



Prosentvis var det ingen kategori som hadde større tap under 2. verdenskrig enn flygerne. Enkelte kull fra treningsleiren «Little Norway» i Canada ble nesten utradert. Våre politikere hadde forsømt Forsvaret i mellomkrigstiden, og våre flygere møtte krigen med høyst mangelfullt utstyr. Likevel var det ingen ting å si på innsatsviljen. Mange tok kampen opp. Mange satte livet til, men noen overlevde og kan gi etterkrigsgenerasjonene del i sine erfaringer fra den gang.

En av dem som tok kampen opp var Werner Christie. Som jagerflyger kjempet han i fire år i norske og allierte avdelinger, han ble Wing Commander (oberstløytnant) og tilbragte de siste ukene av krigen i krigsfangenskap etter at han måtte hoppe i fallskjerm over Tyskland. For sin innsats under krigen er Christie hedret med Krigskorset m/sverd, St. Olavsmedaljen med ekegren, Krigsmedaljen, Distinguished Service Order, Distinguished Flying Cross, og en rekke andre norske og utenlandske dekorasjoner.

Etter krigen innehadde Christie en rekke toppstillinger i Luftforsvaret. Han har også satt spor etter seg i sivil luftfart og i humanitært arbeid.

I forbindelse med frigjøringsjubileet har Heimevernsbladet bedt generalmajor Christie om å oppsummere noen av sine erfaringer.

Norske flygere i 2. verdenskrig:

Sterk innsats

Når Heimevernsbladet ber om personlige erfaringer i forbindelse med krigen, må dette nødvendigvis bli en «ego-trip». Jeg ber om unnskyldning for det. På den annen side er vi etter hvert blitt så få tilbake med erfaringer fra aktive krigsoperasjoner, at et tilbakeblikk kan være av interesse.

Jeg var halvferdig med ingeniørstudier i Berlin, og 9. april hadde jeg nesten to års militær flygning bak meg. Vi som var tjeneste fulgte naturligvis med i krigen i Polen, og Sovjets overfall på Finland gjorde et dypt inntrykk. Til tross for skrøpelig matriell og minimale forbedringer var vi innstilt på å kjempe - hvis det skulle bli nødvendig.

Jeg var på Sola 9. april og fallskjermangrepet - verdens første - var en sjokkoplevelse. Fallskjermansoldatene landet 50-100 meter borte, og etter en meget kort skuddveksling var jeg helt vettskremt og flyktet. Senere fikk vi summet oss og jeg var med i de forvirrede og forvirrende kamper i Rogaland.

Redsel er første og fremst en frykt for det ukjente, og jeg var ikke forberedt på noe fallskjermangrep og heller ikke trent som infanterist. Vi flygere var stort sett besatt av en ide, å komme i luften og bli brukt slik vi var utdannet, men det gikk ikke - i Norge.

Mine erfaringer fra krigen i Norge må bli: For lite, for sent og minimal forståelse for militære problemer på politikerhold. Mobiliseringsordren var feilaktig og for sen, verre var det at sjefen på Sola tross utallige purringer aldri fikk klarlagt om vi var i krig.

Sommeren 1940 var jeg besatt av en gnagende tvil. Skulle jeg reise eller ikke? Ennå hadde nazistene ikke for alvor vist sine tenner og klør. Allerede 27. juni sendte Stortingets presidentskap brev til Kong Haakon der de ba ham abdisere. Etter kongens klare nei stemte de stortingsrepresentanter som var i landet i september over et forslag om at Kongen og kongehuset skulle tre tilbake inntil fredsslutningen. Forslaget fikk 75 ja-stemmer og 55 nei. Under festtalene i jubileumsåret bør vi huske at motstandsviljen sommeren 1940 var laber. Dengang var parolen at hjulene måtte holdes i gang. Det var en meget vanskelig tid, og da jeg bestemte meg for å reise var det liten støtte - tildels direkte fra råding - fra politisk og overordnede militært hold.

Turen til Toronto var en opplevelse, og

mottakelsen i Little Norway var overdende. Her var det gamle venner, fly, nå var det slutt på tvilen, alle var let av en tanke: Revansj. Etter ke Toronto gikk turen til Storbritannia, vi fikk den siste finpuss før vi ble over. Mange av våre instruktører hadde tatt i Battle of Britain, og vi suget inn erfaringer. Stor var skuffelsen da postet til nordspissen av Skottland et kort opphold på 331 - den første i kvadronen - ble jeg sendt til en skvadron. Jeg fant meg lett til rett internasjonale miljøet i de allierte dronene, senere skulle jeg få kom over allierte, polske og norske avdelinger især der det var mange forskjellige nasjonaliteter - var effektive og lette å ha gjøre. De levde i et lykkelig felleskapsminimale innslag av formaldisiplinansienitet.

Tapene i mitt flygerkull var store, av mitt kull kom 13 på operasjon i Storbritannia. Av disse var det bare som fremdeles fløy operativt da krigen var slutt, en var på hvileperiode, og to i fangeleir. Ellers viser jeg til rapport som gir en oversikt over det første lære flykull fra Little Norway. I ettertid jeg forbauset over at vi klarte disse ting så godt. Paradoksalt nok var tvilen i de sommeren 1940 verre. Det er uvisst hva unge mennesker tåler, især hvis de den nødvendige utdannelse og tid omstille seg - jeg var heldig og fikk helder.

Felleskapet i avdelingene gjorde det re å bære tapene, dessuten var vi hele opp tatt av flytekniske og taktiske problemer. Disse problemene var speielt vanskelig for ledersjiktet. For meg var påkjenningsne som skvadronsjef og senere wingabsolutt de tyngste. Som wingsjef sto svært fritt i bruk av taktikk, det vil si masjonstype, rute, høyde og våpenbruk praksis betydde dette at man ble vekk snart operasjonsordren forelå og fikk så tidig værmelding, etterretningsoppgaver etc, slik at man kunne forberede briefing - den var wingsjefens hovedansvar. Etter tilbakekomst var det rask skrivning og vurdering av operasjon. Skvadronsjefene hadde hadde også en briefing, blant annet avgjorde de hvem som skulle fly. Hadde vi suksess var den stor, men gikk det galt - og det gjorde det ofte - satt man tilbake med selvbedømmelser. Kanskje var ruten feil eller høy

Store tap

for lav, kanskje var nykomlingen som ble skutt ned sluppet avgårde for tidlig osv, osv.

Forlegning og forpleining var stort sett bra, og luftkrigen var estetisk, man var skånet for scener der kamerater ble lemlestet etc. Det var få flygere som ble invalidisert. Vi var ikke i tvil om at vi gjorde det riktige, etter hvert ble det klart hva nazismen sto for, og jeg hadde svært mange av familie og venner i fengsel. Utfordringene var store, men ungdom liker det.

Da freden kom satt jeg i fangeleir, og ble vitne til sammenbruddet i Tyskland. - En skremmende opplevelse. Barna, de gamle og uføre måtte til slutt betale frihetens pris. Overgangen til fredstid var ikke lett. Mange måtte gå ned i grad før hjemkomsten, det følte vi som en urettferdighet. Samtidig fikk mange fastlønnete offiserer - også de flyoffiserer som ikke hadde deltatt ute - raskt avansement, mens det tok år før tilsetningsforholdene for oss vernepliktige ble klarlagt.

På utefronten var marinen, flyvåpnet og handelsmarinen hovedaktører - bortsett fra spesialoppdrag deltok hæren lite i selve kamphandlingene. Jeg har aldri forstått hvorfor våre politikere styrte det slik. Folk fra marine og flyvåpen gikk på skoler og kurs i Royal Navy og RAF og hadde et nært og lærerikt samarbeid med våre allierte. Til tross for høylydte protester fra yngre befal ble hæren holdt mer separat, for eksempel med egen krigsskole i London. Etter krigen skapte denne forskjellsbehandling unødige motsetningsforhold mellom forsvarsgrenene.

Da vi kom hjem i 1945 hadde vi en meget stor beundring for hjemmefronten. Holdningskampen var utvilsomt viktig for å holde nasjonen samlet, men den hadde liten innvirkning på tyskernes kampmoral. Fysisk nedkjemping av alle tyske soldater var nødvendig før nazistene kapitulerte. I denne blodige kampen ble ikke «gutta på skauen» satt på prøve, og det er et åpent spørsmål hvordan de ville ha klart påkjenningen, og hvilke mottiltak tyskerne ville tatt, hvis det hadde kommet til utstrakt våpenbruk.

I frigjøringsrusen - som vi skal gjenoppleve i år - bør vi minnes alle de av våre allierte som ofret alt. Samtidig bør vi huske at vi slapp utrolig lett fra krigen, og at årsaken var mer hell enn mesterlige disposisjoner.

Werner Christie

Store tap av FLYGERE

Listen nedenfor sier litt om tapsprosenten blant norske flygere.

Første regulære flykull fra LITTLE NORWAY, Canada

Tore Skjeseth. Skutt ned og drept av tyske jagerfly 30/7-42 da han forsøkte å slippe sin gummibåt ned til en kamerat som hadde hoppet ut over Den engelske kanal.

Kjell Sandvik. Truffet av luftvern over Evreux flyplass i Frankrike 15/6-44. Hoppet i fallskjem men døde senere.

Einar Sem Olsen. Falt i luftkamp utenfor Walcheren 29/11-42.

Reidar Haave Olsen. Omkom 19/2-44 etter kollisjon i luften under treningsflygning nær North Weald, England.

Olav Djonne. Omkom under flyulykke ved Fornebu 22/5-45.

Roald Bernhard Sørensen. Falt i luftkamp over Den engelske kanal 2/10-42.

Ole Kornelius Aarebrot. Omkom i flyulykke over Surrey, England 29/7-43.

Karl Gustav Silsand. Skutt ned under luftkamp og druknet i Den engelske kanal 27/8-42.

Robert Godtfred S. Hassel. Falt i luftkamp nær Osnabrück 14/1-45.

Edgar Hansen. Alvorlig skadet etter kollisjon i luften over Themsen 20/11-42. Omkom i flyulykke i Afrika 15/5-60.

Haldor Espelid. Henrettet etter fluktforsøk fra tysk fangeleir 25/3-44.

Knut Bache. Skutt ned og drept av luftvern over Moisselles, Frankrike 7/5-44.

Kjeld Rønhof. (Dansk) Til tross for flere nødlandinger kom han uskadd gjennom krigen.

Fridtjof Cleve. Falt i luftkamp over Den engelske kanal 2/10-42.

Nils Jørgen Fuglesang. Henrettet etter flukt forsøk fra tysk fangeleir 25/3-44

Peter Chr. Ring Omkom i flyulykke nær Oakville, Canada 22/1-42.

Jan Staubo. Skutt ned over Dieppe, Frankrike 19/8-42. Skutt gjennom lungen under fluktforsøk. Krigsfange til krigens slutt.

Olaf Tandberg. Falt i luftkamp over franskekysten 31/7-42.

Reidar Kluge Watne. Hoppet i fallskjem over Den engelske kanal etter motorvansker og druknet 10/2-43.

Finn Normann Bordal. Invalidisert etter trafikkulykke under krigen.

Emil Samuelson. Omkom i flyulykke nær North Weald, England 26/1-43.

Trygve Ola Nalki. Forsvunnet under treningsflygning over Ontario, Canada 24/1-42.