

De lette stridsvognene på Jæren – I skyggen av den kalde krigen

The Light Tanks on Jæren – In the shadow of the cold war

Sondre Brandsæter Hvam

(f. 1985) Historiker, arbeidet i Jærmuseet siden 2012 med ansvar for daglig drift og forvaltning av Flyhistorisk Museum Sola og Rogaland Krigshistoriske Museum.

sbh@jaermuseet.no

SAMMENDRAG

Fra senhøsten 1948 ble det opprettet såkalte flyplastropper i tilknytning til Norges viktigste flystasjoner. Flyplastroppene besto av fire stridsvogner og et tjuetalls soldater på skarp beredskap. I starten av 1950-årene ble opprettelsen av flyplastroppene fulgt opp med etableringen av mobiliseringslagrede stridsvogneskadroner i de samme områdene. Med flyplastroppen på Sola som konkret eksempel, analyserer denne artikkelen hvordan den kalde krigens spenninger og begivenheter på makronivå påvirket ei enkelt militæravdeling på mikronivå. Gjennom å analysere den daglige aktiviteten til flyplastroppen på Sola, vil artikkelen belyse hvordan den kalde krigen til daglig påvirket ei enkelt militæravdeling og dens personell, hvilken oppgave avdelingen var tiltenkt i en krigssituasjon samt samspillet mellom det stående forsvaret og mobiliseringshæren. Ved å analysere arkiv- og intervju-materiale fra stridsvognavdelingene på Sola i kontekst av den kalde krigens storpolitiske begivenheter, viser artikkelen at den kalde krigens mørke skygger aldri var langt unna hverdagen til både operativt og mobiliseringspliktige mannskaper ved flyplastroppene og stridsvogneskadronene.

Nøkkelord

Den kalde krigen, forsvar, militæret, stridsvogner, Rogaland, hæren, Jærmuseet

ABSTRACT

In 1948 tank platoons on quick reaction alert was established in the areas of the most important air bases in Norway. The tank platoons consisted of 4 tanks supported and serviced by approximately 20 soldiers. In the early 1950s the tank platoons were reinforced by the creation of tank squadrons on storage as reserve units in the neighborhood of the air

bases defended by the tank platoons. With the tank platoon at Sola as a case study, this article discusses how the shifting political tensions in the cold war influenced a small military unit during its daily operations. Through a study of the tank platoons records and interviews with its servicemen, within the framework of the political situation and tensions of the cold war, this article shows that shadows of the cold had a direct influence on the units creation, its mission, its daily activity and its servicemen. Through the discussion of the daily activity of the tank platoon, the article will touch upon the relations between an operational unit and a unit in the reserve force.

Keywords

The cold war, defense, military, tanks, Rogaland, army, Jærmuseet

Like etter klokken fem lørdag morgen 20. september 2014 ankom en semitrailer Domkirkeklassen i Stavanger, lastet med en stridsvogn. Denne uken skulle Forskningsdagene arrangeres i Stavanger. I den forbindelse ble det anlagt ei utstilling som formidlet de mange pågående forskningsprosjektene i regionen, deriblant Jærmuseets dokumentasjons- og forskningsprosjekt om den norske stridsvognhistorien i Rogaland under den kalde krigen. Museet ønsket å vise regionen at det drev forskning med tyngde i. Hva er vel et bedre eksempel på det enn en stridsvogn på nesten 20 tonn?¹

Stridsvognen var en NM116, eller Norsk Modell 116, en norskmodifisert M24 Chaffee. I forkant av modifisering av vognene i 1970-årene, hadde flyplasstroppene benyttet M24 Chaffee gjennom store deler av 1950- og 60-årene. Flyplasstroppen på Sola ble etablert i 1948 som landets første, raskt etterfulgt av flyplasstropper på Værnes, Fornebu, Bardufoss og Eggemoen/Gardermoen. Fra etableringen fram til nedleggelsen i 1982, besto flyplass-troppen på Sola, som de andre flyplasstroppene, av fire stridsvogner på stående beredskap. Fra 1951 ble avdelingen på Sola kraftig forsterket ved etableringen av en mobiliseringslagret stridsvogneskadron noen kilometer nordøst for flyplassen. Også i områdene til de øvrige flyplasstroppene ble det opprettet mobiliseringslagrede stridsvogneskadroner. Bakgrunnen for denne utviklingen var et norsk forsvarskonsept sentrert rundt en mobiliseringshær. I litteraturen er det godt kjent at den lille styrken på stående beredskap umiddelbart skulle ta opp kampen ved et såkalt kuppangrep, hvor enn et fiendtlig angrep måtte komme, og dermed vinne tid fram til mobiliseringshæren var kampklar. Hvordan dette konkret skulle foregå ved den enkelte avdeling, er mindre kjent.

Selv om det eksisterer en omfattende forskningslitteratur innenfor den kalde krigens tematikk, er den, som annen forskning omkring norsk utenriks- og forsvarshistorie, hovedsakelig konsentrert rundt sikkerhetspolitiske emner og problemstillinger.² Normalt er det storpolitisk spill og stormaktspolitikk som står i sentrum når den kalde krigen ana-

1. Rogaland Krigshistoriske Museum har sannsynligvis Norges største samling tyngre militærmateriell utenfor Forsvaret, deriblant flere stridsvogner og panservogner. Stridsvogna som ble stilt ut i Stavanger, var hentet fra museets kjøretøymagasin. Siden 2012 har Rogaland Krigshistoriske Museum vært konsolidert med Jærmuseet.
2. Karl L. Kleve red., «Kilder til norsk luftmilitær historie», *Institutt for forsvarsstudier* Info. 3, (2001): 5 og Anders Jølstad, Helge Ø. Pharo og Kjetil Skogrand, «Ekspanasjon i isolasjon? – Studiet av internasjonal og utenrikspolitisk historie i Norge», *Historisk tidsskrift* nr. 1 (1996): 247.

lyseres og forklares. De dramatiske hendelsene og episodene som preget den kalde krigen, blir sett fra toppolitikernes og ledende tjenestemenns perspektiv. I denne artikkelen vendes den tradisjonelle forskningen ryggen i den forstand at makroperspektivet byttes ut med et mikroperspektiv, da fokuset rettes mot en individuell militæravdeling.

Gjennom å analysere den daglige aktiviteten til flyplasstroppen på Sola, vil artikkelen belyse hvordan den kalde krigen til daglig påvirket ei enkelt militæravdeling og dens personell. Hvilken oppgave var avdelingen tiltenkt i en krigssituasjon og hvordan var samspillet mellom det stående forsvaret og mobiliseringshæren, i form av flyplasstroppen og stridsvogneskadronen? Ved å undersøke arkivmateriale fra flyplasstroppen på Sola og intervjumateriale fra avdelingens personell i kontekst av den kalde krigens storpolitiske hendelser og spenninger, viser artikkelen hvordan den kalde krigens mørke skygger og hendelser, selv på den andre siden av jorden, fikk direkte utslag for flyplastroppens daglige aktivitet. Med aktiviteten til flyplasstroppen på Sola gjennom 1950-årene som konkret eksempel, viser artikkelen at den kalde krigen, foruten å danne bakteppe for opprettelsen av flyplastroppene fra senhøsten 1948, også til daglig påvirket avdelingene. Avslutningsvis vil trådene trekkes fram til utgangen av 1960-årene, da de små M24 Chaffee-vognene ble erstattet av de nesten tre ganger så tunge M48 Patton-vognene.

FLYPLASSTROPPE I KONTEKST AV MOBILISERINGSHÆREN

Ettersom mobiliseringshæren utgjorde kjernen i det norske forsvarskonseptet, ville flyplastroppene ved en mobiliseringsordre, eller i en krigssituasjon, bli underlagt de til daglig mobiliseringslagrede stridsvogneskadronene etter at sistnevnte var mobilisert. Ved et krigsutbrudd eller ved akutt fare for krigsutbrudd, ville Hæren ved rekvisisjon av personell, materiell, forsyninger og infrastruktur fra det sivile samfunn mer enn femtendobles. Gjennom allmenn verneplikt og landsdekkende forsvarsforberedelser i fredstid, ble det lagt til rette for at brorparten av befolkningen direkte eller indirekte skulle innlemmes i forsvaret av Norge ved behov. Fra starten av 1950-årene ble det dermed gjennomført tiltak som skulle sikre at hundretusenvis av sivile borgere skulle kunne omdannes til kampklare militæravdelinger på noen timers eller dagers varsel, avhengig av avdeling. Dette var prinsippet bak mobiliseringshæren.³ En mobilisering kan dermed beskrives som aktivisering av en på forhånd forberedt organisasjon gjennom oppsetning og klargjøring av en eksisterende krigsstruktur som var forhåndsplanlagt ned til hver minste detalj.⁴ Fra andre verdenskrig fram til midten av 1990-årene, forble Hærens oppbygning dominert av tallrike mobiliseringsstyrker, supplert med et forholdsvis lite innslag av stående avdelinger på skarp beredskap.⁵ I 1963 var de stående styrkene i Hæren på sitt største i forhold til mobiliseringsstyrkene. Dette året besto den stående styrken av 8500 mann. Til sammenligning besto den samlede krigsstyrken i Hæren av 129 500 mann. Med andre ord utgjorde den stående styrken på sitt meste kun 6,5 % av Hærens totale krigsoppsetning. I tillegg til Hærens krigsopp-

3. Magnus Håkenstad, «Den norske mobiliseringshæren 1950–1970: Rasjonelt kompromiss eller nasjonal livsløgn?» *Oslo Files on Defence and Security* nr. 4 (2010): 5.
4. Odd Inge Botillen og Ivar Johansen, «Styrkeoppbygging: et konseptuelt rammeverk», *Forsvarets forskningsinstitutt Rapport 97/03134* (1997): 7.
5. Håkenstad, «Den norske mobiliseringshæren»: 10.

setning, hadde Heimevernet en egen mobiliseringsstyrke på ca. 65 000 mann i 1963.⁶ På denne tiden var Hærens stående styrker i all hovedsak sentrert rundt to brigader. Dette var Brigaden i Nord-Norge med tilhold i Troms, opprettet i 1953, og Brigaden i Sør-Norge med tilhold på Romerike, opprettet i 1955. Utover dette, besto Hærens stående styrker av diverse mindre støtteavdelinger og såkalte ad hoc-avdelinger, som flyplasstroppene. Gjennom hele sin eksistens var flyplasstroppenes fremste oppgave umiddelbar beskyttelse av de viktigste flyplassene i Norge ved et overraskelsesangrep fra Sovjetunionen fram til mobiliseringshæren var utkommandert og kampklar.

HISTORIOGRAFI OG KILDER

Per i dag finnes det ingen faghistorisk framstilling av den norske stridsvognhistorien, verken på nasjonalt eller lokalt nivå. Denne artikkelen er i så måte et første skritt på veien for å dekke et glemt tema innen den lokale historieformidlingen samt den nasjonale historieforskningen. De få publikasjonene som er utgitt om norsk stridsvognhistorie, er utelukkende ført i pennen av offiserer eller pensjonerte offiserer fra våpengrenen. Sekundærlitteraturen tar form av tre utgivelser. *Kavaleriet i Norge 1200–1994 - Utvikling og innsats gjennom 800 år*,⁷ *Kavaleriet etter Annen verdenskrig*⁸ og *Søndenfeldske Dragonregiment 1987–2002*.⁹ På lokalt nivå er temaet kun nevnt sporadisk gjennom publikasjoner med lokalhistoriske temaer, eksempelvis i *Rogaland Infanteriregiment Nr. 8, 1628–1995*.¹⁰

Artikkelens kildemateriale er innhentet gjennom en rekke intervjuer og samtaler med mannskaper som tjenestegjorde i flyplasstroppen på Sola i det aktuelle tidsrommet samt Riksarkivets materiale fra Dragonregiment nr. 1 og nr. 2. Dessverre er kun det utgående materialet fra regimenthovedkvarteret i Hamar bevart hos Riksarkivet. Det har ikke latt seg gjøre å spore opp det inngående materialet fra de ulike avdelingene. Mye verdifull informasjon har tilsynelatende gått tapt, deriblant ukerapportene som flyplasstroppene sendte inn til regimenthovedkvarteret. *Stavanger Aftenblads* digitalarkiv har vist seg som en nyttig kilde for supplerende informasjon vedrørende enkeltsaker og hendelser. Eksisterende sekundærlitteratur er benyttet der den har vært relevant.

DYREKJØPTE ERFARINGER FRA 9. APRIL 1940

Andre verdenskrig viste at Norge ikke var beskyttet av sin geografiske posisjon. Ei heller at den britiske marinen utgjorde tilstrekkelig sikkerhet for landet.¹¹ Dette kom til å få stor betydning for det norske forsvaret i form av trusselbilder og krigsforberedelser i etterkrigstiden og videre inn i den kalde krigen. Erfaringene fra det tyske angrepet mot Norge, ga spesielt utslag gjennom norske beslutningstakers frykt for et plutselig og uvarslet overfall,

6. Håkenstad, «Den norske mobiliseringshæren»: 16 og 41.

7. Åke F. Jensen, *Kavaleriet i Norge 1200–1994 - Utvikling og innsats gjennom 800 år* (Oslo: Elanders Forlag, 1995).

8. Kavaleriinspektøren, *Kavaleriet etter Annen verdenskrig: En kort oversikt* (Oslo: Kavaleriinspektøren, 1994).

9. Johan Haugen, *Søndenfeldske dragonregiment 1987–2002* (Oslo: Hærstaben, 2004).

10. Petter Marki, Stein Auestad og Rolf Ivesdal, *Rogaland Infanteriregiment Nr. 8, 1628–1995; Fra Fahnlein til IR Åtta* (Oslo: Elanders Publishing AS, 2001).

11. Olav Riste, «Isolasjon og stormaktsgarantier. Norsk tryggingpolitikk 1905–1990», *Forsvarsstudier* nr. 3 (1991): 7f.

hvilket betegnes som et «kuppet angrep». Ettersom et kuppet angrep kunne komme med minimale forvarsler, krevde dette beredskap og reaksjonsevne fra det norske forsvaret.¹² I *Norsk forsvarshistorie* påpeker Kjetil Skogrand at et angrep som tok sikte på å uskadeliggjøre landets styresmakter og lamme hele landet allerede i åpningsfasen av en storkrig, vakte stor bekymring blant norske beslutningstakere. For å oppnå en slik virkning, ble det antatt at et angrep ville bli satt inn mot en rekke ulike mål over hele landet samtidig. Akkurat som tyskerne hadde gjort i 1940, da de angrep de viktigste byene og militærpunktene langs norskekysten. Med dette kom lærdommer fra våren 1940 til å bidra til en bred enighet om at den militære etterkrigsstrukturen måtte være landsdekkende.¹³ Det var samtidig hevet over tvil at det norske forsvaret ikke ville holde ut i kamp mot en angriper særlig lenge uten hjelp utenfra. Olav Rise påpeker at det allerede i *Stortingsmelding nr. 32 (1945–46)* ble slått fast at det norske forsvaret bare var i stand til å drive oppholdende strid i et begrenset tidsrom, og at Norge derfor måtte basere seg på hjelp utenfra «av dem som måtte bli våre allierte».¹⁴ Ut fra denne konteksten, ville skrekksenarioet for forsvaret av Norge være et fiendtlig angrep som lyktes i å etablere brohoder med utgangspunkt i landets flyplasser. Foruten å vanskeliggjøre mottak av utenlandske forsterkninger, ville en fiendtlig erobring av flyplassene gi en angriper mulighet til hastige forsterkninger og dermed et godt utgangspunkt for å fortsette sitt angrep videre inn i Norge.¹⁵ Dette ville føre til at et videre forsvar av Norge i beste fall ville bli meget vanskelig, om ikke umulig.

Et kuppet angrep var dog ikke det eneste trussel-scenarioet det norske forsvaret måtte forberede seg på. Under den kalde krigen var de norske trusselvurderingene dominert av to mulige angrepsformer: et kuppet angrep eller full invasjon. Disse to scenarioene stilte vidt ulike krav til Forsvaret. Mens et kuppet angrep stilte store krav til reaksjonsevne og beredskap, ville en større invasjon med all sannsynlighet innebære noe varselingstid, samtidig som det krevde volum og utholdenhet av forsvarsstyrken. I *Stortingsproposisjon nr. 2 (1953) Forsvarets organisasjon*, blir sistnevnte scenario ansett som det aller farligste.¹⁶

Viktigheten av landets flyplasser førte likevel til at forsvaret av dem var et sentralt problem når nye planer for forsvaret av Norge skulle utarbeides like etter andre verdenskrig.¹⁷ Med denne erkjennelsen ble det fra siste halvdel av 1940-årene satt i gang en styrking av det stående landforsvaret i områdene rundt landets viktigste flyplasser. I første omgang dreide dette seg om Sola, Gardermoen og Værnes. Disse flyplassene fikk førsteprioritet, ettersom Gardermoen dekket hovedstaden, sentraladministrasjonen og tyngden av landets befolkning og Sola ble oppfattet som en naturlig innfallsport for eventuell militærhjelp vestfra. Værnes ble utpekt som transitthavn for transport av mannskaper og materiell mellom Sør- og Nord-Norge ved en eventuell konflikt.¹⁸ For å forsvare flyplassene i et kuppet angrep, var det behov for en avdeling på stående beredskap med utholdenhet til å bekjempe

12. Håkenstad, «Den norske mobiliseringshæren»: 29.

13. Kjetil Skogrand, *Norsk forsvarshistorie, bd. 4: Alliert i krig og fred*, (Bergen: Eide forlag, 2004): 33.

14. Riste, «Isolasjon og stormaktsgarantier», 15, 17 og 47.

15. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 676 og Gullow Gjeseth, *Landforsvarets krigsplaner under den kalde krigen*, (Oslo: Fagbokforlaget, 2011): 50, 53 og 63f.

16. Håkenstad, «Den norske mobiliseringshæren»: 29f.

17. Gjeseth, *Landforsvaret*, 50 og 126.

18. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 676f.

en fiendtlig angriper på egenhånd, fram til øvrige militærstyrker i området ble mobilisert og kampklare. For å unngå at store styrker ble stående på skarp beredskap, med de forsvarskostnadene dette ville medføre, ble det konstatert at forsvaret av et så vidstrakt område som en flyplass, ville kreve en rask, mobil og slagkraftig styrke som ga mye forsvarsevne ut fra forholdsvis små ressurser.¹⁹ Et begrenset antall stridsvogner kunne ha relativt stor effekt for beskyttelsen av en flyplass.²⁰ Som et resultat av disse vurderingene, ble de norske flyplasstroppene etablert, den første tiden offisielt kjent som Hærens lette tropper.

Parallelt med at politikere og tjenestemenn diskuterte forsvarspolitiske problemstillinger og ressursfordeling her hjemme, ble det gradvis klarere at krigsalliansen mellom øst og vest var i ferd med å slå sprekker. Alliansen mellom Sovjetunionen og de vestlige allierte fra krigens dager var utelukkende tuftet på kampen mot en felles fiende. Med seieren over Nazi-Tyskland, transformerte krigsalliansen seg raskt til to motstridende maktblokker som i stadig større grad sto i et motsetningsforhold. En rekke begivenheter i første halvdel av 1948 bidro til å skape inntrykk av økende internasjonal spenning. I februar grep kommunistene makta i Tsjekkoslovakia under kuppaktige omstendigheter. Like etter ble det kjent at Sovjetunionen ønsket en militærpakt med Finland. Samtidig ble Berlin-spørsmålet mer tilspisset, og ved inngangen til sommeren gikk Sovjetunionen til blokade av byen. I sammenheng med de tiltakende spenningene, ble det viktig å stable flyplasstroppene på beina så raskt som mulig. Som et øyeblikkelig tiltak, ble det besluttet at stridsvogner etterlatt av tyskerne og amerikanerne etter krigen, skulle istandsettes og innrulleres i Forsvaret, deriblant flyplasstroppene. Med dette så den første flyplasstroppen i form av Stridsvogntropp 2 DR1 dagens lys på Sola i starten av oktober 1948. Allerede 4. november samme år var avdelingen operativ på skarp beredskap.²¹

FLYPLASSTROPPE PÅ SOLA

De nyetablerte flyplasstroppene ble underlagt den lokale flyplassjefens myndighet, men var administrativt underlagt de tre dragonregimentene som historisk sett hadde utgjort Forsvarets kavaleritropper. Ved opprettelsen av flyplasstroppene, var kavaleriet organisert i Akershus dragonregiment nr. 1, Oppland dragonregiment nr. 2 og Trøndelag dragonregiment nr. 3. Til daglig gikk avdelingene under den forkortede betegnelsen DR1, DR2 og DR3. Ved opprettelsen av flyplasstroppene, skulle de ulike troppene settes opp av det dragonregimentet som hadde den enkelte flyplass innenfor sitt geografiske ansvarsområde. Med dette fikk flyplasstroppen på Sola DR1 med hovedkvarter i Hamar som sin overordnede kommandoenhet.

Gjennom sine første år besto flyplasstroppen på Sola av fire eks-tyske stridsvogner av typen Panzer III. Utover dette fikk avdelingen etter hvert én eks-tysk stormkanon av typen Stug III som reservevogn. Avdelingen hadde tre støttekjøretøyer i form av én motorsykkel, én Willys Jeep, og én Fordson $\frac{3}{4}$ tonn lastebil.²² Til å bemanne disse kjøretøyene, hadde

19. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 676 og Gjeseth, *Landforsvaret*, 126.

20. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 676.

21. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 680.

22. *Forsikring av militære motorkjøretøy for 1950*, 19. desember 1949, DR1, kopibok 26, L1195, Riksarkivet og *Utgifter til bensin og olje i budsjettet 1950/51*, 29. august 1950, DR1, kopibok 32, L1137, Riksarkivet.

avdelingen et tjuetalls soldater og befal under ledelse av løytnant Cato Berge.²³ Berge hadde bakgrunn fra fallskjermkompaniet og stridsvognkurs fra amerikanske «Constabulary Tank Training Center» i Vilseck, Tyskland. Flyplasstroppen var forlagt på området som under krigen hadde utgjort den tyske støtteflyplassen på Forus, omkring fem kilometer øst for Sola flystasjon. Her var soldatene forlagt i en eks-tysk vaktbrakke fra andre verdenskrig. Mannskapsforlegningen huset også avdelingens kontorlokale. Flyplasstroppens kjøretøy befant seg i en garasje som inkluderte et lite verksted, kun hundre meter unna mannskapsforlegningen. Avdelingens befal var forlagt i en kaserne omkring 500 meter fra mannskapsforlegningen. Som mannskapskasernen, utgjorde befalets forlegning en dobbeltrolle da den også ble benyttet som befalsmesse. Utover dette, hadde avdelingen en egen ammunisjonsbunker i nærområdet.²⁴

Ved overgangen til 1950-årene ble flyplasstroppens tyskproduserte stridsvogner byttet ut med amerikanske M24 Chaffee. Parallelt med innføringen av de amerikanske vognene, ble forsvaret rundt flyplassene styrket ved opprettelsen av mobiliseringslagrede stridsvogneskadroner. For å finne bakgrunnen til den store utvidelsen av stridsvognavdelingene i tilknytning til flyplassene, må vi vende blikket mot de rådende forhold i Europa ved overgangen til 1950-årene.

NATO OG VÅPENHJELPEN

4. april 1949 ble den vestlige maktblokken formelt konsolidert gjennom opprettelsen av NATO. Like etterpå ble den amerikanske våpenhjelpavtalen undertegnet. Med dette hadde USA forpliktet seg til å støtte Vest-Europa både direkte og indirekte i kampen mot Sovjetunionen. Gjennom det amerikanske våpenhjelpprogrammet og NATOs infrastrukturprogram, fikk det norske forsvaret store mengder militærmateriell det neste halvannet tiåret. I tillegg til den enorme støtten fra USA, økte også de norske forsvarsbevilgningene kraftig i 1950-årene.²⁵ Toppunktet var budsjettåret 1952–53. Da utgjorde forsvarsbudsjettet en tredjedel av statsbudsjettet og 4,7 % av totalt bruttonasjonalprodukt.²⁶ Om et uprovosert sovjetisk angrep mot Norge og Vest-Europa virkelig var en reell og sannsynlig fare under den kalde krigen, er en problemstilling vi lar ligge ubesvart. En slik analyse vil sprengte artikkelens rammer. Det samme gjelder en analyse av bakgrunnen for den kalde krigen. Her nøyer vi oss med å slå fast at det fra ledende hold i det norske forsvaret, så vel som i øvrige vestlige land og USA, forholdsvis suksessrikt ble vist til krigsfaren med Sovjetunionen for å styrke egne krav om økte bevilgninger til Forsvaret. Med dette ble det første tiåret etter andre verdenskrig en ekspansjonsperiode utenom det vanlige for Forsvaret. Ettersom vi i etterpåklokskapens lys ser at ekspansjonen fant sted uten at de norske militærstyrkene opplevde kamphandlinger og ble testet i en virkelig krigssituasjon, kan man på mange

23. *Styrkeliste for november 1949*, 2. desember 1949, DR1, kopibok 26, L1143, Riksarkivet.

24. *Leir for HLT/Sola – Gimra leir*, 3. desember 1949, DR1, kopibok 26, L1162, Riksarkivet. *Inspeksjon av Sola 28.-29. juli 1950*, 18. september 1950, DR2, kopibok 32, L1237, Riksarkivet.

25. Håvard Klevberg, «Request Tango» 333 Skvadron på ubåtjakt – maritime luftoperasjoner i norsk sikkerhetspolitikk, (Oslo: Universitetsforlaget, 2012): 131; Sverre Mo og Ole Bjørn Sælensminde, *Norske Militærfly, Norske militærfly 1912–2013*, (Oslo: Bodoni, 2013): 184 og Geir Atle Ermland, Stein Bjørlo, Knut Einar Eriksen og Arnfinn Molland, *Forsvaret, fra Leidang til totalforsvar* (Oslo: Gyldendal undervisning i samarbeid med Forsvaret, 1999): 144.

26. Skogrand, *Alliert i krig og fred*, 243.

måter betrakte tiden etter andre verdenskrig som en gullalder for Forsvaret. Naturlig nok var den store ekspansjonen av Forsvaret noe som også ga positive ringvirkninger for flyplasstroppen på Sola, dog ikke uten ulemper.

EN NY EPOKE FOR FLYPLASSTROPPE

Gjennom den amerikanske våpenhjelpen, fikk det norske forsvaret kostnadsfritt levert blant annet 300 jagerfly, 8000 kjøretøy, 800 skyts og 100 000 tonn ammunisjon fra USA fra starten av 1950-årene fram til midten av 1960-årene.²⁷ Blant de mottatte kjøretøyene var 124 M24 Chaffee-stridsvogner levert fram til 1955.²⁸ Sammen med 17 M24 Chaffee, som var etterlatt av de amerikanske styrkene i Norge i 1945, kom disse vognene til å danne rygg-raden i det norske stridsvognvåpenet fram til midten av 1960-årene.



På forsvarsstevnet på Kjevik i 1950 stilte hæren blant annet opp med M24 Chaffee.

Foto: Hans Thostensen, Stavanger Byarkiv.

M24 Chaffee var opprinnelig utviklet under andre verdenskrig og ble først tatt i bruk på tampen av 1944. Med sine drøye 18 tonn, var den 5,9 meter lange vogn med en bredde på 2,8 meter for lettvekter blant stridsvogner å regne. I etterkant av andre verdenskrig, ble M24 Chaffee brukt i kamp av blant andre amerikanske styrker under Koreakrigen og franske tropper i Algerie og Indokina i 1950-årene. Utover dette, ble stridsvogna benyttet av en rekke nasjoner i etterkrigstiden, hvorav Norge mest sannsynlig var det siste landet som utfaset typen i starten av 1990-årene i form av den norskmodifiserte utgaven NM116.

27. Gullow Gjeseth, «Den amerikanske våpenhjelpen; Modernisering eller konservering? 1950–1968», *Oslo Files, On Defence and Security*, Nr. 2 (2014): 6.

28. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 693.

Med tilføringen av de amerikanske M24-vognene, tok en ny epoke til for flyplasstroppen på Sola. Sensommeren 1950 startet avdelingen programmet som skulle omskolere troppen fra de eks-tyske til de amerikanske stridsvognene.²⁹ Utpå senhøsten var omsider de amerikanske vognene på plass ved avdelingen, etter at de hadde blitt fraktet til Stavanger havn med båt og deretter kjørt det siste stykket til flyplasstroppens garasje på Forus for egen maskin.³⁰

Under konverteringen til de nye vognene ble det vektlagt at avdelingens beredskap ikke ble svekket. Som vi har sett, hadde spenningen mellom de to supermaktene nådd nye høyder ved overgangen til 1950-årene. Den kalde krigen var inne i en av sine kjøligere perioder. Dette, sammen med overgangen til amerikanske vogner, var sannsynligvis bakgrunnen for at soldatkontingenten ved flyplasstroppen på Sola var ekstra stor sensommeren og høsten 1950. I kontrast til normalkontingenten, som lå på omkring 20 soldater gjennom hele avdelingens eksistens, var denne kontingenten på 33 soldater.³¹ Med utbruddet av Koreakrigen i juni, nådde spenningen nye høyder. Situasjonen ble ytterligere forverret fra slutten av oktober, da kinesiske styrker gjennomførte et overraskelsesangrep på de USA-ledede FN-styrkene som nærmet seg grenseområdet mellom Nord-Korea og Kina. Det kinesiske motangrepet tok den USA-ledede FN-styrken på senga og førte til en hastig og kaotisk retrett i sørlig retning. Den endrede situasjonen i Korea sammenfalt med det planlagte kontingentbyttet for flyplasstroppen første uken i desember. Framfor å dimettere den avtroppende kontingenten, ble den gamle kontingenten beholdt på beredskapstjeneste ved avdelingen fram til situasjonen ble noe mer avklart ved inngangen til februar 1951. Mellom desember og januar 1950/51 sto flyplasstroppen dermed på beredskap med nærmere 50 soldater og åtte stridsvogner. Med andre ord, dobbel oppsetning. I januar ble situasjonen i Korea noe mer avklart. Faren for at FN-styrken skulle bryte sammen, var over. Dette førte til at den avtroppende kontingenten ved flyplasstroppen omsider kunne bli dimettert.³² På dette tidspunktet var flyplasstroppen på Sola ferdig konvertert og fullt operativ med sine amerikanske stridsvogner. De eks-tyske stridsvognene ble likevel beholdt på lager ved flyplasstroppen fram til slutten av 1950-årene, ettersom de ved en eventuell mobilisering skulle benyttes av avdelingen.³³

Den store tilførselen av flymaterieell via den amerikanske våpenhjelpen, førte til en enorm styrkeoppbygging innen Luftforsvaret, spesielt i 1950-årene. Fram til midten av 1950-årene, var det kun Gardermoen og Sola som hadde kapasitet til å understøtte de nye jetjagerne. Da Luftforsvaret mottok 206 F-84 jagerfly mellom 1951 og 1954, ble disse jevnt fordelt på de to flybasene.³⁴ 1954/55 symboliserer med dette Sola flystasjons toppår hva angår aktivitet. Gjennom disse årene hadde 2000 mann flystasjonen som arbeidsplass, og basen var permanent hjem for en styrke på omkring 100 militærfly.³⁵ Den usedvanlig raske

29. Forslag til program for stridsvogntroppen på Sola og Fornebu i tiden 9.7.–9.12.50, 13. juli 1950, DR1, kopibok 31, L866, Riksarkivet.

30. Samtale med soldat i flyplasstroppen i 1951, 24. september 2014.

31. Gjennomgang av regimentets månedlige styrkelister 1949–1959, DR1, Riksarkivet.

32. Gjennomgang av regimentets månedlige styrkelister høsten/vinteren 1950/51 DR1, Riksarkivet og *Overføring fra x/tyske til amerikanske stridsvogner*, 3. februar 1951, DR1, kopibok 35, L165, Riksarkivet.

33. *Overføring fra x/tyske til amerikanske stridsvogner*, 3. februar 1951, DR1, kopibok 35, L165, Riksarkivet.

34. Mo, *Norske militærfly*, 186f.

35. Per Skørstad, *Sola 1930–2000, bd.1: Hverdagsliv, Krigen 1940–1945, Forsvaret*, (Norge: Eget forlag, 2002): 178f.

oppbyggingen av store jagerflystyrker på flybasen, førte naturlig nok til sprengt kapasitet på områdets militære infrastruktur. Dette gikk ofte utover flyplasstroppen, som til stadighet måtte bytte forlegningsområde. Rett som det var, ble avstandene store mellom mannskapsforlegning, kjøretøygarasje og messe. Dette førte ofte til at en stor del av dagen ble brukt til transport fram og tilbake mellom avdelingens ulike tilholdssteder. Avdelingen måtte dessuten ofte ta til takke med dårlig bygningsmasse. I 1953 ble situasjonen krast omtalt i et skriv fra assisterende regimentsjef i Hamar til Distriktskommando Sør:

[...] det [er] utallige ganger muntlig klaget på forlegningens plassering i forhold til spisesal og bedt om en bedre forlegning, bedre inventar etc. Det er en kjent sak at stridsvogntroppen/Sola har vært og er fortsatt litt av en kasteklut for Luftkommandoen hva angår forlegning og garasjer.³⁶

Situasjonen var tidvis så ille at avdelingens stridsvogner måtte stå utendørs gjennom lengre perioder. Foruten å skape utfordringer for stridsvognmannskapene i utføringen av deres daglige rutiner, fikk situasjonen også politiske konsekvenser, helt opp til forsvarsministerens kontor.³⁷ Problematikken om mangelfull håndtering av det amerikanskgitte utstyret, hadde vært en gjenganger siden initieringen av Våpenhjelpen. Høsten 1951 rettet amerikanerne krass kritikk mot måten det amerikanskgitte utstyret ble tatt imot på. Amerikanerne gikk så langt som å true med å utsette avtalte materiell-leveranser såfremt nordmennene ikke tok kritikken alvorlig. Fra norsk side førte dette til misnøye blant ledende politikere, som mislikte de amerikanske kravene og deres påfølgende trusler. I *Norsk forsvarshistorie* understreker Kjetil Skogrand at forsvarsminister Jens Christian Hauge reagerte sterkt på det amerikanske presset.³⁸

Presset ser dog ikke ut til å ha hatt noen innvirkning på situasjonen for flyplasstroppen på Sola. Først fra siste halvdel av 1950-årene ble det en forbedret situasjon, da flere av jagerflyskvadronene med base på Sola ble flyttet til nyutbygde flystasjoner. Mens situasjonen etter regimentsjefens besøk i 1955 ble beskrevet som uendret når det kom til ovennevnte problem,³⁹ ble det etter inspeksjonen i desember 1957 rapportert at «Flyplasstroppens forlegning, garasjer, kontor og lager er nu meget bra.»⁴⁰

Utover problematiske forlegningsforhold, slet flyplasstroppen også med dårlig tilgang til skytefelt gjennom første halvdel av 1950-årene. Like etter etableringen av avdelingen, benyttet flyplasstroppen seg av Luftforsvarets skytefelt på Revtingen i Klepp kommune på Jæren. Utover første halvdel av 1950-årene, ble det stadig vanskeligere for flyplasstroppens stridsvogner å få tillatelse til å benytte seg av dette skytefeltet, ettersom Luftforsvarets leiekontrakt med grunneierne i området spesifiserte at området ikke kunne brukes av andre enn flystyrker uten grunneiernes godkjennelse.⁴¹ Etter en del sinne i regimentstaben og flyplasstroppens ledelse, kom avdelingen til en tilfredsstillende løsning. Et skytefelt i Høleheia, i grenseområdet mellom Sandnes og Gjesdal kommune, ble

36. *Disponering av stridsvogntropper til flyplasser*, 19. september 1953, DR1, kopibok 48, L1709, Riksarkivet.

37. *Flytting fra garasje m.v. ved HLT/Sola*, 30. mai 1953, DR1, kopibok 47, L939, Riksarkivet.

38. Skogrand, *Alliert i krig og fred*, 216.

39. *Rapport om inspeksjon ved stridsvogntroppen Sola*, 11. august 1955, DR1, kopibok 1, L1689, Riksarkivet.

40. *Inspeksjon ved Stridsvogntropp 2/DR1 den 16 des. 1957*, 20. desember 1957, DR1, kopibok 71, Riksarkivet.

41. *Ad. Skarpskytningsfelt for DR1's stridsvognavdeling på Sola*, 6. april 1954, DR1, kopibok 53, L1030, Riksarkivet.

etablert. Fra siste halvdel av 1950-årene fram til M24-vognene ble byttet ut med M48 Patton, forble Høleheia avdelingens skytefelt for tunge våpen. For å komme fram til skytefeltet, kjørte stridsvognene de drøye 30 kilometerne fra sitt garasjejanlegg til skytefeltet for egen maskin.⁴²

ETABLERINGEN AV STRIDSVOGNESKADRON 3/DR1

Den store tilførselen av amerikansk militærmateriell gjennom våpenhjelpprogrammet, førte til at Hærens stridsvognstyrker vokste raskt. Et stort antall vogner ble avsatt i mobiliseringslagrede eskadroner i områdene der flyplasstroppene allerede var stasjonert. Bakgrunnen for dette, var at en stridsvogntrupp i teorien ikke skulle kjempe på egenhånd. I en krigssituasjon skulle tre stridsvognτροpper, hver med fire stridsvogner, kjempe samlet som en eskadron. Med dette var eskadronene den primære kampenheten i det norske stridsvognvåpenet. Flyplasstroppenes hovedoppgave var derfor å føre en oppholdende strid mot en angriper ved et kuppangrep, inntil de to øvrige troppene i områdets eskadron var mobilisert og kampklare. I etterkant av dette, skulle flyplasstroppens fire stridsvogner fortsette en oppholdende kamp mot en angriper som en ordinær tropp i eskadronen, lenge nok til at allierte forsterkningsstyrker kunne komme forsvaret av Norge til unnsetning. På denne måten ble flyplasstroppene en kadertrupp på operativ beredskap innenfor de mobiliseringslagrede eskadronene. At flyplasstroppene gikk under navnet kaderavdelinger, innebar at de skulle være selvforsynte strids-elementer som skulle drive strid på egenhånd fram til hele stridsvogneskadronen var blitt mobilisert.⁴³

Opprettelsen av stridsvogneskadronen i tilknytning flypasstroppen på Sola tok til allerede i 1951. Ved opprettelsen av Stridsvogneskadron 3/DR1, var forholdene ennå ikke lagt til rette for en ny stridsvognavdeling i området. Med dette måtte eskadronenes kjøretøy stå lagret utendørs på Forus fram til en permanent lagerplass var utbygd. Det tok ikke lang tid før en tilfredsstillende ordning var på plass på marinebasen KNM Harald Hårfagre, også kjent som Madlaleiren. Her ble det oppført to telthus på henholdsvis 600 m² og 1000 m² for avdelingens materiell.⁴⁴ Utover telthusene, ble det bygd et ammunisjonslager for eskadronen noen hundre meter unna i et skogholt ved Store Stokkavann.⁴⁵

Innen 1955 hadde Stridsvogneskadron 3/Dr1, ofte omtalt som Sola-eskadronen eller Stridsvogneskadron Sola, oppnådd full kjøretøyoppsetning. Utover sine elleve M24-stridsvogner, hadde eskadronen en rekke støttekjøretøyer som gjorde avdelingen selvhjulpet for en begrenset periode: fire Willys Jeep, tre Dodge 3/4, fem Chevrolet 3 tonn, to Ford 3 tonn, fire motorsykler og ti GMC-lastebiler. Utover nevnte kjøretøy, hadde avdelingen et halvt dusin tilhengere samt de til daglig operative kjøretøyene til flyplasstroppen som skulle inngå i eskadronen, når den var mobilisert.⁴⁶ For å bemanne eskadronens omkring 40 kjøretøy og besørge støttfunksjonene, besto eskadronen fullt oppsatt av 25 befal og 152

42. *Inspeksjon ved Stridsvogntrupp 2/DR1*, 6. november 1959, DR1, kopibok 77, Riksarkivet.

43. Intervju med befal i flyplasstroppen 1962/63, 18. februar 2014.

44. *Garasje for stridsvognesk./Sola. Tilleggbevilgning*, 8. mai 1952, DR1, kopibok 41, L787, Riksarkivet.

45. *Søknad om leie av grunn til ammunisjonshus ved Stokkavann*, 14. juli 1953, DR1, kopibok 47, L1199, Riksarkivet.

46. *Repetisjonsøvelser på Sørlandet 1955. Klassifiseringsskilt for motorkjøretøyer øvelse «Lisa»*, 31. august 1955, DR1, kopibok 1, L1837, Riksarkivet.

menige.⁴⁷ Dette var hovedsakelig personell som hadde gjennomført førstegangstjeneste ved flyplasstroppen. Ettersom et av de viktigste kjernepunktene i den norske mobiliseringshæren var en rask mobiliseringsberedskap, var det viktig at personellet til de ulike avdelingene hadde så kort reaksjonstid som mulig. Allerede i 1949 gikk det derfor ut ordre fra regimentstaben i Hamar om at flyplasstroppen på Sola og Gardermoen, så langt det lot seg gjøre, skulle settes opp med ungdommer fra lokalområdet.⁴⁸

STRIDSVOGNESKADRONEN I FELT

Ettersom en hurtig mobilisering var avgjørende for at mobiliseringsstyrken skulle kunne veie opp for mangelen på stående styrker i fredstid, var mobiliseringen av stridsvogneskadronen på Sola ansvaret til flyplasstroppens sjef som var i aktiv tjeneste. Ved en mobiliseringsordre, skulle han umiddelbart gå over som nestkommanderende for stridsvogneskadronen. Mens han klargjorde eskadronen, ble eskadronsjefen sendt fra Østlandet for å ta kommandoen over den fullt oppsatte stridsvogneskadronen ved sin ankomst. Kommandoen over flyplasstroppen ble i den forbindelse overført til et lokalboende mobiliseringsbefal med tidligere tjenesteerfaring som vognkommandør og etterutdannelse som troppssjef. Mobiliseringsbefalet som skulle ta kommandoen over flyplasstroppen, var blant de første som skulle mobiliseres. Hans mobiliseringsordre skulle komme via en kodet melding i radioen. Kodeordet var tegn på at han skulle mobilisere med umiddelbar virking. Befal fra flyplasstroppen understreker at en effektiv mobilisering var noe de langt fra tok lett på. På høyden av den kalde krigen virket krigsskyene så overhengende at tanken på en mobilisering nærmest var en del av hverdagen. Gang på gang gikk de i tankene gjennom en eventuell mobilisering. Hvordan skulle de komme kjapt til avdelingen om de var på jobb, om de var på besøk hos familien, om bilen streika osv.⁴⁹

Om mobiliseringsordren kom som følge av et overraskelsesangrep, skulle flyplasstroppens fire stridsvogner umiddelbart engasjere en fiendtlig invasjonstyrke mens områdets mobiliseringslagrede stridsvogner ble gjort kampklare. Ved mobiliseringsordre, skulle flyplasstroppens stridsvogner så raskt det lot seg gjøre sette kurs mot avdelingens ammunisjonslagre i Vølstadskogen, like sørvest for gravplassen på Soma. I dette området var det oppført flere små ammunisjonslagre. Her skulle stridsvognmannskapene fylle stridsvognene med granater til bruk i hovedkanonen og prosjektiler til vognenes mitraljøser. Når de fire vognene var fullastet med ammunisjon, skulle de rykke fram til sine beredskapsstillinger. Flyplasstroppens beredskapsstillinger var strategisk plassert noen hundre meter nordvest for Somaleiren. Fra sine støpte plattformer, hadde stridsvognene observasjons- og skytefelt over hele flyplassområdet. Herfra skulle de avvente videre ordre.⁵⁰

Tilsvarende planarbeid og organisering for å korte ned mobiliseringstiden, hadde pågått i landet som helhet siden starten av 1950-årene. I hele landet ble det lagt stor vekt på desen-

47. *Repetisjonsøvingene høsten 1955. Fordeling av skytebaner i Rogaland regimentsdistrikt*, 16. august 1955, DR1, kopibok 1, L1705, Riksarkivet.

48. *Uttak av mannskaper til avløsning ca. 1/2 50 ved HLT/Sola, HLT/Værnes o.s.v.*, 11. november 1949, DR1, kopibok 26, L1061, Riksarkivet.

49. Intervju med befall i flyplasstroppen 1962/63, 18. februar 2014.

50. Intervju med befall i flyplasstroppen 1962/63, 18. februar 2014.

tralisering og lokal rekruttering, slik at vernepliktig personell skulle ha kort reisevei til sine respektive avdelinger. På lokalt plan ble det gjort et omfattende arbeid ved avdelingene for å minske tidsbruken under mobilisering. For å bekjentgjøre mobilisering så effektivt som mulig, skulle alle virkemidler tas i bruk. Post, kringkasting, telefon, kirkeklokker og sivilforsvarssirener, var alle planlagt brukt for å varsle om mobilisering.⁵¹ For at mobiliseringshæren skulle være effektiv, var det dessuten viktig at utstyret og mannskapene ble testet med jevne mellomrom. I henhold til øvelsesplanen, skulle stridsvogneskadronen gjennomføre repetisjonsøvelser hvert fjerde år.⁵²

Den første mobiliseringen av mannskaper ved Stridsvogneskadron 3/DR1, fant sted allerede året etter etableringen av eskadronen. Repetisjonsøvelsen ble avholdt mellom september og november og ble avsluttet med en feltøvelse i Vestfold-området mellom 26. oktober og 5. november.⁵³ Med sine fire brigader, var «Øvelse Høst» den største militærøvelsen på norsk jord uten innslag av utenlandske styrker under den kalde krigen.⁵⁴ Tre av brigadene utgjorde nordpartiet, som skulle forsvare og holde området i møte med det angripende sørpartiet som besto av én brigade, hvorpå Sola-eskadronen utgjorde brigadens stridsvogneskadron.⁵⁵

Fire år senere ble Sola-eskadronene mobilisert for andre gang. 6. oktober 1955 møtte omkring 120 dragoner ved eskadronenes mobiliseringslager på Madla. Påfølgende dag ble de supplert av 30 menige dragoner fra Stridsvogneskadron 2/DR1 fra Østlandet.⁵⁶ I kontrast til «Øvelse Høst», ble repetisjonsøvelsen hovedsakelig gjennomført i Rogaland. Dette var den første øvelsen der de mobiliseringslagrede stridsvognene og kjøretøyene på Madla ble tatt i bruk. Etter et par dager med innrullering og utstyrssjekk på Madla, forflyttet eskadronen seg til sitt øvingsområde i Oltedal i Gjesdal kommune. Etter et par uker i Oltedals-området, ble repetisjonsøvelsen avsluttet med deltakelse på feltøvelsen «Øvelse Lista».

«Øvelse Lista» var en større feltøvelse i Farsund kommune i Vest-Agder mellom 25. og 29. oktober. Med på øvelsen var 8000–9000 soldater og omkring 1500 kjøretøy, inkludert Stridsvogneskadron 3/DR1. Som på forrige øvelse, var stridsvognene fra Jæren plukket ut til å spille fienden. Denne gangen skulle de angripe forsvarsstyrken som befant seg i området gjennom en maritim landgangsoperasjon. Den 24. oktober ble stridsvognene transportert fra Sandnes til Snartemo med tog. Derfra kjørte vognene for egen maskin de siste milene til Agnfest havn innerst i Rossfjord. Her ble stridsvognene tatt om bord i to britiske landgangsfartøy. Den øvrige invasjonstyrken ble tatt om bord i 25–30 skøyter og fraktestøtøyer som hadde ankommet det samme området.⁵⁷

Tidlig neste morgen gjennomførte «angrepsstyrken» en landgang i Lundevågen. Senere på dagen nådde øvelsen sitt klimaks idet de invaderende troppene gjennomførte et simulert atomangrep mot Lyngdal. Etter fem dagers «kamp» i Lista-området, var øvelsen over.

51. Håkenstad, «Den norske mobiliseringshæren»: 44f.

52. Intervju med befal/mekaniker i flyplasstroppen/teknisk verksted på Soma 1951–1978, 13. november 2013.

53. En rekke dokumenter fra DR1, kopibok 42 og 43, Riksarkivet, fra tidsrommet august til november 1952.

54. Gjeseth, *Landforsvaret*, 138.

55. En rekke dokumenter fra DR1, kopibok 42 og 43, Riksarkivet, fra tidsrommet august til oktober 1955.

56. *Repetisjonsøvinger høsten 1955. Felttjenesteøvinger på Sørlandet. Oppropsliste for Stridsvognesk. 3. 3. september 1955*, DR1, kopibok 1, L1860, Riksarkivet.

57. Berge Borrevik og Harald Sem, «'A-bombe' smeller over Lyngdal-distriktet under Øvelse Lista den første kampdagen», *Stavanger Aftenblad*, 25.10.1955.

Med dette var «Øvelse Lista» den første militærøvelsen i Norge hvor det ble trent på et kjernefysisk angrep.⁵⁸

Begge disse øvelsene symboliserer på mange måter et speilbilde av taktikken man antok en sovjetisk angriper ville benytte ved et angrep mot Sør-Norge. Selv om skrekkscenarioet for Forsvarets overkommando i 1950- og 1960-årene var et kuppartet angrep, var det likevel en mer tradisjonell invasjon som ble sett på som den mest sannsynlige angrepsformen mot Norge og dermed den største faren. I et slikt scenario ville det norske forsvaret med all sannsynlighet få noe varslingstid i forkant av angrepet og dermed ha tid til å gjennomføre en mobilisering før krigshandlingene tok til. På den andre siden, ville et senere angrep gi fienden mulighet til å gjennomføre et mer omfattende angrep enn ved et kuppaktig overraskelsesangrep. I så måte var det sannsynlig at deres angrepsstyrke i en viss grad ville bestå av stridsvognavdelinger. At Stridsvogneskadron 3/DR1 var del av den «invaderende fiendestyrken» i «Øvelse Høst» og «Øvelse Lista», er uttrykk for dette. Et scenario hvor det norske forsvaret skulle beskytte det sørlige og sentrale Norge mot en sovjetisk invasjon i etterkant av at krigshandlinger allerede hadde brutt ut andre steder på det europeiske kontinentet, og dermed etter en mobilisering av det norske forsvaret.

Det var likevel usannsynlig at en sovjetisk angrepsstyrke mot Norge ville være bygd opp rundt store stridsvognformasjoner tilsvarende det man forventet å se i det sentrale Europa. Sovjetisk militærdoktrine sier at alt land 500 meter over havet eller høyere, er å betrakte som fjell. Det samme gjelder alt landskap som strekker seg mer enn 200 meter over en slette. De deler av Norge som ikke faller inn under denne definisjonen, vil være så små og spredd at landet i sin helhet mest sannsynlig ville blitt sett på som fjellandskap ved planleggingen av et eventuelt angrep.⁵⁹ I forhold til Sentral-Europas slettelandskap, ville Norge derfor by på små muligheter for en sovjetisk angriper til å føre en tradisjonell blitzkrig med store stridsvogntunge avdelinger. De store begrensningene som stridsvogner ville måtte operere med i fjellandskap, og med påfølgende sårbarhet overfor en fiendtlig forsvarer, gjør det sannsynlig å anta at en potensiell angriper ville brukt stridsvognstyrker til støtte for øvrige operasjoner framfor som hovedelement i en angrepsstyrke. Med andre ord speiler bruken av Stridsvogneskadron 3/DR1 i «Øvelse Høst» og «Øvelse Lista» det man forventet av en sovjetisk stridsvognstyrke i et konvensjonelt angrep mot Norge.

FLYPLASSTROPPEN VED OVERGANGEN TIL 1960-ÅRENE

Ved overgangen til 1960-årene var dagliglivet for flyplasstroppen på Sola stort sett identisk med situasjonen gjennom siste halvdel av 1950-årene. Før stasjonering ved flyplasstroppen, hadde samtlige dragoner vært gjennom både rekruttskole og spesialutdanning på Trandum leir like ved Gardermoen. Dragonene i flyplasstroppene hadde dermed allerede seks måneders tjeneste bak seg da de ble stasjonert på skarp beredskap ved landets flyplasstropper, som fremdeles var en viktig brikke i Forsvarets kuppberedskap. Som ved andre stående avdelinger, kom flyplasstroppens høye beredskap blant annet til uttrykk ved at kun halvparten av troppens mannskaper kunne få innvilget kvelds- og helgepermisjon samti-

58. Gjeseth, *Landforsvaret*, 111.

59. Kavaleriinspektøren, *Stridsvogneskadronen i felt, Hefte 1 Eskadronen*, (Oslo: Kavaleriinspektøren 1982), 9f.

dig. Dette var også gjeldende i forbindelse med julepermisjoner, da halve troppe til enhver tid skulle være klar til påmønstring innen 30 minutter om behovet oppsto. Det skulle dessuten alltid sove ett befal på kasernen til de menige. Øvrig befal hadde fastsatte påmønstringstider å forholde seg til.⁶⁰

Ettersom avdelingens beredskap førte til at store deler av dens personell var bundet til leiren, også på kveldstid og gjennom helgene, ble det rett som det var stelt i stand sosiale sammenkomster for avdelingens befal og soldater. Fordi det var litt drøyt, for ikke å si uhensiktsmessig, å benytte seg av den store befalsmessen til disse sammenkomstene grunnet avdelingens beskjedne mannskapsstyrke, foregikk avdelingens sosiale sammenkomster stort sett i deres garasje på Forus og det tilknyttede kontorområdet.⁶¹ Gjennom en lengre periode hadde flyplastroppen spesielt god hjelp og støtte til organiseringen av disse sammenkomstene via bevertningen fra kjøkkenet på flystasjonen. Om det var en taktisk manøver eller mer tilfeldig vites ikke, men en av de ansatte på kjøkkenet var beleilig nok blitt utnevnt til æresdragon, med de fordeler dette medførte for de virkelige dragonene.⁶² Perioden 1964/65 kunne også by på minnerike kveldsstunder for flyplastroppens dragoner. Dette året tjenestegjorde nemlig Tor Fagerland i avdelingen. Da Fagerland en kveld stemte i en sang, var det flere av avdelingens soldater og befal som sperret opp øynene og ikke minst ørene! Fram til da var det nok ukjent for mange, for ikke å si de fleste, at en av avdelingens menige var en operasanger utenom det vanlige.⁶³

Selv om avdelingens organisering for det meste forble uendret gjennom 1950- og 60-årene, er det verdt å merke seg en viktig forandring ved overgangen til 1960-årene. Som del av rasjonaliseringen av Forsvaret, ble Akershus Dragonregiment nr. 1 nedlagt. DR1s underavdelinger ble overført Oppland Dragonregiment nr. 2. I denne sammenhengen ble flyplastroppen på Sola omdøpt til Stridsvogntropp 1/DR2. Den mobiliseringslagrede eskadronen på Madla ble først omdøpt til Lett stridsvogneskadron 7/DR2, deretter til Oppklaringseskadron 7/DR2.

Gjennom størstedelen av 1960-årene forble flyplastroppens mannskaper forlagt på Sola flystasjon, og deres vogner sto fremdeles i hangaren på Forus. Kjøretøyoppsetningen hadde forblitt uendret siden innfasingen av de amerikanske stridsvognene, og avdelingens mannskaps sammensetning hadde fått strukturen som skulle forbli uendret fram til avdelingens nedleggelse i starten av 1980-årene. Avdelingen besto med dette, foruten et knapt tjuetalls menige og korporaler, av tre vognkommandører, en troppssjef som normalt var rittmester, en administrerende offiser som vanligvis var løytnant og tre stabssersjanter som var på fast ansettelse som bilmekaniker, radiomekaniker og våpensmed.⁶⁴

60. En rekke dokumenter, eksempelvis; *Permisjoner i jule- og nyttårshelgen 1955/56*, 26. oktober 1955, DR1, kopibok 3, L2356, Riksarkivet.

61. Intervju med befal i flyplastroppen 1964/65, 23. januar 2014.

62. Intervju med mekaniker i flyplastroppen/Soma tekniske verksted 1951–1987, 13. november 2013.

63. Intervju med befal i flyplastroppen 1962/63, 18. februar 2014. Etter førstegangstjenesten endte Tor Fagerland opp i Den Norske Opera, hvor han først var baryton og senere tenor. Han ledet siden Musikkteatret, Den Norske Operas Barne- og ungdomsscene. Fra 1995 var han formidlingsleder for Operaens satsing i skoleverket. «Tor Fagerland», i *Store Norske Leksikon*. URL: https://snl.no/Tor_Fagerland. [Lesedato 02.03.2017.]

64. *Beordring av befal til eskadronøving for stridsvogntroppene på flyplassene i tiden 4.5 til 23.7.55*, 6. april 1955, DR1, kopibok 59, L747, Riksarkivet samt senere dokument og intervju med befal/mekaniker i flyplastroppen/teknisk verksted på Soma 1951–1978, 13. november 1978.

Et velkjent fjes ved flyplasstroppen fra midten av 1950-årene fram til midten av 1960-årene, var Theodor Theodorsen. Han fikk sitt første møte med flyplasstroppen på Sola i september 1954, da han ankom troppen som løytnant og dens nye administrerende offiser. Ved mobilisering av de lagrede stridsvogneskadronene til DR1 og DR2, fungerte han som administrerende offiser for de samlede eskadronene. Han sto i jobben som flyplasstroppens administrerende offiser fram til han i november 1961 ble avdelingens troppssjef.⁶⁵ Av sitt medbefal i 1960-årene, blir Theodorsen karakterisert som en organisatorisk racer. Han blir dessuten beskrevet som en meget dyktig og godt likt leder. Theodorsen var flink til å pleie sosiale bånd, både blant dem han hadde rundt seg og blant personell oppover i systemet.⁶⁶ Dette underbygges med at han endte sin militære karriere som daglig leder i Befalsforbundet.

Dette er nok grunnen til at Flyplasstroppen under Theodorsens kommando var inne i en av sine mer aktive perioder. Han sørget for at uken var full av aktivitet for sine underordnede. Stridsvognene hadde fast kjøretur i lokalområdet på tirsdager, onsdager var det orienteringsløp, mens dragonene hadde fast dag på skytebanene for trening med håndvåpen på torsdagene. Ifølge troppens eget befal, førte den høye aktiviteten under Theodorsen til at avdelingens soldater var topp motivert. En vognkommandør minnes sitt tjenestear ved flyplasstroppen i midten av 1960-årene som et av sine beste år.⁶⁷

Theodorsen blir likevel ikke karakterisert som noen stridsvognsmann. Han var utdannet innen administrasjon og trivdes nok bedre på kontoret enn i stridsvogna. Da stridsvognene forlot garasjeanlegget for sine faste tirsdagsutflukter, var det derfor stort sett troppens eldste sersjant som ledet kjøreturene. Idet avdelingens stridsvogner forlot området, kunne man ofte høre Theodorsens velkjente stemme som sa: «Jeg går og setter meg ved telefonen» idet han spankulerte til sitt kontor. Dette var langt fra grunnløst. Etter at vognene hadde forlatt militært område, tok det sjelden lang tid før sivilbefolkningen begynte å ringe Forsvaret og rapportere om skader forårsaket av stridsvognene. Klagene ble raskt satt over til troppssjefens telefon.⁶⁸

Etter å ha forlatt Forus, kjørte vognene ofte langs Videlsvegen eller Kleppvegen og videre forbi Bore kirke. Ofte kjørte vognene ute i terrenget på linje med veiene der det lot seg gjøre. En odelsgutt på et av gårdsbrukene i nordenden av Kleppvegen, kan eksempelvis fortelle at han så stridsvogner for første gang i slutten av 1960-årene. De kom over et høydredrag på vestsiden av Kleppvegen og fortsatte nærmest skliende nedover den bratte skråningen med kurs mot veien. På ferden røsket de med seg steingarder og lagde store spor på marka. Stridsvognenes opptreden gjorde et enormt inntrykk på den unge odelsgutten. Han forteller at dette nok var en av grunnene til at han endte opp med å avtjene førstegangstjenesten som stridsvognmekaniker på Bardufoss.⁶⁹

Dette var langt fra det eneste tilfellet hvor Jærens ellers så standhaftige steingarder måtte gi etter for stridsvognenes belter og pansere. Rett som det var, kom en og annen steingard

65. *Rittmester B (Y) Theodor Theodorsen strvtr 1/DR 2 søker opptak ved normalkurs II 2/65*, 30. august 1965, DR2, kopibok 92, L2382, Riksarkivet.

66. Intervju med befal i flyplasstroppen 1962/63, 18. februar 2014 og intervju med befal i flyplasstroppen 1964/65, 23. januar 2014.

67. Intervju med befal i flyplasstroppen 1964/65, 23. januar 2014.

68. Intervju med befal i flyplasstroppen 1964/65, 23. januar 2014.

69. Intervju med vernepliktig stridsvognmekaniker, 29. januar 2014.

i stridsvognenes vei når de var på sine kjøreturer. Det var likevel ikke alltid at endelig seier gikk til dragonene og deres stridsvogner. I etterkant av at flyplasztroppen hadde valset ned en steingard ikke langt unna Orre idrettspark i midten av 1960-årene, måtte dragonene påfølgende dag pent og pyntelig bygge steingarden opp til sitt opprinnelige utseende.⁷⁰ I arkivene etter DR1 og DR2 kan man gjentakende ganger finne korrespondanse som omtaler stridsvognenes ødeleggelser. I 1954 måtte avdelingen betale erstatning til en bonde i Sola-distriktet etter at flyplasztroppens stridsvogner hadde forårsaket brann i et skogholt.⁷¹ Påfølgende år sendte NSB avdelingen en faktura fordi de mente flyplasztroppens stridsvogner hadde valset i stykker en planovergang. Ettersom stridsvognene tidligere hadde benyttet samme type planovergang uten ødeleggelser, nektet troppen ethvert erstatningsansvar.⁷²

At stridsvognene i flyplasztroppene ble spredt utover landet i mindre avdelinger tilknyttet de ulike flyplassene, skapte enkelte utfordringer hva angikk mannskapenes treningssituasjon. Gjennom sin operative tjeneste, opererte stridsvognmannskapene i flyplasztroppene kun på troppsnivå. Som vi har sett, var den grunnleggende taktiske enheten i kavaleriet eskadronene. Det var dermed viktig å gi stridsvognmannskapene rutine og erfaring i å operere på dette nivået. Dette lot seg naturlig nok ikke gjøre ved de ulike flyplasztroppene, som sjelden hadde mulighet til å operere i større oppsetninger enn fire vogner. Løsningen på problemet ble de såkalte samleeskadronene, som ble satt opp på Trandum to ganger hvert år for en periode på fire måneder om gangen. Eskadronen ble satt opp med menige fra de ulike flyplasztroppene som hadde fire måneder igjen av førstegangstjenesten. Samleeskadronenes befal ble også tatt fra de ulike flyplasztroppene.⁷³ Gjennom førstegangstjenestens fire siste måneder, fikk dermed soldatene i flyplasztroppene, samt deres befal, mulighet til å operere i det som i krig ville være våpengrenens kampoppsetning.

Mot slutten av 1960-årene hadde tiden for lengst løpt fra de lette stridsvognene som Forsvaret var oppsatt med. Behovet for nye stridsvogner hadde blitt erkjent av Forsvaret allerede ved inngangen til 1960-årene. Myndighetene forsøkte å overtale amerikanerne til å gi Norge 70 middelstunge M48 Patton stridsvogner. På denne tiden var våpenhjelpen inne i en nedtrappingsprosess, så Forsvaret måtte ta til takke med 38 vogner. Ved innføringen av M48 Patton, endret de lette stridsvogneskadronene oppsatt med M24 Chaffee navn til oppklaringseskadroner. Med dette fikk den mobiliseringslagrede stridsvogneskadronen på Madla fra 1963 benevnelsen Oppklaringseskadron 7/DR2. Da Norge i 1968 for første gang gikk til innkjøp av stridsvogner med egne midler, falt valget på den tyske Leopard 1 stridsvogna. Da eskadronene i Nord-Norge påfølgende år startet utfasingen av sine M48 Patton til fordel for nyinnkjøpte Leopard 1, gikk en av eskadronoppsetningene med M48-vogner til den mobiliseringslagrede oppklaringseskadronen på Madla, som igjen fikk benevnelsen stridsvogneskadron. Naturlig nok ble også flyplasztroppens M24 Chaffee byttet ut med M48 Patton i den forbindelse.⁷⁴

70. Intervju med befal i flyplasztroppen 1962/63, 18. februar 2014.

71. *Brann i skogfelt tilhørende Sigurd Bore*, Sola, 19. mai og 15. juni 1954, DR1, kopibok 54, L1310 og L1506, Riksarkivet.

72. *Rep. av planovergang ved km. 157.33 og 157.542*, 29. september 1955, DR1, kopibok 2, L2105, Riksarkivet.

73. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 707ff. På denne tiden var førstegangstjenesten i Hæren på 16 måneder.

74. Jensen, *Kavaleriet i Norge*, 717–721.



Flyplastroppens M48 Patton på vei nedover Jæren sommeren 1981. Foto: Bruse Espedal, Rogaland Krigshistoriske Museum/Jærmuseet.

AVSLUTNING

Ved utrangeringen av M24-vognene hadde flyplastroppen på Sola gjennom de 20 siste årene stått på skarp beredskap som en av Hærens fåtallige stående avdelinger. Foruten å danne bakgrunnen til opprettelsen av flyplastroppene som en type ad hoc-avdeling, tiltent rollen som et beredskapsforsvar rundt landets viktigste flybaser ved et kuppaktig angrep, var den kalde krigen aldri langt unna hverdagen til både operative og mobiliseringspliktige mannskaper ved flyplastroppene, så vel som stridsvogneskadronene. Den kalde krigen hadde direkte innvirkning på tjenestehverdagen til de stående mannskapene. For avdelingens tidligere mannskaper var en potensiell mobiliseringsordre aldri langt

unna, ettersom forsvaret av Norge i ytterste konsekvens var bygd opp rundt mobiliseringshæren. I det norske forsvarskonseptet, hvor hovedstyrken måtte oppstå gjennom en rask mobilisering, var de stående styrkenes hovedoppgave å gjøre denne mobiliseringen mulig. Ved å møte fienden til oppholdende kamp der han måtte dukke opp, skulle flyplasstroppene og andre stående avdelinger bremse frammarsjen til en invaderende styrke tilstrekkelig til at mobiliseringshæren ble kampklar. De stående styrkene hadde dessuten en viktig funksjon som treningsarena for vernepliktige soldater som siden skulle inngå i mobiliseringshæren etter endt førstegangstjeneste. I denne helheten utgjorde flyplasstroppene en liten, men viktig brikke i de norske forsvarsplanene. Hvorpå deres rolle som høyberedskapsforsvar rundt landets viktigste flybaser ved et overraskelsesangrep i timene og dagene det tok før mobiliseringshæren, deriblant de mobiliseringslagrede stridsvogneskadronene, kunne stables på beina, var deres fremste oppgave.

Om de små flyplasstroppene ville hatt noen reell kampverdi i møte med et fiendtlig angrep de første timene eller dagene etter et krigsutbrudd, og om mobiliseringen av Hærens hovedstyrke hadde gått etter planen, er heldigvis spørsmål vi ikke fikk svar på under den kalde krigen. Det som er klart, er at flyplasstroppene var kampklare og til stede. Ved planleggingen av et angrep mot Norge, måtte en potensiell angriper ta hensyn til at deres styrker ville møte kampklare styrker, deriblant stående stridsvogntropper, i den innledende fasen av en invasjon. Den høye beredskapen og den internasjonale situasjonen var på sin side en daglig påvirkningsfaktor som førte til negative, så vel som positive, konsekvenser for flyplasstroppens daglige aktivitet.

Jeg ønsker å rette en stor takk til alle veteranene fra flyplasstroppen på Sola, som velvillig har stilt opp til samtaler, donert foto, filmopptak, litteratur og gjenstander med relevans for prosjektet. Av disse ønsker jeg å rette en spesielt stor takk til Karl Jørgen Otteren. Jeg ønsker også å takke mine kollegaer i Jærmuseets forskerforum for gode og innsiktsfulle innspill og kommentarer gjennom skriveprosessen. Andreas Nuland fortjener også en takk for nyttige tilbakemeldinger på artikkelutkastene.