

*Kapitulasjon i Nord-Norge*

*Evakuering til Storbritannia og Finland.*

Da sjefen for 3. Flyavdeling av Marinens flyvåpen, den 7. juni om morgenen, mottok ordren fra 3. Sjøforsvarsdistrikt, om at Nord-Norge skulle evakueres, ble det bestemt at flyene skulle flys til Shetland eller Færøyene. En He 115 og en MF 11 var ikke i flydyktig stand, og etter nærmere vurdering fant kaptein Sundt det utilrådelig å sende MF 11-flyene den lange vei til Shetland. Han ga derfor ordre om at bare de fem brukbare He 115 skulle flys til Shetland, mens MF 11 skulle flys til Finland for å la seg internere.

Samme dag startet to He 115, ført av løytnantene H. A. Bugge og A. Stansberg, for sammen å fly til Shetland. De fulgte kysten sørover til Stad og satte derfra kursen over Nordsjøen og landet i Sullom Voe på Shetland uten nevneverdige hendelser.<sup>1</sup>

To andre He 115 startet den følgende dag med henholdsvis løytnant J. Brinch og løytnant H. Jørgensen som førere, også med Shetland som mål. Utenfor Andenes kom flyene, etter å ha fløyet gjennom en tett snøbygge, inn i en formasjon på ca. 20 tyske fly. Nordmennene gikk da lavt ned over vannet og derfra inn mellom fjellene på Andøya og kom seg derved unna. Det viste seg at dette var de tyske fly som var med på å senke det britiske hangarskip HMS «Glorious», med tap av de fleste ombordværende.

Da de norske fly nærmet seg Shetland, lå det tett tåke over øygruppen, og flyene mistet kontakt med hverandre. Løytnant Jørgensen landet i sjøen et stykke fra kysten og kjørte på vannet i ca. en time. Da tok han av igjen og landet senere i Yellsound, omtrent 15 n. mil nord for Sullom Voe. Hele turen hadde tatt åtte timer og flyet hadde bare bensin for ½ time til. Det ble ankret opp i en liten vik hvor besetningen la seg til å sove. Ved middagstid ble de vekket av en mann fra Coast Guard, og kunne deretter fortsette til Sullom Voe, hvor Bugge og Stansberg hadde landet kvelden i forveien.

Løytnant Brinch fikk ikke landkjenning i det hele tatt og ble redd for at flyet hadde passert Shetland. Han bestemte seg derfor til å fly tilbake til norskekysten og landet på Stadhavet, omtrent 7 n. mil av Svinør fyr. Bensinbeholdningen var da oppbrukt, og besetningen, som ellers besto av fenrikene Finn Strand Kjos og Haakon Olav Rustad, gikk i flyets gummibåt og rodde til land etter å ha senket flyet. De kom seg senere alle til Storbritannia og meldte seg til tjeneste igjen.

<sup>1</sup> Med flyene fulgte løytnantene T. Diesen, Erik Bjørnebye og kvartermester Odd Batalden, briten Willis samt mekaniker Jensen.

Den  
ikke ve  
sammen  
Knut S  
løytnar  
kerne,  
landet  
kjørt ti  
Foru  
satt ig  
alle vå  
Alt  
den 7.  
fra løy  
Konge  
av gen  
med t  
skulle  
En  
rest, c  
denne  
Rei

- «1) A
- de
- o
- 2) A
- d
- 3) A
- b
- s
- r

Det j  
buss  
forsk

1 P  
K. T.  
Hvind  
M. G  
Barka  
A. Sto

Den femte He 115 fikk motorfusk ved avgangen og kom av den grunn ikke vestover, men ble 8. juni fløyet til Finland av løytnant Helge Dahl, sammen med tre MF 11 som ble ført av fenrik V. Jean-Hansen, løytnant Knut Skavhaugen og kvartermester Carl Cato von Hanno. Flygerne, løytnant Odd Wenger og kvartermester Rolf Alnton samt flymekanikere, Jon Olavson Roe og Erik Korslund fulgte også med flyene. Flyene landet i Salmijärvi og ble tatt hånd om av finnene, mens flygerne ble kjørt til Rovaniemi og foreløpig internert der.

Foruten den He 115 og MF 11 som ikke var flydyktige, ble to MF 11 satt igjen på Skattøra. Overensstemmende med evakueringsordren var alle våpen, bomber og ammunisjon samt endel annet materiell ødelagt.

Alt befal ved Hærens flyvåpen ble beordret til å møte på Alapmoen den 7. juni kl. 0200 om natten, hvor kaptein Reistad etter anmodning fra løytnant Tufte Johnsen redegjorde for stillingen og meddelte at Kongen og regjeringen skulle forlate landet. Han forklarte videre at han av general Ruge hadde fått beskjed om at det var et ønske at flygerne ble med ut av landet, men at det var på helt frivillig basis. Reisens mål skulle foreløpig være Storbritannia.

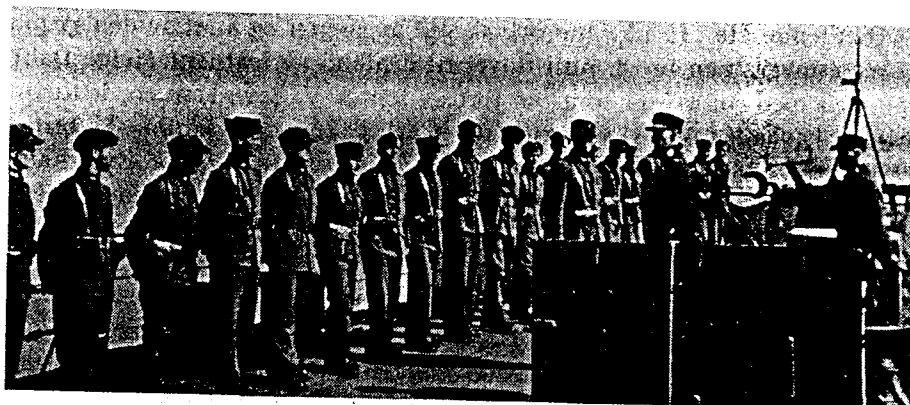
En liste over dem som ville bli med skulle sendes general Ruge snarest, og løytnant Tufte Johnsen gikk straks i gang med å få satt opp denne etter personlige intervjuer med befalet.<sup>1</sup>

Reistads forutsetninger for å sende flygerne ut samlet han i tre punkter:

- «1) At man holdt sammen i norsk avdeling og ingen skulle tvinges over fra denne tjenestegjøring, idet man kunne skylde på at min uttrykkelige ordre var at nordmenn skulle få kjempe i norske enheter.
- 2) At disse enheter helt ut måtte disponeres av norske myndigheter og disses tillatelse måtte til førenn avdelingene kunne disponeres.
- 3) At det som skulle bygges opp utenfor landets grenser, ikke skulle bli bare staffasje rundt en landflyktig norsk regjering, men et luftforsvar som skulle bygges opp fra grunnen av og danne grunnlaget for det fremtidige norske luftforsvar som allikevel måtte skapes før eller senere.»

Det personell som valgte å reise til Storbritannia, ble transportert med buss til Tromsø hvor de ankom om morgenen og ble sendt ombord i forskjellige fartøyer.

<sup>1</sup> På den liste som Reistad undertegnet 7/6 sto følgende navn: løytnantene Tufte Johnsen, K. T. Jacobsen, J. Schou, T. Mund-Henriksen, O. Schyberg og J. K. Christie. Sersjantene A. Hvinden, Christensen, Haabjørn, E. Ericksen og H. Nybo. Flyelevene B. Barge, K. Nyerrød, M. Gran og B. Pedersen. Speiderne J. Ryg og O. Kristiansen samt spesialistene fenrik S. Barkald, sersjantene K. Torhaug, H. Vikholt, H. Strøm og mekanikerelevne E. Fleten og A. Storm.



Flygere fra Hærens flyvåpen stiller for Kongen og Kronprinsen på «Devonshire» akterdekk ved ankomsten til Skottland.

Bussen måtte ved en anledning stoppe for et hestekjøretøy og akkurat her sto løytnant Ørnulf Hatledal fra Hærens artilleri i veikanten. Han spurte hvor de skulle hen og da svaret var Storbritannia, ba han om å få være med. Tufte Johnsen sa: «hopp inn», og derved kom Hatledal tilfeldig med på turen.

23 befal og menige fra Hærens flyvåpen, under kommando av løytnant Tufte Johnsen, fikk anledning til å følge med HMS «Devonshire» som skulle til Skottland. Fartøyet forlot Tromsø om ettermiddagen med HM Kongen, HKH Kronprins Olav, stortingspresident Hambro og regjeringen ombord. De kom til Gurrock den 10. juni.

De brukbare fly skulle, som nevnt, flys til Finland og fikk i den anledning demontert våpnene og påmalt sivil merking. Fokkerne ble ført av løytnantene B. H. Næss og Jon Magne Stene, og Mothene av fenrik A. Hagerup, sersjant Tycho Didrik Castberg Moe og løytnant Thorleif Bergan. Løytnant Erik Engnæs fløy den sivile Klemm, men havarerte ved Polmak i Finnmark. To av flyene mellomlandet på Karlebotn og ble her nektet å fly videre av oberstløytnant Edvard Samuel Os.

Det personell som ikke ville reise ut av landet ble demobilisert den 9. juni. Samme dag hadde kaptein Reistad en samtale med general Ruge på Nordmo gård i Målselv og fikk ordre om å ta seg til Finland for å forsøke å få etablert en norsk flyskole på finsk jord.<sup>1</sup> Reistad mente at finnene ville se velvillig på dette på grunn av at finnene under Vinterkrigen hadde fått flyutdannelse på Bogstadvannet.

Reistad dro til Finland dagen etter, først med bil til Skibotn, så til

<sup>1</sup> General Ruge hadde da, i samråd med Kongen og regjeringen, besluttet seg for å bli igjen i Norge.

fots ti  
forsyn

Mec  
Varda  
på ege  
hånd  
måte.

Rei  
minist  
finner  
norsk  
finske  
det ik

Den  
Marin  
før d  
radio.

Ra-  
litetsv  
som  
virke  
De  
det v  
nosert  
på g  
varsl  
men

Sa  
stasje  
meld

På  
dette  
sje ve  
i tille

So  
pet

fots til Treriksrøysa og videre med et svensk ambulansfly som fløy forsyninger inn fra Boden til Keinovuopio.

Med kaptein Reistad fulgte løytnantene R. Biong, B. Risberg, G. A. Vardan og Leif Løvestad. Disse fikk ikke plass i flyet og måtte fortsette på egenhånd, mens Løvestad foreløpig ble igjen i Keinovuopio for å ta hånd om matutdeling og organisere denne på en rettferdig og sikker måte.

Reistad fortsatte til Helsingfors 16. juni, og fikk her beskjed om at minister Johan Wilhelm Michelet anså det som helt usannsynlig at finnene under daværende omstendigheter ville gå med på opprettelse av norsk flyskole i Finland. Reistad fikk imidlertid endel konferanser med finske myndigheter, som viste ham stor velvilje, men noen flyskole ble det ikke.

#### *Støttefunksjoner i de to flyvåpen.*

Den *operative kontroll* var ved krigsutbruddet, både for Hærens og Marinens flyvåpens vedkommende, basert på direkte ordre til flygerne før de startet på sine tokt. Bare i enkelte tilfeller ble ordre gitt ved radiosamband med fly i luften.

Radiosamband med fly i luften hadde virket ganske bra under nøytralitetsvakten, men ble vanskeliggjort under krigshandlingene etter hvert som radiostasjonene falt i fiendens hender i det sydlige Norge. Det virket imidlertid ganske bra i Nord-Norge.

Den *meteorologiske tjeneste* var dårlig utbygget ved krigsutbruddet, og det var meget vanskelig for flygerne å få skikkelige meldinger og prognoser. Det var bare sivile meteorologiske stasjoner som ble benyttet og på grunn av de mange vanskelige omstendigheter, kom for det meste varsler og meldinger for sent fram. Dette skyldtes ikke meteorologene, men de forhold som sambandstjenesten arbeidet under.

*Sambandstjenesten* var for øvrig forholdsvis bra på de steder hvor radiostasjonene kunne holdes intakt og hvor tjenesten var basert på radiomeldinger.

På steder hvor sambandet var basert på det sivile telefonnett, brøt dette i mange tilfeller helt sammen og det oppsto også en fare for spionasje ved avlytting. Erfaringene viste at samband uten egne militære linjer, i tillegg til andre sambandsmidler, ikke var til å stole på.

Som det vil ha fremgått ble det til sine tider nyttet meldeposser sloppet ned fra fly. Ellers ble det ved enkelte anledninger arrangert med