

1945 Værnes straks etter freden

Olav Riste var professor og forskningssjef ved Forsvarets forskningssenter, underlagt Forsvarets høyskole. I april 1985 oversendte han Værnes flystasjon dokumenter vedrørende den allierte overtakingen av flygekontrollen på Værnes i mai 1945. Disse bygget på:

1. De første 15 sidene fra Logbook ved Flying Control Værnes, som berørte tidsperioden 28. mai til 21. juni 1945.
2. Rapport fra F/Lt RAF Rutherford om «Operation Apostle», datert på Værnes 29. juli 1945.
3. Rapport fra F/Lt RAF Rutherford om «Operation Doomsday», datert på Værnes 14. august 1945.



Sheila Lydia Smith, d. 2009



Olav Riste, d. 2015

Kort tid etterpå kom også et brev til Flystasjonen fra Sheila Lydia Smith, enken etter den første engelskmannen som ankom tårnet på Værnes, for å ta på et vis dobbelt kontroll over situasjonen. Brevets innhold tyder på at Forsvaret i forbindelse med 40-års markeringen for frigjøringen hadde anmodet om å få tilgang på historisk informasjon. Likevel skrev stasjonssjefen følgende på omslaget: «*Interessant, men ikke særlig informativt for vårt formål*». Noe merkelig og arrogant, spør du meg!

Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force (SHAEF), var hovedkvarteret for de allierte styrker i nordvestre Europa fra slutten av 1943 inntil slutten av andre verdenskrig, under ledelse av general Dwight Eisenhower. SHAEF hadde konkrete planer om å bruke svensker til å frigjøre Norge. Tilliten til den norske regjeringen i London, og Norge generelt, var tynnslitt. Sverige kunne trolig på et tidspunkt stille med fire divisjoner og 650 fly. Mye tyder på at under krigen var Sverige delvis mobilisert, og ifølge historiker Lars Ericson Wolke hadde Sverige en plan om at svenske styrker skulle gå inn i Norge dersom tyskerne nektet å gi seg. Samtidig hadde SHAEF i april 1945 en plan om at allierte styrker skulle lastes ut i Gøteborg for å gå over grensen til Norge.

Mange har i ettertid stilt spørsmålstegn vedrørende de norske polititropper, i et antall av 15 000 mann, som var i Sverige. Hva holdt de på med der? Hvorfor var de ikke heller i Norge



«Kongens hytte» i Balsfjord



Her ved Skjold leir holdt regjeringen til i en måned

og sloss? Fordi det var tvil om Norge var i krig med Tyskland. Norge hadde undertegnet og akseptert okkupasjonsavtalen på Britannia hotell den 10. juni 1940, og aldri erklært Tyskland krig. Hadde Norge vært i krig ville selvsagt en total mobilisering funnet sted. Det ble liten og variabel mobilisering, fullt kaos rådet, og den norske legasjonen i Stockholm ba nordmenn å legge ned våpnene. Noe man vel ikke gjør dersom en er i krig! Frivillige nordmenn sloss derfor heller ikke under norsk kommando, men under britiske offiserer og i britiske uniformer. At norske historikere og jurister i en tilfeldig rettsak etter krigen hevdet at Norge var i krig, anser flere for å være et bestillingsverk fra myndighetene som skulle forsvare sin flukt og handlinger, eller mangel på sistnevnte. Kongen lå på en hytte i Balsfjord, og regjeringen på en gård noen få kilometer unna i Øverbygd (Skjold militærleir) - i en hel måned? Var de ikke på flukt da? Hva ville ha skjedd senere dersom 15 000 nordmenn hadde gått over grensen og innledet regelrette kamphandlinger mot Tyskerne? SHAEF hadde dessuten ingen tro på de norske «polititroppene». De var ikke godt nok trente.

Eisenhowers planstab anbefalte at 21. Army Group, under general Bernhard Montgomery, og 2. Tactical Air Force, under Arthur Coningham, ble gitt i oppdrag å begynne frigjøringen av Norge, underforstått: avvæpne tyskerne. Men slik skulle det ikke bli. Det ble utviklet en egen plan for frigjøringen av Norge, med kodenavnet *Apostle*. Den 7. mai ble rikskommisær Terboven avsatt, og Böhme gjort til øverstkommanderende i Norge. Böhme valgte å følge ordren fra Dönitz om å legge ned våpnene. Dönitz forsto at det eneste fornuftige var å sørge for en ordnet avvikling av krigstilstanden i Europa. «Hjemmefronten» dukket opp, polititroppene rykket inn over grensen fra Sverige, og general Andrew Thorne ledet operasjon *Doomsday*, hvor 1st Airborne Division, ble sendt til Norge for å avvæpne tyskerne. Operasjon *Doomsday* hadde en tragisk start. Tre av flyene styrtet og i alt 37 omkom.

Den allierte kommisjonen kom med fly til Oslo på ettermiddagen 8. mai. De alliertes militærkommisjon ble eskortert av tyske styrker til Lillehammer, der Franz Böhme hadde sitt hovedkvarter.

Kapitulasjonsbetingelsene ble levert til Böhme sent på



Andrew Thorne

kvelden 8. mai. Kommisjonen besto av kommandør Per Askim, brigader R. Hilton, oberst R.A. Hay og Pet Bennet. Og i Bergen ankom en skotte ved navnet Robert Chew og på sitt vis overtok byen fra tyskerne. Under rettsoppgjøret hoppet Böhme ut av et vindu i Nürnberg og berøvet sitt eget liv.

Andrew Thorne kom til Norge 13. mai sammen med kronprins Olav, og var militærguvernør i Norge fram til kong Haakon og regjeringen kom hjem den 7. juni 1945. At det ikke ble en alliert invasjon for å frigjøre Norge, har flere betraktet som heldig. Noen snakker om at det ville ha blitt dramatisk. Men når alt kommer til alt: hvem skulle ha gjennomført den? I Europa var det rettnok et stort antall soldater, men det var kaos, og de fleste hadde nok med å ta vare på millioner av fanger. Trolig fantes det ikke en soldat å overføre til en alliert invasjon i Norge våren 1945. Til og med hos SHAEF rådet det kaos, hvilket ofte er en del av krigens natur. Planer og ordrer forandret seg flere ganger om dagen. Opp i alt dette var det mange som påpekte at i Norge sto en tysk armé på ca. 380 000, antatt velutrustet og i kampform, selv om muligens moralen var laber. Ville en invasjon utløse en desperat handling - et slags tysk «adjø». Det kunne bli enorme tap og store sivile lidelser.

I samme stil, var britene likeså engstelige for at tyskerne ville bruke Norge som utgangspunkt for rene selvmordsangrep på britiske mål. Det skal innskytes, ifølge Knut J. Støve, at SAS (Special Air Services) også var involvert i planene for å frigjøre Norge. SAS hadde utarbeid en egen plan for Nord-Trøndelag kalt «*Operation Ibrox*».

Klokken 02:41, midt på natten, 7. mai undertegnet den tyske generalstabssjefen Alfred Jodl et papir i den franske byen Reims. Jodl ble dømt i Nürnberg og henrettet ved hengning 16. oktober 1946. Men Norge var ingen del av freden i Reims. Norge hadde ikke erklært Tyskland krig, og var ingen selvstendig aktør i krigen. England brydde seg ikke om den norske regjering i England og norske frivillige var lakeier for engelskmennene. En del kjente motstandsmenn har blitt frontfigurer og helter, men Milorg og norske sivile og militære myndigheter var ingen avgjørende faktor for frigjøringen. De dukket opp etterpå, ble fangevoktere og dommere, skrev sin egen historie og tok æren. Ikke helt unaturlig og uvanlig innen alle konflikter. Også en smule god psykologi for neste generasjoner. Den skotske



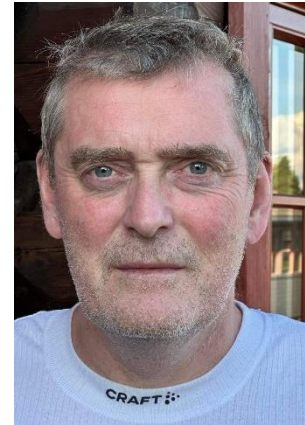
Alfred Jodle



Franz Böhme

generalen Andrew Thorne, sjef for the Scottish Command, var den totale lederen i Norge, både militært og sivilt de første uker. Wehrmacht overga seg i Norge til en engelsk mann, ikke til norske styrker - som det ofte blir skrevet. Norske myndigheter satt med en vond smak i munnen og forsøkte å svelge sin skam.

Dag Inge Korstad har funnet logg og brev tilknyttet tjenesten ved kontrolltårnet i juni 1945. I det tidligere nevnte brevet fra Sheila Lydia Smith, kona til F/O J. B. Smith, til Værnes flystasjon datert 1. mai 1985, forteller Sheila at de tre første militære flygeledere som ankom Norge, landet på Sola ved Stavanger den 9. april 1940. Det var F/O Rutherford, F/O J. B. Smith (d. april 1962) og F/O E. H. Wilkinson. De dannet en fortropp som tilhørte 130 Wing, som opererte fra Barkstone Heath øst av Nottingham, og var en del av «*Operation Doomsday*», kodeordet for en alliert operasjon for å sikre avvæpning av tyske styrker i Festung Norwegen. Hovedstyrken ankom Sola den 26. mai. Over 600 luftfartøyer landet på Sola i løpet av de tre første ukene. Den 28. mai ankom J. B. Smith til Værnes i en fortropp ledet av kaptein V. S. Bowling. Hovedstyrken kom etter til Værnes den 9. juni. J. B. Smith hadde overtatt etter amerikanerne, ledet av løytnant Roger Hall, som hadde tatt Værnes fra den tyske obersten Stiefel den 20. mai. Tyskerne fortsatte midlertidig å drive flyplassen på alle vis, inkl. i tårnet. I perioden 28. mai til 6. juni, var på en måte F/O Smith stasjonssjef. Da ankom Wilkinson og Rutherford fra Sola, sistnevnte med høyere grad og overtok ledelsen. Og her skulle de bli til 12. november 1945. Fra det tidspunktet at engelskmennene markerte en fastere ledelse, gikk samarbeidet med tyskerne meget bra og en form for utskifting av tysk utstyr, samt opplæring og utprøvelser, ble beskrevet i en rapport som «*co-operated very willingly*». Av loggen i kontrolltårnet går det frem at den 29. mai, ble den tyske obersten (trolig Stiefel), instruert til å fortsette utøvelsen av flygekontroll med hjelp av tyskere under overvåking av J. B. Smith. Rapporten gir et fyldig sammendrag av disponibelt utstyr, QGH (80 practice homing and cloudbreak-procedures) og skifte av farger, sistnevnte symbolsk viktig. Ikke alle var like godt trent. Det nevnes at en Spitfire som kom inn fra Oslo, bommet totalt og befant seg 40 miles nord av Værnes da han ba om assistanse. En slags åpning av nye Værnes fant sted den 19. juni gjennom en beskjedne flyging utført av en Fieseler Storch med engelsk besetning. Frem til og med 28. juli hadde det blitt gjennomført 272 landinger av besøkende fly og 911 landinger gjennomført av stasjonens egne fly, i form av testing og utprøving av prosedyrer. I august hadde Værnes to skvadroner med Spitfire, ni PRU Mosquitos, 12 Lancastere og en egen Transport Command.



Dag Inge Korstad



James Beves Smith, d. 1962

Rullebaner:

W to E 1760 yds by 90 yds ODM 080 - 260

N to S 1520 yds by 90 yds QDM 185 - 005

NW to SE 1300 yds by 90 yds QDM 140 - 320

Airfield elevation: 36 feet.

Det er interessant å se fra loggen at de den 30. mai opererte med rullebane 320 (skråbanen), likeså 185. Men så for første gang, 3. juni, tar de i bruk dagens benevnelse med 2 siffer, og skriver i loggen «*Runway changed to 28*». Og dagen derpå «*Runway changed to 10*».



Kronprins Olav inspiserer amerikanere på Værnes 10. juni 1945

Den 5. juni skrives det inn i loggen 2 stk såkalte FCO note. Den første viser til at det den 7. juni er forbudt å fly innenfor en radius på fire «miles» fra Oslo. (Den dagen kom kongen hjem). Og den andre «note» om at det kan forventes landing på Lista og Kjevik av 6 tyske fly som hadde fått tillatelse til å fly. Den 9. juni er ankomst av kronprins Olav nøyte bemerket i loggen, helt il han landet i en Lockheed Lodestar D. Det var Luftforsvarets transport avdeling (LTA) som fløy kronprinsen og landet kl 1755. Denne maskinen var merket med bokstaven D på begge sider av nesen og under nest bakerste vinduet. LTA hadde denne type merking frem til 27. august 1946. Kronprinsen var i Trondheim den 10. juni, og reiste tilbake fra Værnes til Oslo den 11. juni kl 10:30.

Den 11. juni 1945 er første gangen at vakthavende personell i kontrolltårnet skriver seg av/på vakt. Derfor dukker de tre navnene: Rutherford, Smith og Wilkinson opp daglig utover sommeren og høsten. Det er også i disse dager at svært mange Fieseler Storch er på gjennomflying. Formasjoner på 5 til 12 «Storker» kommer inn for landing.

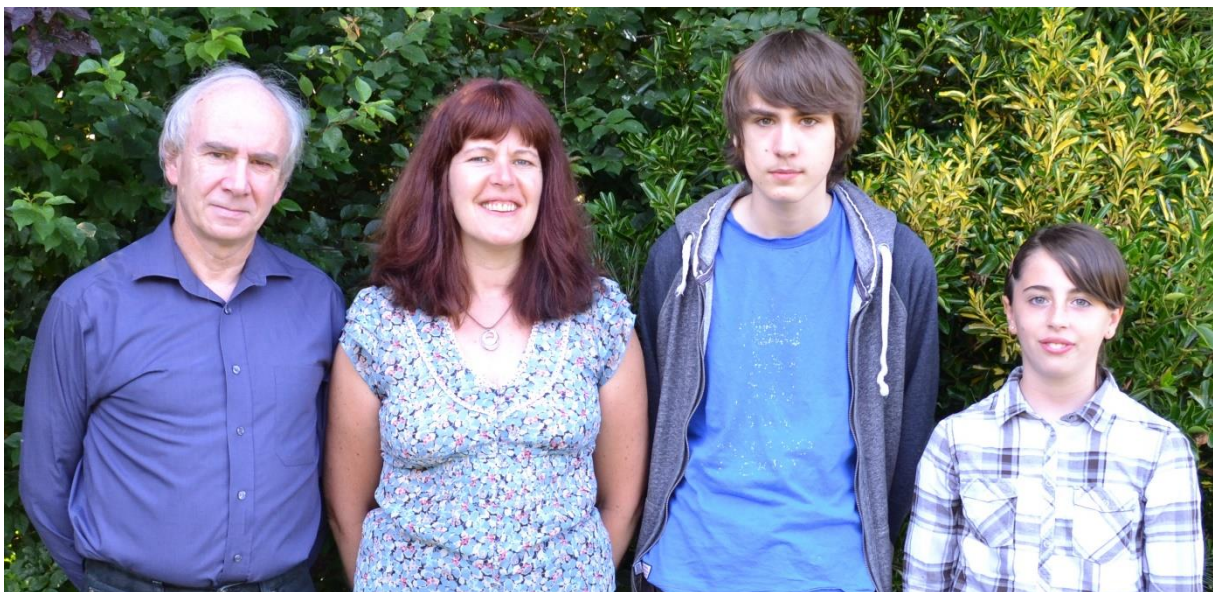
Den 20. juni havarerer en Spitfire på Byneset. Og det skulle komme flere. Fire engelskmenn skulle omkomme, en hver måned gjennom juli-oktober. Se *Stjørdalens krønike* 5, side 124.

Vi skal dvele litt ved F/O James Beves Smith, som ble den første engelskmannen til å klargjøre og lede flygekontrolltjeneste på Værnes etter krigen. Da han kom til Værnes 28. mai 1945 tok han formelt over etter amerikanerne som hadde frigjort Værnes den 20. mai (se *Stjørdalens krønike*, bind 17, side 140-161). Men han, på linje med amerikanerne, var nok helt avhengig av tyskerne, skulle de klare å få til en operativ, forsvarlig lufttrafikkjeneste. Så på et vis var det tyskerne som sto sentralt ved både utøvelse og overgangen fra tysk til engelsk utstyr. Og de første tegn kom for dagen til at brukbart og til dels nytt utstyr ble tilintetgjort, hvis tanke nok var fra sentrale engelske krefter at Norge skulle bli nødt til å kjøpe britisk. Da Smith sine to kollegaer kom til Værnes, ble det forgang i arbeidet med å klargjøre for ankomst av de to skvadronene 129 og 165. Ut av loggen fra kontrolltårnet kan en se hvordan nytt utstyr kom på plass, og testing av inn- og utflygingsruter ble systematisert. Fredelig, operativ drift krevde helt annen tenking. Her var James Beves Smith meget sentral. Hans navn dominerte i loggene gjennom sommeren.



Fotoapparatet som Smith fikk tak i fra en tysk soldat på Værnes. Smith sitt glass og øl fra stampuben

Da Smith kom hjem igjen fra Norge, var hans tjeneste i Forsvaret over, og han begynte i Lancashire Evening Post (avis) i 127 Fishergate i Preston. Hans sønn, Peter, forteller at faren var avdelingsleder med ansvar for all distribusjon, noe han ble svært dedikert til. Det ble sagt at alt stoppet dersom ikke James Beves Smith var til stede. Han giftet seg med Sheila Lydia Finch. Vinteren 1962 utviklet James Beves en kraftig forkjølelse, hvis hovedårsak var at familien hadde blitt tvunget ut av et leieforhold grunnet utvidelse, og havnet i et uisolert og



Familien Smith i Preston

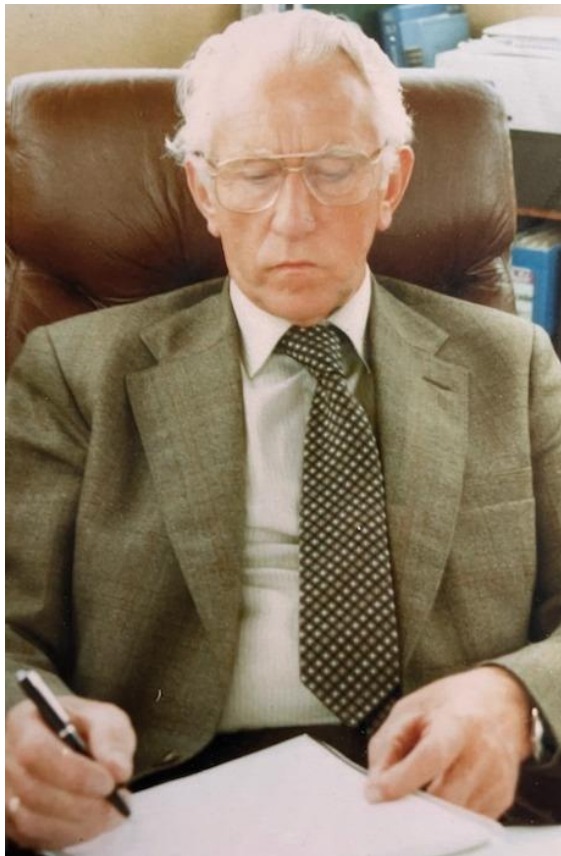
F.v: Peter Smith, kona Caroline Sarah Smith, sønnen Matthew Joseph Beves Smith og datteren Freya Lydia Sarah Smith

kaldt hus. Hans ansvarsfølelse for avisen gjorde han at fortsatte i samme tempoet. Det utviklet seg raskt til lungebetennelse, og et kraftig hjerteslag førte ham inn i døden den 11. april 1962, to dager etter hans datter Lydia Ann hadde fylt 2 år. Peter, sønnen, var nå 6 år. Mor Sheila døde 17. november 2009. Ungene visste ikke så meget om sin far, og det fantes ikke noe bilde, til tross for at faren hadde «fått tak i» et flott Agfa fotoapparat hos en tysker på Værnes i 1945. I forbindelse med morens død, kom det i avisen en nekrolog. Da skjer det merkelig, for ikke å si pussige. I samme utgave av avisen, underforstått 47 år etter at faren gikk bort, står det helt uten noen sammenheng for øvrig, en artikkel om faren James Beves Smith, hvis årsak var at avisen hadde hatt gående en liten serie om tidligere ansatte. Helt uvitende for sønnen Peter. Så her i denne artikkelen kom både livet og bilde av faren for en dag, altså samtidig med livet om hans mor (nekrologen). For et sammentreff.



Flygekontrollen ikke lenge etter at nordmennene hadde overtatt tjenesten

Både tyskere og andre type fanger ble vaktet av nordmenn fra «Polar Bears planen», av politroppene fra Sverige og andre som hadde kommet frem både herfra og derfra. Disse, samt engelskmenn og nordmenn på Værnes, sto alle under kommando av Group Captain Bowling. Etter ham kom oblt. Roald Jul Thommessen frem til 1950. Flygekontrollen ble som nevnt ganske lenge etter frigjøringen den 8. mai bemannet av tyskere, til våre tre nevnte kontrollører tok over. Det skal nevnes at utover sommeren kom flere og flere norske spesialister inn for å være med på den nødvendige transitten fra tysk, gjennom engelsk - til norsk suverenitet. En av disse var en kollega av meg Nils Hornes. Han var sambandssjef på Værnes sommeren 1945. Senere ble han flygeleder og avsluttet sin tjeneste på Gardermoen i 1982. Trolig landets mest krigsdekorerte flygeleder. Når så engelskmennene forlot Værnes den 28. november 1945, overtok personell fra de norske skvadronene selve utøvelsen av flygekontrolltjenesten, ofte unge nyutdannede flygerfenriker. Ved nyttårsskiftet ble de første nordmenn utplukket til å gjennomføre utdanning til flygeledere i England. Blant disse var Carl Tor Norløff, Bjarne Djupvik og Tore Dahle. Disse kom hjem fra England i april, dimitterte fra Forsvaret og åpnet sivil flygekontrolltjeneste på Værnes den 15. april 1946 - landets første, som i tillegg skulle utøve det samme for Forsvaret. Og slik har det vært alltid i Norge, hvor norsk flygekontrolltjeneste tar seg av både sivile og militære, i motsetning til mange land som har egne militære flygeledere.



Bjarne Djupvik, spitfireflyger, flygeleder og Mr. Gentleman, d. 2010



Lydia Ann Smith, f. 1960, datter av James Beves Smith - og dermed søster av min kilde Peter Smith

Jeg skal slutte dette kapitlet med et annet sammentreff innen familien Smith, fortalt meg av Peter, min kontakt og kilde i dette kapitlet. Peter og Lydia Ann er altså sønn og datter av James Beves og Sheila Lydia Smith. Da moren deres døde 7. november 2009, og de skulle rydde opp i hennes eiendeler, fant.de vigselsattester og andre dokumenter knyttet til både sin far og mor. De hadde en mistanke om at moren hadde hatt et tidligere ekteskap. Nå kom dette dokumentert for dagen. Mor Sheila Lydia hadde vært gift med en såkalt «Boogies Runner» (litt tvilsom business innen beting), en Jimmy Smith. Det viste seg at han tjenestegjorde under faren, altså under vår James Beves Smith. Sheila skiller seg fra en Smith og gifter seg kort tid etterpå med hans sjef, pussig nok en annen Smith. Og sannelig dukket det opp flere skjeletter, men vi lar det ligge i denne omgangen.