dramatisk dårlige i den tidlige etterkrigstida. Luftforsvaret manglet kampevne. Få og gamle fly, få piloter og teknikere samt manglende varslings- og kommandoapparat gjorde at regjeringen satte spørsmålsteget ved tilstanden innad i forsvarsgrenen. I tillegg var krigsmannskapene demoraliserte. I dette kapitlet skal vi gå nærmere inn på forholdene i flyvåpenet like etter andre verdenskrig.

Først i mai 1945 fikk de to norske jagerskvadronene på kontinentet reiseordre tilbake til Storbritannia. Flygerne ble sendt via RAF Station North Weald utenfor London til RAF Station Dyce nær Aberdeen i Skottland. Derfra skulle jagerflyvåpenet, bestående av 36 Spitfire Mk. IX, overføres til Norge.<sup>51</sup> Etersom den tyske øverstkommanderende i Norge general, Franz Böhme, valgte å gi opp kampen, trådte det i kraft en tysk våpentilstand fra midnatt 9. mai. Jagerflyvåpenet ble dermed ikke involvert i direkte stridsoperasjoner på Norge.

Jagerskvadronene 331 og 332 kom til Norge 22. mai, og ble stasjonert en kort periode på Gardermoen. I begynnelsen av juni ble jagerflyvåpenet etablert på Kjevik som 132 Wing. Som følge av militæravtalen mellom Norge og Storbritannia skulle de allierte ha kommando over alle militære styrker i Norge i seks måneder etter frigjøringen. Flyvåpenet var derfor fortsatt underlagt RAF. De maritime skvadronene, 330 og 333 skvadron ble overført til Norge i begynnelsen av juni. 330 skvadron, oppsatt med Sunderland, ble lagt på Sola ved Stavanger, 333 skvadron A-flight med

Catalina startet tilværelsen i Norge på Fornebu, mens 333 skvadrons B-flight med Mosquito ble forlagt på Gardermoen. Sunderland og Catalina-flyene startet nesten umiddelbart med transportflygning langs kysten og fortsatte med det hele sommeren og utover høsten.

For mange av krigsflygerne ble fredssommeren 1945 en merkelig opplevelse. Krigsinnsatsen var over, og for mange ble overgangen til fred en belastning. Enkelte følte seg nærmest som arbeidsløse profesjonelle krigere, og noen av dem øynet et håp om ny beskjeftigelse i krigen mot Japan. Det ble det ingenting av. I stedet ble det en heller ørkesløs tilværelse på avsidesliggende tidligere tyske flystasjoner. Overgangen til fred skjedde derfor med blandede følelser. Motivasjonen til å fortsette i flyvåpenet forsvant fort for mange. Dessuten var ansettelsesvilkårene lenge usikre for de vernepliktige offiserene. Det var kun de med krigsskole som var sikret fast stilling. Blant de vernepliktige krigsflygerne var det en utbredt oppfatning at krigsskoleoffiserene gikk foran når det gjaldt å få stillinger etter krigen. Krigsflygeren Finn Andvik uttrykte sin frustrasjon på denne måten: *"Den praktiske krigsskole som vi nå har gjennomgått, dermed mener jeg siste 5 års krig, teller i de militæres øyne for intet mot 1- eller 2-årig krigsskole gjennomgått i pomp og prakt på en eller annen anstalt i fredstid."*<sup>52</sup>

Gjenreisningsarbeidet førte dessuten til at det ble godt om sivile alternativer for krigsmannskapet. Sivile flyselskaper som Det Norske Luftfartsselskap (DNL) og Braathens SAFE var under etablering, og det utgjorde et attraktivt alternativ til en usikker karriere i flyvåpenet. I februar 1946 startet DNL rekrutteringen av flymannskaper. I første omgang hadde selskapet et behov for 90 første- og annenflygere, samt et betydelig antall radiotelegrafister og flymekanikere. Mange yngre flygere grep muligheten og hoppet på en sivil flykarriere. For forsvarsgrenen var det et alvorlig problem at store deler av krigsgenerasjonen valgte å skifte beite. Luftforsvarets ledelse hadde heller ingen virkemidler til disposisjon for å holde på ekspertisen.

## **Fragmenter av et flyvåpen**

Nå var ikke avgangen av erfarent personell den eneste årsaken til at forsvarsgrenen vaklet. De flystyrkene som kom til Norge sommeren 1945, utgjorde på ingen måte et komplett flyvåpen. Det var blitt opprettet i en spesiell situasjon med et spesielt formål, og avdelingene hadde i mange henseende operert som en integrert del av RAF. De norske myndighetene kunne dermed konsentrere flyvåpenets virksomhet om rene kampavdelinger, og benytte seg av allierte kommando- og støtteapparat. Under krigen hadde dette virket utmerket, men da flyvåpenet skulle etableres som selvstendig organisasjon etter krigen, ble det alvorlige problemer.

Krigen hadde ført til at Norge manglet sivil lufttransport sommeren 1945. Ved kongelig resolusjon av 19. november 1943 hadde regjeringen i London opprettet Norsk Luftfartsstyre. Det skulle forberede norsk luftfart, både innenlands og utenlands etter krigen. Luftfartsstyret var underlagt Forsvarsdepartementet, og da freden kom ble norsk luftfart et ansvarsområde som naturlig falt på Luftforsvaret. Allerede i august 1946 var det opprettet 16 flyruter, 10 på utlandet og seks innenlands. De utenlandske rutene ble utført med norske, amerikanske, britiske og svenske fly. Så lenge de allierte var i Norge, og Luftforsvaret kunne benytte seg av deres støtteapparat, gikk transportflygingen greit. Men da de allierte trakk seg ut og Luftforsvaret ble nødt til stå på egne ben, kom alvorlige organisasjons- og personellmangler til overflaten. Særlig var det store personellmangler ved fysikringstjenesten. Det ville ta tid å utdanne de spesialistene flyvåpenet manglet.

Allerede i midten av november 1945 valgte Luftforsvaret å legge ned de innenlandske flyrutene. Sjefen for Luftforsvaret, generalmajor Riiser-Larsen, sa i en kringkastingstale at rutene ikke hadde noen militær betydning lenger, og at man derfor valgte å stoppe rutene da en ikke hadde den ønskede grad av sikkerhet under flygningene. Dette var nok riktig. Luftforsvaret hadde ikke et tilstrekkelig antall egne flygeledere til å sikre en forsvarlig koordinering av lufttrafikken over hele landet da de britiske

flygelederne reiste. Denne mangelen skyldtes en kombinasjon av manglende framsyn, samt det forhold at denne virksomheten ikke var norsk ansvarsområde under krigen. I den pressede situasjonen høsten 1945 valgte regjeringen å prioritere utenlandstrafikken. Det førte til en konsentrasjon av de militære ressursene til Gardermoen og Sola. Innenlandstrafikken kom ikke igang igjen før nye flygeledere var utdannet våren 1946. Da ble regulær rutetrafikk overlatt til Det Norske Luftfartsselskap.

LOK i London hadde vært et stabselement med bare begrenset ansvar. Det hadde kun et administrativt personellansvar ettersom flyavdelingene var under operativ kommando av RAF. Forsvarsgrenen manglet dermed offiserer med erfaring fra stabsarbeid på høyere operativt nivå. Dette forholdet ble forsterket ved en generell mangel på yngre yrkesoffiserer. Det hadde ikke vært tilgang på krigsskoleutdannede flygere siden 1940. Den norske krigsskolen som ble opprettet i London under krigen, ble boikottet av flygerne. Krigsflygeren Svein Heglund hevder at deres korpsånd ikke tillot dem *"å trekke seg ut av tjenesten og overlate krigens byrder og strabaser til andre"*.<sup>53</sup>

Luftforsvaret kom også sent igang med å opprette egen krigsskole og stabsskole etter krigen. Først i oktober 1949 ble Luftkrigsskolen etablert på Akershus festning, og et kull på 20 kadetter kunne ta fatt på sin utdanning. Samme år startet forberedelsene til etableringen av en stabsskole etter engelsk mønster. Det første kullet på tolv elever startet i Oslo i oktober 1950, fire år senere enn krigsskolene til de andre forsvarsgrenene kom i drift. Det var flere årsaker til at Luftforsvaret var såpass sent ute med å etablere institusjoner for høyere utdanning. For det første var det mange oppgaver som måtte løses umiddelbart etter hjemkomsten. Det gjaldt å sørge for en ryddig overtagelse av de tyske etablissementene, og deretter sikre lokaler for stabene, baser for flyavdelingene og forlegning for mannskapene. Ettersom mange yngre offiserer forlot forsvarsgrenen, ble det færre til å ta seg av de løpende oppgavene. Etableringen av en egen luftkrigsskole og stabsskole ble derfor nedprioritert. Som en midlertidig løsning fikk et fåtall av

Luftforsvarets offiserer videreutdannelse ved tilsvarende skoler i Sverige og Storbritannia, da hverken Hærens eller Sjøforsvarets skoler kunne gi luftmilitær utdanning. Men selv om dette nok var gode skoler, var de ikke skreddersydd til Luftforsvarets behov. Antallet elever fra Luftforsvaret var også såpass lite at det forble en utstrakt mangel på vel kvalifiserte stabsoffiserer. Forsvarsgrenen stod derfor svakt rustet til å ta fatt på arbeidet med å utvikle egne prosedyrer, taktikk og doktriner. Befalsmangelen førte til at Luftforsvaret, og i noen grad også hæren og Sjøforsvaret, ikke klarte å utnytte den formidable interessen som ble Forsvaret til del like etter krigen. Vernepliktige stod da i kø for å la seg innrullere, men Forsvaret manglet et befalskorps, som var stort nok og godt nok, til å ta seg av opplæringen og utdanning av nye rekrutter.

## **Omholdt-Jensen saken**

Høsten 1945 ble det offentlig kjent at det pågikk en uforsonlig personstrid innad i Luftforsvaret. Under krigen hadde en gruppe unge flygere henvendt seg til Riiser-Larsen for å få skiftet ut enkelte offiserer i Luftforsvarets ledelse. Da ingenting skjedde, henvendte de seg til forsvarsministeren for å få skiftet ut hele Luftforsvarets øverste ledelse. Heller ikke denne aksjonen førte fram, og aksjonistene la seg på været inntil krigen var over. Misnøyen med ledelsen var imidlertid latent, og høsten 1945 blåste det opp til full storm. Under overskriften "*Beskytter forsvarsministeren urettferdighet, ansvarsløshet og udyktighet?*" gjenga Dagbladet 5. oktober 1945 anklager fra kaptein Edvard Omholdt-Jensen mot Luftforsvarets ledelse. Anklagene som de unge operative flygere hadde fremført under krigen, ble gjentatt og forsterket av Omholdt-Jensen. Etter hans syn var det nødvendig å skifte ut den sittende ledelsen for å sikre Luftforsvarets fremtid. I artikkelen hevdet Omholdt-Jensen at Luftforsvaret som organisasjon ville tjene på en slik renselsesprosess. Det ble videre hevdet at en rekke yngre offiserer stod bak kravet om rettslig undersøkelse og utskiftning av ledelsen.



Omholdt-Jensens inntreden og motiver i denne anledning kan synes uklare. To forhold synes imidlertid å dominere. For det første var det en reell misnøye i deler av det operative miljøet. Opphavet til dette var forhold ved 333 skvadrons Mosquito-avdeling under krigen. Mosquito-flyvernes klage til Riiser-Larsen og forsvarsminister Torp bevitner det. Omholdt-Jensen var imidlertid aldri operativ flyger under krigen, hverken ved 333 skvadron eller ved andre avdelinger. Hans rolle i denne sammenheng synes derfor å være som advokat for de misfornøyde. Det kan imidlertid synes som om dette ikke er nok til å forklare hans glødende engasjement. Kunne Omholdt-Jensen ha andre motiver?

Det bringer oss over på Omholdt-Jensens forhold til Ole Reistad. Omholdt-Jensen og Reistad var et radarpar som hadde virket nært sammen i mange år. Blant annet var Omholdt-Jensen sekretær da Reistad var formann i Norsk Aero Club, og presseoffiser mens Reistad var sjef for Little Norway. Omholdt-Jensen har gitt uttrykk for den største respekt for Reistad, og det er sannsynlig at Omholdt-Jensen hadde ambisjoner om å få Ole Reistad utnevnt til sjef for Luftforsvaret. Det kan derfor synes som om Omholdt-Jensen fant det opportunt å benytte den eksisterende misnøyen til støtte for denne sak.

I et usignert innlegg i Dagbladet 12. oktober ble Omholdt-Jensens anklager imøtegått, og Omholdt-Jensen ble selv anklaget for å sverte flyvåpenets offiserer og vanskeliggjøre oppbyggingen av forsvarsgrenen. Innlegget viste med all tydelighet at det var minst to fronter i saken.<sup>54</sup> Neste dag offentliggjorde Omholdt-Jensen navnene på de offiserene anklagene var rettet mot med den begrunnelse at ingen uberettiget skulle få plett på sitt renommé. Offiserene var generalmajor Hjalmar Riiser-Larsen, oberst Birger Motzfeldt, kommandørkaptein Finn Lambrechts, oberstløytnant Odd Bull, major Torleif Slåtten, major Johan Brinch, major Einar Tufte-Johnsen og orlogskaptein Abreham W. Hagtvedt.

Det virker som kimen til hele saken hadde startet med en relativt ubetydelig personalsak ved Little Norway i Canada. Kaptein Torleif Slåtten, sjef for den tekniske tjenesten, kom i konflikt med andre i ledersjiktet ved treningsleiren. Sjefen i Little Norway, Ole Reistad, gav

Slåtten skylda og fikk beordret ham vekk. Det førte Slåtten over til FFK i London, hvor han til Reistads forbauselse ble forfremmet. I denne forbindelse sendte Reistad et telegram til FFK: *"Slaatten kan ikke undlate å intrigere der hvor han kommer. Det har vært usedvanlig fredelig etter han forsvant. Påfallende at Slaatten ble major ved ankomst London."*<sup>55</sup>

Stabssjefen i FFK, Motzfeldt, forsøkte å dysse ned saken, men Reistad glemte den ikke. Det er fristende å hevde at vi her kan ane konturene av et mønster når det gjelder personen Ole Reistad; sine venners beste venn og sine fienders verste fiende. Reistad var ikke redd for å heve sin røst for det han oppfattet som en god sak. Hans fordømmende karakteristikk av mange myndighetspersoner, inkludert statsråder, skaffet ham mange fiender.<sup>56</sup> Dette var personer med politisk makt og innflytelse langt inn i etterkrigstida. For Reistad var løpet derfor kjørt, han aspirerte ikke til de høyeste stillinger i Luftforsvaret etter krigen. Dette var sårt for hans gode venner og støttespillere, også dem hadde han mange av, særlig blant dem som hadde tjenestegjort ved treningsleiren Little Norway. Men ingen stod ham antagelig nærmere, og ingen var ham mere lojal enn Edvard Omholdt-Jensen.<sup>57</sup> Det er i dette lys jeg velger å se utviklingen av striden i Luftforsvaret.

De som i første rekke gav støtte til Omholdt-Jensen, var vernepliktige krigsflygere. Generalmajor Werner Christie har i ettertid beskrevet dette som både en generasjonskonflikt, og en konflikt mellom krigsskoleutdannede og vernepliktige flygere. Den eldre garde satt komfortabelt i Kingston House og administrerte norsk deltagelse i krigen, mens de unge flygerne deltok aktivt i kamphandlingene med livet som innsats. Mens den yngre garde var i det operative miljøet og skaffet seg relevant kamperfaring, fikk den eldre garde kun skrivebordserfaring. Dette førte til kompetansestrid. De unge krigsflygerne stilte spørsmål ved ledelsens innsikt i moderne luftkrig, og sådde dermed tvil om dens kompetanse til å skulle stå i spissen for oppbyggingen av flyvåpenet etter krigen. Ledelsen hevdet derimot at de unge operative flygerne manglet både utdanning og administrativ erfaring til å kunne bekle ledende

stillinger.

Særlig var konflikten sterk ved 333 skvadronens B-flight hadde etter manges syn unødvendig høye tap av fly og menneskeliv under innfasingen av Mosquito-flyene. Søkelyset ble rettet mot avdelingens treningsprogram. Enkelte hevdet at det ikke holdt mål, og at dette skyldtes at skvadronsjefen, Finn Lambrechts, selv ikke hadde utsjekk på flytypen. Kritikerne hevdet derfor at Lambrechts ikke var kvalifisert til å lede avdelingen, og at det overordnede ansvar for dette lå i FFK. Forholdene ble forsøkt rettet på under krigen. Mosquito-avdelingen ble gitt mere trening, og flight-sjefen fikk et større ansvarsområde. Mosquito-avdelingen gjorde derfor en god innsats senere, men det som skjedde i innkjøringsfasen ble ikke glemt. Da Omholdt-Jensen valgte å gå ut offentlig med sine anklager valgte han å fokusere spesielt på denne saken for dermed å sverte ledelsen.

Etter at saken kom i offentlighetens lys, ble den løftet opp på politisk nivå. Forsvarsdepartementet kommenterte saken i forbindelse med avisdebatten i oktober 1945. FD meddelte da at både Luftforsvaret og departementet ville sørge for å fremskynde en rettslig prøvelse av anklagene, selv om det nok ville gå ut over viktigere gjøremål i oppbyggingsfasen av Luftforsvaret.<sup>58</sup> Denne lovnaden mildnet stormen. Etter dette var det ganske rolig omkring Omholdt-Jensen saken fram til mars 1946. Da ble det kjent at regjeringen, etter forslag fra FD, ved kongelig resolusjon hadde besluttet å henlegge saken. Dagbladet kommenterte 5. mars 1946 saken på lederplass, og beskyldte forsvarsministeren for å føye Luftforsvarets ledelse og gravlegge hele saken. Også Nationen kommenterte saken 7. mars, og konkluderte med å kreve en rettslig avgjørelse av hensyn til Forsvaret. Flere avisskriverier fulgte, og det virker som det bygde seg opp et press på forsvarsministeren for å skape ro i Luftforsvaret.

8. mars 1946 tok saken en ny og dramatisk vending. Det ble da kjent at oberst Motzfeldt hadde levert inn avskjedssøknad. Flere aviser krevde nå rettslig belysning av saken. Aftenposten krevde at Forsvarsdepartementet skulle komme med en klar og bestemt uttalelse, eller få saken inn for

retten slik at det igjen kunne bli arbeidsro innad i Luftforsvaret.<sup>59</sup> Morgenposten uttalte på lederplass 11. mars at striden i Luftforsvaret var for alvorlig til at den kunne drive i det uendelige og krevde at rettsinstansene måtte få det siste ord i saken.

Også på Stortinget fattet man nå interesse for saken, og stortingsmenn fra fem partier stod bak en henstilling til Stortingets presidentskap om å utvirke en redegjørelse i Stortinget.<sup>60</sup> Saken ble tatt opp i Stortinget 12. mars, og forsvarsminister Jens Chr. Hauge måtte redegjøre. Hauge opplyste at ledelsen i Luftforsvaret, Riiser-Larsen, Motzfeldt og Lambrechts, forlangte at det ble reist tiltale mot Omholdt-Jensen, og at departementet derfor hadde henstilt til riksadvokaten om å ta saken opp igjen.

I tillegg kunne Hauge fortelle at Riiser-Larsen hadde søkt om frabeordning fra sin stilling som sjef for Luftforsvaret med virkning fra 15. mars 1946. Hauge kunne videre opplyse at Motzfeldt og Lambrechts allerede 5. mars hadde bedt seg frabeordret sine lederstillinger for å bli overført til annen tjeneste. Etter at det nå var begjært tiltale i saken hadde de søkt om tjenestefrihet. Statsråden ville tilrå at Riiser-Larsens søknad om frabeordning fra sin stilling som generalmajor ble anbefalt, etter som Riiser-Larsen gjentatte ganger hadde uttalt at han ville slutte etter at han hadde fått full oppreisning av den militære påtalemyndighet. Når det gjaldt Lambrechts og Motzfeldt, opplyste Hauge at deres søknad om frabeordning ikke ville bli etterkommet, men at han fant det rimelig at de fikk innvilget tjenestefri.

Ingen forlangte ordet etter forsvarsministerens redegjørelse. Dermed red Hauge den politiske stormen av for denne gang. Enkelte ting tyder imidlertid på at Hauge i det skjulte hadde benyttet hardhendte midler for å avsette Hjalmar Riiser-Larsen som sjef for Luftforsvaret. Sentralt i denne sammenheng står Riiser-Larsens avskjedssøknad. Riiser-Larsen skrev dette om saken i sin selvbiografi. Her hevder han at han var svært syk disse dagene, og at en offiser overleverte han en ferdigskrevet avskjedssøknad på hans sykeleie:

*Jeg visste at det var min avskjedsansøking, og jeg skulle selvfølgelig ikke ha underskrevet den, men i den tilstand jeg var, kunne jeg ha underskrevet min dødsdom. Forsvarsministeren møtte i Stortinget med den. I min enfoldighet trodde jeg at den rette vei hadde vært å stoppe bråkmakerne ved å trekke dem til ansvar, ikke ved å fjerne deres offer.<sup>61</sup>*

Selv om Riiser-Larsens selvbiografi på ingen måte kan tillegges objektivitet i denne sak, så peker den på et mønster som virker kjent. Generaler som mistet Hauges tillit ble fjernet. Metoden var heller ikke ukjent for Hauge. General Otto Ruge hadde allerede forlatt sin stilling "frivillig", mens generalene Halvor Hansson og Olaf Helset samt admiral Edvard Danielsen skulle følge etter noe senere. Hauge hadde igjen vist handlekraft, men det krevde altså et offer.

To mann var i følge Dagbladet aktuelle som Riiser-Larsens etterfølger, oberst Bjarne Øen og oberstløytnant Ole Reistad. Siden Reistad hadde meddelt sin støtte for Omholdt-Jensen, konkluderte Dagbladet med at Reistads kandidatur til sjefsstillingen ville bortfalle, og at Øen ville bli ny sjef for Luftforsvaret. Dagbladet beskrev samtidig Øen som "*en av våre dyktigste flyoffiserer.*"<sup>62</sup> Dagbladet fikk rett i sin antagelse, Øen ble ny sjef for Luftforsvaret. Det var en utnevnelse som for øvrig fikk bred støtte. Morgenposten viste i en artikkel 25. mars til at Øen nøt stor tillit innen hele offiserskorpset og blant de menige. Også i FD hadde Øen de beste forbindelser, og forsvarsminister Jens Chr. Hauge var en av hans venner fra krigen. Det kan derfor virke som Øen var ideell for Hauge. I Øen fant han en offiser som var respektert innad i Luftforsvaret, og som han kunne forvente full lojalitet av. Det kunne bli et tospann som trakk godt i lag. Spørsmålet var om de trakk i riktig retning.

Det var nå stille om Omholdt-Jensen saken i et halvt år, men da saken startet i den militære forhørsrett den 30. oktober 1946, var saken igjen førstesidestoff. Alkoholmisbruk, tjenesteforsømmelse, falsk forklaring og forsøk på påvirkning av vitner var noen av de beskyldningene som Omholdt-Jensen utdypet i sitt angrep på ledere innen flyvåpenet under

krigen.

Saken ble endelig avgjort av retten 22. februar 1947. Samtlige av Omholdt-Jensens beskyldninger ble tilbakevist, og man kom til at en offentlig rettssak ikke var nødvendig. Omholdt-Jensen saken var dermed ute av mediabildet, men det er flere forhold som tyder på at den fikk betydning i lang tid for forholdene i Luftforsvaret. På kort sikt virket saken splittende. Den førte til at det oppstod to fronter: På den ene siden de som vitnet til fordel for Omholdt-Jensen, og på den andre siden de som vitnet til fordel for Riiser-Larsen og ledelsen i Luftforsvaret. Likevel var det nok en nødvendig utlufting. Kaptein Oluf Reed Olsen hevdet i sitt vitneprov at han syntes det var riktig at saken kom opp, og at det på lang sikt ville være en fordel for Luftforsvaret. Som forholdene var nå, mistet Luftforsvaret dyktige folk, og delte flygerne i to leire.<sup>63</sup>

Det er fristende å hevde at Omholdt-Jensen saken stigmatiserte enkeltpersoner, iallfall synes det å være tilfellet når det gjelder rekrutteringen til de høyeste stillingene i Luftforsvaret. Av de offiserene som vitnet til fordel for Omholdt-Jensen, og som fortsatte som offiserer i Luftforsvaret, var det ingen som nådde opp til generals grad.<sup>64</sup> Som vi har sett måtte Riiser-Larsen, antagelig etter press fra forsvarsministeren, ta farvel med forsvarsgrenen allerede i mars 1946. For de andre som var anklaget eller vitnet til fordel for disse, fikk saken ingen negative virkninger for deres videre karrierer i Forsvaret. Finn Lambrechts, Birger Motzfeldt, Odd Bull og Einar Tufte-Johnsen oppnådde alle generaløytnants grad. De tre førstnevnte avløste for øvrig hverandre som sjef for Luftforsvaret fra 1951 til 1963.

## Oppsummering

De norske flystyrkene entret andre verdenskrig omtrent som en ad hoc organisasjon våren 1940. Etter å ha bygget opp kampenheter ute, og med den største heder kjempet under krigen, var flyvåpenet fem og et halvt år senere tilbake ved utgangspunktet. 1. januar 1946 kan betraktes som den nye

forsvarsgrenens nullpunkt. Størsteparten av forsvarsgrenens operative avdelinger var da enten lagt ned, eller var så redusert at betegnelsen flyvåpen var en illusjon.

Luftforsvaret var ikke bare demobilisert, det var også demoralisert. Ledelsen i Luftforsvaret klarte ikke å holde moralen oppe ved overgangen til fred. Forsvarsministerens løsning på saken var å skifte ut toppsjefen. Samtidig som korpsånden forsvant, forsvant også store deler av mannskapene. Mange av de som under krigen hadde meldt seg til tjeneste for flyvåpenet, ønsket ingen videre karriere i Forsvaret i fredstid. Noen gikk ut av flyvåpenet for å fortsette der de slapp da krigen brøt ut, andre for å fortsette sine flykarrierer i bedre betalte stillinger i sivile selskaper.

Men også innen den lille gruppen som fortsatt tjenestegjorde i flyvåpenet, var det splittelse, noe Omholdt-Jensen saken tydelig vitner om. Virkningen av denne saken gjorde seg gjeldende på to plan. For det første la den beslag på tid og ressurser, og forsinket sannsynligvis arbeidet med å bygge opp forsvarsgrenen. For det andre førte den til at rekrutteringsgrunnlaget for de høyeste stillingene i Luftforsvaret ble svært snevert. Det virket i seg selv uheldig, samtidig som det virket samlende innad i ledersjiktet.

I neste kapitel skal vi se nærmere på konsekvensene demoraliseringen og demobiliseringen innen flyvåpenet fikk i oppbyggingen av Luftforsvaret.

---

# Oppbygging av et nasjonalt luftforsvar (1945-50)

*Vi vil ved 3-årsplanens utløp i vårt land ha et luftforsvar av små dimensjoner, men med et rimelig moderne materiell.*

Jens Chr. Hauge

Dramatiske internasjonale begivenheter våren 1948 førte til ekstraordinære bevilgninger til Forsvaret generelt og Luftforsvaret spesielt. Begivenhetene våren 1948 førte også til et uttalt behov for å styrke kuppberedskapen. Til dette formål ble Luftforsvaret betegnet som ideelt. Kampavdelingene kunne settes opp til full krigsstyrke uten å trekke store mannskapstyrker ut av sivil produksjon. Luftstridskreftene hadde også den fordel at de kunne nå til alle kanter av landet i løpet av kort tid.

En rekke dramatiske begivenheter våren 1948 og en økende polarisering mellom øst og vest gjorde at en alliansetilknypning ble stadig mere aktualisert. To alternativer ble vurdert. Det ene var i hovedsak en skandinavisk løsning, det andre en nordatlantisk allianse med USA som garantist. De skandinaviske forhandlingene avdekket imidlertid så sprikende interesser hos partene at de ble avbrutt. For den luftmilitære ekspertise, med general Øen i spissen, var et skandinavisk forsvarsalternativ uten strategiske bombefly ikke tilstrekkelig. Kun vestmaktene med sine strategiske flystyrker hadde midler til å føre en eventuell krig over på russisk jord. Bare ved å knytte seg tettere til USA kunne Norge nyte godt av det avskrekkingspotensiale som de strategiske bombeflyene representerte. Den militærpolitiske argumentasjon og regjeringens mer allmenne vestvending trakk i samme retning.

Medlemsskapet i Atlanterhavsalliansen var et faktum 4. april 1949. I dette kapitlet skal vi følge oppbyggingen av Luftforsvaret fram til utøpet av treårsplanen. I utgangspunktet skulle denne gjelde fram til 1. juli 1949,



men på grunn av medlemskapet i Atlanterhavspakten ble den gjeldene fram til 1. juli 1950.

## **Prioriteringene av Forsvaret i perioden 1945-48**

Forsvaret hadde fått små bevilgninger i de første etterkrigsårene. I treårsplanen var det regnet med et normalt driftsbudsjett for Forsvaret på 180 millioner kroner. Av dette skulle 80 mill. gå til Hæren, 57 mill. til Sjøforsvaret og 33 millioner til Luftforsvaret. Dette budsjettanslaget ble utarbeidet av forsvarsgrenene under sterkt tidspress høsten 1945. Mange forhold var da uoversiktlige, og Forsvaret hadde heller ikke noe erfaringsgrunnlag for sine budsjetter. Det førte til at anslagene ble omtrentlige. Dessuten førte en generell prisstigning, samt det såkalte krisetillegget til offentlige tjenestemenn, til økte driftskostnader for Forsvaret. De militære myndigheter påpekte hvilke følger dette ville få blant annet for beredskapssituasjonen, og foreslo å øke driftsbudsjettet til 260 millioner for budsjettåret 1947-48.

De militære fikk imidlertid ikke gjennomslag for sin argumentasjon. FD skar kraftig ned på generalenes budsjettforslag, og endte opp med et driftsbudsjett på 182 mill. kroner for 1947-48. FDs argumentasjon var at sivile gjenreisningsoppgaver var viktigere enn oppbyggingen av Forsvaret. FD viste dessuten til at den sterke mangelen på arbeidskraft førte til at Forsvaret var en ekstra belastning på samfunnsøkonomien. Det sivile samfunnet hadde, i henhold til FDs argumentasjon, et betydelig produksjonstap som følge av Forsvarets store forbruk av arbeidskraft. FD så likevel enkelte fordeler for det sivile samfunn ved militærtjenesten. Blant annet ble det påpekt at både vervet befal og utskrevne mannskaper fikk verdifull yrkesutdannelse. I den sammenheng ble det fremhevet som særlig positivt at Luftforsvaret i vesentlig grad bidro til yrkesutdannelse av flygere til de sivile flyselskapene.

LOKs budsjettforslag for 1947-48 var på 46 mill. Dette ble av FD redusert til 31,5 mill. Sjefen for forsvarsstaben, general Ole Berg, advarte

FD om følgene av nedskjæringene:

*Alle disse reduksjonene er i seg selv alvorlige og vil sinke flyvåpenets utbygning i betenkelig grad. Det vil praktisk talt stanse utbyggingen av varslings- og kommandoapparatet, som er en betingelse for at de operative flyavdelingene kan virke... Dette tekniske apparat lar seg ikke improvisere og vil nødvendigvis ta lang tid å bygge ut selv om en får frie hender til å sette igang. Det gjelder ikke bare spørsmålet om minsket beredskap, det blir spørsmål om i hvilken grad det kan snakkes om beredskap*<sup>65</sup>

I denne saken var FD og UD på linje. I en redegjørelse for Stortinget om den utenrikspolitiske situasjonen 11. desember 1947, hevdet utenriksminister Halvard Lange at faren for krig på kort sikt var meget liten. Regjeringen var derfor samstemt, og tiden var derfor ikke inne til å øke tempoet i reisingen av det militære forsvaret. Politikerne måtte likevel være klar over følgene av sine prioriteringer. Generalene hadde gjort sin jobb. Planer og budsjettforslag var utarbeidet. De hadde argumentert sterkt overfor politikerne og advart mot følgene av reduksjoner. Når de likevel ikke ble hørt, tok de fleste det til etterretning.

Først under den spente situasjonen våren 1948 valgte regjeringen å prioritere Forsvaret. I første omgang bevilget Stortinget 100 millioner kroner til ekstraordinære beredskapstiltak. Av de 100 millionene gikk 81 millioner til militære tiltak. Luftforsvarets andel ble i overkant av 30 millioner. 17 av disse millionene skulle gå til anskaffelse av flere reaksjonsdrevne jagerfly.<sup>66</sup> Også utbyggingen av varslings- og kontrollapparatet ble nå prioritert. Flyvåpenet kjøpte flere radarsett i 1948 med dekning i denne ekstrabevilgningen. For å dekke de neste to års utgifter til beredskapsøkningen, besluttet Stortinget 2. juli 1948 å utskrive en vernes katt på 250 mill. kroner.

Når Luftforsvaret ble tilgodesett med en såpass stor andel, har det sammenheng med at regjeringen, etter råd fra Den sentrale sjefsnemnda, la vekt på å hurtig øke den permanente beredskapen. Dette skulle skje ved

å "etablere et høyt beredskap til forsvar av våre flygeplasser mot kup og til beskyttelse av våre viktige havner, i særdeleshet mot ubåter, er en oppgave av første orden".<sup>67</sup>

En permanent økning av flyvåpenets beredskap, samt tilbakeholdelse av en del vernepliktige i hæren ble regjeringens signal om at Norge var villig til å forsvare sine interesser med militære midler. Skulle hæren ha vært i permanent beredskap ville regjeringen ha måttet gjennomføre hel eller delvis mobilisering. Det ville både vært et farlig og muligens eskalerende utenrikspolitisk signal, samtidig som det ville bundet opp store deler av den sivile arbeidsstokken til militære formål. Sjefsnemnda hadde da også enstemmig anbefalt at særlig flyvåpenet måtte bygges ut i økt tempo. Oppbyggingen av et moderne flyvåpen var imidlertid langt mer omfattende og krevende enn både politikere og generaler forestilte seg.

## **Britisk innflytelse over jagerflyanskaffelser**

Flystyrkene som kom hjem sommeren 1945, skulle i utgangspunktet danne fundamentet for oppbyggingen av det nye flyvåpenet. Som vi har sett forlot store deler av bakkemannskapet og flygerkorpset forsvarsgrenen i løpet av vinteren 1945/46. Det førte til at jagerflyskvadronene 331 og 332 ble oppløst og flyene for en stor del satt på bakken. Begge skvadronene var oppsatt med Spitfire. Det var et fly som de fleste jagerflygerne hadde fløyet under krigen. Det var imidlertid ikke alle som mente at Spitfire var det beste jagerflyet for operasjoner i Norge.

Vinteren 1944-45 arbeidet krefter i LOK for anskaffelse av det amerikanske jagerflyet P-51 Mustang. Bakgrunnen var et norsk ønske om aktiv innsats i Norge. Særlig var det aktuelt med operasjoner i Nord-Norge. Derfra kom det rapporter om at både sivilbefolkningen og de norske hær- og marinestyrker levde under marginale forhold som følge av tyskernes bruk av den brente jords taktikk. Dårlig kommunikasjon, samt manglende flystøtte, forsinket og vanskeliggjorde operasjonene mot de tyske styrkene, som disponerte betydelige antall kampfly ut fra Bardufoss.

Allerede på førjulsvinteren 1944 hadde Luftforsvaret hatt en

representant i Finnmark for å undersøke mulighetene for å sette inn deler av de norske flystyrkene i Nord-Norge, med utgangspunkt fra enten Kirkenes eller Murmansk. Rapporten derfra tydet på at operasjoner fra Høybuktknoen var fullt mulig. Russerne ville tillate det, og flyplassen var i brukbar forfatning.<sup>68</sup> Når det gjaldt mulighetene for å benytte Murmansk var rapporten pessimistisk, de russiske militære lederne der kunne ikke gi tillatelse til det. Et slikt spørsmål måtte rettes til de politiske myndighetene i Moskva, og det var en møysommelig prosess.

På bakgrunn av dette bestemte de norske myndighetene i London seg for å søke om å bruke de norske flystyrkene i Nord-Norge. Forsvarsdepartementet sendte en forespørsel til Air Ministry om få trekke jagerskvadronene ut av Second Tactical Air Force. De ville erstatte spitfireflyene med Mustang, som LOK mente var en flytype bedre egnet til operasjoner i Norge. Blant annet hadde Mustangen bedre rekkevidde og større våpenkapasitet. Dette var forhold som LOK la vekt på for operasjoner i Norge også etter krigen. Dessuten hadde også svenskene en bestilling inne på Mustang. I LOKs vurdering ble det gjort et poeng av dette, *"da det etter krigen kunne bli tale om et forsvarssamarbeid med svenskene."*<sup>69</sup>

LOK antok at konverteringen til Mustang kunne gjøres på 10-12 dager, og at skvadronene deretter kunne settes inn i Norge relativt raskt. Videre planla LOK å bruke både Catalina- og Mosquitofly til rekognosering og støtte til sjøoperasjoner i Norge. Luftforsvaret hadde også noen Norsemanfly som det ønsket satt inn i ambulanse- og transportoppdrag.

Britene var imidlertid lite innstilt på å fristille de norske flystyrkene for operasjoner i Nord-Norge. De begrunnet dette ut fra det overordnede hensyn at styrkene måtte settes inn der de kunne gjøre best nytte for seg. Det var dessuten knapphet på personell og ressurser i de norske avdelingene, noe som gjorde dem avhengige av støtte fra de allierte og uegnet til selvstendige operasjoner. Britene motsatte seg derfor at de norske flystyrkene skulle utføre selvstendig operasjoner i Norge. Forespørslene om bruken av Mosquito-flyene ble avslått i januar, mens

forespørslene om bruk av Catalina og Norseman ble avslått i mars.<sup>70</sup>

Når det gjelder jagerflyskvadronene ble disse frigjort fra operasjoner på kontinentet 4. april, men søknaden om konvertering til Mustang ble ikke innvilget. Avslaget var begrunnet med at de norske flystyrkene ville være uegnet til å operere videre i Norge hvis de var oppsatt med Mustang, da dette ville bli en ukurant type i RAF sine oppsetninger i Norge. De norske jagerskvadronene ble i stedet utstyrt med gamle Spitfire IX, og de fikk heller ikke utføre selvstendige operasjoner i Norge.<sup>71</sup>

Fra norsk hold ble det ikke rettet flere forespørsler om overgang til Mustang jagerfly. Det skyldes nok delvis en erkjennelse av at det norske flyvåpenet ikke kunne operere Mustang i Norge uten omfattende bidrag fra et alliert støtteapparat. Samtidig synes det klart at man fra norsk politisk hold fortsatt regnet Storbritannia som den nærmeste garantisten for norsk sikkerhet også etter krigen. Et norsk flyvåpen utstyrt med britiske fly ville dermed lettere kunne nyttegjøre seg britisk flystøtte i en fremtidig krisesituasjon. Kjøp av britiske fly ville dessuten bidra til å ivareta det gode forholdet til britene ettersom de ønsket å sikre eksport av forsvarsmateriell etter krigen. Levering av jagerfly til mindre lands flyvåpen var sentralt i denne sammenheng. Både operative og politiske forhold talte derfor til fordel for at det norske flyvåpenet skulle opprette en forsyningsbasis i Storbritannia etter krigen.<sup>72</sup> Nils Morten Udgaard har dessuten påpekt at den norske valutasituasjonen, med overskudd av britiske pund, talte til Storbritannias fordel.<sup>73</sup>

Allerede høsten 1945 hadde Luftforsvaret en delegasjon i Storbritannia for å forhandle fram en avtale om kjøp av utstyr til forsvarsgrenen. Oberst Birger Motzfeldt inngikk på vegne av Luftforsvaret en avtale med RAF om kjøp av overskuddsmateriell. Det norske kjøpet omfattet hovedsakelig Spitfire jagerfly, samt to måneders krigsreserver av bomber og ammunisjon. I utgangspunktet inngikk også reservedeler for tre års forbruk i avtalen, men da det på Stortinget ikke var flertall for å bevilge penger til mere enn et års forbruk, ble avtalen derfor redusert tilsvarende.

I henhold til treårsplanen skulle Luftforsvaret sette opp tre

jagerskvadroner, to skvadroner lette bombefly og rekognoseringsfly, en rekognoseringsskvadron med sjøfly og en transportskvadron. I samsvar med dette ble det i 1947 inngått avtaler i Storbritannia om kjøp av 75 Spitfire IX, 21 Mosquito VI, 10 Catalina, 3 Spitfire PR XI og 3 Mosquito T III.<sup>74</sup> Flykjøpet førte imidlertid ikke til oppsetning av flere flyavdelinger, hverken den tredje jagerskvadronen eller den andre lette bombeskvadronen ble realisert. Årsaken til det var, som vi tidligere har sett, i første rekke personellmangel. Luftforsvarets personell forlot forsvarsgrenen til fordel for bedre betalte stillinger i sivil luftfart, samtidig som det ikke var tilstrekkelig politisk vilje til å prioritere økt nyansettelser. Teknikermangelen førte også til at Spitfire-flyene led av dårlig vedlikehold, blant annet hadde de motorvansker.<sup>75</sup> Følgen av denne politikken ble at jagerflyvåpenet, som resten av Luftforsvaret, var i svært dårlig forfatning.

## Overgang til reaksjonsdrevne fly

Treårsplanen for Luftforsvaret forutsatte en oppbygning av jagerforsvaret basert på Spitfirefly. Men det ble snart reist spørsmål om Spitfireflyene tilfredsstilte kravene til et moderne jagerfly. På operativ side hevdet man at de nye jetjagerne hadde ytelser som langt overgikk Spitfirene. For å skaffe seg førstehånds kjennskap til de nye flyene sendte sjefen for Luftforsvaret derfor prøveflygeren Eirik Sandberg til Storbritannia i november 1946.<sup>76</sup> Kaptein Sandberg skulle i første omgang teste De Havilland Vampire. Rapportene Sandberg sendte tilbake til Norge må ha overbevist ledelsen i Luftforsvaret.

Fra Luftforsvarets side ble det nå et spørsmål om hvilken av de britiske jetjagere Vampire eller Gloster Meteor de skulle satse på. Allerede i mai året etter fikk Sandberg sammen med tre andre flygere fra Luftforsvaret anledning til å teste Meteoren på Gardermoen. Sandbergs operative vurdering gikk i favør av Gloster Meteor. Valget falt likevel på De Havilland Vampire. Sannsynligvis spilte økonomien en viktig rolle. En Vampire kostet bare halvparten så mye som en Meteor. I tillegg opererte

Luftforsvaret allerede De Havilland Mosquito. Det betydde at det allerede var etablert personlige kontakter mellom fabrikken og forsvarsgrenen. I denne forbindelse er det verdt å merke seg at De Havilland hadde ansatt den kjente krigsflygeren John Cunningham som prøvflyger. Cunningham hadde høy status i både det britiske og det norske flymiljøet etter sin innsats som nattjagerpilot under krigen. Cunninghams borging for kvalitet, samt magre norske valutareserver, synes å ha avgjort saken til De Havillands fordel.

I et skriv 26. januar 1948 gikk sjefen for Luftforsvaret inn for anskaffelse av 24 Vampire-fly. Øen forutsatte levering av fire fly på forsommeren 1948 og 20 fly sommeren 1949. Allerede 21. februar 1948 kunne Luftforsvaret inngå kontrakt med De Havilland Aircraft Co. Ltd. om kjøp av fire Vampirefly og med opsjon på ytterligere åtte.<sup>77</sup>

Øens forslag må betraktes som "perfect timing". Det internasjonale klima var allerede sterkt påvirket av konflikten i Tyskland. Den kommunistiske maktovertagelsen i Tsjekkoslovakia og forhandlingene om en ny militæravtale mellom Sovjetunionen og Finland tilspisset situasjonen. I tillegg oppstod det rykter om at Norge stod for tur. Regjeringen var usikker på Moskvas intensjoner, men valgte å ta signalene på alvor. For å stå sterkere overfor Sovjetunionen valgte regjeringen å ruste opp. Samtidig henvendte en seg til USA og Storbritannia med forespørsel om hjelp tilfelle ryktene ble realiteter.

For å bedre forsvarsevnen bevilget Stortinget 100 millioner kroner til ekstraordinær opprustning. Av de 81 millionene som ble avsatt til militære tiltak var Luftforsvarets andel i overkant av 30 millioner. I forbindelse med tildelingen av ekstrabevilgninger presiserte FD at det var av vesentlig betydning at Luftforsvaret fikk anledning til å opprette flere reaksjonsdrevne jageravdelinger.<sup>78</sup> Luftforsvaret kunne derfor allerede i april 1948 innfri den avtalte opsjonen på åtte Vampirefly. Leveringene til Norge ble gitt prioritet fra britisk side. Bestillinger som var plassert av RAF ble frigjort, og allerede 29. april 1948 ble de første fire flyene overlevert fra fabrikken. I juli ble tre nye fly overlevert. Leveransene fortsatte utover høsten og fram til årsskiftet 1948/49 hadde 331 skvadron

mottatt i alt 12 fly.<sup>79</sup>

I henhold til treårsplanen var 331 skvadron blitt gjenoppsatt på Gardermoen fra 27. mars 1947, mens 332 skvadronen som en del av regjeringens opprustning ble reaktivisert på Værnes 12. april 1948. 331 skvadron skulle motta de nye jetjagerne, og de få jagerflygerne som fortsatt var fast tjenestegjørende i Luftforsvaret ble samlet ved den såkalte jetjager-vingen på 331 skvadronen for overføring til Vampire. Med anskaffelsen av Vampire tok flyvåpenet de første famlende steg inn i jetalderen på materiellsiden. De økte bevilgningene førte til at Luftforsvaret kunne bestille ytterligere 44 Vampirefly. 15. juli 1949 skiftet jetjager-vingen ved 331 skvadron status, og ble til en selvstendig avdeling, 336 skvadron. Etter at denne skvadronen var fulltallig ble 337 skvadron opprettet den 22. mai 1950. I alt kjøpte Norge 62 Vampire. Fordelingen var 20 F3 avskjæringsjagere (36 prosent), 36 FB 52 jagerbombere (64 prosent) spesielt beregnet for angrep på bakkemål med kanoner, raketter og bomber, og seks T55 toseters treningsfly.<sup>80</sup>

På personellsiden gikk det derimot fortsatt tregt. Flyvåpenet hadde ikke utdannet nok nye flygere til erstatning for de som hadde dimittert. For å kunne få 332 skvadronen på vingene, ble derfor krigsflygere innkalt til repetisjonsøvelser og beordret til flygende tjeneste ved skvadronen.

## **LOKs nedprioritering av maritime luftoperasjoner**

Den nye forsvarsledelsen med Hauge i spissen planla å bygge opp et moderne men begrenset invasjonforsvar. I det nye forsvaret skulle inngå et moderne og spesialisert flyvåpen. Ressurshensyn førte til at flyvåpenet måtte konsentrere virksomheten. FD planla derfor ikke, selv om strategisk bombing ble omtalt som luftmaktens viktigste middel, å sette opp tunge bombeflyavdelinger. Men i og med at strategisk bombing ble tillagt en krigsavgjørende rolle, ble det vitalt å sikre tilgang på denne kapasitet fra alliert hold. Det var imidlertid en oppgave for politikerne. Primæroppgaven til flyvåpenet ble luftforsvar av vitale norske områder. Sekundært skulle flyvåpenet støtte hæren og marinen i



invasjonsforsvaret.<sup>81</sup> Primæroppgaven fordret et flyvåpen med overveiende defensiv kapasitet. Det ga ledelsen i flyvåpenet, med general Øen i spissen, anledning til å prioritere jagerflyvåpenet. Ekstrabevilgningene i 1948 ble derfor i det vesentlige kanalisert til jagerflyvåpenet.

Mens jagerflyvåpenet fikk tilført midler, ble aktiviteten ved de maritime flyavdelingene holdt på et lavt nivå. Lave driftsbudsjetter samt minimale investeringer førte til at 333 skvadron fikk en meget svak operativ status. Skvadronen var satt opp med Catalinafly, og også disse kom fra britiske overskuddslagre. Flyene var nedslitte og dyre i drift, og i Luftforsvarets ledelse var det liten interesse for å erstatte dem med nye. LOK ønsket tvert imot å legge ned hele skvadronen og kanalisere ressursene til jagerflyvåpenet. Dette var en holdning LOK fikk gjennomslag for i regjeringen. I en redegjørelse til Stortinget 25. august 1950 om ekstraordinære forsvarstiltak i forbindelse med utbruddet av Koreakrigen, uttalte statsminister Gerhardsen at den videre utbyggingen av flyvåpenet måtte konsentreres om jagerstyrken.<sup>82</sup> Allerede tidlig i 1950 hadde det gått rykter om at Catalinaflyene skulle utfases og skvadronen nedlegges. Samtidig som LOK var nær ved å lykkes i sitt forsøk på å kvitte seg med de maritime flystyrkene som følge av nye norske prioriteringer, så førte utbruddet av Koreakrigen til et større behov for overvåkning av Nordområdene. Som en del av NATO-beredskapen fikk derfor 333 skvadronen nye oppgaver, denne gangen knyttet til flyovervåking i de nordlige havområder.<sup>83</sup>

I forbindelse med opprustingen våren 1948 ble det også besluttet at 334 skvadron skulle gjenopprettes. Skvadronens hovedoppgave skulle opprinnelig være samarbeid med marinen. Til det fikk skvadronen tildelt 18 Mosquitofly, derav 3 MK III treningsfly. Med gjenoprettelsen av 334 skvadron skulle maritime flyoperasjoner igjen bli en betydelig del av flyvåpenets aktivitet.<sup>84</sup> Men 334 skvadron fikk ingen eksklusiv maritim rolle. Operasjonene ble tvert imot dreid mot en luftforsvarsrolle ved at en del av Mosquito-flyene ble utstyrt med radar for å kunne avskjære fiendtlige fly om natta. Dette var operasjoner som

krevde stor innsats både av mannskap og ressurser, og operasjonene ble oppfattet som svært interessante av flygerne ved avdelingen. Det var denne oppgaven som ble prioritert. Opprettelsen av 334 skvadron ble derfor i første rekke et tilskudd til jagerflyvåpenet, men ressursene ble tatt fra den "maritime konto".

## Visjon og virkelighet 1945-1950

Sommeren 1950 disponerte det norske flyvåpenet fire jagerflyskvadroner, en skvadron lette bombefly, en transportskvadron og en skvadron med maritime rekognoseringsfly. Det opererte ut fra fire flystasjoner, Gardermoen, Sola, Værnes og Bardufoss. I tillegg var Luftforsvarets Forkyningskommando etablert på Kjeller og Luftforsvarets Overkommando i Oslo. På papiret kunne det virke som om Norge hadde bygget opp et lite, men slagkraftig flyvåpen. Når det gjelder organisasjon og flytyper, var det små forskjeller mellom virkelig oppbygging og planlagt oppbygging i henhold til treårsplanen. Den mest åpenbare forskjellen var oppsetningen av jetdrevne jagerfly.

| <b>Fra Storbritannia</b>    | <b>Treårsplanen</b>        | <b>Aktuelt 1950</b>        |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 2 skv. jagerfly (Spit.)     | 3 skv. jagerfly (Spit.)    | 2 skv. jagerfly (Spit.)    |
| 1 skv. lette bombef. (Mos)  | 2 skv. lette bombef. (Mos) | 2 skv. jagerfly (Vamp.)    |
| 2 skv. maritime fly (Cata.) | 1 skv. maritim rek. (Cata) | 1 skv. lette bombef. (Mos) |
|                             |                            | 1 skv. maritim rek. (Cata) |
| 1 skv. transport (Dakota)   | 1 skv. transportfly (Dak)  | 1 skv. transportfly (Dak)  |
|                             |                            | 1 avd. fotorekogn. (Spit)  |
| 6 skv                       | 7 skv.                     | 95 kampfly i 7 skv.        |

Realiteten var imidlertid en helt annen, iallfall hvis vi skal tro amerikanske rapporter. Inspeksjoner som Military Assistance Advisory Group (MAAG) utførte rapporterte at det norske forsvaret var lite effektivt, og med særlige svakheter innenfor kommunikasjon og logistikk.

Av de tre forsvarsgrenene ble Luftforsvaret vurdert som den minst effektive, med manglende allværs kapasitet og manglende evne til å støtte Hæren var blant de alvorligste defektene.<sup>85</sup>

Det er all mulig grunn til å feste tiltro til de amerikanske konklusjonene, ettersom de stemmer godt overens med norske rapporter fra samme periode. I en rapport til FK 46 sommeren 1949 ble beredskapssituasjonen i Forsvaret som helhet betegnet som svak. Både hæren, Sjøforsvaret og Luftforsvaret hadde få kampavdelinger. Det førte til manglende evne til seighet og forsvar over lengre tid. Mobiliseringssystemet var dessuten lite effektivt slik at det ville ta lang tid fra mobilisering ble bestemt til avdelingene var på plass og kampklare. Situasjonen var så ille at det ble foreslått å innføre et nytt begrep, "forsterket beredskap". Det skulle åpne for muligheter til å sette opp kampavdelinger i en spent utenrikspolitisk situasjon uten å måtte mobilisere.<sup>86</sup>

Det er lite som tyder på at situasjonen var bedre i Luftforsvaret enn i de andre forsvarsgrenene. En oversikt fra Luftforsvarets Overkommando viser at per 1. oktober 1948 hadde Luftforsvaret en kampflypark bestående av 59 Spitfire og 7 Vampire jagerfly, 20 Mosquito lett bombefly samt ti Catalina rekognoseringsfly.<sup>87</sup> Antallet mobiliseringsklare fly var imidlertid betydelig lavere. Så sent som våren 1949 kunne Luftforsvaret på et døgnns varsel bare sette opp 14 Spitfire, fem Vampire, seks Mosquito og seks Catalina. Det ble videre påpekt at de fleste flystasjonene var i dårlig forfatning, og at lagrene var sentraliserte og dermed lette å ødelegge ved bombeangrep. Dessuten var kontroll og varslingsapparatet, som er av avgjørende betydning for kampflyenes effektivitet, dårlig utbygd. Den alvorligste mangelen ved Luftforsvarets beredskap var likevel at de fleste kampflyene stod lagret som følge av mangel på teknisk personell. Flygerkorpset var heller ikke imponerende stort. Kampevnen var derfor begredelig på tross av betydelige ekstrabevilgninger fra våren 1948.

## Luftforsvarets mobiliseringsberedskap pr. 7. april 1949

| Flytype              | Stasjon    | <24 timer | <8 dager | >8 dager |
|----------------------|------------|-----------|----------|----------|
| <i>Spitfire</i> (59) | Gardermoen | 8         | 2        | 8        |
|                      | Værnes     | 3         | 4        | 17       |
|                      | Kjeller    |           |          | 6        |
|                      | Kjevik     |           |          | 8        |
|                      | Bardufoss  | 3         |          |          |
| <i>Vampire</i> (12)  | Gardermoen | 5         | 4        | 3        |
| <i>Mosquito</i> (21) | Gardermoen | 6         | 3        | 5        |
|                      | Kjeller    |           |          | 7        |
| <i>Catalina</i> (8)  | Sola       | 6         |          |          |
|                      | Horten     |           |          | 2        |

Heller ikke når det gjaldt kvalitet fikk flyvåpenet godkjent karakter. Det ble bemerket at Spitfire-avdelingene hadde lav utnyttelse på grunn av motorvansker. Dette forholdet ble forsterket som følge av mangel på teknikere. Den lave tilgangen på flytid førte igjen til at pilotene ikke fikk trening, og Luftforsvaret var dermed inne i en ond sirkel.

Når det gjelder organisasjon og fordeling mellom flytyper virker det som det var små forskjeller mellom virkelig oppbygging og planlagt oppbygging i henhold til treårsplanen. Den mest åpenbare forskjellen var innføringen av jetdrevne fly. Innføringen av jagerbombere av Vampire-typen førte til at Luftforsvaret fikk et flerbruksfly. Jagerbombeflyene ble utviklet under andre verdenskrig. De kunne brukes til både selvstendige luftforsvarsoppgaver og til støtteoppgaver for hær- og marinestyrker.

## Oppsummering

I planene var det lagt opp til at Luftforsvaret fram til 1949 skulle settes opp med flytyper som allerede var i bruk i forsvarsgrenen. En åpenbar forklaring på det er knyttet til tilgjengelighet. I den første tida etter krigen var jetjagere ikke tilgjengelige på markedet. En annen forklaring kan

søkes i Luftforsvarets svake bakkeorganisasjon. Luftforsvaret skulle etableres som en selvstendig organisasjon i Norge etter krigen. Det var en oppgave som ville kreve store ressurser. Både vedlikeholds- og forsyningstjenesten måtte bygges opp fra bunnen av. Det var såpass ressurskrevende at det i seg selv hindret innføringen av ny teknologi. Endelig var det også et økonomisk spørsmål. Forsvaret måtte konkurrere med andre gjenreisningsoppgaver om ressurser, og innad var det også kniving mellom forsvarsgrenene om kronene.

Den britiske innflytelsen var åpenbart størst under og like etter krigen. Britene både presset og lokket for å beholde det norske flyvåpenet som kunde i den britiske forsvarsindustrien. Først presset Air Ministry for å unngå at de norske jagerskvadronene konverterte til amerikanske fly, deretter lokket de med gunstige leveranser av overskuddsmateriell. Norges anskaffelse av Spitfire jagerfly var delvis en følge av det britiske presset. Valutasituasjonen, samt tilsagn om rimelig levering av overskuddsmateriell talte også til britenes fordel. Da flyvåpenet i 1948 skulle investere i nye jetjagere, var det ingen tvil om at de skulle være britiske. I valget mellom den avanserte, men kostbare Meteor og den rimeligere, men underlegne Vampire ble prisen tungen på regjeringens vektskål.

På det operative og organisatoriske felt stod ledelsen i flyvåpenet relativt fritt. Den kunne nedprioritere maritime luftoperasjoner uten at det kom andre reaksjoner enn innsigelser fra marineledelsen. I det hele virker det som flyvåpenet under general Øens ledelse stod på god fot med den politiske ledelse. Enighet borget imidlertid ikke for kvalitet, og særlig amerikanerne stilte store spørsmål ved flyvåpenets kampevne.

---

# Fra nasjonalt til kollektivt forsvar 1950 - 51

*"Beredskapsprogrammet må bygge på de strategiske vurderinger og planer for vårt forsvar, som utarbeides av norske myndigheter i samarbeid med de allierte innenfor A-paktens organer".*

St. prop. 122/50.

Fra 1946 til 1950 brukte Norge ca. 1250 mill. kroner på Forsvaret. I gjennomsnitt var forsvarsutgiftene 313 mill. kroner per år, noe som utgjorde ca. 3,3 prosent av nasjonalinntekten. Dette var tyngende utgifter som forsinket gjenreisningen av landet. Et medlemskap i Atlanterhavspakten ble vurdert som ytterst attraktivt fra regjeringens side. For det første fikk landet en amerikansk sikkerhetsgaranti, og for det andre fulgte tilsagn om våpenleveranser på svært gunstige vilkår. Regjeringen trodde at Norge skulle få sikkerhet i pose og sekk. Den nasjonale egeninnsatsen kunne dermed minskes, og midler kunne frigjøres til sivil sektor. Men samtidig som medlemskapet ga fordeler medførte det også forpliktelser. I første rekke var dette knyttet til artikkel 3 i Atlanterhavspakten; prinsippet om selvhjelp og gjensidig støtte.

I dette kapitlet skal vi se på Atlanterhavspaktens første forsvarsplaner, og hvilken betydning integreringen i A-paktens kollektive forsvar fikk for det norske flyvåpenet. I den sammenheng vil den økte opprustningen som fulgte i kjølvannet av Koreakrigen stå sentralt. Fire spørsmål er av særlig interesse: hva var A-paktens første kollektive forsvarsplan? Hva var Norges rolle i denne? Hvordan ble flyvåpenets styrkebidrag til det kollektive forsvar bestemt? Og hvilken betydning fikk tilpasningen til kollektivt forsvar for flyvåpenet? Fokus vil bli satt på det amerikanske våpenhjelpprogrammet. Historikeren Knut Einar Eriksen har antydnet at det var en viss tautrekking mellom de militære krav og politikernes

tilbakeholdenhhet, "... men at det ser ikke ut til å ha oppstått alvorlige brytninger mellom NATO og den norske regjering i forsvarsutbyggingen."<sup>88</sup> Senere har Rolf Tamnes påvist en betydelig konflikt mellom amerikanske militære og norske politikere omkring våpenhjelpen sommeren 1951.<sup>89</sup>

## Amerikansk sikkerhetsgaranti

Kjernen i Atlanterhavspakten var den amerikanske sikkerhetsgarantien. Amerikanernes første forsvarsplan for Europa i tilfelle et sovjetisk angrep gikk ut på en evakuering av de amerikanske styrkene og etablering av et brohode ved Pyreneene. For de europeiske allierte var dette fullstendig uakseptabelt. Vestunionen krevde en forsvarslinje langs Oder, eller i det minste langs Rhinen.<sup>90</sup> For å bevare freden innad i den nyetablerte alliansen utarbeidet amerikanerne en modifisert plan. Den nye forsvarsplanen, kjent som OFFTACKLE, ble godkjent av Joint Chiefs of Staff (JCS) i desember 1949. OFFTACKLE, som var basert på fremskutt forsvar av Vest-Europa ved Rhinen, ble fundamentet for A-paktens første forsvarsplanlegging.

A-paktens strategiske konsept for det første året, DC-6, var at hvert medlemsland skulle ta ansvar for den oppgave det var best i stand til å utføre til fellesskapets beste. DC-6 var et rent amerikansk produkt, utarbeidet av amerikanske offiserer og godkjent av de andre alliansepartnerne uten nevneverdige forandringer.<sup>91</sup> USA skulle ha hovedansvaret for strategisk bombing, samt dele ansvaret for kontroll over havområdene med Storbritannia. Strategiske bombefly skulle bidra til forsvaret av Europa ved å forsinke fremrykkende sovjetiske styrker, samt å angripe 70 industribyer.<sup>92</sup> De europeiske allierte skulle bære hoveddelen av byrdene for bakketropper og taktiske luftstyrker. USA godkjente NATOs strategiske konsept 27. januar 1950, og offentliggjorde samtidig første del av et amerikansk våpenhjelpprogram som skulle bidra til å øke alliansens militære kapasitet. I mai 1950 var utkastet til NATOs første Medium-Term Defence Plan (MTDP) ferdig utarbeidet. Planen

hadde en tidshorisonnt fram til 1954 for oppsetting og utrustning av 90 divisjoner og 8000 taktiske fly.

Men også i A-pakten var det en himmelvid forskjell mellom visjon og virkelighet. Mens det militære planleggingsarbeidet var i godt gjenge, skortet det på politisk vilje til gjennomføring. Møtene til NATOs Militærkomite våren 1950 var i følge historikeren Lawrence S. Kaplan typiske i så måte. Under disse møtene ble planene lagt for NATO-landenes forsvarsstruktur, inkludert styrkemålsettinger, fram til 1954. Men det ble ikke drøftet, og langt mindre tatt beslutninger om, hvordan utstyr skulle skaffes til veie eller hvordan oppbyggingen skulle finansieres.<sup>93</sup> Årsaken til denne manglende aggressivitet lå nok i de sikkerhetspolitiske trusselvurderinger. Man antok at undergravingsvirksomhet var den alvorligste trusselen fra Moskva. Et russisk militært angrep på Europa ble ikke regnet som sannsynlig, hverken i 1949 eller i første halvdel av 1950. Det var dermed ikke vektige nok grunner til at USA og de europeiske allierte skulle bruke store ressurser på militær opprustning. De europeiske NATO-landene følte seg dessuten komfortable med den uttalte amerikanske sikkerhetsgaranti. Bevilgninger til militære formål ble derfor nedprioritert til fordel for sivil sektor. Det ville gi en økonomisk vekst som kunne sikre indre politiske stabilitet. Økonomisk gjenreisning og indre politisk stabilitet var før sommeren 1950 viktigere ingredienser i USAs oppdemningspolitikk enn militær opprustning.

## **Koreakrigen og NSC-68**

Nord-Koreas angrep på Sør-Korea 25. juni 1950 smadret det etablerte trusselbildet. Enkelte miljø i Washington oppfattet Koreakrigen som en bekreftelse på at en krig med Sovjetunionen var en reell mulighet. USA fryktet at russerne, hvis de lyktes i Asia, kunne bli fristet til å bruke militære midler for å nå sine mål i Europa. Fundamentet for en rolig oppbygging av NATOs militære styrker ble dermed borte. Den amerikanske løsningen på den nye sikkerhetspolitiske utfordringen lå nedfelt i NSC-68, av enkelte sett på som selve oppskriften på en sterkt



militærprofilert kald krig. Studien som ledet til NSC-68 ble iverksatt i kjølvannet av Berlin-krisen, tapet av Kina og den sovjetiske atomsprengningen i 1949. Under ledelse av Paul Nitze ble NSC-68 utarbeidet i de første 4 måneder av 1950. NSC-68 konkluderte med at betydelig økt militær opprustning var en forutsetning for en fortsatt vellykket oppdemningspolitikk. Den nye strategien bygget på at USA skulle kunne møte sovjetiske fremstøt med et sett av ulike og graderte svar. Hensikten var å unngå at Washington skulle stå foran et valg mellom enten kapitulasjon eller global krig.<sup>94</sup>

President Harry Truman hadde satt en øvre grense på 13 mrd. dollar på USAs forsvarsbudsjett. Det utgjorde 6-7% av BNP. Det tilsvarende tallet for Sovjetunionen var trolig nærmere 15%. I amerikansk økonomi fantes det et betydelig ekstra potensiale. Nitzes kronargument var at ved å øke volumet av BNP fra ca. 255 mrd. dollar i 1949 til 300 mrd. dollar i 1955 kunne økningen finansiere en betydelig vestlig opprustning, uten at det gikk på bekostning av eksisterende goder. En av erfaringene fra andre verdenskrig, argumenterte Nitze, var at når den amerikanske økonomien arbeidet på full kapasitet, kunne den levere enorme mengder militært materiell samtidig som den innenlandske levestandarden økte.

Problemet med NSC-68 var imidlertid at samtidig som den økte ressurstilgangen, økte den også omfanget av de interesser som skulle forsvares. NSC-68 gikk bort fra George Kennans tanke om konsentrasjon omkring vitale interesser, og over til et ambisiøst fremskutt forsvar opp mot hele kommunistblokken. Styrkene måtte være tilstrekkelige til å gi et fullgodt forsvar mot et luftangrep på USA og Canada, et luft- og bakkeangrep mot Vest-Europa, Alaska, Afrika og Nære og Fjerne Østen, samt angrep på kommunikasjonslinjene til disse områdene. Nå var NSC-68 en studie av trusler, mål og midler og ingen vedtatt politikk, hverken av president eller folkeforsamling. Det skulle imidlertid forandre seg i løpet av sommeren 1950. Usikkerheten omkring Moskvas intensjoner i kjølvannet av Koreakrigen ga rom for iverksettingen av Nitzes militære oppdemningspolitikk. Allerede 21. juli 1950 godkjente president Truman, under forutsetning av at de andre medlemmene i A-pakten oppfylte sine

forpliktelser for å realisere MTDP, en økning på mellom fire og seks milliarder dollar av det militære bistandsprogrammet. 1. august 1950 la Truman fram et forslag i Kongressen som innebar en økning på 4 mrd. dollar i militær assistanse, hvorav 3.5 mrd. var øremerket NATO.<sup>95</sup> Selve NSC-68 ble vedtatt av Kongressen i september 1950.

En vitalisering av NATOs militære kapasitet ble en viktig brikke i amerikansk sikkerhetspolitikk. De amerikanske ambassadene i Vest-Europa ble så tidlig som 22. juli bedt om å informere de respektive regjeringer om Washingtons foranstaltninger for å stoppe Moskvas aggresjon, og samtidig presse på for en økning av militærbudsjettene.

Den nye amerikanske krigsplanen REAPER, som ble godkjent av JCS 29. november 1950, ga retningslinjene for en militær styrkeoppbygging i henhold til Nitzes oppdemningspolitikk. Fundamentert i planen var en strategi som kombinerte bruken av atomvåpen med omfattende bruk av konvensjonelle land-, luft- og sjøstridskrefter.<sup>96</sup> Krigsplanen dannet også grunnlaget for styrkemålsettingene i en forsert oppbygging av A-paktens militære styrker.<sup>97</sup> I følge den kollektive strategiske plan skulle USA ha det overordnede ansvar for strategisk bombing, og sammen med Storbritannia utføre sjøoperasjoner i åpent hav. De andre medlemslandene fikk derfor ansvar for kyst- og havneforsvar, bakkestyrker og sist men ikke minst, for taktiske luftoperasjoner.<sup>98</sup> Den opphetede stemningen høsten 1950 førte også til et vedtak om å forsere den konvensjonelle styrkeoppbyggingen. En revurdering av russernes militære kapasitet, særlig på grunn av deres tilgang på kjernevåpen, førte til at 1952 ble det kritiske år. De mål som opprinnelig skulle nåes i 1954, ble fremskyndet til utgangen av 1952.

I løpet av vinteren 1950/51 foregikk arbeidet med å forbedre alliansens konvensjonelle styrke langs fire akser. For det første ble det utarbeidet en kommandostruktur for NATO. Øverstkommanderende for de allierte styrker i Europa, SACEUR, fikk ansvaret for å planlegge og eventuelt lede forsvaret av Vest-Europa. For det andre deployerte USA kampavdelinger til Vest-Europa. For det tredje var det en prosess på gang for å sikre tysk deltagelse i forsvaret av Vest-Europa. Endelig pågikk det

en betydelig militær oppbygging i de europeiske NATO-landene med materiell og finansiell støtte fra USA.<sup>99</sup>

## Norges rolle i det kollektive forsvar

Prinsippet om kollektivt avbalanserte styrker ble omsatt til retningslinjer og kvantifiserbare størrelser etter at Medium Term Defence Plan ble vedtatt i desember 1950. I et direktiv fra Standing Group til medlemslandene gikk det fram at *"De europeiske regioners nasjoner skal - i det minste i begynnelsen - konsentrere seg om å bygge ut landstridskrefter og taktiske luftstridskrefter."*<sup>100</sup> Regjeringen valgte etter dette å prioritere hæren og flyvåpenet i den videre forsvarsoppbyggingen. Denne forfordelingen av luft- og bakkestyrkene falt admiralstaben tungt for brystet. I et hemmelig skriv til Kongen klaget sjefen for admiralstaben, kommandør Gunnar Hovdenak, sin nød og hevdet at *"det ikke er berettiget å trekke den slutning av fellesplanleggingen under A-pakten at Norge bør legge hovedvekten på utbyggingen av landforsvaret og luftforsvaret."*<sup>101</sup> Hovdenak fant liten sympati for sine synspunkter og ingen forståelse for sin fremgangsmåte. Hovdenak måtte sammen med sjefen for Sjøforsvaret, admiral Danielsen, fratse sin stilling med øyeblikkelig virkning.<sup>102</sup> For Sjøforsvarets ledelse ble dermed overgangen til kollektivt balansert forsvar et brutalt møte med en ny virkelighet.

For Norges del førte den reviderte oppdemningspolitikken til flere forandringer fra høsten 1950. For det første økte de reelle forsvarsutgiftene betraktelig. Allerede den 3. august 1950 hadde regjeringen meddelt USA, som svar på en amerikansk anmodning, at Norge ville øke det ordinære sikkerhetsbudsjettet med 250 mill. kroner fram til 1. januar 1953.<sup>103</sup> Av de 190 mill. kr. som FD fikk til disposisjon, var 165 mill. kr. ekstraordinære norske bevilgninger, mens 25 mill. kr. tilfløt FD over det amerikanske våpenhjelpprogrammet. For det andre ble det fra politisk hold vedtatt å prioritere land- og luftforsvaret. For det tredje medførte prinsippet om fremskutt forsvar, slik det fremkommer i

Medium Term Defence Plan fra desember 1950, etablering av to forsvarslinjer på nordflanken. Den sørlige skulle etableres ved Kielkanalen og Sjælland, mens den nordlige skulle etableres ved Lyngenalpene i Indre Troms.<sup>104</sup> Målet var å stoppe et sovjetisk angrep på Nord-Norge ved Lyngen-linjen slik at Narvik, Bodø og Tromsø skulle holdes.<sup>105</sup> Skulle det ikke lykkes, ville styrkene trekkes tilbake til Trøndelagsområdet for der å holde vitale områder som NATOs forsterkningsstyrker kunne benytte som brohode.

NATOs Emergency Defence Plan fra april 1951 forutsatte imidlertid en konsentrasjon om den sørlige forsvarslinje. Det førte til at norske styrker ble tildelt oppgaver i Danmark.. Ved en sovjetisk angrep mot Nord-Tyskland/Danmark skulle den norske Tysklandsbrigaden settes inn i oppholdende forsvar av denne regionen. Også det norske flyvåpenet skulle setts inn i operasjoner for å holde den sørlige forsvarslinjen. En slik disponering ble betraktet som et tveegget sverd. På den ene siden kunne bruken av norske styrker i Danmark ville kunne gi Norge økt tid til å forberede forsvaret av eget territorium. Samtidig var man fra norsk side var man bekymret for at deler av landet, særlig Nord-Norge, i en gitt situasjon skulle bli et militært tomrom. Sammen med en generell skepsis til den reelle verdien av alliansens sikkerhetsgaranti førte dette til et norsk press for en oppvurdering av nordflanken generelt og Lyngen-linjen spesielt.

Et nytt og viktig trekk ved den videre norske tilpasningen til konseptet om fremskutt forsvar, ble etableringen av en øyeblikkelig beredskap for alle forsvarsgrener. For Sjøforsvaret betydde det en utbygging av baser for marinens fartøyer i Nord-Norge, mens Kystartilleriet skulle konsentrere sin virksomhet om anlegg i Nord-Norge og i det sørøstlige Norge. For flyvåpenets del ble det vedtatt å bygge ut en hovedflyplass i hver landsdel: Rygge, Sola, Ørlandet og Bodø.<sup>106</sup>

I desember 1950 satte regjeringen i gang utvidede sikringstiltak med hjemmel i de fullmakter som var blitt gitt sommeren 1950. Foranledningen var at den internasjonale situasjonen var blitt forverret som følge av Kinas intervensjon i Koreakrigen i november 1950.<sup>107</sup> De

viktigste tiltakene var at en bataljon, samt spesialavdelinger over hele landet, ble innkallet til repetisjonsøvelse. Dessuten ble både Marinens og flyvåpenets oppsatte avdelinger økt.

Som en nasjonal oppfølging av Medium Term Defence Plan la regjeringen våren 1951 fram et revidert og utvidet beredskapsprogram for årene 1951 og 1952. Dette programmet hadde en beregnet kostnadsramme på 600 millioner kroner. Den militære trusselvurderingen, eller strategiske oppfatning, som ble lagt til grunn for det forserte beredskapsprogrammet fremgikk av en uttalelse fra Forsvarsstaben. Der het det blant annet:

*Det er regnet som sannsynlig at Nord-Europa i krigstilfelle vil være utsatt allerede ved krigsutbruddet. Det forutsettes videre at regionen vil være fortrinnsvis mest truet fra sør og fra nord, og at forsvaret derfor bør forberedes med det mål for øye å stanse angrepet på regionen ved den søndre og nordre yttergrenser. Særlig hva forsvaret av sør-grensen angår er det klart at jo lenger fienden kan oppholde seg i Tyskland eller Danmark, desto bedre tid får vi til forberedelser av forsvaret av de sentrale og vitale deler av vårt land.<sup>108</sup>*

### **Forsvarsbevilgninger 1950**

| <i>Benevning</i>    | <i>Forsvarsbudsjett 50/51</i> | <i>Ekstraordinær bevilgn.</i> |
|---------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Fellesutgifter      | 18,6 mill. kr                 | 10 mill. kr.                  |
| Hæren               | 101,4 mill. kr                | 55 mill. kr.                  |
| Marinen             | 45,1 mill. kr.                | 16 mill. kr.                  |
| Kystartilleriet     | 16,7 mill. kr.                | 9 mill. kr.                   |
| Flyvåpenet          | 65,6 mill. kr.                | 40 mill. kr.                  |
| Luftvernartilleriet | 18,4 mill. kr.                | 20 mill. kr.                  |
| Heimevernet         | 12,0 mill. kr.                | 15 mill. kr.                  |
| Våpenhjelpen        | 25 mill. kr.                  |                               |

## Flyvåpenet i det kollektive forsvar

For flyvåpenets del lovet den nye forsvarspolitiske linjen i utgangspunktet godt. Flyvåpenet fikk sammen med Hæren politisk prioritet. I henhold til den første MTDP forpliktet Norge seg til per 1. juli 1954 å stille i alt 187 fly til disposisjon for A-pakten.<sup>109</sup> Som følge av Koreakrigen ble den militære styrkeoppbyggingen forsert. Under møtet til Det nordatlantiske råd i Brussel i desember 1950 ble det vedtatt at beredskapsmålene for juli 1954 skulle nåes innen utgangen av 1952.<sup>110</sup> Forsvarsminister Hauge redegjorde for de nye planene i Stortinget. Hauge hevdet at amerikansk våpenhjelp ville føre til at flyvåpenet allerede ved utgangen av 1952 ville ha fullført ekspansjonen til elleve skvadroner og at alle jagerskvadroner ville være oppsatt med jetfly.<sup>111</sup> På papiret kunne nok dette sannsynliggjøres, men i virkeligheten var det en overambisiøs målsetting. Norske beslutningstagere var neppe klar over hvor stor egeninnsats som måtte til for å innfri forpliktelsene.

### Planlagt oppbygging av flyvåpenet i henhold til Medium Term Defence Plan mai 1950.<sup>112</sup>

| Type         | pr 1950 | 1/7-51  | 1/7-52  | 1/7-53   | 1/7-54   |
|--------------|---------|---------|---------|----------|----------|
| Jagerfly     | 2 (32)  | 3 (48)  | 4 (64)  | 4 (64)   | 4 (64)   |
| Jagerbombere | 3 (48)  | 3 (48)  | 3 (48)  | 6 (96)   | 6 (96)   |
| Takt. rek.   | 1 (6)   | 1 (6)   | 1 (16)  | 1 (16)   | 1 (16)   |
| Transport    | 1 (10)  | 1 (10)  | 1 (10)  | 1 (10)   | 1 (10)   |
| Totalt       | 7 (96)  | 8 (112) | 9 (128) | 12 (186) | 12 (186) |

Riktignok hadde flyvåpenet ved årsskiftet 1950/51 nærmere 100 kampfly fordelt på 7 skvadroner.<sup>113</sup> Tilsynelatende var det relativt liten avstand opp til den reviderte styrkemålsettingen, men ved nærmere ettersyn var tilstanden en helt annen. Flyaktiviteten lå nede på grunn av mangel på både fly og personell. Av Vampire-skvadronen på til sammen 40 fly, var kun 12

i daglig drift. Av totalt 37 Spitfire var 14 i operativ stand. Catalina-skvadronen hadde to av ni fly i drift, mens transport-skvadronen hadde mindre enn halvparten av sine Dakota fly i operativ stand.<sup>114</sup> Verst var det likevel ved Mosquito-skvadronen hvor samtlige 17 fly hadde permanent flyforbud.<sup>115</sup> MAAG-representantene i Norge var ytterst skeptiske til realismen i Hauges redegjørelse og vurderte etterhvert den norske tidsplanen med økende skepsis.

### Flyvåpenets operative avdelinger juni 1950<sup>116</sup>

| Avdeling          | Sted       | Type fly | Ant. fly/piloter |
|-------------------|------------|----------|------------------|
| 331 skv,jager     | Værnes     | Spitfire | 12 / 15          |
| 332 skv,jager     | Bardufoss  | Spitfire | 12 / 8           |
| 333 skv,rekogn    | Skattøra   | Catalina | 4 / 7            |
| 334 skv,lett bomb | Sola       | Mosquito | 16 / 1           |
| 335 skv,transport | Gardermoen | Dakota   | 10 / 14          |
| 336 skv,jager     | Gardermoen | Vampire  | 16 / 14          |
| 337 skv,jager     | Gardermoen | Vampire  | 16 / 14          |
| Fotorek. avd      | Kjeller    | Spitfire | 3 / 1            |

For å oppnå det planlagte styrkenivået måtte flyvåpenet modernisere eksisterende avdelinger samtidig som det ble opprettet nye. Flyvåpenet planla å konvertere sine to skvadroner Spitfire, sin Mosquito-skvadron og sin Spitfire foto-rekognoseringsavdeling til det amerikanske F-84. De gamle maritime flyene av typen Norseman og Catalina skulle byttes ut med PBY-5A. I tillegg skulle det opprettes en ny Vampire-skvadron og tre nye F-84 skvadroner. For å nå dette målet var Norge avhengig av å motta seks skvadroner F-84 jagerbombefly, samt foto-rekognoseringsfly og maritime rekognoseringsfly gjennom det amerikanske våpenhjelpprogrammet. Kun anskaffelsen av den ekstra Vampire-skvadronen skulle finansieres av norske midler. Som en følge av denne planlagte utvidelsen ville derfor samtlige nye kampfly i det norske flyvåpenet, med unntak av luftforsvarsjagerne, være av amerikansk

fabrikat. Å innføre amerikansk materiell i en organisasjon som var gjennomsyret av britiske doktriner og prosedyrer ville i seg selv være en formidabel utfordring. At flyvåpenet var underbemannet, gjorde ikke saken bedre.

## **Det amerikanske våpenhjelpprogrammet**

For å få fortgang i europeisk opprustning og gjøre det enkelte land i stand til å kunne utføre den tiltenkte rollen innenfor det kollektive forsvar, tilbød USA våpenhjelp. Den norske regjeringen håpet at amerikansk våpenhjelp skulle sørge for den planlagte utvidelsen av flyparken, mens det norske forsvarsbudsjettet skulle dekke driftsutgiftene. De første norske materiellistene i mars 1949 var relativt nøkterne i omfang. Fra norsk side antok man at de eksisterende Spitfire- og Vampireflyene ville dekke jagerbehovet. For flyvåpenet ble behovet satt til en transportskvadron og en oppklaringskvadron.<sup>117</sup> Senere kom et norsk ønske om å erstatte Mosquito-flyene med et lett bombefly av typen B-26. Men etter nærmere analyser og rådføring med amerikanerne ble det frafalt.<sup>118</sup> Årsaken var at Norge i henhold til de foreløpige planene i Atlanterhavspakten skulle sette opp seks skvadroner jagerbombefly. Norge hadde i den sammenheng fått stilt i utsikt levering av jagerbombeflyet F-84. Det var et langt mer moderne fly med helt andre ytelser enn en B-26. Høsten 1950 fikk Norge beskjed om at F-84E var det eneste jagerbombeflyet som kunne leveres til TITLE ONE stater gjennom våpenhjelpprogrammet. Norge ble samtidig rådet til å starte planlegging og utbygging av flystasjonene til å kunne operere F-84.<sup>119</sup> Utbyggingen av flyplassene skulle skje både ved midler stilt til rådighet gjennom NATOs infrastrukturprogram og ved egne midler.

En generell forutsetning for å få våpenhjelp var at mottakerlandet kunne nyttiggjøre seg utstyret. Representanter for MAAG i Oslo utførte høsten 1950 en undersøkelse av flyvåpenets forsyningsystem for å danne seg et bilde av effektiviteten, og for å sikre at det norske flyvåpenet kunne



vedlikeholde materiell fra den amerikansk våpenhjelpen. Hovedkvarteret i Oslo og anleggene på Kjeller, Gardermoen og Sola ble nøye gjennomgått. Amerikanernes konklusjonen var nedslående.

Forsyningstjenesten ble antatt å være så mangelfull og ineffektiv at med mindre øyeblikkelige tiltak ble truffet, ville Luftforsvaret være totalt uforberedt og ute av stand til å vedlikeholde fly og utstyr fra våpenhjelpprogrammet. Anbefalingen var å adoptere USAF standard i forsyningstjenesten.<sup>120</sup>

Men nyttiggjøring av utstyret var ikke bare avhengig av forsyningstjeneste og vedlikehold. De operative element var like nødvendig. Det innebar virksomme flystasjoner, en kommando- og kontrollorganisasjon og en kompetent personellstyrke. Også på disse feltene hadde flyvåpenet store mangler. MAAG i Oslo stilte seg tvilende til Norges evne og vilje til å løse disse oppgavene innenfor de vedtatte tidsfrister. Fra amerikansk militært hold ble målsettingene til den første forsvarsplanen vurdert som uoppnåelige uten en større reorganisering av det norske forsvaret.

## **Amerikansk misnøye med norsk forsvarsoppbygging**

De amerikanske militære representantene i Oslo var lite fornøyd med den norske forsvarsinnsatsen. Forsvarsplanene satte riktignok høye mål, men det skortet på gjennomføringen. Faktisk ble det etter en inspeksjon i februar 1951 vurdert å anbefale stans av våpenhjelpen for å fremtvinge forbedringer. Etter inspeksjonsteamets syn var det norske forsvaret ikke i stand til å nyttiggjøre seg den amerikanske våpenhjelpen. Den norske militære ledelsen ble betegnet som handlingslammet, og skylda ble tillagt forsvarsminister Jens Chr. Hauges detaljstyring av Forsvaret.<sup>121</sup> Fra amerikansk militært hold ble utviklingen fulgt nøye utover våren 1951, og et stadig voksende antall rapporter indikerte misnøye og frustrasjon med den norske forsvarsoppbyggingen. Et vell av problemer ble påpekt: dårlig organisasjon, manglende definering av oppdrag, funksjoner og ansvar, samt stor mangel på stabsoffiserer og kompetente staber.<sup>122</sup>

I en større rapport fra april ble det hevdet at alle skvadronene var underbemannet og at ingen var i stand til å operere og vedlikeholde alle sine fly. Uten drastiske og øyeblikkelige tiltak ville det derfor være umulig å sette flyvåpenet i stand til å operere og vedlikeholde nye fire jagerskvadroner, med til dels helt nye flytyper, innenfor en toårsperiode. Rapporten var hard i sin dom over det Hauge-Øenske flyvåpen. Blant de alvorligste ankepunkter var manglende moderne forsynings- og vedlikeholdssystem, tilfeldig organisasjons- og kommandostruktur, for få og for dårlig skolerte stabsoffiserer og for kort tjenestetid for vernepliktige. Videre manglende personellkrav og treningsprogram basert på avdelingens mål, mangel på koordinert planverk for bruk av jagerfly til bakkestøtte, manglende operasjonsfrihet for Sjefen for Luftforsvaret og dårlige personell- og budsjett rutiner. Lav lønn for alle grader, for få forfremmelser, et ugunstig pensjonssystem, samt manglende mulighet til å bli kvitt ineffektivt personell var også av de alvorligste ankepunktene.<sup>123</sup>

Rapporten konkluderte derfor med at den kvantitative utbyggingen av flyvåpenet neppe ville være oppnådd ved utgangen av 1952, og at flyvåpenet under ingen omstendigheter ville være kvalitativt i stand til å oppfylle forpliktelsene i henhold til gjeldende forsvarsplaner. Den norske forsvarsinnsatsen tilfredsstilte våren 1951 ikke de amerikanske kravene. Særlig flyvåpenet ble betraktet som svakt. MAAG-representantene hevdet i sine rapporter å ha tilbudt sine tjenester til det norske forsvaret for å øke effektiviteten, men påsto at de ble møtt med en avvisende holdning.<sup>124</sup>

En annen episode våren 1951 økte ytterligere MAAG-representantenes skepsis til flyvåpenet. For å dekke behovet for rekognosering i Nordområdene ønsket NATO i april 1951 å deployere to skvadroner maritime patruljefly til Norge. Denne anmodningen ble avslått av Norge, med henvisning til basepolitikken. Norge foreslo i stedet selv å utføre rekognoseringen mot at flyvåpenet ble tildelt en passende flytype. Dette ble godkjent av Standing Group i Washington. MAAG i Oslo ble derfor i april bedt om en vurdering av Norges evne til å operere en skvadron med 10-12 P2V Neptune maritime patruljefly uten at dette gikk ut over

jagerflyoperasjonene.<sup>125</sup> Svaret fra MAAG i Oslo var utvetydig. Det norske flyvåpenet var, uansett prioritering av rekognoseringsoppdraget, ikke i stand til å operere P2V før tidligst i 1953. I rapporten ble det påpekt at forsvarsgrenen hadde en dramatisk mangel på kompetent personell, og at den var ytterst ineffektiv. MAAG understreket at nordmennene dessuten hadde liten forståelse for hvilke ressurser det ville kreve å operere den aktuelle flytypen, eller andre typer for den saks skyld. Norge fikk derfor ingen P2V skvadron. Oppdraget ble isteden overført til amerikanske avdelinger, og amerikanerne forventet å få tillatelse til å bruke norske baser hvis Standing Group presset hardt nok på.<sup>126</sup> Flyvåpenets svake status var dermed løftet opp på høyt politisk nivå.

Ledelsen i Det amerikanske flyvåpenet fattet også interesse for tilstanden til det norske flyvåpenet, og ba 28. mai JAMAG og MAAG om anbefalinger i forbindelse med eventuell utsettelse av den forestående leveringen av F-84 jagerbombefly.<sup>127</sup> Etter en tids undersøkelser kom svaret fra MAAG. Sjefen for MAAG i Oslo anbefalte å holde tilbake store deler av våpenhjelpprogrammet for budsjettårene 1950, 1951 og 1952. Etter hans vurdering var flyvåpenet i stand til kun å operere to skvadroner F-84, mens seks var programmert for levering gjennom våpenhjelpen.<sup>128</sup>

Nå skal vi ikke fordøye den amerikanske argumentasjonen ukritisk. En norsk beskrivelse av situasjonen kunne nok vært forskjellig. Amerikanerne har dessuten ikke hatt full forståelse for sider ved det norske forsvarskonseptet. Særlig har skepsisen vært stor mot vernepliktsystemet. Når det gjelder den amerikanske analysen av flyvåpenet virker den troverdig. Utviklingen mellom 1945 og 1950 var også, som vi har sett, preget av sendrektighet og manglende måloppnåelse. Den ekspansjonen forsvarsgrenen stod overfor i 1951 ville kreve en betydelig større norsk egeninnsats. Spørsmålet var om den norske forsvarsledelsen var klar over omfanget av oppgaven.

Hvis MAAGs anbefaling var blitt fulgt opp, ville flyvåpenet gått glipp av 100 jagerbombefly av typen F-84, 8 RF-84 rekognoseringsfly og seks Dakota transportfly, Sjøforsvaret ville mistet utstyr til en verdi av 21

millioner dollar, mens hæren ville bli relativt lite berørt. En slik reduksjon i våpenhjelpen ville fått store følger for Norges forsvarsevne og det ville vekke oppsikt utad.

Det ville dessuten fått følger for SACEURs mulighet til å gjennomføre sine forsvarsplaner, noe SACEUR igjen fryktet kunne skape reaksjoner i den amerikanske Kongressen.<sup>129</sup> Norge ble derfor informert om anbefalingen om å stanse våpenhjelpen, men videre tiltak ble utsatt slik at forsvarsministeren skulle få tid til å komme med en plan for forbedringer, først og fremst for å rette på mannskapssituasjonen. Etter amerikanernes syn måtte flyvåpenet mer enn fordoble sitt personellantall for å sikre forsvarlig vedlikehold og utnyttelse av våpenhjelpen. Totalt ville de amerikanske anbefalingene bety så mye som 10.000 nyansettelser i Forsvaret.

For ytterligere å understreke alvoret i situasjonen ble både utenriksminister Halvard Lange og handelsminister Knut Brofoss underrettet om situasjonen av ambassadør Ulrik Bay i et brev av 6. august 1951. Den amerikanske ambassadøren ba samtidig om et snart møte med regjeringens våpenhjelpkomite.<sup>130</sup> Det første møtet fant sted 16. august.

Den norske delegasjonen innrømmet at det norske forsvaret nok var underbemannet, men understreket samtidig at de ikke kunne godta de amerikanske anslagene uten en egen studie. Hauge indikerte likevel at FD planla å øke antallet fast personell i Forsvaret, men at det endelige antall var usikkert og avhengig av Stortingets godkjenning. Dette utspillet fra Hauges side var forsøk på å vinne tid. Partene ble derfor enige om et nytt møte 7. september. Innen da skulle Hauge skaffe seg et selvstendig grunnlag for å vurdere personellsituasjonen. Etter møtet konkluderte amerikanerne med at den norske styrkeoppbyggingen tidligst kunne være ferdig sommeren 1954. Desember 1952 ble nå ansett som fullstendig urealistisk.<sup>131</sup>

Under møtet 7. september ville Hauge fortsatt ikke gi noen endelig oversikt over personelløkningen, men han kunne legge fram en liste over tiltak som skulle iverksettes for å løse opp de verste flaskehalsene.

Amerikanerne var fremdeles ikke fornøyde. De informerte om at våpenhjelpen ville fortsette, men med redusert tempo. Utstyr ville bli levert etterhvert som MAAG-representantene i Oslo vurderte det forsvarlig med hensyn til bruk og vedlikehold. Ambassadør Bay understreket likevel ovenfor den norske delegasjonen at de hadde forståelse for de norske forhold, og at de skulle strekke seg for å komme Norge i møte.<sup>132</sup> Denne imøtekommende tonen må sees i sammenheng med de forestående forhandlingene om baserettigheter i Norge. Disse var vitale for amerikanerne, og en for sterk reduksjon i våpenhjelpen kunne skape et dårlig forhandlingsklima. Det var derfor i amerikansk egeninteresse at våpenhjelpen ikke ble redusert. For ytterligere å dempe motsetningsforholdet, ble det bestemt at forsinkelsene skulle behandles som rene rutinesaker, og at ingen detaljer omkring dette skulle offentliggjøres.<sup>133</sup> Trusselen om å avbryte våpenhjelpen sommeren 1951 må likevel sees på som en alvorlig tilspissing mellom de amerikanske militære representanter og den norske forsvarsledelsen. At saken ikke fikk alvorligere følger for våpenhjelpen til Norge må tilskrives overordnet amerikansk interesse av å sikre seg baserettigheter.

Den store konfrontasjonen var dermed unngått i denne omgang. Men MAAG i Oslo fulgte utviklingen i det norske forsvaret med argusøyne. I en rapport fra oktober 1951 skinner misnøyen igjen tydelig gjennom. Stridsevnen til Hæren ble bedømt som middels til dårlig (fair to poor), Sjøforsvaret som middels, mens flyvåpenets ble bedømt som svært dårlig (very poor). Flyvåpenet manglet etter amerikanernes mening både utstyr, kompetent personell og støtteapparat. I denne rapporten ble noe av skylda lagt på Norges manglende militære tradisjoner. Nordmennene hadde derfor ikke forstått omfanget av forsvarsplanen og hadde unnlatt å ta de administrative og politiske beslutninger som var nødvendig for å oppfylle planene.<sup>134</sup> En annen MAAG-rapport fra desember 1951 støtter dette synet og retter flengende kritikk mot forsvarsledelsen. Særlig ble forsvarsminister Jens Chr. Hauge kritisert for den manglende gjennomføringen av forsvarsplanene. I rapporten ble det hevdet at svært få

forbedringer hadde funnet sted høsten 1951. Flyvåpenet klarte blant annet ikke på grunn av personellmangel å utnytte fullt ut de seks F-84 flyene som var levert i september.<sup>135</sup>

## **Regjeringens tofrontskrig**

Mens amerikanerne klaget over forsvarsinnsatsen, møtte regjeringens forslag om økte bevilgninger til militære formål stor innenrikspolitisk motstand, også innad i Arbeiderpartiet. Inflasjonen som fulgte etter utbruddet av Koreakrigen utløste nye tarifforhandlinger. LO-sjefen Konrad Nordahl stod beinhardt på kravene, og det ble gitt en rekke store lønnstillegg i 1951/52.<sup>136</sup> De økte lønnsutgiftene samt en tredobling av forsvarsutgiftene truet den økonomiske stabiliteten. Det var en betydelig opposisjon mot regjeringens politikk i Arbeiderpartiet, og det var også dissens i regjeringen. Historikeren Trond Bergh skriver at den første større konfrontasjonen skjedde i februar 1951 under behandlingen av et forslag om ekstrabevilgninger til Forsvaret for 1950/51 og 1951/52. Regjeringens forslag ble vedtatt med 36 mot 29 stemmer, men med det fulgte også et anstrengt forhold mellom finansminister Olav Meisdalshagen og Hauge.<sup>137</sup>

Regjeringen var dermed satt under et formidabelt krysspress; dersom den ga etter for amerikanerne ville den miste støtte og tillit i arbeiderbevegelsen, og dersom den ikke innfridde amerikanernes krav til egeninnsats, kunne Norges troverdighet og posisjon i NATO bli svekket. Regjeringen valgte å gi etter for det ytre presset og la fram et forslag som ville bety en vesentlig økning av forsvarsbudsjettet for treårsperioden 1951 til 1954. Under en foreløpig behandling i Arbeiderpartiets stortingsgruppe 14. oktober, viste det seg at regjeringens foreslåtte økning på 2785 millioner kroner ville møte sterk motstand.

I denne skjebnetime var det Einar Gerhardsen ba om avløsning som statsminister. Det er aldri blitt gitt en tilfredsstillende forklaring på regjeringen Gerhardsens avskjedssøknad 19. november 1951. Slitasje er blitt antydnet som grunn. Selv hevdet han at det var av rent personlige

grunner. Haakon Lie hevder at regjeringsskiftet skyldtes politiske uoverensstemmelser og personlige motsetninger som utviklet seg i forbindelse med behandlingen innad i Arbeiderpartiet av de nye forsvarsplanene. Både regjeringen og stortingsgruppen var delt, og det var tilløp, skriver Lie, til skuddveksling mellom Hauge og Brofoss. Lie hevder at årsaken til at Gerhardsen gikk av, var å befri seg fra mange vansker uten å miste politisk kontroll.<sup>138</sup>

Men det var ikke forandringer bare i statsministerstolen. Også forsvarsministeren og Sjefen for Luftforsvaret gikk av. Jens Chr. Hauge forlot sin stilling og ble erstattet av Nils Langhelle. Bjarne Øen ble norsk militær representant i SHAPE. Oberst Finn Lambrechts ble utnevnt som ny sjef for Luftforsvaret. Han hadde sin bakgrunn fra Marinens flyvåpen. Under krigen var Lambrechts blant annet sjef for 333 skvadron. Etter krigen ble han, som tidligere omtalt, anmeldt av kaptein Edvard Omholdt-Jensen for tjenesteforsømmelse, men ble frikjent av retten. Fra 1946 til 1951 var Lambrechts sjef for Luftkommando Vestlandet. Det ble stilt spørsmål til om marineflygeren Finn Lambrechts var den rette mann til å lede oppbyggingen av et jagerflyvåpen.

Kløften mellom plan og realitet var ikke noe rent norsk fenomen. Høsten 1951 var det helt tydelig at det hadde oppstått et "force gap" som amerikanerne uttrykte det. Det var flere årsaker til dette. For det første hadde de europeiske allierte generelt svak økonomi. Både Storbritannia og Frankrike slet med budsjettunderskudd, inflasjon og store underskudd i betalingsbalansen med utlandet. Dessuten var det en generell knapphet på arbeidskraft. USA på sin side var også en propp i systemet ved at våpenhjelpleveringene ikke skjedde i samsvar med tidsplanen som var satt opp i MTDP. Amerikanerne hadde flere hensyn som ble vurdert viktigere enn den konvensjonelle opprustningen av Vest-Europa. Koreakrigen var første prioritet. Andre prioritet var opprustning av USAs egne stridskrefter. Våpenhjelpen til de allierte var derfor inntil utgangen av 1951, avhengig av hvilket utstyr som var tilgjengelig fra de amerikanske reservelager i Europa.<sup>139</sup>

## Oppsummering

En av bærebjelkene i Atlanterhavssamarbeidet ble det kollektive ansvar for forsvar av medlemslandenes territorium. Atlanterhavspakten slår fast at en trussel mot et medlemsland er å betrakte som en trussel mot alle. Fra våren 1950 var alliansens strategiske plan basert på to styrende prinsipp: kollektivt avbalanserte styrker og fremskutt forsvar. Men, som historikeren Rolf Tamnes hevder, ideen om fremskutt forsvar savnet i begynnelsen substans.<sup>140</sup> For å skape samsvar mellom planverk og tilgjengelig militær styrke måtte de konvensjonelle forsvarstyrkene oppgraderes. Det ville kreve en betydelig dreining av ressurser til forsvarsformål. Oppgraderingen skulle skje gjennom infrastrukturprogram og gjennom bilaterale avtaler om våpenhjelp fra USA og gjennom økt nasjonal egeninnsats.

Ryggraden i det norske flyvåpenet skulle i henhold til A-paktens første Medium Term Defence Plan bli 150 taktiske jagerfly. 64 av disse skulle være nasjonalt finansierte luftforsvarsjagere, mens den amerikanske våpenhjelpen skulle bidra med 96 jagerbombefly. Flyvåpenet hadde bare 48 Vampire luftforsvarsjagere i bestilling. Det var derfor uklart hvordan Norge skulle anskaffe de resterende luftforsvarsjagerne. Kanskje satset regjeringen på økte amerikanske leveranser under våpenhjelpen.

I kjølvannet av Koreakrigen ble det politisk mulig å sette i verk omfattende forandringer og omprioriteringer i NATO. Alliansen etablerte en enhetlig kommandostruktur med en øverstkommanderende på toppen. Opprustningen av NATO fra høsten 1950 skjedde i henhold til prinsippet om kollektivt avbalanserte styrker. USA bygget opp sin strategiske bombeflystyrke mens de europeiske allierte konsentrerte sine ressurser om taktiske flystyrker og bakkestyrker. Koreakrigen intensiverte amerikansk nærvær og medvirkning i europeisk sikkerhetspolitikk. NATO-landene ble tilført store mengder militært utstyr i form av amerikansk våpenhjelp. I løpet av det første halvåret etter utbruddet av Koreakrigen var grunnlaget lagt for NATOs konvensjonelle styrkestruktur slik vi



kjenner den frem til utgangen av den kalde krigen. Men med våpenhjelpen fulgte også økte forpliktelser for de europeiske allierte. Våpenhjelpen var sentrert omkring utstyr og trening, altså poster på investeringsbudsjettet. Den dekket ikke driftsutgifter. En forutsetning for å kunne motta våpenhjelp var at mottakerlandet kunne operere og vedlikeholde utstyret. For å dekke økte driftskostnader måtte NATO-landene derfor øke sine forsvarsbudsjetter i betydelig grad. Det måtte gå på bekostning av sivile gjenreisningsoppgaver og innbyggernes levestandard. Det førte til konflikt på det innenrikspolitiske plan: Hvor mye skulle forsvarsbudsjettene øke, og hva skulle nedprioriteres?

Det var en akutt svakhet i de amerikanske planene for oppbyggingen av A-paktens militære styrker at det ikke var utført noen studier om de personalmessige, industrielle og finansielle faktorer forbundet med oppbyggingen. JCS antok ganske enkelt på generell basis at målene kunne nåes. Flere forhold førte imidlertid til at tidsplanen for opprustningen av NATO i henhold til MTDP sprakk. Hverken de europeiske allierte eller USA oppfylte sine forpliktelser. Høsten 1951 ble det derfor besluttet at hele prosessen skulle vurderes på nytt, og en ny revidert plan skulle legges fram under det store NATO-møtet i Lisboa i februar 1952.

For det norske forsvaret ble overgangen til kollektivt basert forsvar synonymt med tilpasning til amerikanske planer. For flyvåpenet betydde integreringen i NATOs kollektive forsvar fortsatt konsentrasjon om jagerflyoperasjoner, både til luftforsvar og til støtte for bakkestyrkene og sjøstridskreftene. Det var derfor ingen prinsipielt nye oppgaver for flyvåpenet i de første NATO-planene. Den største forskjellen lå i overgangen fra britisk til amerikansk utstyr, prosedyrer og treningsstandarder. Flyvåpenet skulle ekspandere med fly av amerikansk fabrikat innenfor en organisasjon som var preget av britiske tanker, ideer og prosedyrer. I starten var det en betydelig uvilje mot å akseptere rådene fra MAAG om å skifte over til amerikanske metoder, blant annet i vedlikeholds- og forsyningstjenesten. Noe av årsaken til flyvåpenets uvilje mot omstilling var at ledersjiktet av flygere og bakkemannskap hadde sin bakgrunn fra det britiske flyvåpenet, eller var utdannet i Norge etter

britisk mønster.

Det amerikanske flyvåpenet hadde en annen grunnholdning enn det britiske. Når disse to ulike kulturer støtte sammen førte det til gnisninger. Også på det politiske topplan var man fra norsk side lite villig til å la seg diktere av amerikanerne. Det førte til sterke brytninger mellom norske politikere og amerikanske militære. For å få en ekspertutredning som motvekt til de amerikanske, ble den britiske generalen Sir Andrew Thorne hyret inn som utreder.

Mot slutten av 1951 ble den amerikanske kritikken av norsk forsvarsinnsats tonet ned. Det skyldtes i første rekke press fra det amerikanske Utenriksdepartementet av hensyn til de forestående baseforhandlingene. I tillegg skjedde det på norsk side store utskiftninger på topplanet. Både statsministeren og forsvarsministeren ba om avløsning, mens sjefen for Luftforsvaret gikk over i ny stilling. Nye koster skulle dermed stå ansvarlig for den videre forsvarsoppbyggingen og forhandlingene med amerikanerne. Det kan derfor tenkes at amerikanerne, etter å ha bli kvitt det de betegnet som bremseklossene Hauge og Øen, ønsket at forhandlingene med den nye norske forsvarsledelsen skulle starte med blanke ark.

---

# Integrering og amerikanisering

*The overall effect of MDAP has been to elevate the Norwegian Air Force from a smalll loosely organized unit, equipped with left-over World War II equipment and having no logistical support system, to a new and modern type Air Force.*

MAAG (Oslo) desember 1954.

I dette kapitlet skal vi følge utviklingen av flyvåpenet fra januar 1952 til desember 1954. Denne perioden var for flyvåpenets del dominert av innføringen av jagerbombeflyet F-84. Ved årsskiftet 1951/52 hadde flyvåpenet seks amerikanske F-84 jetjagere og ca. 45 britiske Vampire jetjagere. Flyvåpenets kampevne fikk strykkarakter, og amerikanerne vurderte det som lite sannsynlig at Norge i løpet av de nærmeste to år kunne yte noe positivt bidrag til NATOs luftstridsevne. Moralen, effektiviteten og progresjonen til det norske flyvåpenet ble vurdert som så dårlig at MAAG var i tvil om det var riktig å bruke mere amerikanske skattepenger på prosjektet. Tre år senere hadde flyvåpenet 150 F-84G jagerbombefly fordelt på seks skvadroner. Jagerflyvåpenet ble igjen beskrevet av amerikanerne, som "*ready to go.*"

Hva skjuler seg bak denne nærmest totale omvurderingen av flyvåpenet? Vi skal først analysere de politiske og strategiske direktiver som lå til grunn for utviklingen, deretter skal vi følge den konkrete oppbyggingen. Et kjernesporsmål blir å vurdere den faktiske betydningen av våpenhjelpen. Var den så viktig som amerikanerne hevdet, eller kan det også pekes på andre viktige årsaker til Flyvåpenets store kvalitative forbedring fra 1952 til 1955. Og, mens andre stater skar ned på den vedtatte målsettingen fra Lisboa-møtet i 1952, så beholdt Norge de kvantitative målene. Ja, flyvåpenet ble faktisk utbygd utover den styrke som ble vedtatt av Stortinget i juni 1952. Hvor kom ressursene fra?

## **Lisboa-møtet og konvensjonell styrkeoppbygging**

Høsten 1951 manglet fortsatt prinsippet om fremskutt forsvar substans. For å utarbeide en realistisk plan som kunne bygge bro mellom det militært nødvendige og politisk akseptable, ble det på Ottawa-møtet i desember 1951 nedsatt en komite ledet av de såkalte tre vise menn, Averell Harriman, Sir Edwin Plowden og Jean Monnet. Planen til denne midlertidige planleggingskomitéen (TCC) hadde som utgangspunkt at defensiv styrke var den beste avskrekking mot angrep. Trusselvurderingen som lå til grunn var en rapport, MC.33, utarbeidet av SHAPE og godkjent av Standing Group i november 1951. Der ble det hevdet at de sovjetiske styrkene ville vokse fra mellom 5,4 og 6,6 millioner i 1952 til mellom 5,9 og 7,2 millioner i 1954. Det ble antatt at NATO i 1954 ville stå overfor 175-180 sovjetiske divisjoner, 65-70 satellitt divisjoner og et moderne flyvåpen med 20.000 kampfly. I vurderingen ble det hevdet at selv om Sovjetunionens militærindustri kunne skades ved atomangrep, så kunne en sovjetisk landoffensiv ikke stoppes med atomangrep. For å sikre seier på det europeiske krigsteatret ville NATO måtte disponere en konvensjonell kampstyrke bestående av minst 96 divisjoner og 9141 kampfly.<sup>141</sup> NATO-møtet i Lisboa fastsatte mål som det enkelte alliansemedlem skulle oppnå for å fullføre denne konvensjonelle styrkeoppbyggingen.

## **Lisboa-møtet og det norske forsvaret**

Et nytt strategidokument, MC 14/1, ble vedtatt av NATO i desember 1952. Det hadde sitt utspring i vedtak som ble fattet under Lisboa-møtet til Det nordatlantiske råd i februar 1952. MC 14/1 kombinerte elementer av avskrekking, kollektivt forsvar, fremskutt forsvar og fleksibelt svar. Det innebar fortsatt satsning på konvensjonelle styrker som hovedstridsmiddel i en eventuell krig mot Sovjetunionen. For Norges del innebar det, sammen med Danmark, å ha ansvar for Nordflanken. Det omfattet forsvar av norsk landområde, bidrag til å

stenge utløpet av Østersjøen, samt å holde kontroll over strategisk viktige nærliggende sjøområder. Norge skulle dessuten støtte allierte styrker i deres oppdrag. I den sammenheng ble støtte til allierte luftoperasjoner spesielt nevnt. I tillegg skulle Norge forberede maksimal utnyttelse av eventuell svensk deltagelse på vestlig side.<sup>142</sup>

NATO-vedtakene våren 1952 fikk flere følger for det norske forsvaret. For det første ble det klart at NATO krevde en større stående beredskap. Norge fikk ikke aksept for å basere seg på prinsippet om mobiliseringsforsvar for hæren, kystartilleriet og luftvernartilleriet. Konsekvensene av dette ble for det første at Hærens Tysklandsbrigade skulle trekkes tilbake i 1953 og fordeles på stående avdelinger, en i Sør-Norge og en i Nord-Norge. For det andre kom det på nytt krav om forlengelse av førstegangstjenesten til 18 måneder i hæren, kystartilleriet og luftvernartilleriet. Norge klarte å få utsatt gjennomføringen av dette til høsten 1953 under henvisning til et fåtallig befalskorps og manglende forlegningskapasitet. For det tredje fikk militariseringen av Nord-Norge nå førsteprioritet innen alle forsvarsgrener. Den viktigste årsaken til det var vedtaket om å etablere forsvarslinjen ved Lyngen i Troms. Det omfattende byggeprogrammet som fulgte etter Lisboa-møtet åpnet for en veritabel fortifisering av Nordland og Troms. Alle forsvarsgrenene skulle etablere stående beredskapsstyrker i landsdelen. Flyvåpenet skulle bygge ut flystasjonene Bodø og Bardufoss. Flyvåpenet fikk dermed to store flystasjoner med stående jagerberedskap i Nord-Norge. Det ville forskyve luftstridskreftenes tyngdepunkt nordover. Under Lisboa-møtet forpliktet Norge seg til å stille 135 kampfly til disposisjon for SACEUR ved utgangen av 1952. Dette tallet skulle økes til 200 i 1955.

Sjøforsvaret hadde i henhold til de nye planene både defensive og offensive oppgaver. Det var et klart brudd med den defensive militære holdningen i FK 46. Offensive sjøoperasjoner mot fiendens baser var nytt. I dette tilfellet måtte det dreie seg om angrep med ubåter enten mot baser i Østersjø-området eller på Kola. Denne dreiningen mot offensive operasjoner for Sjøforsvarets del er interessant, for også flyvåpenets

jagerbombefly kunne brukes til samme offensive oppgaver.

Regjeringen baserte seg på å bruke 3,4 milliarder kroner på Forsvaret fra 1952 til 1954. Dette var i samsvar med anbefalingene fra TCC.<sup>143</sup> Et årlig forsvarsbudsjett på ca. 1100 millioner var en tredobling på 3 år. Budsjettet for fiskalåret 1949/50 var på 350 millioner. Regjeringens budsjettanslag var satt opp under forutsetning av at amerikanerne ytet 42 mill. dollar i økonomisk støtte i forbindelse med våpenhjelpen, og at NATOs infrastrukturprogram ville bidra med 49 mill. dollar.<sup>144</sup> I tillegg kom den faktiske verdien av våpenhjelpmaterieil. Til sammenligning var anbefalingen fra FK 46 et normalbudsjett på 300 mill. kroner.<sup>145</sup> Med en norske egenandel på ca. 1100 mill. kr. per år er det klart at det lå betydelig økt norsk egeninnsats bak opprustningene.

## **Flyvåpenet etter Lisboa-møtet**

Ved at USA fortsatt skulle ha ansvaret for strategisk bombing, samt at de andre NATO-landene ikke skulle duplisere USAs kapasitet, fulgte det naturlig at de europeiske allierte skulle konsentrere sine ressurser om taktiske flystyrker. Fra norsk militært hold var det få motforestillinger mot dette. Det samsvarte med rådende norsk luftmilitær tenkning. FK 46 la opp til at Luftforsvaret selv skulle operere taktiske flystyrker og samtidig få tilgang på strategiske luftstyrker fra våre allierte. Større NATO-land med andre ambisjoner enn Norge, som Storbritannia og Frankrike, var derimot mindre villig til å stole fullt på den amerikanske strategiske sikkerhetsgaranti. Det førte til at Storbritannia og Frankrike satte igang prosjekter for å utviklet egne strategiske atomstyrker.

For å kunne løse de pålagte oppgavene ville flyvåpenet måtte utføre: kontraluftoperasjoner for å oppnå en tilstrekkelig grad av luftoverlegnhed; bakkestøtteoperasjoner; samt rekognosering til støtte for alliansens hær-, fly- og flåtestyrker. I tillegg ville det bli et betydelig lufttransportbehov for å gi strategisk mobilitet til kampenhetene i hæren og flyvåpenet. Dette krevde en betydelig opprustning av hele flyvåpenets organisasjon. Store investeringer i kampfly og infrastruktur som flyplasser,

kommunikasjons- og radaranlegg var nødvendig. Endelig var det et stort behov for kompetent personell til å bemanne oppsetningene og lede operasjonene. Dette ville kreve store ressurser, kanskje større enn forsvarsledelsen var klar over. Norge planla å oppfylle sine forpliktelser i henhold til forsvarsplanen ved en kombinasjon av økt egeninnsats og hjelp utenfra. Lisboa-møtet i februar 1952 satte målene for forsvarsoppbyggingen i de enkelte NATO-land. For det norske flyvåpenet ble følgende mål satt:

**Planlagt oppbygging av flyvåpenet (kampfly i parentes) i henhold til styrkemålsetningen fra Lisboa-møtet februar 1952<sup>146</sup>**

| Type         | Des 52   | Des 53   | Des 54   | Des 55   |
|--------------|----------|----------|----------|----------|
| Jager/Jagerb | 116      | 150      | 175      | 150      |
| Allværsjager | -        | -        | 25       | 50       |
| Maritime     | 6        | 6        | 6        | 6        |
| Takt. rek.   | 3        | 3        | 6        | 6        |
| Transport    | 10       | 10       | 10       | 10       |
| Trening      | 4        | 10       | 26       | 28       |
| Totalt       | 139(135) | 179(169) | 248(222) | 250(222) |

Lisboa-møtet satte altså konkrete konvensjonelle styrkemål som det enkelte land skulle oppfylle. Det norske bidraget til alliansens flystyrker var fortsatt sentrert om taktiske fly. Ryggraden i organisasjonen skulle bli et jagerflyvåpen med en oppsetning på 200 fly, derav 150 jagerbombere og 50 allværsjagere. Fra norsk side var det en forventning om at samtlige kampfly, utenom eksisterende Vampire, skulle tilflytte flyvåpenet gjennom den amerikanske våpenhjelpen.

Et viktig element i den amerikanske våpenhjelpen til Norge, og til NATO for øvrig, var leveringen av jagerfly. Det jagerflyet som fikk størst utbredelse i NATO var F-84 Thunderbird. I starten var F-84 beregnet som eskortejager for bombeflyet B-29, men etterhvert ble den utviklet som jagerbomber, og den var spesielt egnet til angrep mot bakkemål med

kanoner, raketter og bomber. I NATO-sammenheng ble F-84 et standardfly, til sammen ble det sendt nesten 2000 F-84 til de europeiske NATO-land.<sup>147</sup> Mot slutten av 1950 begynte US Air Force Tactical Command (TAC) å utvikle F-84 til å bære taktiske atomvåpen. Våren 1952 ble F-84G den første enseters jagerbomber som kunne benytte atomvåpen. Med kjernevåpenkapasitet kom F-84G i bruk både i TAC, SAC og i andre NATO-lands flyvåpen. F-84 ble videre utviklet for rekognoseringsoppdrag. RF-84F ble av brukerne betegnet som et fremragende rekognoseringsfly.

F-84 ble levert til Norge fra høsten 1951. Totalt skulle flyvåpenet motta 203 F-84 fly, fordelt på tre utgaver; F-84E, F-84G og RF-84F. Ingen annen flytype er blitt levert i så stort antall til flyvåpenet, og den ble selve ryggraden i 50-åras flyvåpen. Hvorfor fikk Norge F-84? Hvorfor ble den levert i tre utgaver og hvorfor var F-84 det eneste jagerflyet i flyvåpenets inventar ved utgangen av 1954? Og, i hvilke roller ble F-84 benyttet i det norske flyvåpenet?

Svaret på det første spørsmålet synes åpenbart. Norge var blant statene med høyeste prioritet, såkalt "TITLE ONE", for mottak av våpenhjelp. F-84 var det eneste jagerflyet som ble tilbudt "TITLE ONE" stater under våpenhjelpprogrammet høsten 1950. Antallet fly og leveringstidpunkt ble bestemt av USA alt etter mottagerlandenes evne til å ta imot og nyttegjøre seg våpenhjelpen. Norge var blant de land som allerede i november 1950 ble gitt signaler om mottak av F-84 som en del av våpenhjelpprogrammet.<sup>148</sup>

Årsakene til at F-84 ble levert i tre utgaver synes også grei. Både F-84E og F-84G var jagerbombefly, G-modellen var en forbedret versjon av E-modellen. Den hadde større motor, fart, rekkevidde og nyttelast. Det var kun den første puljen på seks fly som var av E-modellen. De seks F-84E flyene ble overlevert ved en høytidelig og godt publisert seremoni, under nærvær av blant andre general Dwight D. Eisenhower, på Sola 10. september 1951. Denne første leveransen må sees på nærmest som et PR-framstøt. Det signaliserte amerikansk evne og vilje til å ruste opp og forsvare Vest-Europa. F-84E var det eneste jagerflyet som var tilgjengelig



for levering høsten 1951. Den forbedrede utgaven F-84G ble først klar for levering til NATO-landene i 1952. De fleste NATO-land fikk derfor et forparti F-84E, for senere å motta F-84G. I Norge gikk E-modellene først til 334 skvadron. Der ble de stort sett brukt til overføring av nye flygere til typen. Senere gikk de på rundgang mellom forskjellige skvadroner, inntil de i mai 1954 ble bygget om til fotorekognoseringsfly og overført til 338 skvadron.

RF-84F Thunderflash var den tredje og siste utgaven flyvåpenet mottok. For å forbedre Flyvåpenets kapasitet til taktisk rekognosering ble 717 skvadron opprettet høsten 1954. Den ble i starten oppsatt med de seks F-84E flyene som var bygget om til fotorekognoseringsfly. Det viste seg imidlertid raskt at de modifiserte F-84E flyene ikke virket godt nok. Samme høst fikk Norge lovnad om levering av spesialflyet RF-84F til denne oppgaven. Men leveringen av RF-84F kom ikke igang før 1956. I alt mottok skvadronen 17 nye fly mellom april og september 1956.<sup>149</sup>

Det var G-modellen som skulle utgjøre tyngden av F-84 i flyvåpenet på 50-tallet. På militærkomiteens møte i Lisboa i februar 1952 ble det norske bidraget til NATOs taktiske flystyrker satt til 135 kampfly (Front Line Aircraft) per 31. desember 1952. Dette antallet skulle økes til 222 ved utgangen av 1955.<sup>150</sup> Av disse 222 kampflyene skulle 150 være jagerbombefly av typen F-84G. De første flyene skulle komme sommeren 1952. Men før flyene kunne overleveres foretok amerikanerne nok en inspeksjon av flyvåpenets forskyningsystem for å forsikre seg om at forsvarsgrenen var i stand til å vedlikeholde flyene. Inspeksjonen ble foretatt av personell fra MAAG i Oslo og Chateauroux Technical Assistance Team. Tonen i rapporten var denne gang en helt annen enn fra tilsvarende inspeksjoner et år tidligere. I rapporten ble det gitt uttrykk for at Flyvåpenet var på god vei til å sette opp et effektivt forskyningssystem etter amerikansk mønster. Det ble derfor anbefalt at leveransene skulle starte som planlagt.<sup>151</sup>

I løpet av 1952 overtok flyvåpenet 42 F-84G fra det amerikanske våpenhjelpprogrammet. To skvadroner F-84 ble operative. I en rapport fra mars 1953 ble utviklingstendensene i Forsvaret generelt og flyvåpenet

spesielt betegnet som positive. Det var særlig den nye forsvarsledelsens imøtekommenhet som ble høyt vurdert. MAAG i Oslo fant det tydeligvis lettere å samarbeide med den nye forsvarsministeren. Av de tre forsvarsgrenene ble flyvåpenet gitt det beste skussmål. Forbedringene ble vurdert som store både på logistikksiden og ved flyavdelingene.<sup>152</sup> I en ny rapport fra sommeren 1953 var tonen fortsatt optimistisk. Det ble gitt uttrykk for at både moral og effektivitet hadde blitt kraftig forbedret etter at general Finn Lambrechts ble sjef for Flyvåpenet. Oppsettingen av jagerbombe-skvadronene var i full gang, og to skvadroner var nesten kampklare (NATO-combat ready). Rapporten satte imidlertid et stort spørsmålstegn ved realismen i oppsettingen av to skvadroner allværs jagerfly (all-weather fighter) i henhold til oppsetningsplanen (MRC-12).<sup>153</sup> Igjen mangler vi en norsk vurdering for å speile de amerikanske rapportene. Hvorfor ble Lambrechts vurdert så høyt? Var det hans personlige egenskaper, eller var det fordi Lambrechts var en amerikansk lakei? Kanskje var de vanskeligste problemene ryddet av veien høsten 1951. Skifte av forsvarsminister synes dessuten å ha bidratt til et bedre samarbeidsforhold. Nils Langhelle ga militærledelsen større handlingsrom enn sin forgjenger.

Oppbyggingen av jagerbombeskvadronene gikk altså noenlunde etter planen. Når det gjaldt allværs luftforsvarsjagere var imidlertid situasjonen en helt annen. Norge så i utgangspunktet for seg at Vampire-jagerne skulle fylle luftforsvarsrollen. Den fylte imidlertid ikke kravet til allværsjagerfly ettersom den hverken hadde egen radar eller flyegenskaper til å avskjære fiendens strategiske bombefly.<sup>154</sup> Norge stod derfor overfor et dilemma ettersom landet under Lisboa-møtet hadde forpliktet seg til å sette opp to skvadroner med til sammen 50 fly. I 1952 forelå det imidlertid ingen konkrete planer om anskaffelse, hverken gjennom våpenhjelpen eller ved eget kjøp.<sup>155</sup> Både fra norsk og amerikansk side ble det uttrykt bekymring for manglende allværskapasitet i jagerflyvåpenet. En amerikansk rapport fra juni 1953 påpekte at mangelen på allværsjagere førte til at flyvåpenet ikke ville kunne utføre sine fastlagte krigsoppgaver.<sup>156</sup> Fra MAAG i Oslo

ble det presisert at det kun var F-84 jagerbombere som var programmert i våpenhjelpprogrammet. Hverken luftforsvarsjagere eller maritime patruljefly var tilgjengelige.<sup>157</sup> Ettersom det hverken var fly tilgjengelig fra amerikanerne eller mulighet til å kjøpe de over det norske forsvarsbudsjettet, undersøkte flyvåpenets ledelse andre kanaler.

Høsten 1953 ble 38 år gamle Einar Tuft Johnsen utnevnt til generalmajor og stabssjef i flyvåpenet. Tuft Johnsen argumenterte for at flyvåpenet på lengre sikt måtte få et balansert jagerflyvåpen bestående av totalt åtte jagerskvadroner. Av det skulle tre skvadroner være jagerbombere, tre skvadroner avskjæringsjagere og to skvadroner allværsjagere. Etter samtaler med kanadiske myndighet ble flyvåpenet tilbudt F-86E dag avskjæringsjagere<sup>158</sup> fra det kanadiske våpenhjelpprogrammet. Allerede i desember samme år henvendte general Tuft Johnsen seg til sjefen for MAAGs flyvåpenseksjon i Oslo med forespørsel om driftsstøtte til kanadiske jagerne.<sup>159</sup> Dette ble, etter at MAAG i Oslo hadde henvendt seg til Washington, avslått med henvisning til at MDAP kun gjaldt støtte til amerikansk utstyr levert under det amerikanske våpenhjelpprogrammet.<sup>160</sup> Dette kan synes merkelig ettersom amerikanerne hadde en egeninteresse av et sterkt norsk forsvar, men amerikanske militære myndigheter hadde ikke politisk aksept for gi økonomisk støtte til et foretak de selv ikke hadde hånd om.

Fra flyvåpenets side ble det gjort flere framstøt for å utvide kampflyparken utover F-84G jagerbombefly. Det forslaget som ble realisert, etter at amerikanerne snudde og tilbød ytterligere flyleveranser som våpenhjelp, førte til en utvidelse av flyvåpenet med tre skvadroner. Av dette var to skvadroner med hver 25 F-86K allværsjagere (AWX), og en skvadron med 18 fotorekognoseringsfly av typen RF-84F. Den amerikanske snuoperasjonen har nok sammenheng med utviklingen på det militærtekniske område, den nye amerikanske strategien Massive Retaliation og norsk basepolitikk.<sup>161</sup> Sovjetunionens nye strategiske bombefly, som var antatt å ha rekkevidde til å nå USA, førte til at Nordområdene fikk økt betydning sett med amerikanske øyne. For det

første var Nordområdene egnet som utgangspunkt for strategisk varsling av luftangrep. For det andre var det av interesse for USA at de sovjetiske bombeflyene kunne avskjæres så tidlig som mulig. Dessuten var Norge et flankeområde både for sentraleuropa og for Atlanterhavet med de vitale forsyningslinjene.

Leveransene av F-86K og RF-84F til flyvåpenet i 1955/56 førte til en utvidelse med en wing.<sup>162</sup> Tallmessig var organisasjonen på dette tidspunktet den største noensinne, og flyvåpenet oppfylte, om enn noen måneder forsinket, den kvantitative målsettingen fra rådsmøtet i Lisboa.

Hvilke stridsoppgaver var det så F-84G avdelingene skulle kunne utføre i flyvåpenet? Totalt ble seks skvadroner oppsatt med F-84G. Hver Thunderjet-skvadron hadde i henhold til oppsetningsplanen 25 fly. Skvadronen var delt inn i fire flighter, hver med fire fly og med en flightsjef og fra fire til seks flygere. NATO-kravet til bemanning, slik det ble uttrykt ved Lisboa-møtet, var minimum 1,19 flygere per flymaskin.<sup>163</sup> Tallet på fly og flygere ved avdelingene varierte imidlertid, og det høyeste antall F-84G i norsk tjeneste var i mars 1955 med 175 fly fordelt på seks skvadroner. De seks skvadronene som var satt opp med G-modellen opererte i starten ut fra flystasjonene Gardermoen og Sola. Flygruppe 1 hadde base på Gardermoen, og den bestod etterhvert av 330, 332 og 336. Flygruppe 2 med base på Sola flystasjon bestod av 331, 334 og 338. I den første tida etter introduksjonen av F-84 ble mye av flytiden benyttet til overføringsflyging og grunnleggende flytrening som navigasjon, formasjon, akrobatikk og instrument. Kun en liten del av flytida ble brukt til kamptrening, som simulert luftkamp og luft-til-bakke angrep. For å bli kampklare måtte skvadronene i tillegg gjennomføre et godkjent program for luft-til-luft og luft-til-bakke operasjoner.<sup>164</sup>

## Oversikt over flyvåpenets fly og oppgaver som det fremgår av Utkast til Håndbok for jageroperasjoner fra 1954

| Oppdrag               | Flytype              | Flyvåpenets type |
|-----------------------|----------------------|------------------|
| Jageroppdrag (dag)    | Dagjager             | F-84G            |
| Jageroppdrag (natt)   | Allværsjager         | -                |
| Eskorte av bombefly   | Eskortejager         | F-84G            |
| Angrep mot bakkemål   | Jagerbomber          | F-84G            |
| Angrep mot sjømål     | Jagerbomber          | F-84G            |
| Fotorekognosering     | Fotorek.fly          | F-84E            |
| Maritim rekognosering | Maritimt patruljefly | Catalina         |
| Transport             | Transportfly         | Dakota           |

F-84 ble som tabellen viser et flerbruks-jagerfly. F-84 var best egnet til luft-til-bakke angrep. I luftkamp og avskjæringsoppdrag kom det, som vist i Koreakrigen, til kort mot moderne sovjetiske jagerfly. Nå det likevel ble brukt til luftforsvaroppdrag i Norge så var det på grunn av manglende alternativ.

### Taktiske atomvåpen til flyvåpenet?

Impementeringen av NATO strategien "massiv gjengjeldelse" reiste igjen spørsmålet om hvordan de norske flystyrkene best kunne brukes. To oppgaver var klare. Den ene var å utføre taktisk og strategisk (tidlig varslings) rekognosering for Nordkommandoen på Kolsås. Den andre var å utføre offensive luftoperasjoner med konvensjonelle våpen mot det sovjetiske kontroll- og varslingsapparatet til støtte for SACEURs nye Atomic Strike Plan (ASP). I den forbindelse ble flyvåpenet pålagt å utarbeide en fortegnelse over aktuelle atombombemål på Nordflanken. I første utkast ble i alt 367 forskjellige mål ble betegnet som mulige

atombombemål, av disse var 163 i Sverige, 79 i Finland, 60 i Sovjetunionen og 65 i Norge. Typiske mål var flyplasser, broer, havner, troppekonsentrasjonsområder, landingsområder og kommunikasjonsentra. Det er imidlertid ingenting som tyder på at flyvåpenet fram til 1955 var tildelt andre enn konvensjonelle oppdrag i NATO sammenheng. Sjefsnemda fant dette tallet altfor høyt. Samtidig uttrykte den sterke betenkeligheter mot å angi bombemål i Sverige. Sjefsnemda ba derfor om å lage en ny oversikt med færre mål, og utelate svenske mål fra listen. Denne nye listen skulle forelegges FD for politisk godkjenning. Det synes derfor klart at spørsmål som angikk bruk av taktiske atomvåpen i flyvåpenet alt fra første stund var undrelagt streng politisk kontroll på nasjonalt nivå.

På midten av 1950-tallet var det som tidligere påpekt betydelig usikkerhet om verdien av de amerikanske sikkerhetsgarantiene. Et av spørsmålene var om alliert hjelp ville komme frem tidsnok. I den forbindelse er det interessant å merke seg et forslag som sjefen for flyvåpenet, generalløytnant Finn Lambrechts, fremmet i et møte i sjefsnemda i februar 1955. For å kunne holde kontroll over norsk luftrom og norske flyplasser i 7-14 dager foreslo Lambrechts å bruke jagerbombefly i offensive operasjoner mot sovjetiske mål for å "ramme fienden i hans utgangsbaser før han får utløst sitt fulle angrepspotensial". Å angripe utgangspunktet for fienden styrker var ingen ny tanke. Det var i tråd med Douhets lære og det var i tråd med norsk luftmilitær tenkning fra mellomkrigstida. Det hadde elementer av den argumentasjon som Riiser-Larsen brukte for å inkludere tunge bombefly i flyvåpenets oppsetning, og endelig hadde det også likhetstrekk med den luftmaktsforståelse som Bjarne Øen ved flere anledninger hadde gitt uttrykk for. Det fundamentalt nye i Lambrechts konsept var å benytte atomvåpen. Ny teknologi i form av såkalte taktiske atomvåpen kunne brukes av norske F-84G jagerbombefly. Og brukt i denne sammenheng ville de "taktiske" atomvåpen og flyvåpenet få en vital strategisk rolle i norsk sikkerhetspolitikk. Det ville bli en hjørnestein for sikring av alliert hjelp. Nå var både Lambrechts og resten av sjefsnemda klar over at bruk av atomvåpen i det norske forsvaret var et

spørsmål som de politiske myndigheter måtte ta stilling til. Lambrechts forslag ble ikke realisert i 1955, og det er ut over rammene for denne studien å følge utviklingen av norsk atompolitikk etter 1955. Vi skal bare konstatere at flyvåpenet startet trening for levering av atomvåpen i 1958 og at politiske vedtak fra 1961 skulle sette puntum for denne virksomheten. Hva rasjonale bak treningsvirksomheten fra 1958 var vil forhåpentligvis fremtidig forskning kunne blottlegge.<sup>165</sup>

## **Amerikansk trening og utdanning**

Introduksjonen av F-84 var en milepel for flyvåpenet. Før Norge kom inn under den amerikanske våpenhjelpen, ble treningvirksomheten enten utført ved flyvåpenets egne avdelinger, eller ved britiske eller sivile etablissementer. Med våpenhjelpen fulgte en utstrakt trening ved amerikanske avdelinger i USA og Tyskland. Fra oktober 1950 ble for eksempel all utdanning av flygere utført ved USAF avdelinger i USA. Det inkluderte tilleggsutdanning av operative flygere i form av praktisk erfaring (on job training) ved opphold på amerikanske flyavdelinger.<sup>166</sup> Som regel skulle en kjerne av norske befal og flysoldater utdannes til instruktører ved de amerikanske avdelingene. Etter endt utdanning skulle instruktørene dra tilbake til Norge for å drive opplæring ved flyvåpenets skoler og avdelinger. På grunn av stor ekspansjon og innføring av amerikanske standarder og prosedyrer ble dette heller unntaket enn regelen i starten. Fram til årsskiftet 1952/53 gjennomgikk over 1000 av flyvåpenets mannskap trening under våpenhjelpen. Dette inkluderte 426 flygere, 219 kommunikasjons- og elektronikk-spesialister, 166 flyteknikere, 60 våpenspesialister, 56 forskyningsspesialister og over 100 andre spesialister.

Etter denne første treningen regnet man med at storparten av framtidig trening kunne skje i Norge. Unntaket var flygerutdannelsen, ca. 40 per år, som Norge ønsket å fortsette i USA eller eventuelt Canada. Den utstrakte treningsvirksomheten ved USAF-institusjoner førte til at alle nye flygere og tekniske spesialister fikk det amerikanske systemet inn fra starten.

Indoktrineringen gjorde grunnplanen i flyvåpenet fortrolig med amerikanske prosedyrer og standarder. Det var en nødvendig forutsetning for en vellykket overtagelse av våpenhjelp-utstyr i flyvåpenet fra 1952.

## Oppsummering

Flyvåpenets kampstyrke bestod i desember 1954 av seks skvadroner jagerbombefly (F-84G) og 1 avdeling fotorekognoseringsfly (F-84E). Fem av jagerbombeskvadronene ble betegnet som effektive og ifølge MAAG-rapporten fra desember 1954 "ready to go". De hadde i gjennomsnitt 28 piloter og 25 fly, hvorav 50 prosent av pilotene ble klassifisert som fullt operative, mens de resterende 50 prosent var nesten fullt operative, de fleste manglet bare instrumentkort. Den sjettede F-84G skvadronen, 338, var opprettet mindre enn ett år tidligere og hadde dermed ikke fullført sitt treningsprogram. Skvadronen hadde dessuten akkurat flyttet til nybygde Ørland hovedflystasjon, og flere forhold i den forbindelse gjorde at skvadronen hadde lav operativ status.

Det er en slående kontrast mellom vurderingene MAAG gjorde i 1954 i forhold til tre år tidligere. I desemberrapporten fra 1954 uttaler MAAG;

*The overall effect of MDAP has been to elevate the Norwegian Air Force from a small, loosely organized unit, equipped with left-over World War II equipment and having no logistical support system, to a new and modern type Air Force. This improvement under MDAP was brought about by conversion to USAF type structure from Headquarters RNOAF down to squadron level; conversion to modern Jet aircraft in tactical units with corresponding training of pilots and technicians to utilize and maintain these aircraft, and a start toward the realization of modern AC&W network to support the tactical organization. <sup>167</sup>*

Ifølge MAAG transformerte våpenhjelpen det norske flyvåpenet fra en liten, tilfeldig organisert organisasjon, utstyrt med overskuddsmateriell fra andre verdenskrig, til et moderne flyvåpen. Særlig på logistikksiden



var utviklingen merkbar. Der hadde flyvåpenet etter MAAGs syn hatt en lite effektiv forsyningsorganisasjon i 1950. Etter 5 år med amerikansk hjelp var organisasjonen i stand til både å ta i mot og vedlikeholde sine fly. MAAG-ledelsen hadde nok en viss egeninteresse av å formidle en slik vurdering til sine foresatte. Vi skal derfor se med kritiske øyne på konklusjonene den trakk. På operativ side kunne situasjonen sett med norske øyne ikke være tilfredsstillende. Ulykkesfrekvensen knyttet til F-84 var urovekkende høy, og forsvarsministeren måtte svare for årsakene i Stortinget.

I utgangspunktet virker det som oppbyggingen av flyvåpenet innenfor NATO fulgte intensjonene fra FK 46, nemlig å utvikle et flyvåpen for defensive kontra-luft operasjoner. En sammenligning med planene for det norske flyvåpenet, som det fremgår av NATO Medium Term Defence Plan og den amerikansk krigsplan REAPER, kan tyde på en dreining mot offensive støtteoppdrag til landkrigen og til den strategiske luftkrigen. Det er først og fremst den relative andelen av jagerbombefly som gir denne antydningen. Flytreningen på avdelingene var hele perioden preget av overføringsflyging ettersom det hele tiden kom nye kull flygere til skvadronen etter endt utdanning i USA. Etterhvert ble samtlige skvadroner kvalifisert til både luft-til-luft rollen og luft-til-bakke rollen og dermed erklært "NATO combat ready". Treningsopplegget til flyskvadronen støtter opp under teorien om en inkludering av offensive operasjoner. Intervju med jagerflygere fra den aktuelle perioden tyder også på at flygerne på F-84 skvadronene ble trent i alle roller, unntatt levering av taktiske atomvåpen. Den treningen startet sannsynligvis først under en deployering av 331 skvadron til Andøya flystasjon i 1958, og da med F-86F som våpenplattform.

Forsvarsutbyggingen fikk nytt momentum etter det mye omtalte rådsmøtet i Lisboa i februar 1952. Det viktigste var at landene påtok seg å oppfylle konkrete målsettinger i forsvarsoppbyggingen. For Norges del førte det både til en betydelig økning av det nasjonale forsvarsbudsjettet og til en jevn levering av jagerfly og nødvendig utstyr for å operere et moderne flyvåpen. Men minst like viktig var det å få tilgang til amerikansk

eksperthjelp og til det amerikanske militære utdannelsessystemet. Det amerikanske våpenhjelpprogrammet førte til en transformasjon, eller et hamskifte, for flyvåpenet. Både utdanning, trening, vedlikehold, logistikk og organisasjon ble tilpasset amerikanske standarder.

Flyvåpenet hadde 1. januar 1952 et akutt behov for effektivisering og reorganisering. Ansvaret for dette ble lagt på skuldrene til generalløytnant Finn Lambrechts, som var blitt utnevnt til ny sjef for Luftforsvaret fra 1. desember 1951. Amerikanerne hadde store forhåpninger til Lambrechts. Etter amerikanske rapporter å dømme innfridde Lambrechts disse forventningene, og etter som Lambrechts i 1955 ble utnevnt til sjef for Forsvarsstaben, så var tydeligvis også den norske regjeringen fornøyd.

---

# Konklusjon

Bakgrunnsteppet for denne studien er *den kalde krigen*. Sammenbruddet av stormaktene Japan og Tyskland og en nedgradering av Storbritannias status, var viktige forutsetninger for fremveksten av USA og Sovjetunionen som supermakter på den internasjonale arena. Under den påfølgende blokkdelingen av Europa, med Moskva og Washington som hovedaktører på hver sin side, ble mange stater brutalt tvunget til å innta den tilviste plass. Norge var i den situasjon at det kunne velge å knytte seg til Atlanterhavspakten. Etter at Norge var trygt plassert på vestlig side, ble Washingtons nye oppdemningspolitikk, med større vekt på militær makt, en viktig rammefaktor.

På det *strategiske* plan skulle militære styrker i første rekke virke avskrekkende ved å gi et troverdig invasjonforsvar og luftforsvar av Norge. Etter at Norge ble medlem av NATO ble alliansens første kollektive forsvarsplan, fremskutt forsvar, en ny rammefaktor. Mot midten av 1950-tallet skiftet alliansen strategi til massiv gjengjeldelse. Begge disse NATO-strategiene hadde avskrekking som mål. De første årene i NATO var fra norsk side preget av integrasjon. Men alliansens strategi var ikke alltid sammenfallende med norske overordnede interesser. Avskjerming ble derfor et annet element i norsk sikkerhetspolitikk.

På det *operasjonelle* plan ble forsvar mot strategisk bombing og punktforsvar av flyplassene hovedoppgaver for flyvåpenet i nasjonal kontekst. Norsk kontroll over flyplassene ble vurdert som vitalt for å kunne motta allierte forsterkninger. De ulike oppgavene fordret ulik bruk av luftmakt. Flyvåpenets organisasjon fra 1945 til 1955 speiler de ulike strategiene det skulle tjene. Arbeiderpartiet satt med regjeringsmakten uavbrutt fra 1945 til 1963. Sikkerhetspolitikken var preget av en utstrakt avhengighet av militær lånemakt. Det var en linje som gikk helt tilbake til 1905, da Storbritannia med sin marine ble betraktet som garantist for

norsk selvstendighet. Etter at krigsalliansen ble oppløst i 1945, forsøkte Arbeiderpartiet å minske behovet for lånemakt ved å satse på avspenning mellom stormaktene. Tilslutningen til FN og den såkalte brobyggingspolitikken -mer presist balansepolitikken- stod sentralt i den sammenheng. Når denne linjen ikke førte fram, måtte Arbeiderpartiet åpne statskassen for en militær opprustning våren 1948. Regjeringen anså at den implisitte britiske garanti var for svak. Samtidig som regjeringen sonderte etter lånemakt i Washington og London, valgte den å bevilge 100 mill. kroner ekstra til opprustning av egne militære styrker.

Regjeringen hadde behov for en rask høyning av den militære beredskapen. I denne situasjonen satte den fokus på flyvåpenet.<sup>168</sup> Nye moderne jetjagerfly kunne gi en hurtig beredskapsøkning og en permanent maktøkning for en relativt liten investering. Opprustning av flyvåpenet og økningen av jagerflyberedskapen var dessuten lite personellkrevende. Den kunne holdes på et høyt nivå over lang tid uten at det gikk på bekostning av produktiviteten i industrien og primærnæringene. Maktbehovet var imidlertid større enn det som kunne dekkes ved egen opprustning. Regjeringen var derfor på jakt etter en permanent maktøkning. Løsningen lå i innstillingen fra Forsvarskommisjonen av 1946. Der ble det argumentert for at strategiske bombefly var det beste avskrekkingsmiddel. Den eneste realistiske mulighet for å løse sikkerhetsproblemet på lang sikt, ble derfor å søke en alliansepartner som rådde over strategiske bombefly. Et rent skandinavisk alternativ var derfor uaktuelt, selv om det svenske Flygvapnet hadde en oppsetning på nærmere 1000 jagerfly.

Alliansetilknytningen hadde til formål å gi en permanent tilgang på militær lånemakt ved at Norge kom inn under den amerikanske atomparaplyen. I tillegg skulle medlemskapet gi Norge tilgang på våpenleveranser på meget gunstige vilkår. Dermed kunne norsk egenmakt bygges opp uten at det gikk på bekostning av de sivile gjenreisningsoppgaver. Regjeringen Gerhardsen hadde forhåpninger om igjen å kunne konsentrere ressursene om gjenoppbygging og industrireisning. Dette er et handlingsmønster vi kjenner igjen fra Geir Lundestads tese i *Empire by Invitation*: Så snart den amerikanske sikkerhetsgarantien var på plass, så kunne de europeiske regjeringene igjen ta

fatt på sivile gjenreisningsoppgaver. Men der forregnet de seg. USA var ikke villig til å bære byrdene alene. De europeiske allierte måtte bidra med en større egenandel til NATOs kollektivt baserte forsvar.

I kjølvannet av Koreakrigen fulgte et amerikansk press på de andre Atlanterhavspakt- medlemmene om å øke forsvarsbudsjettene. USAs krav nådde regjeringen Gerhardsen samtidig som inflasjonen som fulgte Koreakrigen utløste lønnskrav fra LO. Til sammen truet dette stabiliteten i norsk økonomi og skapte betydelig politisk spenning.

Treårsplanen og Seksårsplanen tyder på at regjeringen satset på stram politisk kontroll med gjenreisningen og moderniseringen av Forsvaret. Dette var i tråd med Arbeiderpartiets strategi for gjenoppbyggingen av samfunnet generelt. Flyvåpenet hadde imidlertid ingen gammel organisasjon å falle tilbake på eller speile seg mot ved hjemkomsten. Dermed var det ingen grobunn for en konfrontasjon, som den Hærens ledelse fikk med forsvarsministeren. Riktignok ble sjefen for Luftforsvaret - Hjalmar Riiser-Larsen - avsatt av Hauge, men det var mere på grunn av personlige årsaker enn saklig uenighet. Innenfor det handlingsrom politikernes vedtak ga, stod den militære ledelsen relativt fritt til å utforme flyvåpenets organisasjon og struktur. Det førte til at jagerflyvåpenet, som var flyvåpenets selvstendige eksistensberettigelse, ble flygeneralenes satsningsområde. Flyvåpenets ledelse la liten vekt på maritime luftoperasjoner for å bedre ressurstilgangen til jagerflyvåpenet. Opprustningen våren 1948 forsterket satsningen på jagerflyvåpenet. Regjeringen bevilget da penger til modernisering og utvidelse av jagerflyvåpenet.

Det norske flyvåpenet ble en viktig del av NATOs luftmilitære tilstedeværelse i nord. NATOs Medium Term Defence Plan satte 200 jagerfly som mål for de norske luftstridskreftene. Det sementerte flyvåpenets satsning på jagerfly. Skulle dette oppnås, måtte flyvåpenets ressurser kanaliseres til denne sektoren. Det var en betydelig formell forskjell på jagerflyvåpenet før og etter NATO-medlemskapet: Som en følge av NATO-vedtakene om kollektive forsvarsstyrker, som munnet ut i Medium Term Defence Plan, skulle 3/4 av flyvåpenets kampfly være

jagerbombefly med hovedoppdrag å støtte bakkestyrkene i forsvaret av de fremskutte forsvarslinjene ved Lyngen og Sjølland. I det nasjonale flyvåpenet før 1950 var hovedvekten lagt på jagerfly til luftforsvarsoppdrag, dvs. mot fiendtlige fly. I realiteten ble forskjellen liten. På de enkelte flyskvadronene ble jagerbombeflyet F-84G brukt som et flerbruksfly, og det årlige treningsprogrammet omfattet både luft-til-luft og luft-til-bakke oppdrag.

Det amerikanskproduserte jagerbombeflyet F-84G ble ryggraden i flyvåpenet på midten av 1950-tallet. Årsaken var at det var det eneste jagerflyet som ble tilbudt Norge under våpenhjelpen. Flyvåpenet ledelse forsøkte på forskjellig vis å skaffe til veie allværsjagere. Det ville skapt bedre balanse i luftstridskreftene, og det var en flytype Norge hadde forpliktet seg til å anskaffe. I henhold til NATOs Medium Term Defence Plan skulle Norge sette opp 150 jagerbombefly og 50 allværsjagere innen utgangen av 1955. Det var fra regjeringens side utelukket å bruke nasjonale midler til denne investeringen, og først da USA gjorde allværsjagere tilgjengelig over våpenhjelpen ble allværsjagere en realitet. Med anskaffelsen i 1955/56 av 59 F-86K oppfylte Norge, for flyvåpenets del, den kvantitative styrkemålsettingen i henhold til NATOs Medium Term Defence Plan. Det viser at flyvåpenet ble tillagt vital betydning både fra norsk og amerikansk side. Dessuten virket nok basepolitikken, i form av beroligelse overfor Sovjetunionen, til flyvåpenets fordel. Den eneste realistiske måten å høyne den permanente luftmilitære beredskapen i Norge ble å ruste opp flyvåpenet. Med framveksten av et sovjetisk strategisk bombeflyvåpen ble amerikanerne enda mer villig til å bruke sine skattebetaleres penger i Norge. Først kom F-86K allværsjagere, senere kom F-86F langtrekkende jagerbombefly og luftforsvarssystemet Nike som en del av våpenhjelpen.

Hjalmar Riiser-Larsen var polarhelten som ga flyvåpenet pondus i det internasjonale miljø i London under krigen. Ved krigens slutt var hans rolle utspilt. Bjarne Øen var en utmerket leder av flyvåpenet i den nasjonale perioden. Budsjettdisiplin og personlig tilbakeholdenhet fungerte godt under forsvarsminister Jens Chr. Hauge. Hauge og Øen

hadde et vanskelig samarbeidsforhold med amerikanerne på militært nivå. Forholdet til amerikanerne ble betraktelig bedre fra våren 1952. Særlig Finn Lambrechts, som etterfulgte Øen som sjef for flyvåpenet, klarte å opprette et godt arbeidsforhold. Lambrechts evne til å sjarmere og true til riktig tid, samt hans utadvendte vesen, var egenskaper som ga ham tillit både hos amerikanske militære og norske politikerne. Dessuten sikret det lojalitet og disiplin fra hans underordnede. Lambrechts personlige innsats må derfor tas med i betraktning når laurbærene for den nasjonale forsvarsoppbyggingen skal deles ut. Det må kunne tas som en anerkjennelse av hans innsats at Lambrechts ble utnevnt til sjef for Forsvarsstaben i 1955.

Også på lavere nivå fikk Lambrechts stor betydning. De operative elementene i flyvåpenet gjennomgikk en transformasjon fra britiske til amerikanske prosedyrer i årene 1952 til 1955. Denne prosessen forgikk relativt uproblematisk av flere grunner. For det første var det etter Lambrechts inntreden på scenen en top-down approach. Flyvåpenets sjef var en kraftfull pådriver for innføringen av det amerikanske system. For det andre ble det amerikanske systemet lært nedenfra ved at samtlige flygere som startet sin løpebane i flyvåpenet etter 1950, fikk sin grunnutdannelse i det amerikanske flyvåpenet. For det tredje var det amerikanske rådgivere i Norge som formidlet de amerikanske perspektivene.

Selv om amerikaniseringen av flyvåpenet i 1955 var kommet langt, glemte flyvåpenet aldri sitt britiske opphav. Det sørget flyvåpenets krigssønner for. De operative flygerne fra krigens dager, som fortsatt hadde sitt virke i forsvarsgrenen, var nå kommet opp i mellomledersjiktet (oberst) og øvde stor innflytelse. Flyvåpenets stabsskole institusjonaliserte arven fra RAF. Stabsskolen bygde på den britiske stabsskolemodellen, og det var lenge en britisk offiser beordret til skolen. Også de norske stabsoffiserene hadde sin bakgrunn fra RAF. I dette sjiktet ble derfor den britiske ånd holdt levende lenge etter 50-tallet. Det førte til at flyvåpenets korpsånd forble en hybrid, påvirket både av det britiske og det amerikanske system.

I desember 1954 vedtok NATOs rådsmøte at taktiske atomvåpen skulle tas med i den videre forsvarsplanleggingen. For NATOs luftstridskrefter i Europa betydde det en transformasjon. I første omgang var atomrollen begrenset til de amerikanske styrkene som var stasjonert på kontinentet. De fleste taktiske flyene var gitt en tosidig rolle, nemlig konvensjonell og kjernefysisk. Ved utgangen av 1957 hadde USA iallfall seks bataljoner oppsatt med atomkapable Honest John raketter i Europa.<sup>169</sup> De europeiske allierte presset selv på for å få tilgang på taktiske atomvåpen, og i 1960 var de første europeiske taktiske atomstyrkene operative. Da hadde mange europeiske allierte imidlertid bestemt seg for ikke å opprette atomstyrker likevel. Norge fikk tilbud om leveringsplattformer for taktiske atomvåpen på slutten av 1950-tallet. I alt 90 jagerbombefly av typen F-86F ble levert til det norske flyvåpenet fra mars 1957 til mai 1958.<sup>170</sup> Dessuten fikk Norge tilbud om Honest John og Nike. Trening i levering av taktiske atomvåpen i flyvåpenet pågikk iallfall i perioden 1958 til 1960. 1961 ble et vendepunkt. Norge reserverte seg da mot stasjonering av kjernevåpen på norsk jord i fredstid, og konvensjonelle styrker fikk igjen økt betydning.

Våpenhjelpens betydning på det materielle plan er viet stor oppmerksomhet. Våpenhjelpens betydning på det immaterielle plan er vist mindre interesse. Med våpenhjelpen fulgte tilgangen på ny teknologi, knowhow, på amerikansk ekspertise, metoder, standardisering, evalueringssystemer og logistikk. På dette området kan våpenhjelpens betydning ikke vurderes høyt nok, hverken for samfunnet generelt eller Forsvaret spesielt. Men alt har sin pris. Prisen flyvåpenet måtte betale var høy, og den strir forsvarsgrenen fortsatt med. Flyvåpenet gikk glipp av utviklingen av egne doktriner og prosedyrer, og ble i større grad enn marinen og hæren integrert i amerikansk tankegang og Standard Operating Procedures. Det førte til at flyvåpenets egne tankeverksted nesten døde. Riktignok var det sporadiske refleksjoner rundt spørsmålet om egen doktrine for flyvåpenet, særlig i general Wilhelm Mohrs sjefsperiode på 1960-tallet, men dette var mere på grunn av



enkeltindividers initiativ og interesse enn institusjonalisert og planmessig virksomhet.

Flyvåpenet fikk økt betydning i norsk sikkerhetspolitikk i de ti første etterkrigsårene. Også i forhold til hæren og Sjøforsvaret vil jeg hevde at flyvåpenet spilte en stadig viktigere rolle, om ikke hovedrollen i det norske forsvaret fra midten av 1950-tallet. Dette arbeidet er ingen fullverdig komparativ studie. Det er heller ikke utført noen studie over hærens og Sjøforsvarets oppbygning i forhold til målene fra Medium Term Defence Plan. Vi kan imidlertid dra visse slutninger. For det første gjelder det hærgeneralenes og admiralenes høylytte misnøye ved flere anledninger. Både general Helset og admiral Danielsen forlot sine stillinger som forsvarsgrensjefer som følge av protester mot det de hevdet var regjeringens nedprioritering av sine respektive forsvarsgrener. I flyvåpenet var dette ingen aktuell problemstilling. For det andre gjelder det den økonomiske ressurstilgangen fra forsvarsbudsjettene, våpenhjelpen og infrastrukturmidler. Flyvåpenets relative andel økte kraftig i perioden. For det tredje gjelder det posisjoner. I 1955 ble general Finn Lambrechts sjef for Den militære sjefsnemnda. En viktig årsak til det var nok Lambrechts personlige egenskaper, men det hadde også sammenheng med flyvåpenets økte prestisje. Utnevnelsen av flygeneraler til sentrale stillinger illustrerer dette. Da Lambrechts døde i 1956, etter bare et snaut år i stillingen, ble en annen flygeneral, Bjarne Øen, utnevnt til hans etterfølger. Øen satt i stillingen ut 1963. Utnevnelsen av den amerikanske flygeneralen Lauris Norstad til ny SACEUR i november 1956 føyer seg inn i et mønster. Norstad var en dynamisk Strategic Air Command general som skulle sikre fremdriften av alliansens tilpasning til den nye strategi.

Flygeneralenes økte prestisje har sammenheng med at luftmakt lenge hadde monopol på leveringsplattformer for atomvåpen. De strategiske bombeflyene var bærere av Vestens sikkerhetsgaranti. Fra midten av 1950-tallet fikk riktignok også hæren og marinen egne plattformer, men som følge av utviklingen av taktiske atomvåpen kunne hvert eneste jagerbombefly utrustes for levering av atomvåpen. Midten av 1950-tallet kan derfor karakteriseres som luftstridskreftenes storhetstid.

## Noter

<sup>1</sup> *St. prop. nr. 23 (1957) III. Hovedpunktene i Sjefsneemndas vurdering.*

<sup>2</sup> *I sin bok om den svenske forsvarsdoktrinen hevder Wilhelm Agrell at vi har minst tre typer doktriner. Den første er den erklærte, det vil si den vi finner i offisielle dokumenter fra regjeringen og vedkommende myndighet. Et problem er at vi ikke kan hevde med sikkerhet at dette virkelig er uttrykk for det offisielle syn. Den offisielle doktrinen kan tjene andre formål og søke å oppnå andre reaksjoner enn det som åpent beskrives. Dette er et tolkningsproblem. Det kan også finnes dokument som er unntatt offentligheten av ulike årsaker som f. eks. "rikets sikkerhet". Disse ikke-erklærte doktriner avspeiler resonnement som en aktør ikke ønsker skal bli kjent av utenforstående. Dette blir da den andre typen doktrine som kan foreligge, og vi kan anta at denne i høyere grad gir uttrykk for de virkelige hensikter enn den offisielle versjonen. De egentlige hensikter kan etter Agrells syn bare "utleses av deras handlingar" Her har vi en tredje type doktrine som utgjøres av et underliggende mønster i en serie handlinger. Dette mønstret behøver ikke være følgen av en vel gjennomtenkt handlingslinje, men kan være summen av tilfeldige og ukoordinerte utspill.*

<sup>3</sup> *Rolf Tamnes, The United States and the Cold War in the High North, Ad notam forlag, Oslo 1991.*

<sup>4</sup> *Håkon Lie skriver om Jens Chr. Hauge: "Han var den som loset Norge inn i den vestlige forsvarsalliansen, og siden bygde opp vårt forsvar. For dette vil han alltid bære laurbærkransen." Håkon Lie, ... slik jeg ser det, s. 15. Tiden norsk forlag, Oslo 1975.*

<sup>5</sup> *John Stuart Duffield, The Evolution of NATO's Conventional Force Posture, Order number 8918846, Princeton University 1989.*

<sup>6</sup> *Det er ulike oppfatninger om Douhets betydning for utviklingen av strategisk bombing. David MacIsaac tillegger Douhet liten vekt, og peker på general William "Billy" Mitchell som den viktigste, iallfall for USAs del. David MacIsaac, Strategic Bombing in World War Two, s. 8. New York 1976. For en utførlig studie av Douhet henvises til Frank J. Cappeluttis doktorgradsavhandling The Life and Thought of Giulio Douhet, Rutgers University 1967.*

<sup>7</sup> *Det følgende bygger på Giulio Douhet: The Command of the Air. Nyutgivelse ved Office of Air Force History, Washington D.C. 1983.*

<sup>8</sup> *St. prop. 147/1913.*

<sup>9</sup> *St. prop. 84/1916. Utviklingen er også behandlet i Fredrik Meyer, Hærens*

- og Marinens flyvåpen, s. 25-63. Oslo 1973.
- <sup>10</sup> NMT 1927, s. 1054, Flyvevesenet.
- <sup>11</sup> NMT 1928, s. 317, Opsetning av den høiere taktiske enhet i flyvevåbnet.
- <sup>12</sup> NMT 1928, s. 654. Opsetning av den høiere taktiske enhet i flyvevåbnet.
- <sup>13</sup> Se også: Jens E. Normann, Rittmesterens testamente, s. 50. Oslo 1987.
- <sup>14</sup> NMT 1936, s. 1.
- <sup>15</sup> NMT 1937, s. 794. Hertzberg hevdet at Kinas og Norges luftstrategiske stilling hadde mange likhetspunkter. Særlig var muligheten til å trekke flystyrkene utenfor fiendens rekkevidde prinsipielt lik. Hertzberg arbeidet forøvrig mye sammen med Harald Normann før krigen. Hertzberg dro over til Storbritannia og Canada etter nederlaget i Norge, og fortsatte som jagerflyger. Han falt under tokt med en Spitfire vinteren 1942.
- <sup>16</sup> NMT 1937, s.127.
- <sup>17</sup> Det følgende bygger på St. meld. nr. 38/1937.
- <sup>18</sup> Fredrik Meyer, Hærens og Marinens flyvåpen 1912-1945, s. 26. Oslo 1973.
- <sup>19</sup> Se for eksempel NMT 1927, s. 720, Flyvernes oppgaver i krig. Av kaptein i Generalstaben, H. Bjerkelund. Hjelpetjenesten for Hæren bestod etter Bjerkelunds syn vesentlig av speidetjeneste, sambandstjeneste samt bombe- og mitraljøseangrep mot mål på kampfeltet.
- <sup>20</sup> St. meld. nr. 38/1937, s. 40-41.
- <sup>21</sup> Øivind Øi, "Det strategiske overfall", i NMT 1939, s. 296.
- <sup>22</sup> Olav Riste, Weserübung: Det perfekte strategiske overfall? Forsvarsstudier 4/1990, s. 22.
- For videre studier av luftmaktens rolle under angrepet på Norge: Jack Adams, The Doomed Expedition. The Campaign in Norway 1940, London 1989; T. K. Derry, The Campaign in Norway, London 1952; Hans-Martin Ottmer, "Weserübung". Der Deutsche Angriff auf Dänemark und Norwegen im April 1940, München 1994.
- <sup>23</sup> AP 3000 s. 56. General Jodl, operasjonssjef i Wehrmacht 1940, hevdet at "Luftwaffe viste seg å bli den avgjørende faktor i operasjonen."
- <sup>24</sup> Sitert fra Olav Riste, Forsvarsstudier 3/1991, s. 9. Oslo 1991.
- <sup>25</sup> Ole Kristian Grimnes og Jo Benkow, Vendepunkt, s. 25. Oslo 1990.
- <sup>26</sup> RA, Flyvåpnet 1940-45, FFK, mappe 116. Operations 1939-42, The Norwegian Campaign, 1940. I flyvåpnets krigsarkiv ligger kopier av de britiske analysene fra operasjonene i Norge våren 1940. Jeg finner det derfor overveiende sannsynlig at dette var høyst relevant under arbeidet med etterkrigstidas flyvåpen.
- <sup>27</sup> Alexander de Seversky, Victory Through Air Power, s. 37. New York 1942.

- <sup>28</sup> T. K. Derry, *Det britiske felttoget i Norge*, s. 276. Oslo 1953.
- <sup>29</sup> Jack Adams, *The Doomed Expedition*, s. IX. London 1989.
- <sup>30</sup> *Aftenpostens kronikk* 27. juni 1995, "Etter 50-årsfeiringen - hva har vi lært?"
- <sup>31</sup> *Generalløytnant Odd Bulls private arkiv. Boks 1, Norges luftforsvar. En utredning av Sjefen for flyvåpenets Felleskommando i London, kontreadmiral Hjalmar Riiser-Larsen, høsten 1942.*
- <sup>32</sup> RA, FO 1940-45. Boks 143. Notat fra utvalg nr. 3 til FD. London 21. mars 1942.
- <sup>33</sup> *Lockheed Hudson var et tomotors maritimt bombe- og rekognoseringsfly som i RAF ble brukt i Coastal Command til ubåtjakt og rekognosering fra baser langs den britiske kyst.*
- <sup>34</sup> *Hjalmar Riiser-Larsens utredning er å finne i Odd Bulls private arkiv, Boks 1, Norges Luftforsvar. De følgende sitatene fra utredningen er hentet herfra.*
- <sup>35</sup> *Sitatene fra FOs utredning er hentet fra RA, FO 1945-50, boks 143.*
- <sup>36</sup> RA, FTL, Eksp. ktr., Ole Reistad privat, *Betraktning angående sammenslåing av våre 2 Flyvevåpen. Av kaptein T. Diesen 1.1.1944.*
- <sup>37</sup> *Ibid, Oberstløytnant Ole Reistad til utenriksminister Trygve Lie, 22. 2. 1944.*
- <sup>38</sup> PRO, Air 37 /1219 *Operation Apostle, Nr.88 Group report on Operation Apostle 4. okt. 1945 Air Marshall Boret to Mr. Gerhardsen. An appreciation on the establishment of an air force organisation in Norway*
- <sup>39</sup> *St. meld. nr. 32 (1945-46) s. 3.*
- <sup>40</sup> RA, 3-årsplanen, boks 27, LOK til FD, 5. feb. 1946.
- <sup>41</sup> *St. meld. nr. 32 (1945-46) s.13.*
- <sup>42</sup> *Aftenposten, 28.9.1945.*
- <sup>43</sup> *St. meld. nr. 32 (1945-46) s. 48.*
- <sup>44</sup> *De følgende sitater fra FK 46 er hentet fra: RA, FK 46, boks 7/21.*
- <sup>45</sup> *Ibid.*
- <sup>46</sup> RA, FK-46, boks 12/21, *Redegjørelse fra oberst Motzfeldt til FK-46 28.7.47.*
- <sup>47</sup> *Sitatene fra LOKs forslag til FK 46 er hentet fra RA, FK-46, boks 12/21.*
- <sup>48</sup> *Sitatene fra SOKs forslag til FK 46 er hentet fra RA, FK-46 boks 12/21.*

- <sup>49</sup> *St. prop. nr. 111 (1952) Om program for den fortsatte utbygging av Forsvaret fram til 1. juli 1954. s. 4*
- <sup>50</sup> *Arbeiderbladet 22. januar 1946.*
- <sup>51</sup> *Vera Henriksen, Luftforsvarets historie, bind 2, s 556-558. Oslo 1996.*
- <sup>52</sup> *Militær Orientering nr. 1/1946.*
- <sup>53</sup> *Svein Heglund, Høk over høk, s. 62. Oslo 1995. Generalmajor Svein Heglund deltok under krigen blant annet som jagerflyger ved 331 skvadron. Heglund var den nordmann som hadde flest nedskutte tyske fly. Etter krigen fullførte Heglund sine ingeniørstudier i Zürich, og hadde deretter sitt virke i Luftforsvaret frem til oppnådd pensjonsalder i 1983.*
- <sup>54</sup> *Dagbladet, 12.10. 46. Artikkelen var skrevet anonymt av en major i Luftforsvaret, sannsynligvis Einar Tufte-Johnsen.*
- <sup>55</sup> *RA, FO 1940-45, FTL, Eksp. ktr. Mappe 15, Ole Reistad privat, Reistad til Motzfeldt 6. januar 1943.*
- <sup>56</sup> *Ole Reistads private arkiv på Riksarkivet inneholder mange gode eksempler på hans freidige og saftige språkbruk.*
- <sup>57</sup> *Omholdt-Jensen har blant annet skrevet to bøker om Reistad, hvor denne blir svært positivt omtalt.*
- <sup>58</sup> *Aftenposten 6. 10. 1945.*
- <sup>59</sup> *Aftenposten 8. 3. 1946.*
- <sup>60</sup> *Henstillingen ble gjengitt i Dagbladet 9.3.1946, og var undertegnet av Ivar Bae (h), Jacob Friis (a), Chr. S. Oftedal (v), Jørgen Vogt (k) og Erling Wikborg (krf).*
- <sup>61</sup> *Hjalmar Riiser-Larsen, Femti år for Kongen. Gyldendal, Oslo 1957.*
- <sup>62</sup> *Dagbladet 15. 3. 1946.*
- <sup>63</sup> *Morgenbladet 4.12.1946.*
- <sup>64</sup> *Bredo Thurmann-Nielsen, Erling Ulleberg-Johansen, Ole T. Mehn-Andersen og Hans Lund tjenestegjorde alle i Luftforsvaret inntil oppnådd pensjonsalder. Alle oppnådde oberst grad.*
- <sup>65</sup> *RA, Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, 28-071 Boks 13. Fra sjefen for Forsvarsstaben general Ole Berg til FD 7. desember 1946.*
- <sup>66</sup> *St. meld. nr. 26 (1948).*
- <sup>67</sup> *St. prop. nr. 139 (1948).*
- <sup>68</sup> *RA, FO 1940-45, boks 30, V-4a, Flyvåpenets krigsoppsetningsplaner. Rapport fra orlogskaptein H. Jørgensen.*
- <sup>69</sup> *RA, FO 1940-45, boks 30, V-4a, Flyvåpenets krigsoppsetningsplaner, Memorandum fra FO til LOK, 27.3.45.*

- <sup>70</sup> *Ibid*, notat fra den norske militærmisjonen (MM) til FFK 3.4.45.
- <sup>71</sup> *Ibid*, notat fra MM til FO med referanse til skriv fra Air Marshall Boret, Air Commodore Air Component SHAEF-mission Norway.
- <sup>72</sup> RA, FD etter 1945, Boks 719, Fra LOK til FD Ad oppbyggingen av Luftforsvaret. 10.7.1945.
- <sup>73</sup> Nils Morten Udgaard, Great Power Politics and Norwegian Foreign Policy, s. 160. Universitetsforlaget, Oslo 1973.
- <sup>74</sup> Oberst Svein Marius Hoff, Luftforsvaret fra "Start" til F-16 og elektronisk krigføring. NMT nr. 1/2 (1981).
- <sup>75</sup> RA, Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, Boks 19. Vårt forsvarsberedskap. Oversikt pr. 1. 10. 1948 over Luftforsvarets beredskap ved flyavdelingene.
- <sup>76</sup> Intervju med Eirik Sandberg 5.5.1995.
- <sup>77</sup> Bjørn Hafsten, De Havilland Vampire, s. 5. Norsk flyhistorisk tidsskrift Nr. 4/85.
- <sup>78</sup> St. meld. nr. 26 (1948).
- <sup>79</sup> Rolf Liland, 331 skvadron - 50 år, s. 8. Bodø 1991.
- <sup>80</sup> Oberstløytnant Finn Lillevik, Forsvarets luftflaade 1912-1982, s. 68. Forsvarsmuseets småskrift nr. 2. Oslo 1984.
- <sup>81</sup> St. meld. 32 (1945-46), s. 48.
- <sup>82</sup> St. prop. 122 (1950).
- <sup>83</sup> T. Aarheim (red.), Fra Spitfire til F-16, s. 114. Oslo 1994.
- <sup>84</sup> Major Sven Hauge, "Mosquitoflyene i vårt flyvåpen", s. 212, i Norsk luftmilitært tidsskrift 1958,
- <sup>85</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-6. Med allværskapasitet menes evnen til å operere i skyer og om natta. For å oppnå allværskapasitet kreves spesielt utstyr til både fly og bakkeinstallasjoner. I tillegg kreves det spesialtrening for flygerne. For å kunne operere fly under alle værforhold er det nødvendig med spesielt utstyr både i flyene og på bakken. For flyene er luftbåren radar et nøkkelord. Med radar kan flygerne både lokalisere mål og avfyre sine våpen uten fri sikt. Radar på bakken kan lokalisere fiendtlige styrker og lede egne flystyrker til angrepsposisjon (GCI=Ground Controlled Intercept). Radar er dessuten et nyttig hjelpemiddel for å lede flygerne tilbake til landingsplassen (GCA=Ground Controlled Approach). I tillegg må både bakkepersonell og flygere være utdannet på utstyret. Allværsflyging er dessuten såpass innviklet at det må vedlikeholdes kontinuerlig.
- <sup>86</sup> RA, Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, Boks 19. Beredskapssituasjonen ved 3-årsplanens utløp 1. 7. 1949.

- <sup>87</sup> RA, Forsvarets Krigshistoriske Avdeling, Boks 19, Vårt forsvarsberedskap. Oversikt pr. 1.10. 1948 over Luftforsvarets mobiliseringsberedskap ved flyavdelingene.
- <sup>88</sup> Knut Einar Eriksen, "Norge i det vestlige samarbeid", i *Vekst og velstand*, s. 238. Oslo 1977.
- <sup>89</sup> Rolf Tamnes, *The United States and the Cold War in the High North*, s. 88-89. Oslo 1991.
- <sup>90</sup> John Stuart Duffield, *The Evolution of NATO's Conventional Force Structure*, s. 48. Princeton University 1989.
- <sup>91</sup> Ernest R. May, "NATO over Forty Years", i *Diplomatic History*, 1990, s. 431. DC-6 er en forkortelse for North Atlantic Treaty Defence Committee paper number six.
- <sup>92</sup> William S. Borgiasz, *The Strategic Air Command*, s. 15. Praeger London 1996.
- <sup>93</sup> Lawrence S. Kaplan, *NATO and the United States*, s. 43. Boston 1988.
- <sup>94</sup> John Lewis Gaddis, *Strategies of Containment: A Critical Reappraisal of Postwar American National Security Policy*, s. 101-102. New York: Oxford University Press 1982.
- <sup>95</sup> John Stuart Duffield, *The Evolution of NATO's Conventional Force Structure*, s. 73. Princeton University 1989.
- <sup>96</sup> William S. Borgiasz, *The Strategic Air Command*, s. 16. Praeger London 1996.
- <sup>97</sup> NA, MR, RG, 330, Entry 199, Box 185 Memorandum for the Secretary of Defence from Omar N. Bradley, Chairman, Joint Chiefs of Staff, 18. oktober 1950.
- <sup>98</sup> Lawrence S. Kaplan, *A Community of Interests: NATO and the Military Assistance Program, 1948-51*, s. 69. Washington DC 1980.
- <sup>99</sup> John Stuart Duffield, *The Evolution of NATO's Conventional Force Structure*, s. 110. Princeton University 1989.
- <sup>100</sup> St.prop. nr. 57 (1951).
- <sup>101</sup> St.prop. nr. 57 (1951).
- <sup>102</sup> Inge Tjøstheim, *Sjøforsvarets hovedoppgaver: Illusjon eller virkelighet?*, s. 47. Forsvarsstudier 5/1993.
- <sup>103</sup> St. prop. nr. 122/1950 *Begrepet sikkerhetsbudsjett synes å være en nyskaping. Inkludert i de omtalt 250 millioner var 190 mill. kr. til FD, 35 mill. kr. til Sivilforsvaret, 13 mill. kr. til Politiet og 12 mill. kr. til Handelsdepartementet for opplegging av beredskapslagre.*
- <sup>104</sup> Rolf Tamnes, *The United States And the Cold War in the High North*, s. 66.

Oslo 1991.

<sup>105</sup> Mats R. Berdal, *The United States, Norway and the Cold War, 1954-60*. Oxford 1997.

<sup>106</sup> St. prop. nr. 57 (1951).

<sup>107</sup> Wilhelm Hansteen, "Aktiv forsvarspolitik", i *Internasjonal politikk* 5/1966.

<sup>108</sup> St.prop. nr 57 (1951).

<sup>109</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-4. Jagerbomberne skulle utføre det amerikanerne kalte intercept (avskjæring) og ground attack (angrep mot bakkemål).

<sup>110</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. MAAG-Norway 1949-53. Fra JAMAG til CH MAAG NORWAY. 5. mars 1951.

<sup>111</sup> St.forh. 1950-51, s 279.

<sup>112</sup> NA, MR, RG 330, Entry 199, Box-185. Memorandum for the Secretary of Defence: Subject: United States Requirements for Military rights in NATO Countries and selected Territories. From General Omar N. Bradley, Chairman, Joint Chiefs of Staff. 26. desember 1950.

<sup>113</sup> Det er en viss sprik i tallmaterialet når det gjelder antall fly og klassifisering i flytyper. Et Spitfire-fly kan klassifiseres som både luftforsvarsjager og jagerbomber avhengig av rollen til den skvadronen flyet tilhører.

<sup>114</sup> NA, MR, RG 34, Entry 227, Box-4. Fra Chief MAAG-Norway til Director JAMAAG-Europe. Subject: Summary of Principal Factors which are Retarding the Build-up of Norwegian Defence Forces. 4. april 1951

<sup>115</sup> Historien om 334 skvadron 1945-1985, Bodø 1985, s. 33. Flyforbudet ble iverksatt etter at en Mosquito mistet den ene vingen under skyting på Revtangen skytefelt ved Sola i januar 1951.

<sup>116</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-3. Fra Chief MAAG, Norway, Subject: Briefing of General Eisenhower. 6. juni 1951.

<sup>117</sup> St. prop. nr. 104 (1949).

<sup>118</sup> St. prop. nr. 23 (1950).

<sup>119</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-3, From JAMAG to CH MAAG "S BELLUX, DENMARK, FRANCE, THE HAGUE, ITALY, NORWAY 7. november 1950.

<sup>120</sup> NA, MR, RG 341, Air Force Plans. Project Decimal Files 1942-54.SG 581, Box-399. Report on Study of RCAF Supply System. 14. desember 1950.

<sup>121</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-4. Rapport fra oberst E. D. Reynolds, USAF, Chief, Air Force Section PLANAT til Director JAMAG. Subject: Visit



- to MAAG-Norway regarding Implementation of Force Requirements for the Medium Term Defence Plan. 27. februar 1951.
- <sup>122</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-4. MAAG 1949-53. Fra Chief MAAG-Norway til Director JAMAAG-Europe. Subject: Summary of Principal Factors which are Retarding the Build-up of Norwegian Defence Forces. 4. april 1951.
- <sup>123</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-4. Fra Chief MAAG-Norway til Director JAMAAG-Europe. Subject: Summary of Principal Factors which are Retarding Build-up of Norwegian Defence Forces. 4. april 1951.
- <sup>124</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box 4. Fra Lt. Colonel J. P. Hines USAF til Director JAMAG, London Subject: Visit to MAAG-Norway re Plans for Effective Utilization of MDAP Air Force Equipment, 23. februar 1951.
- <sup>125</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. Fra JAMAG til CHMAAG Norway 11. april 1951.
- <sup>126</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. Fra JAMAG til HQ USAF WASHDC 25. mai 1951.
- <sup>127</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. Fra HQ USAF til JAMAG 28. mai 1951.
- <sup>128</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. Fra JAMAG til CHMAAG Norway 17. juli 1951.
- <sup>129</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. Fra JAMAG til CH MAAGS Norway, BeNeLux, Denmark, France, UK, Neth, Portugal, Italy. 11. august 1951.
- <sup>130</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-4. Ltr. from Amb. Bay to Foreign Min. Lange 6. august 1951. Subject: Recommendations for Postponement of MDAP Deliveries to Norway.
- <sup>131</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. Ambassadetelegram nr. 40, Fra den amerikanske ambassade i Oslo til den amerikanske ambassade i Paris. 6. september 1951. Norske representanter var Lange, Hauge og Brofoss.
- <sup>132</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227. Box-2. Ambassadetelegram nr. 256, 10. september 1951. Fra den amerikanske ambassaden i Oslo til Utenriksdepartementet i Washington.
- <sup>133</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-2. Ambassaderapport nr. 46, 11. september 1951. Fra den amerikanske ambassaden i Oslo til den amerikanske ambassade i London.
- <sup>134</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-6. MAAG Executive Section, Administrative Branch, General File 1949-53, Series 000720-1325. ECC (51) D-18, Norway-Summary Conclusions, Prepared by ECC WG, October 26 1951.
- <sup>135</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-5. MAAG-Norway 1949-53. Report on Effectiveness of Armed Norwegian Forces as of 31. December 1951.
- <sup>136</sup> Trond Bergh, "Norsk økonomisk politikk", s. 59-60, i Vekst og velstand.

Oslo 1976.

<sup>137</sup> *Trond Bergh, Arbeiderbevegelsens historie, s. 275.*

<sup>138</sup> *Haakon Lie, ... slik jeg ser det, s. 59. Oslo 1975.*

<sup>139</sup> *John Stuart Duffield, The Evolution of NATO's Conventional Force Structure, s. 123. Princeton University 1989.*

<sup>140</sup> *Rolf Tamnes, The United States and the Cold War in the High North, s. 65. Oslo 1991.*

<sup>141</sup> *S. J. Ball, The Bomber in British Strategy, s. 75. London 1995.*

<sup>142</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-1. From: Chief, MAAG, Norway To: Director, Office of Military Assistance, Office of the Secretary of Defence. Subject: Country Statement, FY1954, MDA Presentation, corrigendum thereto. 18. mars 1953.*

<sup>143</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 237, Box-1.*

<sup>144</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-4, MAAG-N 1949-53, From William P. Snow to Douglas Mc Arthur II, Oslo, 23. mai 1952.*

<sup>145</sup> *Innstillingen fra FK 46, del 1, s. 124.*

<sup>146</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 237, Box-1.*

<sup>147</sup> *Oberstløytnant Finn Lillevik, Forsvarets luftflaade 1912-1982. Forsvarsmuseets småskrift nr. 2, s. 74. Oslo 1984.*

<sup>148</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-3. Fra JAMAG til Chief MAAG's BELLUX, Danmark Frankrike, Holland, Italia, Norge. TITLE ONE referer til stater med høyeste prioritet under USAs våpenhjelp-programmet (MDAP).*

<sup>149</sup> *Norsk flyhistorisk tidsskrift, 2/94, s. 14.*

<sup>150</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-6. Force Commitments Agreed Upon at Lisbon. Fra JAMAG-Europe til Chief MAAG-Norway. 25. mars 1952.*

<sup>151</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-6, From Headquarters 73d Air Depot Wing to MAAG Norway 30. juni 1952 Subject: Royal Norwegian Air Force Supply Survey Status Report.*

<sup>152</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-1, From: Chief, MAAG, Norway To: Director, Office of Military Assistance, Office of the Secretary of Defence. Subject: Country Statement, FY1954, MDA Presentation, corrigendum thereto. 18. mars 1953.*

<sup>153</sup> *NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-6 US European Command Report on Effectiveness of forces of European NATO Countries as of June 30 1953.*

<sup>154</sup> *NA, MR, RG 330, Entry 341, Box-360. Report on the Panel of Piloted Aircraft to the Committee of Aeronautics Concerning the Fighter Development*

Program. 28. august 1952.

<sup>155</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-3, From Chief MAAG, Norway to Commander in Chief, U.S. European Command. Subject: NATO Annual Review 26. november 1952

<sup>156</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-6. U.S. European Command Report on Effectiveness of Forces of European NATO Countries as of 30 June 1953. Section VIII-Norway.

<sup>157</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-3, From Chief MAAG Norway to Ambassador William Draper 10. november 1952.

<sup>158</sup> Dag avskjæringsjager er en oversettelse av den amerikanske betegnelsen *Interceptor Day Fighter (IDF)*.

<sup>159</sup> NA, MR, RG 334, Entry 234, Box-45, MAAG-Norway, Air Force Section, Central Files Unit, Gen. Admin. File 1953-54, 311.13-500.1. Generalmajor Einar Tufte Johnsen til Chief of Air Force Section, MAAG/Norway, 17. desember 1953. Re: Change in Programming Criteria.

<sup>160</sup> NA, MR, RG 334, Entry 234, Box-45, MAAG-Norway, Air Force Section, Central Files Unit, Gen. Admin. File 1953-54, 311.13-500.1. Oberstløytnant Roy R. Walker til Sjefen for Luftforsvaret. 19. januar 1954. Subject: Change in Programming Criteria.

<sup>161</sup> Lawrence S. Kaplan, *NATO and the United States*, s. 58-62. Boston 1988. *Massive Retaliation og New Look er begreper som begge dekker den nye amerikanske strategien. Massive Retaliation ble etterhvert innarbeidet som strategi i NATO. I 1954 vedtok SHAPE en treårsplan for en reorganisering av NATO. Planen MC-70, nedskalerte de kvantitative målsettingene fra Lisboa-møtet i 1952, og tilpasset NATO-styrkene i Europa til en strategi som i overveiende grad bygde på bruk av atomvåpen, strategiske og taktiske. Se også Rolf Tamnes, The United States and the Cold War in The High North, s. 150-157.*

<sup>162</sup> *Wing er en amerikansk betegnelse på den flytaktiske enhet som er et nivå høyere enn en skvadron. Den norske betegnelsen er flygruppe, og den består vanligvis av tre skvadroner.*

<sup>163</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box-6. Memorandum fra JAMAG-Europe til CINCEUR, CINCNELM, CINCUSAFE. 3. mars 1952. Subject: Summary of Actions taken at Lisbon Military Committee and North Atlantic Council Session, February 1952.

<sup>164</sup> NA, MR, RG 334, Entry 227, Box 6. U.S. European Command Report on Effectiveness of Forces of European NATO Countries as of 30 June 1953. Section VIII-Norway.

<sup>165</sup> FO-arkiv. Referat fra møte i Den sentrale sjefsnemda, 7. januar 1955 og 18. februar 1955.

<sup>166</sup> NA, MR, RG 334, Entry 237, Box-1.

<sup>167</sup> NA, MR, RG 334, File 226, Box-35 Activity Report Air Force Section, MAAG, Norway Month of December 1954.

<sup>168</sup> St. meld. nr. 26 (1948). Av beredskapsbevilgningens i alt 100 mill. kroner ble 27 mill. kroner satt av til anskaffelser av materiell. Av det fikk flyvåpenet 17 mill. kr. til anskaffelse av jagerfly og luftvarslingsutstyr. Til sammenligning fikk Hæren og Sjøforsvaret 4 mill. kr. Hver, og Heimevernet fikk 2 mill. kr. I tillegg fikk flyvåpenet 7 mill. kr. til bygningstekniske og fortifikatoriske arbeider, mens de andre forsvarsgrenene fikk til sammen 5 mill. kr.

<sup>169</sup> John Stuart Duffield, *The Evolution of NATO's Conventional Force Posture*, s. 238. Princeton University 1989.

<sup>170</sup> NFF Profil nr. 3/1977.

## **Summary**

### **The Development of a Norwegian Air Doctrine 1945-55**

At the outbreak of World War II Norway had two separate services, the Army and the Navy. Each service had its own small air force. After the German triumph in the Norwegian Campaign the Norwegian Forces were reestablished in Great Britain. The Army Air Force and the Naval Air Force established training facilities in Canada and were thus able to set up two fighting squadrons which were under the operational command of the Royal Air Force. The naval squadrons participated in the Battle of the Atlantic, while the army squadrons took part in the defence of Britain, as well as offensive operations in continental Europe. All squadrons suffered heavy casualties.

An Order in Council signed by The King on 10 November 1944 established the Royal Norwegian Air Force (RNoAF) as an independent organization. As the war came to an end Norway had three separate services from which to build a national defence force. The backbone of the newly born Air Force was its wartime organization. But these squadrons had operated as an integrated part of the RAF and were ill equipped and ill suited for autonomous operations. Also quite a few of the rank and file were tired of war and fed up with the military lifestyle. Many opted to get out and earn their living otherwise. In the early postwar period this coincided with an enhanced demand from a booming commercial aviation industry. Thus by the summer of 1946 a majority of the war veterans had found employment outside the Air Force. This was seen as problematic from a purely military point of view, but in a broader political context it was considered otherwise. Especially the pool of pilots and mechanics were regarded as a valuable national asset in the formative years of Scandinavian Airlines Systems (SAS).

The build-up of the post war defence forces was considered important, the experience from April 1940 had made a lasting impression. However, the primary objective was the reconstruction of society in general. In this

context the industrialization process was given primary attention. As a consequence only limited national funding found its way to military matters.

A small core of able young men were assigned the duty to establish modern military services. None were younger and more powerful than the Minister of Defence himself. But Jens Chr. Hauge proved a formidable capacity in implementing a strategy for modernizing of the defence organizations. His attitude often provoked the old regime, especially in the Army, and as a rule the military leaders had to accept Hauge's policies or resign. Several Army and Navy flag officers opted for the latter. The RNoAF was in a considerably better position than the older services as far as modernity in equipment and organisation was concerned. Although the wartime commander was sacked in March 1946, this had more to do with Hjalmar Riiser-Larsen being made a scapegoat in a power-struggle inside the Air Force than with any opposition against the Minister of Defence.

In the early postwar period Moscow emerged as the only military threat against Norway. Between the war and and the formation of NATO, the RNoAF was assigned three tasks: air defence, tactical support of army and naval operations, and strategical and tactical reconnaissance. In this period the RNoAF leadership always stressed defensive counter-air as the number one priority. This served the institutional interests of the RNoAF since no other service could offer similar capabilities. Until 1948 the inventory was made up of World War II equipment purchased in the UK. Training doctrines and operational procedures also had an unmistakably British flavour. During the 1948 crises parts of the RNoAF were mobilized and the service was equipped with modern jet-fighters, still of British origin. The overall mission of the RNoAF in this early period was to hold vital positions such as air fields and harbours long enough for friendly Western powers to intervene.

After joining NATO in April 1949 the RNoAF entered a new period of stagnation. Once safely under the American nuclear umbrella the government could again focus on civilian matters, as a military threat to Norway seemed remote. The war in Korea shattered this picture. In the

wake of the fighting followed an allocation of resources for military purposes. Under the strong leadership of Washington the NATO allies had to increase their spending on the defence budget. The intention was to make NATO strong enough to fight a war against Moscow with conventional means at the tactical level. With the US Strategic Air Command and the British Bomber Command being employed for nuclear strategic deterrence and strategic bombing in case of war, the smaller European allies were given the responsibility of tactical air operations.

The main mission of the RNoAF was to support the two forward defence lines on the northern flank, one in the Lyngen area in Troms and the other on the border between Denmark and Germany, with firepower from tactical fighter-bombers. Norway was to equip six fighter-bomber squadrons with a total of 150 aircraft for this mission. In addition two all-weather fighter squadrons, a maritime patrol squadron, a transport squadron and a tactical reconnaissance squadron were planned. As a NATO partner Norwegian air power thus became more oriented towards air to ground operations.

Together with a build-up of the Army and the Navy this amounted to a staggering increase in military spendings. This would not pass without fierce fighting on the political stage. A two-front war laid severe stress on the leading figures. On one side there was hard bargaining with American representatives who found Norwegian defence measures inadequate, and on the other hand there was an internal struggle over a growing defence budget. The Americans threatened to withdraw further military aid. In the late part of 1951 both the Prime Minister and the Minister of Defence announced their resignation, and a new regime was given the difficult task of waging this war.

With Oscar Torp as new Prime Minister and Nils Langhelle as new head of the Defence Department the new regime proved successful in dealing with the Americans. Lt. Gen. Finn Lambrechts was appointed as new Commander of the RNoAF. Lambrechts proved an able communicator, especially with American military representatives at the highest level. He turned the tide as far as the Air Force was concerned.

With Lambrechts followed an Americanization of equipment, standardization, procedures and doctrines.

In early 1955 175 F-84G Thunderbirds were the backbone of the RNoAF. However at this stage the concept of forward defence, MC 14/1, had given way to New Look, MC 14/2. And with the change in NATO strategy followed a shift towards reliance on nuclear weapons at all levels. SACEUR had his Atomic Strike Plan and the RNoAF was assigned to perform conventional missions in support of it. But RNoAF leaders went further. The Commander of the RNoAF wanted his forces to possess tactical nuclear weapons for offensive use against enemy bases. This prospect of Douhetian use of Norwegian air power proved highly controversial at the political level. The matter was not settled until 1961. Norwegian forces were neither to be equipped nor trained for their own use of nuclear weapons at operator level.