Nils E Naastad

En planlagt krig?

RAF og den britiske opprustningen på 1930-tallet

Avhandling for Dr. Art. graden

ISBN: 82-471-5098-0

Forord

Dette har tatt sin tid, det er mange som skal takkes.

Kanskje først og fremst min arbeidsgiver Luftkrigsskolen som med tålmod har bidratt med et betydelig antall årslønner (riktignok beskjedne, men allikevel).

Luftkrigsskolen er også viktig av en annen grunn, det er her de fleste av mine lesere holder til. Min sjef den siste tiden, Bjørn Tore Sneisen, har lest og med overbærende ironi forsøkt å få meg til å forplikte meg på en ferdigstillelsesdato. Jeg har forpliktet meg flere ganger.

John Olsen har lest grundig og med engasjement, Øistein Espenes med ettertanke, Ole Jørgen Maaø har lest når han har røykt, det blir mye lesing av slikt. Karl Erik Haug har lansert gode innvendinger og dessuten påpekt et hav av unøyaktigheter både i fotnoter og tekst. Dersom pedantene noen gang skulle behøve en konge, kjenner jeg en prins.

Nils Skarland i Forsvarsdepartementet har raust delt sin kreative analytiske begavelse med meg, og særlig i sluttfasen bidratt med viktig ny innsikt.

Ved universitetet her i Trondheim har Hans Otto Frøland vært en energisk, grundig og hardtslående kritiker. Tore Tingvold Petersen har vært min veileder med stort tålmod og aldri sviktende interesse. Han har vært der og han har hatt tid. Har han tvilt, har han aldri gitt uttrykk for det.

Lars Arne Reigstad har løst de tekstbehandlingsproblemer jeg visste jeg hadde, og en god del jeg ikke visste at jeg hadde.

Servicenivået ved Luftkrigsskolens bibliotek er særdeles høyt, Nina Beck Andersen og Grethe Eide er der for å hjelpe - og de gjør det. Alltid, og alltid vennlig.

Familien min, Anne Marit og guttene Knut Ola og Hans Eivind, holder stadig ut med meg. Det er ikke lite bare det.

Stor fagnad og takk til alle.

Nils E Naastad

Luftkrigsskolen

juni 2001

Kapittel 1 ..... **1**
Problemstilling 6
Fremstillingsmessig tilnærming – Handlingsrom 6
Avhandlingens oppbygging. 10
Hva er nytt? 13
Ondskapens banalitet? 14
Kapittel 2 ..... **17**
Tre forklaringsmodeller - en forskningsoversikt 17
En helhetlig forklaring 29
Forklaringenes sosiale og politiske funksjon 31
Kapittel 3 ..... **37**
Praksis 37
Policing the British empire from the air 41
Øvelser 50
Karrierer 54
Habitus 63
Kapittel 4 ..... **67**
Fra nedrustning til opprustning 67
Frykten 67
Nedrustningskonferansen i Geneve 1932-1934 72
Fryktens motmiddel 83
Kapittel 5 ..... **86**
Appeasement og Opprustning. 86
Appeasement 86
Opprustning - Defence Requirements Sub-Committee 100
Politisk behandling 106
Kapittel 6 ..... **117**
Opprustningsplanene 117
B. 12/36 og P. 13/36, de nye bombeflyene 135
"The Ideal Bomber" 138
Kapittel 7 ..... **146**
Nye planer og politisk innblanding 146
Sir Thomas Inskip 149
Kapittel 8 ..... **177**
De tekniske forhold; Detaljene 177
Litteratur 178
Navigasjon 179
Bombesikter og treffsikkerhet 185
Bomber 195
Kapittel 9 ..... **202**
Angrepsplanene 202
W.A. 1 208
W.A. 4 210
W.A. 5 212
W.A. 14 219
Sammenfatning og drøfting 219
Kapittel 10 ..... **224**
Avsluttende kommentarer 224

KONKLUSJON 229
Kilder 232
PUBLISERTE MEMOARER OG DAGBØKER 233
Bibliografi 235
Liste over forkortelser 252

Kapittel 1

Natten til 25. juli 1943 angrep britenes flyvåpen Royal Air Force Hamburg med 791 bombefly. De fleste av disse var tunge fire-motors fly som hver kunne ta med en bombelast på over fire tonn. I stedet for bombelast, hadde mange av flyene med seg tonnevis med lette metallstrimler som de slapp ut som små metallskyer underveis. Mens disse skyene sank langsomt mot bakken blendet de de tyske radarene fullstendig. Det tyske forsvarssystemet mot nattbombing ble satt ut av spill. Nattjagerne fant ikke bombeflyene. Denne gangen ble kun et fåtall bombefly skutt ned. Resten slapp sine bomber over målet. Hamburg brant.

Tre netter senere ble angrepet gjentatt med omtrent like mange fly. Det tyske forsvaret mot luftangrep ble på nytt lammet og kunne yte liten motstand. Dette angrepet førte til så store branner at brannvernet og sivilforsvaret ikke hadde noen mulighet til å kontrollere situasjonen. De mange brannene som bombeflyene antente, vokste sammen til et kjempebål som dro luften til seg med en slik kraft at den etterhvert blåste gjennom gatene med orkans styrke. Trær, tak, takbjelker og materiale av enhver art ble dratt inn i flammene og gav dem næring. Også mennesker ble dratt inn i infernoet. Brannene utviklet seg til det som antakelig var den første menneskeskapte ildstormen. Politipresidenten i Hamburg, generalmajor Kehrl, beskrev i en rapport effekten av bombingen,

> ”In a very short time there developed a hurricane of fire probably never known before, against which all human resistance seemed vain and was in point of fact, despite all efforts, useless [...] The firestorm raging over many square kilometres had cut off innumerable people without hope of rescue. Only those got away who had risked an early escape or happened to be so near the edge of the sea of fire that it was possible to rescue them. Only where the distance to water or to open places of sufficient size, was short, was flight now possible, for to cover long distances in the redhot streets of leaping flames was impossible.”[1]

Den store brannen kunne selvfølgelig også sees fra luften,

> ”It seemed as though the whole of Hamburg was on fire from one end to the other and a huge column of smoke was towering well above us-

[1] Deler av rapporten er gjengitt i den offisielle britiske historien, Sir Charles Webster and Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany 1939-1945,* vol. IV, Her Majesty's Stationery Office, London 1961: 310-316, og jeg har sitert fra denne. Rapporten er nesten kvalmende lesning, og for den som vil sitere fra den er det nærmest et spørsmål om hvor mye man skal belaste leseren med. John Terraine, *The Right of the Line,* Hodder and Stoughton, London 1985: 546-47, bruker andre deler av rapporten enn de som står gjengitt hos Webster and Frankland.

andard for fotnoter og referanser er den samme som praktisert i *Historisk Tidsskrift.*

> and we were on 20,000 feet! It seemed almost incredible and, when I realized that I was looking at a city with a population of two millions, or about that, it became almost frightening to think of what must be going on down there in Hamburg […] it is a memory which sometimes haunts me, especially when I helped, even if only in a very small way, to cause that cataclysmic event."[2]

Dette var operasjon "Gomorrah".[3] Man antar at mer enn 40.000 mennesker omkom.[4] Over 60% av Hamburgs boligområder ble ødelagt. Bombeteppet var rullet ut over de tettest befolkede bystrøkene, arbeiderstrøkene. De mest krigsviktige industriene i den store byen, ubåtverftene, klarte seg uten større skader.[5]

Det viste seg siden at det ikke var lett å tenne lignende spektakulære bål, selv om RAF forsøkte mange ganger. En del byer ble imidlertid brent på samme måten.[6] Det best kjente eksempelet er nok ødeleggelsen av Dresden i februar 1945. For å få størst mulig effekt av angrepene mot de tyske byene, hadde man i RAF utviklet flere metoder. Det var viktig at brannene ble store og umulige å kontrollere for menneskene på bakken. For å få dette til, måtte RAF angripe byene med en nøye gjennomtenkt fordeling av forskjellige bombetyper; sprengbomber[7] ville lage kratere og fylle gatene med restene av ødelagte bygninger slik at det var vanskelig for brannbiler å komme frem. De ville også ødelegge vannrør og gassrør. Trykkbomber som gikk av like over bakken, blåste av taksteinen slik at små og lette brannbomber som ble strødd ut i tusentall kunne slå igjennom taktroa og inn på loftene for å starte branner. Trykkbombene ville også slå inn vinduene slik at lufttilførselen til de nystartede brannene ble god.[8] Bombeflyene forsøkte å slippe bombene over byenes boligområder. Denne politikken ble fastslått av det britiske kabinettet i februar 1942. "Directive No 22" av 14. februar 1942, som var adressert til Bomber Command, fastslo at angrepene nå skulle konsentreres om moralen til

---

[2] Martin Middlebrook, *The Battle of Hamburg,* Penguin Books, London 1984 (1980): 244. Middlebrooks bok er en samling førstehåndsskildringer av de britiske og amerikanske bomberaidene. I ovenstående sitat er det Sergeant J. D. Whiteman fra No.10 Squadron som forteller.

[3] Et bemerkelsesverdig navnevalg. Jeg vet ikke om valget også signaliserte ambisjoner og selvoppfattelse hos planleggerne.

[4] Antallet drepte i slike katastrofer er vanskelig å fastslå med sikkerhet. Terraine 1985, skriver at antallet drepte var nærmer 50.000 enn 40.000, mens Karl Hecks mener i sin oversiktsbok at tallet var omtrent 30.000. Karl Hecks, *Bombing 1939-45*, Robert Hale, London 1990: 205. Martin Middlebrook and Chris Everitt, *The Bomber Command War Diaries*, Midland Publishing, Leicester 1996: 414, oppgir tallet til ca 40.000. Kehrl, ref note 1, er pr. 1. desember 1943 ikke stand til å fastslå tallet, "Exact information will only be available when everyone at that time resident in Hamburg if still alive, has reported himself."

[5] Peter Englund, *Brev fra Nullpunktet,* Universitetsforlaget, Oslo 1997: 215. Industriproduksjonen i byen gikk sterkt ned uansett om fabrikkene var mer eller mindre hele. Arbeiderne var enten drept eller de hadde flyktet.

[6] John Keegan, *The Second World War,* Arrow Books, London 1990: 427, skriver at det var 7 byer til som ble brent på samme måten.

[7] Den korrekte betegnelsen er High Explosive General Purpose bomb, forkortet til "GP bomb". Det er også denne betegnelsen som benyttes i det norske Luftforsvaret.

[8] ks 1990: 205.

fiendens sivilbefolkning og ganske særlig om moralen til industriarbeiderne.[9] I tilfelle implikasjonene av dette ikke var helt klare, sørget Chief of the Air Staff, Air Chief Marshal Charles Portal for å gjøre det klinkende klart. Flymannskapene skulle ikke lenger forsøke å treffe industriområdene, men nettopp de områdene hvor folk bodde:

> "I suppose it is clear that the new aiming points are to be the built up (residential) areas, not, for instance, the dockyards or aircraft factories."[10]

Jeg vil ikke fortape meg videre i detaljene her, men nøye meg med å påstå at man i RAF Bomber Command visste hva man gjorde, og at man gjorde det med både dyktighet og mot. Tapene var store på begge sider; I løpet av krigen mistet Bomber Command mer enn 55.000 mann på operative tokt.[11] Kanskje så mange som 600.000 tyskere ble drept i angrepene. Av disse var omlag 20% barn under 14 år.[12] Kan hende ble så mange som en million skadet.

Spørsmålet om hvorfor RAF kom til å gjennomføre disse systematiske angrepene mot tyske produksjons- og befolkningssentra, har vært berørt av mange historikere som har beskrevet selve bombingen. Forklaringene har jeg funnet å kunne dele i tre kategorier:

Den første grupperingen bruker en teknologisk forklaring. Bombingen av de tyske byene fant sted fordi RAF hverken kunne finne eller treffe mål som var mindre enn et bysentrum. Dette var en erkjennelse man kom til i løpet av krigens første fase. Områdebombingen var derfor et utslag av britisk teknologisk hjelpeløshet. Dette er forklaringen om det *teknologiske nødverge.*

Den andre sentrale forklaringen er at bombingen skjedde som en konsekvens av krigens utvikling; krigen vil i den industrialiserte verden utvikle seg mot den totale krig. De midler som står til rådighet for de krigførende nasjoner vil etter hvert bli tatt i bruk. Både bombingen av Tyskland og bombingen av Japan blir sett på som eksempler på dette. Dette er forklaringen om *krigens opptrappende egendynamikk.*

Den tredje og minste grupperingen er grovt sett av den oppfatning at RAF planla hva organisasjonen faktisk siden kom til å gjennomføre, terrorbombingen blir beretningen om en planlagt krig. Dette betyr at RAF holdt sine egentlige intensjoner skjult for offentligheten samtidig som planleggingen pågikk for fullt.

---

[9] Gjengitt i Webster and Frankland 1961, vol. IV: 144.
[10] John Keegan 1990: 421.
[11] Martin Middlebrook and Chris Everitt 1996: 708, oppgir tallet til 55.500. Dette er det "vanligste" tallet. Karl Hecks 1990, sier på side 285 at tallet var 47.293, mens John Keegan 1990: 433 skriver at tallet var 55.000. Forskjellen skyldes muligens at Keegan i sin statistikk også tar med personell som omkom under trening og opplæring.
[12] Karl Hecks 1990: 286 oppgir tallet til 590.000, mens Alan J. Levine: *The Strategic Bombing of Germany,1940-1945,* Praeger, London 1992: 190, oppgir tallet til 593.000. Da tar han også med tapene som ble påført av de anske bombeflyene.

Dette er forklaringen om *den planlagte krig*. Denne forklaringen er i sin enkleste form også en konspirasjonsteori.

Mitt bidrag i denne debatten er å etablere nye sammenhenger innenfor og utenfor disse forklaringsrammene. Jeg vil vise at alle disse forklaringene har mye for seg, men at det også er vesentlige faktorer i mellomkrigstidens planlegging de ikke griper. Jeg skal søke å etablere en tilfredsstillende forståelse av motiv, handling og resultat. Formålet med avhandlingen er å etablere en tilfredsstillende forklaring med empirisk belegg.

Den helheten forklaringene må settes inn i er politisk i sin natur. RAFs utvikling skjedde i en politisk kontekst. Denne konteksten utgjøres av den britiske regjeringens forsøk på å gjøre plass for Hitlers Tyskland i et stabilt Europa. Denne politikken er kjent som appeasementpolitikken. Appeasement hadde også en militær komponent. Det sentrale politiske begrepet her er *avskrekking*. Hensikten med opprustningen av RAF var å avskrekke Hitler-Tyskland. *Avskrekking* som begrep blir her forstått i en militær kontekst hvor kjernen i begrepet er ganske enkel: ”The essence of deterrence is the making of military threats in order to prevent another actor from taking aggressive action.”[13] Hva Tyskland skulle avskrekkes fra å gjøre, skiftet imidlertid i løpet av denne perioden. Og ettersom avskrekkingen skiftet formål, skiftet også de politiske rammene for RAFs utvikling. Men avskrekkingen var ikke bare formet av det politiske målet med den. Også den militære organisasjonens holdninger spilte med. RAF gikk til avskrekkingsoppgaven med et sett av holdninger, strukturer og en praksis som påvirket den formen avskrekkingen tok. For ledelsen i Air Ministry måtte opprustningen, uaktet den politiske hensikten, foregå innenfor rammer som ivaretok og sikret den organisatoriske selvstendighet. Opprustningen skulle også ivareta den byråkratiske overlevelse.

For RAF dreide det seg om å ruste opp i skyggen av en ventet krig, dvs. i skyggen av en krig hvis natur man trodde at man kjente. Man trodde å vite at en ny krig mellom Tyskland og Storbritannia ville bli en bombeflykrig. Partene ville angripe hverandres storbyer og den ville vinne som kunne holde ut smerten lengst. Dette var en almen frykt og forventning i Storbritannia. Jeg finner ingen nevneverdig opposisjon i den britiske opinionen mot en slik oppfatning av hvordan en ny krig ville bli. At motstanderen Storbritannia stod overfor i Europa var Tyskland, gjorde ikke en slik krigføring vanskeligere å tro på. Angrep mot storbyene og befolkningen der var, later det til at man trodde, hva man kunne forvente av Tyskland og prøyssisk militarisme. H.G. Wells hadde alt i 1908 fortalt historien om ødeleggende bombeangrep mot britiske byer utført av ”German bomber fleets.”

---

[13] Barry Buzan, *Military Technology & International Relations*, MacMillan Press, London 1987:136. Størsteparten av den litteraturen som finnes om begrepet er statsvitenskapelig og knyttet an til debatten om kjernefysisk avskrekking. George H. Quester har imidlertid vist at begrepet også var i bruk lenge før atomvåpnene. Quester referer til den britiske militærteoretikeren F.W. Lanchester som benyttet begrepet slik i 1915; ”The power of reprisal and the knowledge that the means of reprisal exists.” George H. Quester, *Deterrence before Hiroshima*, Transaction ew Brunswick 1986 (1966): 14.

Tyskland hadde fått skylden for første verdenskrig og i Air Ministry forventet man at Tyskland i en ny krig ville angripe med bombefly uten hensyn til sivile tap fordi det var slik tyskerne var. Det var ikke Hitler som skapte inntrykket av at Tyskland var et potensielt uromoment, sier Richard Overy. Hitler passet inn i oppfattelsen av Tyskland og forsterket inntrykket man hadde i London. "Hitler played a part already written for him."[14]

Det er allikevel ikke riktig å fremstille det slik at det var Tyskland som så å si hadde oppfunnet bombingen av sivile. Troen på at dette ville bli virkeligheten i en ny krig, var almen. Vi finner prediksjoner av den nye formen for bombekrig i svært mange land.[15] I Italia skrev Giulio Douhet om denne krigen, i USA vakte William Mitchells skrifter oppsikt. I Norge advarte Kristian Gleditsch oss om den nye krigen hvor terrorbombing ville være det viktigste stridsmiddelet.[16]

I mellomkrigstiden var troen på at sivile kunne bombes til underkastelse, blitt konstituert som praksis i det britiske Imperiet. Denne troen ble gjort til praksis av RAF som benyttet operasjonene for å forsvare sin organisatoriske selvstendighet. For de britiske myndighetene var operasjonene et billig middel mot indre uro i imperiet. Mange av de offiserene som på 1920-tallet gjennomførte disse operasjonene, satt på slutten av 1930-tallet i sentrale posisjoner i Air Ministry. Offiserene tok med seg sine operative erfaringer inn i sine stabsfunksjoner. Slik ble RAFs tidlige praksis i imperiet også en konstituerende praksis for RAF som organisasjon. Det var slik luftmakt måtte brukes for å virke.

Men operasjonene i Imperiet var begrensede både av omfang, varighet og intensitet og var derfor ikke direkte lot seg overføre til en europeisk virkelighet. Men man antok at selve det operative grunnkonseptet for denne operasjonstypen var overførbart; folk kunne bombes til overgivelse. Dette var ikke bare, som Richard Overy skriver, operasjoner man i RAF forventet av at Tyskland ville gjennomføre i en ny krig. Det var også operasjoner man selv trodde på og som man selv aktet å gjennomføre. Det var sogar operasjoner man i RAF imperiale virksomhet alt hadde gjennomført, og som man derfor *visste* virket.[17]

Dette er ikke beretningen om en ønsket krig. Det er beretningen om hva som ville skje dersom krigen først kom. Men det er også beretningen om hva man gjorde for

---

[14] Richard Overy, *Why the Allies Won,* Jonathan Cape, London 1995: 289.

[15] Azar Gat, *Fascist and Liberal Visions of War*, Clarendon Press, Oxford 1998, har vist at kildene til hva Gat kaller Douhetisme finnes hos de italienske futuristene og i hva han kaller "Proto-Fascist Italian Culture". Gat ser den politisk autoritære høyresidens fascinasjon av flyet, som et uttrykk for troen på maskinen og for hvordan flyet gav individet muligheter også i massedemokratiets tid. David Edgerton, *England and the Aeroplane*, Macmillan Press, London 1994, har diskutert affiniteten mellom den britiske høyresiden og flyet.

[16] Giulio Douhet, *The Command of the Air,* Coward-McCann, New York 1942. (førsteutgaven i Italia 1921). William Mitchell, *Winged Defence,* Dover Publications, New York 1988, (1925), Kristian Gleditsch, *Foran en ny Verdenskrig,* Fram Forlag, Oslo 1935.

[17] Odd Bjørn Fure bruker begrepet *nasjonal habitus* som "en bestemt konfigurasjon av samfunnsinstitusjoner, verdimønstre og handlingstilbøyeligheter". Dette er en god definisjon. Jeg vil mene at vi også kan operere med en organisatorisk habitus, en habitus som for RAFs del ikke eksisterer i motsetning til den nasjonale, men i tilslutning til og i fortsettelse av denne. Odd Bjørn Fure intervjuet av Sjur Holsen, Den vanskelige identiteten, i Frode Molven *Talemøte,* Det Norske Samlaget, Oslo 1998: 140.

å *hindre* at den kom. Opprustningen av RAF hadde i første omgang til hensikt å avskrekke Tyskland. Det tragiske med disse forsøkene er at de, dersom de sviktet, ville sørge for at krigen, med stor grad av sikkerhet, ville få nettopp den form man fryktet; krigen ville bli en krig mot motpartens bybefolkning. Dette er den moderne krigsavskrekkingens paradoksale problem. Med avskrekkende kjernevåpen i mange land, er problemet fremdeles foruroligende uløst. I en slik sammenheng ligger også begrunnelsen for hvorfor utviklingen av RAF i mellomkrigstiden er et viktig emne.

Den andre verdenskrigs punktum ble satt med atombombene mot Hiroshima og Nagasaki. Våpnene var nye, men metoden var den samme som var praktisert under størstedelen av krigen. Atomvåpnene ble brukt for å ødelegge motpartens storbyer på samme måte som de konvensjonelle bombeangrepene også hadde gjort det. Det er derfor en grunnleggende sammenheng mellom de konvensjonelle bombene og atombombene. Jeg mener å kunne antyde en sammenheng mellom den militære tenkningen i mellomkrigstiden og den kalde krigens kjernefysiske avskrekkingsvirkelighet. En øket innsikt i den militære tenkningen i mellomkrigstiden vil derfor også være et bidrag til vår egen selvforståelse og derfor også et bidrag til en diskusjon av de politiske og militære muligheter som foreligger i dagens virkelighet.

Problemstilling

Mitt utgangspunkt i arbeidet for å komme frem til en helhetlig forklaring, er at det er en grunnleggende sammenheng mellom oppbyggingen av RAF i mellomkrigstiden og den form krigen siden kom til å få. Ut av fra denne sammenhengen springer følgende spørsmål: Hvorfor fikk den britiske opprustningen den form den gjorde på 1930-tallet? Jeg vil vise hvor troen på bombeflyet kom fra, jeg vil videre diskutere hvilke strukturer ble valgt, og besvare spørsmålet om hva som var hensikten med disse strukturene, både politisk og militært. Etter slik å ha behandlet motiv og handling kan resultatet av handlingen beskrives: hva kunne ”nye RAF” brukes til?

Fremstillingsmessig tilnærming – Handlingsrom

Denne avhandlingen ligger trygt forankret innenfor den tradisjon som i Storbritannia kalles *War and Society*. Den innarbeidede tyske betegnelsen er *Militärgeschichte*. Det er naturlig at den norske betegnelsen blir *militærhistorie.* Militærhistorien skiller seg ut fra den tradisjonelle forsvarshistorien ved at den ikke betrakter forsvarsinstitusjonene som selvstendige enheter i samfunnet, men setter

dem inn i en videre politisk og sosial sammenheng.[18] "Militærhistorien beskjeftiger seg med de områdene av forsvars- og krigshistorien som ikke kan forstås uten å dette dem inn i en bred nasjonal og internasjonal sosial, politisk og økonomisk sammenheng" sier Rolf Hobson og Tom Kristiansen i sin oversiktsartikkel.[19] På 1930-tallet eksisterte det et spenningsforhold mellom det politiske nivået og det militære nivået i RAF. Det er i dette spenningsforhold utviklingen i RAF skjer og hvor man søker å ivareta *både* de militære og politiske hensyn. Utviklingen av RAF og utviklingen av organisasjonens doktrine kan ikke forståes uten nettopp å sette den inn i en sosial, økonomisk og politisk sammenheng.

RAF ble selvstendig våpengren i 1918. Air Ministry var ledet av sin egen statsråd, Secretary of State for Air (SofS). Air Ministry var et grendepartement på linje med hærens departement War Office, og marinens departement Admiralty. Storbritannia hadde således i hele mellomkrigstiden tre forsvarsdepartementer. Felles for departementene var at den militære og politiske ledelsen arbeidet sammen og under samme tak. I Air Ministry var den militære delen ledet av Chief of the Air Staff (CAS). Departementet var organisert i et antall direktorater hvert under sin sjef, Air Member. Sammen med statsråden og departementets fremste embedsmann på sivil side, Permanent Under-Secretary of State for Air (PuS), og den politisk utnevne Parliamentary Under-Secretary of State for Air, utgjorde dette Air Council, "the body which governs the Air Ministry."[20] De enkelte direktorater var igjen organisert i en rekke under-direktorater, hvor svært mye av saksbehandlingen foregikk. Stort sett opptrådte den militære og sivile ledelsen som en enhet. Den sivile statsråden ble fort den militære organisasjonens mann. Bare i noen ganske få tilfeller er det nødvendig å unngå å behandle ledelsen som en blokk, dette vil jeg gjøre nærmere rede for i selve fremstillingen.[21]

Ledelsen i Air Ministry befant seg ikke i et slags militærteoretisk nirvana lykkelig skjermet for ytre påvirkning. Denne påvirkningen, som i Air Ministry i betydelig grad ble oppfattet som utidig innblanding, kom fra flere hold og var svært mangetydig. Jeg velger her å gruppere påvirkningen i tre store grupper; politisk påvirkning, militær påvirkning fra de andre våpengrenene og teknologisk påvirkning. En betydelig del av arbeidet i Air Ministry gikk ut på å håndtere den ytre påvirkningen. Så langt det var mulig søkte man å skjerme organisasjonens hovedaktivitet og den organisatoriske selvstendighet for denne påvirkningen. I Air

---

[18] Den fremste eksponenten her er kanskje Brian Bond med flere bøker, for eksempel *Military Policy between the Two World Wars,* Clarendon Press, Oxford 1980. Et godt svensk eksempel er Alf W. Johansson, *Europas krig*, Tidens Forlag, Stockholm 1988.

[19] Rolf Hobson og Tom Kristiansen, Militærmakt, krig og historie, *IFS Info* 6/1995: 9. Det er også Hobson og Kristiansen som i denne publikasjonen introduserer militærhistorie som begrep i Norge.

[20] Captain Norman Macmillan, *The Royal Air Force in the World War,* George G. Harrap & Co. Ltd., London 1942: 62. En grundig gjennomgang av Air Ministrys historie finnes i C.G. Grey*, A History of the Air Ministry,* George Allen & Unwin Ltd., London 1940.

[21] Kildegrunnlaget for å kunne studere RAF og RAFs tenkning er solid. Air Ministrys arkiver befinner seg i Public Record Office i Kew i London. Arkivene fra de operative kommandoene befinner seg også her. Dette er svært rike arkiver. Denne avhandlingen bringer frem en del nytt kildemateriale. Men jeg bruker også mye kjent materiale og er dette. Kjent litteratur blir en viktig kilde.

Ministry var ledelsen av den oppfatning at innsikten i hvordan luftkrig burde og skulle drives, utelukkende befant seg i RAF.

Air Ministrys tilpasnings- og avskjermingspraksis kan kort beskrives som en aktivitet for å skaffe organisasjonen handlingsrom. Forestillingen om et handlingsrom har jeg gjort til et sentralt fortellerteknisk begrep i denne fremstillingen. Hensikten med å benytte begrepet er å vise hvordan organisasjonen tenkte. Ved å vise hvordan RAF forsvarte sitt handlingsrom, kan handlingsrommets grenser fastlegges. Derved vil selve handlingsrommet konstitueres. Dette vil være min vei inn for å vise organisasjonens tenkning. Jeg har gruppert fremstillingen om de politiske spørsmål og de teknologiske spørsmål, slik at fremstillingen blir både kronologisk og tematisk.

Handlingsrom som begrep er velkjent fra narrativ teori. Der er handlingsrom det rom fortellingen utspiller seg innenfor. Den narrative forståelsen vil konstituere handlingsrommet både som et rom i tid og som et fysisk definert rom. Handlingsrommet er så å si en avgrensing av uendeligheten både i tid og rom.[22]

Dette er ikke min tilnærming. Handlingsrom som begrep skal i denne avhandlingen oppfattes som et politisk begrep. Figurlig kan mitt handlingsrom oppfattes som en polygon hvor linjene som beskriver figuren, også setter grensene for den organisatoriske handlefrihet. Disse grensene er ikke alltid like klare. Sett innenfra var det vel heller ikke alltid i organisasjonens interesse at de ble klart definert. Det er mulig å se for seg et uklart definert handlingsrom som betydelig større, enn hva det ville være om rommet ble klart definert. Handlingsrommet skulle skjermes for innsyn utenfra. De beslutninger som ble fattet innefor handlingsrommet ble derfor autonomt fattet av RAFs ledelse, dvs. i Air Ministry. Handlingsrommet kan ikke defineres formelt, dvs. det er ikke tilstrekkelig for å bestemme et handlingsrom, at man kan slå fast hvem som *formelt* kan fatte en beslutning. RAFs handlingsrom i min forståelse, er et rom hvor offentligheten ikke har innsyn.[23]

RAF forsvarte sitt handlingsrom med argumenter som stort sett var av militærfaglig eller teknologisk natur. Hverken den militærfaglige eller teknologiske forsvarslinjen var hugget i stein. De var begge konstruert for å forsvare handlingsrommet og jeg vil forsøke å vise at de løsninger ble valgt som best kunne ivareta den organisatoriske selvstendighet. Ønsket om å utvide handlingsrommet, eller i det minste hindre at det ble innskrenket, var et uttrykk for organisasjonens

---

[22] A. J. Greimas, *Sémiotique et sciences sociales*, Éditions du Seuil, Paris 1976, (gjort språklig tilgjengelig for meg av Høgskolelektor Einar Tore Larssen). Se også Hans Boll Johansen, Roman og Rum, i Gerlach-Nielsen, Hertel og Nøjgaard (red.), *Romanteori og Romananalyse,* Odense Universitetsforlag, Odense 1976: 106-128.

[23] Jens Arup Seips fine studie "Høyesterett som politisk organ" kan illustrere dette poenget. Som kjent konkluderte Seip med at "I hvilken grad har den norske høyesterett vært et politisk organ? Jeg vil tro i ekstrem grad." Fra mitt ståsted vil jeg si at dette nettopp er tilfelle fordi høyesteretts "handlingsrom" var formelt definert, men samtidig var det ikke lukket for innsyn, dommene og premissene for disse, gir jo nettopp offentligheten fullt innsyn. Derfor er det heller ikke mulig for høyesterett å stille seg utenfor den politiske diskurs. Jens Arup Seip, *Tanke og handling i norsk e*, Gyldendal, Oslo 1968: 90-117.

trang til selvstendighet i forhold til de andre byråkratiske systemene, både de militære systemene og det politiske.

På 1920-tallet hadde hær og marine gått inn for å nedlegge den nye våpengrenen. I kampen for fortsatt selvstendighet var det sentralt for RAF at man i Imperiet hadde utviklet såkalte selvstendige operasjoner. Selvstendigheten bestod i at man opererte uavhengig av, og til dels erstattet de andre våpengrenene. Dette kunne man gjøre først og fremst ved å angripe Imperiets fiender ved hjelp av bombefly. Bombeflyet ble bæreren av den nye organisasjonens selvstendighet og organisasjonens selvstendighetstrang. For RAF skulle derfor handlingsrommet fylles med bombefly.

I en militær organisasjon - som i en hvilken som helst annen organisasjon - så er det individene som tenker. Organisasjonens tenkning blir i beste fall summen av individenes tenkning. "I beste fall" fordi dette forutsetter at det finnes noen som kan oppsummere og systematisere denne tenkningen. Jeg velger å drøfte spørsmålet om en organisasjons tenkning i lys av den praksis RAFs offiserer fikk i sin tjeneste rundt om i det britiske imperiet og i lys av de øvelser RAF arrangerte "hjemme" i Storbritannia. Organisasjonens praksis blir inntak til organisasjonens kultur. Jeg vil diskutere spørsmålet om organisasjonens kultur og tenkning ved hjelp av begreper og systemforståelse utviklet av den franske sosiologen Pierre Bourdieu og den amerikanske vitenskapsfilosofen Thomas S. Kuhn.

En rekke av de begreper jeg benytter både fra Bourdieu og Kuhn så vel som fra andre teoretikere, er vanskelig tilgjengelige ad. en definitorisk vei. På samme måte som jeg vil mene at historie uten kontekst nærmer seg den rene krønike, vil jeg derfor mene at definitoriske avklaringer av begrepene henhører til et mer leksikalsk anlagt verk. Begrepene til Kuhn og Bourdieu klargjøres ved bruk. Jeg vil derfor ikke forlene dette arbeidet med et "rent" teorikapittel, men tvert imot søke å integrere teorien med den foreliggende empiri.

Slik jeg ser det, har diskusjonen om historisk metode lett for å havne i en av to ytterligheter. På den ene siden blir den banal for så vidt historikerens grunnleggende metode er ganske enkel. Historikeren skal sette sammen empiriske fakta i en beviskjede. Utvalget av disse empiriske faktabiter må skje etter de alment anerkjente kildekritiske kriterier. Dette er for øvrig også politietterforskerens håndverk. Også han setter sammen en beviskjede og når han blir trodd, dvs. at indisiene eller bevisene holder for retten, så blir kjeltringen dømt.

På den annen side blir metodediskusjonen svært vanskelig om vi beveger oss i den andre ytterligheten. Hvordan kan vi med postkonstruktivistene si at noe er sant? Bør vi svare på Hayden Whites grunnleggende spørsmål:

> ”what kind of notion of reality authorizes construction of a narrative account of reality in which continuity rather than discontinuity governs the articulation of the discourse.”[24]

Hvordan kan vi med andre ord fremstille tilværelsen som meningsfull og ikke grunnleggende fragmentert og tilfeldig? Hvordan kan vi fremstille fortiden som en rekke avsluttede historier? Jeg tror ikke det finnes noe enkelt svar. På den annen side så må vi kunne spørre om hvilke alternativ vi har. Jens Bjørneboe lot i sin tid en av sine romanhelter avfeie postmodernistisk litteratur med å si at fordi om man levde i en fragmentarisk tid, så betød ikke dette at den måtte beskrives i et fragmentarisk språk.[25]

Jeg vil forsøke å unngå disse ytterlighetene i en metodisk diskusjon. Både det basale håndverket og retten til å fortelle en historie som en strukturalisert kausalkjede, skal vi ta for gitt. Men derved gjenstår et stort mellomområde hvor de strukturelle drøftelser og valg må gjøres.

Avhandlingens oppbygging.

Min grunnleggende argumentasjon i denne avhandlingen vil følge disse linjer; Målet med arbeidet i RAF som byråkratiske organisasjon var todelt: RAF skulle vinne, eller i hvert fall bidra til å vinne, en fremtidig krig, men dette måtte skje innenfor rammer som bevarte organisasjonens selvstendighet. Slik sett vil jeg oppfattelse RAF som en handlende, byråkratisk struktur. Men RAF var samtidig en del av en større struktur hvor de enkelte deltakere ikke alltid hadde felles interesser. I opprustningsfasen er det ikke vanskelig å se at de tre forsvarsgrenene hadde avvikende interesser. Hæren, Marinen og Luftforsvaret argumenterte for forskjellige forsvarsstrukturer ut i fra hva som ville tjene forsvarsgrenenes særinteresser. De baserte sine argumenter på en forskjellig grunnoppfatning av hvordan en ny krig ville bli. RAF fikk større gjennomslag for sine budsjettkrav enn hva de andre forsvarsgrenene gjorde. I 1933 var RAFs andel av forsvarsbudsjettet omlag 15.5%, i 1936 var den øket til 26.1%, og i 1939 var den kommet opp i 36.2% og RAF hadde det største budsjettet av forsvarsgrenene.[26] Dette kan tolkes slik at det også var RAFs grunnoppfatning av hvordan krigen kom til å bli, som fant klangbunn hos de bevilgende myndigheter. Denne konklusjonen kan synes noe forhastet. Jeg vil vise at de bevilgende myndigheter først og fremst en kjøpte seg en avskrekkingsmaskin, ikke en krigsmaskin. Myndighetene favoriserte den våpengrenen som de mente ville ha størst diplomatisk effekt. Men den militære

---

[24] Haydn White, *The Content of the Form*, John Hopkins University Press, Baltimore 1987: 10.

[25] ”Og hvis De virkelig tok Dem nær av at verdensbildet Deres var splintret, så ville De klage over det på en naturlig måte, uten først å tenke på at uttalen Deres skal lyde tilstrekkelig splintret, den også.” Jens Bjørneboe, *Jonas*, H. Aschehoug & Co., Oslo 1955: 159.

[26] Kompilert ut i fra tabell IX: 336, i vedleggene hos Malcolm Smith, *British Air Strategy between the Wars,* Oxford ress, Oxford 1984.

struktur RAF anskaffet og forvaltet, var i neste omgang den militære struktur man måtte bruke til å slåss med. Når RAF anskaffet tunge bombefly som var særlig egnet til å bombe med liten presisjon fra store høyder, så ble krigen, i hvert fall fra britisk side, utkjempet med slike fly.

Denne argumentasjonen vil jeg utvikle i de påfølgende kapitlene. Kapittel 2 er historiografisk. Her vil den sentrale problemstillingen være spørsmålet om hvordan den historiske litteraturen har behandlet og forklart årsakene til at bybombingen ble utviklet som strategi. Jeg vil plassere denne litteraturen i diskusjonen om fortellingene om 2. verdenskrig og jeg vil posisjonere avhandlingen i forhold til denne diskursen.

I kapittel tre vil fokus være rettet mot RAF som organisasjon. De grunnleggende spørsmål er to: Hvor kom RAFs grunnleggende syn på bruken av bombeflyet fra? Og hvordan kan vi forklare at de erfaringer man baserte seg på "satte seg" i organisasjonen? Jeg vil her drøfte RAFs militære praksis i Imperiet og prøve å forklare hvordan og hvorfor denne ble institusjonalisert som uformell byråkratisk praksis. Et bedre og mere presist begrep enn "uformell byråkratisk praksis" er det Bourdieuske "habitus". Dette vil jeg utvikle som en sammenfatning av både praksis og de underliggende holdninger som kan forklare denne praksis.[27] Jeg vil også utvikle synet på RAF som byråkratisk struktur videre for nærmere å kunne forstå RAF som en *militær* byråkratisk struktur. Dette er en struktur som etter min mening har visse kjennetegn utover de formelt byråkratiske i webersk forstand.

I det fjerde kapitlet vil jeg drøfte RAF i det politiske handlingsrommet, fra kampen mot nedrustning til opprustning. Jeg skal vise hvordan RAF etablerte sin kunnskapsdominans overfor det politiske miljøet. Nedrustningskonferansen i Geneve står sentralt her. RAF argumenterte mot ønsket om nedrustning slik det særlig ble forfektet av Foreign Office. Nedrustningsforslagene var, slik man så det i Air Ministry, ikke praktisk gjennomførbare. Ved Nedrustningskonferansens sammenbrudd, hadde Air Ministry styrket sin posisjon vis-a-vis den politiske ledelsen. Air Ministry hadde skaffet seg politisk albuerom.

Nedrustningskonferansens sammenbrudd førte hurtig over i britisk opprustning. Et sentralt problem i kapittel fem vil være spørsmålet om hvilken rolle RAF spilte i utviklingen av den britiske appeasementpolitikken. Appeasementpolitikken har flere sider. Den britiske utenrikspolitikken på 1930-tallet var i sin pragmatiske status quo-orientering, utformet i erkjennelsen av at Storbritannia ikke kunne makte en militær konflikt med Japan, Italia og Tyskland samtidig. Det var ikke i britisk interesse at Italia, Japan og Tyskland fant sammen. I hvert fall fra 1934 var Tyskland definert som den største trusselen. Dette vil si at selv om appeasementpolitikken var konsentrert om Tyskland, hadde den også klare

[27] Nina Witoszeks meme-begrep ligger svært nær Bourdieu i meningsinnhold. Nina Witoszek, *Norske logier*, Pax Forlag, Oslo 1998.

elementer av beroligelse og tilpasningsvilje overfor Italia og Japan.[28] Appeasement var utformet i frykten for en ny krig, men den var også en opprustningspolitikk. Tyskland skulle integreres i Europa, men forhandlingene skulle føres ut i fra en britisk styrkeposisjon. Tyskland skulle møtes med styrke. Jeg forsøker å vise at appeasement var utformet i skyggen av bombeflyet. Politikken bør således forstås og bedømmes like mye i lys av frykten for den nye teknologien som bombeflyet representerte, som i lys av erfaringene fra 1. verdenskrig.

For RAF var appeasementpolitikken problematisk. Det politiske kravet om mange fly så hurtig som mulig, var vanskelig forenbart med det militære ønsket om så moderne fly som mulig. Kravet til hurtig opprustning førte også til et press på Air Ministrys ordnede byråkratiske struktur. Ledelsen i RAF likte ikke at den byråkratiske rutinen ble forstyrret. Mest alvorlig sett fra RAFs ståsted, var det nok at opprustningen også førte til innblanding i hvordan luftkrigen eventuelt skulle føres.

Appeasement er beheftet med en svær historiografi. En grundig gjennomgang av denne ville kreve en avhandling i seg selv.[29] Selv om jeg posisjonerer meg selv i denne debatten, har jeg har valgt å bruke liten plass til å argumentere mot tidligere forskning på dette feltet. For meg har det vært sentralt for forståelsen av den militære organisasjonens virkemåte, å presentere RAF i en videre empiribasert helthet. Det er derved ikke til å unngå at jeg også kommer inn i debatten om appeasement.

Appeasement-politikken resulterte i en rekke opprustningsplaner. Disse planene vil jeg drøfte i kapittel 6. Problemstillingen her vil være hvorvidt disse planene kan sies å være et strukturelt uttrykk for den politiske ambisjon, eller om de snarere skal oppfattes som RAFs forsøk på en sikring av sin organisatoriske selvstendighet gjennom en ytterligere vektlegging av bombeflyene.

I kapittel 7 blir RAFs handlingsrom invadert av politikerne. Hovedproblemstillingen i dette kapittelet vil være å vurdere hvordan RAF begrunnet sitt syn på hvordan luftkrigen skulle føres og å stille spørsmålet om i hvor stor grad RAFs ønske om tunge bombefly passet inn i regjeringens langsiktige strategi. Regjeringen satte høsten 1937, for første gang, den britiske opprustningen inn i en samordnet og helhetlig strategi. Jeg vil vise at denne overordnede strategien, i det alt vesentlige og i dobbel forstand var økonomisk begrunnet. For det første var strategien begrunnet ut i fra hva Storbritannia hadde råd og kapasitet til. Men strategien slik regjeringen utformet den, ble også utformet med tanke på at krigen *skulle* bli langvarig. I en langvarig krig ville nemlig Storbritannias økonomiske tyngde avgjøre. RAFs oppgave var i den første fasen av

---

[28] Se for eksempel Peter Bell, *Chamberlain, Germany and Japan, 1933-4,* MacMillan, London 1996, eller R. A. C. Parker, *Chamberlain and Appeasement,* MacMillan, London 1993.

[29] Richard English and Michael Kenny (eds), *Rethinking British Decline,* MacMillan, London 2000. Gordon Martel (ed), *The Origins of the Second World War Reconsidered,* Routledge, London 1999.

en krig, å hindre at den ikke hurtig ble avgjort av Tyskland. Dette betød at organisasjonen på kort sikt måtte vektlegge jagerfly. Men deretter skulle RAFs bombefly bidra sammen med marinen til gradvis å redusere Tysklands økonomiske evne. Den politiske inngripen ble i RAF oppfattet som et direkte angrep på RAFs selvstendighet. RAF ble tvunget til å begrunne behovet for de tunge bombeflyene. Denne begrunnelsen ble ikke fullt ut godtatt av regjeringen

Kapittel 8 er en leting etter RAFs analyse av krigen. Kapitlet omhandler teknologiske problemstillinger og forsøker å finne ut i hvor stor grad RAF hadde drevet konkrete krigsforberedelser. For å svare på dette går jeg inn i de tekniske detaljer og vurderer utviklingen av bombesikter, navigasjonshjelpemidler og bomber. Innenfor beskrivelsen av RAFs rolle i appeasementpolitikken viser jeg hvordan RAF, i hvert fall som uttrykt gjennom Air Ministrys holdninger, hadde en syntetiserende oppfatning av krigen. Krigen ville bli ført med bombefly. I gjennomgangen av de teknologiske detaljer leter jeg etter analysen, etter syntesens enkeltkomponenter så å si.

Deretter prøver jeg å bringe de enkelte faktorene av teknisk, militær og politisk art sammen. I kapittel 9 velger jeg å se RAFs utarbeidelse av konkrete krigsplaner som et uttrykk for hvilke muligheter RAF hadde i 1939. Problemstillingen gir da seg selv; hvilke muligheter hadde RAF til å operere når de politiske, militære og teknologiske hensyn alle skulle ivaretas samtidig.

I det avsluttende kapittel er min ambisjon å samle trådene. Spørsmålet om avhandlingen kan tilby en tilfredsstillende forklaring på bombeoperasjonene står sentralt i konklusjonen.

Hva er nytt?

I forhold til andre arbeider om RAF og Storbritannia vil jeg kontrastere mitt arbeide i noen få punkter, tematisk heller enn kronologisk ordnet.

- For det første er selve tilnærmingen ny. Jeg søker en sammenheng mellom mellomkrigstidens britiske militære tenkning, militære praksis og flykonstruksjoner på den ene siden, og bybombingen under 2. verdenskrig på den annen.
- For det andre så var troen på bombeflyet i RAF basert både på erfaringer fra 1.verdenskrig og fra erfaringer fra operasjoner rundt om i Imperiet. RAF hadde omfattende praksis i mellomkrigstiden med å bombe obsternasige innfødte til underkastelse. En rekke historikere oppfatter dette som irrelevant når det gjelder å forklare RAFs operasjonsmodus. Jeg oppfatter det tvert i mot som relevant. Folk som ble bombet gav seg. Dersom de ikke gav seg, var det fordi de ikke var blitt bombet nok.
- RAFs aktive deltakelse ved nedrustningsforhandlingene i Geneve, styrket organisasjonens selvstendighet i forhold til det politiske miljøet. I et nytt

arbeide hevdes det fremdeles at RAF kom svekket ut av nedrustningsforhandlingene.[30] Jeg mener å kunne vise at RAF kom styrket ut.

- For det fjerde er RAFs sentrale rolle i appeasementpolitikken oversett. Flyene skulle gi appeasement militær substans. For RAF - og for britiske politikere - var appeasementperioden en opprustningsperiode.
- Bombeflyene ble utformet som en konsekvens av en rekke valg gjort i Air Ministry. Disse valgene var gjort både som et forsvar for og som et uttrykk for RAFs organisatoriske uavhengighet.
- For det sjette; I Air Ministry trodde man at de nye flyene, som skulle fly høyere og med større hastighet enn de gamle flyene, ville bombe med lavere presisjon. Lavere presisjon var forventet og akseptert. Dette ville ha klare konsekvenser for de mål som kunne angripes, målene måtte være store.
- Bombeflykrigen var en nødvendig konsekvens av mislykket avskrekking. Den var en forventet krig, men ikke en ønsket krig.

Ondskapens banalitet?

Det lar seg utmerket godt gjøre å skrive om bombeangrepene i andre verdenskrig uten å diskutere bombingens moralske dimensjon. Det finnes et hav av litteratur som beviser dette.[31] Bøker som har den moralske dimensjonen som sentral innfallsvinkel, er betydelig færre.[32] Heller ikke for meg er den moralske dimensjonen sentral. Avhandlingen handler ikke om krigføringens etiske problem. Det betyr ikke at dette problemet ikke er der. Krigføringens etiske dimensjon er tilstede som en resonansbunn de andre, og mer prosaiske, spørsmål kan drøftes ut i fra. I den militære avskrekkingslogikken har de etiske betenkeligheter ingen plass. Militær avskrekking har jo til hensikt å avverge krigen, etisk sett må dette betraktes som et gode. Problemet er hva som skjer når avskrekkingen svikter. Den etisk akseptable avskrekkingen kan lede ut i en motbydelig krig; man kom dit man ikke ville.

Her er det en naturlig plass å gjøre kort rede for hvor jeg selv står i en diskusjon om verdier og deres plass innenfor mitt eget fag og mitt eget arbeide. For det første tror jeg ikke man kommer utenom spørsmålet når man skriver om militær praksis i forrige århundre. Det lar seg f.eks. neppe gjøre å beskrive bombingen av

---

[30] Phillip Meilinger, Clipping the Bomber's Wings: The Geneva Disarmament Conference and the Royal Air Force, 1932-1934, *War in History,* 1999, Volume 6: 306-330.

[31] Dette er hva britene uten eufemistisk beskyttelse kaller "blood and guts literature". Et eksempel på dette kan være Edward Jablonski, *Air War,* Doubleday & Company, New York 1979.

[32] Gode representanter her tør være Stephen A. Garret, *Ethics and Air power in World War II,* St. Martin's Press, New York 1993. Conrad C. Crane, *Bombs, Cities, & Civilians,* University Press of Kansas, Lawrence 1993. Eric n and David Kopf, *The Holocaust and Strategic Bombing*, Westview Press, Boulder 1995.

europeiske eller asiatiske storbyer under 2. verdenskrig i et nøytralt språk dersom hensikten er ikke å ta stilling til det som skjedde. Den som klarer å finne frem til ikke-verdiladede begrep når man f.eks. skal beskrive at barn eller familier blir bombet - som "dehousing" for ødeleggelser av boliger med folk i, eller "collateral damage" når sivile bli drept, er ikke lenger nøytral. Han tillater aktivitetene. Overfor denne typen handlinger gis der heller ikke i språket rom for nøytralitet. Man godtar dem - med beklagelse naturligvis - men man godtar dem, eller man godtar dem ikke.

Jeg hører til i den siste gruppen. Og jeg forbeholder meg retten til å gi uttrykk for at jeg vemmes, når jeg gjør det. Visse handlinger kan ikke forsvares. Det er fremdeles forskjell på rett og galt. Dette er naturligvis ingen programerklæring for en bastant absolutisme, for et fundamentalistisk grunnsyn. Men mellom fundamentalismen og den moralske relativisme er det god plass. Jeg ser heller ingen konflikt mellom et samfunnsetisk standpunkt og et forskeretisk standpunkt. Forskeren behøver en moralsk forankring og denne forankringen ligger utenfor faget. Den ligger i den enkelte historiker som subjekt. På det viset er historie subjektiv, historikeren har et ståsted hva enten han vil det eller ikke.[33]

Men min oppgave som historiker er ikke å fordømme eller forsvare, den er snarere å forklare og forstå. Og jeg vil mene at det lar seg gjøre både å forstå og forklare handlinger som man vemmes av. Og med forståelse følger heller ingen hang til å felle moralske dommer. Og hva skulle nå hensikten med det være? "Overloading the historian's text with expressions of moral outrage will add little to the argument", sier Richard Evans.[34] Dersom det ikke er til å unngå å ta moralsk stilling, så må det kunne la seg gjøre gjennom de historiske argumentene. Da blir det den enkelte leser som feller dommen. Og om vi i forlengelsen av Zygmunt Baumann fastholder at spørsmål om moral er et spørsmål om personlig ansvar for den enkelte, så er det vel riktig at det også er enkeltindividet som dømmer.[35]

Dommer blir imidlertid ikke enkle å felle når det viser seg at vår forståelse for grusomhetene i det forrige århundre på en trist måte øker innsikten i menneskets muligheter. Og som Baumann og Hannah Arendt har vist, er det ikke de onde menneskene som her er problemet.[36] Dette er handlinger som gjennomsnittsmenneskene - og det vil si oss selv - har gjennomført, og om vi skal tro terrorvåpnenes talsmenn, er kapable til å utføre på nytt. Dette er en skremmende konstatering både hos Baumann og hos andre; Den onde handling

---

[33] Kritikken mot David Irving fra bl.a. Odd-Bjørne Fure om at han først og fremst mangler evne til kildekritikk, er i og for seg god, men den bør utvides. Hva Irving etter mitt syn særlig mangler, er et moralsk ståsted. Derfor klarer han ikke, eller er ikke villig til, å lese sine kilder i en samfunnsmessig kontekst, han innsneverer derfor deres utsagnskraft. Odd-Bjørn Fure, *Kampen mot Glemselen,* Universitetsforlaget, Oslo 1997. Også Peter Kemp, *Det uerstattelige En teknologi-etikk,* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1991.

[34] Richard J. Evans, *In Defence of History,* Granta Books, London 1997: 52.

[35] Zygmunt Baumann, *Moderniteten og Holocaust,* Vidarforlaget, Oslo 1997.

[36] Zygmunt Baumann 1997. Hanna Arendt, *Eichmann i Jerusalem. En beretning om det ondes banalitet,* Pax, Oslo

utført i industriell skala, er ikke utført av onde mennesker, f.eks. onde tyskere.[37] Problemet er foruroligende alment.[38]

> *Du skal ikke dømme den som er sunket i slam!*
> *Du skal si til ditt hjerte: Denne gang var det ham.*
> *og så kan du bøie ditt hode i sorg og skam.* [39]

Min hypotese er at i fortellingen om RAF i mellomkrigstiden finner vi også en form for banal ondskap, om enn ikke i den form som skissert av Hannah Arendt og videreutviklet av Zygmunt Bauman. Hos RAF finner vi en handlingslogikk av teknologisk og militær rasjonalitet som gradvis innskrenket de politiske valgmuligheter. Da krigen kom, var det små rom for politiske valg om hvordan krigen skulle føres. Valgene var alt gjort. De var fattet, ikke som viktige prinsipielle beslutninger underkastet moralske og politiske konsekvensanalyser, men fattet i form av en rekke tilsynelatende ikke særlig vesentlige beslutninger som stort sett var gjemt bort i det militære byråkrati. Disse beslutningene var løsninger på en rekke delproblemer RAF ble stilt overfor etterhvert som opprustningen skjøt fart. Beslutningene ble fattet i den organisatoriske selvstendighetens navn og de var fattet i ly av og som en funksjon av den politiske ambisjon om å avskrekke Tyskland.

---

[37] Selv om altså Daniel Jonah Goldhagen, *Hitler's Willing Executioners,* Vintage Books, New York 1997, vil ha oss til å tro nettopp det. Goldhagens konklusjon om at det her var tyskerne som jødehatende folkeslag som stod bak, ville jo, dersom den hadde stått til troende, paradoksalt nok være langt mer beroligende enn Baumanns.

[38] Dette problemet har vært drøftet i norsk offentlighet ved mange anledninger av f.eks. Nils Christie i hans studie Fangevoktere i konsentrasjonsleire. Christie viser hvordan noen av de verste leirene for sovjetiske og serbiske krigsfanger i Norge var drevet av norske fangevoktere. Derved slår han effektivt hull på myten om at det bare var tyskerne som hadde evne til å mishandle østeuropeiske krigsfanger. Ondskapen og ufølsomheten overfor andres lidelse fantes i Norge også. Nils Christie, *Fangevoktere i konsentrasjonsleire,* Hovedoppgave i sosiologi, Universitetet i Oslo 1952.
Harald Ofstad tar opp nazismens vesen og de bakenforliggende årsaker til de bestialske handlinger. Harald Ofstad, *Vår forakt for svakhet,* Pax, Oslo 1971.
Fremfor alt er det vel Jens Bjørneboe som har behandlet spøsmålet i norsk offentlighet i nesten hele sin skjønnlitterære produksjon fra boken *Før hanen galer* til den store triologien om bestialitetens historie.
Jens Bjørneboe, *Før hanen galer,* H. Aschehoug & co, Oslo 1952*, Frihetens øyeblikk,* Gyldendal, Oslo 1966, *Kruttårnet*, Gyldendal, Oslo 1969, *Stillheten*, Gyldendal, Oslo 1973.

[39] Arnulf Øverland i sitt dikt Loven (1919). Her gjengitt fra Arnulf Øverland, *De hundrede fioliner*, Aschehoug & co, Oslo 1968.

Kapittel 2

Tre forklaringsmodeller - en forskningsoversikt

Hensikten med dette kapittelet er todelt. For det første vil jeg gi en historiografisk oversikt og plassere mitt eget arbeide i en historiografisk sammenheng. Jeg vil også drøfte den sosiale og politiske funksjonen fortellingene om 2. verdenskrig har hatt fordi innsikten i denne funksjonen vil gi en forståelse for hvorfor fortellingene har fått den form de har fått.

Britenes ødeleggelse av de tyske byene ved å brannbombe dem, lå langt unna de prinsippene som ble fastlagt av statsminister Chamberlain mens krisen om Tsjekkoslovakia var på sitt mest intense sommeren 1938:

- Det er i strid med internasjonal lov å bombe sivilister og å angripe den sivile befolkningen direkte.
- Bombemål må være legitime militære mål og må kunne gjenkjennes som dette fra luften.
- Rimelig hensyn skal tas når man angriper slike militære mål for at ikke den sivile befolkningen som bor i nærheten skal bli rammet.[40]

Dette var også tilsynelatende den typen krigføring RAF bekjente seg til. Ingen ledere i RAF hadde på tredvetallet gjort seg til talsmenn for den typen krig de kom til å praktisere utover på førtitallet. Og Luftforsvarsstaben var helt klar her; "Direkte angrep mot fiendens sivilbefolkning [...] er noe som ingen britisk Luftforsvarsstab vil anbefale, og som ingen britisk regjering vil kunne godta."[41] Det samme ble også foredratt på RAFs stabsskole. Air Commodore Edgar Ludlow-Hewitt, som forøvrig var sjef for Bomber Command da krigen brøt ut, beskrev i et foredrag, så langt tilbake som i 1928, bombing av den sivile befolkningen som

> ” sheer unintelligent frightfulness [...] It is a senseless, inhuman method of warfare which I believe will never succeed against any nation of stamina and spirit.”[42]

På den annen side så må det faktum at det var nødvendig å slå dette fast, tyde på at man ihvertfall hadde tenkt på muligheten. Ludlow-Hewitt har jo også en

---

[40] John Slessor, *The Central Blue,* Cassel and Company, London 1956: 213.
[41] Public Record Office, Kew, London, (heretter PRO), Air 9/84, The Restriction of Air Warfare: 22.
[42] Professor Phillip Meilinger, Trenchard and ”Morale bombing”: The Evolution of Royal Air Force Doctrine before World War II, *Journal of Military History,* 1996, no. 2: 261.

pragmatisk begrunnelse for sin konklusjon; en slik krigføring vil aldri lykkes. Den offisielle britiske politikken var allikevel klar nok, sivilister skulle ikke være bombemål.

Felles for langt de fleste historikerne som skriver om den britiske bybombingen, eller om den allierte bombingen av Tyskland i et mer utvidet perspektiv, er at utsagnene fra RAF og den britiske regjeringen om at sivile ikke skulle være bombemål, blir godtatt. Philip Meilinger konkluderer at

> ”RAF doctrine and policy throughout the interwar years, and indeed for the first year of the war with Germany, consistently stressed the principle of avoiding civilian noncombatants while concentrating on enemy industry.”[43]

RAF skulle drive presisjonsbombing av militære mål og av industrianlegg som drev krigsviktig produksjon. RAF gikk inn i krigen, skriver Harvey B. Tress i sin analyse, ”firmly committed to precision bombing.”[44] Derved er det etablert et skille mellom den offisielle førkrigspolitikken på den ene siden, og hva RAF kom til å gjøre under krigen på den andre siden. Dette er blitt oppfattet slik at RAF og regjeringen fulgte èn opprinnelig politikk frem til omlag februar 1942, hvoretter den ble endret mot en adskillig mer hardhendt bruk av bombefly. RAF gikk over fra å angripe militær produksjon til å angripe sivile mål, fra å bombe ting til å bombe folk. For de historikerne som beskriver utviklingen av britenes bombing av Tyskland under krigen, blir oppgaven da å forklare hvorfor RAF forlot sin intensjon om å bombe presist, for i stedet å gå over til den praksis som er beskrevet i innledningen til forrige kapittel.

Jeg har i innledningskapitlet pekt på at historikerne forklarer utviklingen ved hjelp av modeller som gjør det mulig å foreta en grovinndeling i tre grupper alt etter hvilken hovedmodell de benytter. Vel vitende om at en slik inndeling kan øve vold på den enkelte historiker, skal jeg allikevel holde fast på inndelingen. Dette gjør jeg ut i fra en pedagogisk begrunnelse. Inndelingen klargjør mer enn den tilslører. Men dette forutsetter at gjennomgangen evner å nyansere enkelte forfattere betydelig.[45]

---

[43] ibid: 268.

[44] Harvey B. Tress, *British Strategic Bombing Policy through 1940,* The Edwin Mellen Press, Lampeter 1988: 67.

[45] Det er en meget omfattende litteratur om Bomber Command. Jonathan Falconer, *RAF Bomber Command in Fact Film and Fiction*, Sutton Publishing, Stroud 1995, har laget en oversikt på om lag 150 sider. Han lister opp (i min telling) 124 ”General Titles”, 75 titler om enkelte bombegrupper og skvadroner, 43 bøker om flyplassene de fløy i fra, 38 bøker om enkelte bombekampanjer, 130 titler om flytyper, samt 197 titler innenfor området biografier og memoarer. Oversikten er ikke komplett. Det ligger i sakens natur at jeg her må benytte et lite utvalg. Jeg har valgt ut i fra prinsippet om representativitet, anerkjenthet og tilgjengelighet.

Den største gruppen historikere legger hovedvekten på tekniske årsaker. Hovedforklaringen her er hva jeg i forrige kapittel betegnet som det *teknologiske nødverge*. De flyene RAF hadde, viste seg ikke å være egnet til så mye annet enn bybombing fra store høyder i ly av nattemørket. Webster og Franklands offisielle fremstilling sier dette slik;

> ”For the greater part of the war from 1941 onwards...the overwhelming majority of its attacks consisted of area bombing at night. In seeking an explanation of how this came to pass, there are many and various factors to be considered, but none was more important than the tactical conclusion that the only target on which the night force could inflict effective damage was a whole German town and that day bombing was not a practicable proposition of war against targets of penetration or as an operation of a sustained nature.”[46]

Erkjennelsen av at en by var det eneste man kunne treffe, var en taktisk konklusjon. Det fantes ikke andre muligheter for bombeflyene, sier Webster og Frankland. Denne detaljerte offisielle fremstillingen fra 1961, har tålt årene godt og er fremdeles det dominerende verket om den britiske bombeoffensiven mot Tyskland. Forklaringsmodellen til Webster og Frankland lever i beste velgående. I sin autoritative bok om luftkrigen forklarer Richard Overy bybombingen på denne måten:

> ”During the first six months of 1941 the Government's growing concern with the ineffectiveness of bombing and the indeciciveness of its strategy coincided with the gradual acceptance by the airmen that they lacked the operational means to do more than simply bomb cities and communications more or less indiscriminately. Such a situation paved the way for the development of area bombing, a strategy arrived at by a process of elimination.”[47]

Her viser Overy at det også var et politisk press. Det var ikke bare en gradvis selverkjennelse fra RAF som førte til bybombingen, det var også et politisk press for å øke effekten av bombingen. Det kan imidlertid virke som om Overy over tid har gjennomgått en betydelig utvikling i sin oppfatning av dette spørsmålet. Nå heter det: ”If there was not quite a straight line between Trenchard’s dogmatic views on morale and the ghastly apotheosis of bombing at Hiroshima, the curve was barely noticable.”[48] Her trekker Overy linjen fra 1920-årene og tvers gjennom krigen. Det var knapt noen konseptuell utvikling, sier

---

[46] Charles Webster and Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany,* Her Majesty's Stationery Office, London 1961: 233.
[47] R. J. Overy, *The Air War 1939-1945,* Europa Publications Limited, London 1980: 38.
[48] R. J. Overy, *Why the Allies Won,* Jonathan Cape, London 1995: 106.

Overy i min lesning av ham. Og da er det ikke uten videre enkelt å forstå at krigen egentlig bidro til dette konseptet.

Utviklingen mot områdebombing er beskrevet i enda større detalj av John Terraine enn hos Overy. Metoden fremkom som et resultat av en eliminasjonsproses. Men Terraine viser også at det er flere momenter som må med. Allerede sommeren 1940 snakket den nye statsministeren i Storbritannia Churchill om behovet for

> ”an absolutely devastating, exterminating attack by very heavy bombers on the Nazi homeland. We must be able to overwhelm them by this means, without which I do not see a way through.”[49]

Det er ikke åpenbart at Churchills følelsesladde retorikk er forenlig med den kalde logikken som ”a process of elimination” representerer. Nok et motiv er tydelig i Terraines fremstilling. Terraine er tydeligvis gammel nok til også å huske følesen av å bli utsatt for bombeangrep og henvendt til sine yngre lesere minner han dem om at,

> ”The writer can assure them that the shriek of a descending bomb can strip the mind to some very stark essentials, and arouse some implacable sentiments.”[50]

Men her er det jo en rimelig tolkning at man ikke stod helt uten alternativer. Kanhende var terrorbombingen ikke den eneste muligheten som stod åpen, men tanken på denne typen operasjoner var ikke bare utiltalende. Terraine binder i sin fremstilling to forklaringsgruppene sammen. Krigens egendynamikk og hevnmotivet måtte føre frem til en opptrapping av bombingen. Samtidig var den britiske bombeteknologien slik at man ikke kunne finne og treffe et mål mindre enn en by.

Denne typen forklaringer utgjør en parallell til måten de gamle greske historikere forklarte de uforutsette konsekvenser av handlinger. Disse konsekvensene skyldtes skjebnen, eller som grekerne av og til foretrakk å kalle det, nødvendigheten. Flyvåpenets bombekommando, Bomber Command, begynte med områdebombing som et resultat av operativ nødvendighet. Det eneste målet de kunne finne og treffe, var bymål. Derfor måtte de også bombe byer.[51]

Harvey Tress viser i sin studie hvordan rivaliseringen våpengrenene imellom spilte en betydelig rolle for de valg RAFs ledelse gjorde. [52] Lederne i RAF hadde

---

[49] John Terraine, *The Right of the Line*, Sceptre Edition, London 1988: 259
[50] ibid: 261.
[51] John MacBean and Arthur S. Hogben, *Bombs Gone*, Patrick Stephens Limited, Wellingborough 1990: 91-114 legger stor vekt på navigasjonsproblemene. Byene langs Rhinen ble bombet fordi Rhinen var lett å finne.
[52] Harvey B. Tress, *British Strategic Bombing Policy Through 1940, Politics, Attitudes, and the Formation of a Lasting Pattern,* The Edwin Mellen Press, Lampeter 1988

dype psykologiske arr fra mellomkrigstidens nærmest konstante trussel om at RAF kunne bli oppløst som egen våpengren og flyavdelingene tilbakeført til hær og marine.[53] Men hans hovedtese later til å være at mønsteret med områdebombing vokste frem i løpet av det første krigsåret. Han skriver således ganske kjekt at "The pre-war reasoning" til luftmarskalkene, "is of little significance to us."[54] Denne konklusjonen kan nok også ha sammenheng med at han i sitt kapittel om krigsplanleggingen fra 1935-39, med ett eneste unntak, benytter seg av sekundærkilder. Derved går han også glipp av vesentlige poenger. Det er i denne perioden som blir så overfladisk behandlet hos Tress, at de flyene RAF utkjempet krigen med, ble konseptualisert og bygget. Tenkningen som lå bak konseptualiseringen, og forventningen til hva flyene kunne gjøre og ikke gjøre, får Tress derfor ikke tak i. Tress er i sin grunnholdning ikke langt unna hva jeg ovenfor har beskrevet hos den store gruppen historikere som mener RAF ble tvunget av den teknologiske virkeligheten til å bombe byer. Luftforsvarsstaben gikk inn i krigen, hevder Tress, "firmly commmited" til presisjonsbombing. Også Tress hevder at troen på strategisk bombing som områdebombing vokste frem som konsept under krigen etter at det viste seg at bombeflyene ikke traff begrensede mål. Det nye momentet han bringer inn er at RAFs stivbenthet når det gjaldt å ta operative realiteter inn over seg skyldes frykten for de andre våpengrenene. Det kan han nok ha rett i. Stephen A. Garret forsøker i sin bok å trekke flere av disse momentene sammen i det han sier at "A rather curious mix of emotional, political, technical and theoretical considerations seems to have been involved."[55]

Det fantes nok også et strategisk rasjonale for å handle som RAF gjorde. Dette blir utlagt av Stephen Garret som peker ut særlig Churchills vitenskapelige rådgiver Professor Lindemann, senere Lord Cherwell, som mannen som kan hende leverte de viktigste bidragene til denne utviklingen. Cherwell benyttet "dehousing" som eufemisme og hevdet at RAF ved "dehousing" av omlag en tredjedel av Tysklands befolkning ville knekke befolkningens moral. Cherwells velkjente rapport til Churchill hadde argumentert ut i fra effekten av den tyske bombingen av Hull. Med utgangspunkt i de resultatene tyskerne der hadde oppnådd, hadde professoren beregnet hvor mange fly og hvor mange bomber som skulle til for å knekke de tyske sivilistenes vilje til å fortsette krigen.[56] Hans

---

[53] ibid: 361.
[54] ibid: 74.
[55] Stephen A. Garret, *Ethics and Airpower in World War II*, St. Martin's Press, New York 1993: 12.
[56] Lord Cherwells rapport er gjengitt hos Webster and Frankland 1961 vol I: 331-332. Her drøftes også motforestillingene mot dette dokumentet fra Tizard og andre.
Den fineste fremstillingen av forholdet mellom Cherwell og Tizard som tar utgangspunkt i Cherwells "dehousing"-forslag er gjort av C. P. Snow, *Vitenskap og Statsstyre,* Cappelens Forlag, Oslo 1962. Cherwells initiativ blir også nærmer drøftet i Zolly Zuckermans selvbiografi, *From Apes to Warlords,* Hamish Hamilton, London 1978: 139-148, såvel som i Tizards biografi, Ronald W. Clark, *Tizard,* Methuen, London 1965: 305-313.

antagelser gikk i korthet ut på at RAF med det antall bombefly som var planlagt bygget det neste året, ville være i stand til å bombe de 58 største byene i Tyskland så grundig at flertallet av befolkningen i disse byene ville miste sine hjem. Dette ville føre til et moralsk sammenbrudd. "There seems little doubt that this would break the spirit of the people."[57]

Professor Lindemann leverte en slags vitenskapeliggjort begrunnelse for terrorbombingen. Rapporten ble riktignok imøtegått av flere sentrale vitenskapsfolk, både Tizard som ledet "The Committee for Scientific Survey for Air Offence" og R.P Jones som innehadde stillingen som Air Ministry's Scientific Advisor, imøtegikk Lindemanns konklusjoner.[58] Han overvurderte, hevdet begge, den effekten bombene ville ha. De mente at for å oppnå den effekten Lindemann predikerte, var det nødvendig med bombeangrep av en helt annen størrelsesorden. Men de prinsippene Lindemann hadde lagt til grunn, nemlig at det var sivilbefolkningen som skulle bombes og at moralen *kunne* knekkes på denne måten, later det ikke til at hverken Tizard eller Jones var uenig i. Dette understrekes også av Zuckerman som understreker at uenigheten var teknisk snarere enn prinsippiell. Cherwell var ikke, sier Zuckerman, "some kind of Second World War Dr. Strangelove." [59]

Den analysen som Lindemann baserte seg på, ble publisert *etter* at Lindemann hadde laget sin rapport til Churchill. Han må derfor ha basert seg på forarbeidene til analysen, eller analysens rådata. Det er ikke enkelt å forstå hvordan Lindemann i det hele tatt i denne analysen kunne finne dekning for sine antakelser om at befolkningen lot seg knekke ved bombing. I denne rapporten konkluderes det med at "There is no evidence of breakdown of morale for the intensities of the raids experienced by Hull or Birmingham."[60] Analysen av effekten av de tyske bombeangrepene mot Birmingham og Hull er jo en klar påvisning at hva man ventet skulle skje, ikke skjedde. Det moralske sammenbruddet kom ikke. Men dette påvirket ikke tenkningen, hverken hos Lindemann eller i Air Ministry. Det virker snarere som om den grunnleggende antakelsen som lå til grunn hos Lindemann, var noe "alle" visste. Man kunne diskutere hvor mye som måtte til og endog om der var tilstrekkelige ressurser tilgjengelige for å oppnå det man ville. Men at det i prinsippet var mulig å bombe det sivile samfunn til sammenbrudd, - både fysisk og mentalt - var alment akseptert. Uri Bialer demonstrerer dette overbevisende i sin bok.[61]

En grundig presentasjon av forholdet mellom Churchill og Cherwell finnes i Thomas Wilson, *Churchill and the Prof,* Cassel, London 1995.

[57] Webster and Frankland 1961: 332.

[58] PRO Air 20 / 471. Referater fra møtene i Committee for the Scientific Survey of Air Offence ligger her.

[59] Zuckerman 1978: 145.

[60] Quantitative Study of Total effects of Air Raids (Hull and Birmingham Survey) Ministry of Home Security Research and Experiments Department. Konklusjonen er gjengitt i Zuckerman 1978: 405.

[61] Uri Bialer, *The Shadow of the Bomber.The Fear of Air Attack and British Politics 1932-1939*, Royal Historical Society, London 1980, demonstrerer dette overbevisende.

Antakelsene om virkeligheten lot seg knapt påvirke av virkeligheten slik den faktisk ble rapportert. *Forestillingen* om bombingens effekt lot seg ikke påvirke av rapportene.

Den årsaken som for denne gruppen historikerne allikevel fremstår som den klareste når det gjelder å forklare bombingen, er selve den operative nødvendighet. RAF måtte gjøre det de gjorde rett og slett fordi de ikke var i stand til å gjøre noe annet. Den praksis som skal forklares, ble funnet frem til fordi andre muligheter var prøvet og forkastet. Da de andre mulighetene var eliminert, stod derfor RAF igjen med den ene, områdebombingen. Bombingen av byene fra store høyder ble en operativ nødvendighet. Det ligger implisitt i en slik forklaring at RAF egentlig ville gjøre noe annet om det bare hadde vært mulig. Men teknologien satte ikke bare grenser for hva man kunne gjøre, den bestemte sogar hva som måtte gjøres. Handlingene blir determinert av den eksisterende teknologi. Stort tydeligere kan vel teknologien som determinant knapt uttrykkes.

Og allikevel, det blir alt for enkelt å avfeie denne forklaringsmodellen som teknologisk determinisme og derfor ubrukbar. Gitt den teknologien som Bomber Command disponerte ved krigsutbruddet og i flere år fremover, er det vanskelig ikke å godta en slik forklaring. RAF praktiserte hva teknologien gjorde det mulig å gjøre. Vi taler om et teknolgisk nødverge. RAF gjorde så å si en trist dyd ut av krigens grusomme nødvendighet.

I den andre gruppen historikere er hovedforklaringen at bombingen av byene, områdebombingen, utviklet seg gjennom en gradvis opptrappingsprosess. Dette har jeg kalt teorien om krigens *opptrappende egendynamikk.* Hos denne gruppen blir gjerne den britiske bombingen sett som et svar på tysk bombing. Warszawa ble bombet, Rotterdam ble bombet og London ble bombet. Deretter ble Tyskland bombet. Tyskerne sådde vind og høstet storm. Bybombingen ble til som et resultat av voldens dialektikk.

Voldens dialektikk kjennetegnes ved at vold blir besvart med vold på et høyere nivå. I en krig blir dette en prosess hvor partene gjennom en opptrapping til slutt vil ta ut hele sitt voldspotensiale, - om da ikke ytre faktorer på et eller annet nivå kan gripe inn og stanse denne prosessen. Denne antakelsen ligger til grunn for forståelsen av hva krig er hos en militærteoretiker som Clausewitz. Krig er maktbruk, sier Clausewitz, og denne maktbruken har ingen logisk begrensning.

> ”Begge parter tvinger den andre til å følge etter. Dette gjensidige handlingsmønsteret som blir påbegynt vil i teorien munne ut i handlingens ytterpunkter.”[62]

I sin bok *The Road to Total War* formulerer Frederick Sallagar dette slik:

> ”The Germans sowed the wind of which they were to reape the whirlwind some years later. It was the start of indiscriminate air warfare -the end of the road to total war.”[63]

Her er det klart at Sallagar beskriver en prosess som er dekket av en lovmessighet. Med bombingen var de krigførende begynt på veien mot total krig. Der var kun èn vei, og det gikk ikke an å snu. Dette synspunktet på hvordan opptrappingen utvikler seg later også til å være dekkende for Michael Sherry som riktignok konsentrerer seg om utviklingen av amerikansk luftmakt.[64] Han behandler utviklingen under verdenskrigen under hovedoverskriften ”The Dynamics of Escalation”.

Også for Sherry er utviklingen gitt ved at prosessen kom igang. Derved blir selve opptrappingen redusert til noe som kan minne om en kjemisk reaksjon. Dette får Robert O'Connell til å prøve seg med et kontrafaktisk hypotese;

> ”Had the Luftwaffe abstained from bombing the British, it is quite possible that the Royal Air Force would have been reciprocally restrained from using its superior strategic attack force in an all-out assault against German cities.”[65]

Her forsterkes inntrykket av lovmessighet ved at O’Connel forsøker å utvikle forklaringen til å inneholde prediktive elementer. Men det er såvidt meg bekjent ikke noe i kildematerialet fra den britiske Luftforsvarsstaben, Air Ministry, som tyder på at RAF ønsket å bombe hardere fordi britiske byer var blitt bombet. Derfor klarer heller ikke O'Connell å vise at RAF begrunnet sin bombing med hva tyskerne gjorde mot London og Coventry og andre engelske byer.

George H. Quester er av den oppfatning at britene hadde muligheten for å velge underveis i opptrappingen, men at de ikke anså det som nødvendig å gjøre et slikt valg. Krigen utviklet seg frem til et krav om betingelsesløs tysk overgivelse. Det var nødvendig å bombe så hardt som mulig for å oppnå dette målet.[66]

---

[62] Carl von Clausewitz, *On War,* Book One, Edited by Michael Howard and Peter Paret, Princeton 1984: 77, min oversettelse.
[63] Frederic Sallagar, *The Road to Total War*, Von Nostrand Reinhold, New York 1969: 67.
[64] Michael S. Sherry, *The Rise of American Air Power,* Yale University Press, London 1987, ch. 6.
[65] Robert L. O'Connell, *Of Arms and Men: a History of War,Weapons and Aggression,* Oxford University Press, Oxford 1989: 283.
[66] George C. Quester, *Deterrence Before Hiroshima*, Transaction Books, Oxford 1986 (1966): 151-52.

Alexander McKee har funnet følgende brev i en britisk lokalavis:

> ”A number of residents in this district have signed a petition to the Government for immediate reprisals upon Germany for the flying bomb attacks, in the form of complete destruction of a town or village in the Reich for every day attacks are carried out upon this country […] In this way we hope to make the continued murder of civilians, chiefly women, children and old people, unprofitable to the Huns […] Will anyone interested get in touch with me, by letter as I urgently need help in house-to house collection of signatures.”[67]

Sitatet viser i sin enkelhet hvordan sinnet i befolkningen vokste. Samtidig viser det også en stor uskyld i forhold til hva som faktisk foregikk fra britisk side. Ovenstående sitat er en reaksjon på de tyske gjengjeldelsesvåpnene og fra et ganske sent tidspunkt i krigen. Men reaksjonen er karakteristisk. Tyskerne må få igjen for hva de gjør.

Dette betyr ikke at det ikke var en diskusjon om dette prinsippet i britisk offentlighet. Kunne tysk bombing brukes som forklaring eller unnskyldning for hvordan man selv opererte? Regjeringen ble på dette punktet også utsatt for kritikk, mest kjent er nok kritikken fra visse representanter innenfor den britiske kirken.[68] Kirken støttet krigen mot Tyskland fullt ut, men det var ikke like enkelt for alle å godta bombingen. Argumentet om at bombing av sivile ikke var moralsk holdbart, ble med kraft fremført av biskop George Bell.[69] Svaret fra det store flertall som støttet bombingen, var at det var hva tyskerne kunne vente seg. De hadde sådd vind.

Det er ganske åpenbart at den tyske hensynsløsheten gjorde det enklere i deler av den britiske opinionen å akseptere at tyske byer ble bombet. Dette hevnmotivet er en folkelige reaksjonen på tysk praksis. Denne reaksjonen gjorde det åpenbart enklere for RAF å få gjennomslag for sine bombeønsker på politisk nivå. ”The moral scruples of the Cabinet on this subject have been overcome”, konstaterte Churchills privatsekretær John Colville lakonisk i sin dagbok så tidlig som 13. desember 1940.[70] Beslutningen om å gjennomføre bombeoperasjoner av den natur og i det omfang det her er tale om, ble naturligvis fattet på regjeringsnivå. I eksemplet referert til i forrige kapittel hvor sjefen for Bomber Command Arthur Harris valgte ut mål som kunne gi mest

---

[67] Alexander McKee, *Dresden 1945:The Devil's Tinderbox,* Souvenir Press, London 1982: 63.
[68] Andrew Chandler, The Church of England and the Obliteration Bombing of Germany in the Second World War, *English Historical Review* 1993, no. 127: 920-946. Stephen A. Garret, *Ethics and AirPower in World War II. The British Bombing of German Cities,* St. Marin's Press, New York 1993.
[69] Chandler 1993: 939.
[70] John Colville, *The Fringes of Power. Downing Street Diaries 1939-1955,* Hodder and Stoughton, London 1985: 311.

mulig spektakulær effekt, kommer dette poenget klart frem. Harris oppfattet seg som en slags handelsreisende i luftmakt. Han skulle demonstrere kvaliteten på varen for å få leveranser av flere tunge bombefly. Kunden som skulle overbevises var de politiske beslutningstakerne. Harris skulle overbevise the Cabinet.

Det er jo nettopp dette som er poenget også hos John Colville. Etter hvert som krigen utviklet seg, forvitret de moralske skrupler i regjeringen. Derved smeltet RAFs tekniske evne, eller mangel på evne, sammen med den politiske moral.

Den tredje gruppen historikere har det til felles at de mener RAF planla å bombe motpartens sivilbefolkning. Her finner jeg mange forfattere som har sitt fokus på RAF i mellomkrigstiden. Men jeg finner også Max Hastings som med sin bok *Bomber Command* har skrevet den best fortalte historien om Bomber Command under krigen.[71] Hastings slår i innledningskapittelet fast at

> ”The pre-war RAF was geared to the execution of a strategic terror bombing campaign and this was at the core of the Trenchard doctrine.”[72]

Samtidig godtar Hastings at fordi RAF da krigen kom ikke kunne gjøre noe annet enn å bombe upresist, så måtte de operere som de gjorde. Hastings er altså av den oppfatning av RAF ikke fortalte alt før krigen, samtidig som han støtter seg til teorien om det teknologiske nødverge, i hvert fall hva første del av krigen angår.

Åtte år etter Hastings bok, publiserte Neville Jones sin bok *The Beginnings of Strategic Air Power*.[73] Jones går lenger enn Hastings når det gjelder å hevde at man i Air Ministry økonomiserte med sannheten. Jones er rimelig sikker på at Trenchard ville bombe motstanderens befolkning og at hans ånd fremdeles satt i veggene i Air Ministry .[74] Men Luftforsvarsstaben kamuflerte sine hensikter, og hvorfor skulle den ikke det;

> ”In any case, there was no need for them to invite certain opposition to their policy when they could easily camouflage their intentions by extending the scope of bombing to the point where it was indistinguishable from bombing designed to break the will of the civilian population”[75].

---

[71] Max Hastings, *Bomber Command*, Michael Joseph, London 1979.
[72] ibid: 48.
[73] Neville Jones, *The Beginnings of Strategic Air Power. A History of the British Bomber Force 1923-1939,* Frank Cass, London 1987.
[74] ibid: 43.
[75] ibid: 43

Slik denne teorien blir fremsatt, er den en konspirasjonsteori. Det kan nok være at konsekvensen av den bombingen RAF ville gjennomføre i tilfelle krig, ville bli at mange sivile ville bli bomberammet, men hverken Jones eller Hastings dokumenterer at disse konsekvensene bevisst ble underslått av RAF. Jones aksepterer at RAF gikk inn i krigen med en doktrine som forutsatte evne til å bombe presist, men han hevder at dette bare var et midlertidig tiltak som skyldtes at opptrappingsevnen i en bombekrig var større i Tyskland enn i Storbritannia. Mine analyser av den britiske planleggingen i den siste førkrigsperioden, støtter Jones' konklusjon på dette punktet. Så lenge Luftwaffe kunne ramme Storbritannia hardere enn RAF kunne ramme Tyskland, ville hverken RAF eller regjeringen bombe slik at Tyskland ble provosert til en opptrapping. Men "Planning for unrestricted operations was of course continued".[76]

Jones er overbevisende når han diskuterer de praktiske aspekter av Bomber Commands virksomhet. Han kommer til stadighet tilbake til den bemerkelsesverdige lave oppmerksomhet de praktiske problemene med bombeoperasjoner fikk. Grunnleggende i hele organisasjonen var hva han kaller "The profound ignorance of strategic operations."[77] Dette betød at hverken problemer omkring navigasjon, bombesikter eller bombenes størrelse og utforming mot forskjellige typer mål ble forsøkt løst. Hans årsaksforklaring til dette er interessant. Jones legger vekt på at the Air Staff demonstrerte grunnleggende likegyldighet til hva han kaller "the scientific and technical elements of aviation."[78] Dette var fordi luftforsvarsstaben hadde langt større tro på ytelsesforbedring gjennom øket erfaring enn ved å innføre nye tekniske hjelpemidler. Jones sier imidlertid ikke noe om hva denne troen på individet snarere enn på teknologien skyldtes.

I 1995 publiserte Scot Robertson sin bok *The Development of RAF Strategic Bombing Doctrine 1919-1939*.[79] Boken er basert på hans doktoravhandling fra 1989.[80] En sterk side ved Robertsons bok er hans dokumentasjon av hva luftforsvarsstaben faktisk visste i årene før krigen om bombingens usikkerhet. Dette får han vist ved en gjennomgang av en rekke store luftforsvarsøvelser som ble arrangert årlig. Det er etter Robertson, ingen grunn til å tvile på at man i Air Ministry hadde informasjon nok til å vite at bombeflyene brukt om natten, knapt ville finne enn si treffe mål langt inne i Tyskland.

Hovedkonklusjonen til Robertson er at RAF i hele mellomkrigstiden holdt fast ved at de i en stor krig ville gjennomføre en strategisk bombeoffensiv, rettet mot motpartens byer og industri. Robertson drøfter RAFs bombedoktrine opp mot

---

[76] ibid: 150
[77] ibid: 55
[78] ibid: 55
[79] Scot Robertson, *The Development of RAF Strategic Bombing Doctrine, 1919-1939,* Praeger, London 1995.
[80] Scot Robertson, *On a Wing and a Prayer,* doktorgradsavhandling, University of New Brunswick, 1989.

hva han selv kaller ”a Neo-Clausewitzian Theoretical Framework”[81], - hva han nå måtte mene med det. Robertson advarer mot tendensen til å anvende teori om krig slik at den blir preskriptiv eller normativ, men han klarer ikke helt å motså fristelsen. Robertson viser klart at RAF ikke var en organisasjon som arbeidet seg fremover etter vitenskapelige prinsipper. Styrken med å strukturere fremstillingen opp mot et teoretisk rammeverk, er at dette kan tjene til å fremheve hvor RAF faktisk sviktet. Men man kan ikke forklare svikten i tenkningen med at RAF ikke benyttet seg av et slikt rammeverk. Robertson later ikke til å forstå den militære organisasjonen som organisme. Han viser at organisasjonen ikke fungerer etter vitenskapelige prinsipper. Dette er selvsagt riktig. Men så var heller ikke RAF en vitenskapelig organisasjon.

Malcolm Smith har skrevet den mest inngående analysen av RAF i mellomkrigstiden.[82] Smiths bok inneholder en forståelsesfull analyse av de dilemmaene som britisk forsvarsledelse var konfrontert med på siste halvdel av 1930 tallet. Hans behandling av Chamberlain plasserer ham klart i den revisjonistiske skolen. Det er enkelt å se i ettertid hva som burde ha vært gjort annerledes. Men det er ikke like enkelt å peke på politisk mulige alternativer for datidens beslutningstakere.

Smiths studie baserer seg på førstehåndsmateriale slik det i det alt vesentlige forefinnes i det britiske riksarkivet Public Record Office (PRO) i London. Smith viser hvordan trusselen fra bombeflyet dominerte britisk strategisk tenkning på 1930-tallet. Denne trusselen ble av den britiske regjeringen forsøkt møtt på tre måter:

> -ved en opprustning av de britiske flystyrkene. Målet var å ha like mange bombefly som Tyskland, "the principle of Parity". Dette kunne avskrekke eller det kunne overbevise Tyskland om at det ikke hadde noen hensikt å ruste opp. Derved ville forholdene være lagt til rette for det neste punktet;
>
> -ved å forøke å få i stand bindende internasjonale avtaler om nedrustning av luftstridskrefter og helst totalforbud mot bombefly.
>
> - og endelig ved å forkaste tesen om at bombeflyet alltid ville komme igjennom og deretter bygge opp et defensivt system basert på jagerfly og radarvarsling. Det var den siste løsningen som fra 1938 ble gjennomført, om enn under sterk protest fra luftforsvarsstaben.

Smith skriver at RAF på tredevetallet mer og mer nærmet seg hva han kaller ”air power extremism”, med det mener han at troen på at bombeflyet ved terrorbombing kunne avgjøre krigen, ble sterkere ettersom krigen nærmet seg.

---

[81] Robertson 1995: 7.
[82] Malcolm Smith, *British Air Strategy Between the Wars,* Clarendon Press, Oxford 1984.

Dette plasserer Smith klart i gruppe sammen med Jones og Hastings. Smith mener for øvrig dette skjedde nettopp i den perioden hvor både ledende offiserer i RAF og britiske regjeringsmedlemmer tok avstand fra bombing. Denne radikaliseringen i synet på luftmakt skyldtes først og fremst kampen våpengrenene i mellom.

> ”It was only with growing pressure on the limited finance available that the Air Ministry began to put the more extreme case.”[83]

Men dermed så virker det også som om Smith mener at den økte vektleggingen av tunge bombefly bare var gjort av taktiske hensyn, dvs. som et ledd i kampen forsvarsgrenene imellom. Jeg tror det er mulig å vise at det nok var langt mer enn taktiske hensyn som drev RAF. RAFs ledere trodde på det de sa. De trodde på den krigen de fryktet.

En helhetlig forklaring

Ottar Dahl sier et sted at kjernen i forklaring og forståelse er ny innsikt i *sammenheng*.[84] Det essensielle er nå å etablere en sammenheng mellom disse tre tilsynelatende konkurrerende teorier.

Jeg vil mene at teorien om det teknologiske nødverge og teorien om krigens opptrappende egendynamikk utfyller hverandre. Det politiske behovet for å øke presset mot Tyskland ble ikke vanskeliggjort av RAFs evne til å bombe byene, snarere tvert i mot. Slik sett kan vi peke på at den teknologiske begrensningen forklarer hvorfor RAF kom til å operere som de gjorde. Dette er da en forklaring som er holdbar på militært operativt nivå. Denne forklaringen kan knapt anvendes på politisk nivå. Der kan derimot forklaringen om krigens opptrappende egendynamikk brukes. Hvor den første forklaringen dekker det militære nivået, dekkes det politiske av den andre. Forklaringene dekker hvert sitt nivå, og de forsterker hverandre.

Om vi nå bringer inn den tredje forklaringen som sier at RAF kom til å praktisere hva de hadde planlagt i mellomkrigstiden, vil vi se at det er også mulig å integrere denne forklaringen inn i sammenhengen. Den konspirative dimensjonen som er fremtredende hos Jones (og som også i noen grad er synlig også hos Hastings) er her bare forstyrrende. Jeg er ikke enig i at vi her står overfor en konspirasjon. Kildene viser klart nok at det var mulig for den som ville se, å forstå hvordan RAF mente den neste krigen kom til å bli. Riktig nok gjorde ikke Stabsoffiserene i Air Ministry noe nummer ut dette. Men ved å lese deres analyser inn i en sosial og politisk kontekst, vil den konspirative dimensjonen forsvinne.

---

[83] ibid: 84.
[84] Ottar Dahl, *Problemer i historiens teori*, Universitetsforlaget, Oslo 1986: 37.

Denne konteksten utgjøres av den opprustningspolitikken som både skulle avskrekke Tyskland og bringe Tyskland til forhandlingsbordet. En egen bombeflystyrke skulle først og fremst avskrekke fienden. Dette var også en bærende tanke i appeasementpolitikken. For å avskrekke måtte bombeflyene skape frykt. En vellykket avskrekking ville føre til at krigen ikke kom. Men dersom avskrekkingen var mislykket, ville de militære konsekvenser være åpenbare og foruroligende. For så vidt kan man si RAF planla en krig mot motpartens befolkning. Men de planla ikke denne krigen i skjul. Den var en integrert del av den britiske politikken overfor Tyskland. Utviklingstiden for det store, kompliserte våpensystemet som et tungt bombefly er, er gjerne fra 4-6 år. De tunge bombeflyene som raserte Tyskland fra 1942, ble konseptualisert i 1935-36 (mer om dette i kap 6). Disse flyene er uttrykk for en krigsteori, de er teoriens praktiske motstykke eller dens fysiske uttrykk. "Machines are frozen Spirit", som Mikael Hård har uttrykt det.[85] I dette tilfellet er bombeflyene Storbritannias materialiserte krigsfrykt.

Ved å ta det militære utstyret for gitt ved krigens utbrudd, og sammenholde dette med hva som faktisk ble uttalt i den samme perioden, går man glipp av den krigsteori som maskinene er et uttrykk for. De historikerne som skal skrive om luftkrigen og som tar sitt utgangspunkt i 1938 eller 1939, påfører seg en kronologisk tvangstrøye som gjør forklaringene mangelfulle. Det er helt nødvendig å studere hvordan RAF tenkte i perioden før krigen, for å kunne forklare og forstå hvordan de slåss under krigen. Det er en grunnleggende sammenheng mellom den tenkningen som ligger til grunn for de våpen RAF anskaffet før krigen og den krigen de siden var med på å forme. Jeg skal vise at denne tenkningen, denne teorien om den neste krigen, står i direkte motsetning til hva som ble sagt i 1938-39 om at sivile mål ikke skulle bombes.

Både forklaringen om det teknologiske nødverge og om opptrappingens egendynamikk stilte historikerne overfor et problem. Utgangspunktet var at det var nødvendig å forklare en endring av politikken. RAF og politikerne hadde erklært at de ikke ville bombe sivile mål. Forklaringene søker å finne årsaken til en *endring* av denne politikken. Men når vi ser operasjonene i sammenheng med de tankene som lå bak avskrekkingspolitikken og bak utviklingen av de tunge bombeflyene, ser vi ikke endring, vi ser kontinuitet. Den form krigen fikk var en konsekvens av den forutgående utvikling og opprustning.

Derved har jeg antydet hvordan forklaringene kan bringes sammen. Hvor førkrigstidens planlegging og utbygging skapte forutsetningene, gav krigen mulighetene, både på militært og politisk nivå.

---

[85] Mikael Hård, *Machines are Frozen Spirit*, Campus Verlag, Frankfurt am Main 1994.

Forklaringenes sosiale og politiske funksjon

For å gi en dypere forståelse av de årsaksforklaringene jeg har drøftet, vil jeg mene at det er nødvendig å belyse deres politiske og sosiale funksjon. Særlig er denne funksjonen tydelig for de forklaringer som havner i de store gruppene jeg innledningsvis karakteriserte som forklaringen om det *teknologiske nødverge* og forklaringen om *opptrappingens egendynamikk*.

I sin glitrende artikkel "Meaning and understanding in the history of ideas" hevder statsviteren Quentin Skinner at det finnes to anerkjente metoder når man som historiker skal nå frem til forståelsen av det egentlige innholdet i en idè.[86] Den første, og kan hende mest anerkjente metoden, er å hevde at ideer bare kan forstås i sin politiske, økonomiske og kulturelle kontekst, at det er rammeverket som så å si gir teorien dens mening. Bare ved å forstå den tiden ideen ble skrevet i, kan vi forstå hva forfatteren egentlig mente. Den andre muligheten, den ortodokse, sier Skinner, er å forstå teksten som autonomt objekt. Meningen ligger da i teksten selv. Når man bekjenner seg til en slik tilnærming, vil man avvise forsøkene på å gjenskape teksten i dens totale kontekst. Ideen kan så å si stå på egne bein.

Skinners beskrivelse av troen på tekstens autonomi som en nødvendig og tilstrekkelig betingelse for full forståelse av den, er minst like aktuell som da han kom med den for 30 år siden. Skinners beskrivelse er en god karakteristikk av hva jeg vil kalle en tekstuell fundamentalisme. De teksttro retningene er jo ellers på fremmarsj ikke bare innenfor den religiøse sfære, vi finner den også i tiltakende grad innen den økonomiske i form av klassisk liberal kapitalisme.

Fundamentalismens merkeligste antakelse for meg som historiker, er troen på at en tekst kan være autonom. Dette betyr jo at teksten står utenfor tiden. Ikke bare står den da utenfor den tiden den var skrevet inn i, men den står også utenfor den tiden den skal tolkes inn i. Dette er problematisk.

Det fundamentalistene gjør, er jo nettopp å løfte en tekst ut av tekstens samtid for å bruke den i sin egen tid. Teksten blir ikke tidløs, tvert imot den løftes inn i fundamentalistens egen tid hvor den gjerne viser seg å fungere godt som maktredskap. Teksten gjøres ikke tid*løs,* den gjøres tvert imot tids*aktuell*. Hverken tekst eller tolker kan stå utenfor tiden. Man er i tiden enten man vil eller ikke. Tidløshet er kanhende et vakkert begrep. Men det er tomt. Når et menneske dør, kan man si at det går ut av tiden. En tekst uten tid har det på samme måten: - den er død.

Spørsmålet blir nå om ikke Skinners dikotomi kan være et nyttig verktøy for å forstå de militære ideene slik de ble fremsatt av den britiske luftforsvarsstaben i Air Ministry. Skinners innfallsvinkel vil også gjøre det enklere å gi en presis

---

[86] Quentin Skinner, Meaning and understanding in the history of ideas, i James Tully (ed), *Meaning & Context, Quentin Skinner and his Critics,* Princeton University Press, Princeton 1988: 29-67.

beskrivelse av hvordan de militære ideene er utilstrekkelig behandlet i den litteraturen jeg har referert til overfor. På forunderlig vis finner jeg igjen mye av denne fundamentalistiske holdningen til teksten når jeg vurderer hvordan RAFs tenkning og praksis blir beskrevet av de historikere jeg har referert til ovenfor. Den organisasjonen som i 1938 slo fast at bombing av sivile var helt uaktuelt, blir trodd av historikerne. Når praksis noen få år senere viser seg å være en tanke annerledes, så blir dette beskrevet som en endring, og tolket som en endring nødvendiggjort av teknologien eller snarere mangelen på teknologi. Dette er en tolkning med mange av fundamentalismens trekk over seg. For det første er teksten løftet ut av sin kontekst. Den teknologiske konteksten er at i 1938 var RAF kommet godt i gang med å produsere bombefly som knapt egnet seg til annet enn å bombe store mål fra store høyder. Den politiske konteksten er at krigen mot byene nettopp var den krigen britene fryktet - og trodde - ville bli utkjempet.

Mitt annet kjennetegn på en fundamentalistisk tolkning, nemlig at tolkningen skal fungere godt i tolkerens samtid, er også tilstede. Bombeoperasjonene var jo som nevnt smertefulle også for RAF. RAF Bomber Command hadde svært store tap og mer enn 55.000 mann ofret livet for å bekjempe nazismen. Da er det vanskelig for historikeren å skrive at de som på denne måten gav sine liv, gjorde det mens de terroriserte den tyske sivilbefolkning. Bedre da å si at de døde gjorde hva teknologien tvang dem til å gjøre.

En slik besnærende enkel forklaring blir tiltalende av nok en grunn. Både teorien om det teknologiske nødverge og teorien om opptrappingens egendynamikk angir en form for nødvendighet hvor mennesket ikke lenger har noe valg, slik sett er mennesket ikke lenger aktivt handlende. Denne nødvendigheten som årsaksforklaring fritar både den som handler og historikeren som handlingens kronikør, fra de moralske vansker handlingen i seg selv kan demonstrere. Om det noen gang har vært berettiget å snakke om en rettferdig krig, så må det vel være krigen mot nazismen. Og likevel er det ikke enkelt å skulle forklare at det var nødvendig å drepe mer enn hundre tusen tyske barn for å vinne den. Nødvendigheten som forklaring beskytter for en moralsk evaluering av den britiske krigføringen. De omlag 55.000 døde flymannskapene var ikke terrorister, de var helter. Nødvendigheten fritar de handlende for ansvar.

Fortiden blir tolket slik at de som kom derfra også kan leve med den i nåtiden. Dette er en funksjon moderne krigshistorie vanskelig kommer unna.[87] Max Hastings gjorde ikke noe forsøk på å komme unna det moralske aspektet i sin store bok Bomber Command.[88] Selv om Hastings allerede i forordet understreket

[87] En god dokumentasjon her er Claus Bryld og Anette Warring, *Besættelsestiden som kollektiv erindring.* Roskilde Universitetsforlag, Fredriksberg 1998. Meget å gi har også R. J. B. Bosworth, *Explaining Auschwitz & Hiroshima*, Routledge, London 1994 (1993) og Jay Winter, *Sites of Memory, Sites of Mourning,* University Press, Cambridge 1996 (1995).
[88] Max Hastings, *Bomber Command,* Papermac edition, London 1993.

at de strategiske kontroverser på den ene siden, og motet og offerviljen til de som fløy på den andre, måtte holdes adskilt, "only a charlatan would seek to entangle the men who flew the aircraft in the strategic controversy",[89] så fikk han temmelig røff behandling i anmeldelsene. Han ble beskyldt for å sverte RAF.[90]

Dersom jeg betrakter disse fortellingene som litterære genrekategorier slik Haydn White har presentert dem, er fortellingenes funksjon enkel å se.[91] Både i den Clausewitzske og den teknologiske fortellingen befinner vi oss innenfor romansens narrative strukturer.[92] Den typiske romansen finner vi innenfor den Clausewitzske fortellingen. Fienden sådde vind og høstet storm, det gode seiret over det onde. I den teknologiske fortellingen, som er en fortelling om å komme til kort fordi verktøyet ikke er godt nok, skjærer romansen over i tragedien. Mannskapet i Bomber Command blir tragiske helter, de ble forrådt av teknologien, men gav allikevel sine liv for en sak de trodde på.

Kampen mot nazismen er også en sak vi trodde på, og tror på fremdeles. Derfor blir fortellingen om bombeangrepene en del av den store fortellingen om 2.verdenskrig. Dette er fortellingen om kampen mellom den gode og det onde. Den blir en del av fortellingen om dagens samfunn. R. J. B. Bosworth kaller dette fortellingen om den lange andre verdenskrig: "I shall maintain that the processes of past history and of present politics are in inevitable and potentially fruitful discourse."[93] Claus Bryld og Anette Warring slår fast at, "krigen står som den mest fundmantale begivenhed forud for vor tid, en begivenhed, der i høj grad har lagt rammerne for vores tilværelse."[94] Forfatterne spekulerer på hvor lenge denne fortellingen vil leve, men de antyder ikke noe svar.

To av de forklaringsmodellene som jeg her har drøftet er funksjonalistiske i sin natur. Utviklingen mot bybombingen skjedde som en funksjon enten av krigen selv eller som en funksjon av krigens teknologi. I sin foruroligende bok *Inventing Accuracy*, om utviklingen av presise ballistiske atommissiler i USA, har sosiologen Donald MacKenzie i fascinerende detalj vist hvordan utviklingen mot øket presisjon i disse våpnene har vært drevet frem av konkurrerende forskningsmiljø, delvis innenfor og til dels utenfor de militære

---

[89] ibid: 12.
[90] Max Hastings, The Controversy over Bombers and Bombing, *Encounter* 1982, No. 2: 62-66.
[91] Haydn White, *Metahistory. The historical Imagination in Nineteenth-Century Europe,* John Hopkins University Press, Balitmore 1973. En elegant anvendelse av White i norsk historiografisk sammenheng er Francis Sejersted, *Norsk Idyll?* Pax Forlag, Oslo 2000: 15-33.
[92] Håkon With Andersen, Mennesker, meninger og medlemmer, i Håkon With Andersen, Svein Dahl, Kjell Haarstad og Jarle Simensen (red.), *Clios Tro Tjener*, Nr. 1 i Skriftserie fra Historisk Institutt, Universitet i Trondheim, 1994: 13-44.
[93] R. J. B. Bosworth 1994: 30.
[94] Claus Bryld og Anette Warring 1998: 39.

organisasjonene.[95] Utviklingen av avanserte og ekstremt følsomme gyrosystemer og utviklingen av stjernenavigasjonssystemer har vært middel i en kamp om posisjon mellom ulike teknologiske miljøer. *Behovet* for øket presisjon måtte skapes underveis som en slags nødvendig forutsetning for systemets dynamikk. De teknologiske miljøene som kjempet om å produsere de mest følsomme navigasjonssystemene hadde sine organisatoriske støtter i de forskjellige forsvarsgrenene. Slik ble øket presisjon en effekt av konkurransen forsvarsgrenene imellom. Resultatet av alle disse små beslutningene om hvordan en gyro kan forbedres, ble kraftig øket presisjon på de kjernefysiske missilene. Derved ble missilene istand til å angripe motpartens missiler i deres utskytningsbaser, i stedet for bare å holde motpartens byer som gisler. Den overlegne kunne starte et atomangrep uten at den som ble angrepet kunne slå tilbake. Terrorbalansen ble truet ved at den ene av partene fikk hva som kunne være et avgjørende teknologisk overtak. Og enda om begge parter fikk tilgang til teknologien, ville situasjonen være mer ustabil enn før, ettersom den som slo til først, ville ha alle fordeler.

Det foruroligende med MacKenzies fortelling, er demonstrasjonen av hvordan de små beslutningers banale ubetydelighet i sum gir et sluttprodukt av monumental viktighet. MacKenzies analyse er ved første øyekast strukturalistisk. Det er de militære strukturene som driver våpenutviklingen. Men ved nærmere ettertanke så er dette ikke lenger så åpenbart. De militære strukturene vil ha økonomiske ressurser, og støtten til forskningsmiljøene er investeringer i kampen for ikke å bli redusert i forhold til de andre forsvarsgrenene. Forskningsmiljøene raffinerer våpnenes navigasjonsinstrumenter for å tilgang til nye forskningsmidler. Våpenutviklingen blir et resultat av små forsknings- og militære byråkratiers kamp om ressurser og posisjon. Men derved står jeg igjen med et bilde hvor selve strukturene er atomisert. Her finnes det ikke noe militær-industrielt kompleks som driver opprustningen, her er det bare små teknologiske miljøer med snevre forskningshorisonter.

Selv om ikke MacKenzies atomisering av strukturene er direkte overførbar på RAF, så er hans studie relevant for mitt arbeide. MacKenzie demonstrerer tydelig hvordan våpenutviklingens detaljer skjer uten synderlig interesse i det politiske miljøet. Men det er summen av disse detaljene som fører frem til nye våpen, våpen som har en kapasitet som er slik at hele den strategiske balansen kan bli truet. Dette betyr at de besluttende myndigheter risikerer å bli stilt overfor et slags teknologisk fait accompli, våpenets bruksmuligheter er bestemt av teknologien i stedet for - om beslutningstakerne hadde vært på banen

[95] Donald MacKenzie, *Inventing Accuracy,* Massachusets Institute of Technology, Cambridge; Massachusets 1990.

tidligere - at våpenbehovet hadde definert teknologien. Slik sett gir det hos MacKenzie (og hos meg) mening i å tale om teknologisk determinisme. Våpenet determinerer bruken. Det er vel nærmest en av modernismens trosartikler at formen blir bestemt av funksjonen.[96] Her overfører jeg sammenhengen mellom form og funksjon til også å gjelde for våpen. Våpenets form blir et utrykk for våpenets kapasitet.

Quentin Skinner konkluderer med at en kontekstuell lesning er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for å kunne forklare en tekst. Man må også ha kjennskap til hva han kaller "its intended illocutionary force".[97] En rimelig tolkning her vil være at kjennskapen til den sosiale og politiske kontekst nok kan bidra til å forklare teksten, dvs. kan bidra til å oversette den til et nåtidig språk, men det er likevel ikke tilstrekkelig til å forstå den. For å kunne gjøre dette må vi også kjenne til den "samtale" eller diskurs som ytringen er en del av. Dette betyr at vi kan etablere et skille mellom det å kunne forklare en tekst og det å forstå den. Forstås kan den bare når vi kjenner den "samtalen" den var en del av. Det er ikke tilstrekkelig å kjenne tiden teksten er produsert inn i, vi må også kjenne den diskurs teksten var en del av. Vi må, for å holde oss til Skinner, ikke bare vite hva selve ytringen betyr, vi må også vite hva den var *ment* å bety.

Det gir i denne sammenhengen mening å forstå kontrasten mellom hva offiserene i Air Ministry sa før krigen, og hva de gjorde under krigen, som et uttrykk for spenningen mellom, på den ene siden, den praktiske krigsvirkelighet de både fryktet og trodde på, og på den andre siden den allmene krigsaversjonen som var skapt av første verdenskrig og som gjennomsyret det britiske samfunnet. Det er lett å glemme, skriver Donald Cameron Watt, at når historikerne skriver om makthaverne på nittentredvetallet så skriver de om

> "a generation in power which was composed almost entirely of victims of the First World War, whose memories, not only of the miseries of war itself, but of the days which led to its opening and of the European collapse which followed its end, had been kept alive by twenty years of ubiquitous war memorials to the fallen, of two-minute silences on Armistice Day, poppies and Laurence Binyon or his analogues."[98]

Det dominerende synet på krig i Storbritannia i mellomkrigstiden, var motstanden mot den. Det var politisk umulig ikke å delta i nedrustningsforhandlinger. Den offentlige opinion la press på regjeringen både

---

[96] Se for eksempel Michael Gibbons et. al, *The New Production of Knowledge*, Sage Publications, London 1994: 97-98.
[97] Tully 1988: 61.
[98] Donald Cameron Watt, *Too serious a Business,* University of California Press, Berkley 1975: 86.

for å delta i slike forhandlinger og for å lykkes med disse forhandlingene (se kap 4).[99] Det er innenfor denne antikrigskontekst RAFs offentlige ytringer og tenkning om krig fant sted. Mitt perspektiv vil da være å betrakte den offentlige opinions nedrustningsholdning som den dominerende teori. Denne teorien hadde som sitt grunnteorem at krig bare kunne unngås ved at våpnene ble avskaffet. Opp i mot denne teorien vil jeg da sette RAFs syn på krigen som et uttrykk for en underordnet kontrateori. I denne teorien legges vekten på rustningenes avskrekkende virkning. Krigen kan unngås dersom man er militært sterk nok til å skremme motstanderen fra å ty til militære maktmidler. Man anskaffer ikke tunge bombefly for å bombe motpartens sivilbefolkning. Man anskaffer dem for å hindre at egen sivilbefolkning blir bombet. Det var denne kontrateorien som vokste seg sterk utover på 1930-tallet og som videre inn i etterkrigstidens terrorbalanse har vært den offentlig aksepterte teorien. I løpet av krigen gikk med andre ord den underordnede kontrateorien over til å være den alment aksepterte hovedteorien. Teoriene skiftet så å si plass. Nedrustningsteorien mistet sin prominente posisjon og den har siden fortsatt sitt stille liv på politikkens venstreside og ved enkelte universitetsinstitutter. Årsakene til dette skiftet er mange og ligger utenfor dette arbeidet. Jeg skal nøye meg med å studere fremveksten av RAFs teori i årene før krigen.

[99] Uri Bialer, *The Shadow of the Bomber. The Fear of Air Attack and British Politics 1932-1939,* Royal Historical Society, London 1980, er et sentralt verk her.
Peter Bell, *Chamberlain, Germany and Japan, 1933-4,* Kings College, London 1996: 5.

Kapittel 3

Praksis

Hensikten i dette kapittelet er å vise at det er en nær sammenheng mellom RAFs militære praksis i Imperiet på 1920- og 1930-tallet og de holdninger som siden ble uttrykt gjennom konstruksjonen av de tunge bombeflyene. Dette vil jeg gjøre ved å vise hvordan RAF opererte og drøfte hvordan RAFs praksis utviklet seg i mellomkrigstiden. Dette var en praksis som utviklet seg både i Imperiet gjennom de såkalte Air Policing operasjonene og gjennom de øvelser som ble drevet på de britiske øyene. Jeg vil også stille spørsmålet om hvordan denne praksis ble institusjonalisert som uformell byråkratisk praksis.

RAFs operasjoner i Imperiet har vært merkelig oversett av historikerne. Professor Phillip Meilinger skriver at de som skulle utforme RAFs doktrine ”were operating in an evidential vacuum.”[100] I den offisielle historien for RAF i andre verdenskrig er forfatterne inne på det samme når de skriver at ”Such experience as the Air Force had in Iraq, Somaliland and the North-Western Frontier was no clue as to the tactics to be employed in Europe.”[101] Videre skriver de at de generelle strategiske prinsippene RAF baserte seg på, var ”largely theoretical and based on little experience of warfare.”[102] Her sier historikerne flere ting på én gang. Det blir sagt at man ikke hadde erfaringer, man arbeidet i et ”bevisvakum” som førte til at de overlegninger man gjorde seg, måtte bli teoretisk fundert. Dernest sies det at de erfaringer man gjorde, ikke var overførbare fra imperiet til en eventuell konflikt i Europa. Denne tilsynelatende selvmotsigelsen skyldes en sammenblanding av på den ene siden selve det teoretiske konseptet for bruk av fly slik RAF utviklet det i Imperiet i mellomkrigstiden, og på den andre siden det taktiske verktøy; de flyene man behøvde for å praktisere konseptet. I Imperiet kunne man angripe med langsomme fly fra lav høyde uten særlig risiko for å bli skutt ned. De samme teknikkene med den samme typen fly anvendt i Europa mot godt bevæpnede motstandere, ville ikke føre frem. På grunnlag av et slikt resonnement blir RAFs erfaringer fra arbeidet i Imperiet avfeiet som irrelevante.[103] Men derved er det lett at man går glipp av RAFs praksis som konstituerende faktor.

---

[100] Phillip S. Meilinger, Trenchard and "Morale Bombing": The Evolution of Royal Air Force Doctrine Before World War II, *The Journal of Military History,* 1996, no.2: 245.
[101] Sir Charles Webster and Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany,* vol. I, Her Majesty’s Stationery Office, London 1961: 60.
[102] ibid: 86.
[103] Harvey B. Tress, *British Strategic Bombing Policy through 1940,* Edwin Mellen Press, Lampeter 1988: 53, medgir at Arthur Harris skriver at troen på bombing ble forsterket i mellomkrigstiden, men føyer Tress til, "The Germans were not villagers."

I Imperiet bombet RAF de innfødte til medgjørlighet. Dette lyktes de med, i hvert fall i noen grad. Den erfaring offiserene i den unge våpengrenen satt igjen med, var at folk *kunne* bombes til underkastelse. Og lederne i RAF da andre verdenskrig nærmet seg, var rekruttert blant de offiserene som var piloter og skvadronsjefer rundt i Imperiet på 1920-tallet. Jeg vil derfor etter å ha drøftet praksis, fortsette dette kapitlet med å undersøke karriere- og tjenestemønsteret til en rekke offiserer som ble sentrale i Air Ministry i opprustningsperioden på 1930-tallet for å vise at disse offiserene både deltok i og var med på å utvikle den imperiale praksis. Avslutningsvis vil jeg gjennom teoretiske betraktninger prøve å vise hvordan denne praksis når den utvikler seg over tid, må oppfattes som uttrykk for organisasjonens læring tolket som "normativt ladde institusjonelle fakta."[104] Dette betyr at den etablerte organisatoriske praksis må oppfattes som normativt press av den enkelte offiser.[105] Det er denne organisatoriske praksis som i videste betydning av ordet, dekkes av det Bourdieuske Habitusbegrepet. Habitus vil i kapitlets teoretiske del være et sentralt begrep.

Disse handlingsnormene vil, om ikke determinere, så i hvert fall sterkt påvirke hvordan RAF vil møte trusselen om en storkrig i Europa. Når en rekke forfattere, som jeg har vist overfor, velger å se bort fra utviklingen av disse normene, så vil også deres drøftelse av hvordan RAF møter opprustningen måtte bli mangelfull.

RAF ble dannet som selvstendig våpengren i 1918. Den nye våpengrenen var et svar på den tyske bombingen av London i 1917. Tyske bombefly hadde overfløyet London i god formasjon og sluppet sine bomber uhindret.[106] Effekten av disse angrepene var stor, selv om de materielle skadene var små. I Parlamentet ble regjeringen utsatt for hard kritikk. Den tyske bombingen av britiske byer, først med luftskip og siden med bombefly, førte jo krigen over på britisk jord. En sterk marine var ikke lenger tilstrekkelig for å beskytte øyriket. Krigens vinder hadde nådd Storbritannia, men befolkningen forlangte fortsatt beskyttelse.

Den hurtigarbeidende kommisjonen som regjeringen satte ned under den sørafrikanske generalen Jan Christian Smuts, la frem forslag om en omfattende

---

Sir Charles Webster and Noble Frankland 1961 (vol I): 60 skriver: "Such experience as the Air Force had in Iraq, Somaliland and the North-Western Frontier was no clue as to the tactics to be employed in Europe, and, because there was no opposition in the air, tended to produce misleading ideas as to the ease with which targets could be found and hit."

[104] Gunnar Skirbekk, *Vit og Vitskap,* Fagbokforlaget, Bergen 1998: 12.

[105] Georg Henrik von Wright, *Explanation and Understanding,* Cornell University Press, Ithaca, New York 1993 (1971): 145-153.

[106] Bombingen og effekten av denne er godt beskrevet i Raymond H. Fredette, *The Sky on Fire*, Smithsonian Institution Press, Washington 1991, så vel som i Barry D. Powers, *Strategy without Slide-Rule*, Croom Helm, London 1976: 11-106.

reorganisering av forsvaret av Storbritannia mot angrep fra luften.[107] Kommisjonen forslo blant annet at flystyrkene som til nå hadde vært organisert som en del av hærens og marinens styrker, ble slått sammen og organisert i en egen våpengren. Kabinettet anbefalte kommisjonens forslag i august 1917, bare en uke etter at det var blitt fremsatt.

Flystyrkene burde brukes uavhengig av operasjoner på bakken og på sjøen, hevdet Smuts,

> ”and the day may not be far off when aerial operations with their devastation of enemy lands and destruction of industrial and populous centres on a vast scale may become the principal operations of war, to which the older forms of military and naval operations may become secondary and subordinate.” [108]

Allerede sommeren 1917 hadde Kabinettet i prinsippet godtatt at tyske byer ble bombet som svar på bombingen av London. Kabinettet utba seg i sakens anledning en utredning om hvorvidt bombing av byer var i strid med krigføringens konvensjoner. Memorandumet var klart nok. Med utgangspunkt i regler for fremferd ved beleiring ble det slått fast at

> ”No legal duty has been imposed on attacking forces to restrict bombardment to actual fortifications, and the destruction of its public and private buildings has always been regarded as a legitimate means of inducing a town to surrender.” [109]

Nå var hensikten med bombeangrep riktignok ikke å oppnå en bys overgivelse. I middelalderen hadde beleirede byer blitt bombardert med kanoner for å øke overgivelseslysten hos byens innbyggere. Nå var hensikten å bombardere et land for å oppnå overgivelse. Det er ikke åpenbart at tillatelig praksis mot en beleiret by var overførbart som akseptabel praksis mot et helt land. Men der var altså intet i form av internasjonalt forpliktende konvensjoner som hindret bombing av motpartens byer.[110]

---

[107] J.C.Smuts, *Jan Christian Smuts,* Cassel & Company, Cape Town 1952.

[108] PRO Air 8/2, Committee on Air Organisation and Home Defence Against Air Raids, 17.august 1917. Barry D. Powers 1976: 91-92, mener at dette muligens er den profetien om tidlig luftmakt som er oftest sitert. Således er den gjengitt av Sir Arthur Harris, *Bomber Offensive,* Greenhill Books, London 1990: 17. Selv om Trenchard, Luftforsvarsstabens sjef fra 1920 til 1929, i utgangspunktet var skeptisk til Smuts, brukte han uttalelsen ofte nok siden. Både Marshal of the RAF, Lord Tedder, *Air Power in War,* Hodder and Stoughton, London 1948: 21-22, såvel som Air Marshal Sir Robert Saundby, *Air Bombardment:The Story of its Development,* Chatto & Windus, London 1961: 23-24, som begge hadde betydelig roller under krigen, siterer Smuts.
Andrew Boyle, *Trenchard,* Collins, London 1962: 226-230

[109] Barry D. Powers 1976: 89.

[110] Den internasjonalt anerkjente danske folkerettslærde Axel Møller skriver i sitt verk *Folkeretten i Fredstid og Krigstid* at "Her mangler endnu faste positive regler." Om krigmidlene generelt skriver han pessimistisk at de fleste av de regler som gjelder "blev krænkede under Verdenskrigen. Det maa derfor antages, at de heller ikke

Den nye våpengrenen skulle organisere både de flyavdelingene som skulle baseres i Storbritannia og der hindre fortsatt tysk bombing av øyriket, såvel som alle de flyavdelingene som var forlagt ved de forskjellige frontene hvor britiske styrker var involvert. The Royal Air Force - RAF - ble organisert med eget departement, The Air Ministry, og med egne uniformer og eget gradssystem.

De andre forsvarsgrenene, hæren og marinen, så med skepsis på å miste kommandoen over sine "egne" flystyrker. De godtok imidlertid omorganiseringen og later til å ha sett på dette som en krigstidsforanstaltning. Når ting ble normale igjen, dvs. så snart den europeiske storkrigen var avsluttet, hadde både hær og marine en klar forventning om at RAF som selvstendig våpengren ville bli oppløst og flyene tilbakeført.[111]

Dette skjedde ikke. RAF overlevde etterkrigstidens nedskjæringer som selvstendig våpengren selv om organisasjonen var utsatt for sterkt press fra hær og marine. Det later til å være alminnelig enighet om at den strategien RAFs sjef på hele 1920-tallet, Air Chief Marshal Hugh Trenchard valgte, var riktig.[112] Under Trenchard arbeidet RAF aktivt for å erstatte britiske hærenheter i det vidstrakte britiske imperiet. I Mesopotamia (Irak) og Palestina ble hæren fullt ut erstattet av avdelinger fra RAF. Utgiftene for å holde kontroll i Imperiet ble til dels drastisk redusert hvor RAF kom inn.[113] Professor Richard Overy har konkludert med at RAFs overtakelse av oppgaver som tidligere stort sett var tillagt hæren var så effektiv at

> ”air power, in the absence of any serious threat overseas, enabled Britain to maintain an Empire on the cheap in the 1920's.”[114]

RAF overlevde ut i fra et økonomisk rasjonale, de kunne gjøre jobben med å kontrollere Imperiet vesentlig billigere enn hva hæren kunne makte. For hæren ble RAF derfor en dobbel trussel. For det første mistet hæren kontrollen over flyenhetene. Samarbeidet mellom fly og enheter på bakken ble vanskeligere. Det var ille nok. Verre var det nok at RAFs suksess i Imperiet førte til at hæren ble ytterligere redusert i størrelse. Få fly kunne erstatte mange infanterister. Soldater ble erstattet med teknologi.

---

fremtidig vil blive overholdt i Praxis." Axel Møller, *Folkeretten i Fredstid og Krigstid,* Anden del, G. E. C. Gads Forlag, København 1934: 46 og 25, henholdsvis.

[111] Brian Bond, *British Military Policy between the Two World Wars,* Clarendon Press, Oxford 1980: 22 samt 144-45, Boyle 1962, ch 15, The Unwanted, ch.16, The Undefeated.

[112] Se f.eks. Richard Overy, *The Road to War,* MacMillan, London 1989: 68-69. Malcolm Smith, 1984: 14-15.

[113] David E. Omissi, *Air Power and Colonial Control. The Royal Air Force 1919-1939,* Manchester University Press, Manchester 1990, er den som gir et godt overblikk over RAF som Imperiets politimann. Se også Nils Naastad, Policing the British Empire from the Air, i Carsten Rønnfeldt and Per Erik Solli (eds), *Peacekeeping and Multinational Operations* No.7, NUPI, Oslo 1997.

[114] Richard Overy 1989: 68

Hærledelsen forsøkte å vise at de metoder flyvåpenet anvendte, var langt mindre selektive og derfor også mer brutale enn hærens og følgelig også forkastelige. RAF forsvarte seg langs flere akser; de var billigere, den volden de anvendte var mer begrenset enn hærens og konfliktene ble avsluttet hurtigere.

At RAF var billigere kunne ingen benekte. Utgiftene for å holde kontroll i Irak sank med mer enn 90%, fra over £ 20 millioner i 1921-22 til omlag £ 1.75 millioner, i 1927-28.[115]

I 1919 planla hærministeriet i samråd med kolonidepartementet en kampanje for å knuse en opprører i Somaliland, nedlatende betegnet som ”The Mad Mullah”. General Wilson, sjefen for Imperial General Staff, anslo at for å få til dette, behøvde man omlag to divisjoner soldater. En slik kampanje ville koste flere millioner pund.[116] I all stillhet ble Trenchard forespurt av ledelsen i kolonidepartementet om hvorvidt RAF kunne løse konflikten til en lavere pris. Trenchard mente RAF kunne. I hemmelighet bygget RAF opp en liten angrepsstyrke og i januar 1920 ble motstanderne av det britiske herredømmet i Somaliland angrepet av en skvadron bombefly. RAFs angrep førte til at motstanden hurtig brøt sammen. I løpet av tre uker var det hele over. Hele kampanjen hadde kostet knapt £ 80.000. Ledelsen i kolonidepartementet jublet over ”the cheapest war in history”.[117]

Hvorvidt voldsnivået som RAF anvendte var lavere enn hva hærenhetene ville anvendt, er ikke enkelt å svare på. En komparativ analyse mellom hærens og flyvåpenets praksis, ligger utenfor dette arbeidet. Begge parter kunne, kanskje særlig i Afrika, anvende vold som med alle mål må betegnes som utilbørlig.[118] Mye kan tyde på at mørkhudede analfabeter stod lavt i det imperiale rasehierarkiet.[119]

Policing the British empire from the air

Public Record Office i London inneholder svært mye materiale fra RAFs tid i Imperiet. De enkelte kampanjer som RAF deltok i, har etterlatt seg et stort antall dokumenter. Operasjonsordrer, skvadronsrapporter og såkalte ”after-action reports” er det svært mange av. Det finnes også flere mer omfattende stabsanalyser hvor de enkelte kampanjer i forskjellige deler av Imperiet blir gjennomgått og hvor RAFs rolle blir evaluert og drøftet. Mye av dette materialet

---

[115] Bond 1980: 16.
[116] Boyle1962: 366-67.
[117] ibid: 369
[118] John Ellis, *The Social History of the Machine Gun,* Pantheon Books, New York 1975: 95. Ellis siterer den britiske poeten Halaire Belloc: ”Whatever happens, we have got The Maxim Gun, and they have not."
[119] David Omissi 1990:153.

er fremdeles ikke gjennomgått. Denne fremstillingen baserer seg først og fremst på mine egne noe ufullstendige søk. Hensikten for meg har ikke vært å dokumentere operasjonene i deres fulle bredde og omfang, hensikten har vært å beskrive arten av de operasjoner som foregikk.

Like før jul i 1922 ble det arkivert et dokument i Air Ministry med tittelen ”Suggested Systems of attack against Uncivilised Tribes.”[120] Dokumentet er utarbeidet ved Department of Operations and Intelligence i Air Ministry og inneholder en oversikt over de metoder som kan tenkes anvendt. Det er et talende dokument og fortjener å bli utførlig referert. Utgangspunktet er at RAF har hevdet at de kan få ”the trans frontier tribes of India to behave themselves”. Dette kunne oppnås, ifølge RAFs sjef i området Sir John Salmond, ved at operasjonene var basert på,

> ” […] less on the probable destruction of life and property than on affecting their morale by making life a burden to them. In other words we rely on "frightfulness" in more or less severe form.”[121]

Offiserene som utarbeidet dokumentet antok etter diskusjon med samme Salmond at effekten av operasjonene ville være større dersom man hadde et arsenal av metoder å øse av slik at ”the form of attack should have the impressiveness of novelty for as long a period as possible.”[122]

Dokumentet presenterer deretter en gjennomgang av mulige metoder. Blant de mildere metodene er å benytte stinkbomber mot innfødte som gjemmer seg i huler og å sprøyte olje på drikkevannskildene. På den andre siden av skalaen finner man fosforbomber, ”man-killing shrapnel bombs” og sporlysammunisjon. De innfødtes kveg var også tilgodesett med særlige tiltak, RAF kunne benytte såkalte kråkeføtter, ”these are four pointed metal spikes, so designed that one point is always uppermost.”[123] Dersom man strødde slike kvasse pigger i kvegets beiteområder ville dette føre til at ”great numbers of cattle would be lamed and a great number of people incommoded.”

Det vi her ser er naturligvis ikke særlig behagelig. På den annen side så ser vi også en klar vilje og evne til å graduere volden. Det er ikke i dokumentet bare snakk om hvordan man kan drepe innfødte, det er snakk om hvordan man kan presse dem til underdanighet uten å drepe.

Air Ministry's Department of Research, ved sin sjef, hadde liten tro på dette konseptet. Man pekte der på at bruk av stinkgass helt klart var å se på som kjemisk krigføring, noe som var blitt forbudt ved Washingtonkonvensjonen av

---

[120] PRO Air 5/264, dato 22/12-1922, følgeskrivet til undersøkelsen er signert D.D.O.I, Deputy Director of Operations and Intelligence.
[121] ibid: 4, dette er følgeskrivet til oversikten over de forskjellige metodene.
[122] ibid: 4.
[123] ibid: 5.

1921. Men dersom denne konvensjonen ikke bandt Storbritannia ved politioperasjoner i Imperiet, så burde man straks ta konsekvensen av dette fullt ut og benytte sennepsgass. De fleste metoder som var listet opp ble for øvrig her ansett som lite effektive,

> ”To sum up, I am of the opinion that for a given carrying weight of aeroplane high explosive bombs or shrapnel bombs are superior to any other form of frightfulness, except gas. If mustard gas can be accepted for this type of savage warfare, it should prove more efficient than any other form of frightfulness.”[124]

Det er ingen kilder som tyder på at giftgass ble tatt i bruk i disse operasjonene. De erfaringer RAF gjorde med forskjellige metoder utover på 1920-tallet, forenkler i det hele tatt det bildet jeg har tegnet av graduert vold. I operasjoner mot ”recalcitrant tribes” i Afrika, særlig i gjentatte operasjoner i øvre-Nil området (Sudan), er det ikke mye gradering av volden å spore.

”Cattle and villages were located and attacked with bombs and machine-gunned with good effect”, heter det i et RAF kommunike fra operasjonene i dette området i 1920.[125] Det var nødvendig å gjenta denne typen operasjoner i dette området utover hele 1920-tallet. De innfødte fant også rimelig snart mottrekk. Det mest effektive var å gjemme seg slik at de ikke kunne bli funnet fra luften. RAF gikk da over til i stigende grad å drepe de innfødtes kveg.

> ”Large herds of cattle forming ideal bombing targets were located between Failag and Nyongo and attacked with excellent results.”[126]

RAFs bombeoperasjoner ble flere ganger kritisert av sjefene for de hæravdelinger som opererte i regionen. Denne kritikken fulgte to linjer, for det første førte drepingen av kveget til sult i befolkningen. Dette igjen førte til tyveritokter og krig med omkringliggende stammer. RAFs operasjoner underminerte med andre ord den sosiale stabiliteten i området.[127] Dernest hadde ikke operasjonene den ønskede effekt. Folk som ble angrepet av fly hadde nemlig en tendens til å spre seg og dette ”precludes any possibility of inflicting heavy casualties on the young men by the troops which is the most effective manner of punishment.”[128] De lokale hærsjefer argumenterte med andre ord med at dreping av de innfødtes krøtter underminerte den sosiale stabilitet i området.

---

[124] ibid: 2.
[125] PRO Air 5/1220, ch.2 Operations against Garjak Nuers, Sarbat District, Sudan, Jan-June 1920, RAF Communique no 2.
[126] ibid.
[127] PRO Air 5/1220, ch.6 Operations in Nuer country, Governor General Sudan Dec.1927-Feb 1928. Report from Officer Commanding Lau Nuer Patrol S.8.
[128] ibid.

Den mest effektive formen for straff var, etter hæroffiserenes mening, å drepe et stort antall av stammens unge menn.

Det foreliggende kildematerialet fra dette området, kan tyde på at situasjonen ble roligere på 1930-tallet. Mens det ennå i 1929 i en operasjonsordre kan leses at ”natives and their property in the hostile areas will be attacked with the utmost vigour with bombs on the days stated,”[129] så kan det se ut som det etterhvert var tilstrekkelig å fremsette trusler. I april 1935 fryktet guvernøren i ”Øvre Nil Provinsen” opprør i Shilluk stammen. Han ba derfor RAF om å demonstrere for Shilluk stammen den offensive evnen RAF var i besittelse av. Jeg lar skvadronsjefen for 47. bomberskvadron, forlagt i Kartoum, fortelle:

> ”A "village" some 75 yards square and provided with corrugated iron cattle was constructed as a target and whips were sent out inviting the young men to attend "war games" by aircraft [...] A very large number of elaborately dressed Shilluk was present for the demonstration [...] I estimate the number at about 3000.
>
> At 15.00 hours the formation of 3 aircraft arrived and were given the signal to bomb. The attack was commenced at 4,000 feet with formation salvo bombing (12 to a salvo) followed by individiual diving bombing with 20lb. bombs, incendiaries and machine gun fire [...] The bombing was average in accuracy. The audience were very interested and quickly observed the falling bombs [...] Immediately the B.I. were dropped very large fires sprang up and the "village" was entirely destroyed by a quarter of an hour later.”[130]

Hvorvidt denne demonstrasjonen virket, vites ikke, men det er intet som tyder på at de fryktede urolighetene ble noe av.

Det var neppe enkelt for britisk offentlighet å følge med i hvilke metoder RAF anvendte i det indre Afrika. Men det er kanskje ikke gitt at økt kunnskap hadde ført til sterke protester. Harold Macmichael, daværende Civil Secretary i Sudan, beskrev i 1927 området hvor nuerne bodde som

> ”the most dismal portion of the Sudan - a Serbonian bog into which has drifted or been pushed all the lowest racial elements surviving North of the Equator and a great deal of equally decayed vegetation.”[131]

---

[129] PRO Air 5/1220 ch.7 Operations against the Nuers upper Nile H.C. Egypt, March 1929. Operations order no.1.
[130] PRO Air 5/1220 ch. 15, Demonstration in Shilluk Area S/Ldr. Gibbs, April 1935.
[131] David Omissi 1990: 86.

I den grad dette synet var representativt, er det ikke vanskelig å forstå at makt kunne anvendes ganske hensynsløst.

Omgivelsenes følsomhet overfor RAFs metoder var tilsynelatende større i Irak enn i Afrika. Den britiske Høykommisæren for området gjorde det i en skriftveksel med RAFs sjef i Irak fullstendig klart at bruk av bomber i området skulle avgjøres av de politiske myndigheter, ikke av de militære.[132]

Flyoperasjoner i området ble også rapportert i den britiske pressen, noe som manet til forsiktighet. Våren 1922 ble Trenchard som sjef for luftforsvarsstaben, tilskrevet av departementets politiske ledelse med henvisning til begrunnelsen man gav for bombingen av et større område i Irak. Det kunne virke som om den eneste grunnen til at bombingen var gjennomført, skriver departementet, var at befolkningen i området ikke ville anerkjenne sentraladministrasjonen. Dette kunne skape "a very unfortunate impression" i Storbritannia. Man kunne ikke bombe folk fordi de ikke ville betale skatt til makthaverne. Man burde derfor fremkomme med en bedre begrunnelse. Mon ikke de angrepne kunne fremstilles som røvere som hadde angrepet befolkningen i de omkringliggende distrikter og der ødelagt både liv og eiendom.[133] Her er det begrunnelsen for bombingen, mer enn selve bombingen, som kritiseres. Man burde gjøre ofrene til skurker.

Da Labour i 1924 dannet sin første regjering, gikk de politiske myndigheter et skritt videre. Den nye koloniministeren, Thomas, henvendte seg til høykommisæren og refererte til negativ presseomtale på grunn av operasjonene i Eufratregionen. Disse operasjonene og de sivile tap de medførte, var ikke lette å forsvare i Parlamentet. Spørsmålet fra koloniministeren var om det ikke fantes noen annen måte å gjøre dette på. Var det ikke mulig å unngå bombing?[134] Høykommisærens svar er kort. Han minnet departementet på at av økonomiske hensyn var bakkestyrkene erstattet med flystyrker. Konsekvensen av denne beslutningen var naturligvis at fly var hva man hadde å bruke. Men man brukte flyene så nennsomt som mulig.

> "You can rest assured that it will only be when absolutely necessay for preservation of peace of the country that bombing will be requested by me."[135]

Bruk av fly i Irak kunne ha negativ effekt både innad i Irak og hjemme i Storbritannia. Dette betød ikke at fly ikke ble brukt. Dokumentasjonen på at fly

---

[132] PRO Air 5/338, Bombing Policy in Iraq, dok nr. 8, H. Dobbs, High Commisioner, uten dato.
[133] PRO Air 5/338, Undersecretary of State to Chief of Air Staff, April, 1922.
[134] PRO Air 5/338 dok nr. 2, datert 31st January, 1924, signed Thomas, Colonial Secretary. Labour var på denne tiden ikke mindre villig til å forsvare Imperiet enn de andre partiene i Parlamentet. Det var kanhende vanskeligere å ville midlene, men målet sto fast. Og bruken av bombefly i Irak ble forsvart av Labour i Parlamentet. L.C.B. Seaman, *Post-Victorian Britain 1902-1951*, Routledge, London 1993: 175
[135] PRO Air 5/338, dok. nr. 5, datert 31. januar 1924, og dok nr. 5A, datert 1. mars 1924, signert High Commisioner for Iraq.

ble brukt som et tungt og effektivt våpen også i dette området, er solid nok.[136] Og effektiviteten av bruken ble bedre utover på tyvetallet slår en skvadronssjef stolt fast etter å ha brent en landsby ned til grunnen;

> ”We now cause real casualties, and material damage that produce a real, as opposed to a purely moral effect [...] Where the Arab and Kurd had just begun to realise that if they could stand a little noise, they could stand bombing, and still argue; they now know what real bombing means, in casualties and damage; they now know that within 45 minutes a full sized village, vide attached photos of Kushan-Al-Ajaza, can be practically wiped out and a third of its inhabitants killed or injured by four or five machines.”[137]

Irak var et særlig viktig område for RAF. Dette var det første området hvor RAF overtok kontrollen fra hæren. Og her skulle RAF bevise at de hadde sin eksistensberettigelse. Hæravdelingene ble suksessivt redusert. Utgiftene ved den britiske tilstedeværelsen ble redusert i omtrent like rask takt. Samtidig så lyktes RAF i samarbeid med de politiske myndigheter, med å stabilisere situasjonen i området. I 1923 ble RAFs fortsatte eksistens som selvstendig våpengren bekreftet av den britiske regjeringen. Det er liten tvil om at man i hvertfall i Air Ministry oppfattet suksessen i Irak som en direkte årsak til at RAF fortsatte å være en egen våpengren eller en selvstendig byråkratisk enhet. ”I cannot emphasize too much the value your successfull command in Iraq has been to us,” skrev Trenchard i juni til sjefen for styrkene i Irak, Sir John Salmond.[138]

I sin rapport fra sin sjefsperiode (etter RAF-standard er rapporten et omfattende dokument med sine vel 60 sider), slår John Salmond stolt fast at RAF kontrollerer et område som nå er fredelig og at de gjør det til en kostnad som bare er en brøkdel av hva det kostet da hæren prøvde å få kontroll i regionen.[139] Salmond drøfter i denne rapporten de metodene han har brukt. Selv om denne rapporten er rund nok i formen til å ivareta politiske hensyn som presentert overfor, er det likevel et viktig dokument for å forstå RAFs praksis på 1920-tallet. Forholdene i Irak har bedret seg betydelig siden RAF tok over kontrollen, hevder Salmond. Det hersker nå stort sett ro i regionen. Tyveritokt inn i jordbruksområdene fra omstreifende beduinstammer er stort sett opphørt, og opprør mot myndighetene er sjeldent forekommende. Tapene i menneskeliv for å oppnå denne tilstanden av vedvarende fred har vært ”remarkably small”.

---

[136] Se f.eks. krigsdagboken til Mesopotamian (31st) Wing of the Royal Air Force, PRO Air 5/1296.

[137] PRO Air 5/338, dok, 4, udatert, utdrag fra file 479733/24. Forfatteren er skvadronsjef for en skvadron som opererer Vickers Vernon fly. Går man inn i Air Force List for den aktuelle perioden, vil man se at skvadronsjefen for no. 45 Squadron, som fløy Vernons, var Sqd. Ldr. Arthur Harris.
Se også Sir Arthur Harris 1990 (1947): 22 hvor han forteller om hvordan han som skvadronsjef gjorde om disse flyene som egentlig var troppetransportfly, til effektive bombefly.

[138] David Omissi 1990: 34.

[139] PRO Air 5/1253, Iraq Command Report October, 1922 - April, 1924, Salmonds sjefsperiode.

Riktignok er ”the ability of aircraft to deal drastically with any force encountered [...] known and appreciated throughout the desert.”[140]

Men de metoder man har benyttet har ikke hatt til hensikt å drepe,

> ”Air action [...] has taken its effect not by inflicting casualties but mainly by its effect on morale, by damage to material and by its power to inflict very serious inconvenience for an indefinite period [...] It can interfere severly with the processess of agriculture, ploughing, the digging out of water channels, and the harvesting of crops. It can deny tribesmen acess to their villages often even by night. It can destroy their reed hutments and stores of grain or fuel or knock their mud houses about. It can force them to flee altogether from their districts and make necessary either by driving away flocks possibly to a considerable distance or their concealment in caves. It can continue to act, and to deny the tribesman his normal life, and his means of livelihood indefinitely. Except, however, where intensive action is taken the casualties which it inflicts are extremely few.”[141]

Den metoden som Salmon her beskriver, er en metode for å presse en gjenstridig befolkning til å gi opp. Presset kan økes inntil befolkningens smertegrense blir nådd. Da vil befolkningen gi opp.

> ”When a tribe started open revolt we gave warning to all ist most important villages, by loud speaker from low-flying aircraft and by dropping messages, that air action would be taken after 48 hours. Then, if the rebellion continued, we destroyed the vallges and by air patrols kept the insurgents away from their homes for as long as necessary until they decided to give up, which they invariably did.”

Utsagnet er hentet fra en selvtilfreds Arthur Harris’memoarer.[142]

Lærdommen var at folkene i Imperiet var hjelpeløse mot fly. Når folk ble utsatt for tilstrekkelig hardt press fra luften tilstrekkelig lenge, så ville de gi opp og underkaste seg. Motstandslysten kunne bombes ut av folk.

Virkeligheten var mer nyansert. Det var ikke alle som skulle bombes som ble advart. Landsbyer ble angrepet også når de var fulle av folk. Men hva dersom de gjenstridige ikke overgav seg? Da ble ikke bare presset opprettholdt, det ble økt. Det er for så vidt ingen grunn til å mistro lederne i RAF når både Salmond og Trenchard hevdet av flyvåpenet ikke ville drepe motstanderne, men bare presse dem til overgivelse ved å ødelegge eksistensgrunnlaget deres. Men ingen i RAF

---

[140] ibid: 38.
[141] ibid: 41-42.
[142] Arthur Harris 1990: 22 .

gav noe svar på hva som ville skje når presset ikke virket. Praksis ble å øke presset. Gradvis utviklet operasjonene seg da mot hva som siden ble kjent som terrorbombing. Konseptet hadde sin egen logikk; fra press til terror.

Hvor langt RAF kunne tenkes å gå for å oppnå sine mål ved hjelp av bombeoperasjoner, skulle det vise seg at heller ikke utviklingen i Palestina kunne gi svar på. Etter første verdenskrig ble Palestina formelt et protektorat under Folkeforbundet. Det ble beskyttet av britiske styrker. På samme måte som i Irak overtok også RAF kontrollen i Palestina. Hærens tilstedeværelse ble sterkt redusert og en RAF Air Marshal overtok sjefsstolen. Palestina skulle overvåkes fra fly i kombinasjon med små panserkjøretøyavdelinger og politistyrker på bakken. Men her var problemet annerledes enn i Irak. I Palestina var hovedproblemet å holde jøder og arabere fra hverandre, hvilket i praksis ville si å beskytte de små (men voksende) jødiske bosetningene. I august 1929 brøt det ut alvorlig uro i byene. Det viste seg snart at fly var helt ute av stand til å kontrollere situasjonen, enn si å dempe gemyttene. Tre bataljoner infanteri ble i all hast fløyet inn fra Egypt, og en hærgeneral overtok kommandoen over alle bakkestyrkene i landet. Disse bakkestyrkene ble siden ikke trukket tilbake. Flyene patruljerte landsbygda, de arbeidet tett sammen med bakkestyrker som jaktet på geriljagrupper, og de fraktet tropper og forsyninger. Men de bombet ikke i byene. Ikke at ikke RAF var villig til å prøve. Da uroen nådde nye høyder i 1936 med generalstreik og geriljakrigføring rettet like mye mot britene som mot de jødiske innflytterne, foreslo Air Vice Marshal Peirse at Nablus og andre byer skulle bombes. Peirse ville bombe byene for å ”cow the country”.[143] Han ville også kombinere bruk av fly med bombardement fra artilleri, samt evt. også bruke andre former for demolering. Men viktigst var bruk av fly;

> ”Precision bombing with high explosive would be undertaken. The number of bombs to be dropped would depend on the size of the town or village, the amount of damage considered necessary and target selected, to obtain submission.”[144]

Høykommisær Wauchope erklærte seg grunnleggende uenig med den militære sjefen i området.

> ”By employing this intensive method we shall make many more innocent people suffer all the more severly and by so doing greatly intensify the already bitter feeling in town and country.”[145]

[143] David Omissi 1990: 46.
[144] PRO Cab 24/263, Palestine Situation, Memorandum by the Secretary of State for the Colonies, Appendix II, s 10, datert 20 august, 1936.
[145] ibid: 7.

Dersom man forsøkte denne formen for tiltak, så måtte man i hvert fall på forhånd være i stand til å møte ”a general revolt,”mente høykommisæren. Regjeringen i London var enig med sin høykommissær og kunne heller ikke støtte denne formen for styre. Peirse ble kalt hjem og regjeringen føyde skam til skade ved å erstatte ham som militær sjef i Palestina, med en hærgeneral. Det fantes en grense for hvor langt RAF fikk lov til å gå. Grensedragningen ble foretatt av RAFs sivile foresatte. Begrunnelsen for at RAF ikke kunne bombe som de selv ville var, som vi ser todelt: Uskyldige ville bli rammet og dette ville få politiske konsekvenser på lengere sikt.

Dette eksempelet, hvor Air Marshal Peirse har hovedrollen, demonstrerer ikke bare at det var et motsetningsforhold mellom den militære og politiske ledelsen. Eksempelet viser også at man i RAF holdt fast på sitt syn på hvordan opprørske folkegrupper skulle behandles. Etter advarsler om hva som ville være følgene ved fortsatt obsternasighet, skulle opprørerne bombes. Så fikk man, som Peirse sa det, se hvor stor skade det var nødvendig å gjøre, før de overgav seg. Metoden var klar og det samme var svaret på hva man skulle gjøre når den ikke virket. Når mye ikke var nok, var løsningen mer av det samme.

RAF drev ikke bare med bombing, den imperiale virkelighet var variert og nyansert. Ofte viste det seg at ”aerial demonstrations” var tilstrekkelige. I praksis var dette overflygninger av urolige områder med kampfly. Disse demonstrasjonene var i utgangspunktet demonstrasjoner av styrke. I områder hvor det ut fra praktiske erfaringer ikke var grunn til å betvile RAFs vilje til å bruke makt, kunne truslene virke.

De årlige flyshowene på Hendon utenfor London, kan tolkes som en koreografert eller stilisert fremstilling av denne formen for virkelighet. Hvert år viste RAF frem sine fly og sin evne til å behandle dem i fingerte luftkamper, de imponerte med stuntflyging osv. Det første showet fant sted i 1920 og mer enn 40.000 tilskuere betalte for å komme inn. I 1932 var tilskuertallet mer enn 170.000.

Showets årlige høydepunkt var på oppbyggingen av en landsby eller et fort befolket av svertede RAF-mannskaper, de såkalte ”whottnotts”. Etter diverse advarsler til ”opprørerne”, ble disse jaget ut av landsbyen. Deretter angrep fly de tomme hyttene med brannbomber slik at landsbyen ble brent ned. I 1930 ble programmet litt lagt om; det hadde forekommet kritikk i deler av pressen. Derfor valgte man nå å angripe sjørøvere i stedet for ”natives”. Endringene var, i følge David Omissi, gjennomført for å stilne kritikken fra pasifistene, man antok at ikke engang pasifister ”could [...] object to the incineration of pirates”.[146] 1930 var for øvrig det siste året man hentet eksempelet på hva luftmakt kunne brukes til, fra den imperiale praksis.

[146] David Omissi 1990: 172-73.

Øvelser

Fra 1927 gjennomførte RAF i Storbritannia årlige luftforsvarsøvelser i stor målestokk. Frem til 1936 var de operative flystyrkene i Storbritannia organisert under èn kommando, Air Defence of Great Britain, og øvelsene ble arrangert av denne. Hovedtemaet i disse øvelsene var gjerne ganske enkelt; to "land" - man kalte dem gjerne *Northland* og *Southland* - eller også *Westland* og *Eastland* - med hver sine flystyrker slåss mot hverandre. Den ene parten hadde gjerne de fleste bombeflyene. Disse ble brukt til å angripe motparten som ved hjelp av jagerfly og bombefly forsøkte å forsvare seg.

De fleste av disse øvelsene later til å ha vært mediabegivenheter av et visst format. Journalister ble tatt med opp i fly under øvelsene og lot seg villig imponere over bombeflyenes potensiale. Konklusjonene fra øvelsene på 1920-tallet slik de ble gjengitt i Journal of the Royal United Service Institute (heretter JRUSI), var ikke særlig optimistiske når det gjaldt hva som ville skje med London i en krig hvor Storbritannia ville bli utsatt for luftangrep.[147] I følge øvelsescenariet for øvelsen i juli 1927, så hadde angrepene på London fra Eastland tvunget regjeringen til å forlate byen. Det var ikke mulig å hindre disse angrepene. Utover i øvelsen skulle så Eastland angripe Westlands flystyrker som stort sett besto av jagerfly. Hensikten med disse angrepene skulle da være å forsøke å slite ned disse styrkene. Øvelsen viste at bombefly i omlag 50% av tilfellene ville bli funnet av jagerfly og komme i kamp med disse.[148]

Nå kan utfallet av militære stridsøvelser ikke avgjøres på annen måte enn ved bruk av skjønn. Den vanligste metoden er da at dette skjønnet utøves av stridsdommere. Denne metoden ble også anvendt i disse luftforsvarsøvelsene. Stridsdommerne måtte her både søke å avgjøre hvordan det ville gå i luftkamper hvor bombefly møtte jagere, og hvorvidt de bombeflyene som kom inn over målet ville ha truffet med sine bomber. Til bruk i det første tilfellet hadde man en tommelfingerregel som sa at styrkenes tap ville være det omvendte av forholdet mellom kvadratet av styrkene som var i kamp. Dertil la man til at bombefly hadde dobbel så stor kampkraft som jagerly.[149] Dersom eksempelvis 10 bombefly ble engasjert av 5 jagerfly så ville dette bety at samtlige jagerfly ville gå tapt, men ingen bombefly. Dersom 10 jagerfly engasjerte like mange

---

[147] Journal of Royal United Service Institue er beskrevet som "an excellent source for official military opinion. The Institution's location, in the centre of Whitehall across from Horse Guards, symbolises its central position among British military journals. It is The major general Service magazine, and of definite influence." Barry D. Powers, *Strategy without Slide-rule*, Croom Helm, London 1976: 192. Powers støtter seg her på Robin Higham, *The Military Intellectuals in Britain:1918-1939,* Rutgers University Press, New Brunswick; New Jersey 1966. Scot Robertson 1995, baserer også sitt kapittel om øvelsene på dette tidsskriftet.

[148] Scot Robertson 1995: 98.

[149] PRO Air 8/98, "Note by the Air Staff on the Assessment of Results of Action Between Aircraft," datert April 1928

bombefly så ville resultatet være at 4 jagerfly ville bli skutt ned, mens 2.5 bombefly ville bli nedskutt.[150] For å anslå hvor bombene traff, benyttet man et såkalt camera obscura hvorved man kunne fastslå bombeflyenes egentlige posisjon i forhold til målet i det de pr. radio meddelte at de slapp bombene.[151]

Når man anvendte disse reglene i øvelsene så viste det seg at de bombeflyene som kom i kamp stort sett klarte seg. Jagerflyene kunne i hvert fall ikke hindre flertallet av bombeflyene i å "komme igjennom". De som kommenterte øvelsene kunne derfor tegne et dystert bilde av hva som ville skje på bakken. London ville bare kunne fungere i kort tid ”flooded with gas, set alight with incendiary shells and bombed by high explosives.”[152] Dette inntrykket hadde også festet seg i departementene. I en felles papirøvelse mellom Air Ministry og War Office i 1935, tok man som utgangspunkt at London hadde vært utsatt for flyangrep og at ”London is in a state of chaos”.[153] I 1936 forberedte man utflytting av ”Government Staff”. Det var forventet at flyangrep ville komme umiddelbart etter et krigsutbrudd og at ”such attacks might quickly paralyse the control of national life.[154]

Øvelsen i 1930 tok utgangspunkt i en kamp mellom to kolonimakter, kampene skulle utspille seg i koloniene. Den ene parten, Redland, skulle forsvare sin koloni hvis ressurser han var kritisk avhengig av. Blueland ville angripe disse ressursene med bombefly. Redland ville forsvare sine områder ved å angripe motpartens flystyrker både mens disse var i luften og mens de sto på bakken. Øvelsen ser ut til å ha utviklet seg som planlagt, blå styrker angrep øyeblikkelig røds økonomiske tyngdepunkt, mens de røde forsvarte seg ved å forsøke å ødelegge motpartens flystyrker. Kommentatoren i JRUSI antar at blå med sitt innledende angrep mot motpartens ressurser ville ha vunnet, selv om han under kampene tapte svært mange fly. Den innledende offensiv i luften ville ha ført frem.[155]

Øvelsene i 1932 viser at nå måtte RAF også ta politiske hensyn. Air Marshal Sir W.G.H. Salmond hadde ønsket å holde øvelser hvor angrepsmålet var imperiets hovedstad. Men dette var ikke mulig.

---

[150] Dette regnes slik; kvadratet av 5 jagerfly er 25. 10 bombefly har dobbelt så stor kampkraft, omregnet til jagerflyenheter gir dette 20 fly. Kvadratet av dette er 400. 400:25 =16 nedskutte jagerfly eller 1/16 nedskutt av bombeflyene dvs, 0.6 bombefly. I tilfelle to blir tallene 400:100 dvs. 4 jagere og 0.25 av bombeflyene, dvs. 2.5 fly.

[151] Et Camera Obscura fungerer som et plottebord hvor flyets posisjon i forhold til målet, kan nedtegnes. Den formelle definisjonen; ”dark box or room containing a surface onto which it is possible to project an image of what is outside, using a special lens.” *Oxford Advanced Learnes's Dictionary, encyclopedic edition,* Oxford University Press, Oxford 1992. Se for øvrig avhandlingens kap. 8 om bruken av denne innretningen.

[152] Group-Captain W. F. MacNeece Foster, *JRUSI*, LXXIII, Mai 1928: 247-261.

[153] PRO Air 9/64, War Office and Air Ministry Exercises, 1935.

[154] PRO Air 9/69, dok 104, Location and accomodation of Staffs of Government Departments on the outbreak of war. D.D. Plans, 3. 11. 1936.

[155] Flt. Lt. M. W. Yool, *JRUSI*, LXXV, November 1930: 755.

> ”It was my original intention to hold full scale home defence exercises during 1932 with LONDON as the objective for the "enemy" force. As is known, however, political considerations ruled out the use of any portions of LONDON for this purpose.” [156]

Øvelsen ble derfor flyttet bort fra London. I denne øvelsen ble Northland med omtrent bare jagerskavdroner angrepet av bombeskvadronene til Southland. Bombeflyene fikk bare bevege seg innefor trange grenser. Det viste seg at omlag to tredjedeler av bombetoktene ble avskåret og bombeflyene angrepet av jagerfly. Sjefen for bombeflystyrkene pekte i sin rapport etter øvelsen på at man burde legge mer vekt på å fly i skyer for å komme uoppdaget frem. Om man fløy om natten, burde man ha utstyr for å lyse opp målet som skulle bombes.[157]

For 1933 var årets øvelse igjen flyttet tilbake til området rundt London. Northland var basert rundt London og var en høyt indusrtrialisert nasjon. *Southland* befant seg (i teorien) på den andre siden av kanalen. De fleste av bombeflyene var styrt av *Southland* (16 skvadroner), mens jagerflyene (12 skvadroner) befant seg hos *Northland*. Med disse jagerflyene skulle man forsøke å forsvare 8 mål innefor et begrenset område. Disse målene var kraftverk, industribedrifter som stålverk, oljeraffinerier, bilfabrikker og militære depot. Forsvarerne maktet å avskjære omlag to tredjedeler av alle bombetoktene. Forfulgt av jagerfly kunne bombeflyene da kjempe seg videre inn mot målene.

Øvelsene ser ut til å ha utviklet seg til ganske rutinepregede forestillinger. Rapporten fra øvelsen i 1937 inneholder imidlertid et poeng som tidligere bare ser ut til å ha ligget latent. Også ved tidligere øvelser hadde dommerne som skulle avgjøre hva bombeflyene traff, måtte rapportere at gjennomsnittsavstanden fra målet kunne være betydelig. I 1937 ble dette slått fast med bred penn av sjefen for den nyopprettede Bomber Command, Ludlow Hewit:

> ”I agree with the Air Officer Commanding No.3 (B) Group where he says in as many words in para. 16 that until, if ever, we can produce equipment suitable for precision bombing at night especially with high speed aircraft against unilluminated targets,i.e. in war conditions, bombing remains a matter of very great difficulty. This is not the first time this lesson has ben

[156] PRO Air 10/1523, Report on Air Exercises of 1932, ADGB, 30.sept. 1932. sign. Air Marshal Sir W. G. H. Salmond.
[157] ibid: 29.

> demonstrated: exactly the same thing was shown in the A.D.G.B. exercises of July 1935, and again in the Winter Exercise 1936." [158]

Bombeflygerne traff med andre ord ikke hva de siktet på. Sjefen for No.3 (B) Group var Air Vice-Marshal P. H. L. Playfair. Hans konklusjon, som hans sjef i ovenstående sitat hadde sluttet seg til, var klar nok

> "It is for serious consideration whether under present conditions bombing at night will not have to be regarded as in terms of area bombing."[159]

Skulle man bombe om natten, burde man vurdere å kalle det områdebombing. En slik betegnelse med den reduserte ambisjonen denne inneholdt, ville også, skrev Playfair, kunne få store konsekvenser for pilotenes treningsprogram. Dersom man ikke hadde som ambisjon å bombe små mål, ville dette bety at man ikke behøvde så stor trening hverken hva angikk navigasjon eller presisjonsbombing.

Disse øvelsene er blitt sterkt kritisert av flere historikere. Scot Robertson kaller RAF for intellektuelt uærlig og skriver at scenariene var preget av luftforsvarsstabens holdninger. [160] Også Malcolm Smith mener at øvelsene var "heavily biased in favour of the preconceptions of the umpires."[161] Denne kritikken er for enkel. Selvsagt var det holdningene i RAF som avgjorde hvordan offiserene bedømte hva som ville ha skjedd i en "ordentlig" krig. Krigsdommernes oppgave var å anvende skjønn, og dette skjønnet må nødvendigvis ta utgangspunkt i de grunnholdninger den som skal utøve skjønnet har. Kritikken mot øvelsene tar utgangspunkt i at øvelsene skulle være hva historikerne kaller "tests". Dette er en misforståelse. Militære øvelser er selvfølgelig ikke forsøk i noen vitenskapelig betydning av ordet. Det er en fundamental misforståelse at en stor militærøvelse er iverksatt for å undersøke organisasjonens grunnleggende holdninger i forhold til måten å føre krig på. En øvelse skal øve og teste organisasjonen i forhold til organisasjonens etablerte krigsparadigme, ikke utfordre dette paradigmet. Det er således, som påpekt ovenfor, ikke uventet at øvelsene utviklet seg til ganske rutinepregede forestillinger. Man drev ikke forskning, man øvet for å etablere mønster.

---

[158] PRO Air 9/64, Report on the Exercise of 1937, by Headquarters Bomber Command, Royal Air Force Uxbridge, 25. okt. 1937, signert Air Marshal Ludlow-Hewitt.
[159] PRO Air 9/64, Sector and Combined training Exercise 1937, from Headquarters no.3 (Bomber) Group to Headquartes Bomber Command. Signert P. H. L. Playfair, AVM. datert Sept 1st, 1937.
[160] Scot Robertson 1995: 100-101.
[161] Malcolm Smith, *British Air Strategy Between the Wars*, Clarendon Press, London 1984: 72.

At RAF som organisasjon også var i stand til å gjennomføre en undersøkelse, eller test, ble demonstrert i juli 1938. Da ble mange utrangerte fly og kjøretøy spredt ut på et område som skulle utgjøre en flyplass. De ble beskyttet med jordvoller og sandsekker som de ville ha vært det på en operativ flyplass. Deretter ble de i 5 dager angrepet av fly med bomber og maskingeværer fra forskjellige høyder. Resultatet av angrepene var at enkelte fly ble totalt ødelagt, noen ble så lite skadet at de kunne repareres, mens knapt halvparten av flyene ikke ble skadet i det hele tatt. Konklusjonen av denne øvelsen var derfor at

> ”Systematic attempts to render aerodrome services unserviceable by bombing would normally not be worth the effort expended.”[162]

Denne typen øvelser ble kalt ”trials”, mens de store luftforsvarsøvelsene ble kalt ”exercises”. Det later til at RAF benyttet seg av et mer presist begrepsapparat enn kritikerne har villet tillegge organisasjonen.

Karrierer

Som tidligere nevnt er min gjennomgang av RAFs aktiviteter i Imperiet ikke komplett. Flere områder er ikke berørt, som f.eks. operasjonene i de indiske grenseområdene eller operasjonene på den arabiske halvøya med utgangspunkt i Aden. Jeg mener allikevel gjennomgangen er tilstrekkelig til å vise den hverdag og de operasjonstyper britiske offiserer sto overfor og gjennomførte rundt om i Imperiet. De offiserer vi her møter og som fløy eller som planla operasjonene, var for en stor del unge, fast tjenestegjørende offiserer i RAF. Dette var den tjenesten de fikk, dette var den hverdagen de sto overfor.

Antallet skvadroner som befandt seg rundt om i Imperiet, var svært stabilt. I 1925 var 21 av RAFs 44 skvadroner stasjoner i Imperiet. I 1929 var tallet fremdeles 21 i Imperiet, mens tallet i Storbritannia nå hadde øket til 32.[163] Men skvadronene i Imperiet var fullt oppsatte skvadroner, mens mange av skvadronene i Storbritannia bare var satt opp på kadre-basis, med et par-tre fly samt ledelse og administrasjon.[164] Dette betyr at flypraksis for en stor del ble utført i Imperiet, det var her man hadde sin ”splendid training ground” snarere enn på de britiske øyene.

I de forskjellige skvadronene og i de forskjellige kommandoene i Imperiet ble karriereoffiserene så å si utdannet ved den praksis og erfaring de fikk. De tjenestegjorde sjelden særlig lenge på hvert sted, i hvert fall ikke i samme stilling eller funksjon. Etter 2-3 år skulle man forflyttes, helst til en stilling med

---

[162] PRO Air 9/98 "Bombing Trials."
[163] John James, *The Paladins, A Social History of the RAF up to the outbreak of World War II,* Futura Books, London 1991: 249.
[164] Dudley Saward, *"Bomber" Harris*, Sphere Books, London 1990: 52.

høyere grad. Dette tjenestemønsteret med hurtige forflytninger og varierende tjeneste, er et av mest karakteristiske trekk ved mange militære organisasjoner. Offiserene var på nesten kontinuerlig flyttefor. En undersøkelse av tjenesten til en del av de offiserene som satt i sentrale roller i perioden fra 1935 og utover, viser tydelig at dette også var tilfelle for disse.[165]

Edward Ellington var Chief of Air Staff (CAS) fra 1933 til 1937. Han ledet således opprustningen av RAF i store deler av 1930-tallet. Fra 1921 og frem til han overtok som CAS, hadde han 6 beordringer. Fra februar 1922 var han som Air Vice Marshal sjef for RAF i Midtøsten med hovedkvarter i Cairo. I november 1923 overtok han kommandoen over styrkene i India. Der satt han så til han i november 1926 overtok som sjef for styrkene i Irak. I 1929 ble Ellington forfremmet og gjort til sjef for den største hjemmekommandoen, Air Defence of Great Britiain. Denne stillingen innehadde han i omlag to år hvoretter han i 1931 ble gjort til sjef for et av direktoratene i Air Ministry. I 1933 ble han (som alt nevnt) sjef for luftforsvarsstaben. Ellington hadde en bredere erfaring som sjef for de sentrale RAF kommandoene i Imperiet, enn noen annen.

Da Ellington i september 1937 gikk av som sjef for RAF, ble denne stillingen overtatt av *Cyril Newall.* I perioden fra 1921 og frem til han overtok etter Ellington hadde Newall 8 beordringer, men bare én av disse beordringene var utenfor Storbritannia. I september 1931 ble han som Air Vice Marshal utnevnt til Air Officer Commanding for RAF Middle East. Der ble han helt til han i januar 1935 dro tilbake til Storbritannia og til stilling som Deputy Director i Air Ministry, en stilling han innehadde til han ble utnevnt som Chief of Air Staff.

Newall satt som sjef for RAF frem til 1940. Da ble han avløst av *Charles Portal* som satt i denne sentrale posisjonen gjennom resten av krigen. I fra 1921 og til han overtok som sjef for RAF, hadde Portal 12 beordringer. Heller ikke Portal var særlig mye utenfor Storbritannia, men fra januar 1934 og to år fremover var han som Group Captain, sjef for Aden Command.

---

[165] RAF utga hver måned en bok kalt Air Force Lists. I den kunne man finne ut hvor hver enkelt offiser i RAF var stasjonert, hvilken rang han hadde og når han hadde fått den. For en historiker er dette naturligvis et særdeles greit verktøy når enkeltoffiserers karrierer skal følges. For tjenestegjørende offiserer er dette verktøyet for å følge med nøyaktig hvor på rangstigen man befinner seg. For andre lands etterretningstjenester måtte en slik publikasjon nesten være for godt til å være sant. Air Force List var i åpent salg frem til 1938. Komplette utgaver finnes i Public Record Office.
Høgskolelektor Karl Erik Haug har velvilligst gjort meg oppmerksom på at man hadde den samme praksis i Norge. Se f.eks. *Militærkalender for den Norske Hær.* Forsvarsdepartementet 1940. Kalenderen kostet kr.3; Det var billig å drive etterretning.

En offiser det er lett å få øye på i RAF, er *Arthur Harris.* Notorisk beryktet under og etter krigen som Butch Harris, mannen som ledet Bomber Command. Harris hadde 12 beordringer i "vår" periode. I januar 1921 ble han sendt som Squadron Leader til No.31 Squadron, Indian Group. Man alt neste høst finner vi ham som sjef for No. 45 Squadron i Irak. Etter stabsskole i Storbritannia ble han i januar 1930 sendt som stabsoffiser til Middle East Group, hvoretter han i 1932 på ny ble overført til Irak hvor han ble i ett år. Etter 3 års tjeneste i Air Ministry i London ble han gjort til sjef for No. 4 Bomber Group, men allerede året etter dro han igjen ut, nå som sjef for RAF styrkene i Palestina og Transjordan.[166]

Da krigen brøt ut satt *Edgar Ludlow-Hewitt* som sjef for Bomber Command. Han kom inn i denne stillingen i 1937. Den var da hans 10. beordring siden 1921. Før Ludlow-Hewitt kom til Bomber Command, hadde han mellom 1932 og 1934 vært sjef for RAF i Irak, og fra 1935 til 1937 sjef for RAFs styrker i India.

Når man går gjennom stabspapirene for RAF i Air Ministry i de siste årene før krigen, kan man vanskelig unngå å få øye på *John Slessor.* Slessor var i opprustningsperioden sjef for et av departementets sentrale direktorater, plandirektoratet (Department of Plans). Slessor var muligens RAFs mest velskrivende offiser i denne perioden. Hans stabsnotater og mementoer er elegante og gjerne argumenterende i formen. Stabsoffiseren Slessor må det ha vært en utfordring å være uenig med. I 1936 gjorde han da også noe så utypisk for en RAF-offiser som å publisere en bok.[167]

---

[166] I boken *Brev fra Nullpunktet* demonstrerer den velskrivende svenske historikeren Peter Englund hvordan fremstillingen av Harris som skurk, holdes i hevd. Han skriver, "Meget langsomt steg Harris i gradene, han fikk kommandoposter i Imperiets utkanter, der hans bortglemte og elendig utstyrte skvadroner ble satt til å slippe tikilos bomber på opprørske emirer og balstyrige fjellstammer. Noen fremtidens mann var han ikke. Dertil var hans holdninger for lite smidig og hans intellekt for fotgjengeraktig." Dette er, forsiktig sagt, ikke riktig. De som dro for å gjøre tjeneste i Imperiets ytterkanter, gjorde det vel snarere fordi det var der det skjedde noe. Det var nok mange av de som frivillig lærte å fly under verdenskrigen, som ikke søkte det stille livet hjemme i Storbritannia. Det stemmer heller ikke at Harris steg unormalt langsomt i gradene. Hvorvidt "fotgjengeraktig" er et godt adjektiv for å beskrive hans intellekt, skal jeg ikke ha noen formening om. Jeg liker å gå.
Men Harris kunne skrive! Han benyttet en muntlig, røff og tildels brutal stil. Som 16-åring dro han til Rhodesia og livnærte seg som gullgraver, kusk, sjåfør og gårdbruker. Hverken hans rapporter fra tjenesten i Imperiet eller stabspapirer med hans underskrift fra tjeneste i Air Ministry, tyder på at Harris var noe tap for diplomatiet. Hans memoarbok *Bomber Offensive* fra 1947, er skrevet av en mann som ikke hadde fått den anerkjennelse han mente han hadde krav på. Den er preget av en bitter undertone som ikke synes å være tilstede i hans uttrykk fra før krigen.
Når Englund ser på tjeneste i "Imperiets utkanter" som en straff for lite kompetente offiserer, kommer han muligens i skade for å overføre dagens nordiske offisersvirkelighet til mellomkrigstidens Storbritannia. Det er en kjent sak at hverken norske eller svenske offiserer vil tjenestegjøre i de nordlige regioner. Tjeneste i Imperiet var ikke en bortsetting for mellomkrigstidens RAF-offiserer. Det var her de fikk sin krigspraksis.
Peter Englund, *Brev fra Nullpunktet,* Universitetsforlaget, Oslo 1997: 229.

[167] John Slessor, *Air Power and Armies*, H. Milford, London 1936.
Etter krigen utga Slessor sine memoarer; Sir J. C. Slessor, *The Central Blue*, Cassel, London 1956.

Før Slessor kom til Air Ministry i mai 1937, hadde han siden 1921 hatt 10 beordringer. I 1921 og 1922 var han flyger ved No. 20 Squadron, Indian Group. Tilbake til India kom han ikke før i 1935, hvor han var frem til 1937. Årene mellom 1922 og 1935 later det til at Slessor stort sett tilbrakte i Storbritannia som skvadronsjef, elev ved stabsskole, og som instruktør ved samme. Fra 1932 til 1935 var Slessor instruktør ved Hærens stabsskole.

Det bildet som her avtegner seg, er et bilde av offiserer som skifter stilling svært ofte. Det fåtallet jeg har undersøkt i detalj, har, som det fremgår av ovenstående gjennomgang, mellom 8 og 12 beordringer. Disse offiserene satt med andre ord omlag 2 år i en stilling før de fikk en ny. På denne måten får organisasjonen frem ledere med omfattende og variert tjenesteerfaring. Men samtidig betyr det også at organisasjonen til enhver tid har nybegynnere i de fleste stillinger med lederfunksjoner. I stillingene sitter det folk som ikke har noen særlig erfaring i den stillingen de til en hver tid innehar. De har ikke tid til både å skaffe seg erfaring og å utnytte den. Alle som deltar i dette karrieresystemet er så å si under løpende lederutdanning. I det den enkelte offiser begynner å få erfaring, med et forsiktig anslag etter en 2-3 år, bør han søke ny stilling for å være med på karrierekarusellen. Offiserens samlede ansiennitet er til hele tiden betydelig større enn hans erfaring. Den svenske professoren Bertil Rolf sier det på en annen måte, ”Officersyrket är en av de få professioner där utbildning/utveckling av individen tilldrar sig inom samma system som innehåller yrkets karriärstige.”[168]

Rekrutteringen til høyere stillinger skjedde til enhver tid internt i RAF (som de fremdeles gjør i alle militære organisasjoner jeg kjenner til). De militære organisasjonene henter alltid sine ledere fra egne rekker. Derved har vi et system med perfekt organisatorisk innavl. Systemet blir befolket og ledet av mennesker som det selv har fostret og sosialisert.

RAF lot til å være en stabil sosiale organisme hvor de som er på flyttefot og deres familier ikke har anledning til å komme inn i lokalmiljøet på stedet, med den følge at de kun omgås andre som også er på flyttefot og slik fyller hverdagen med trivialiteter knyttet til arbeid, boforhold og fritidsaktiviteter.[169] I Imperiet omgikk RAF-personell i hovedsak RAF-personell, og jeg vil mene at dette forsterker de felles holdningene. John Slessor er en av dem som gir underholdende glimt av livet:

---

[168] Bertil Rolf, *Militär Kompeten*, Nya Doxa, Nora 1998.

[169] Se Brian Bond, *British Military Policy between the Two World Wars*, Clarendon Press, Oxford 1980, særlig kap. 2 "The character and ethos of the British Army between the wars", for en drøftelse av holdningene i den britiske hæren. Bond gjør her et poeng ut av at offiserer stort sett var opptatt av kun militære spørsmål og at livet i hæren var "a distinctive way of life".

> ”The few months I spent on the Air Staff in Dehli in the the autumn and winter of 1935 not only gave me a useful insight into the mysterious workings of the Governemnt of India system, but on the whole were a very pleasant interlude. I lived with my dogs in the bachelor quarters of the Imperial Dehli Gymkhana Club. I enjoyed a lot of rough shooting, including a very happy Christmas week-end in the Muttra Kadir with the A.O.C. and Lady Ludlow-Hewitt, A.D.C. Flight-Lieutenant Kirkpatric and Wing-Commander Richardson, the Chief Signal Officer at Air H.Q., who was the best shot I have ever seen in action; the way he would consistently bring down high duck, hit in the beak, using nothing but No.7 shot, was enough to make the ordinary man like me sell his gun and fall back on golf. I always rode in the early mornings.”[170]

RAFs innsats under generalstreiken i mai 1926, viser også at organisasjonene hadde en politisk rolle og også at man opptrådte som en enhet i denne rollen.[171] Disse holdningene og denne opptredenen er så klar og entydig at jeg velger å se denne som uttrykk for et samfunnssyn som også ligger til grunn for den organisatoriske praksis som var under utvikling. Da arbeiderne forsøkte å lamme distribusjonen av regjeringens avis, British Gazette, ble denne distribuert ved hjelp av bombefly som ble benyttet som transportfly.[172] Flyvåpenets tekniske kompetanse ble også benyttet ved at en rekke av de ansatte i Air Ministry tok over driften av flere kraftstasjoner.[173] Medlemmer fra Royal Air Force Club sørget også for at en del tog inn og ut av London ble bemannet. De mest spenningssøkende samlet seg rundt enkelte RAF-offiserer som hadde raske sportsbiler til disposisjon. Disse ble brukt til en slags ”uropatruljer” hvor man kjørte hurtig inn i arbeiderområder og forsøkte å arrestere navngitte streikeledere.[174]

Det fantes dissentere. I 1923 ble Lionel Charlton utnevnt til Stabssjef i Irak. Etter at han hadde besøkt det lokale sykehuset i Diwaniya og der møtt ofre etter britiske bombeangrep i området, fikk han moralske betenkeligheter. Han la frem sine betenkeligheter for sin sjef, John Salmond, uten å finne noen forståelse. Stilt overfor det vanskelige valget mellom å fortsette en fremgangsrik karriere i RAF eller å protestere, valgte han til slutt å be om å bli fritatt fra sin stilling.

---

[170] Sir John Slessor 1956: 123.
[171] Air 8/84, Chief of Staff papers on General Strike, May 1926.
[172] PRO Air 8/84, Situation report no. 9. Situation report no. 11 forteller også at ”One flight of no 100 Bombing Squadron has moved to Cattering to accelerate distribution of newspapers.”
[173] PRO Air 8/84, Situation report no. 3.
[174] PRO Air 8/84.

Han ble tilbakekalt til England hvor Trenchard lovet ham at han kunne få fortsette i RAF, men at han ikke igjen kunne regne med igjen å tjenestegjøre i Imperiet. Etter dette gikk Charlton ikke offentlig ut med sin protest. Til sin egen overraskelse og skuffelse ble han pensjonert ut av RAF i 1928.[175] David Omissi forteller i sin bok kort om Aubrey Trevor Oswald Lees. Fra 1929 til 1938 var han Administrative Officer for hæren i Palestina. Lakonisk skriver Omissi at Lees ble "sent on permanent leave after criticizing army brutality during the Arab Revolt, 1938."[176] Det må være en rimelig antakelse at det å ytre tvil om etablert praksis, kunne være jevngodt med en avskjedsansøkning.

Hvert år ble det skrevet en tjenesteuttalese på den enkelte offiser. Uttalelsen ble skrevet av den nærmeste overordnede. En tjenesteuttalese er en evaluering av den enkeltes arbeid såvel som av den enkeltes karakter slik den overordnede har oppfattet den. Denne uttalelsen skulle legge vekt på hvorvidt vedkommende offiser hadde egenskaper og holdninger som gjorde at han burde forfremmes videre. Dette gjør dokumentet til et sentralt papir for den det gjelder og som har videre karriereplaner. Men tjenesteuttalelsen var ikke tilgjengelig for den det gjaldt, man fikk ikke lese sin egen tjenesteuttalelse.[177] En måte å oppnå en akseptabel tjenesteuttalelse vil i et slikt system være å mene det samme som den som skal skrive uttalelsen. Aksept av de etablerte holdninger blir premiert, mens åpen forkastelse av dem ble straffet.

Et sentralt spørsmål for å forstå tenkningen i en slik organisasjon er spørsmålet om hvordan den akkumulerer erfaring. I en organisasjon som er preget av at svært mange til enhver tid er på flyttefot enten ut av eller inn i en stilling, vil ikke erfaringen avleire seg i organisasjonen i form av medarbeidere som sitter lenge i sine stillinger. Grovt sagt er offiserskorpset inndelt i to grupper, i den ene gruppen finnes de operative karriereoffiserene som flytter fra stilling til stilling etter en tjenestetid på 2-3 år. I den andre gruppen finnes offiserer som tjenestegjør i den samme stillingen på samme sted og med samme grad i en årrekke. Disse offiserene gjør ikke karriere i den forstand at de stiger raskt i grad.

Den kompetanse som er erfaringsbasert, finnes stort sett bare i de deler av organisasjonen som er befolket av mennesker som ikke gjør karriere. Den enkelte karriereoffiser henter seg stadig ny erfaring, men når denne er erhvervet drar han videre. Han blir deretter erstattet med en ny, og for denne stillingen, uerfaren offiser. Vi ser her konturene av et merkelig system hvor den enkelte medarbeider i sin vandring oppover i systemet, blir mer og mer erfaren med de

---

[175] PRO Air 5/338, dok.1, "Air Commodore Carlton who as Chief Staff Officer resigned his appointment and came home." Se også David Omissi 1990: 175-76.
[176] ibid: 241.
[177] Dette er bekreftet av professor Robin Higham i samtale med undertegnede, Higham fløy i RAF transport Command fra 1944. Det bekreftes også i samtale med meg av Sebastian Cox, Chief, RAF Historical Branch.

muligheter dette gir til å bli klokere og klokere, samtidig som organisasjonen forblir like uerfaren. Det er lett å se hvordan systemet vil sørge for å bevare organisasjonens kultur og etos i form av den etablerte praksis, men det er vanskeligere å se hvordan det kan utvikle ny praksis. Systemet er tradisjonsbevarende, men den raske forflytningen og tjenesteuttalelser uten innsyn, bidrar ikke til å gjøre organisasjonene til læringsorganisasjoner.[178]

Man kunne også tenke seg at erfaringene ble systematisk innsamlet i form av rapporter som deretter ble analysert og publisert i form av artikler og analyser. Men dette er en arbeidsform som er vanskelig i militære organisasjoner. Publiserte artikler og analyser vil jo åpenbart være en måte å skape felles erfaring på, eller mer presist, felles tolkning av erfaringen. Men før man kommer dit, vil prosessen i seg selv måtte føre til uenighet og diskusjon om hvordan det tilgjengelige materialet skal tolkes og forstås. De militære organisasjoners enighetskultur vanskeliggjør de åpne offentlige diskusjoner. Dette betyr ikke at felles tolkning av virkeligheten ikke skapes. Men den skapes av felles praksis, av felles empiri så å si. Og mellomkrigstidens felles erfaring i RAF, var at obsternasige folkegrupper i Imperiet kunne bombes til underkastelse.

David Omissi mener at opposisjonen mot bombingen innen RAF var så liten at den må forklares. Han angir tre årsaker; For det første er RAF en liten og elitepreget styrke, noe som i seg selv gjør den enkel å kontrollere politisk. For det andre ble flyene utelukkende fløyet av offiserer, og offiserene det her er tale om, kommer fra middel- eller overklassen, ”those social classes least likely to actively question the repressive functions they were asked to perform.”[179] Dernest er bombing en form for vold hvor avstanden mellom offeret og den som slipper bombene er stor. Man slipper å se resultatet av sin egen voldsutøvelse. Den tekniske distansen kan også bli en følelsesmessig distanse. ”For bare man *slipper* å se og høre, er det lett.”[180]

Disse forklaringene blir enkle. Klassetilhørighet kan muligens forklare noe, men det er neppe slik at man har repressive tilbøyeligheter qua klasse. Det er heller ikke noe som tyder på at de hærenheter som var satt inn i Afrika, på noen måte opptrådte mer elskverdig enn RAF. Og i hærens infanteribataljoner var nok arbeiderklassen rikelig representert. En skarp observatør som George Orwell mener at det er selve tjenesten i Imperiet som fører til disse holdningene. Om soldatens lodd i Imperiet skriver han at ”They are only there to hold down a

[178] En underholdende fremstilling av hva dette kan føre til i vårt eget forsvar, som stort sett praktiserer det samme systemet med offiserer på flyttefot, er gitt av Leif Morten Ramberg, *Luftforsvaret, en Læringsorganisasjon?* Hovedoppgave, Luftkrigsskolen 1997.
[179] ibid: 176.
[180] Peter Englund 1997: 183.

hostile population and the fact is broght home to them in unmistakable ways."[181] En fiendtlig befolkning avler fiendtlige soldater og omvendt.

At det blir lettere å utøve vold når man slipper å se voldens effekt, er vel også riktig. Men at det blir "lett" bare man slipper å se og høre, vil jeg ikke uten videre akseptere. "Lettere" kan hende, men ikke nødvendigvis lett.

Jeg tror at forklaringen må hentes dypere og at offiserenes aksept av den praksis de selv var med å konstituere, snarere følger av selve den militære organisasjonens natur. Den organisasjonen jeg nå har gitt en skisse av, har åpenbart flere funksjoner. For det første skulle RAF drive politivirksomhet i Imperiet. Dernest skulle RAF utdanne sine egne offiserer slik at disse kvalifiserte seg for høyere og høyere stillinger innad i organisasjonen. For den britiske staten er den første funksjonen den sentrale. RAF er et statlig middel for å holde kontroll i Imperiet. For RAF er aktiviteten i Imperiet et middel for å oppdra og utdanne offiserene. Sett fra denne synsvinkelen fungerer RAF som en utdanningssystem og antar også mange av dette systemets karakteristika.

Den franske sosiologen Pierre Bourdieu har gjennom sitt arbeide om det franske utdanningssystemet struktur og sosiale funksjon, definert formelle sammenhenger og konstruert begreper som har stor forklaringsverdi utover det området han selv undersøker. Bourdieu har innført begrepsparet symbolsk og kulturell kapital for å betegne den anseelse, ære og nedlagte disposisjoner det enkelte individ har med seg.[182] Med innføringen av skriftspråk og utdanningsinstitusjoner kan denne symbolske kapitalen nedtegnes i objektivisert form, den kan lagres i form av tekster, teorier og maskiner. Denne objektiviserte kulturelle kapitalen forvaltes av skoler, universiteter og teoritidsskrifter. Visse sosiale grupper vil monopolisere denne kapitalen ved å beherske og kontrollere måten den tilegnes på. Det er disse gruppene som bemanner utdanningssystemet, fordeler dets kulturelle kapital og som former menneskene slik at de kan erkjenne det verdigrunnlag som kapitalen hviler på. Utdanningssystemet blir derved et sosialt system som opprettholder en symbolsk ordning som klassifiserer mennesker og betegner omgivelsene. "Med en slags magisk kraft som er tildelt av samfunnet inndeler utdanningssystemet den sosiale verdenen, gir anvisninger på den enkeltes sosiale plassering og finner frem til de utkårede."[183] Utdanningssystemet har fått en særskilt posisjon som forvalter av den kulturelle kapitalen og som institusjon ved at det forbereder de som skal håndtere og benytte denne kapitalen. En viktig følge av dette er at et slikt system

[181] George Orwell, *The collected Essays, Journalism and Letters*, vol I, Penguin Books, London 1970: 443.
[182] Pierre Bourdieu, *Symbolsk Makt,* Pax, Oslo 1996: 42-43
[183] Donald Broady och Mikael Palme, Pierre Bourdieus utbilningssociologi, i Harald Thuen og Sveinung Vaage (red.), *Oppdragelse til det moderne*, Universitetsforlaget, Oslo 1995: 201, (min oversettelse).

også kontrollerer sin egen reproduksjon.[184] Utdanningssystemets monopol blir for Bourdieu særskilt synlig når det gjelder dets eksamener og utdanningstitler. Disse titlene utgjør for Bourdieu er spesiell form for objektivisert kulturell kapital.

Parallellene mellom Bourdieus utdanningssystemer og en militær organisasjon som RAF, er slående. Den objektiviserte kulturelle kapital i form av akademiske utdanningstitler, har sin parallell i form av militær grader.[185] Disse bæres til overmål synlig som en del av uniformen. Ny og høyere grad oppnås ved riktig tjenestebakgrunn, og ved at man overfor sine overordnede har demonstrert at man behersker området og har de rette holdninger. Definisjonen av hva som er rett kunnskap, hva enten rett kunnskap kalles begavet og original tenkning, eller den kalles å inneha de rette militære kvaliteter, tilligger den institusjon som forvalter kunnskapen. Definisjonen av rett kunnskap er monopolisert. Derfor vil også institusjonen reprodusere seg selv sosialt såvel som faglig. Dette fenomenet er om mulig sterkere i en militær organisasjon enn i en akademisk. I en militær organisasjon rekrutteres det konsekvent nedenifra i den samme organisasjonen, mens i et akademisk system er det i hvert fall tenkelig at det kommer mennesker inn fra andre systemer og med andre holdninger og verdier. Effekten av den militære organisasjonens perfekte organisatoriske innavl vil forsterkes av systemets praksis med skjult evaluering av underordnedes arbeide. Dette vil naturligvis effektivt kunne bremse karriereoffiserer som ikke har den rette oppfatningen av hvordan man bør operere. Og så lenge eventuell kritikk ikke tilflyter den som kritiseres, er det heller ikke lett for den som rammes å korrigere sin adferd eller sine oppfatninger. Da må jo den sikreste praksis for å overleve bli å kopiere de holdninger ens overordnede har. Loyaliteten blir belønnet. Utdanningsinstitusjoners intellektuelle historie kan ikke skilles fra historien om deres indre makthierarkier, sier Bourdieu.[186] Dette poenget er overførbart til en militær organisasjon. Men fordi organisasjonen knapt har noen intellektuell historie for så vidt som at erfaringer ikke avleirer seg som studier eller artikler, så blir den intellektuelle historien redusert til historien om de individuelle erfaringene til makthierarkiets individer.

For Bourdieu er det viktig å vise hvordan hvordan det franske utdannings-systemet fungerer. Det viser seg nemlig at ikke alle mennesker har like

---

[184] Pierre Bourdieu 1996: 64.

[185] Det engelske ordet for militær grad "rank" er bedre forsåvidt som det referer direkte til den posisjon man har på rangs- eller betydningsstigen.

[186] Broady och Palme i Harald Thuen og Sveining Vaage (red) 1995: 203. Pierre Bourdieu 1996: 43 og 45. Maktforhold er også klargjørende behandlet i Pierre Bourdieu, *Sociology in Question,* Sage Publications, London 1995 (1993): 73-74.

muligheter når de møter dette systemet. De sosialt og økonomisk priviligerte klassene klarer seg langt bedre enn de andre klassene. Hvorvidt dette uten videre kan sies også å gjelde i RAF, vites ikke. Det er en rimelig antakelse at mennesker med klassebakgrunn som gjorde dem ”egnet” som offiserer, gjorde det bedre i systemet enn andre, men jeg kjenner ikke til noen undersøkelse som viser dette.[187]

Nå skal ikke jeg legge vekt på den sosiale funksjonen RAF hadde som utdanningssystem. For meg er det derimot viktig å få frem hvordan kunnskapsdannelsen skjer og kunnskapen vedlikeholdes og utvikles i et slikt system. Der hvor kunnskapen i den akademiske verden utvikles og behandles gjennom fagartikler, utvikles kunnskapen i en militær organisasjon gjennom etablering og utvikling av praksis. Kunnskapen utvikles gjennom tjenesten og beviset for at man har erhvervet den militære kunnskapen er ikke vitenskapelige artikler eller gode eksamener, men at man er i stand til å operere etter de anerkjente militære prosedyrer, og at man demonstrerer de rette holdningene.[188]

Habitus

Pierre Bourdieu har benyttet det fruktbare begrepet *habitus* for å beskrive det sett av disposisjoner som den enkelte gjennom sin utdannelse og erfaring møter omverdenen med. Habitus er en form for kapital, en kapital som er internalisert og kroppsliggjort.[189] Når dette kobles sammen med Bourdieus begrep *field,* hva jeg her vil oversette med fagområde, blir habitus kjennskapen til det sett av verdier, erfaringer og normer som gjør at man kan fungere innen dette området.[190] Den RAF-virkeligheten jeg har gitt en skisse av ovenfor, er etter dette en skisse av RAF-offiserens habitus, eller om man vil, av RAFs habitus.[191] Habitus er den tolkningsplattform man ser verden fra. Denne plattformen er

---

[187] "..questions about the composition of the air force, and personnel selection processes, are largely unanswered, while those relating to morale and discipline continue to be matters of conjecture." Allan D. English, *The Cream of the Crop, Canadian Aircrew, 1939-1945,* McGill-Queens University Press, Montreal 1996: 8-9. Hans Hosar angir at i mellomkrigstiden hadde om lag 2 % av norske kadetter bakgrunn fra arbeiderklassen. Hans P. Hosar, *Kunnskap, Dannelse og Krigens Krav*, Krigsskolen 2000: 212.

[188] Den britiske militærskribenten Liddel Hart sa det slik i en bokanmeldelse, "The soldier has never been taught to approach his problem in a scientific spirit of inquiry. His early training is directed, above all, to the cultivation of loyalties." Sitert fra Harold R. Winton, *To Change an Army,* University Press of Kansas, Lawrence 1988: 127. Liddel Hart skrev dette i november 1932.

[189] Pierre Bourdieu 1995: 86.

[190] ibid: 72.

[191] Her er det grunn til å trå varsomt; En organisasjons habitus er vanskelig å skille fra Kuhns paradigmebegrep. Jeg vil allikevel mene at habitus for en militær organisasjon er mer omfattende begrep enn et paradigme. At det er slik skyldes først og fremst at man innen en militær organisasjon må demonstrere sin tilhørighet også gjennom væremåte og holdninger og ikke som i en vitenskapelig stilling ved praktisering av "normalvitenskap", (Kuhns begrep).
Et annet inntak til den samme problemstillingen finnes hos Bertil Rolf, *Militär Kompetens,* Nye Doxa, Nora 1998. Rolf bruker betegnelsen ”tyst kunskap”, om denne internaliserte kunnskapen. (s 42-45) Han mener at de militære tradisjoner slik de er nedfelt i de enkelte organisasjoner, er en del av ”aktörernas tysta kunskap” (s 380).

bygget opp av de erfaringer, holdninger og teknikker den enkelte og den organisasjon han tilhører, har. Når habitus endres gjennom møte med nye og uforutsette situasjoner, så vil denne endringen finne sted innen visse rammer. Først og fremst fordi det er habitus som definerer oppfattelsen av den nye situasjonen.[192] ”I videnskapen kan fakta og teori ikke adskilles kategorisk”, sier Thomas Kuhn.[193] Dette gjelder nok ikke bare i vitenskapen. Også i en militær organisasjon blir observasjonene gjort til "fakta" ved hjelp av eksisterende teori. Det er ikke slik at observasjonene endrer teorien. Faktaproduksjonen skjer *innenfor* den eksisterende teori (hvordan dette skjer i det akademiske miljøet, er praktfullt demonstrert av Bruno Latour i hans lærebok i vitenskapelig retorikk.[194]). Det er dette faktum som forklarer hvorfor endring i militær praksis er så vanskelig.

Bourdieu har drøftet en organisasjons evne til å reprodusere holdninger og meninger. Han forklarer hvorfor endring ikke skjer, eller hvorfor den skjer innen de rammer Habitus setter. Vitenskapssosiologen Thomas Kuhn tar det motsatte utgangspunkt. Han drøfter når og under hvilke betingelser endringer i et operasjonsmønster finner sted. I sin velkjente *Vitenskapelige Revolusjoners Struktur* viser Thomas S. Kuhn hvordan vitenskapelig aktivitet foregår innenfor en ramme av alment anerkjente ”lover, teorier, eksperimenter og instrumenter”.[195] En slik vitenskapelig tradisjon kaller Kuhn et paradigme. Men det er selvsagt ikke så enkelt; Et paradigme kan ikke uten videre reduseres til et sett med regler. Det kan godt være at den enkelte som praktiserer innen normalvitenskapen klarer seg med en intuitiv forståelse av paradigmet han opererer innenfor. "Paradigmer kan være mer grunnleggende, bindende og fullstendige enn ethvert sett av forskningsregler man entydig kunne abstrahert fra dem."[196] Kuhn er opptatt av å drøfte hva han kaller paradigmeskifter. Slike vitenskapelige revolusjoner, endring av vitenskapelig praksis, er, sier Kuhn, ”Ikke-kumulative” begivenheter.[197] Det er ikke slik at kunnskap som gradvis akkumuleres fører frem til en endring av vitenskapelig praksis. Kunnskap akkumuleres snarere innen bestemte tradisjoner, den tolkes og blir vitenskapeliggjort, blir ”sann” innen den ene eller annen tradisjon. Slik bekrefter akkumulert kunnskap den tradisjonen den tilhører. Men av og til, sier Kuhn, forekommer det en krise. Problemer, det være seg en ny observasjon, eller et hittil ukjent fenomen kan ikke forklares innen tradisjonen. Denne vedvarende

[192] En spennende gjennomgang av hvordan den kulturelle habitus begrenser tolkningen av arkeologiske funn finne hos Bruce G. Trigger, *Arkeologiens Idehistorie*, Pax Forlag, Oslo 1996.
[193] Thomas S. Kuhn, *Vitenskapelige Revolusjoners Struktur*, Spartacus forlag, Oslo 1996: 20.
[194] Bruno Latour, *Science in Action,* Harvard University Press, Cambridge; Massachusetts 1987.
[195] Thomas S. Kuhn 1996: 23.
[196] ibid: 56.
[197] ibid: 96.

anomali kan føre til et paradigmeskifte. Da må de lover og teorier som praksis hittil har hvilt på, endres. Mye av den gamle kunnskap blir derved forkastet med den motstand dette nødvendigvis vil føre til blant dem som har basert sine karrierer på denne. Her vil jeg forlate Kuhns drøftelser av paradigmeskifter i de vitenskapelige miljøer. Mitt ærende er nok engang å sammenligne en beskrivelse av vitenskapelige miljøers virkemåte med et militært miljø. Spørsmålet blir da hvordan endres militær praksis. Hva skal til for at et paradigmeskifte kan finne sted i en militær organisasjon?

En omfattende analyse av dette problemet vil kreve langt mer plass enn hva som her står til rådighet. Jeg må derfor nøye meg med å gi en skisse av et svar. Jeg vil benytte mellomkrigstidens tro på bombeflyet og krigens bombeoperasjoner som eksempler.

Mellomkrigstidens tro på - og frykt for - bombeflyet var basert på to forutsetninger; For det første så lot bombeflyet seg ikke stoppe. Det fantes ikke noe effektivt forsvar mot bombeflyet. For det andre så ville det sivile samfunn som ble utsatt for bombeangrep, hurtig bryte sammen. Myndighetene i det bombede samfunn ville derfor hurtig bli tvunget til å søke fred.

Men da krigen brøt ut i 1939 hadde man i Storbritannia allikevel bygget ut et forsvar mot bombefly. Forsvaret baserte seg på at radarvarsling muliggjorde posisjonering av jagerfly i de angripende bombeflyenes innflygingsakse. Det baserte seg videre på at disse jagerflyene hadde ildkraft og manøvreringsegenskaper som var bedre enn bombeflyene. Den militære ledelsen i Air Ministry hadde liten tro på systemet og ville heller bruke pengene på bombefly. For som påpekt i forrige kapittel, fant utviklingen i RAF sted i spenningen mellom den offentlige opinion, regjeringen og de organisatoriske interesser RAF som byråkratisk system hadde.

De midlene som var tildelt for å bygge opp dette jagerflyforsvaret, var gitt som øremerkede midler av de bevilgende myndigheter. Air Ministry fikk de jagerfly de bad om, men de bad ikke om særlig mange.

Til tross for Air Ministrys skepsis, viste systemet seg å virke. Da tyske bombefly angrep Storbritannia sommeren og høsten 1940, ble de tilføyd så store tap at angrepene etterhvert måtte opphøre. De gikk derfor over til å bombe om natten. Da ble tapene mindre, men det ble også resultatene.[198]

[198] Dette er i kortversjon, de to luftslagene som ble utkjempet over Storbritannia i 1940, kjent som The Battle of Britain og The Blitz. Begge slagene har avstedkommet mye romantiserende litteratur. For nye perspektiver på det som skjedde se John Ray, *The Battle of Britain: New Perspectives,* Arms and Armour, London 1994, også Angus Calder, *The Myth of the Blitz,* Pimlico, London 1992.

Derved hadde RAF vist at bombeflyet ikke alltid kom igjennom. Men dette hindret ikke RAF i å angripe Tyskland med ueskorterte bombefly i fullt dagslys. Tapene ble så store at denne typen angrep måtte opphøre. RAF hadde nå vist både med sitt eget jagerflyforsvar og med sine egne bombeflyangrep at bombeflyet ikke uten videre kom igjennom.

Fra 1942 bygget USA opp bombeflystyrker i Storbritannia for å angripe Tyskland. Disse flyene skulle også bombe om dagen. Amerikansk teknologisk selvsikkerhet tilsa ikke at deres bombefly, B-17 ”Flying Fortress”, var like sårbare som de europeiske flyene. Resultatet ble naturligvis at de amerikanske bombeflyene ble påført så store tap av tyske jagerfly at bombeoperasjonene måtte avbrytes. Bombeflyene ble stående på bakken mens det ble arbeidet med å frembringe jagerfly med tilstrekkelig rekkevidde til å eskortere bombeflyene helt inn til målet.

Her ser vi tre lands bombeflystyrker bli påført et militært nederlag. Disse nederlagene fører til endring av praksis. Men det tyske nederlaget fører ikke til endring av britisk praksis, og hverken det tyske eller det britiske nederlaget fører til endring av amerikansk praksis. Bare egne nederlag ser ut til å endre praksis, ser ut til å føre til paradigmeskifter. I militære organisasjoner kan det virke som om andres fiaskoer har ringe læringsverdi. Det er egne fiaskoer som må til.

Kapittel 4

Fra nedrustning til opprustning

Hensikten med dette kapittelet er å drøfte hvordan RAFs politiske handlingsrom utviklet seg først på 1930-tallet. Jeg vil vise at frykten for bombeflyet gav RAF en sentral militær rolle. Videre vil jeg vise at RAF gjennom utviklingen på Nedrustningskonferansen i Geneve dokumenterte en militær kunnskapsdominans som i betydelig grad sikret organisasjonen handlingsrom.

Strukturen i dette kapittelet følger av problemstillingene. Først skal jeg belyse den posisjonen frykten for flyet hadde i den offentlige opinionen. Dernest vil jeg drøfte RAFs rolle under nedrustningsforhandlingene.

Utgangspunktet for RAFs politisk-militære armslag, så vel som for appeasement-politikken, var at den store nedrustningskonferansen i Geneve brøt sammen. Konferansen satt sammen fra 1932 til 1934, men etter at Hitlers diplomater forlot konferansen i oktober 1933, var muligheten for å oppnå enighet om nedrustning ikke lenger til stede. Konferansens sammenbrudd gjorde britisk opprustning politisk *mulig*, etter at Hitler hadde kommet til makten var det klart nok at opprustning var militært *nødvendig*.

Frykten

Frykten for bombeflyet var et offentlig anliggende i Storbritannia. Mange historikere gjentar hverandre i det de peker på at det var denne "frykten som avgjørende påvirket gjenopprustningens karakter."[199] Sogar hele appeasement-politikken kan forklares ut i fra frykten for bombeflyet. Benny Morris hevder at "the importance of the 'air fear' in the adoption of appeasement cannot be exaggerated."[200] Frykten for bombeflyet satt dypt i det britiske samfunnet. Den var en del av den almene kontekst enhver kunne ta utgangspunkt i. Statsminister Baldwin hadde i 1934 snakket om the "semi-panic conditions" som rådet i offentligheten.[201]

Det er ikke enkelt å påvise hvor denne frykten kom fra. Nå hadde britiske byer - og i særdeleshet London - blitt bombet av tyske luftskip og bombefly under 1. verdenskrig. Selv om disse angrepene knapt hadde noen militær betydning, var den politiske effekten stor. I oktober 1917 hadde Lloyd George lovet befolkningen i et bomberammet London at "We will give it all back to them. We

---

[199] David Reynolds, *Britannia Overruled; British Policy & World Power in the 20th century,* Longman, London 1991: 122, (min oversettelse).
[200] Benny Morris*, The Roots of Appeasement*, Frank Cass, London 1991: 1.
[201] ibid: 124.

shall bomb Germany with compound interest."[202] Lloyd George hadde sagt dette til en opphisset folkemengde da han foretok en inspeksjon av skadene etter et av de tyske angrepene. Samme dag hadde flere av London-avisene kart over Tyskland på førstesiden hvor tyske byer og befolkningssentra som var innen rekkevidde av britiske bombefly basert i Frankrike, var avmerket.[203] Sommeren 1917 ble det avholdt flere massemøter i Londonområdet. På et møte sponset av Daily Express og hvor Londons Lord Mayor presiderte, ble det vedtatt en protest mot ”the brutality and horror of high explosive bombs being dropped upon small children.” Etter denne protesten presenterte ”the Lord Major” en resolusjon adressert til Lloyd George og hans regjering hvor de ble bedt om å ”initiate immediately a policy of ceaseless air attacks on German towns and cities.”[204] Raymond Fredette skriver at det brøt ut gateuro etter flere tyske angrep. Den 9. juli var en var en høyrøstet folkemengde samlet på Tower Hill. I et telegram til kongen ba man etter møtet om at majesteten måtte ”instruct your Ministers at once to make vigorous and continual air attacks on German towns and cities.” Dersom dette ikke ble gjort, så henstilte man til Kongen at han oppløste Parlamentet og utpekte statsråder som ville gjøre sin plikt.[205] Det er liten grunn til å tvile på at denne typen folkelig uttrykt mistillit til regjeringen, gjorde inntrykk. På den annen side så ser vi vel neppe her frykten i ren form. Mistilliten later ikke til å være basert på bombingen, men snarere på en konstatering av at de britiske styrkene ikke er i stand til å gi igjen med samme mynt.

Det er ikke mulig i mitt materiale å finne ut tilstrekkelig om disse folkemøtene til at jeg kan si av hvem og hvordan de ble ledet. Men det er neppe usannsynlig at disse kravene om øyeblikkelig gjengjeldelse, var et forsøk på å rette befolkningens sinne utover mot den ytre fienden. Det er i hvert fall vanskelig å forstå at slike møter eller sammenstimlinger ville finne sted spontant og bli tolerert av myndighetene, så lenge Storbritannia var i krig, om ikke møtene også gav de samme myndigheter muligheter for å kontrollere hvem befolkningens frustrasjon og sinne skulle gå ut over.[206]

De tyske angrepene hadde vist at spådommene til science-fictionforfattere som H. G. Wells kunne gå i oppfyllelse. Wells skrev flere bøker om fremtidens luftkrig.[207] Den mest kjente av dem er *The War in the Air* som ble publisert i

---

[202] Raymond Fredette, *The Sky on Fire,* Smithsonian Institution Press, Washington 1991: 151.
[203] ibid:152.
[204] ibid:153.
[205] ibid:153.
[206] Det er slett ikke sikkert at det var nødvendig å fortelle folk hvem de skulle være forbannet på; I sine fascinerende memoarer forteller Cecil Lewis om da han eskorterte tre tilfangetagne tyske bombeflygere inn til London fra sin flyplass; "We had reserved a first class compartment, locked, with the blinds down. But somehow the news had got about, and at every station there was an angry crowd. The officer in charge had to keep them off at the point of a revolver, otherwise we should all have been lynched. The Germans were anxious." Cecil Lewis, *Saggitarius Rising*, Warner Books, London 1991 (1936): 232.
[207] H. G. Wells' innflytelse på utviklingen av tenkningen omkring luftkrig er drøftet av flere forfattere,

1908. I denne boken blir New York ødelagt av en tysk luftskipsflåte. Deretter går amerikanerne til motangrep med fly og ødelegger en rekke tyske luftskip. Wells viste en bemerkelsesverdig innsikt i den nye formen for krig. Fly kunne ikke ta og holde landområder, påpekte Wells, og flyene ville derfor bare bidra til å gjøre en konflikt enda mer blodig og langtrukken. Krigen ville både bli mer ødeleggende enn før og avgjørelsen ville trekke i langdrag. Et land som ble angrepet av fly ville svare med samme mynt, og de store industrinasjonene hadde kapasitet til stadig å bygge nye fly så lenge landområdene ikke ble erobret. Den eneste måten denne utviklingen av krig kunne unngås på, later til å være at en krig ble startet med et voldsomt angrep fra luften som slo ut motparten nærmest med ett slag, "the knock out blow". Michael Paris understreker at Wells, i motsetning til de fleste andre forfattere som hadde skrevet om krig fra luften, ikke hadde noen moralske motforestillinger til å bombe ikke-militære mål. Wells mente at den industrielle utviklingen hadde ført med seg at tiden for total krig hadde kommet. I fremtidens krig, mente Wells, var det neppe plass til gammeldagse, moralske konvensjoner. I kampen for å overleve ville menneskene ta i bruk de midler de hadde tilgjengelige.[208] I en senere bok *The World Set Free*, som ble utgitt tidlig i 1914, forutsier Wells atombomben som han mente ville bli oppfunnet i 1953. Krigen som da ville følge, ville føre til at regjeringenes kontroll av sitt eget landområde ville bli umulig, den sosiale struktur i de krigførende land ville bryte sammen.[209]

Bombing av sivile mål fra luften dersom en ny krig brøt ut, var ansett som sannsynlig i hele perioden mellom verdenskrigene. Denne bombingen var imøtesett med bekymring av myndighetene i Storbritannia. Hvorvidt den var imøtesett med tilsvarende frykt i de brede lag av befolkningen, er vanskelig å vite. Frykten vi konfronteres med utrykkes gjennom aviser, tidsskrifter og bøker.[210] Det er ikke gitt at denne frykten gjenspeiler holdningene i de brede lag av befokningen. Jeg kjenner ikke til noen form for opinionsundersøkelser som kan vise hva de brede lag av folket mente om dette. Om frykten for å bli bombet formørket hverdagen til den jevne arbeider i Storbritannia, er derfor usikkert. De kulturelle utrykk fra pressen, tidsskrifter og bøker er godt dokumentert, men disse gir uttrykk for middel- og overklassens frykt. Kanhende forteller denne frykten også noe om frykten for arbeiderklassen, eller om mistilliten til

---

T. H. E. Travers, Future Warfare: H. G. Wells and British Military Theory, 1895-1916, i B. J. Bond & I. Roy (eds), *War & Society Yearbook,* 1975, I. F. Clarke, *Voices Prophesying War 1763-1984,* Oxford University Press, London 1966, Michael Paris*, Winged Warfare. The Literature and Theory of Aerial Warfare in Britain 1859-1917,* Manchester University Press, Manchester 1992, Barry Powers, *Strategy Without Slide-Rule,* Croom Helm, London 1974.

[208] Michael Paris 1992: 36.

[209] George Orwell vurderte Wells som premissleverandør slik; "I doubt if anyone who was writing books between 1900 and 1920, at any rate in the English language, influenced the young so much." George Orwell, *Collected Essays,* Penguin Books, London 1970: 164.

[210] En god dokumentasjon av hva de opinionsdannende organer mente, er laget av Benny Morris*, The Roots of Appeasement, The British Weekly Press and Nazi Germany during the 1930s,* Frank Cass, London 1991.

industrisamfunnets stabilitet.[211] Et klart trekk ved den offisielle bekymringen av hva som ville skje dersom industriområdene i Storbritannia ble bombet, var frykten for at den sosiale kontrollen ville bryte sammen, frykten for mobben.[212] I tyveårene ble denne frykten kombinert med frykten for "de røde". At panikk som brøt ut i byer under bombeangrep kunne utvikle seg til revolusjon, var en mulighet man ikke så bort fra på 1920-tallet. Enda var inntrykkene fra revolusjonen i Russland og forsøkene på det samme i Tyskland, sterke. Det var i "the great cities and towns in England where Bolshevik upheaval might be hoped for by the enemy."[213] Barry Powers har vist hvordan frykten for bombeflyet ble kombinert med frykten for revolusjon og hvordan frykten for det ene ble forsterket av frykten for det andre.[214]

Nå ser det imidlertid ikke ut til at frykten for bombeflyet ble redusert etterhvert som frykten for revolusjonen gikk tilbake. Frykten for bombeflyet ble snarere forsterket utover på 1930-tallet. Det var andre trekk ved utviklingen internasjonalt som stimulerte den.

I sitt lange essay *England and the Aeroplane* har David Edgerton forsøkt å fange inn redselens motstykke, fascinasjonen ved flyet. Han skriver at det i den britiske offentligheten var vel så mye en fascinasjon for flyet, som en redsel for det. Han viser hvordan det i mellomkrigstiden fantes hva han kaller ”a general enthusiasm for the heroic potential of aircraft.”[215] Flygerne kunne bli ”new heroes for an unheroic age”.[216] Dette behovet for helter, kombinerer han så med offentlighetens ønske om lave forsvarsutgifter og flyentusiastenes propagandistiske tiltak. Disse momentene fant klangbunn i dypere understrømmer i samfunnet, både høyresidens frykt for industrisamfunnets stabilitet og samtidens teknologioptimisme og -frykt. ”Fear in the power of the aeroplane was the product of an English faith in technology.”[217] Det er klart at Edgerton her er inn på noe vesentlig. I RAF fryktet man jo ikke flyet. Den frykten RAF kolporterte til offentligheten, var for RAF en mulighetenes frykt. Frykten var ikke skapt av RAF, og den kunne ikke styres av RAF, men den kunne utnyttes. For om ikke RAF kontrollerte frykten, så kontrollerte de

---

[211] Den britiske historikeren David Edgerton har understreket hvordan interessen for fly hørte til på høyre siden i britisk politikk. "The aeronautical, like the navy and army lobbies, associated with anti-liberal politics. The right-wing press were strong supporters of aviation, and the aeronautical press was right wing." David Edgerton, *England and the Aeroplane,* The Macmillan Press Ltd., London 1991:13. En bredere analyse av de samme fenomene finnes hos Azar Gat, *Fascist and Liberal Visons of War,* Clarendon Press, Oxford 1998.
[212] Denne frykten kommer klart til uttrykk hos H. G. Wells i hans roman fra 1933, *Things to Come*.
Som vist i forrige kapittel tar en interdepartemental papirøvelse mellom Air Ministry og War Office i 1935 som sitt utganspunkt at "London is in a state of chaos", etter bombeangrep. PRO Air 9/64 War Office and Air Ministry Exercises 1935.
[213] Barry Powers 1976: 126. Powers siterer *The Royal Engineers Journal*, September 1924: 421.
[214] ibid. særlig kapittel 5, The Formative Years of Non-Military British Concepts of Aerial Warfare (to 1931).
[215] David Edgerton 1991: 47
[216] ibid: 43.
[217] ibid: 44.

fryktens motmiddel. Og motmiddelet mot fiendens fly var, med den militære opptrappingens logikk, et økende antall egne fly.

Det flyangrepet offentligheten fryktet dersom krig brøt ut, kunne komme umiddelbart etter et krigsutbrudd, som "a Bolt from the Blue". Det kunne være så voldsomt at landet ble slått ut av et eneste angrep, "..prophecy was of destruction by an aerial 'knock-out' blow".[218] Hva om 500 bombefly angrep London samtidig, spekulerte militærteoretikeren J. F. C. Fuller:

> "Picture [...] what the result will be: London for several days will be one raving Bedlam, the hospital will be stormed, traffic will cease, [...] the city will be in a pandemonium. What of the Government at Westminster? It will be swept away by an avalanche of terror."[219]

Men igjen, vi vet ikke hvor langt inn i befolkningen denne frykten gikk. Peter Bell er kategorisk når han skriver om situasjonen i 1931: "The public, stimulated by the Rothermere Press, was becoming possessed by acopalyptic fears about mass civilian bombing in a future war, and expected some Government initiative."[220]

A. J. P. Taylor er mer skeptisk; "Electors, as distinct from politicians, were interested in housing and unemployment, not in foreign affairs."[221]

Den mest nærgående analysen av britisk politikk i skyggen av bombeflyene, er skrevet av Uri Bialer.[222] Heller ikke han er sikker på hva befolkningen egentlig mente om dette:

> "It is difficult to measure accurately public opinion during the interwar period. Even such apparently unmistakable indications as the East Fulham by-election of 1933, when a wave of pacifist emotion swept the Labour candidate to victory, and the house-to-house Peace Ballot conducted by the League of Nations Union in 1934-5, remain open to debate."[223]

Men poenget her må være at vi kan leve med denne usikkerheten om hvor foruroliget av bombeflyene folk flest egentlig var. Vårt anliggende er å slå fast

---

[218] ibid: 3.
[219] Brian Holden Reid, *J. F. C. Fuller: Military Thinker,* MacMillan, London 1987: 73.
[220] Peter Bell, *Chamberlain, Germany and Japan, 1933-4,* Macmillan Press Ltd., London 1996: 5-6.
[221] A. J. P. Taylor, *English History 1914-1945,* Book Club Associates, London 1977: 367. Taylor skrev her om The East Fulham Election i 1933. Dette suppleringsvalget fant sted etter at det var klart for de fleste at nedrustningskonferansen i Geneve ikke ville føre til noe. Den konservative kandidaten tapte for en kandidat fra Labour. Den vanligste antakelsen i regjeringskretser var at dette var en direkte reaksjon på at nedrustningsforhandlingene i Geneve hadde mislyktes, og at denne fiaskoen skyldes den britiske regjeringen..
[222] Uri Bialer, *The shadow of the Bomber,* Royal Historical Society, London 1980.
[223] ibid: 16.

at ledende politikere i regjeringskretser *mente* at denne frykten var reell, og at denne frykten derfor måtte tas hensyn til. Det var også en frykt som de selv hadde. Bombeangrep var tolket som et angrep mot de bestående samfunnsstrukturer og frykten reflektere derfor også de ledende kretsers politiske utrygghet.

Uri Bialer har klart vist hvordan ledende politikere og embedsmenn i Storbritannia mente at opinionen forlangte en politikk som forsøkte å redusere trusselen fra bombeflyene. Dersom en slik politikk ikke ble ført, ville det få følger ved neste valg.

Nedrustningskonferansen i Geneve 1932-1934

I februar 1932 åpnet The World Disarmament Conference i Geneve.[224] Denne konferansen hadde vært under forberedelse i 6 år.[225] Allikevel ble den ikke vellykket. Åpningen ble utsatt fordi Folkeforbundet først måtte vurdere hvordan man skulle stille seg til japanske bombeangrep i Manchuria. I oktober året etter forlot Tyskland under sin nye fører konferansen for godt. Håpet om nedrustning var i løpet av halvannet års forhandlinger endret til frykt for opprustning.

Nedrustningskonferansen blir gjerne ikke tillagt særlig stor betydning i denne periodens historiografi. Den blir en slags parantes i den korte perioden mellom japansk ekspansjon i Manchuria og Hitlers maktovertakelse i Tyskland. Depresjonen preget de vestlige landene i perioden og det almene fraværet av optimisme over den internasjonale utvikling, later til også å ha preget konferansens kronikører. Heller ikke samtidige observatører virket særlig optimistiske. John W. Wheeler-Bennet, som skrev om konferansen mens den var i gang, virker også ganske desillusjonert. Han skriver om en atmosfære av ”gloom and fatalistic pessimism.”[226] Wheeler-Bennet hadde fulgt internasjonale nedrustningsforsøk fra 1920. Det er allikevel for lettvint når L. C. B. Seaman lakonisk skriver at ”The Disarmament Conference met from 1932 to 1934 only to contemplate its own coffin.”[227]

En av årsakene til at konferansen er blitt viet liten oppmerksomhet er trolig at den var mislykket, og det som mislykkes, blir gjerne ikke viktig, hverken for historikere eller andre. Dette kan forklare at konferansen ikke blir grundig behandlet av historikere. Men det er feil å fremstille konferansen som et useriøst forsøk. Min hensikt med å studere denne konferansen er ikke å komme med en

---

[224] Det ligger en språklig nyanse i betegnelsene på denne konferansen: I Norge benyttes gjerne nedrustningskonferansen, P. Munch, som var dansk delegasjonsleder skriver om ”avrustningskonferansen” og den vanligste britiske betegnelsen er ”the disarmament conference”. P. Munch, *Erindringer 1924 –1933*, Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, København 1964: 252-269.
[225] Carolyn J. Kitching, *Britain and the problem of International Disarmament*, Routledge, London 1999: 140.
[226] John W. Wheeler-Bennet, *The Pipe Dream of Peace*, William Morrow & Company, New York 1935: 230.
[227] L. C. B. Seaman, *Post -Victorian Britain 1902-1951*, Routledge, London 1993: 247.

analyse av årsakene til at den mislyktes. Jeg har et illustrativt siktemål: Britiske regjeringspolitikeres holdning til konferansen viser tydelig den plass flyet hadde i deres oppfatning av en fremtidig krig. Den britiske regjeringens holdning til konferansen demonstrerer også tydelig den rolle flyet spilte i forsvaret av det britiske imperiet. Endelig viser arbeidet med å komme frem til omforente standpunkt i regjeringen, hvilken posisjon Air Ministry hadde både i forhold til militærpolitiske spørsmål og i forhold til andre regjeringsdepartementer.

A. J. P. Taylor har trolig rett når han slår fast at det underliggende problemet konferansen ikke klarte å løse, var å kombinere det tyske kravet om like rettigheter -gleichberechtigung- med det franske kravet om sikkerhet.[228] Sett fra fransk side var like rettigheter for Tyskland uforenelige med fransk sikkerhet. Tyske økonomiske og demografiske ressurser var så store i forhold til de franske, at fransk sikkerhet ville svekkes dersom ikke særlige bånd var lagt på tysk utfoldelse.

Professor Phillip Meilinger har i en ny artikkel fremsatt den påstand at konferansen var nær ved å lykkes og at RAF bare var en hårsbredd fra å bli nedlagt.[229] Meilinger fremstiller RAFs offiserer som var de i en heroisk kamp hvor de forsøkte å overbevise uvitende politikere og ondsinnede hæroffiserer. ”Clarity and common sense” var ikke tilstrekkelig for å vinne frem.[230] Jeg tror Meilinger tar feil. Konferansen feilet med god margin. I en ny studie konkluderer også Carolyn J.Kitching med at nedrustning i mellomkrigstidens Europa var dømt til å mislykkes så lenge ikke Storbritannia var villig til å gi Frankrike sikkerhetsgarantier.[231] Kitchings hovedpoeng er at for at Frankrike skulle akseptere et rustningsmessig styrkeforhold i Europa som ikke gjorde de franske styrkene knusende overlegen de tyske, så forlangte Frankrike britiske sikkerhetsgarantier. Frankrike ville bare ruste ned med britiske sikkerhetsgarantier. Slike garantier var ikke den britiske regjeringen villig til å gi.

Det er riktig som Meilinger sier, at den britiske regjeringen forsøkte å komme frem til forslag om nedrustning som særlig var konsentrert om flystyrker. Frykten for bombeflyet satt som sagt dypt. Men det var også gode strategiske grunner for en slik tilnærming. Sett fra Storbritannia, så var det flyet som utgjorde den nye trusselen. Det var ikke vanskelig, hverken for politikere eller

---

[228] A. J. P. Taylor 1977: 365. R. A. C. Parker, *Chamberlain and Appeasement*, MacMillan, London 1994: 16-17 sier omtrent det samme. Han legger til at det førte til britisk misnøye med den franske politikken. I hans fremstilling minner nok forhandlingene litt om et svarteperspill; det var klart at de ikke kunne lykkes, det gjaldt å få noen andre til å bli sittende med ansvaret for sammenbruddet. Dette var for at britiske politikere skulle unngå de innenrikske konsekvensene.

[229] Phillip Meilinger, Clipping the Bomber’s Wings:the Geneva Diasarmament Conference and the Royal Air Force, 1932-1934. *War in History,* Number 3, 1999.

[230] ibid : 307.

[231] Carolyn J. Kitching, *Britain and the problem of International Disarmament,* Routledge, London 1999:180.

militære, å se at Storbritannia var mer sårbart for tyske flyangrep fra baser i Belgia og Nederland eller det nordlige Frankrike, enn hva Tyskland ville være dersom angrepene kom fra Storbritannia. En avskaffelse av alle bombefly, ville gi Storbritannia en relativ fordel fremfor de andre stormaktene, og ganske særlig i forhold til Tyskland. Uten bombefly ville Kanalen fremdeles være en uoverstigelig barriere. Politikken ble derfor så å si utformet i skyggen av bombeflyet.[232]

Samlingsregjeringen, som hadde inntatt regjeringskontorene i London etter valget i 1931, satte i januar 1932 ned en komite for å definere Storbritannias politikk ved den tilstundende nedrustningskonferansen i Geneve. Regjeringen mente at det var viktig å lykkes med denne konferansen fordi ”The failure of the Disarmament conference would be a disaster the (political) effects of which can hardly be measured.”[233] På den annen side nærmet regjeringen seg nedrustningsproblemet med en betydelig grad av pessimisme i synet på hva det i det hele tatt var mulig å oppnå. Den internasjonale situasjonen var, forsiktig sagt, ikke slik at nedrustning var et åpenbart svar på de problemene Storbritannia stod overfor. Men som daværende statsråd for India sa det ”if we cannot get on with it, we cannot get on without it.”[234] Uri Bialer konkluderer med at det var en klar konsensus blant de sentrale beslutningstakerne i Storbritannia om at det var politisk umulig *ikke* å gå inn for nedrustning.[235] Resultatet av denne holdningen var et forsøk på å finne frem til standpunkter som kunne stilne kritikken mot at regjeringen ikke gjorde nok for å fjerne trusselen fra bombeflyene. De grunnleggende sikkerhetspolitiske problemene ble ikke ble behandlet i denne sammenhengen.

Regjeringens holdning ved nedrustningsforhandlingene var basert på forslagene som dens egen spesialkomite hadde lagt frem i januar 1932, kort før konferansen ble åpnet. Regjeringen ville i prinsippet gå inn for å avskaffe krigsfly, den ville med andre ord gå inn for fullstendig avrustning i luften. Den tok imidlertid et viktig forbehold. Fjerning av bombeflyene gav bare mening dersom det kunne finnes en løsning som muliggjorde kontroll med sivil luftfart. Forskjellene mellom sivile og militære fly var ansett som så små at de i praksis kunne være vanskelig å skille fra hverandre. Et hvert sivilt fly var i utgangspunktet et kamuflert militærfly. Det hadde ingen hensikt å avskaffe bombefly når sivile transportfly i en håndvending kunne gjøres om til bombefly. Dette tekniske problemet ble ytterligere forsterket ved det forhold at den britiske regjeringen mente at andre land hadde en betydelig bedre utbygget sivil luftfart enn hva Storbritannia hadde. Dersom disse landene fikk beholde sine sivile fly, ville

[232] Jeg har lånt uttrykket fra Uri Bialer 1980.
[233] PRO Cabinet Records (heretter CAB) 24/227, datert 19. januar 1932.
[234] Uri Bialer 1980: 11.
[235] ibid: 19.

dette gi dem en stor fordel. Særlig var den sivile luftfarten omfattende i Tyskland og USA.

Vektleggingen av dette tekniske aspektet understreker hvordan regjeringens avrustningsstandpunkt, som var tatt med forbehold, også var utformet med tanke på opinionen. Den britiske utenriksministeren sa det ganske enkelt:

> ”We could not possibly say that we were in favour of preserving military aircraft, but at the same time we felt that as we lived in a practical world it was no good supporting a proposal to abolish military aircraft unless reasonable and practicable steps were forthcoming for dealing with civil aviation.”[236]

I tillegg til problemet med hvordan kontrollere sivile fly, kom også et annet problem. Fra britisk side var det ønskelig å opprettholde bombekapasitet i "outlying regions", dvs. opprettholde evnen til å operere med fly i imperiet etter det mønster jeg har beskrevet i forrige kapittel. Dette var et britisk standpunkt som gav forhandlerne i Geneve store vansker. Det var vanskelig å overbevise andre lands forhandlere om at de skulle avskaffe sine bombefly mens Storbritannia måtte beholde et visst antall til såkalt politivirksomhet i imperiet. Standpunktet lot seg vanskelig forsvare, skriver Anthony Eden i ettertid.[237]

Foreign Office la frem sin egen plan hvor ideen var hva man kalte kvalitativ nedrustning. Forslaget gikk ut på at bombing på andre suverene staters territorium og skip skulle forbys. Derved ville operasjoner i Imperiet fremdeles kunne tillates. Forslaget førte til omfattende diskusjon i regjeringen som ikke klarte å komme frem til en politikk på basis av det. Det var særlig argumentene fra Air Ministry som gjorde det vanskelig.

Air Ministry hevdet for det første at London ville bli utsatt for tunge bombeangrep ved et krigsutbrudd uansett om man hadde en avtale inngått i fred som forbød dette. En avtale om intensjon som ikke var kombinert med en avtale om fjerning av evnen, var ikke tilstrekkelig. Skulle man forby bombing, måtte også de fly som kunne utføre bombingen, fjernes.

> ”Can we let the fate of London (and the Empire) hang on the observance by nations far less scrupulous of an intrinsically unreasonable prohibition, when, if they act by way of reprisal against naval or other measures by us argued to be illegal, they can claim that the bombing of London is strictly permissible under the

[236] PRO CAB 27/476, datert Januar 1932, signert Sir John Simon.
[237] The Earl of Avon, *The Eden Memoirs*, Cassel, London 1962: 39.

> accepted principles of International Law, whatever engagements they may have entered into at Geneva?"[238]

Her refererer man til kritikken mot den britiske marineblokaden mot Tyskland under 1. verdenskrig. Fra tysk side ble det hevdet at blokadevåpenet fratok britene moralsk troverdighet og at dette rettferdiggjorde den hardhendte ubåtkrigen fra deres side. Uansett hva man måtte mene om dette, så er det i hvert fall klart at den såkalte "hungerblokaden" ikke var uten folkerettslige problemer.[239] I sitatet overfor blir den forventede britiske marineblokaden brukt som et argument for at en avtale som forbød bombing, ikke ville bli overholdt av den eller de som en marineblokade ville gå ut over.

Nå kan det også være som A. J. P. Taylor lakonisk oppsummerte, "The service chiefs had no faith in international agreeements, believing, in the British way, that no one expect the British would keep their promises."[240]

For det andre hevdet Air Ministry at London ikke kunne forsvares med bare jagerfly og at et "knock-out" angrep godt kunne avgjøre krigen dersom Storbritannia ikke hadde effektive forsvarsmidler, dvs. bombefly.[241]

Disse argumentene fra RAF ble i prinsippet godtatt av regjeringen i mai 1932. Regjeringen kunne med andre ord ikke akseptere avskaffelse av militære fly med mindre også de sivile ble underlagt omfattende kontroll.

Derved kommer hele nedrustningsprosessen i et merkelig lys. Det er vanskelig å se hvordan det ville være mulig å komme frem til en avtale med reelle nedrustningsmuligheter, om man ikke skulle stole på avtalepartnerne.

I juni lanserte den amerikanske delegasjonen et nytt og omfattende forslag. Et av hovedpunktene i dette forslaget, den såkalte Hooverplanen, var å avskaffe alle bombefly og forby all bombing.[242] Forslaget ble møtt med forsiktig skepsis. Det var politisk umulig for den britiske regjeringen å gå imot Hoovers forslag. Dette ble understreket av Baldwin i en tale i Underhuset den 7. juli. Men Samtidig kunne de ikke aksepteres fullt ut. Baldwin holdt således fast på at Storbritannia hadde bruk for fly "to police and control undeveloped regions". Dette betød i klartekst at man ikke ville akseptere avskaffelsen av alle bombefly. Den britiske holdningen ville derfor være å redusere antallet militære fly og samtidig forby all bombing "save within the limits to be laid down as precisely as possible by

---

[238] PRO CAB 16/106, signert L, Air Ministry May 5th, 1932.
[239] Avner Offer, *The First World War: An Agrarian Interpretation.* Clarendon Press, Oxford 1991 (1989): 270-284.
[240] A. J. P. Taylor 1977: 365.
[241] PRO Air 8/139, usignert, datert 3. mai 1932.
[242] *British Documents on Foreign Affairs*, (heretter BDFA) Part II, Series J, vol.4, The Question of Disarmament, doc. 13: 36.

an international convention."[243] Dette ville også bety, ifølge Baldwin, at alle former for bombeangrep mot sivilister ville være forbudt. Den britiske regjeringen kunne ikke avvise den amerikanske presidentens plan, men bak talenes innledende ros av det amerikanske initiativet, viste det seg at man ikke godtok hovedpunktene i planen. Det var klart også for samtidige observatører at Storbritannia ikke ville akseptere hovedpunktene i Hoover-planen.

> "Nothing that the Leader of the House could say as to the policy of the Government being in close sympathy with Mr. Hoover's views could hide the fact that Great Britain was not prepared to accept the chief point of his proposals."[244]

Carolyn J. Kitching går enda lenger og hevder at den britiske holdningen utgjorde en bevisst underminering av hele Hooverplanen.

> "The British disarmament proposals were so weak and so tied to a static and blinkered perception of British security requirements that they were unacceptable to any of the other major powers."[245]

Endelig kom også den britiske vektleggingen av at man måtte finne praktiske løsninger med hensyn til den sivile luftfarten. Dette ble gjenspeilt i en resolusjon som ble vedtatt på nedrustningskonferansen den 23. juli:

> "Civil aircraft shall be submitted to regulation and full publicity. Further, civil aircraft not conforming to the specified limitations shall be subjected to an international règime (except for certain regions where such a règime is not suitable) such as to prevent effectively the misuse of such civil aircraft."[246]

Om man ikke kunne komme frem til praktiske løsninger på selve spørsmålet, så kunne man i hvert fall samles om en resolusjon om hva som var målet. Det er vanskelig å forstå at en slik resolusjon i seg selv kunne bringe forhandlingene fremover. Den skulle betraktes, sa den britiske utenriksministeren, som en erklæring som demonstrerte hva man hadde oppnådd i det konferansens første fase var over og man skulle bryte opp for sommeren.[247] Men en slik felles erklæring var selvsagt også nyttig til innvortes bruk. Den kunne vise befolkningen i flere land enn Storbritannia, at deres regjeringer ingenlunde var motstander av en fullstendig nedrustning. Slik sett kan man hevde at resolusjonens høyt profilerte ambisjon kunne brukes til å tåkelegge realitetene; Det var ingen realistisk mulighet til å få kontroll med de enkelte lands transport-

[243] ibid. dok. 14: 30.
[244] Wheeler-Bennet 1935: 44.
[245] Carolyn J.Kitching 1999: 150.
[246] BDFA dok. 16: 36.
[247] ibid dok. 15: 31.

og passasjerfly. Derfor var det heller ingen realisme i forslaget om å forby all bombing ved å fjerne alle bombefly.

Etter at Tyskland samme høst truet med ikke å komme tilbake til nedrustningskonferansen dersom spørsmålet om tysk likeberettigelse ikke på forhånd var tilfredsstillende løst, fremsatte den britiske delegasjonen nye nedrustningsforslag. De britiske forhandlerne hadde utover høsten en rekke diskusjoner med franske representanter for å finne måter å løse det tyske kravet på uten samtidig å oppgi bestemmelsene i Versailles-avtalen.[248] Britene hadde også klare indikasjoner på at en forsiktig tysk opprustning allerede var under utvikling.[249] I november satte den britiske utenriksminsiteren Sir John Simon frem forslag om at alle maktene som hadde flere fly enn Storbritannia skulle redusere antallet til britisk nivå, deretter skulle alle skjære ned sine flystyrker med en tredjedel.[250] Dette forslaget betød en prinsipiell anerkjennelse av Tyskland som likeverdig og var derfor også akseptabelt for Tyskland. Forslaget var ikke godtakbart for Frankrike. Den franske utryggheten var så stor at Frankrike ikke kunne godta bare å ha like mange fly som Tyskland. Det er liten grunn til å anta at ikke de britiske forhandlerne hadde innsett dette. I løpet av høsten fant britiske, tyske og franske forhandlere allikevel frem til formuleringer som var politisk akseptable for både Tyskland og Frankrike slik at også tyske forhandlere fra 1933 igjen også formelt kunne delta på nedrustningskonferansen.

I februar 1933 gikk den britiske regjeringen på ny inn for i prinsippet å forby alle bombefly. Men problemet var fremdeles å finne frem til en løsning på problemet med den sivile luftfarten. I spesialkomiteen som behandlet nedrustning i luften, ble den britiske holdningen presentert av Secretary of State for Air, The Marquess of Londonderry. Han understreket at dersom man ikke var istand til å løse problemet med sivile fly, ville en

> ”mere abolition of miltary and naval air forces without effective means for the international control of civil aviaton (would) only enhance the menace of indiscriminate bombardment of the civil population of great cities.”[251]

Londonderry gjorde det helt klart at det bare var dersom man kunne komme frem til en løsning med problemet med den sivile luftfarten, at den britiske regjeringen kunne gå med på at militære fly ble avskaffet og at bruk av

---

[248] ibid. dok. 25, 26 og 27: 56-61.
[249] ibid. dok. 31 og 32. Dette var opplysninger som tilfløt britene gjennom amerikanske offiserer som hadde gode forbindelser med sine tyske kolleger.
[250] ibid. dok. 39.
[251] ibid. dok. 76, Tale av Marquess of Londonderry, (Secretary of State for Air) i Geneva, i Air Commission 20/2, 1933. Talen er også delvis referert i The Marquess of Londonderry, *Wings of Destiny,* MacMillan, London 1943: 70-71.

flybomber ble forbudt. For sin egen del og som øverste politiske myndighet for RAF, var Londonderry åpenbart heller skeptisk. I sine memoarer beskriver han sine holdninger til nedrustningsspørsmålet slik,

> ”The function of Great Britain was to keep order in the world and, in addition to the moral influence which the British Empire exercised, to do it by the threat implied by its inherent strength. At that moment the British right arm was desperately weak, [...] I viewed with the greatest apprehesion the determined attempt to destroy the Air Force.”[252]

Det er neppe helt uproblematisk å gå inn for nedrustning med en slik grunnholdning. På den annen side så peker Londonderry på at man følte at man hadde et reellt behov for fly til bruk i imperiet.

Regjeringskomiteen for nedrustning (The Cabinet Disarmament Committee) ba i februar 1933 Sir Cunliffe-Lister utarbeide et forslag om hvordan sivil luftfart kunne kontrolleres. Forslaget som ble utarbeidet, gikk ut på at alle flyselskaper med internasjonal trafikk skulle overtas og drives av en organisasjon under Folkeforbundet. Flyselskap som fløy de nasjonale rutene skulle underkastes kontroll av det samme organet. Militære fly skulle deretter avskaffes gradvis, bortsett fra et begrenset antall fly som skulle brukes i de enkelte lands kolonier.[253] Dette forslaget ble ikke godtatt av regjeringskomiteen. Det var tre grunner til dette: For det første fant man at garantiene for at sivile fly ikke kunne brukes militært, ikke var gode nok. Dernest var avstandene så korte i Storbritannia at de fleste reiser ble foretatt med jernbane og bil heller enn med fly. I forhold til land med større avstander mellom reisemålene ville Storbritannia derfor kunne bli underlegent i antall sivile fly. Og endelig så forventet regjeringskomiteen at USA ikke ville godta noen form for restriksjoner på sin sivile luftfart. Derved ville amerikanske flyfabrikker utkonkurrere britiske, noe som selvsagt også på lengre sikt ville være svært ufordelaktig for britisk flyproduksjon. Forkastelsen av Cunliffe-Listers forslag var således også økonomisk motivert. Jeg tror det er rett å si at dette var det endelige punktum for håpet om at det lot seg gjøre å avskaffe alle militære fly.

Regjeringens avvisning av Cunliffe-Listers plan overbeviste de britiske forhandlerne i Geneve om at man måtte forsøke en ny tilnærming. Et utkast til et nytt forslag ble utarbeidert i Geneve av Eden, Cadogan og Malkin.[254] Eden fikk

---

[252] The Marquess of Londonderry 1943: 72.
[253] Uri Bialer 1980: 36-37.
[254] Anthony Eden var den som i praksis ledet den britiske delegasjonen i Geneve fra 1933, Sir Alexander Cadogan var embedsmann i Foreign Office (overtok stillingen som Permanent Undersecretary etter Vansittart),

forslaget akseptert i regjeringen. Her er det delegasjonen i Geneve som er den drivende. Eden overtalte MacDonald til å presentere forslaget i Geneve. I sin tale i konferansens plenumsmøte den 16. mars, foreslo den britiske statsministeren at man avsluttet arbeidet i underkomiteene for å forsøke å komme frem til et helhetlig forslag. Det hadde vist seg at ved å arbeide i underkomiteer kjørte man seg fast i detaljene. Hva angikk problemet med fly og sivil luftfart så var det ikke løst:

> ”It was a difficult problem. Plan after plan - international control and so on - had been produced by the most expert minds. He would candidly confess that the United Kingdom Government had not yet been able to see a way out of this very serious problem.”[255]

Heller ikke dette britiske utspillet, kjent som MacDonaldplanen, kom det noe ut av. Det er mulig at Uri Bialer har rett når han hevder at

> ”Even though the Conference was provided, as it had been in the previous June, with a plan to argue over, nobody within the government seems to have had any illusions about the outcome.”[256]

Carolyn J. Kitching tar enda sterkere i og hevder at hele hensikten med planen, i hvert fall sett fra regjeringens synspunkt var å unngå at Storbritannia ville få skylden for konferansens sammenbrudd. [257]

Her er både Bialer og Kitching enige. Det var ikke lenger noen tro i den britiske regjeringen på at konferansen kunne lykkes. For min egen del vil jeg tilføye at det nok hadde vært begrenset med tro helt fra begynnelsen. Men det gjaldt å opptre slik at den britiske regjeringen ikke fikk skylden for at konferansen mislyktes. Dagen etter at MacDonald hadde lagt frem planen i Geneve dro han sammen med sin utenriksminister videre til Roma. Det videre arbeidet med planen ble overlatt til delegasjonen i Geneve.

Den 7. mars ba for øvrig den tyske ambassadøren i London om et møte med den britiske utenriksministeren. Han fortalte at de tyske valgene hadde ført til at den tyske regjeringen under herr Hitler nå hadde en solid majoritet i Riksdagen og at regjeringen etter hans mening nok kom til å sitte lenge.[258] Den 14. oktober meddelte den tyske regjeringen ledelsen for nedrustningskonferansen, at Tyskland ikke lenger ville delta i forhandlingene i Geneve. Derved var konferansen ikke bare i gavnet, men også i navnet, brutt sammen.

---

mens Malkin var jurist og Legal Advicer i F.O. Earl of Avon 1962: 28, Andrew Roberts, *”The Holy Fox”*, Phoenix, London 1997: 81.

[255] BDFA Part II, Series J, The League of Nations, vol 4, dok. 97: 209.

[256] Uri Bialer 1980: 39.

[257] Carolyn J. Kitching 1999: 159.

[258] BDFA Part II Series J, The League of Nations, vol 4, dok. 81: 174.

Om man ser den britiske regjeringens holdning til nedrustning i luften slik den avtegner seg av dens utspill i Geneve, så er det vanskelig å finne en konsekvent og entydig holdning. Den britiske regjeringen hadde ikke èn politikk, den hadde flere.[259] Det later til at Foreign Office stod for en linje om fjerning av luftstridsmidler i sin helhet.[260] Denne holdningen var også støttet av hærledelsen.[261] Men også ved statsministerens kontor later det til å ha vært sterk støtte for nedrustning. Ihvertfall gir Stephen Roskill inntrykk av det i sitt store verk om Hankey.[262] Hovedpoenget for Hankey later til å ha vært at Storbritannia var særlig sårbart for luftangrep. Særlig London utgjorde et ypperlig mål som det var lett å finne frem til og som det var særlig vanskelig å forsvare ettersom byen lå ved sjøen. En avskaffelse av fly ville forenkle forsvarsproblememe for Storbritannia, mer enn det ville forenkle situasjonen for andre land. Avskaffelse av fly ville derfor være en strategisk fordel for Storbritannia. Hva angår samlingsregjeringens statsminister, så er det mer uklart hvor han sto i spørsmålet om å avskaffe flyvåpenet; hans departementsråd, Hankey sier om ham at "The fact is that Ramsay MacDonald has a very soft place for the Air Force. He loves flying."[263] Sjefen i flyvåpendepartementet, Londonderry, er langt mere forbeholden, statministeren var ganske uinteressert i flyvåpenet, skriver han. Det var ingen støtte for flyvåpenets fremtid å få fra ham.[264]

Motpolen til den mest nedrustningsvennlige delen av regjeringen var, som rimelig kunne være, Air Ministry. I Air Ministry arrangerte man sitt forsvar for flyvåpenets fortsatte eksistens langs to forsvarslinjer:

For det første kunne kunne man i noen mon argumentere med at det beste var det godes fiende. Kravet om total avskaffelse av alle militære fly var likeså besnærende som det var upraktisk. Sivile fly kunne enkelt gjøres om til bombefly. Med mindre man kunne få internasjonal kontroll med den voksende sivile luftfarten, ville derfor ikke avskaffelse av militære fly gi noen mening. Og hvordan et internasjonalt organ skulle få kontroll med sivil luftfart, var vanskelig å se for seg. Dersom man avskaffet militære fly og det i en krig viste seg at det

---

[259] J. A. Cross, *Sir Samuel Hoare, A Political Biography*, Jonathan Cape, London 1977: 120-121, sier riktignok at i forberedelsene til nedrustningskonferansen så ble det satt ned en "all party sub. committee of the Committee of Imperial Defence" hvor det var stor grad av enighet, "with the committe explicitly repudiating unilateral disarmament and declaring that any further reduction of British armaments could be undertaken only as part of an international agreement containing comparable reductions by other powers, and after taking into account the particular obligations and dangers of each country." Men dette var enigheten om hva man ikke kunne godta. Uenigheten viste seg først under den konstruktive delen, hva man kunne godta.

[260] A. R. Peters, *Anthony Eden at the Foreign Office 1931-1938*, Gower, Aldershot 1986: 27- 45.

[261] ibid: 30.

[262] Stephen Roskill, *Hankey. Man of Secrets,* vol III, Collins, London 1974: 62-63, hvor Roskill siterer Hankeys dagboknotater. Her fremgår det at forslaget om å avskaffe militære fly kombinert med internasjonal kontroll av sivile fly, stammet fra ham.

[263] ibid: 63.

[264] The Marquess of Londonderry 1943: 73.

var sivile fly som ble improvisert til bombefly, så ville dette også øke faren for at det var de sivile som ble bombet. Konverterte sivile fly ville neppe egne seg til bombing av motpartens bakkestyrker eller marinefartøyer. Langsomme og tunge ville ombygde transportfly i slike situasjoner være for sårbare. Motpartens byer derimot, kunne bombes fra store høyder og ville utgjøre gode mål for denne typen fly.

Det var ikke på noen måte tilfredsstillende bare å avskaffe mililtære fly selv om dette ble kombinert med en avtale om ikke å bombe. I Air Ministry brukte man et malende språk,

> ”when the dogs of modern war are unleashed, it is too late to muzzle them; if one pack starts muzzled, it will be eaten by the others.”[265]

Her er det risikoen med denne typen nedrustning som utmales. Dette var synspunkter som britiske pragmatiske politikere ikke kunne se bort ifra, selv om de gjerne ville:

> ”With great reluctance we feel bound to admit that in the overwhelming stress of a war which threatens the life of a nation no reliance can be placed on the observance of artificial laws of war.”[266]

Air Ministrys andre forsvarslinje baserte seg på at Storbritannia hadde stort behov for militære fly også i fredstid. RAF hadde klart demonstrert hvordan det var enklere og billigere å holde kontroll i imperiet ved hjelp av fly enn ved hjelp av bakkestyrker. Militærteknologien hadde erstattet mennesker. Storbritannia hadde neppe råd til å reversere denne prosessen. Dette betød at en total avskaffelse av militære fly ikke var forenlig med en fortsatt opprettholdelse av ro og orden i imperiet. Oppgivelse av imperiet stod ikke på dagsordenen. En avskaffelse av fly måtte derfor gjøre unntak for hva britene hadde bruk for i Afrika og i Asia. Men nå er nå fly engang særdeles mobile gjenstander. Om britene bare hadde fly i ”outlying places” i Imperiet den ene dagen, så kunne de godt befinne seg i Storbritannia den neste. Det var derfor umulig for de andre stormaktene å godta at britene kunne ha fly i koloniene, mens de selv skulle avskaffe sine.

Air Ministrys to hovedargumenter for hvorfor fly ikke kunne eller burde avskaffes, ble ikke effektivt imøtegått av nedrustningens tilhengere i den britiske regjeringen. Total nedrustning var for det første ikke praktisk gjennomførbart, og for det andre så var det kan hende heller ikke ønskelig. Med dette

---

[265] PRO Air 8/139, The Defence of London against Air Attack: The Baldwin Committee. dok 1, app. 1.
[266] PRO 8/139, Fra den såkalte Baldwin-komiteens innstilling, signert Stanley Baldwin, datert 9. mai 1932.

utgangspunktet var det den britiske regjeringen bautet seg frem fra forslag til forslag under nedrustningsforhandlingene.

Carolyn Kitching er av den oppfatning av den britiske regjeringens nedrustningspolitikk var usammenhengende, nærsynt og reaktiv.[267] Den var usammenhengende ved at den forsøkte å forene sprikende standpunkt. Den var nærsynt ved at den konsentrerte seg om britiske interesser, og den var reaktiv ved at den var konsentrert om å reagere på andre lands fremspill heller enn å lansere konsistente britiske forslag. En mer velvillig tolkning er at regjeringens håndtering av Genevekonferansen kan også være at den utøvde godt politisk håndverk. For det første måtte man unngå å gi løfter til Frankrike om militær støtte, samtidig måtte ikke den britiske regjeringen få ansvaret dersom konferansen brøt sammen. Det var ikke nødvendig at konferansen lyktes. Slik sett praktiserte regjeringen det umuliges kunst. Den spente buen høyt *for at* den skulle briste.

Fryktens motmiddel

Jeg har referert til Baldwins utsagn om ”the near-panic” som den britiske offentligheten hadde satt seg selv i når den tenkte på bombefly. Man mente at Storbritannias sårbarhet for flyangrep var særlig stor. London var et perfekt mål for terrorbombing og frykten for "the knock-out blow" var reell nok. Men enda i 1932-1933 var dette en frykt uten trussel. Det eneste landet som på denne tiden hadde et flyvåpen som teknisk kunne være istand til å bombe London, var Frankrike. Men at Frankrike skulle overfalle Storbritannia var, ihvertfall på dette tidspunktet, aldeles utenkelig.[268]

Denne frykten uten en definert trussel, førte også til at spørsmålet om hvordan overraskelsesangrepet kunne hindres, fikk en besynderlig teoretisk dimensjon over seg. Det ble ikke spørsmål om hvordan for eksempel angrepet fra Frankrike kunne hindres, det ble spørsmål om hvordan et slikt angrep generelt kunne hindres.

Av disse generelle hindringsmekanismer fantes det to. Disse metodene for å hindre luftangrep var gjensidig ekskluderende. Den første metoden var å avruste,

---

[267] Carolyn J. Kitching 1999: 171-72.

[268] Enda så merkelig det kan høres, så var det en viss frykt i 1924 for at Frankrike kunne angripe Storbritannia med fly. Det var denne "war scare" som var årsaken til at regjeringen vedtok å bygge ut RAF til 52 skvadroner. Frykten fortok seg hurtigere enn bevilgningene ble skaffet tilveie. Opprustningen ble bare delvis gjennomført. Men kriteriet for dimensjoneringen av RAF er interessant; man ville ha "a Home Defence Air Force of sufficient strength to protect us against air attack by the strongest air force within striking distance of this country." Motpartens forsvar var dimensjonerende, men det ble overlatt til RAF å bestemme hvordan et slikt forsvar kunne skapes.
Neville Jones, *The Beginnings of Strategic Air Power,* Frank Cass, London 1987: 35, Sir Charles Webster and Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany 1939-1945*, vol I, Her Majesty's Stationery Office, London 1961: 54-57.

angrepet på London kunne hindres dersom alle våpen som kunne brukes, ble avskaffet. Fullstendig nedrustning ville hindre krig.[269] Det var denne løsningen som var blitt forsøkt under Nedrustningskonferansen i Geneve. Der viste det seg at denne løsningen ikke var praktisk gjennomførbar.

Den andre løsningen var å anskaffe våpen av en slik art at de ville skremme motparten fra å angripe. En krig ville i denne teorien påføre angriperen så store kostnader at han ikke ville angripe. En krig ville være så ødeleggende at den ikke lenger var et rasjonelt virkemiddel. Men denne tankegangen forutsetter naturligvis en rasjonelt kalkulerende motpart, hvis kalkyler ikke ligger særlig langt fra kalkylene til den som ønsker å avskrekke.

Det synet som hadde vokst frem i den britiske regjeringen i løpet av nedrustningsforhandlingene, var at avrustning ikke var praktisk gjennomførbart. Dette synet var forfektet av Air Ministry og av flyenes ledende talsmenn. Det var RAFs syn og det var RAFs militære ekspertise som derved hadde fått gjennomslag. Det hadde lyktes for Air Ministry å vise hvordan særlig den sivile luftfarten var en ikke-kontrollerbar størrelse med et betydelig militært potensiale. RAFs militærtekniske argumenter hadde vunnet frem. Disse argumentene hadde vunnet frem ikke bare overfor de politiske argumentene, men også overfor marinens og hærens militære argumentasjon. I kampen mot avrustningen hadde RAF lykkes med å etablere en militærteknisk kunnskapsdominans overfor politikerne såvel som overfor de andre våpengrenene. RAF hadde forklart hvorfor fullstendig nedrustning i luften ikke var en praktisk mulig løsning.

Etter oppgivelsen av total nedrustning, måtte andre løsninger for å beskytte London finnes. Svaret var, som allerede nevnt, å avskrekke en fiende fra å angripe. Metoden for å avskrekke en fiende var åpenbar. Frykten for bombeflyet satt dypt, og ondt skulle ondt fordrive. Hadde man tilstrekkelig mange fly, ble man ikke angrepet. Men hvordan denne flystyrken skulle komponeres for å gi så stor avskrekkende effekt som mulig, burde det vel være opp til RAF å beslutte. Det var jo i RAF ekspertisen fantes. Air Ministry hadde hevdet at de politiske ambisjoner slik de var signalisert under nedrustningskonferansen, hverken kunne eller burde omsettes til militær praksis. Sammenbruddet av konferansen kunne tolkes som om Air Ministry hadde fått rett. Den militærtekniske kunnskapsen hadde dominert den politiske ambisjonen og derved også etablert RAFs handlingsrom. Air Ministry og derved RAF, hadde etter

---

[269] Teorien om rustningene som krigsårsak hadde selvsagt mange tilhengere etter 1. verdenskrig. I Storbritannia ble den i mellomkrigstiden ofte koblet sammen med en antakelse av at det bak rustningene befant seg store våpenprodusenter og våpenkremmere, de såkalte "Merchants of Death". I 1935 ble det nedsatt en kommisjon "The Royal Commission on the Manufacture and Trade in Armaments" for å undersøke dette spørsmålet. Se David G. Anderson, British Rearmament and the "Merchants of Death":The 1935-36 Royal Commission on the Manufacture of and Trade in Armament, *Journal of Contemporary History,* 1994*,* vol 29: 5-37.

Genevekonferansens endelikt, styrket sin stilling både politisk og militært. Særlig kan det se ut som om denne styrkelsen hadde skjedd på bekostning av Foreign Office.

Nedrustningskonferansens sammenbrudd betød også at tanken på nedrustning i betydningen avrustning, ble oppgitt både som deklaratorisk og praktisk politikk av den britiske regjeringen. Med sammenbruddet var også et avgjørende politisk hinder for opprustning borte.

Kapittel 5

Appeasement og Opprustning.

Storbritannia gikk hurtig fra forslag om nedrusting til planer om opprustning. Hvor den politiske konteksten i forrige kapittel var Nedrustningskonferansen, er konteksten nå Appeasementpolitkken. Jeg vil søke å svare på spørsmålet om hvordan Appeasement påvirket RAF, og like viktig, hvordan RAF påvirket Appeasement. Jeg vil vise at Appeasement kan sees som en bevisst opprustningspolitikk og som et forsøk på å forhandle med Hitler ut fra styrke. Samtidig vil jeg vise hvordan den militære komponentens funksjon var forskjellig oppfattet av de forskjellige aktørene i appeasementprosessen.

Appeasement

Appeasementpolitikken utgjorde opprustningens politiske kontekst. Ettersom appeasement er et politisk belastet og mye diskutert begrep, velger jeg her innledningsvis å avbryte den kronologiske fremstillingen for å drøfte begrepet og den politikken som dekkes av begrepet. En slik gjennomlysning av begrepet håper jeg vil bidra til å sette den britiske politikken inn i en videre strategisk kontekst. Jeg plasserer meg blant revisjonistene i synet på appeasementpolitikken.

Begrepet appeasement representerer ettergivelsen overfor Hitler. Det representerer en uvilje til å ta en konflikt så vel som en evne til å unngå konfrontasjoner ved å gi en aggresiv part konsesjoner gjennom forhandlinger. Münchenforliket i 1938 blir betraktet som det mest skammelige eksempelet. Appeasement har også blitt beskrevet som årsaken til at Storbritannia ikke var tilstrekkelig rustet ved krigsutbruddet, og er derved også blitt forklaringen på at ødeleggelsen og nederlagene for Vestmaktene i krigens første fase ble så store. I karikert form er appeasement vestens unnlatelsessynder overfor Hitler. De franske og britiske politikerne kjente ikke sin besøkelsestid. Hitler burde vært stoppet mens Tyskland ennå var svakt.

I den kalde krigens periode hadde begrepsparet München og Appeasement stor retorisk kraft. Når forsvarsbudsjettene skulle økes og de autoritære regimene i Østeuropa konfronteres, gav det en rekke politikere i vesten anledning til å vise at de hadde lært. Her skulle ikke drives appeasement, her skulle rustes opp. Å være anti-appeasement ble det samme som å være sterkt antikommunistisk.

Den politikeren som har fått navnet sitt sterkest knyttet til appeasementpolitikken, er Neville Chamberlain. Chamberlain er mannen som sviktet fordi han forsøkte å møte Hitler med en åpen hånd istedet for med en knyttneve. Men da Chamberlain i oktober 1938 returnerte fra München, ble han møtt som en helt. Hyllet av folkemassene utenfor Buckingham Palace hvor han stod på balkongen sammen med kongen og dronningen, og hyllet av folkemassene i Downing Street, stod han frem som den som hadde berget freden. Han hadde gitt Storbritannia fred med ære. Knapt ett år før krigsutbruddet stod Chamberlain frem som den som målbar Storbritannias vilje til fred. Han var en meget populær mann.[270]

Diskusjonen om hvordan og hvorfor appeasement som aktiv politikk sviktet, har forårsaket en enorm historiografi. Wesley K. Wark har i en fin artikkel forsøkt å strukturere denne historiografien ved å dele den inn i tre retninger.[271] Dette er i seg selv en forenkling, men appeasement-litteraturen er så omfattende at en forenkling for oversiktens skyld, knapt er til å komme utenom.[272]

For det første er det retningen som tar for seg spørsmålet om skyld. Spørsmålet blir i hvor stor grad det er mulig å gjøre Chamberlain til syndebukk for krigsutbruddet og de innledende britiske militære nederlagene.[273] Denne retningen vil jeg la representere med boken *Guilty Men* som under pseudonymet Cato ble publisert sommeren 1940.[274] De skyldige var i denne boken de mest sentrale politikene i det siste tiåret. Hverken Ramsey MacDonald eller Stanley Baldwin slapp unna hardhendt behandling. Men verst gikk det utover Neville Chamberlain. Som finansminister fra 1931 til 1937 ble han beskyldt for å ha sulteforet de væpnede styrker. Som statsminister ble han brennemerket for å ha drevet sin egen private form for appeasement lenge etter at all fornuft skulle tilsi at mulighetene for å lykkes ikke lenger var tilstede. Chamberlain visste hva han gjorde, hevder Cato.[275] De andre alternativer som forelå var kjent for ham, men han feide dem tilside og sparket ut folk som var uenige med

---

[270] Donald Cameron Watt, *How War Came,* Mandarin, London 1990 (1989): 82, 96.
Iain Macleod, *Neville Chamberlain,* Fredrick Muller Limited, London 1961: 242- 256.

[271] Wesley K. Wark, Appeasement Revisited, *The International History Review* 1995, XVIII: 545-562.

[272] Paul Kennedy og Talbot Imlay hevder at litteraturen om Appeasement nå er så stor at den er "almost beyond control." Gordon Martel (ed), *The Origins of the Second World War Reconsidered,* Routledge, London 1999 (1986): 130 note 5.

[273] Ytterpunktene i denne diskusjonen mener jeg må være dannet av på den ene siden Cato, *Guilty Men*, Victor Gollancz, London 1940. Dette er en pamflett som var skrevet av tre journalister, Michael Foot, Frank Owen og Peter Howard. Pamflettens hovedbudskap ligger i dens tittel. I den andre vektskålen vil jeg legge John Charmleys hagiografiske Chamberlainportrett, *Chamberlain and the Lost Peace*, Hodder & Stoughton, London 1989. Charmley ser Chamberlain som en klartseende realist og stiller spørsmålet om det ikke hadde vært verdt en enda høyere pris for å unngå krigen, en krig som Storbritannia ikke hadde noe å tjene på.

[274] Cato 1940.

[275] Om tilblivelsen av Guilty men se "Preface to the Penguin Edition" i Cato, *Guilty Men,* Penguin Books, 1998.

ham. Chamberlain var en envis mann, og derfor er det bare rett at han også skal bære hovedansvaret for den politikken han førte. I denne versjonen er appeasement en kombinasjon av inkompetent lederskap, prinsippløshet, dårlige diplomatiske evner og ditto militær planlegging.

Denne oppfattelsen av appeasement levde også videre i årene etter krigen. Avsløringen av de tyske dødsleirene gjorde spørsmålet om hvorfor ikke Hitler hadde blitt stoppet tidligere, enda mer aktuelt. "The ghost of Neville Chamberlain evoked a spirit of shame and regret."[276] Derved ble også appeasement forbundet med en moralsk svikt. Hvordan kunne man i det hele tatt forhandle med, og søke etter løsninger sammen med et regime av den karakter som Hitlers regime hadde.

Den andre retningen i behandlingen av appeasement tar utgangspunkt i diskusjonen om hvorvidt 2. verdenskrig kan oppfattes som hva Churchill kalte "the Unnecessary War".[277] Her dreier diskusjonen seg om hvorvidt appeasement kunne hatt en sterkere avskrekkingskomponent slik at Hitler ikke hadde tort å gå til krig. Det er nok også, innenfor denne tradisjonen, mulig å mene at Storbritannia, i samarbeide med Frankrike, burde ha grepet inn mot tyske brudd på Versaillestraktaten før tysk militærmakt var i stand til å hindre dette. Både hos Churchill og hos Anthony Eden, som var utenriksminister under Chamberlain før han ble skiftet ut i februar 1938, blir det vist til at det fantes alternativer til appeasement.[278] Appeasementpolitikken, eller i hvertfall Chamberlains form for appeasement, ble til, heter det i denne versjonen, under motstand fra ledende personer både i regjeringen og i utenriksdepartementet.[279]

Den tredje retningen ble fastlagt av A. J. P. Taylor med boken *The Origins of the Second World War* hvor Taylor fremstilte Hitler som en rasjonell tysk statsmann som ikke gjorde annet enn å holde fast på tyske utenrikspolitiske mål og ambisjoner som tyske politikere hadde fastlagt før ham. For Taylor kom krigsutbruddet nærmest som et resultat av mislykket internasjonalt diplomati. "Krigen av 1939 var langt fra overlagt, den var tvert imot en feiltakelse, resultatet av diplomatiske fadeser på begge sider."[280] Dette var, mente Taylor, ingen anomali, det var gjerne slik kriger startet.[281] Taylors oppfattelse av Hitler som en rasjonell leder, gjorde også Chamberlain til en fornuftig lederskikkelse. Ifølge Taylor var appeasement i Chamberlains tapning både et logisk og realistisk valg etter forholdene.

---

[276] Frank McDonough, *Neville Chamberlain, appeasement and the British road to war,* Manchester University Press, Manchester 1998: 2.
[277] Winston S. Churchill, *The Second World War,* vol I, Cassel, London 1949, Preface: X.
[278] The Earl of Avon, *The Eden Memoirs, Facing the Dictators,* Cassel, London 1962.
[279] Se f. eks. Vansittart, *The Mist Procession,* Hutchinson, London 1958, Michael L. Roi, *Alternatives to Appeasement,* Praeger, London 1997.
[280] A. J. P. Taylor, *Årsakene til annen verdenskrig,* Pax, Oslo 1967: 223.
[281] P. Taylor, *How Wars Begin,* Hamish Hamilton, London 1979.

Politikken tok utgangspunkt i fortidens feil, kanskje særlig i Versaillesfreden, og gjorde ærlige forsøk på å finne løsninger på disse feilene. München-forliket var, ifølge A. J. P. Taylor "en triumf for britenes beste egenskaper og klarsyn; en triumf for dem som hadde snakket om rettferd for alle folkeslag."[282]

De tre retningene som jeg her har skissert, følger hverandre på en tidsakse. Cato i 1940, Churchill i 1948 og Taylor i 1961. De beskriver derfor også en utvikling i synet på appeasement, og derfor også på Chamberlain, over tid. Oppfatningene har det til felles at de ble fastlagt før de britiske mellomkrigsarkivene ble åpnet. Etter at dette skjedde på slutten av 1960-tallet, er diskusjonen blitt betydelig mer nyansert. [283] Denne nyanseringen følger av at det med tilgang til arkivene har vært mulig å si mer om motivene *bak* appeasement. En rekke motiver er åpenbare, og flere av dem har jeg alt berørt. Jeg vil likevel repetere:

- Det var en generell aversjon mot krig i Storbritannia etter 1. verdenskrig.[284]
- Det var en betydelig sympati med tyske krav om likestilling.[285]
- Det var en betydelig grad av mistillit overfor Sovjetunionen. Et sterkt Tyskland var i denne sammenheng i det ikke-kommunistiske Europas interesse.[286]
- Tyske og britiske økonomiske interesser var sammenvevet. Deler av det britiske næringslivet ønsket intet brudd. Det var derfor en "politicial economy to Appeasement."[287]
- Appeasement var en effekt av britisk redusert innflytelse, dvs. appeasement må oppfattes som en funksjon av Imperial Decline.[288]
- Appeasement var en "naturlig" politikk, det var den politikken som omstendighetene krevde.[289]

---

[282] A. J. P. Taylor 1967: 197.
[283] Keith Middlemas and John Barnes, *Baldwin*, Weidenfeld and Nicolson, London 1969, opplyser at den såkalte 30-årsregelen ble iverksatt i 1967, mens John Keegan i Robin Higham (ed), *A Guide to the Sources of British Military History,* University of California Press, Berkley 1971: 452 skriver at dette skjedde i 1968.
[284] Se for eksempel D. C. Watt, *Too Serious a Business,* University of California Press, Berkeley 1975.
[285] Keith Middelmas and John Barnes 1969: 791-794.
[286] Gaines Post, Jr., *Dilemmas of Appeasement,* Cornell University Press, Ithaca 1993: 106-107. En polemisk variant av det samme argumentet finnes hos John Callaghan, *Great Power Complex,* Pluto Press, London 1997.
[287] Scott Newton, The "Anglo-German" Connection and the Political Economy of Appeasement, *Diplomacy and Statecraft,* Number 3, 1991: 178-207.
[288] Den omdsikuterte klassikeren her er Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers,* Vintage Books, New York 1989 (1987).
[289] P. Taylor, *The Origins of the Second World War,* Penguin, London 1964 (1961).

- Appeasement var en politisk nødvendighet, nærmest et militærpolitisk nødverge, skapt av frykten for bombeflyet.[290]

Denne opplistingen av årsaker som lå til grunn for valget av den britiske politikken, pretenderer ikke å være komplett. Årsakene er heller ikke på noen måte gjensidig ekskluderende. Snarere er det slik at en rekke av dem vil være gjensidig forsterkende. Et felles trekk ved svært mange av disse årsakene, er at de tar utgangspunkt i britisk svakhet og forsøker å forklare appeasement ut i fra denne. Men det er ikke mye som tyder på at samtiden oppfattet problemet på denne måten. Det britiske Establishment oppfattet knapt Storbritannia som svakt. I sin studie av den britiske marinens forhold til Hitler-Tyskland beskriver Joseph Maiolo marinens holdning som et "positive and ingenious project born of strategic confidence."[291] Jeg vil hevde at denne strategiske selvtilliten ikke bare kjennetegner marinens holdning, men at den er karakteristisk for betydelige segmenter av både det militære og politisk-diplomatiske establishment i Storbritannia. Det er sogar rimelig å hevde at denne følelsen av å tilhøre stormaktenes førstedivisjon holdt seg i britiske regjeringskretser til lenge etter at 2. verdenskrig var over.[292] Det var for eksempel ingen seriøs diskusjon i disse kretsene om hvorvidt Storbritannia skulle skaffe seg A-våpen. Det var ganske selvsagt.[293] Det ligger utenfor denne avhandlingen å diskutere *hvorfor* den britiske ledelsen hadde denne oppfatningen av Storbritannia. Men det er viktig å ha det klart for seg at den var der. Stormakten Storbritannia ble med utviklingen på 1930-tallet stilt overfor nye strategiske utfordringer. Det ligger i sakens natur at den grunnleggende reaksjonen på disse utfordringene var defensiv. I Storbritannia var man stort sett fornøyd med den internasjonale status quo, utfordrerne var det ikke. Men dette var en defensiv holdning sprunget ut av en grunnleggende tilfredshet med tingenes tilstand, ikke en holdning sprunget ut av en selverkjent svakhet.

Til grunn for den britiske tilnærmingen til problemet lå det en erkjennelse av at det ikke ville være mulig for Storbritannia å føre strid med både Japan, Italia og Tyskland samtidig. Men dette var ikke noe fundamentalt nytt. Ikke engang i "the heydays of the British Empire" var man istand til å gjennomføre større militære operasjoner parallellt i vidt adskilte deler av Imperiet.

Det er lett å overse appeasementpolitikkens militære komponent, ihvertfall slik Chamberlain selv oppfattet den. Han talte ofte om sin "double policy of

---

[290] Uri Bialer 1980.
[291] Joseph A. Maiolo, *The Royal Navy and Nazi Germany, 1933-39,* Macmillian, London 1998: 3.
[292] Peter Hennesy, *Muddling Trough,* Indigo, London 1997 (1996): 180-181. En god drøftelse av Decline-debatten finner jeg hos Richard English and Michael Kenny (eds.), *Rethinking British Decline,* Macmillian, London 2000.
[293] er Hennesy 1997: 99-129, Ronald W. Clark, *The Birth of the Bomb,* Poenix House, London 1961.

rearmament and negotiation".[294] Det er fremdeles ikke alle som tror Chamberlain på hans ord. I en ny bok skriver professor Philip M. Taylor:

> "However, throughout the 1930s, while Britain continued to search for an agreement with Germany for sensible economic, military, strategic and even moral reasons, there was a need for an insurance policy in case that search failed. That fallback policy was rearmament."[295]

En slik tolkning plasserer opprustningen utenfor politikken. Dette er etter min oppfatning en fundamental misforståelse. Opprustning var ikke en slags forsikring dersom appeasement skulle mislykkes. Opprustningen var en *integrert* del av politikken. Britiske politikere ønsket en opprustning for at forhandlingene skulle lykkes. Appeasement uten opprustning ville knapt gitt noen mening.[296]

Appeasement var en bevisst innblanding i forhold på det europeiske kontinentet, og hadde som mål å integrere Hitler-Tyskland i Europa. Dette betød for Chamberlain, og kretsen rundt ham, å komme Tysklands politiske krav i møte ved å gi politiske konsesjoner. Tyskland skulle trekkes med i en politisk prossess. Samtidig ville britiske appeasement-politikere ruste opp slik at Tyskland ble avskrekket fra å "løse" problemene med militær makt eller ved trusler om å bruke makt.

Den britiske opprustningen fikk derved en politisk funksjon, den skulle avskrekke Tyskland både fra å kappruste og fra å bruke makt.[297] Særlig fryktet britene flyene. Derfor var det også opprustning i luften som ble prioritert.

---

[294] R. A. C. Parker, *Chamberlain and Appeasement* Macmillan, London 1993: 69 og 93.

[295] Philip M. Taylor, *British Propaganda in the Twentieth Century,* Edinburg University Press, Edinburgh 1999: 89.

[296] Det er mange historikere som ikke har oppfattet at appeasement inneholdt en opprustningskomponent. Dette er arven etter Churchill som i sitt verk skrev sitt eget ettermæle, Winston S. Churchill, *The Second World War vol I, The Gathering Storm,* Cassel, London 1948. Iain Macleod 1961: 206-208, oppfatter i sin biografi nærmest appeasement som en politikk som var påtvunget Storbritannia frem til at landet hadde nådd et rustningsnivå som gjorde at det kunne sette hardt mot hardt. Keith Robbins, *Appeasement,* Oxford, Blackwell 1997, deler opp appeasement i både en politisk, økonomisk, sosial og militær komponent. Dette er selvsagt riktig, men poenget er at komponentene henger nøye sammen og ikke kan oppfattes isolert.

[297] Jeg vil mene at den britiske tenkningen om at Tyskland skulle avskrekkes fra å kappruste, er en parallell til, og sannsynligvis en konsekvens av, marinekapprustningen mellom Tyskland og Storbritannia før første verdenskrig. Erfaringen den gangen var jo nettopp at den tyske flåteopprustningen førte til at Storbritannia tok opp hansken og holdt forspranget til Tyskland hva marinestyrker angikk samtidig som det politiske forholdet ble betent. Under krigen viste det seg at den dyrekjøpte og moderne tyske overflatemarinen stort sett måtte holde seg i sine havner på grunn av den britiske fjernblokaden. Ingen historikere later til å ha grepet fatt i parallellen til marinekappløpet mellom Tyskland og Storbritannia før første verdenskrig når effekten av en evt. kappbygging med fly skal forklares. Tirpitz flåtebyggingsplan førte til kapprustning med Storbritannia, men den tyske strategiske situasjon ble ikke forbedret på noen
obson, *Imperialism at Sea,* Dr.art.avhandling, NTNU 1999.

Dette var klart for de sentrale politikere allerede i 1934. I januar 1934 talte statsminister Baldwin om at det var nødvendig ikke bare å møte Tyskland ”fairly”, men samtidig også vise at ”force would be met with force.” Baldwin forsøkte også samme året å overbevise offentligheten om at det heller ikke var mulig å støtte Folkeforbundet effektivt uten en militær styrkekomponent.[298]Det er knapt mulig å se for seg en meningsfull appeasementpolitikk uten at den også inneholdt en sterk militær avskrekkingskomponent. Dette ble også understreket av Chamberlain i de euforiske øyeblikk ved hjemkomsten etter München.

> ”I realise that diplomacy cannot be effective unless the consciousness exists, not here alone, but elsewhere, that behind the diplomacy is the strength to give effect to it.”[299]

Det ligger i forhandlingers natur at begge parter mener de har noe å tjene på å komme forhandlingsmotparten i møte. Storbritannia ville forhandle ut i fra styrke. Dette var bakgrunnen for at man på britisk side ikke under noen omstendighet ville leve med at Tyskland skaffet seg en større flystyrke enn hva Storbritannia hadde.

Begrepet avskrekking er problematisk. I sin utmerkede bok *Dilemmas of Appeasement* har Gaines Post Jr. pekt på hvordan begrepet skiftet innhold i det britiske beslutningssystemet ettersom tredvetallets forskjellige kriser lot til å bære vitnesbyrd om at diktatorene ikke lot seg avskrekke.[300] Jeg vil mene at begrepet også hadde forskjellig innhold i forskjellige deler av det britiske systemet samtidig. Avskrekking var ikke på noe tidspunkt et entydig oppfattet og forstått begrep i det britiske beslutningsapparatet.[301] For de militære fagdepartementene var avskrekking det samme som å ha styrker tilstrekkelig til å utkjempe og å vinne en krig. For Chamberlain i finansdepartementet, var avskrekking nært knyttet til bombeflyets evne til gjengjeldelse, mens for ledelsen i utenriksdepartementet later det til at avskrekking betød å ha en så stor militær styrke jevnt over, at det var mulig å forhandle med Tyskland ut i fra en styrkeposisjon.

Oppgaven med å gi den politiske avskrekkingen et militært innhold ble i noen grad overlatt til fagdepartementene for de enkelte våpengrener. Men fordi avskrekking som begrep var uklart og ulikt forstått i de forskjellige

---

[298] R. A. C. Parker 1993: 47.
[299] Chamberlain i Underhuset 6.10.38. Sitert etter Macleod 1961: 256.
[300] Gaines Post, Jr.*, Dilemmas of Appeasement, British Deterrende and Defence 1934-1937,* Cornell University Press, Ithaca 1993.
[301] Det finnes en omfattende litteratur om begrepet som snarere demonstrerer begrepets mangetydighet enn dets klarhet. I tillegg til Gaines Post se f. eks. George H. Quester, *Deterrence before Hiroshima,* Transaction Books, New Brunswick 1986 (1966). Thomas C. Schelling, *Arms and Influence,* Greenwood Press, Westport 1966. André Glucksmann, *Avskrekkingens Filosofi,* Metope, 1987. Robert A. Pape, *Bombing to win. Air Power and Coercion in War,* Cornell University Press, Ithaca 1996. Barry Posen, *urces of Military Doctrine,* Cornell University Press, Ithaca 1984.

deler av det britiske beslutningsmaskineriet, ble også det militære innholdet, avskrekkingens fysiske dimensjon, gjenstand for tolkninger og drakamp. Dette var en drakamp, ikke bare mellom de sivile departementene og mellom de sivile og militære departementene, men også mellom de militære departementene og til en viss grad også innen de enkelte departementene.

Selve begrepets uklarhet kan bidra til å forklare den vedvarende diskusjonen om både appeasement og Chamberlain. Jeg vil imidlertid hevde at mye av denne diskusjonen, og forsåvidt også kritikken av Chamberlain, har et forkjært utgangspunkt. Det er jo liten tvil om at appeasement - og derved også dens hovedeksponent - var mislykket. Når historikerne skal forklare denne mislykkede politikken, later det til at svært mange mener de må finne ut hvilke feil som ble begått, - det ligger til grunn en antakelse om at en mislykket politikk skyldes en eller flere feil som ble gjort. En feilfri politikk vil derfor også være en vellykket politikk. Det er med denne logikken man ender opp i en diskusjon om hvilke feil Chamberlain gjorde.

Hvordan kunne man føre en feilfri politikk og ved dette lykkes overfor Hitler? Kom opprustningen i Storbritannia for sent i gang, slik at de militære nederlagene i 1940 kan forklares ved dette, eller virket ettergivenheten oppmuntrende på Hitler slik at krigen kunne vært unngått ved en fastere holdning? I dag er det akseptert oppfatning at de tyske militære seirene i Nordfrankrike våren 1940 ikke kan forklares hverken ved bedre eller mer utstyr.[302] Hvorvidt Hitler ville ha latt seg avskrekke av en fastere holdning blir kontrafaktisk, og følgelig også svært usikkert.

I dette arbeidet vil jeg se appeasement som en konsistent og koherent britisk politikk som tok utgangspunkt i den virkeligheten britiske politikere mente de befant seg i. Jeg vil betrakte appeasement som en militær-politisk løsning på de strategiske problemene Storbritannia ble konfrontert med midt på 1930-tallet da det viste seg at både Japan, Italia og Tyskland hadde ambisjoner om endre den territorielle og politiske status quo.

Jeg skal vise hvordan opprustning med hovedvekt på å bygge flere fly var et viktig element i den britiske politikken. Opprustningen, som skulle gjøre Storbritannia istand til å forhandle med diktatorene ut ifra styrke, er kjernen i appeasementpolitikken.

Den antakelsen som lå til grunn for hele appeasementpolitikken var at man i Hitler stod overfor en rasjonell statsmann som ledet en rasjonell nasjon. Derfor kunne man også søke å komme til forståelse med det tyske lederskapet og inngå avtaler med Tyskland. Dette var også i tråd med den

[302] Liddel Hart, *History of the Second World War,* Pan Books, London 1973 (1970). For en tidlig analyse rc Bloch, *Strange Defeat,* Oxford University Press, London 1949. Bloch skrev boken i juli 1940.

britiske tradisjonen med sitt pragmatiske utgangspunkt for diplomatisk praksis.[303] Så kan man diskutere når Chamberlain burde ha innsett at forutsetningen om Hitler som rasjonell motpart, ikke var holdbar. Appeasementpolitikken sprang ikke bare ut av en britisk diplomatisk tradisjon, den var også en konsekvens av de politiske og økonomiske rammebetingelser slik de ble oppfattet i London. Professor John W. Young har delt disse rammebetingelsene opp i tre grupper; For det første så stod man overfor tre potensielle fiender; Japan og Italia kom i tillegg til Tyskland. I kombinasjon utgjorde disse en trussel mot imperiet som ikke Storbritannia hadde mulighet til å møte. For det andre advarte finansdepartementet - the Treasury - mot en opprustning som var større en hva Storbritannia i det lange løp kunne bære.[304] Opprustningen ble derfor også et uttrykk for både en militær og politisk trusselvurdering. Den tredje begrensende faktoren var Storbritannias mangel på allierte som kunne bidra til å kompensere for den manglende evnen. Et isolasjonistisk USA var lite villig til å spille en ledende rolle i Europa - og forsåvidt også i Stillehavsregionen. Sovjetunionen var sett på med betydelig skepsis i regjeringkretser, og tilliten til Frankrike var heller ikke særlig stor, selv om den nok skiftet med skiftende regjeringer.

Det er en feiltolkning å se appeasement som et uttrykk for svakhet hos en ettergivende politiker. Innenfor nevnte begrensninger og med forutsetningen om Hitler som en rasjonell statsmann, var appeasement et forsøk på å operere ut fra styrke. Men styrke betød mer enn bare militær evne.

Styrke ble forstått av det britiske beslutningssystemet som en kombinasjon av militær kapasitet og økonomisk evne. Derfor kom også finansielle betraktninger med i vurderingene av hvor mye og hvordan man skulle ruste opp. Om jeg skal peke ut en aktør i det britiske beslutningssystemet viktigere enn andre, må denne aktøren være finansdepartementet, the Treasury. Finansdepartementets rolle er grundig behandlet av historikerne George Peden og Robert Paul Shay, Jr.[305] Shay går lengst i å tillegge departementet avgjørende innflytelse på opprustningens karakter. Finansdepartementet var "The department with the final say on all issues relating to finance, which is to say on all issues of substance."[306] Shay er nok også den som går lengst i å være kritisk til effekten av finansdepartementets inngripen. Hadde det ikke vært for de bremsene som

---

[303] John W. Young, *Britain and the World in the Twentieth Century,* Arnold, London 1997:114-140.
[304] ibid: 116.
[305] George Peden, *British Rearmament and the Treasury: 1932-1939,* Scottish Academic Press, Edinburgh 1979.
Robert Paul Shay, Jr, *British Rearmament in the Thrities*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1977.
[306] : 15.

var satt på opprustningen fordi finansdepartementet ikke ville underskuddsbudsjettere, ville Storbritannia vært langt bedre rustet da krigen brøt ut. Forsåvidt kan vi si at Shay bekrefter den populære holdningen slik John Slessor i sin tid gav uttrykk for den:

> ”Looking back on it now in the atmosphere of 1953, it is almost impossible to believe the extent to which financial considerations were allowed to exert such an influence in bringing us to the very lip of disaster in the face of the Nazi menace”[307]

Hos Slessor er finansdepartementet den skyldige. Gjerrigheten førte til at man nesten tapte krigen. George Peden lykkes med å nyansere dette bildet betydelig. Riktignok brukte departementet økonomiske argumenter. Men Treasury argumenterte i enda større grad med at den industrielle kapasiteten satte grenser. The Treasury var opptatt av at opprustningen ikke førte til prisdrivende konkurranse om begrenset kapasitet. I 1938 besværet Air Ministry seg over at utbyggingen av nye flyplasser var i ferd med å bli dyrere enn beregnet fordi hæren tilbød bygningsfagarbeiderne bedre lønn.[308] Dette var nettopp finansdepartementets poeng. Det var mer som skulle gjøres enn det var arbeidsfolk og maskiner for å få det gjort. The Treasury påtok seg å ordne køen. For samtidig som arbeidsledigheten var betydelig i Storbritannia, så var det ikke overskudd på fagarbeidere. Det var heller ikke mulig på kort sikt å øke industriens produksjonskapasitet særlig mye.[309] Viktigere enn spørsmålet om hva Storbritannia hadde råd til, var derfor spørsmålet om hva Storbritannia hadde industriell kapasitet til å gjøre. Denne fremstillingen av Treasurys rolle er stort sett godtatt av Brian Bond.

> ”Recent research does not bear out the charge that its officials were unaware of the need to build up the arms industry, or that they put cost accounting before national security [...] thus more ambitious plans without strict Treasury control of priorities would not necessarily have resulted in better-equipped forces by the late 1930s.”[310]

Til tross for dette velger Brian Bond å kritisere Treasury for ”the remarkable degree to which it applied strategic conceptions of its own in determining defence priorities.”[311] Peden ser nok mere fortrøstningsfullt på

---

[307] John C. Slessor 1956: 160.
[308] PRO Air 8/275, Verbal Report on the Progress of the Expasion of the RAF, usignert, datert August 1st, 1938.
[309] En detaljert fremstilling av flyproduksjonen finnes i Sebastian Ritchie, *Industry and Air Power,* Frank Cass, London 1997.
[310] Brian Bond 1980: 192.
[311] : 193.

denne rollen. Departementet hadde, innrømmer han, ”no professional expertise on strategic questions, but [...] the Treasury had an interest in strategic debate”.[312] Og dessuten, sier Peden, så må vi huske at ”The men who advised the Chancellor on defence policy were an élite.”[313] Derved har vi Bond som mener at the Treasury egentlig ikke hadde noe med å foreta strategiske prioriteringer, mens Peden trøster med at det var i hvert fall flinke folk. For så vidt kan vi gi begge rett.

Hva Treasury her gjorde, var å gå inn i en rolle som ikke var besatt. Treasury tvang andre departementer til å foreta prioriteringer, eller de foretok prioriteringer selv fordi ingen andre gjorde det. Dette gir Treasury en svært sentral rolle i britisk forsvarsplanlegging. Denne sentrale rollen kunne naturlig ha vært fylt av et forsvarsdepartement. Men britene holdt seg med tre, et for hver våpengren. Det var ikke nødvendig for the Treasury å splitte for å herske.

De tre forsvarsdepartementene skulle på bakgrunn av regjeringens generelle retningslinjer forberede sine ukast til budsjett, og legge disse frem for finansdepartementet tidlig på høsten. Det kunne godt være at finansdepartementet ville skjære ned på disse budsjettene. Dersom ikke finansministeren og fagstatsrådene ble enige, ville saken bli lagt frem i regjeringen. Finansstatsråden kunne kritisere budsjettforslagene fra departementene enten ut i fra at finansiering ikke var tilgjengelig, eller ut ifra nytteverdien av forslaget i seg selv. Den siste tilnærmingen fordret en betydelig grad av militær innsikt. Dersom finansdepartmentet mente de ikke hadde tid til å undersøke forslaget i tilstrekkelig detalj før budsjettforslagene ble lagt frem for parlamentet i februar, kunne Treasury reservere seg mot forslaget. Det vil si at dersom departementet senere fant ikke å ville gå inn for det, så kunne penger ikke brukes selv om de allerede var bevilget av Parlamentet. Peden har konkludert med at dette betød at ”Defence expenditure always required Cabinet approval in principle, and Treasury approval in detail.”[314] Departementsråden i Treasury, Sir Warren Fisher, hadde vært departementsråd siden 1919. Han søkte sine militære råd hos RAFs gamle sjef, Lord Trenchard, i hele mellomkrigstiden, ifølge Trenchards biograf, Andrew Boyle.[315]

En stabil økonomi utgjorde en fjerde forsvarsgren og var en forutsetning for at landet kunne makte en langvarig krig.[316] Satsningen på de

---

[312] G. C. Peden 1979: 106.
[313] ibid: 26.
[314] ibid: 15.
[315] Andrew Boyle, *Trenchard,* Collins, London 1962: 680-682. Sir Warren Fisher satt som Permanent Secretary, Treasury og Official Head of the Civil Service 1919-1939.
[316] : 65.

teknologisk mest krevende forsvarsgrenene var, hevder Alan Milward, en naturlig konsekvens av den strategiske erkjennelsen av at ressursene tross alt var begrensede og at

> ”an adequate defensive strategy could only be sustained by capitalizing on the major advantages of a highly developed economy, research, innovation and modern productive methods. In contrast these were the very things that the Blitzkrieg strategy discouraged in Germany.”[317]

Et annet moment som Milward her ikke kommer inn på, er selve frykten for bombeflyet. Den britiske strategien var ikke bare basert på finansdepartementets økonomiske erkjennelser, den var også basert på frykten for bombeflyet. Frykten påvirket opprustningens karakter. Men disse momentene, de økonomiske og de militære trakk, i samme retning og forsterket hverandre.

Det britiske beslutningssystemets karakter med omfattende bruk av komiteer, kan også ha bidratt til å gi appeasement-politikken dens pragmatiske innhold, og forklare dens kompromiss-søkende tilnærming til Hitler-Tyskland.[318] En hovedkonklusjon synes å være at systemet førte frem til en godt koordinert og omforenet politikk, men at denne kompromiss-tilnærmingen også førte til en betydelig handlingslammelse i systemet når kompromissene ble satt under press av ytre begivenheter. Men

---

[317] Alan Milward, *War Economy and Society, 1939-1945,* University of California Press, Berkeley 1979 (1977): 40.

[318] Det øverste organet som under den britiske regjeringen (the Cabinet) behandlet forsvarspolitiske spørsmål var Committee for Imperial Defence (heretter CID). Denne komiteen var satt sammen av sentrale regjeringsministre samt av de militære sjefene for de tre forsvarsgrenene. CID hadde sitt eget sekretariat som fra 1912 og frem til 1938 var ledet av samme mann, Sir Maurice Hankey. Hankey var mere enn bare en sekretariatsleder. Donald Cameron Watt har pekt på at Hankey’s innflytelse nok gikk betydelig ut over hva hans posisjon skulle tilsi. ”He carried, by virtue of his tact, the trust he inspired, his position as organizer and drafter of CID reports to the Cabinet, and his long continuity in office, a degree of weight in the private counsels of the Cabinet greater that that of all but the most determined Cabinet minister.” Paul Kennedy har hevdet at inntrykket av det britiske beslutningssytemet som en velsmurt og velfungerende maskin tildels er en illusjon som nettopp er skapt av ”The neatness of the minute-taking and memo-filing machine of Sir Maurice Hankey.” De vakre memorandaer og referater som historikere har tilgang til er levninger som sier mer om Hankeys sekretariat, enn om arbeidet i CID. CID hadde bruk for et betydelig sekretariat, under den politisk tunge komiteen arbeidet nemlig en rekke underkomiteer med militære og sikkerhetspolitiske spørsmål. Utover på 1930 tallet økte antallet underkomiteer betydelig slik at det i 1937 var mere enn 50 komiteer i arbeid. Mange av disse komiteene satte igjen ned underkomiteer for å utrede tekniske spørsmål. Systemet slik det fungerte med underkomiteer opprettet etter behov, var grundig. Men det var også omstendelig og knapt i stand til å handle hurtig. Det er vanskelig å komitebehandle en uventet situasjon som krever hurtig handling. På den annen side så kan man vel også si at selve grundigheten var ment å minimalisere usikkerheten ved at handlingsalternativene skulle være utredet på forhånd. Dette komitesystemet er behandlet av en rekke historikere; Franklyn Arthur Johnson, *Defence by Committee,* Oxford University Press, London 1960. Stephen Roskill, *Hankey Man of Secrets,* vol III, Collins, London 1974. Roskills trebinds biografi er på over 1800 sider. Jeg har særlig benyttet den siste delen av verket. Donald Cameron Watt, *Personalities and Policies* Longmans, London 1965. Wiiliamson Murray and Allan R. Millet (eds), *Calculations, Net Assessment and the of World War II,* The Free Press, New York 1992. Se særlig Paul Kennedys artikkel.

dersom dette stemmer, så må det bety at kompromissene ikke var uttrykk for et omforenet standpunkt, men snarere var en formulering man kunne samles om, mens den underliggende uenigheten fremdeles bestod. Dette synes å være en hovedtese både hos Gaines Post Jr. og hos Paul Kennedy.[319] Den tyske historikeren Gustav Schmidt hevder at samlingsregjeringen brukte enigheten bevisst som et trumfkort. Verken militært eller økonomisk hadde Storbritannia råd til nødvendige tiltak som kunne stabilisere den internasjonale situasjonen, men "the British government tended to regard political strength as a bastion from which it could demand a say in European affairs."[320] Storbritannia førte så å si en innoverskuende utenrikspolitikk. Bibeholdelsen av sosial og økonomisk stabilitet var sett på som et bidrag til selve den maktbalansen nasjonen ønsket å opprettholde. A. J. P. Taylor er vel inne på en lignende tolkning når han hevder at den nasjonale samlingsregjeringen var en forsamling av eldre herrer, som med sin bakgrunn som innenrikspolitiske kompromissmakere, ikke kunne tenke seg å anvende andre metoder enn kompromissets, også når de stod overfor utenrikspolitiske kriser.[321]

Historikeren L. C. B. Seaman kommenterer de britiske imøtekommelsene overfor diktatorene slik;

> "The clue to the complaisant attitude of so many Englishmen to Mussoloini and to Hitler is that, basically, they approved of what these men were doing. The dicators attacked Communists, trade unionists, Social Democrats and pacifists."[322]

Det må også tilføyes at heller ikke Hitlers utenrikspolitiske program ble oppfattet som urimelig i Storbritannia. Det var Versaillesfreden som i vide kretser var oppfattet som urimelig, snarere enn Hitlers forsøk på å endre den.[323]

Frank McDonough skriver at britiske politikere "could not fully decide whether to deter or appease Germany."[324] Dette er en for enkel fremstilling. Appeasement var et forsøk på å kombinere både belønning og pisk. For Tyskland lå belønningen ved å forhandle i at forhandlingene i seg selv var

---

[319] Gaines Post, Jr. 1993: 9. Paul Kennedy, *The Realities Behind Diplomacy,* Fonatana Press, London 1981.

[320] Gustav Schmidt, The Domestic Background to British Appeasement Policy, i Wolfgang J. Mommsen and Lothar Kettenacker (eds), *The Fascist Challenge and the Policy of Appeasement,* George Allen & Unwin, London 1983: 108-109.

[321] A. J. P. Taylor, *The Origins of the Second World War,* Penguin, London 1974: 155.

[322] L. C. B. Seaman, *Post-Victorian Britain 1902-1951,* Routledge, London 1993 (1966): 252.

[323] En fin analyse er John Robert Ferris*, Men, Money and Diplomacy, The Evolution of Brtish Strategic Foreign Policy, 1919-1926,* Cornell University Press, Ithaca 1989. Kritikken mot Versailles startet med Keynes' angrep på avtalen, J. M. Keynes, *Fredens Ekonomiska Följder,* Bonnier, Stockholm 1920 (1919).

[324] nk McDonough 1999: 24.

et uttrykk for politisk anerkjennelse. Dernest lå belønningen i at Tyskland hadde gode utsikter til å oppnå den opprustning og de grensejusteringer man ønsket. Samtidig, ved at fordelene ved en forhandlingsløsning etter den britiske regjeringens mening lå klart i dagen, skulle også konsekvensene for den tyske regjering dersom man tok seg til rette, være mulige å få øye på. Da ville en økonomisk meget kostbar kapprustning følge. Og det var en kapprustning, mente man på britisk hold, som Tyskland ikke kunne vinne. En britisk opprustning i form av bygging av bombefly, ville også fortelle Tyskland at den krigen man eventuelt ville få, var en krig som ikke kunne lønne seg. En krig med bombefly mellom moderne makter, ville etter britisk oppfattelse, ødelegge de samfunnene som var i krig.

Prosessen frem mot de forskjellige opprustningsplanene viste en grunnleggende forskjell mellom de militære og sivile beslutningstakerne i synet på hvilken funksjon rustningene skulle ha. Rett nok var alle parter enige om at økte rustninger skulle avskrekke krigen - det har vel til alle tider vært rustningenes offisielle funksjon. Men de militære ville avskrekke ved å være i stand til å utkjempe og vinne den krigen som kunne komme. På sivilt hold vokste det frem en tro på at krigen kunne avskrekkes gjennom mer spektakulære rustninger,- bombefly skulle demonstrere krigens irrasjonalitet.

Dette forskjellige synet på rustningenes funksjon ble avslørt gjennom den politiske behandlingen av innstillingen fra Defence Requirement Sub-Committee (DRC). Forslaget fra DRC ville kunne legge en rustningsmessig plattform hvorpå Storbritannia kunne bygge en militær organiasjon som kunne brukes for å utkjempe en krig. Men dette forslaget ble endret til å bli et forslag hvor et sterkt flyvåpen skulle avskrekke krigen. Dette var et flyvåpen med mange skvadroner, man rustet mer i bredden enn i dybden, de mange skvadronene ville knapt være oppsatt med reserver.

Det spørs om ikke et slikt flyvåpen egnet seg bedre til innvortes bruk i Storbritannia enn til å påvirke Hitler. Flyene beroliget britisk opinion mer enn de foruroliget Hitler.

Denne bruken av militære styrker vakte bestyrtelse på militært hold. Marinen kalte det heartbreaking, mens hærfolk også hadde sterkere invektiver.[325] Der var man overbevist at om krigen kom, så kom også britiske soldater til å måtte krysse Kanalen.

Heller ikke i RAF var man begeistret. For det første fikk de flere fly enn de ønsket, og for det andre ble de pålagt å ruste i bredden heller enn i dybden.

---

[325] Henry Pownall betegnet Chamberlain som ”both obstinate and strategically under-educated […] His ideas on stategy would disgrace a board school.” Brian Bond (ed) 1972: 45.

Men i hele opprustningsperioden holdt RAF fast på den militære hovedtesen om at rustningene skulle kunne brukes i krig. I ly av avskrekkingens høye profil, anskaffet RAF fly som de også kunne bruke dersom krigen allikevel kom.

Opprustning - Defence Requirements Sub-Committee

Jeg har tidligere pekt på hvordan de tidligste tredveårs frykt for bombeflyet ikke var knyttet til trussel fra noen spesiell kant. Fra 1934 kunne trusselen identifiseres uten særlige vansker.

Avskrekking som militært begrep blir temmelig meningsløst om man ikke kan si hvem som skal avskrekkes og hva vedkommende skal avskrekkes fra å gjøre. Etter Hitlers maktovertakelse i Tyskland og sammenbruddet av nedrustningskonferansen i Geneve, var det mulig å besvare disse spørsmålene. På litt lengre sikt var det Tyskland som skulle avskrekkes fra å forsøke å "settle accounts by one single terrific knock-out blow on vital spots".[326]

Nå var det selvsagt ikke slik at nedrustningskonferansens sammenbrudd med ett slag hadde forandret den politiske situasjonen. Flere historikere viser klart hvordan en reevaluering av premissene som britisk sikkerhetspolitikk bygget på, hadde vært underveis i hvertfall fra 1930.[327] Allerede i 1932 hadde regjeringen opphevet den såkalte "tiårsregelen". Denne var i realiteten et planleggingspremiss som slo fast at de væpnede styrkene skulle planlegge sine anskaffelser og sin trening ut ifra den antakelse at Storbritannia ikke ville bli involvert i en stor-krig på de neste 10 år. Bakgrunnen for opphevelsen var Japans fremferd i det fjerne Østen og muligheten for at denne ekspansjonen ville støte sammen med britiske interesser.[328] Året etter, i 1933, satte regjeringen ned en ad.hoc. komite som skulle vurdere hvordan forsvaret i de neste årene skulle utbygges for å reparere de verste manglene.

Denne såkalte Defence Requirements Sub-Committee (DRC) var en tung komite, og bestod av de tre våpengrenenes militære sjefer i tillegg til departementsrådene i utenriksdepartementet og finansdepartementet. Derved var komiteens syn forankret både i finansdepartementet og utenriksdepartementet så vel som i forsvarsgrendepartementene.[329]

---

[326] Chamberlain i februar 1935, sitert i Uri Bialer 1980: 44-5.

[327] N. H. Gibbs, *Grand Strategy,* vol I i serien History of the Second World War, Her Majesty's Stationery Office, London 1976. Peter Bell, *Chamberlain, Germany and Japan, 1933-4* , Macmillan Press Ltd., London 1996. Stephen Roskill 1974.

[328] N. H. Gibbs 1976, Ch.III, The Cancellation of the Ten Year Rule, 1929-32: 69-87.

[329] Komiteens medlemmer var Fisher, Vansittart og Hankey, Adm. Chatfield, Field Marshal Montgomery-gberd og Marshal of the Royal Air Force, Ellington. N. H. Gibbs 1976: 93 og 844.

Sekretær for komiteen var Hankey, som også var sekretær for Committee of Imperial Defence (heretter CID).[330]

DRC leverte sin første rapport i februar 1934. Der slo den fast at

> ”we take Germany as the ultimate potential enemy against whom our 'long range' defence policy must be directed.”[331]

Fra dette tidspunktet, om ikke før, må det være grunnlag for å si at Tyskland var ansett som Storbritannias sikkerhetspolitiske problem nr.1. Det var ganske åpenbart for komiteen at Tyskland ville gjenoppruste. Det fantes

> ”increasing evidence of Germany's intention to re-arm, with or without the consent of other powers.”[332]

Et sterkt Tyskland kunne utgjøre en direkte militær trussel mot Storbritannia. Komiteen la derfor stor vekt på å gjøre Storbritannia forsvarbart selv om dette ville gå på bekostning av mulighetene for effektivt forsvar av besittelser i det fjerne Østen.[333] Også Storbritannias ressurser var begrensede. Det var derfor nødvendig å prioritere mellom de geografiske områder som skulle forsvares.

En prioritering hvor øyriket kom før imperiet, måtte få politiske følger for de mål man måtte sette seg i det fjerne Østen. Det ble ansett som usannsynlig at Japan ville angripe britiske interesser med mindre Storbritannia allerede var i væpnet konflikt med Tyskland. Dette var argumentasjonen hos både Fischer og Vansittart. I stedet for å konfrontere Japan, burde Storbritannia med diplomatiske midler forsøke å finne frem til en tilnærming til dette landet. En slik tilnærming kunne imidlertid skape vansker i forholdet til USA. Finansdepartementets representant Fischer var like antiamerikansk som Vansittart var antitysk, og så ikke på dette som noe stort problem.[334]

Komiteens forslag og prioriteringer innebar en utgift på omlag 82 millioner pund, hvorav omlag 71 skulle brukes i de fem første årene. Komiteen var klar over at en slik økning av forsvarsutgiftene var et vanskelig problem ikke bare økonomisk, men også politisk. Den føyde til at

---

[330] Hankey var også sekretær ved statsministerens kontor og en helt sentral person ved britisk forsvarsplanlegging i størstedelen av mellomkrigstiden. Han gikk av som embedsmann i 1938, men var siden med i Chamberlains War Cabinett fra 1939 til 1940. Roskill 1973.

[331] First report of the DRC, sitert fra Peter Bell 1996: 184 Appendix III.

[332] ibid: 185.

[333] Basil Collier*, The Defence of the United Kingdom,* Imperial War Museum, London 1995: 26.

[334] PRO CAB 16/109, Minutes of DRC-meetings. Referatene fra komiteens forhandlinger (for eksempel fra møtene 12., 19. og 26. februar 1934), forteller om uenighet om hva som var den største trusselen, Tyskland eller Japan. Man diskuterte seg frem til et omforent syn. Særlig var det marinens representant ed støtte fra Hankey, ville vektlegge Japan som den største trusselen.

> ”The greatest care will be necessary to educate the nation as to the reasons for the heavy financial outlay involved.”[335]

Men også etter at komiteen hadde kommet frem til enighet om å vektlegge Tyskland, var synspunktene på hva dette betød i form av militære behov, delte. Det var særlig representantene fra finans- og utenriksdepartementet som presset på for økte rustninger. Det er bemerkelsesverdig at dette ble møtt med lunkne holdninger både fra hærens representant og fra luftforsvarets ditto. Peter Bell peker særlig ut sjefen for luftforsvaret, Air Chief Marshal Edward Ellington, som lite istand til å oppfatte trusselen.[336] I hvert fall er det klart at Ellington undervurderte den tyske opprustningstakten. Det er ingenting som tyder på at Ellington i utgangspunktet ønsket noen ekspansjon utover å gjennomføre planen for 52 skvadroner som var blitt vedtatt alt i 1923. Departementsrådene fra finans- og utenriksdepartementet forsøkte å overtale ham til å gå inn for en videre opprustning uten hell. Ellington syntes å mene at Tyskland ikke i noe tilfelle ville være i stand til å bombe Storbritannia på mange år.[337] RAFs organisasjon var, ifølge Ellington, ikke istand til å makte en så rask og omfattende ekspansjon som representantene fra de sivile departementene ønsket.

Og ønskene var omfattende. Finansdepartementets representant, Sir Warren Fisher, ville ha enda 25 skvadroner, en økning på bortimot 50 % i forhold til hva Chief of Air Staff fant tilstrekkelig. I ettertid beklaget departementsråden i utenriksdepartementet,Vansittart, at han ikke hadde støttet Warren Fischer klarere. Sir Warren hadde vært villig til å ta dissens på dette punktet mente Vansittart, dersom han ikke ble stående alene med denne dissensen. Konsekvensen av en slik dissens ville vært at man enten hadde fått presset igjennom et økt antall skvadroner, eller hadde fått en delt komiteinnstilling.[338] Bildet som siden er tegnet av the Treasury som opprustningens flaskehals, stemmer dårlig med kildene på dette punktet. I DRC var departementsråden i finansdepartementet den som presset på for en øket og raskere opprustning. Særlig ville han ha flere bombefly, og han

---

[335] N. H. Gibbs 1976: 99.

[336] Marshal of the Royal Air Force, Edward Ellington, har fått mye dårlig omtale fra sin tid som Chief of Air Staff. Kilden til denne dårlige omtalen som er gjentatt i bok etter bok, er så vidt jeg kan se den samme, nemlig Henry Pownall. Pownall var hæroffiser og tjenestegjorde fra 1933 som en av flere sekretærer i CID. Han førte dagbok og han var ikke nådig i sin karakteristikk av Ellington " CAS is very unconvincing [...] extremely weak in discussion and his utterances most confused [...] he is a cheerless cove." Brian Bond (ed), *Chief of Staff. The Diaries of Lieutenant-General Sir Henry Pownall,* Leo Cooper, London 1972. Mye av det samme stoffet er benyttet av Peter Bell 1996: 45-53. Mer sympatiske fremstillinger finnes i Henry Probert, *High Commanders of the Royal Air Force,* Ministry of Defence, Air Historical Branch, London 1991: 12-14 såvel som i John Terraine, *The Right of the Line,* Sceptre Books, London 1988: 44-45. Det finnes ingen biografi om Ellington.

[337] PRO CAB 16/109, referatene fra møte i DRC 12. feb. 1934.

[338] sittart, *The Mist Procession,* Hutchinson, London 1958: 443.

ville ha dem fort. Det er ikke finansdepartementet som var årsaken til at ikke opprustningen kom raskere i gang.

Under ledelsen av den forsiktige Edward Ellington kunne i hvert fall ikke Air Ministry beskyldes for alarmisme. Mens Ellingtons motstand mot hva han anså som for omfattende ekspansjon var begrunnet både med liten tro på at Tyskland var i ferd med å bli en trussel, og med det organisatoriske ubehag en større og raskere ekspansjon ville føre med seg, var ekspansjonistenes argumenter både militære og politiske. De militære er alt referert til, Fisher og Vansittart mente Tyskland var i ferd med å gjenoppruste i raskt tempo. For ikke å bli tatt igjen og forbigått av tysk opprustning, var det viktig at Storbritannia kom raskt i gang med å anskaffe nye våpen, særlig fly. Storbritannia måtte sørge for ikke å bli våpenmessig underlegent Tyskland fordi dette ville gi Storbritannia en underlegen forhandlingsposisjon. Mangelen på fly og andre våpen ville ha uheldig *diplomatisk* effekt.

Men de ville også gi opprustning på flysiden en høy profil av en annen grunn, de ville ”educating public opinion”, dvs. de ville gjøre den offentlige opinion oppmerksom på hvilken fare tyske fly kunne utgjøre og hvordan Storbritannia ville møte denne faren. Frykten for bombeflyet skulle utnyttes for å gi innenrikspolitisk utbytte. Det var nødvendig ”to alert the public to the dangers”, slik at grunnlaget ville bli lagt i opinionen for bevilgninger til militære anskaffelser av betydelig omfang. [339] ”We tried tactfully to make British flesh creep, but it wouldn't”, som Vansittart beskrev tankegangen i ettertid.[340]

Rollene hadde skiftet fort: Mens RAF i forhold til nedrustningsforslagene i Geneve slåss for å overbevise politikerne i regjeringen om at avrustning ikke var praktisk gjennomførbart og neppe heller ønskelig, var det nå, noen få måneder senere, representantene fra utenriks- og finansdepartementet som forsøkte å overbevise RAF av nødvendigheten av å ruste opp langt raskere enn RAF var innstilt på. Men alarmistene, i den usannsynlige form av departementsrådene i utenriksdepartementet og finansdepartementet, fikk ikke resten av komiteen med seg. Som et omforenet forslag la derfor komiteen frem en såkalt balansert innstilling, dvs. en innstilling som ivaretok interessene til alle tre våpengrenene. Av de 71 milioner pund komiteen ville bruke de neste fem årene, ville hæren få de 40, marinen 21 og flyvåpenet 10. Begrunnelsen for dette later til å ha vært at i en krig med Tyskland ville oppgavene til de væpnende styrkene ”not differ very much in kind from those that they filled in the last war.”

---

[339] Peter Bell 1996: 46-47.
[340] sittart 1958: 508.

Professor Donald Cameron Watt mener svakheten ved forsvarssjefenes forståelse av situasjonen på dette tidspunkt kan leses ut av deres anbefalinger. Disse, skriver han, ”showed no sign whatever of any genuine strategic thought about Britain's defence position and the kind of war she might have to fight.”[341] I stedet hang grensjefene igjen i den forrige krigen,

> ”The Chiefs of Staff assumed, in fact automatically, that a British Expeditionary Force would be sent to the Continent to aid France, as in 1914.”[342]

Gaines Post, derimot, ser på DRCs rapport som ”a balanced program that did not favor one Service over the others.”[343] Det er nok riktig at forslaget var ”balansert”, men først og fremst i forholdet mellom våpengrenene. Balansen - dvs. at en av våpengrenene ikke ble favorisert i forhold til de andre - var et kompromiss om budsjettandeler. Rapporten var også et kompromiss på et annet nivå. Den var et kompromiss mellom de militære sjefene på den ene siden og de sivile representantene på den andre siden. Her var rapporten ikke bare et kompromiss om hvordan vektleggingen av de militære virkemidlene skulle være. Det militær-sivile kompromisset skjulte en uenighet, og dette var en uenighet som gikk langt dypere enn spørsmålet om hvorvidt marinen skulle få mer på bekostning av hæren eller vice versa.

De militære sjefenes forslag tok utgangspunkt i at Storbritannia i praksis hadde "a Continental Comittment". I forholdet mellom Frankrike og Tyskland, måtte Storbritannia komme Frankrike til hjelp dersom en krig brøt ut. Og Storbritannia kunne heller ikke, like lite som tidligere, tillate at en stormakt invaderte "the low Countries", Belgia og Nederland. Innsats på kontinentet ville bety bakkestyrker støttet av fly og marinefartøyer, omtrent som i 1914.

De militære sjefenes forslag var et forsøk på å legge det militære grunnlaget for en ny krig langs disse linjene. D.C. Watt må gjerne mene at dette betyr at der ikke var fnugg av strategisk tenkning hos de militære. Men den virkeligheten Storbritannia sto overfor i 1939, må vel sies å ligne svært mye på hva grensjefene ønsket å forberede seg på i 1934.[344]

---

[341] D. C. Watt, *Personalities and Policies,* Longmans, London 1965: 107.
[342] ibid: 107.
[343] Gaines Post, Jr. 1993: 44.
[344] Hovedbudskapet i Brian Bond, *British Military Policy between the Two World Wars*, Clarendon Press, Oxford 1980, er at de britiske politikerne gjorde hva de kunne for å frigjøre seg fra sine kontinentale forpliktelser. Dette gjorde de ved å nekte hæren å utstyre seg for eller å trene på denne typen krig. Men når situasjonen allikevel oppstår slik at Frankrike trenger hjelp mot et opprustet og aggresivt Tyskland, så har Storbritannia ikke lenger noe valg. Hovedkapittelet i Bonds bok heter således "Return to reality", - e til virkeligheten.

De sivile deltakerne derimot, ønsket ikke å forberede noen krig. De var, sier D. C. Watt, ”dominated by their fear of a 'knock-out blow from the air' at the very outset of the war.”[345] Denne krigen ønsket de å unngå, ikke ved å utkjempe den, men ved å ruste opp på en slik måte at motstanderen, - Tyskland - ble avskrekket.

Rapporten fra DRC inneholdt derfor, under en overflate av tilsynelatende enighet, en dyp splittelse i synet på den virkeligheten Storbritannia skulle planlegge for. De militære ønsket å ruste opp "balansert" for å kunne slåss mot Tyskland når den tid kom. Representantene for de sivile departementene, Vansittart og Fisher, ville ruste opp for å avskrekke. Og forskjellige mål, krevde forskjellige midler.

Her ser vi at selve avskrekkingsbegrepet slår sprekker; De yrkesmilitære reagerte på den *militære* trusselen fra et gryende Luftwaffe. Det var lenge til denne ville foreligge og det hastet derfor ikke med å ruste opp. Vansittart og Fisher derimot var opptatt av den politiske effekten - eller snarere av de *politiske* mulighetene - som nå forelå. En britisk opprustning skulle demonstrere overfor tyske politikere britisk vilje til å ruste opp slik at kapprustning derved kunne unngås. En opprustning med vekt på trusselen fra luften ville også være rettet mot egen opinion. Endelig ville også opprustning gi britisk diplomati anledning til å operere ut i fra en styrkeposisjon. Malcolm Smith mener at en flystyrke bygget opp som en ”deterrent force” måtte brukes som en trussel for å ha en effekt. Om man ikke kom frem til tilfredsstillende løsninger, så måtte tyske forhandlere og politikere vite at da kunne Ruhr eller andre områder i Tyskland bli bombet.[346] Men en slik bruk av trusler forutsatte en aggresiv holdning som var fremmed for britisk diplomati.

Mon ikke avskrekking her av Smith blir oppfattet som langt mer konkret enn av datidens politikere. En bombeflystyrke skulle ikke oppfattes som en pistol mot motpartens tinning. En slik bruk av bombeflyene er jo ikke avskrekking, men snarere en form for tvang. En avskrekkingsstyrke skal være der for at heller ikke motparten kan true. En vellykket eller virkningsfull avskrekkingsstyrke vil føre til at et politisk problem av motparten ikke kan søkes løst med militære midler. Vansken er å gi styrken tilstrekkelig høy profil til at motparten oppfatter at problemet ikke kan løses med krig, men samtidig tilstrekklig lav profil til at den ikke blir oppfattet av motparten som en trussel. For blir avskrekkingsstyrken en trussel, er det nærliggende å anta at den andre siden vil ruste opp for å beskytte seg mot trusselen. Og da vil en kapprustning gjerne følge.

---

[345] D. C. Watt 1965: 106.

[346] lm Smith, *British Air Strategy between the Wars,* Oxford University Press, Oxford 1984: 109.

Politisk behandling

Forslaget som DRC presenterte, ble behandlet i en regjeringskomite under statsministeren, den såkalte Ministerial Committee on Disarmament (heretter MCD). Denne komiteen, som i navnet skulle beskjeftige seg med nedrustning, fikk nå et forslag om opprustning på bordet. Komiteen brukte omlag fem måneder på å behandle det. Den sendte også forslaget over til the Treasury for uttalelse. Finansministeren, den energiske Neville Chamberlain, hadde klare synspunkter. I sin kommentar til rapporten fra DRC skrev finansministeren

> "The danger to this country from Germany lies in attacks by air [...] Our best defence would be the existence of a deterrent force so powerful as to render success in attack too doubtful to be worth while. I submit that this is most likely to be attained by the establishment of an Air Force based in this country of a size and efficiency calculated to inspire respect in the mind of a possible enemy." [347]

Hans begrunnelse for å legge vekt på luftforsvaret var både strategisk og økonomisk. Et sterkt luftforsvar ville avskrekke Tyskland fra å angripe London på en helt annen måte enn hvordan en sterk marine eller en sterk hær kunne gjøre det. Og dessuten så var det billigere å bygge opp et sterkt luftforsvar enn det var å bygge opp de andre våpengrenene. RAF ville så å si gi mest avskrekking pr. investert pund. Ifølge historikeren G. C. Peden, ble finansministerens kommentarer utarbeidet i samarbeid med departementsråden, Sir Warren Fisher. Sir Warren hadde, som medlem av DRC, ikke fått gjennomslag for å øke antallet flyskvadroner ytterligere. Men nå fikk han det.[348]

Chamberlain ville øke antallet flyskvadroner basert i Storbritannia med 28 utover hva DRC hadde foreslått.[349] Totalt ville derved antallet nye skvadroner komme opp i 38. RAF skulle gjøres til en massiv avskrekkingsstyrke.

I tillegg til å være finansminister, var også Chamberlain medlem av MCD, hvor han så å si kunne presentere sitt eget forslag. Regjeringskomiteen var ikke uenig i at en opprustning måtte legge vekt på å øke antallet fly.

---

[347] Peter Bell 1996: 196.

[348] G. C. Peden 1979: 119.
Sekretæren i DRC Henry Pownall, mistenkte Fisher for å spille med skjulte kort. Som medlem av komiteen understreket nemlig Fisher at han ikke skulle betraktes som finansdepartementets representant. "It leaves him free to fight the financial aspects afterwards." Brian Bond 1972: 25.

[349] . Peden 1979: 119.

> ”Mr. Chamberlain remarked that if we, ourselves, possessed an overwhelming Air Force, then presumably the air menace would be less serious.”[350]

Finansdepartementets syn ble møtt med protester, selv om forståelsen for behovet for et større flyvåpen var stor i regjeringskrester. Henry Pownall konstaterte lakonisk i sin dagbok at ”Generally the opinion is sympathetic to very big air expansion, more so than I had thought.”[351] Hankey betegnet Chamberlains forslag om 28 nye flyskvadroner som ”panic measures”. Fra hærsiden ble det argumentert med at man ikke kunne bygge opp en styrke som så bort fra behovet for bakkestyrker. Mange fly ville ikke fjerne behovet for en ”Continental Committment.”[352] I marinekretser var man også lite fornøyd med opprustningens innretning slik Chamberlain foreslo den. First Lord of the Admiralty, Eyres-Monsell, gikk så langt som til å si at han følte seg dolket i ryggen av sin egen finansminister.[353]

Uenigheten førte til en ad.hoc komite nedsatt av regjeringen for å vurdere hvordan flyskvadronene i RAF skulle fordeles mellom Storbritannia og Imperiet. I denne komiteen hadde finansdepartmentet ingen representanter. Den ble ledet av de konservatives leder, Stanley Baldwin. Komiteen kom frem til at antallet nye skvadroner i Storbritannia kunne reduseres noe i forhold til finansdepartementets forslag, istedet for 38 burde det være tilstrekkelig med 33. De frigjorte skvadronene skulle gå til hangarskipene. Dette forslaget ble så inkorporert i MCDs forslag til regjeringen. Selv med Baldwins justering betød MCDs forslag en betydelig endring av de prioriteringene DRC hadde foreslått. Komiteen slo fast at landet ikke hadde råd til så store utgifter som DRC hadde foreslått. Regjeringskomiteen foreslo derfor å redusere utgiftene med omlag en tredel. Dette betød at det ikke ville bli utrustet hærstyrker for å kunne kjempe på kontinentet, den såkalte "Continental Commitment" ble derved i praksis oppgitt, ihvertfall for en stund.[354]

Dette var mer enn en omfattende justering av et opprustningsforslag. Det var en grunnleggende endring i den strategi DRC hadde foreslått at Storbritannia skulle følge. Den ensidige vektleggingen på opprustning i luften, tydet på at det man var ute etter, var den politiske effekten. Fly skulle avskrekke. I tråd med finansdepartementets innstilling ville

---

[350] PRO Air 8/169, Ministerial discussions on Defence Requirements, 1934. Minutes of a meeting of the Committee, Thursday, May 3rd, 1934.
[351] Brian Bond 1972: 42.
[352] ibid: 42-43.
[353] ibid: 46, se også Joseph A. Maiolo, *The Royal Navy and Nazi Germany, 1933-39,* Macmillan, London 1998: 18-19, for en mer detaljert gjennomgang om hvordan Chamberlain så på videre marineutbygging.
[354] Utviklingen av den britiske hæren i lys av det sentrale spørsmålet om hvor de evt. skulle slåss, er utmerket behandlet i Brian Bond 1980. Resultatet av de politiske overlegningene i 1934 er å finne i kap. Defence Requirements Committee and the role of the Army, 1933-1934”.

regjeringskomiteen derfor ikke spare penger på RAFs bekostning. Det totale antallet skvadroner som RAF ville disponere over, ville i 1939 komme opp i 75. Problemet med dette var at disse skvadronene, selv om de var fullt oppsatt med fly, ikke var oppsatt med tilstrekkelige reserver. Slike reserver ville først bli bygget opp etter at antallet på 75 skvadroner var nådd, dvs. i årene 1939-42. Her gjorde komiteen et bevisst valg mellom relativt få skvadroner fullt oppsatt med krigsreserver og mange skvadroner uten reserver. Man valgte det siste med åpne øyne for konsekvensene; skvadronene var ikke krigsklare. For å være krigsklare, dvs. kunne benyttes i strid over en viss tid, måtte skvadronene ha flyreserver for å erstatte tapene, de måtte også ha flere flygere enn det antallet fly skvadronene til enhver tid var oppsatt med. I RAF regnet man at krigsklare skvadroner i reserve måtte ha 225% av antallet førstelinjefly.[355]

Grunnen til at man valgte ikke å ruste i dybden, dvs. gjøre skvadronene krigsklare etter hvert, var at komiteen ikke så for seg at disse skvadronene skulle brukes til å *utkjempe* en krig, de skulle brukes for å *hindre* en krig. Komiteen mente at avskrekkingseffekten ville være større av mange skvadroner, selv om disse ikke hadde skikkelige reserver, enn den ville være av færre skvadroner som var utstyrt med fly og piloter for å slåss over tid. Den mente likeledes at den beroligende effekten på britisk opinion ville være størst av mange skvadroner. Men det fantes også et godt rustningsmessig poeng for ikke å bygge ut RAF i dybden.

> ”Development in aircraft design and construction is rapid these days, and if types of machines require to be changed it would be very wasteful to have to scrap not only the first-line machines and their working reserves but also a large number of war reserve machines which perhaps would never even have been flown.2”[356]

Komiteen så altså for seg at de flyene man bygget straks, i løpet av kort tid kunne bli gammeldagse. Enda i 1934 var RAF stort sett utstyrt med biplan, bygget av tre og seilduk.[357]

I RAF argumenterte ledelsen mot politikernes opprustningsplaner ved å kreve at skvadronene som skulle opprettes, måtte ha tilstrekkelige reserver til at de kunne opprettholde sin operative styrke også i krig. Det ville være bedre med 30 skvadroner med fulle reserver enn 40 uten, hevdet Ellington. I RAF kalte man noe foraktelig politikernes utbygging i bredden for ”a

---

[355] Den enkelte skvadron hadde i tillegg til sine 100% operative fly, 75% av dette antallet i reserve hurtig tilgjengelig på den enkelte stasjon. Sentrale depoter disponerte over 150% av antallet førstelinjefly, som da utgjorde en slags strategisk reserve. Utlagt av meg på basis av informasjon i PRO Air 8/222, doc.10.
[356] Peter Bell 1996: 197.
[357] Sir Charles Webster and Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany* vol I, HMSO, 1961: 65. John James, *The Paladins,* Futura, London 1991 (1990): 257-58.

shop-window affair".[358] En slik styrke kunne ikke brukes til å føre krig med.

Her ser vi to forskjellige oppfatninger av flystyrkenes avskrekkingsfunksjon. Et stort antall fly var for det politiske miljøet noe som skulle avskrekke krig. Den politiske utbyggingen var ment å gi politisk effekt for en relativt billig militær penge. Krigen skulle ikke komme, -den skulle ikke utkjempes. For RAF lå avskrekkingen i at man måtte ha evne til å kunne utkjempe krigen. RAF argumenterte fremdeles, som de hadde gjort det i DRC, for en styrkestruktur som kunne brukes til å slåss med. I det britiske komitesystemets kompromisskultur var denne motsetningen til å leve med. Nå gjaldt det å bygge et visst antall fly innen en viss tid. Å sette sammen en flystyrke med så gode maskiner som mulig, det var en rent fagmilitær oppgave. Hvilke spesifikasjoner de nye flyene skulle ha, var en sak for de yrkesmilitære.[359] I ly av avskrekkingens høye profil forberedte RAF seg på å føre krig.

Det er interessant å legge merke til at hvor DRC nærmest hadde advart regjeringen mot vanskene med å få oppslutning for en slik opprustning i befolkningen, het det nå fra politikerhold at

> "Although currents of more or less uninformed public opinion at home ought never to be a determining factor in defensive preparations, they have to be reckoned with in asking Parliament to approve a programme of expenditure. In the present case it happened that the general trend of public opinion appeared to coincide with our own views as to the desirability of a considerable expansion of the R.A.F. for home defence."[360]

Her er offentlighetens frykt for bombeflyet i politisk oversettelse, blitt til en begrunnelse for opprustning.[361] Nå er det publikum som forventer og

---

[358] Sir John Slessor, *The Central Blue,* Cassel, London 1956: 169.

[359] En rekke forfattere er inne på at der er et skille mellom hva som er tillatelig politisk kontroll og utillatelig politisk innblanding på fagmilitære områder. Se f.eks. Uri Bialer 1980: 61-62, Wesley Wark, *The Ultimate Enemy*, I. B. Tauris & Co, London 1985: 39, Brian Bond 1980: 192-193, G. C. Peden 1979: 132, Malcolm Smith 1984: 80. Ingen av disse forfatterne kan imidlertid fortelle hvor dette skillet skal gå. Det er kanskje Bond som klarest gir uttrykk for at der fantes militære enemerker som politikerne ikke burde trenge inn på. Av grunner som burde være åpenbare i de foregående kapitlene, blir dette for meg et problematisk standpunkt.

[360] N. H. Gibbs 1976: 107.

[361] Det er i det hele tatt ganske åpenbart at den grundige dokumentasjonen om den britiske opinionens antikrigsholdning som gjerne er symbolisert med "peace ballot" og "King and Country"-resolusjonen, bør kompletteres med ytterligere dokumentasjon om de deler av opinionen som ville ruste opp. Churchill har nok blitt fremstilt av seg selv og andre som "a voice in the wilderness" i 1930-årene. Han var nok ikke er ute i villmarken.

forlanger en opprustning av de britiske flystyrkene.[362] Storbritannia ville ikke godta å ha et flyvåpen som var underlegent noe annet europeisk lands flyvåpen.

Men når dr. Peter Bell skriver at

> ”It was unlikely, in this atmosphere, that any rearmament would favour the Army, universally unpopular because of the vibrant memories of trench warfare, or the Navy, which, as Foreign Secretary Sir John Simon was to remark in 1934, had 'lost its hold on public imagination’”,

så er dette en feilslutning. [363] Vektleggingen av Tyskland som den største trusselen, betød også at det var *luftangrep* fra Tyskland som var trusselen. Vektleggingen av fly fremfor soldater eller krigsskip var uttrykk for en strategi hvor hensikten var å avskrekke Tyskland.

> ”The Army and Navy do not want (bombers). Only the Air Ministry wants to retain these weapons for use against towns, a method of warfare which is revolting and un-English”,

som en marinetalsmann utrykte det.[364] I følge ekspertisen på området, og den fantes bare innen RAF, så var den eneste måten å hindre slike luftangrep å ha tilstrekkelig mange bombefly selv. Luftangrep kunne hverken hindres eller møtes med hærstyrker eller med nye slagskip. Ondt skulle ondt fordrive, fly måtte møtes med fly. Den som bombet måtte vite at han selv ville bli bombet, ”un-English” eller ikke. Luftforsvaret ble prioritert, ikke på grunn av hærens vedvarende upopularitet eller på grunn av marinens svekkede popularitet. Luftforsvaret ble prioritert på grunn av hva man trodde var trusselens natur. Den retningen britisk opprustning tok i 1934, var definert av trusselen slik den ble oppfattet. Og etter Baldwins uttalelse var det også klart at det var andre lands flyvåpen, - dvs. det tyske - som bestemte ikke bare opprustningens retning, mens også dens dimensjoner.

Hvordan så trusselen fra Tyskland ut etter at Hitler kom til makten. Hadde den noen substans, eller lå det hele i luften så å si?

Nå gav neppe ”the completely crude and unbalanced administration of Herr Hitler”, som utenriksdepartementet ikke særlig diplomatisk formulerte det, noen særlig grunn til tillit generelt.[365] Det er imidlertid åpenbart at det også

---

[362] PRO Air 8/155, Memorandum by the Secretary of State for Air. Pledges as regards parity with the German Air Force.
[363] ibid: 6.
[364] Uri Bialer 1980: 24.
[365] Cab 4/22, Committee of Imperial Defence , Paper 1112-B, datert June 30, 1933,

fantes klare indikasjoner på at Tyskland var i ferd med å anskaffe våpen, man hadde klare indikasjoner på at Tyskland var i ferd med å ruste opp. Nazistene og Hitler la jo heller ingen skjul på dette. Denne informasjonen tilfløt den britiske regjeringen fra flere forskjellige kanaler. I sin bok om britisk etterretning i perioden før krigen, viser Wesley K. Wark hvordan britisk etterretning var fragmentert ved at innsamlingen av data om Tyskland ble gjennomført av flere forskjellige organer som bare i liten grad samarbeidet.[366] Hærministeriet, the War Office, samlet inn data om den tyske hæren, den tyske marinen var en sak for Admirality og Air Ministry forsøkte å følge med oppbyggingen av Luftwaffe. F. H. Hinsley peker i den offisielle fremstillingen av britisk etterretning i krigsårene på det samme, og mener at det fra et grenperspektiv var uaktuelt å gi opp kontroll over evaluering av informasjon som kunne ha betydning for vedkommende våpengren.[367]

I tillegg til våpengrenenes etterretningsavdelinger var det i 1931 opprettet et Industrial Intelligence Centre (heretter IIC).[368] Dette kontoret skulle komplementere den tradisjonelle militære tilnærmingen til en vurdering av andre lands styrker. Kontorets funksjon var basert på en forståelse av sammenhengen mellom militær styrke og økonomisk evne i industrialiserte nasjoner. Wark hevder at opprettelsen av et slikt organ demonstrerer den sentrale rollen den økonomiske blokaden spilte i britisk strategisk tenkning.[369] Dette er nok en noe enkel oppfattelse. Man kan spørre hvordan man da skal tolke at ikke britene alt hadde et slikt kontor med utgangspunkt i første verdenskrig. Man kan vel likegodt hevde at det at det ikke fantes et slikt kontor allerede i britenes forsvarsetablissement, viser hvor lite man var opptatt av andre lands økonomi og produksjonsevne.

Kontoret skulle studere ”foreign industrial preparations” for våpenproduksjon. Ved å forsøke å skaffe seg oversikt over de enkelte lands forbruk av viktige råvarer i våpenproduksjonen, ville IIC kunne anslå faktisk våpenproduksjon. Men denne typen analyser var vanskelige, ikke minst for flyproduksjon som sammenlignet med marineopprustning eller utbygging av mekaniserte hærstyrker, ikke konsumerte særlig mye råvarer. Istedet konsentrerte kontoret seg om å følge utbyggingen av tyske flyfabrikker og beregne ut ifra antallet mennesker som var ansatt ved disse anleggene, hvor mange fly og hvor mange flymotorer disse kunne produsere pr. tidsenhet. Vanskene ble ikke mindre av at IIC var knapt

---

Annexure 1, Memoranda from Foreign Office: 5.

[366] Wesley K. Wark 1985.

[367] F. H. Hinsley, *British Intelligence in the Second World War* vol. I, Her Majesty’s Stationery Office, London 1979: 31.

[368] I utgangspunktet var kontoret et underkontor til Secret Intelligence Service og kontorets budsjett gikk derfor under finansdepartementets "Secret vote". I 1935 ble IIS overført til handelsdepartementet og ble dermed også bedre integrert i det britiske planleggingsbyråkratiet.

[369] sley K. Wark 1985: 159-60.

befolket. Ved dannelsen 1931 bestod IIC av 4 etterretningsoffiserer, i 1939 hadde tallet øket til 15.[370]

I den grad de forskjellige etterretningsorganers vurderinger av Tyskland ble koordinert slik at de kunne utgjøre et samlet bilde av hva som var i ferd med å utvikle seg, så ble dette gjort i Chiefs of Staff Committee. Denne komiteen som bestod av de enkelte våpengreners militære sjefer, var regjeringens sentrale militære rådgivningsorgan.[371] Det er vanskelig å se at denne komiteen i praksis påtok seg denne rollen. En koordinering av slikt etterretningsmateriale vil jo også si å legge grunnlaget for strategiske prioriteringer, og derved også prioritere de enkelte våpengreners opprustning. Det er liten grunn til å anta annet enn at sjefene for de enkelte våpengrenene i en slik situasjon ville føle seg beføyet til å mele sin egen våpengrens kake. Det er like liten grunn til å anta at COS ikke innså dette og at de forsøkte å unngå mulighetene for en slik lammende intern strid. Dette kunne de gjøre ved å forsøke å komme frem til et omforenet etterretningsbilde, dvs. de kunne beskrive trusselen i så generelle former at ingen kunne være uenig.[372] Men at COS valgte ikke å prioritere, betød jo ikke at ikke prioriteringene måtte gjøres. Det betød at prioriteringene ble gjort på nivået over de militære sjefene, dvs. av politikerne og deres departementale rådgivere.

Politisk etterretning var naturlig nok et anliggende for utenriksdepartementet som kontrollerte informasjonen fra ambassadene og konsulatene. Denne informasjonen ble ikke integrert med den økonomiske og militære informasjonen. Foreign Office næret betydelig skepsis til den militære etterretning, særlig var man skeptisk til de militære organenes evne til å bedømme den videre opprustningstakt i Tyskland. Hensikten med etterretning er jo ikke først og fremst å beskrive tingenes tilstand, det er ikke så interessant å si hvor mange fly en potensiell fiende har i dag som hvor mange fly han kan komme til å ha i morgen. Og hva Tyskland angikk var i hvert fall ikke tingenes tilstand det samme som tingenes stillstand. Men evnen til å forutsi baserer seg på fantasi og kreativitet i tillegg til kunnskap. Departementsråden i Foreign Office, Vansittart, gjorde ingenting for å skjule sin skepsis,

> ”In any case prophesy is largely a matter of imagination. I do not think the service departments have enough. On the other

[370] Hinsley 1979: 33.
[371] Mye av arbeidet ble overlatt til en underkomite, JPS -Joint Planning Sub-Committee.
[372] Brian Bond 1980: 210-212, diskuterer dette og sier at "the Services' greatest handicap was probably their internal disagreement about the likely aims of German strategy." Denne uenigheten kom imidlertid ikke opp til overflaten noe som igjen fikk den følgen at deres strategiske doktrine var "vague and ded".

> hand they might say we have too much. The answer is perhaps that we know the Germans better."[373]

Om vi tolker Vansittart vennlig, så peker han her nettopp på mangelen på helhet i etterretningsbildet.[374] Foreign Office sin kunnskap om det tyske politiske systemet, ble ikke kombinert med hva de militære departementene visste om den tyske opprustningen. Dette betød at den britiske regjeringen ikke satt med et entydig bilde av hva som var i ferd med å skje.

Wesley K. Wark har pekt på at bildet også gav stort rom for tolkninger. Dette skyldes særlig, mener Wark, at ettersom Tyskland i 1933-34 ikke hadde noen styrker av betydning, så var man heller ikke bundet av de eksisterende styrkestrukturer og treningsmønster. "The trouble was that the conditions of German powerlessness in 1933-34 produced almost no guide to the future".[375] Ettersom de tyske styrkestrukturene ikke gav noen anvisninger på hvordan Tyskland ville ruste opp, måtte de enkelte institusjoner legge vekt på de indikasjoner de selv anså for viktige. Motpolene i dette bildet kom til å bli dannet av Air Ministry og Foreign Office. Foreign Office ved Vansittart, gikk sogar så langt at de utviklet sitt eget nettverk også når det gjaldt å skaffe rede på hvor stor tysk flyproduksjon var og hvor stor den ville være i tiden som kom. Foreign Office's langsiktige spådommer om størrelsen på trusselen kom til å avvike betydelig fra Air Ministry's analyser. Foreign Office demonstrerte nagende uro både for tyske ambisjoner og tysk vilje til å løse problemene med makt allerede fra 1933.

> "It is idle to suppose that these unleashed energies will find a sufficient outlet in Jew-baiting, book-burning and keeping Liberals behind barbed wire"[376]

Det nye energiske Nazi-Tyskland ville ikke slå seg til ro med å undertrykke den innenlandske opposisjon, mente Foreign Office.

---

[373] PRO FO 371 / 17695, Håndskrevet notat av Vansittart, uten dato, året er 1934.

[374] Sir Robert Vansittart hadde en meget giftig penn. Han var utvilsomt av de som tidligst og klarest advarte mot det nye Tyskland. Vansittart skrev ikke godt ustraffet, hans form var så syrlig at den nok skaffet ham fiender hvor han hadde behøvd venner om hans advarsler skulle få gjennomslag. I sine memoarer beskriver han selv hvordan hans rykte som alarmist førte til at han bare i begrenset grad ble hørt av de ledende politikere.
Henrik Groth skrev en gang om seg selv at "Jeg har alltid vært mer interessert i få rett enn i å oppnå noe", det samme kan med en viss rett sies om Vansittart. I 1938 ble han av Chamberlain sparket oppover til "Chief Diplomatic Adviser to the Government." "This preserved Sir Robert's pension rights during the last two year of his service career, but ensured that he had no influence." Sitert fra L. C. B. Seaman, *Post-Victorian Britain 1902-1951,* Routledge, London 1966: 286. Se også "It is possible to lose old friends while making no new ones" Minute by Sir R. Vansittart, gjengitt i Peter Bell 1996: 191, Appendix V.
Lord Vansittart, *The Mist Procession,* Hutchinson, London 1958.
Lord Vansittart, *Mitt Livs Lærdomme*, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1946

[375] Wesley K. Wark 1985: 18-19.

[376] Cab 4/22, Committee of Imperial Defence, dok 1112-B , Annexure 1: 7, datert Juni 1933.

I Air Ministry så man an utviklingen med betydelig større ro. Selv om Tyskland skulle kunne produsere mange fly fort, ville ikke dette føre til et flyvåpen på mange år. Trening og organisering av en slik styrke ville ta tid, og denne prosessen kunne knapt forseres. Da Defence Requirement Committee la frem sin innstilling i februar 1934, trodde ikke den militære ledelsen i RAF at Luftwaffe kunne utgjøre noen trussel så tidlig som i 1939. Enda i mai beholdt ledelsen i RAF en betydelig grad av sinnsro overfor ryktene om tysk opprustning.

> ”I do not see any reason to suppose that a German Air Force in 5 years time will be more formidable, aircraft for aircraft, than the French were in 1923.”[377]

Da nye data om tysk opprustning av flyvåpenet fremskaffet av fransk etterretning ble lagt frem i London i mai 1934, mente fransk etterretning at tyskerne pr. oktober 1935 ville ha omlag 500 krigsfly.[378] Denne styrken skulle utgjøre den første luftdivisjonen. Tallene var høyere enn forventet og signaliserte for så vidt en raskere utbygging enn Air Ministry hadde forventet. Allikevel valgte man å tolke tallene inn i et mønster som viste at RAFs antakelser ikke var feilaktige. Nyhetene ble tolket slik at sinnsroen i Air Ministry kunne beholdes. I Air Ministry forventet man at Luftwaffe etterhvert ville bli utbygget til tre eller fire slike luftdivisjoner.[379] Det var ikke angitt noe tidspunkt for når en slik utbygging ville være fullført. Men ledelsen i Air Ministry mente at dette neppe kunne la seg gjennomføre før omlag 1945, eller tidligst i 1942. Og de lot seg ikke forstyrre av nye tall. "A nation so admittedly thorough as Germany will not be content with a mere windowdressing collection of aircraft and pilots".[380]

Vansittart var dypt uenig; ”I have lost all faith in the Air Ministry Estimates and consider them dangerous - both at home and abroad.”[381] Mye kan tyde på at Air Ministrys bedømmelse av tysk opprustning på dette tidspunktet tok utgangspunkt i hvordan RAF hadde gått frem i sin langsomme oppbygging. Ledelsen i RAF mente ganske enkelt at ”It was impossible to improvise an air force on short notice.”[382] Bedømmelsen speilte RAF mer enn den speilte Luftwaffe. For sin egen del ønsket RAF en ekspansjon ”on a fairly comfortable and reasonable basis.”[383] Det var imidlertid ikke gitt at

---

[377] PRO Air 8/169, Vedlegg til Note by the Seecretary of State for Air, 29th May, 1934. Vedlegget er signert E. L. E Det kan neppe være andre enn Edward Ellington, Chief of Air Staff.
[378] PRO FO 371/C, 7088/20/18, brev fra ambassaden i Paris, datert 24/10 1934.
[379] PRO Air 8/169, D.C.(M) (32) 115, Note by the Secretary of State for Air, datert 29/5-34.
[380] PRO Air 9/69, DCAS Memo, datert 5 July 1934.
[381] Wesley K. Wark 1985: 39.
[382] PRO Air 8/169, Lord Londonderry i Minutes of a Meeting held at 10 Downing Street on Tuesday May 15th, 1934.
[383] .

dette var en fornuftig oppfattelse av hva som foregikk i den tyske søsterorganisasjonen.

Utganspunktet for Foreign Office sin tolkning av informasjon om Tyskland var basert på hva man i FO antok var tyske ambisjoner. Dette utgangspunktet ble presentert av Vansittart i et lengre memorandum allerede i april. Der argumenterte departementsråden med at erfaringene viste at så snart Tyskland hadde fått en ledende posisjon på kontinentet, så ville denne bli brukt "to threaten the independence of her neighbours and ultimately our own existence."[384]

Det var bare et spørsmål om tid, skrev Vansittart, før Tyskland brøt Versaillestraktatens pålegg i Rhinland. Memel kunne godt bli utgangspunktet for aggresjon rettet østover, for Hitler-Tyskland hadde også synspunkter på hva som burde skje med Østerrike, Tsjekkoslovakia og Polen. Den polsk-tyske ikke-angrepspakt betød ikke at Tyskland hadde gitt opp å få kontroll over den polske korridor. Nazistiske uttalelser tydet på at avtalen bare var å anse som uttrykk for et pusterom, et pusterom som ville bli brukt til å ruste opp.[385] Vansittart var bitende i synet på RAF. Den styrken RAF ønsket seg, ville ikke ha noen avskrekkende effekt i det hele tatt.

> "We thus come to the deterrent; and here I venture to put the point briefly. The execution by 1940 of an air programme approved in 1923 is no deterrent. Such a measure would probably be treated in Europe as the mountain's mouse. Events in Germany are already leaving it behind, for the situation has changed since the report of the Defence Requirements Committee was signed; and it will change still more rapidly."[386]

RAF var ikke, etter Vansittarts mening, istand til å bedømme de politiske effekter opprustningen eller mangelen på opprustning kunne komme til å få. Hva vi videre ser her, er betydelige forskjeller i synet på Tyskland. Hvor Vansittart i den ene enden av skalaen så et revansjistisk Tyskland som rustet opp så fort som mulig, så Air Ministry et Tyskland som ville bygge opp sine væpnede styrker metodisk og i dybden. Air Ministry forventet at deres tyske motpart ville legge minst like stor vekt på trening og organisasjonskonsolidering som på våpen.[387] Air Ministry, ved Chief of

---

[384] Peter Bell 1996: 80.
[385] ibid: 80.
[386] PRO Air 8/169, Minute by Sir R. Vansittart, June 2nd, 1934.
[387] Den britiske historikeren David Edgerton mener så vidt jeg kan forstå ham, at flyvåpenets forkjempere i Storbritannia ikke så på Tyskland med særlig uro, snarere så de på Tyskland og tysk ideologi med sympati. I sin bok *England and the Aeroplane,* Macmillan, London 1991: 47-49, skriver han om "The connection between fascist politics and aviation in the interwar years." Det var ikke umulig, hevder on, å se for seg at opprustningen kunne være rettet mot andre enn bare Tyskland. En av grunnene

Staff Ellington på den ene siden, og Foreign Office ved departementsråd Vansittart på den andre, dannet ytterpunktene på en linje. Alarmismen stod mot en beroligende skynde-seg-ytterst-langsomt-holdning. Men årsakene til uenigheten om utbyggingstakten av RAF, var ikke bare å finne i en forskjellig vurdering av hvor hurtig Tyskland ville bygge ut. Den lå også i en forskjellig vurdering av hva det nye flyvåpenet skulle brukes til. Diplomaten ville ha et sterkt flyvåpen øyeblikkelig i forhandlingene med Tyskland. Politiske forhandlinger skulle føres ut fra militær styrke. RAF ville ha et flyvåpen til å slåss med, men det skulle man ikke gjøre for om mange år.

---

til Churchills ensomhet i perioden fra 1934 og flere år fremover, er ifølge Edgerton at han *både* var Tyskfiendtlig og pro flyvåpen. "The politics associated with rearmament were thus much more complex than usually portrayed." Når Edgerton peker på det tilsynelatende paradoksale i at "The Government was rearming and appeasing Hitler and Mussolini at the same time", er han imidlertid på villspor, selv om ovenstående kapittel viser at han er i godt selskap. Den britiske opprustningen var en integrert del av
ent, ikke et tillegg til den.

Kapittel 6

Opprustningsplanene

> ”This Government will see to it that in air power and air strength this country shall no longer be in a position inferior to any country within striking distance of our shores.” [388]

Denne uttalelsen ble avlevert i Underhuset i mars 1934 av de konservatives leder Stanley Baldwin. Den kan i sin ambisiøse enkelhet stå som en hjørnesten for britisk opprustning i luften. Den britiske marinen hadde i mellomkrigstiden måttet oppgi sin ”two standard” ambisjon om å ha marinestyrker som var like sterke som de to "neste" landenes flåter tilsammen. Nå erklærte regjeringen at flyvåpenet skulle ha en "one standard" ambisjon, RAF skulle ikke være underlegent noe annet lands flyvåpen.

Hensikten med dette kapittlet er å drøfte hvordan RAF omsatte den politiske ambisjonen om å ruste opp, til konkrete opprustningsplaner. Opprustningstakten ble bestemt av stadige oppjusteringer av Luftwaffes størrelse. Den ene opprustningsplanen avløste den andre i raskt tempo. RAF fikk derfor ikke den langsomme, godt strukturerte oppbyggingen de ønsket. Listen over planer som ble fremlagt uten fullt ut å bli gjennomført er lang og dokumenterer opprustningens noe kaotiske preg. Dette kapittelet viser at Air Ministry forsøkte å få kontroll med opprustningen gjennom å bygge større fly heller enn mange fly.

Baldwins uttalelse gav rom for tolkninger. Hvordan skulle luftmilitær styrke sammenlignes? En kvalitativ sammenligning mellom to flyvåpen må foruten antallet fly, også ta med slike problematiske størrelser som kvaliteten på materiellet og enda vanskeligere, kvaliteten på mannskapet og graden av organisering.[389]

En kvantitativ sammenligning hvor det ble fokusert på antallet fly, er mye enklere. Men en slik tilnærming gir bare mening om man kan anta at kvaliteten på materiellet og på mannskaper er omtrent like.

---

[388] PRO Air 8/155, uttalelsen her gjengitt i en oversikt over Pledges as Regards Parity with German Air Force. Memorandum by Secretary of State for Air, datert 22nd January, 1937.

[389] Sammenligning av militær styrke har avstedkommet en omfattende litteratur av varierende kvalitet. En formel for en organisasjons kampkraft er at den er produktet av materiellets ytelse, tilgjengelighet, mannskapets kvalitet og graden av organisering. Se for eksempel Trevor N. Dupuy, *The Evolution of ns and Warfare,* Da Capo, New York 1984.

RAF disponerte i 1934 langt flere fly enn hva Tyskland gjorde. Luftwaffe ble ikke offisielt erklært som egen våpengren før i 1935, men de britiske myndighetene var vel kjent med at forberedelsene for å danne et tysk flyvåpen var godt i gang i 1934. Som vist i foregående kapittel, så tok man i Air Ministry denne utviklingen med ro. Et tysk flyvåpen kunne ikke være klart til krig før tidligst i 1942, man hadde derfor tid til å ruste opp.

Tilhengerne av en raskere opprustningstakt enn RAF ønsket, argumenterte med at det tyske antallet fly snart ville gå forbi det britiske. I 1935 la franske myndigheter frem tall som tilsa at Luftwaffe ville gå forbi RAF i antall fly allerede i 1937. Dette var foruroligende beregninger. Vansittart i Foreign Office slo etter dette fast at han for sin del ikke hadde noen tiltro til RAFs prognoser. Effekten av slike uttalelser var selvsagt å underminere RAFs troverdighet.

I Underhuset fokuserte en godt informert kritiker av den langsomme opprustningstakten, Winston Churchill, også på antallet tyske fly. Høsten 1934 hevdet han at i løpet av et års tid ville det tyske flyvåpenet være like sterkt som det britiske. Fra da av ville det tyske flyvåpenet være sterkere enn det britiske og det ville siden knapt være mulig å ta igjen dette forspranget.[390] Han ble straks motlagt av Baldwin som mente at Chruchill ganske enkelt tok feil. Antallet tyske fly var totaltall, hevdet han, mens det tallet på britiske fly Churchill brukte, var tallet på første-linje fly.[391] Men derved var også målestokken lagt. Det var antallet fly i "første linje", dvs. i de operative skvadronene, som var det kritiske. Churchill og Baldwin var uenige om dette antallet, men de var enige om målestokken. De var også enige om målet med den britiske opprustningen, for som Baldwin nok en gang gjentok;

> "All that I would say is this, that His Majesty's Government are determined in no conditions to accept any position of inferiority with regard to what air force may be raised in Germany in the future."[392]

Baldwin hadde fått sine tall fra regjeringens egen komite "The German Rearmament Committee", og mente at Churchill hadde for høye tall på tyske fly i utgangspunktet, og at han overdrev i sine anslag over den fremtidige tyske opprustningstakten. Dette siste, sier N. H. Gibbs i den offisielle britiske verdenskrigshistorien, var en "unfortunate" antakelse. Baldwin hadde tall som tilsa at Tyskland ville ha opptil 200 flere fly enn

---

[390] Winston S. Churchill, *Den Annen Verdenskrig*, første bind, J. W. Cappelens Forlag, Oslo 1948: 106-108.
[391] ibid: 107.
[392] N. H. Gibbs, *History of the Second World War. Grand Strategy,* vol I, Her Majesty's Stationery Office, 1976: 139.

Storbritannia høsten 1936.[393] Men RAF gav også en kvalitativ vurdering. Det var en lang vei å gå fra et antall fly var levert fra fabrikk til de var bemannet og organisert slik at de utgjorde en kampklar avdeling. Og før styrkene stod ferdig organisert som kampklare avdelinger, var antallet fly ikke særlig interessant. Det tok tid å trene flygere slik at de nådde et tilstrekkelig høyt nivå. Trening av mannskap krevde mer tid enn det gjorde å bygge fly. Fly uten hva vi kan kalle en solid militær infrastruktur, var hva man i RAF-jargonen kalte for "window-dressing", en utstillingsstyrke man ikke kunne bruke i en krig. En raskt oppbygd tysk flystyrke ville bli nettopp en slik "window-dressing force", det ville bli en styrke Tyskland ikke kunne bruke i en krig. Dette synet kunne muligens berolige regjeringen. Men dette forsøket på å gjennomføre en kvalitativ styrkevurdering som skulle ligge til grunn for fremtidig opprustningstakt, forsvant raskt i støyen som oppstod ettersom anslagene over det tyske antallet fly stadig økte. Denne politiske diskusjonen er godt dekket i den eksisterende litteraturen.[394]

Etter Baldwins uttalelser var det klart at størrelsen på det britiske flyvåpenet ville bli bestemt av størrelsen på det tyske flyvåpenet. Det var Luftwaffe som var dimensjonerende for RAF. Den britiske ekspansjonen ble derfor en jakt på et stadig økende antall tyske fly.

Forskjellen mellom RAFs måte å se tingene på og den politiske måten, var imidlertid ikke bare en forskjell mellom en kvantitaiv og kvalitativ målestokk. På nivået under avslører dette, som drøftet i foregående kapittel, to forskjellige oppfatninger av hva en flystyrke skulle brukes til.

Politikerne ville ha mange fly for å avskrekke Tyskland. RAF ville bygge færre fly inn i en organisasjon som kunne brukes dersom krigen kom. Denne grunnleggende uenigheten i synet på hva en flystyrke skulle kunne brukes til, later ikke til å bli avklart, i hvertfall ikke i opprustningens første år fra 1934 til 1937.

Plan A som RAF la frem for regjeringens ad. hoc. komite sommeren 1934, ville føre til at flyvåpenet på slutten av 1939 ville disponere 75 skvadroner. I tråd med de politiske signalene om mange skvadroner uten reserver, heller enn få med krigsreserver, var de nye skvadronene ikke oppsatt med reserver. Disse skulle komme i årene fra 1939 til 1942, som var det tidspunktet Chief of Air Staff mente var det tidligste hvor Tyskland kunne være klar til krig.

---

[393] ibid: 139-40.

[394] F.eks. i N. H. Gibbs 1976, Winston Churchill 1948, og i Malcolm Smith, *British Air Strategy Between the Wars*, Oxford University Press, Oxford 1984. Litteraturen om Chamberlain berører temaet, om enn mindre direkte; Peter Bell, *Chamberlain, Germany and Japan, 1933-4*, Macmillan Press Ltd., London 1996.

Parker, *Chamberlain and Appeasement,* Macmillan Press Ltd., London 1993.

Selv om RAF følte at politikerne ønsket en opprustningstakt som kunne skape ugreie i organisasjonen, er det intet som tyder på at opprustningens struktur på dette tidspunkt, ikke var fullt ut kontrollert av Air Ministry.

Plan A viste at RAF ønsket en styrkestruktur som bestod av 500 bombefly og 336 jagere. Totalt ville RAF etter denne planen pr. 1939 disponere omlag 1250 fly, hvorav 960 ville være basert på de britiske øyer.[395] Ettersom RAF ikke forventet at Luftwaffe kunne være stridsklart før tidligst i 1942, var det nok til å leve med at de nye skvadronene i første omgang ikke ble bygget opp med fulle stridsreserver. Først skulle politikerne få sitt, deretter skulle turen komme til RAF. Slik sett kan Plan A betraktes som et kompromiss.

Plan A innebar en økning av antallet fly basert i Storbritannia med noe over 400 fly over en fireårsperiode fra 547 pr. mars 1934. Når Storbritannia slik demonstrerte både vilje og evne, var det en nærliggende antakelse for det politiske miljøet at Tyskland ville gå med på en avtale om å begrense rustningene. En kapprustning kunne ikke Tyskland tjene på. Analogien med marinekapprustningen her er klar, kapprustningen mellom Storbritannia og Tyskland før første verdenskrig hadde ikke vært til tysk fordel.

I det tyske forslaget til en flåteavtale med Storbritannia trakk Hitler selv frem erfaringene på marinesiden. Han ønsket ikke "et ubegrenset marinekappløp slik det hadde vært tilfelle før krigen. Tyskland så ikke på et slik kapprustning som politisk ønskelig og hadde heller ikke de nødvendige ressurser for en slik kappbygging."[396] Det kan også være at Hitler med flåteavtalen ville understreke at Tyskland ikke var noen konkurrent til Storbritannia.[397]

Men det ble fort klart at Plan A ikke hadde den ønskede virkning på tysk opprustning. Tysk opprustning lot til å gå sin gang uaktet britisk erklært vilje til å bli med på et rustningskappløp. I tillegg ble det fort klart at RAF i betydelig grad hadde undervurdert den tyske utbyggingstakten. Da den britiske utenriksministeren John Simon i mars 1935 dro til Berlin for å møte Hitler, meddelte Føreren ham at det tyske Luftwaffe nå var like sterkt som RAF, og at Tyskland hadde til hensikt å bygge et flyvåpen som i første omgang var like sterkt som det franske, men at hensikten deretter var å skaffe seg en styrke like stor som Sovjetunionens flyvåpen.[398]

---

[395] PRO Air 8/249, Stages of British Rearmament. Forskjellen mellom totaltallet på 1250 og antallet bombefly og jagerfly som til sammen var 836, ble utgjort av skolefly, transportfly samt diverse fly for spesialoppdrag.
[396] N. H. Gibbs 1976: 158.
[397] Jost Dülffer, *Nazi Germany 1933-1945*, Arnold, London 1996: 64-65.
[398] lcolm Smith 1984: 150.

Dette var jo en klar indikasjon på at den strategiske forutsetning for en forsiktig britisk opprustning, ikke var tilstede. Plan A hadde tydeligvis ingenlunde fått Hitler til å innse at en opprustning i luften ikke kunne lønne seg. Plan A hadde ikke avskrekket opprustningen. Hitlers meddelelse til Simon skapte furore i Storbritannia.[399] Dersom det var riktig at Luftwaffe var like sterkt som RAF, så betød det at Air Ministry grovt hadde undervurdert tysk opprustningstakt. Men det betød også at politikerne like grovt hadde overvurdert den politiske effekten som Plan A ville ha i Tyskland. Britisk opprustning hadde tilsynelatende ingen som helst effekt på de tyske planene.

Air Ministry hevdet at de tyske tallene ikke stemte. Informasjonen fra Hitler var "highly misleading". I mai hevdet Ellington at "I have no doubt that in March when the Hitler conversations took place the German Air Force had practically no first line strength as defined by us."[400] Her la man i Air Ministry inn en kvalitativ militær vurdering av Tysklands nye flyvåpen. Militært bedømt var derfor Hitlers uttalelser feilaktige. Men Hitlers avsløring måtte bedømmes politisk, ikke militært.

Air Staff aksepterte at tallene isolert sett slik de var blitt fremsatt av Hitler, kunne stemme. Dette betød at den tyske opprustningstakten var raskere enn tidligere antatt og at Tyskland muligens, mente man i Air Ministry, kunne tenkes å ha opptil 1512 kampfly klare våren 1937.[401] Som et svar på den økte tyske opprustningstakten foreslo Air Ministry å øke antallet fly på britisk side slik at man ville nå vel 1330 fly ved utgangen av mars 1939. Riktignok var dette var to år etter ferdigstillelsen av det tyske programmet,

> "but the Air Staff had formed the opinion that it would be impossible for Germany to produce an Air Force equipped or suitably trained for war by 1937 and that two further years would be needed for consolidation."[402]

Det var med andre ord til å leve med, mente man i Air Ministry, at Luftwaffe i et par års tid var sterkere enn RAF. Dette nyopprustede Luftwaffe var allikevel ikke brukbart. Med denne kvalitative begrunnelsen forsøkte RAFs ledelse på ny å unngå et flybyggingskappløp med Tyskland. I Air Ministry oppfattet man ikke det som skjedde i Tyskland som noen trussel, i hvert fall ikke på kort sikt. En akselerert opprustning var derfor unødvendig og ville føre med seg organisatorisk ubehag og teknologiske vansker.

---

[399] PRO Air 8/186, Churchills memorandum to PM, April 29th, 1935.
[400] PRO Air 8/186, Skrivelse fra Chief of Air Staff til Secretary of State, datert May 28th.
[401] PRO Air 8/249, "Stages of British Rearmament".
[402] : 5.

Air Ministrys forsøk på å unngå raskere opprustning var dømt til å mislykkes. For regjeringen var det ikke akseptabelt at Storbritannia på noe tidspunkt disponerte et lavere antall fly enn hva Tyskland gjorde. Vansittart i utenriksdepartementet lot pressen få tilgang til tall departementet satt inne med fra informanter i Tyskland. Disse tallene svekket ikke Hitlers troverdighet, snarere tvert i mot.[403]

Air Ministrys troverdighet var derimot svekket. Vansittart hevdet i et memorandum at forutsetningene Air Ministry bygget på i sitt nye forslag ikke var tilstede. Dersom Tyskland våren 1937 hadde langt flere fly enn Storbritannia, så kunne man ikke anta at Tyskland deretter ville sitte rolig og se på at Storbritannia innhentet forspranget.

> ”Once allow the Germans over a period of years to grow used to a lead in the air and they will hang on to it, as we did to our naval lead. To reckon otherwise is to gamble without justification on a change of human nature in general and the German character in particular.” [404]

Dersom man lot Tyskland ta ledelsen i rustningskappløpet, ville Tyskland sørge for å beholde denne ledelsen. Ledelsen ville ikke være midlertidig.

I parlamentet måtte Baldwin innrømme at hans anslag over tysk opprustningstakt gitt noen få måneder tidligere, hadde vært alt for lave*:*

> ”Where I was wrong was in my estimate of the future. There I was completely wrong. I tell the House so, frankly, because neither I nor my advisers, from whom we could get accurate information, had any idea of the exact rate at which production could be, and actually was speeded up in Germany [...] We were completely misled on that subject [...] the only facts at this moment that I could put before the House, are those which I have from Herr Hitler himself, and until I have reason to doubt them, which I have not at present, I put those figures before the House.”[405]

Dette var en grundig desavuering av RAF. Det er kraftig kost når et ledende regjeringsmedlem sier at man ble totalt villedet. Selv om Baldwin i

---

[403] Lord Vansittart, *The Mist Procession,* Hutchinson & Co., London 1958: 499.
I følge Wesley K. Wark, *The Ultimate Enemy,* I. B. Taurus & Co Ltd, London 1985: 52-53, var denne kilden en britisk forretningsmann som bodde i Tyskland. M. C. Christie var tidligere militærattache i Berlin og hadde gode kontakter både med Göring og Milch. En fyldig kommentar til dette etterretningsnettet er også å finne i M. Roi, *Alternatives to Appeasement*, Praeger, London 1997: 15-16. F. H. Hinsley, *British Intelligence in the Second World War*, vol one, Her Majesty’s Stationery Office, London 1979: 47-48, beskriver også dette forholdet og hevder at Vansittart drev ”what was virtually a private intelligence service.”

[404] PRO Air 8/196, Momorandum skrevet av Vansittart, udatert.

[405] as and Barnes, *Baldwin,* Weidenfeld and Nicolson, London 1969: 818-819.

samme talen understreket at ansvaret for dette ikke var en enkelt statsråds, men hele regjeringens, så kom ikke Air Ministry under ledelse av Lord Londonderry, styrket ut av denne debatten. For det første viste anslagene Air Ministry hadde levert over tysk opprustningstakt seg å være alt for lave, for det andre ble de tiltakene de foreslo som svar på de nye tyske tallene, ikke ansett som tilstrekkelige av den øvrige regjeringen.

Både utenriksminister Simon og finansminister Chamberlain mente i regjeringens Ministerial Committee on Disarmament at det ikke var tilfredsstillende å oppnå lik styrke med Tyskland før om fire år. Forutsetningen om at Storbritannia ikke på noe tidspunkt skulle være svakere enn Tyskland, lå fast. Allerede i slutten av april satte regjeringen ned en ad. hoc. komite "The Sub-Committee on Air Parity" under ledelse av Cunliffe-Lister. Denne komiteen skulle gi en vurdering av situasjonen slik den artet seg etter Hitlers utspill overfor den britiske utenriksministeren.

Komiteen arbeidet hurtig. Den 16. mai la komiteen frem sin rapport nr. 2. Den begynte med å slå fast at "parity" betød likhet i antall fly. Her var det den politiske effekten av kvantiteten som gjaldt. Kvalitative begreper omkring treningsnivå og organisering skulle ikke med i vurderingen. Skulle Storbritannia hindre Tyskland i å ha 50% flere fly enn RAF i 1937, måtte en rekke tiltak gjennomføres. Ikke bare måtte det bygges flere fly, rekrutteringen til RAF måtte økes og offiserskorpset måtte utvides ved en rekke korttidsengasjementer.

På materiellsiden stilte den akselererende ekspansjonstakten RAF overfor en rekke problemer. Årene 1935-1936 var en teknologisk brytningstid, nye flytyper med drastisk forbedrede ytelser var i ferd med å bli konstruert. Men det ville ennå ta tid før slike fly kunne settes i storskalaproduksjon.[406] Ville man ha fly øyeblikkelig, måtte man nøye seg med fly som var i ferd med å bli foreldede mens de ennå var under bygging. Så langt som mulig er det klart at RAF ønsket å bygge ut langsomt "as long as considered safe so as to get more up-to-date-aircraft."[407] Det viste seg også temmelig raskt at dersom industrien skulle makte å levere fly i det antall som ble krevd innen de tidsrammer Tyskland med sin raske ekspansjon fastsatte, så krevde dette nye produksjonsmåter. Britisk flyproduksjon hadde alltid hatt mye håndverkspreg over seg. Trerammene i skrog og vinger ble tilpasset fly for fly av fagarbeidere. Nå måtte man gå over til serieproduksjon. Arbeidsstyrken måtte også "utvannes", dvs. man måtte ta i bruk ufaglært arbeidskraft i langt større skala enn tidligere. Det viste seg også å være

[406] Flere monoplan jagerfly fløy i 1935-36; f. eks. både Hawker Hurricane og Spitfire på britisk side og Me 109 på tysk side. I USA fløy den første utgaven av det bombeflyet som skulle bli kjent som B-17, eller Flying Fortress, sommeren 1935.

[407] O Air 6/28, Chief of Air Staff på "64th Progess meeting" 5/1- 1937.

vanskelig å anslå produksjonskapasiteten i de enkelte fabrikkanlegg. Var antall ansatte en bra målestokk, eller burde man legge produksjonsareal til grunn for beregningene?[408]

> ”There was no yardstick of previous experience by which production could be measured, and neither the Air Ministry nor the firms themselves had any idea how long the preparatory stages to quantity production took. The optimistic figures quoted by the firms were pure guesswork and the Air Ministry knew no better." [409]

Her er det overgang til serieproduksjon som planlegges. Hvor fort denne overgangen kunne gjennomføres, var det ingen som visste. Overslag må i utgangspunktet være basert på erfaring. Denne erfaringen fantes ikke. Derfor var også mulighetene for feilaktige anslag åpenbart tilstede. Det var mange av disse vanskene man i RAF håpet å unngå ved å skynde seg langsomt.

Air Ministry ble overkjørt. Allerede i mai, om lag to måneders tid etter at Hitler hadde fortalt utenriksminister John Simon at Luftwaffe var like sterk som RAF, ble regjeringens forslag til mottiltak lagt frem for parlamentet. Forlagene var i tråd med hva Cunliffe-Listers underkomitee hadde foreslått. Pr. april 1937 skulle RAF bestå av 1512 førstelinjefly, like mange som man antok at Tyskland ville ha på dette tidspunktet. Av disse flyene ville 816 fly være bombefly og 420 jagere.[410] Men de bombeflyene som skulle utgjøre ryggraden i denne avskrekkingsstyrken, var typer som Hendon og Heyford, langsomme biplan med begrenset rekkevidde og liten bombelast. Det er når sant skal sies, vanskelig å forstå hvem de kunne tenkes å avskrekke.

Denne opprustningsplanen, *Plan C*, var fra et militært synspunkt en liten katastrofe. De midlene som nå gikk med til å bygge fly som nærmest var avfeldige i det de kom fra fabrikken, kunne ikke siden gå til å bygge andre fly. Men som ministeren i Air Ministry slo fast, denne planen ble ikke gjennomført av militære årsaker, men av rent politiske årsaker. ”The policy now being considered was designed largely as a gesture to check Herr Hitler's continual demands.”[411]

---

[408] Sebastian Ritchie, *Industry and Air Power, The Expansion of British Aircraft Production, 1935-1941*, Frank Cass, London 1997. Boken dekker mye av de industrielle vanskene i detalj. Også Robert Paul Shay, *British Rearmament in the Thirties*, Princeton University Press, Princeton 1977, er nyttig selv om den i større grad fokuserer på de finansielle aspektene av opprustningen.

[409] PRO Avia 46/91, R. Abrahams notater om vanskene med utbyggingen av produksjonen. Abrahams var privatsekretær for sjefen for "supply and organisation" (AMSO) i Air Ministry. Air Force List viser at i 1935 var sjefen for AMSO Air Marshal Sir Cyril Newall. Han overtok som CAS etter Ellington i 1937.

[410] PRO Air 8/249, tabell Comparison of expansion schemes.

[411] O Air 8/196, datert 19/5-35.

Jeg er ikke sikker på at dette er riktig. Den nye styrken hadde knapt potensiale til å gjøre inntrykk på Hitler. Jeg vil snarere tro at en slik styrke var tenkt brukt til innvortes bruk, den kunne berolige den delen av den offentlige opinionen som kritiserte regjeringen. Ekspansjonen skulle vise at regjeringen tok Hitlers tall på alvor. Kanskje kunne Churchills sviende kritikk stilne. Styrken ble heller ikke planlagt med reserver av en størrelse som tydet på at den var tenkt benyttet i strid.

Den britiske opprustningen i 1935-36 har vært kritisert som for lite og for sent.[412] På flysiden er det nok mulig å diskutere berettigelsen av en slik kritikk. Den opprustningen man med brask og bram forsøkte å gjennomføre i og med Plan C, var militært bortkastet, det var man klar over allerede dengang. De fly man kunne få ut fra fabrikkene hurtig nok til at de kunne tenkes å ha noen politisk effekt, var knapt brukbare som kampfly. Sett i fra etterpåklokskapens trygge ståsted, er det heller ingen ting som tyder på at hverken den erklærte intensjonen om å bygge mange fly, eller selve opprustningen hadde noen som helst dempende innvirkning på Hitlers aktivitetsnivå. Opprustningen under Plan C var derfor både militært og politisk bortkastet. På den annen side er det ikke enkelt å peke på hva som skulle vært gjort annerledes. Forutsetningen om at en britisk opprustning ville ha politisk effekt i Hitlers Tyskland, var basert på at man stod overfor en rasjonell tysk ledelse. Dette var den samme forutsetningen som Chamberlains Appeasementpolitikk hvilte på, og så tidlig som 1936, hadde ikke denne forutsetningen mange kritikere.

På den tekniske siden stod RAF overfor et dilemma; de kunne få mange fly av gammel modell raskt, eller de kunne få moderne fly etter hvert som de tekniske problemene ble løst. Hvor RAF ønsket det siste, kunne regjeringen leve med det første. Hvor RAF ønsket fly med *militær evne*, ville man i regjeringskontorene ha fly med *politisk effekt*. I juni 1935 overtok Sir Philip Cunliffe-Lister som minister i Air Ministry etter den desavuerte Lord Londonderry. Derved var mannen bak Plan C også satt til å gjennomføre den.

Regjeringens behov for fly med politisk effekt, var i seg selv ingen trussel mot RAFs handlingsrom. Opprustningens struktur var i prinsippet i hendene på Air Ministry. Det var heller ingen uenighet mellom Air Ministry og den politiske ledelsen om at det var bombefly som behøvdes for å avskrekke. Derfor var det også først og fremst bombefly som ble bygget. Dette var i tråd med Air Ministrys syn på hvordan styrkestrukturen for en luftkrig måtte være. Allikevel var det vanskelig for ledelsen i RAF å

[412] Det er vel Churchill som i sitt monumentale verk om 2. verdenskrig har satt tonen her, svært mange lgt etter.

skaffe de fly de ønsket. Det stod ikke hverken på politisk velvilje eller på penger, det stod på tid.

RAF ønsket å skynde seg langsomt. I hvert fall inntil de nye flymodellene kunne settes i serieproduksjon. Det var klart at de nye monoplanflyene innebar et så betydelig sprang i teknologi at de ville utgjøre en ny generasjon fly som ville gjøre biplan foreldede. Problemet var å få dem i produksjon hurtig nok.

Den vanlige prosessen var for RAF først å invitere en rekke flyprodusenter til å konkurrere om å bygge en ny flymodell basert på RAFs spesifikasjoner. Ut i fra fabrikkenes tegninger og prisoverslag valgte så RAF ut en eller flere typer som skulle bygges som prototype i ett eller to eksemplarer. Når disse var prøvefløyet og deretter grundig testet og eventuelt godkjent av RAF, kunne ordren for et visst antall fly plasseres og produksjon starte.[413] Denne prosessen fra spesifikasjonen ble utarbeidet og til flyet kom i produksjon, tok gjerne fra fire til seks år. Nå forsøkte man i RAF å gjøre denne utviklingssyklusen kortere. Air Ministry satte ned en tung komite for å følge opprustningen og å beholde oversikten. Med i komiteen var både statsråden og den militære sjefen for RAF.[414] Dertil hadde man utnevnt en industriekspert. Der hadde man funnet frem til Lord Weir, en skotsk industrimagnat og tidligere statsråd i Air Ministry og med gode kontakter i det konservative partiet.[415]

Denne komiteen, kjent som ”Secretary of State's Progress meetings”, møttes omtrent en gang i uken for å overvåke utbyggingen av RAF.[416] Drøftelsene mellom statsråden, RAFs militære sjefer og Lord Weir gir et bra innblikk i hvilke problemer man stod overfor og hvordan man forsøkte å løse dem. Allerede sommeren 1935 var denne gruppen opptatt av i hvor stor grad det er nødvendig å bestille gamle flymodeller som ”stop-gap” tiltak i stedet for å vente på nye fly. Særlig var det her Chief of Air Staff som ikke ønsket å bestille flere bombefly av biplantypen. RAFs militære sjef kunne akseptere at han hadde en del slike fly fordi de allikevel ville bli brukt i opplæring. Statsråden kunne bekrefte at det var i tråd med regjeringens ønske at man anskaffet de beste fly som var å få tak i. Om de bare kunne anskaffes raskt nok.

---

[413] Sebastian Ritchie 1997. Flyproduksjonen og tilblivelsen av de enkelte modellene er nøye beskrevet i et hav av bøker. Det finne knapt den flymodell som ikke har sin bok.

[414] Med i denne komiteen er også departementsråden, samt lederne for personellkontoret, forsknings-og utviklingskontoret og for forsyning og organisasjon, alle i Air Ministry.

[415] W. J. Reader, *Architect of Air Power, The Life of the First Viscount Weir,* Collins, London 1968. Keith Middlemas and John Barnes 1969: 816, skriver at ”Weir [...] was always Baldwin’s choice when industrial problems came up”

[416] Møtene har etterlatt en betydelig dokumentmengde. Møtenes dagsordener finnes i Air 6/42, møtereferatene på løpende møtenummer ligger på 6/23 til 6/42, mens de dokumenter som er blitt drøftet kelte møtene, gjerne i form av pro memoria og rapporter, finnes i Air 6/43 til 6/59.

Flere av av de første møtene ble benyttet til en generell diskusjon om utviklingen av jagere og bombefly i tiden fremover. Det viste seg at CAS var mer villig til å akseptere at de jagerne som ble bestilt var biplan enn hva de andre deltakerne i komiteen var.[417] De nye monoplanjagerne ble av Ellington noe nedsettende referert til som "experimental types" og deres ytelser og kampevne kaller han spekulativ.[418] Dersom de jagerfly man bestilte ikke kunne hamle opp med tyske bombefly i luftkamp, så betød dette at tyske fly måtte angripes mens de sto på bakken. Statsråden mente til dette at det ville være "most serious if we had to admit that our fighters were inferior to enemy bombers."[419] Her var det tilsynelatende et rolleskifte som hadde funnet sted. Nå var det statsråden som pekte på det alvorlige i at de flyene han lar bygge ikke er militært på høyden, mens det for CAS var til å leve med, - i hvert fall hva jagerfly angår. Det ser ikke ut til at statråden kan ha brukt mange ukene i departementet før han hadde overtatt RAFs synspunkt om at man bør bestille de nye fly som til dels ennå bare er på tegnebrettet, heller enn de fly man kunne få straks. For CAS del var hans oppfatninger mer kompliserte, det later til at han var ubetinget tilhenger av å få de siste bombefly, mens det ikke var så viktig med de eksperimentelle jagerflyene. Her er det troen på bombeflyet som slår igjennom. På toppen av Air Ministry var ikke jagerfly altfor interessante.[420]

Air Ministry arbeidet i denne perioden vedvarende med å forsøke å korte ned utviklingstiden for nye fly. Kunne man sette igang produksjon uten først å bestille prototyper? Konsekvensene av å svare nei på dette spørsmålet var alvorlige.

> ”Secretary of State said that if we would never place production orders without competitive prototypes, there was very little doubt that we should find that our aircraft in every day service use were never really up-to-date.”[421]

I klartekst så betyr dette at man stod overfor et valg mellom to onder. Valgte man å bestille før prototypene hadde fløyet, tok man en sjanse for så vidt man ikke kunne vite helt sikkert hva man fikk. Men dersom man sikret seg der, og minimaliserte risikoen ved ikke å kjøpe før man hadde sett flyet

---

[417] PRO Air 6/23, 2nd meeting, June 1935
[418] PRO Air 6/23, 5th meeting, 30/7-1935: 7
[419] ibid.
[420] På disse møtene er det Air Member for Research and Development (AMRD) som bringer inn de nye monoplanjagerne som alternativer til biplanene og som informerer om de karakteristikker på ytelsessiden disse flyene synes å ha. Dette kaller sjefen hans for spekulativt. Mye kan også type på at Ellington mener at man ved å satse så mye på såpass radikalt nye fly, løp en for stor risiko. Uenigheten om hvor viktig jagerfly var, og hvilken rolle de skulle spille, varer ved langt inn i krigen i RAF. Se f. eks. John Ray, *The Battle of Britain. New Perspectives,* Arms and Armour Press, London 1994.
[421] O Air 6/23, Minutes of 16th meeting, 21st November,1935.

fly, så ville det ha gått så lang tid fra den opprinnelige spesifikasjonen at når flyene endelig kom til skvadronene i stort antall, så var flyene i ferd med å bli gammeldagse. Den teknologiske utviklingstakten for fly midt på 1930-tallet, passet ikke med RAFs bestillingsrutiner. For en statsråd som hadde overtatt RAFs syn på at flystyrken måtte kunne brukes til å føre krig med, kunne valget derfor ikke være særlig vanskelig, rutinene måtte endres selv om risikoen økte.

Utvelgelsesprosedyren for nye fly var omstendelig. Sebastian Ritchie skriver i sin bok at det kunne ta opp til åtte år å utvikle et nytt bombefly. Av disse 96 månedene kunne de 43 gå med til Air Ministrys undersøkelser, sammenligninger og påfølgende tekniske videreutvikling av flyene.[422] En konsekvens av denne fremgangsmåten, var at valget av fly ofte gav seg selv. Man fant frem til det rette flyet, men som Lord Weir uttrykte det; "It may result in a reliable decision, but the march of progress renders the ultimate selection obsolete."[423] Her kom RAF under press både fra den politiske ledelsen i departementet og fra industrieksperten. Som et resultat av kritikken, ble det besluttet å plassere produksjonsordrer samtidig med at prototyp ble bestilt. Air Ministrys tekniske videreutviklingsperiode ble fjernet i sin helhet.[424] I alt dette ligger det en erkjennelse av at den teknologiske utviklingen var i ferd med å løpe fra RAFs nye fly. Men diskusjonen omkring anskaffelsesprosedyrene og de derpåfølgende justeringene av disse, viser også at RAFs argumentasjon om å planlegge for krig og ikke bare satse på en numerisk like stor styrke som Tyskland, hadde fått gjennomslag. Diskusjonen ble nå også en diskusjon om kvalitet, ikke bare kvantitet.

Men kvantitetsdiskusjonen var selvsagt ikke død. Om ingen andre holdt liv i den, så gjorde Hitler det. Plan C var blitt møtt med protester fra hær- og marinehold. Pengene gikk til RAF uten at det forelå en overordnet strategi. I juni 1935 uttalte DRC, som på ny var blitt konstituert, at det ville være uklokt ikke å være klar til krig i 1939. Deretter begynte DRC arbeidet med en grundigere analyse av hvordan imperiet kunne forsvares.

Den internasjonale situasjonen forverret seg betydelig med det italienske angrepet på Etiopia. RAF planla hvordan væpnet italiensk aggresjon mot britiske interesser kunne møtes. Resultatet av å trekke sammen styrker i Middelhavsområdet var imidlertid at det knapt var noe igjen i Storbritannia. I Mars 1936 rapporterte en komite under Chiefs of Staff at situasjonen var

> "At the present moment our dispositions are directed against the possibility of a war with Italy in the Mediterranean and our

[422]Sebastian Ritchie 1997: 33.
[423] ibid: 33.
[424]PRO Air 6/27, Minutes of 59th meeting, 10th November, 1936, Air 6/28 Minutes of 64th meeting, 5th y, 1937.

> Naval and Air forces at Home are denuded to an extent almost unparallelled in the past. …Our potentialities for counter air offensive action would be limited to a maximum of thrity heavy bomber aircraft."[425]

Dette betød i klartekst at RAF på ingen måte hadde tilstrekkelig styrke for en større krig i to geografisk adskilte områder samtidig. Samtidig viste behovet for hurtige forsterkninger til Middelhavsområdet at RAF hadde behov for fly med lengre rekkevidde. Dette var et argument for å øke størrelsen på flyene.

Den 7. mars 1936 gikk tyske tropper inn i Rhinland. Selv om RAF trakk styrkene tilbake fra Middelhavet, var det ikke mange skvadroner som kunne benyttes mot Tyskland som en reaksjon på nok et brudd med Versaillestraktaten.[426] I mars 1936, ville man i de forkjellige kategorier kunne holde alt fra ingen til seks skvadroner operative over noen tid.[427] Dette betød i klartekst at RAF kunne ikke brukes for å føre krig. "From the point of view of immediate readiness or war to-day the Royal Air Force could produce no offensive or defensive effort whatever."[428]

Men hva kunne man vente? Om en militær organisasjon blir tilført store midler for å ruste opp, så vil kampkraften i første omgang gå ned. De trenede kadrene organisasjonen består av, må settes inn i utdannelsen av de nye soldatene. Stående avdelinger må omgjøres til utdanningsavdelinger. Det er først når disse nyinntatte kan sies å være ferdig utdannet, at kampkraften i organisasjonen kan forventes å øke. I 1936 var RAF i betydelig grad en utdannings- og treningsorganisasjon. De mange skvadronene hadde få fullt operative piloter og få fly i reserve.

Det er klart at konflikten med Italia om Abyssinia styrket RAFs argumentasjon om behovet for fly som kunne brukes til noe annet enn å bli tellet. Forberedelsene som ble gjort av britiske styrker i NordAfrika for en eventuell konflikt i Middelhavsområdet, var krigsforberedelser. Det er nok riktig å si at den økende internasjonale spenningen paradoksalt nok førte med seg at flyproduksjonen ble lavere enn den ellers ville ha vært. Antallet arbeidstimer i flyindustrien gikk ikke ned, men det ble viktigere å få frem moderne fly, selv om dette betød lavere antall, i hvert fall på kort sikt.

På sensommeren 1935 hadde Defence Requirement Committee påbegynt en gjennomgang av de britiske forsvarsbehovene. RAF's forslag til

---

[425] PRO Air 9/73, Joint Planning Sub-committe of the Chiefs of Staff Committee, Draft report 14th March,1936.
[426] PRO Cab 53/27, The Condition of our Forces to Meet the Possibility of War with Germany, March 16th, 1936. Man kunne muligens klare å skrape sammen 12 jagerskvadroner og 14 bombeflyskvadroner.
[427] PRO Air 5/1124, March 25th, 1936.
[428] PRO Air 9/73, Appreciation of Sitaution vis-a-vis Germany. dokumentet er udatert og usignert, men er m forarbeid til rapporten fra JPS av 14/3-36.

komiteen*, Plan F*, var en videreutviking av Plan C. Antallet førstelinjefly ble økt til 1736, som nå skulle være operative fra mars 1939. Men nå ville også Air Ministry ha bygget opp fulle krigsreserver på 225% av antallet førstelinjefly. Dertil kom at man ville øke utdanningskapasiteten for piloter ytterligere. Endelig inneholdt også planforslaget en viss økning av fly til andre oppgaver, til samarbeid med hæravdelinger og til flåtens flystyrker. Antallet jagerfly ble ikke øket fra Plan C til Plan F.[429] I et notat fra Lord Weir, fremgikk det at denne utviklingen var en konsekvens av den effekten en ny styrke måtte ha. Den nye styrken skulle ikke bare være en politisk styrke, mente Weir, den skulle også struktureres slik at den kunne brukes i kamp.[430] Samtidig begynte også RAF å argumentere for større fly. Behovet for rask forflytning til Middelhavsregionen hadde demonstrert behovet for fly med større rekkevidde. Men ifølge RAF, så var det andre grunner som talte enda sterkere for behovet for større fly. Skulle man avskrekke Tyskland, var det ikke nok bare å ha like mange fly som Tyskland, man måtte også ha fly som var i stand til å levere like mye bomber over Tyskland som Luftwaffe kunne slippe over England. De britiske flyene skulle være basert i Storbritannia, mens de tyske kunne være basert i nederlandene eller Frankrike. Skulle RAF med et slikt utgangspunkt kunne gjengjelde like for like, måtte de ha større fly enn Tyskland.[431] Dette var en forsiktig underminering av selve paritetsprinsippet.

Det er rimelig å tolke Plan F som et utrykk for en mer positiv holdning til rask ekspansjon fra RAFs side. Årsakene til denne holdningsendringen er trolig flere. På den ene siden kan det være at det, som Malcolm Smith skriver, var mer driv over den nye statsråden Cunliffe-Lister, enn det hadde vært over Londonderry.[432] Ny sjef i den sentrale planstaben i Air Ministry var Arthur Harris. Harris var ikke tålmodets representant. Det er også klart at den økte internasjonale spenningen, og kanskje særlig erfaringene fra konflikten med Italia, viste at det var vanskelig å fortsette å skynde seg langsomt. Dokumentene i Air Minstry fra planstaben, så vel som fra stabssjefens kontor, gir under og etter Abyssiniakrisen inntrykk av større hastverk enn tidligere.[433]

Forslagene fra Air Ministry ble stort sett godtatt av DRC selv om de ikke ble approbert av regjeringen før i slutten av februar 1936.[434] Nyvalget til

---

[429] PRO Air 8/204.
[430] PRO Air 6/43, Note by Lord Weir; The March 1937 programme and the strategical and tactical basis on which its material is founded, July 17th, 1935.
[431] PRO Air 8/196, Memo by Chief of Air Staff, April 11th, 1935.
[432] Malcolm Smith 1984: 160.
[433] PRO Air 9 og Air 8.
[434] Air 8/249, Stages of British Air Rearmament: 7, uten dato.

parlamentet i november forsinket prosessen noe.[435] Forslagene fra hæren og marinen var også omfattende. De tok som RAFs forslag, utgangspunkt i at man skulle forsøke å være stridsklar i løpet av 1939. Til tross for at dette var i tråd med anbefalingene fra DRC, fikk de ikke gjennomslag for forslagene til nyanskaffelser. Regjeringens industrielle rådgiver, Lord Weir, hevdet at det ikke fantes industrikapasitet til å gjøre alt dette samtidig. Derfor måtte man ekspandere i den mest kritiske sektoren først.[436] I og med at Plan F ble godtatt, hadde RAF fått aksept for å bygge opp fulle reserver, prinsippet om å bygge større fly til erstatning for de som ble skiftet ut, later heller ikke til å ha blitt møtt med motstand i regjeringen.

Regjeringen hadde bundet seg til å ha like mange fly som Tyskland. Det viste seg snart at plan F ville gi Storbritannia for få bombefly. Air Ministry antok i oktober 1936 at Luftwaffe to år frem i tiden ville ha omlag 1700 bombefly.[437] Skulle RAF ha så mange innen 1939, var det knapt mulig å makte dette uten å ta disse flyene fra reservene. Industrien maktet ikke å levere flere. Behovet for mange fly fort, betød også at man måtte akseptere en god del fly som egentlig var i ferd med å bli gammeldagse. De prinsipper om store reserver og større fly som regjeringen i og med Plan F hadde godtatt, var vanskelige å forene med de akutte behovene som Tysklands raske opprustning skapte.

Personellmangelen begynte også å bli følbar. Det var vanskelig å danne nye skvadroner på grunn av mangelen på offiserer med erfaring og bakgrunn som gjorde at de kunne lede disse skvadronene. De offiserskandidater man var i ferd med å ta inn i løpet av 1936, ville ikke nå skvadronsjefsnivået før tidligst i 1942. Og her fantes det ingen snarveier. Utvikling av erfaring krever tid. Riktignok kunne man øke antallet fly i de enkelte skvadroner og på den måten holde skvadrontallet nede, men dette var ikke ønskelig. Som taktisk enhet burde ikke skvadronene være større enn de var. Det kan virke som om opprustningen nå ikke bare stanget mot den relativt elastiske begrensningen som de finansielle vanskene skapte, nå møtte opprustningen de adskillig mer håndfaste begrensningene skapt av industriell produksjonskapasitet og mangel på folk.

Air Ministry la frem nye planer. *Planene G* og *H* bærer preg av at disse begrensningene var i ferd med å bli nådd. Det aller svakeste punktet med Plan H, mente Ellington, var den innvirkning den ville få på flygerreservene. Dersom krigen kom i april 1939, så ville RAF mangle

---

[435] Philip M. Taylor, *British Propaganda in the Twentieth Century*, Edinburgh University Press, Edinburgh 1999: 90. Taylor peker på det bemerkelsesverdige at det var mulig for regjeringen å bli gjenvalgt på et såpass klart opprustningsprogram som den ble.

[436] Malcolm Smith 1984: 163. I tillegg til disse tekniske innvendingene fra Weir, kom også de finansielle innvendingene fra finansdepartementet, se Robert Paul Shay 1977: 75-76.

[437] Air 8/215, CAS til SofS, 18. okt. 1936.

1300 piloter.[438] Som et ledd i planen ville Luftforsvarsstaben holde tilbake skvadroner som skulle brukes i det fjerne Østen, og byggingen av nye fly til bruk ombord på hangarskipene, burde utsettes. Den ledige kapasiteten kunne så brukes til å bygge flere landbaserte fly.[439] Dette ville føre til at marinens byggeprogram for hangarskip ville komme ut av fase med tilgangen på nye fly. Man ville ha hangarskip uten fly. Ellington imøteså marinens reaksjon på et slikt forslag med uro. Swinton foretrakk at problemet ikke ble drøftet. Marinen ville nok i alle tilfelle gjøre det.[440] Plan G ble trukket tilbake før den ble utsatt for politisk behandling. Plan H ble bare delvis godtatt av regjeringen i februar 1937. Air Ministry fikk da klarsignal for å øke utdannelseskapasiteten og foreta oppkjøp av land for å anlegge flere flyplasser.

Utviklingen i fra 1935 til 1937 viste paritetspolitikkens begrensninger. Det var vanskelig å planlegge på basis av skiftende anslag over tysk opprustning. Det var også vanskelig å innpasse det stadig økende antallet fly som skulle bygges, i en overordnet nasjonal strategi. Og endelig så var det vanskelig i det hele tatt å få bygget et tilstrekkelig antall fly samtidig som disse skulle innpasses i hva ledelsen i RAF anså som en fornuftig krigsstruktur. Skulle man ha et tilstrekkelig antall førstelinjefly, måtte det gå på bekostning av reserver. Og reserver var en nødvendig forutsetning for å kunne føre krig over tid.

RAF forsøkte å finne frem til en ordning som kunne tilfredsstille politikerne og som samtidig ville gi organisasjonen den styrkestruktur RAF selv ønsket. I juli 1936 mente Deputy Chief of Air Staff i en diskusjon med sin statsråd at betydelig krigsreserver var helt nødvendige, mens statsråden hevdet at det offentligheten neppe ville godta dette.[441] Utgangspunktet for diskusjonen var at statsråden bemerket at han syntes de bombereservene som RAF var i ferd med å bygge opp var merkelig små sett i forhold til det store antallet skvadroner RAF planla. Det kom da under den påfølgende diskusjonen frem, at Air Staff planla å redusere skvadrontallet betydelig i tilfelle krig for å bruke flyene i disse "nedlagte" skvadronene som reserver. Dette var jo en form for dobbelt bokholderi. Først tellet man flyene som førstelinjefly, for så å planlegge dem overført til reservene. De samme flyene ble så å si tellet to ganger.

Hvor store reservene bør være, avhenger i prinsippet av to størrelser; forventet produksjonskapasitet i en krigssituasjon og av forventet tapsrate. I Air Ministry forsøkte man å fastslå forventet tapsrate. I utgangspunktet

---

[438] PRO Air 6/28, SofS Progress Meetings, Minutes of 64th Meeting, January 5th 1937.
[439] PRO Air 8/215, Scheme H, interim measures, CAS nov. 1936.
[440] PRO Air 6/28, SofS Air Progress Meetings Jan 12th, 1937.
[441] O Air 6/23, SofS Air Progress Meetings 46th meeting, juli 1936.

later det til at det var tallene fra 1. verdenskrig man baserte seg på. En analyse laget så tidlig som i 1924, viste at om man benyttet tallene fra 1. verdenskrig, så var disse så høye at de egentlig underminerte hele den grunnleggende troen på at bombeflyet alltid ville komme igjennom.[442] Om man skulle bombe om dagen fryktet man en månedlig tapsrate på 112%, ved nattbombing ville denne bli redusert til 77%. Med så stygge tapsrater var det åpenbart for enhver at vedvarende angrep var vanskelige.

Det var ikke før i 1936 og 1937 at tapsratene igjen ble interessante. Høsten 1936 opererte Air Ministry således med månedlige tapsrater på mellom 33% og 66%, alt etter intensiteten i kampene.[443] I mai 1937 slo Wing Commander Saundby fast at bombeflyene i stor grad ville operere om natten, og at man derfor ikke behøvde å forhøye tapsratene videre. Spørsmålet nå ble hva man egentlig baserte tapsratene på. I en undersøkelse laget i Air Ministrys operasjonsdirektorat kom man frem til den foruroligende konklusjon at

> ”Our present wastage rates are not, as I had thought, based on the experience of the last war. They are really based on nothing at all, and in general, the wastage rates are about one third of these in the last war.”[444]

Nå er det jo klart at tapsratene for en offensiv flystyrke kan man i betydelig grad kontrollere selv. Når tapstallene i det enkelte angrep blir høyere enn man vil akseptere, kan man kompensere dette ved å redusere angrepsfrekvensen. En slik metode ble antydet av Chief of Air Staff. Han gjorde det klart at man i den videre planlegging ikke burde operere med tapsrater høyere enn at man klarte seg med de reserver man har budsjettert med. Noe annet ville være upraktisk.[445] Det er derfor vanskelig å unngå den konklusjon at tapsratene ikke var basert på ”nothing at all”, men derimot på forventet produksjonskapasitet. Ved administrativ vedtak var tapsraten gjort ganske uavhengig av tysk motstand i luften. Det fremgår også av arbeidene i Air Ministry omkring dette vanskelige spørsmålet, at jo knappere reservene var, jo mer ville man fly om natten.[446]

I løpet av denne prosessen hvor Air Ministry var blitt tvunget til å lage stadig nye planer i jakten på like mange fly som Luftwaffe, var det etterhvert blitt klart at ikke alle målene til RAF kunne oppfylles. Et tilstrekkelig antall førstelinjefly kunne ikke forenes med det fornødne

---

[442] PRO Air 5/1124, Air Wastage, datert 25/1-1924. Dengang var det Frankrike som var den tenkte motstanderen.
[443] PRO Air 5/1124, Wastage rates, daterte 24/10-36, ingen signatur.
[444] PRO Air 5/1124, Undersøkelsen utført for Deputy Director Operations and Research av sjefen for 1. kontor datert 22 juni 1937.
[445] PRO Air 5/1124, Skriv fra Chief of Air Staff Edward Ellington, 19/7-37.
[446] Air 5/1124, dokument datert 26/1-1937, og dokument datert 15/3-1937.

antallet fly i reserve. Og kravet om det riktige antallet fly til riktig tid, kunne heller ikke forenes med RAFs krav om å få de mest moderne fly. Etter at Lord Swinton kom inn i Air Ministry som statsråd, ser det ut til at RAFs ønske om kvalitet fremfor kvantitet, ble politisk forstått og akseptert, uten at dette på noen måte betød at kravet om likt antall med Tyskland ble oppgitt. RAFs foretrukne styrkestruktur var ikke truet av politisk inngripen. Trusselen var en funksjon av begrenset produksjonskapasitet.

I Air Ministry forsøkte man i økende grad å komme ut av den numeriske likevektens tvangstrøye med andre midler enn bare ved å øke produksjonen. Air Staff fremhevet at det viktige var at hvert enkelt fly hadde så stort offensivt potensiale som mulig.

> ”D.D. Plans said that it was imperative to get the maximum offensive potential - which in bombers meant weight carrying capacity and range - out of any given number of first line aircraft.”[447]

I juli gjorde CAS det klart for Lord Weir at fra RAFs ståsted så var ikke antallet fly det viktigste, det viktige var at

> ”The Striking force should be able to deliver the heaviest possible broadside, and for this purpose we really wanted the heavier machines in the Medium Bomber class.”[448]

Her er et nytt begrep på vei inn. Det forsiktige angrepet mot ”parity” som ble lansert ved innføringen av Pan F, ble nå gjentatt, men i tydeligere form. Behovet var ikke å ha like mange fly som Tyskland, det som var viktig var å være minst like sterkt som Tyskland. RAF ønsket å gå fra tallmessig likevekt, ”umerical parity”, til strategisk likevekt, ”strategical parity”.

I løpet av 1937 gav ledelsen i RAF klart uttrykk for at et antall fly som var like stort som det Tyskland hadde, ikke nødvendigvis var tilstrekkelig. Sjefen for Luftforsvarsstaben understreket i januar at RAF ikke var tilhengere av ”parity”, og at planene som var lagt frem bare støttet seg til dette begrepet fordi det var regjeringens erklærte politikk. Statsråden nøyde seg med å slå fast at hva CAS hadde sagt egentlig var ganske selvsagt:

> ”Obviously if we had had a free hand in the matter we should have planned the most efficient air force capable of being built up in the time available [...] without adhering strictly to the parity theory.”[449]

---

[447] PRO Air 9/77, Fra møtereferat hvor man drøftet spesifikasjonene for et nytt tungt bombefly, b-12/36. Møtet fant sted i Air ministry 27. mai 1936. D.D.Plans -deputy Director of Plans- var den energiske Arthur Harris.

[448] PRO Air 6/26, møtereferat fra Sof S Progress Meeting nr 45, 7/7-1936.

[449] Air 6/28, SofS Progress Meeting, referat fra 66. møte januar 1937.

Den nye sjefen for Plankontoret i Air Ministry, John Slessor, angrep i mai begrepet "parity" ved å vise at den britiske bombestyrken som nominelt bestod av 816 fly, bare hadde 96 noenlunde moderne fly, de øvrige vel 700 var gammeldagse biplan, langsomme og med kort rekkevidde.[450] I krig kunne slike fly ikke brukes. I kampkraft var den britiske styrken derfor langt underlegen den tyske, ifølge Slessor. Nå burde, mente Slessor, ledelsen i RAF gjøre sine betenkeligheter med begrepet parity kjent for offentligheten. Like mange gav ikke nødvendigvis militær trygghet, fordi like mange ikke betød like sterke. Kravet til like mange var blitt en tvangstrøye som svekket heller enn styrket Storbritannias posisjon i forhold til Tyskland. Heller enn å fokusere på kvantitet ville RAF stadig vekk fokusere på kvalitet, men nå var ikke svaret bare å skaffe de mest moderne fly, nå ville RAF også bygge bombefly som var større enn de flyene Tyskland bygget.

B. 12/36 og P. 13/36, de nye bombeflyene

For å gi den opprustningspolitikken RAF ønsket å følge, et reellt, fysisk innhold, velger jeg nå å skifte analysenivå. Fra den abstrakte diskusjonen om kvalitet kontra kvantitet, vil jeg nå gå ned i detaljene for å se hvilke fly RAF ønsket å bygge, og hva kunne gjøre. Blant spesifikasjoner for nye fly som ble utarbeidet i 1936, vil jeg trekke frem to, nemlig spesifikasjonene for de nye bombeflyene som hadde nummer B.12 og P.13. B.12 var tenkt som et tungt 4-motors bombefly, mens P.13 i utgangspunktet var tenkt som et middels tungt bombefly.[451]

Nå viste det seg at de motorene som Air Ministry hadde tenkt at den to motors P.13/36 skulle bruke, Rolls Royce Vultures, ikke ble noen suksess. Ytelsen var ikke hva man hadde forventet, og påliteligheten var lav. Ettersom det ikke fantes andre alternativer til denne motoren hva ytelse angikk, besluttet konstruktørene for begge de flyene som ble levert som to-motors prototyper, å bygge om disse slik at de kunne benytte 4 motorer. I praksis fløt derfor typene P.13 og B.12 over i hverandre. Det er derfor naturlig å vurdere dem sammen, som de tunge bombeflyene de kom til å bli.

Et utkast til spesifikasjonene for B.12/36 var ferdig utarbeidet i april 1936.

> "1. The Air Staff require a Heavy Bomber for world wide use. It should be an aircraft that can exploit the alternatives between long range and very heavy bomb load which is made possible by catapult launching in an overloaded condition. The

[450] John Slessor, *The Central Blue,* Cassel and Company, London 1956: 157-8.
[451] PRO Air 9/77, Requirements B 12/36 datert May 27th , 1936, Air 9/77, Requirements P 13/36 datert th, 1936.

> aircraft must possess high performance but at the same time be strong in defence in all planes."[452]

I den detaljerte kravspesifikasjonen stilte Luftforsvarsstaben som krav til flyet at det skulle ha en toppfart på 230 miles i timen og at "maximum possible bomb load" skulle være 14000 lb. Ved "normal" bombelast skulle flyet kunne operere i opp til 28000 fots høyde. Det skulle ha en rekkevidde på opptil 3000 miles.[453]

Disse spesifikasjonene ble behandlet av Air Ministrys Operational Requirements Committee (ORC) i mai 1936. Denne komiteen var satt sammen av avdelingssjefene for de mest sentrale kontorene i Air Ministry, brukerne var representert ved en representant for den operative kommandoen, Air Defence of Great Britain.[454] Møtene ble ledet av Deputy Chief of Air Staff.

Møtereferatet viser klart at det i mai 1936 ikke er slik at Air Staff har bestemt seg for at tunge 4 motors bombefly skal erstatte de middelstunge med bare to motorer. På dette møtet var det enighet om å betrakte det tunge flyet som et komplement til de middelstunge flyene. Også sjefen for Air Ministrys Department of Plans, Arthur Harris, gav uttrykk for at han i utgangspunktet kunne tenke seg mindre og flere fly.

> "D.D. Plans on being invited by the Chairman to state his views, said that he was in favour of the requirements proposed. He supposed the same range could not be obtained with a smaller aeroplane. If it could he thought it would be an advantage as it might be cheaper to construct 2 smaller rather that one large aeroplane."[455]

Kravet til rekkevidde mente Harris det var nødvendig å holde på av to årsaker; flyene kunne brukes til å forsterke andre områder i Imperiet, og de kunne brukes til å angripe Sovjetunionen. I Air Ministry tenkte man på flere alternativer enn Hitler.

Men det fantes også enda en grunn for å bygge store fly. Muligheten for rustningsbegrensninger hang stadig over Air Ministry som en trussel. I tilfelle noe slikt ble gjennomført, var det mest sannsynlig at disse begrensningene ville bety at man ikke fikk bygge så mange fly som man

---

[452] PRO Air 9/77, Air Staff Requirements for a four-engined Heavy Bomber landplane. Specifications B12/36. Draft datert 28.4.36.

[453] ibid.

[454] I 1936 ble RAFs operative struktur omorganisert. Dette førte til at Air Defence of Great Britain (ADGB) ble erstattet med bl.a. Fighter Command og Bomber Command.

[455] PRO Air 9/77, Minutes of a Meeting of the Operational Requirements Committee held at the Air Ministry at 1030 hours on Wednesday, 27th May, 1936, to consider the Operational Requirements for a e of Heavy Bomber Landplane (Spec. B.12/36): 1.

ønsket. Begrensningene ville fokusere på antall heller enn på størrelse. Da var det viktig at de fly man fikk beholde, i hvert fall var store.[456]

Etter at det var klart at man ønsket et slikt tungt bombefly, gikk man over til å drøfte de enkelte krav slik disse var spesifisert. De endringene som ble foreslått var begrensede. Flere av deltakerne ønsket seg større fart slik at flyene kunne oppnå en hastighet i nærheten av samtidige jagerfly. De ble tålmodig forklart av Captain Liptrot at en marsjhastighet på omlag 230 m.p.h. var hva man i beste fall kunne forvente av et firemotors fly. Flyene ble heller ikke hurtigere av at de, ifølge ovenfor siterte kravspesifikasjon, skulle være "strong in defence in all planes". Dette ville si at flyene måtte være utstyrt med flere maskingeværstillinger plassert i hydraulisk opererte skytetårn. Slike stillinger medførte økt luftmotstand og lavere fart. Denne prisen var man i Air Ministry villige til å betale. Det var enighet om at den mengden ammunisjon for selvforsvar som var stipulert i spesifikasjonsforslaget, var for liten. Forsamlingen samlet seg omkring et syn som sa at antallet runder pr. våpen måtte økes fra 600 til 2000. Dersom rekkevidden på flyene økte, ble det resonnert, så måtte også ammunisjonsforbruket forventes å øke.

Dette er bombeideologien i praksis. Det tunge bombeflyet som kunne kjempe seg igjennom frem til målet, var en ideologisk konstruksjon før det ble en fysisk realitet. Flyene var kan hende hverken særlig hurtige eller manøvrerbare, men de skulle i hvert fall kunne forsvare seg.[457]

Spesifikasjonene for P.13/36 ble drøftet i den samme komiteen i juli 1936. Man var usikker på hvor lang rekkevidde man egentlig hadde behov for. Men besluttet allikevel også her å opprettholde kravet om inntil 3000 miles. Dersom dette viste seg vanskelig å få til i praksis, kunne kravene justeres.

> "The Chairman interposed that [...] it would be better to confront the designers with our maximum requirements and that in the subsequent discussions with them we might find that we must modify our ideas: but he felt that this was not the place to reduce demand."[458]

Spesifikasjonene inneholdt krav om maksimum bombelast på 4000 lb, en topphastighet på omlag 250 miles i timen.[459] Flyene skulle kunne bombe fra inntil 15000ft. Av de to firmaene som fikk sine forslag godkjent slik at prototyper ble bestilt, forhandlet Handley Page seg frem til en løsning hvor

---

[456] ibid: 3 para. 24.
[457] Det er neppe tilfeldig at amerikanernes tunge bombefly, Boeing B-17 som fløy i 1935, var kjent som "Flying Fortress"
[458] PRO Air 9/77, Meeting to discuss requirements for Medium Bomber Landplane P.13/36, 29th of July,1936.
[459] Francis Mason, *The British Bomber since 1914,* Putnam Aeronautical Books, London 1994: 323-324, e i november 1936 var høynet til 275 miles/ 8000 lb og 15000 ft.

de fikk anledning til å bruke 4 i stedet for 2 motorer.[460] Dette gav flyet en løfteevne og hastighet godt utover de opprinnelige kravspesifikasjonene.

I løpet av et års tid fra sommeren 1936 til sommeren 1937, skjedde det i praksis en tilnærming mellom ytelsene til bombeflyene i de klassene RAF hadde under konstruksjon. Det ble vanskeligere å skille mellom det middelstunge bombeflyet og det tunge. Ved utgangen av 1943 opererte Bomber Command hovedsaklig 3 typer tunge bombefly, Avro Lancaster, Handley Page Halifax og Short Stirling. Den siste typen var bygget etter spesifikasjonene for B.12/36, de to andre var videreutviklinger fra P.13/36.

Som nevnt overfor skyldtes dette til dels de tekniske vanskene man hadde med å utvikle tilfredsstillende motorer for bombeflyene med to motorer. Men en annen måte å si dette på, er at det ikke ble satt inn tilstrekkelige utviklingsressurser for å få dette til. Denne forklaringen er benyttet av Francis K. Mason i hans utmerkede oversiktsverk.[461] Mason mener at årsaken til dette er at Rolls Royce fabrikkene hadde mer enn nok å gjøre med å produsere sine Merlinmotorer, slik at vi her står overfor et kapasitetsproblem.[462] Derved blir utviklingen frem mot de tunge bombeflyene forklart teknisk, den motorteknologien man hadde, førte til at flyene måtte utstyres med fire i stedet for to motorer.[463]

"The Ideal Bomber"

Samtidig med denne teknologisk drevne utviklingen, er det tydelig at man i Air Ministry søkte å komme frem til en standardisering av bombeflyet. Denne standardiseringen prøvde man å komme frem til ved å finne et svar på det enkle spørsmålet; Hvor stort bør det ideelle bombeflyet være?

Svaret på dette spørsmålet ble gitt i en omfattende stabsstudie som ble presentert i sin endelige form høsten 1938. Arbeidet med denne studien ble

---

[460] ibid: 329.
[461] ibid: 329.
[462] ibid: 324.
[463] Tyskland utviklet ikke et effektivt 4-motors bombefly. Det nærmeste man kom var Heinkels bombefly He 177. Dette flyet hadde 4 motorer som parvis drev hver sin propell, et firemotors fly med to propeller m.a.o. Denne løsningen gav flyet langt mindre luftmotstand enn om det hadde hatt 4 propeller. Men flyet viste seg særlig lite pålitelig på grunn av motorproblemer med varmgang og påfølgende brann. Standardforklaringen på at Tyskland ikke lykkes med å utvikle et godt firemotors fly er at de ikke hadde gode nok motorer. En annen måte å se dette på er naturligvis at Tyskland ikke satte store nok ressurser inn på å få dette til, mangelen på et tungt bombefly reflekterte den manglende prioriteringen av denne typen fly. I stedet brukte man på tysk side ressurser på å øke rekkevidden og til dels løfteevnen på de lettere flyene. Harold Faber (ed), *Luftwaffe. An analysis by former Luftwaffe generals,* Sidgwick & Jackson, London 1979: 160-169. Karl-Heinz Völker, *Die Deutsche Luftwaffe 1933-1939,* Deutsche s-Anstalt, Stuttgart 1967: 191-92.

imidlertid påbegynt sommeren 1937, og ble trolig iverksatt av den nye sjefen for plankontoret i Air Ministry, John Slessor.[464]

I august skrev Slessor at "The aircraft visualized will be about the same size and weight as the B.12/36."[465] Det første utkastet til denne analysen forelå i september 1937. Det var da klart at det flyet Air Ministry ønsket seg, var omtrent like stort som det de året før hadde utformet i kravspesifikasjonen til B.12/36. En slik stabsstudie kan derfor ikke være noen analyse i en vitenskapelig betydning av ordet. Man visste tilsynelatende omtrent hva man ville ha. Stabsstudien skulle levere premissene for en konklusjon som allerede var trukket. Det gjorde den også.

Slessor var betenkt over kvaliteten på analysen:

> "I still feel that at present this paper has a possibly dangerous bias towards the big aeroplane, and that its disadvantages may not have been fairly brought out. If you can find an experienced and unprejudiced advocate of the small machine, he might be able to correct this tendency."[466]

Men det var tydeligvis ikke enkelt å finne en mann som kunne være talsmann for de mindre flyene. En sammenligning mellom utgaven av "Ideal Bomber Paper" som Slessor refererer til, og den endelige utgaven, viser at de ulempene som man i den tidlige utgaven av analysen kunne vise at det tunge bombeflyet faktisk hadde, forsvant i det videre arbeidet .[467] Det later ikke til at det fantes noen som ville være djevelens advokat i Air Ministry. Men i et system hvor enighet med ledelsen nærmest er en forutsetning for å gjøre karriere, er dette kanskje ikke til å undres over. Slessors ønske om å finne en slik "advocate of the small machine" for å styrke analysens kvalitet, er i seg selv mer bemerkelsesverdig, enn at en slik advokat ikke var å finne.

Den analysen som jeg her behandler, er utformet som en klassisk stabsstudie. Den har tittelen "Considerations Affecting the Design of the Ideal Bomber Aircraft for the Royal Air Force." I stabspapirer fra perioden blir studien vanligvis referert til som "Ideal Bomber Paper". Hensikten med

---

[464] Sir John Slessor 1956: 174-180 forteller i sin bok at arbeidet ble påbegynt "in the opening months of 1938". Dette er åpenbart for seint. I sin posisjon i Air Ministry refererer den samme Slessor til arbeidene med denne studien i juli og august 1937. Se PRO Air 9/82, dok. 1A datert 20/7-1937 og dok. 8A datert 26/8-1937. Begge dokumentene signert D. D. Ops. John Slessor.

[465] PRO Air 9/82, dok. 8A, 26/8-37.

[466] PRO Air 9/82, dok. 9A 2/9-37 og signert JCS (John C Slessor).

[467] PRO Air 9/82, dok. 9B som var den tidlige utgaven av "Ideal Bomber Paper", drøfter f. eks. på sidene 12-13 hvordan de store maskinene kan antas å ha større sårbarhet på bakken enn de små, de er vanskeligere å skjule, enklere å treffee etc. I den endelige utganven er sårbarheten på bakken blitt mindre for de tunge flyene enn for de middels tunge, færre tunge fly "could be far more easily and cheaply sed on the ground." Air 9/82 dok. 18A, para 39.

studien var å finne frem til ”the type of aeroplane which would be best suited for employment in the main bombing offensive.”[468] I utgangspunktet ønsket Air Ministry nå å komme frem til én flytype som alle bombeskvadronene kunne utstyres med. Etter luftforsvarsstabens syn var det mange årsaker til at antallet flytyper i bruk burde reduseres til et minimum. Her finner jeg de vanlige argumentene for standardisering; vedlikehold og administrasjon ville bli forenklet og lange produksjonsserier ville redusere kostnadene pr. produsert enhet. Det ville også bli enklere å utdanne personellet som skulle fly og vedlikeholde flyene. Basert på standardiseringens antatte fordeler, gikk man så igang med å finne frem til det optimale flyet. Kriteriet man valgte å følge er besnærende enkelt, nemlig ”the cost per ton of bombs delivered at the target”. Studien blir derfor en militær variant av en transportøkonomisk studie. Gitt en definert kostnadsramme (som i studien er satt til £ 20 millioner), var oppgaven å finne frem til det flyet som kunne bære med seg minst 1000 lb bombelast og ha en rekkevidde på minst 2000 miles slik at også bombemål i det østlige Tyskland kunne nås. Det største flyet man kunne tenke seg ville ha 6 motorer og et vingespenn på 250ft.

Studien postulerer deretter at man innenfor disse rammene vil ha 5 klasser med fly, fra A til E. A er det minste man kan se for seg, E det største. Klasse A blir først fjernet fra listen av operative årsaker. ”The ideal bomber should have the best possible facilities to enable it to reach the target under alll weather conditions and to hit it when it gets there.”[469] Ingen kan jo være uenige i dette. Konsekvensene av dette synet er imidlertid at et slikt fly må ha gode arbeidsforhold ikke bare for piloten, men også for bombesikteren og navigatøren. Det må også være en god og stødig bombeplattform.

> ”None of these factors will be affected adversely by an increase in size, and in many respects the large aircraft would be better. The navigational facilities in large aircraft will obviously be better.”[470]

Luftforsvarsstaben postulerte at det neppe var realistisk å regne med større treffprosent enn 10 når man bombet begrensede mål som for eksempel skip.[471] For at et enkelt fly skulle ha en rimelig sjanse til å få inn i hvert fall ett treff, var det derfor nødvendig å bære med seg minst 10 bomber. Minimumsstørrelsen var 250 lb. Det var ikke vanskelig å vise at et fly som kan frakte med seg 20 bomber, kunne gjøre dette billigere enn 2 fly som kan frakte 10 hver.

---

[468] ibid. para 8: 4.
[469] ibid. para 12: 6.
[470] ibid. para 12: 6.
[471] . para 16: 7.

For å kunne ødelegge store tyske marinefartøyer med bomber, anså luftforsvarsstaben det nødvendig å bruke tunge panserbrytende bomber på minst 2000 lb. Konklusjonen på dette var klar nok, minimum bombelast måtte være 2000 lb.

Deretter behandlet stabsstudien de enkelte flyklassenes sårbarhet. I utgangspunktet ble tapsraten satt til 33% i måneden for alle typer. Analysen viser at med det antall fly man kan kjøpe for £ 20 millioner i hver enkelt klasse, så vil man miste et type E for hver 8.4 type A. Man ville også miste to type A for hver type B. Konsekvensen av dette var at personelltapene med de mindre typene ville bli større enn med de store. Slik sett ville personelltapene bli mindre jo større flyene var. Men dette later ikke til å ha vært noen særlig velkommen konklusjon. I hvert fall ble det innført en ny sårbarhetsfaktor for de tyngste flyene. De tyngste flyene kan vise seg å være så lukrative mål at "It would for instance be worth ramming the larger sizes."[472] Man trakk derfor den konklusjonen at type B trolig vil være det beste kompromisset.

Dette er en bemerkelsesverdig form for analyse. Først innførte man en flat tapsrate for alle fly. Konklusjonen av dette var at det ville være billigere å erstatte tapene av få store fly, enn av flere mindre. For å redusere effekten av denne konklusjonen, ble det derfor innført en annen og høyere tapsrate for de største flyene, man innførte en slags særlig sårbarhetsskatt på de tunge flyene. Dersom flyene ble tunge nok, ville motparten sette inn større ressurser for å stoppe dem, for eksempel ved å prøve å kollidere med dem. Dette er kanhende ikke i seg selv en aldeles urimelig antakelse, selv om tyske piloter neppe var konsultert hva angår muligheten for å forsøke kollisjon som luftforsvar. Men når man innfører slike antakelser først *etter at* de grunnleggende overslagene er gjort, blir hele regnestykket galt.

Etter at tapsratene var behandlet, tok studien for seg spørsmålet om beskyttelse og forsvar. Ideen om at fly kan beskytte seg med særlig høy hastighet, får summarisk behandling.

> "The relatively high speed of the unarmed bomber might give it a reasonable chance of avoiding interception by fighters under condidtions of darkness or bad visibility, but in clear weather it is hard to believe that such bombers would be able to penetrate far in the face of a modern system of fighter defence [...] we recommend that the inclusion of any unarmed bombers in the force should not be considered."[473]

---

[472] ibid. para 22: 11.
[473] . para 24: 13.

Bombeflyene skulle være tungt bevæpnet, og de skulle kunne kjempe seg inn til målet, også om de opererte enkeltvis.

Alle flystørrelsene, bortsett fra den minste, ville i denne studiens optimistiske ånd, være i stand til å klare seg selv når de opererte enkeltvis. Dette ville redusere behovet for å fly i formasjoner og derved også gjøre treningen enklere.

Tilnærmingen med å veie fordelene opp mot kostnadene ble også benyttet når man diskuterte spørsmålet om pansringen av flyene.

> ”It may well be worth sacrificing 20% - say 2500lbs. of bomb load for that weight of armour, if by so doing you increase the chances of the aircraft reaching the target and getting back again by more than that percentage.”[474]

Pansringen som kunne være aktuell, ville kunne stå imot panserbrytende ammunisjon av standard maskingeværkaliber. Dersom motparten benyttet grovere kaliber, anså man det imidlertid umulig å gi besetningen tilstrekkelig beskyttelse ved hjelp av pansring. Panserstål er tungt. Skulle besetningen beskyttes, måtte man ofre altfor meget av bombelasten.[475] Men alt under den spanske borgerkrigen benyttet de moderne tyske jagerflyene Me 109, 20 mm maskinkanoner, altså våpen langt grovere enn standard maskingeværkaliber.[476]

I prinsippet kunne bombeflyene beskyttes på tre forskjellige måter: De kunne benytte fart og skjul, de kunne benytte pansring, eller de kunne satse på å holde jagerne stangen ved hjelp av egen ildkraft. Luftforsvarsstaben valgte å satse på at det langsomme og tungt bevæpnede bombeflyet kunne kjempe seg igjennom.

De resterende sidene av stabsstudien gikk med til å vise hvordan de store flyene var mer økonomiske enn de små på alle områder - både operativt og administrativt. Denne delen av analysen kan betraktes som en jakt på ”the point of diminishing returns”, på kurvens knekkpunkt hvor en videre økning av størrelsen ikke vil være lønnsomt. Men innenfor studiens rammer finner man ikke noe slikt knekkpunkt. Konklusjonen burde således være at det var mest lønnsomt å bygge så mange fly som mulig av den største varianten, type E. Problemet var bare, som vist ovenfor, at det var ikke denne typen fly man hadde tenkt seg. Skribenten er derfor på leting etter et nytt moment som kan føre frem til den ønskede konklusjon, nemlig et fly av størrelse B. Det er vanskelig å se at noe slikt moment egentlig ble

---

[474] ibid. para 29: 16.

[475] Pansring av fly var behandlet i en tidligere studie, Policy Regarding Armour in Aircraft, Air 8/71, juni 1924. Konklusjonen den gang var at Air Ministry ikke hadde til hensikt å benytte pansring. Det beste forsvaret var imidlertid den gangen ansett å være manøvrerbarhet og hastighet.

[476] Salas Larrazabal, *Air War over Spain*, Ian Allan, London 1974 (1969): 301.

funnet. Skribenten prøver imidlertid så godt han kan. I konklusjonen lister han opp alle de egenskaper det ideelle flyet bør ha:

> ”In order to obtain all these qualities we must have a bomber of about the size of type ”B". Any considerable increase beyond this size, although its characteristics as a bomber and its economy continue to improve up to and including type "D" and possibly type "E", introduces a counter-balancing factor in the form of a sharp reduction of the numbers that can be obtained for a given capital sum. The conclusion therefore is that type ”B” represents approximately the optimum size, if, as is extremely desirable, one type of bomber is to be standardised in the Royal Air Force.”[477]

Som jeg har forsøkt å vise, så har denne konklusjonen ingen skikkelig basis i det materialet som er presentert og behandlet i studien. Det må derfor være en rimelig antakelse at studien ikke ble skrevet for på fritt grunnlag å finne frem til det flyet man ville ha, men snarere for å bekrefte de valg som allererde var gjort. Og valgene ble gjort da spesifikasjonene for B.12/36 ble godkjent i Operational Requirements Committee i mai 1936. Forsøkene på å løse tekniske problemer for mindre flytyper, ble ikke gitt særlig høy prioritet. De mindre flytypene som var under bygging mens denne studien ble skrevet, ble etterhvert bygget om slik at de til forveksling lignet det tunge bombeflyet.

Flere spørsmål er ikke besvart. Hvorfor lot staben en analyse av så tvilsom kvalitet utarbeide i det hele tatt? Og hvorfor gikk staben inn for et fly av såpass begrenset størrelse som type B, og ikke for eksempel type C? Muligheten for at tapsratene ville bli drastisk større for de store flyene fordi tyske piloter ville prøve å kollidere med dem, virker jo noe fjerne.

Forklaringen er muligens ikke vanskeligere enn at type B var stort nok. Luftforsvarsstaben ville ikke ha større fly enn nødvendig, fordi dette ville bety færre i antall. At Luftforsvarsstaben anså type B som stort nok, vil kunne sees når man studerer de enkelte angrepsplaner (se kap. 9) slik de ble utarbeidet i 1937 og 1938. Antallet flytokt man mente ville være tilstrekkelig for å ødelegge de enkelte mål, var ytterst begrenset, enda med de forholdsvis lette to-motors flyene man hadde til rådighet i 1938. At de antakelsene man baserte sine planer på, viste seg å være nesten fantastisk optimistiske, er en annen sak.

”The Ideal Bomber Paper” later til å vært benyttet innvortes i Air Ministry. I hvert fall beholdt man det i lang tid. Det ble ikke sendt til statsministerens

---

[477] PRO Air 9/82, Considerations affecting the design of the ideal bomber aircraft for the Royal Air Force A: 28-29, uten dato.

nære rådgiver Henry Wilson før i desember 1938.[478] Og da var produksjonen av firemotors bombefly alt i gang.

Den stabsstudien som jeg her har behandlet, er interessant ikke bare for hva den forteller. Like bemerkelsesverdig er hva den ikke sier noe om. Studien viste at man burde ha firemotors bombefly heller enn tomotors. Dette betød at antallet fly for en gitt pengesum ville gå ned, i studiens ramme på £ 20 millioner medførte dette en reduksjon fra 1380 middels tunge til 663 tunge fly. Implisitt i dette var at man forlot prinsippet om at Storbritannia til enhver tid skulle ha like mange fly som Tyskland. Dette var en grunnleggende endring av britisk politikk.

Behovet for en slik endring ble også tatt opp på politisk nivå. I et memorandum fra den militære sjefen for Air Ministry med tittel "Pledges as Regards Parity with the German Air Force" fra januar 1937, blir de erklæringene gitt av regjeringens talsmenn om dette de siste årene, gjennomgått. Dokumentet viser tydelig hvordan RAF er lite tilfreds med disse løftene, de ble sett på som helt urealistiske.[479] Hvordan Air Ministry ønsket å tolke "parity"-politikken, ble gjort klart i et memorandum fra statsråden til CIDs underkomite Defence Plans (Policy) Sub-Comitte. Her skriver Lord Swinton at RAF ønsker seg "a Force of a strength and composition such as will constitute the most effective deterrent against German aggression." Dette har, skriver man, vært tolket til å bety "a parity of striking power with Germany." Men dette "does not necessarily involve numerical parity in first line aircraft."[480] Her har Air Ministry endelig nådd helt frem. Like mange er gått over til å bety like sterke. Kunne man få aksept for denne tolkningen av regjeringens politikk, var også veien åpnet for det tunge bombeflyet. Det som her skjedde var at Air Ministry forsøkte å kaste av seg den tvangstrøyen som het numerical parity. Den videre utviklingen skulle vise hvor godt man lyktes. Hvor handlingsrommet i hele opprustningsperioden skulle fylles med bombefly, skulle det fra nå av fylles med tunge bombefly.

"The Ideal Bomber Paper" inneholdt to sentrale konklusjoner. Den ene dreide seg om størrelsen på det perfekte bombeflyet. Den andre konklusjonen, minst like betydningsfull, var at RAF skal utstyre alle bombeskvadronene med den samme flytypen. Grunnen til dette var at det ville være mest økonomisk. Det var neppe gjort for å øke den operative fleksibiliteten eller for å holde flere mulige anvendelsesområder åpne. Dersom hensikten var å bygge en bombeflystyrke som kunne gjennomføre den store bombeoffensiven mot motparten, så er standardiseringen lett å

[478]PRO Air 9/82, Følgeskrivet til oversendelsen finnes som dokument dok. 22A , datert 22/12-38.
[479]PRO Air 8/155, Pledges as Regards Parity with the German Air Force, datert 22/1-37.
[480]PRO Air 8/222, dok. nr. 16, Memorandum by the Secretary of State for Air to the Committee of al Defence/Defence Plans (Policy) Sub-Committee, datert oktober, 1937.

forstå og forsvare. Men det var ikke fastslått noe sted at den store flystyrkens ene *modus operandi* skulle være en slik offensiv. Innenfor veggene i Air Ministry var det neppe nødvendig å slå dette fast i noe formelt dokument. Det var noe alle visste at dersom krigen brøt ut, så ville det bli en krig mellom bombefly. Det finnes ingen spor av diskusjon i Luftforsvarsstaben av dette kardinalprinsippet. Diskusjonene, som de viser seg under utarbeidelsen av de enkelte krigsplaner, dreier seg om hva man skal bombe for å frembringe det generelle sammenbruddet hos fienden, ikke om hvorvidt denne bombekampanjen skal gjennomføres eller ikke.

Derved har vi også besvart det grunnleggende spørsmålet som denne stabsstudien ikke reiser - og derfor heller ikke gir svar på. Det ville jo ikke være urimelig at en grundig studie av hvilket fly man ønsker, innledes med en beskrivelse av de oppgaver flyet skal utføre. Hva skal dette bombeflyet brukes til? Dette spørsmålet var det ikke nødvendig å stille. Svaret var gitt i Air Minstry. Bombeflyene skal brukes i en massiv bombekampanje mot Tyskland, de egnet seg knapt til noe annet.

I dette svaret på et spørsmål det ikke var nødvendig å reise, ligger det også en teknologisk antakelse. Det var ingen tvil i Air Staff om at en strategisk bombekampanje mot Tyskland var gjennomførbart teknologisk. Det ble ikke diskutert under hvilke betingelser en slik kampanje eventuelt lot seg gjennomføre. Bombeflyene var så å si *a priori* i stand til å kjempe seg igjennom og å bombe målene. Ved de tider denne stabsanalysen ble skrevet, fløy de monoplanjagerne som ble de mest sentrale defensive jagerflyene i hvert fall i første delen av 2. verdenskrig, Spitfire, Hurricane og Messerschmidt 109. Flyenes ytelser var kjent også i Air Ministry. Men dette later ikke til å ha innvirket på de grunnleggende antakelser i RAFs sentrale stab. Bombeflyet ville alltid komme igjennom.

Kapittel 7

Nye planer og politisk innblanding

I løpet av 1937 forsøkte den britiske regjeringen å ta kontroll over en akselererende opprustning. Regjeringen ønsket kontroll ikke bare med utgiftene, men også med opprustningens struktur. For å avgjøre hvilke våpen som skulle anskaffes og hvilke som ikke skulle gis prioritet, var det nødvendig å sette opprustningen inn i en overordnet strategi. Denne strategien ble utformet under ledelse av regjeringens nyutnevnte Minster for Co-ordination of Defence, Sir Thomas Inskip. I RAF ble Inskips synspunkter oppfattet som utidig innblanding. RAFs opprustningsplaner kom i retur. For RAF ble det en kamp om opprustningens struktur, men det ble også en kamp om RAFs organisatoriske selvstendighet. Dette kapittelet presenterer regjeringes strategi og behandler RAFs reaksjon på denne strategien.

Fra Finansdepartementets synspunkt var opprustningen alt i 1936 i ferd med å komme ut av kontroll. Politiske utspill, nye og dyrere våpensystemer og en almen forverring av den internasjonale situasjonen, førte til at utgiftene til opprustning stadig steg. Systemet var slik at de enkelte Forsvarsdepartementene uavhengig av hverandre søkte om, og fikk, tilleggsbevilgninger for nye våpensystemer eller nye opprustningsplaner. Sett med finansdepartementets øyne var denne utgiftsspiralen ikke bare vanskelig å kontrollere, den videre utvikling var også vanskelig å forutse. Budsjetteringen ble derved vanskeliggjort. De langsiktige planer forsvant og ble erstattet med en rekke ad. hoc. løsninger drevet frem av den politiske situasjonen.

Under dette administrative problemet lå naturligvis også det mer fundamentale spørsmålet om hvor store forsvarsutgifter den britiske økonomien kunne makte å bære. I januar 1937 advarte departementsrådens nærmeste underordnede Hopkins, finansminister Chamberlain om at departementet var i ferd med å miste kontrollen over forsvarsutgiftene.[481] For å gjenvinne kontrollen foreslo Hopkins at man måtte fastsette en maksimumsum til disposisjon for videre opprustning i den kommende femårsperioden. Denne totalsummen måtte så grendepartementene holde seg innenfor. Det første problemet som da måtte løses, var å komme frem

[481]G. C. Peden, *British Rearmament and the Treasury: 1932-1939,* Scottish Academic Press, Edinburgh
.

til en fornuftig fordeling av pengene departementene i mellom. Dersom det var begrenset med penger, eller det var begrenset med kapasitet i industrien, var det nødvendig å sikre seg at prioritet ble gitt til de våpensystemer som det ble ansett som viktig å få operative uten forsinkelser. Det var ikke unaturlig at denne formen for rasjonering måtte føre til en gjennomgang av hele forsvarspolitikken, så vel som av den opprustningen som baserte seg på forsvarspolitikken.

For finansdepartementet var rasjonalet for en gjennomgang av forsvarspolitikk og opprustning, administrativt og finansielt, snarere enn strategisk. Denne gjennomgangen førte allikevel til at forsvarspolitikken og opprustningen ble langt bedre koordinert enn tidligere. Den totale opprustningen ble nå sett i én strategisk sammenheng.

I løpet av høsten 1936 ble det stadig vanskeligere å få tak i sikker informasjon om tysk opprustningstakt. Den informasjonen man fikk var usikker, men tydet i hvert fall ikke på at tysk opprustningstakt var i ferd med å bli lavere. Dette betød i praksis at avstanden mellom RAF og Luftwaffe ville øke hva antall fly angikk. I oktober 1936 hadde Air Ministry spådd at Luftwaffe våren 1939 ville bestå av 2500 førstelinjefly. Sommeren 1937 hevet Air Staff dette tallet til 3240.[482] Den tyske opprustningstakten, basert på usikre indikasjoner, ble sett på med stigende uro. Det var imidlertid klart at dersom tysk opprustning fortsatte i den takt man trodde den gjorde, så var det ikke lenger praktisk politikk til enhver tid å ha like mange fly som Tyskland. Den tyske byggetakten var større enn den britiske og det var ingenting som tydet på at Storbritannia kunne klare å øke sin byggetakt slik at Tyskland ble tatt igjen. Sebastian Ritchie mener at regjeringen gav RAF flere penger til fly enn det var mulig å bygge innenfor den eksisterende kapasitet.[483] Ifølge Malcolm Smith ferdigstilte tysk flyindustri i desember 1937 500 flyskrog og 1000 motorer. Til sammenligning hadde britisk flyindustri måneden før, i november 1937, maktet å bygge 145 flyskrog og 372 flymotorer.[484]

Som et svar på den fortsatte tyske opprustningen la Air Ministry i oktober 1936 frem *Plan J*. Planen var også en innrømmelse;

> ”It is difficult indeed to see (even assuming the most drastic degree of State intervention and control) how a standard of air strength, as expressed particularly in terms of aircraft [...] could be attained as early as 1939.”[485]

---

[482] PRO Air 8/249, Stages of British Rearmament.
[483] Sebastian Ritchie, *Industry and Air Power,* Frank Cass, London 1997: 58.
[484] Malcolm Smith, *British Air Strategy between the Wars,* Oxford Universtiy Press, Oxford 1984: 178.
[485] . Gibbs, *Grand Strategy*, vol I, Her Majesty's Stationery Office, London 1976: 570.

RAF ønsket nå å øke antallet bombefly fra 1022 som det skulle være i Plan F, til 1442 fly. I tillegg ville RAF øke antallet jagerfly med omlag 100, slik at man kom opp i 532 jagerfly. RAF ville ha knapt 3 bombefly for hvert jagerfly. Bombeflyene skulle gis prioritet hva byggingen angikk, fordi det bare var disse flyene som kunne avskrekke.[486] Statsråden måtte informere regjeringen om at med mindre det ble gjennomført drastiske omprioriteringer i tilnærmingen til opprustningen, så ville ikke Plan J kunne fullføres før engang ut i 1941.

Det som imidlertid ikke direkte fremgikk av planen, slik den ble lagt frem for regjeringen, var at RAF nå planla å bygge en styrke som bestod av knapt 900 *tunge* bombefly og omlag 550 middelstunge fly. Sammenlignet med Plan F var dette en massiv oppbygging, ikke så meget i antall, som i løfteevne. Samtlige av disse flyene ville ha tilstrekkelig rekkevidde til å nå Tyskland fra Storbritannia. Et grovt anslag over løfteevnen vil gi flyene i Plan J en total løfteevne på omlag 3500 tonn bomber. RAFs løfteevne etter Plan F vil jeg til sammenligning anslå til omlag 1000 tonn.[487] Økningen i antall fly fra F til J var neppe mer enn hva man hadde vennet seg til med den tiltakende opprustningstakten. Men Plan J var av en helt annen dimensjon enn de foregående planene. Dette var ingen styrke ment som "window-dressing". Plan J ville gi Storbritannia en bombeflystyrke til å føre krig med. I Air Ministry gjorde man i saksdokumentene ikke noe poeng ut av at den nye bombestyrken ville ha en strategisk slagkraft som var mer enn tre ganger større enn den forrige. Dette faktum ble ganske enkelt ikke nevnt. Malcolm Smith gjør et stort poeng ut av dette. Han mener at RAF her benyttet parity-politikkens bokstav for å underminere prinsippet. RAF søkte nå en styrke som var betydelig sterkere enn hva Luftwaffe hadde.[488] Den som først gjør oppmerksom på at RAF her var noe knapp med informasjonen om hva den nye planen faktisk innebar, er imidlertid N. H. Gibbs. I den offisielle historien slår han tørt fast at "This particular development was not brought to the attention of Ministers either by the Air Satff of by the Secretary of State for War when Scheme J was put forward."[489] En gjennomføring av Plan J innen 1941, ville koste massive £ 820 millioner. I 1934 hadde Air Ministry nærmest med motvilje

---

[486]PRO Air 8/222, Memorandum fra Air Staff, The Expected Standard of Air Strength, datert 12/10-1937.

[487] Det er vanskelig å fastslå løfteevnen for fly i de forskjellige planene som ikke fullt ut ble gjennomført. Flyene som man aksepterte var f.eks. ikke alltid hva man helst ville ha. De flyene man fikk avhang i betydelig grad av når fabrikken kunne levere. Det foregikk en kontinuerlig utfasing av biplan og innfasing av monoplan i hele den perioden jeg behandler.
Med en plan hvor bombestyrken var sammensatt av 1022 Blenheims, Faireys, Hampdens og Whitleys ville man få en løfteevne på omlag 1000 tonn når de fleste skvadronene var utstyrt med de to førstnevnte modellene. Plan J forutsatte omlag 900 Wellingtons og omlag 550 Hampdens og Whitleys, dette ville gi en løftevne på omlag 3500 tonn. Data for de enkelte flyene har jeg hentet fra Francis K. Mason, *The British Bomber since 1914*, Putnam, London 1994.

[488]Malcolm Smith 1984: 178-79.

[489] . Gibbs 1976: 569.

gått med på en økning i budsjettet på £ 20 millioner. Uroen over Tyskland hadde smittet over på Air Ministry. Finansdepartementet fryktet i januar 1937 at utgiftene nå var i ferd med å komme ut av kontroll. Plan J viste at frykten ikke var helt uten grunn.

Sir Thomas Inskip

I februar 1936 utnevnte regjeringen Baldwin Sir Thomas Inskip i den nye stillingen som Minister for the Co-ordination of Defence. Opprettelsen av denne funksjonen var et resultat av betydelig kritikk mot regjeringen både i pressen og i parlamentet fordi regjeringen ikke koordinerte forsvarspolitikken bedre ved å danne ett forsvarsministerium i stedet for de tre man hadde.[490] Den nye statsråden fikk imidlertid ikke et eget departement. Hans oppgave skulle være å avlaste statsministeren ved å være hans stedfortreder på møtene i CID. Slik skulle han kunne koordinere utarbeidelsen av en overordnet strategi. Han skulle videre også lede CIDs underkomite for å koordinere materielltilgangen til de tre forsvarsgrenene. I en situasjon hvor det var mer penger å kjøpe våpen for, enn det var kapasitet i industrien til å produsere de samme våpen innen de tidsfrister man hadde satt, var denne underkomiteen sentral.

Sir Thomas Inskip var jurist og et noe usannsynlig valg som minister for the Co-ordination of Defence. Enkelte hevdet at valget var det mest overraskende siden Caligula hadde utnevt sin hest til consul, og Inskip ble i noen sammenhenger referert til som ”Caligula's horse.”[491] Det er imidlertid vanskelig å se av det Inskip gjorde, at han var noen vits, hverken politisk eller administrativt. Inskip var mannen som kom til å overvåke den gjennomgangen av Storbritannias overordnede strategi som skulle speiles i bevilgningene til de enkelte forsvarsgrenene. Denne gjennomgangen resulterte i analysen ”Defence Expenditure in Future Years.”[492] Dette er et helt sentralt dokument for å forstå britisk opprustningstenkning i de siste årene før krigen og bærer ingenlunde preg av at Inskip var noe dårlig valg.

---

[490] Diskusjonen omkring organiseringen av det britiske forsvaret er beskrevet i Peden 1979, men også i Robert Paul Shay, Jr., *British Rearmament in the Thirties*, Princeton Universty Press, Princeton 1977: 70-74 og Stephen Roskill, *Hankey Man of Secrets,* vol 3, Collins, London 1974: 204-213.

[491] Stephen Roskill 1974: 207. Churchill og kretsen rundt ham, mente at stillingen burde gå til Churchill. Winston S. Churchill, *Den Annen Verdenskrig,* Første bind, J. W. Cappelens Forlag, Oslo 1948: 170-71. L. C. B. Seaman, *Post-Victorian Britain 1902-1951*, Routledge, London 1993 (1966): 278 skriver at utnevnelsen "was greeted with amusement and scorn, since it was the general opinion, shared by Inskip himself, that he had no qualifications for the post. Had rearmament been taken seriously, a Ministry of Defence would have been set up, and Churchill would have been appointed to it." Heller ikke Graham Stewart klarer å dy seg, men må fortelle at Inskip var Caligulas hest. Graham Stewart, *Burying Caesar*, Phoenix, London 2000: 252.

[492] Cab 24/273, C.P. 316 (37).

Inskips revisjon av den britiske opprustningen førte til at han fikk plan J til uttalelse. Hans kritikk av planen var derfor ikke bare basert på planens kostnader. Inskips innvendinger var fundamentale og gikk dypt inn i RAFs grunnleggende syn på hvordan luftmakt skulle brukes. Diskusjonen mellom Inskip og RAF kom derfor til å dreie seg om britisk strategi og RAFs plass i denne. Til nå hadde kritikken mot RAFs opprustningsplaner dreid seg om planenes størrelse. Planenes flystruktur hadde ikke vært diskutert. I Air Ministry hadde man hadde full kontroll i handlingsrommet, man kunne selv bestemme styrkens struktur.

Kritikken mot Plan J fra Inskip førte til at RAFs ledelse måtte presentere og argumentere for sin grunnleggende luftmilitære doktrine. Dette var noe nytt. I alle år hadde det vært RAFs sak å utarbeide doktrinen. Det hadde vært flyvåpenets sak å finne frem til hvordan fly kunne brukes mest effektivt. Det vanlige svaret var at de måtte brukes til strategisk bombing dersom de ikke kunne avskrekke en motstander fra å begynne en krig. Strategisk bombing var operasjoner som kunne utføres uavhengig av hva hæren og marinen foretok seg.

Men nå ville Inskip nettopp *ikke* se RAFs avskrekking eller krig uavhengig av de andre våpengrenene. Hans ambisjon var å se *sammenhengen* mellom våpengrenene. Og, hvis en slik sammenheng ikke var å finne, å skape den.

Inskips hovedinnvending mot RAFs opprustningsplan var at dens bakenforliggende premiss, å bygge opp en styrke for å drive bombeoperasjoner mot Tyskland, ikke passet inn i den overordnede britiske strategien. Luftforsvarsstaben må ha fått en anelse om hvilken retning Inskip beveget seg i allerede i oktober. I et kort brev fra Inskip til statsråden i Air Ministry, uformelt adressert til "Philip", gjorde Inskip det klart at han var i tvil om hvorvidt det store luftforsvaret man nå ønsket å bygge opp lot seg opprettholde i en krigssituasjon.[493] Han var også i tvil om den effekten en så storstilet oppbygging ville ha på opprustningsplanene for de andre forsvarsgrenene.[494]

En uke senere var det klart at Inskip hadde kommet et stykke videre. I et nytt brev til sin kollega i Air Ministry heter det at "We may be forced to consider a smaller striking force."[495] Inskip var også interessert i å vite hvor mye Swinton trodde det ville være mulig å spare av kapitalutgifter og driftsutgifter ved enkelte endringer av Plan J. Inskip tenkte seg planen modifisert slik at jagerflyforvaret ble opprettholdt på stående beredskap,

---

[493] Sir Philip Cunliffe-Lister ble i desember 1935 gjort til Viscount Swinton. C. G. Grey, *A History of the Air Ministry,* George Allen & Unwin, London 1940: 254.
[494] PRO Air 8/222, Note by T. Inskip to Secretary of State for Air, datert 28th Oct.-37.
[495] O Air 8/222, Note by Sir T. Inskip to Secretary of State for Air, datert 4th November -37

mens kan hende så mye som halvparten av bombeflyskvadronene fikk redusert sin beredskap slik at de ikke kunne bli effektive før etter en viss tid.[496] En slik omlegging ville redusere driftsutgiftene betydelig.

Han fikk svar samme dag. Air Ministry var tilsynelatende ikke interessert i å gå inn på denne typen diskusjoner i det hele tatt. Man slo derfor kort og kategorisk fast at "it would be radically unsound to accept a lower figure."[497] Noen dager senere utdypet Air Ministry sitt syn. De gjorde det helt klart at det var galt å stole på jagerflyene. "It would be an illusion to suppose that we have a sure means of defence."[498] Riktignok hadde man gjort større fremskritt i eksperimentene med radar enn hva man hadde tort håpe på, men det var allikevel langt igjen før dette systemet kunne brukes. Det fantes ikke noe sikkert forsvar mot bombefly. Konklusjonen var derfor helt klar: "Counter-attack still remains the chief deterrent and defence."[499]

Air Ministry skaffet seg støtte fra Utenriksdepartementet. I et memorandum fra Secretary of State for Foreign Affairs gav utenriksministeren sterk støtte til Air Ministrys ønske om flere bombefly.[500] Men dette later ikke til å ha påvirket Inskip.

Inskips syn på Air Ministrys nye opprustningsplan ble presentert da han la frem sitt "Aide-Memoire" på førjulsvinteren 1937. Konklusjonen var kort og isnende klar; "I am not satisfied that Scheme J. is one which I can recommend as it stands."[501] Grunnene til dette var flere og tungtveiende. Utgangspunktet for konklusjonen var den britiske strategien for en eventuell krig med Tyskland. Dersom en slik krig brøt ut forventet regjeringen at Tyskland ville forsøke

> "to exploit her superior preparedness by trying to knock out Great Britain rapidly..since she is not well placed for a long war in which the Sea Powers [...] are likely to have the advantage."[502]

I klartekst betød dette, skrev Inskip, at Tyskland måtte slå Storbritannia ut av krigen i løpet av kort tid. Dersom de ikke lyktes med dette, ville krigen være tapt for Tyskland. Troen på den britiske økonomiens styrke og på sjømaktens tradisjonelle muligheter til å opprettholde landets forsyninger også i en krigstid, kan slik sies å være basis for den britiske strategiske tenkningen.

---

[496] PRO Air 8/222, Note by Sir T. Inskip to Secretary of State for Air, 4th November-37
[497] PRO Air 8/222, Note by SofS to Sir T. Inskip, 4th November, 1937.
[498] PRO Air 8/222, covering letter from Swinton to Inskip on attached Aide Memoire, 26th November, 1937.
[499] ibid.
[500] PRO Air 8/222, Memorandum by the Secretary of State for Foreign Affairs, nov.-37
[501] PRO Air 8/226, dok nr. 4, Sir T. Inskips Aide-Memoire, 9/12-37.
[502] : 1.

For å avskrekke Tyskland fra å gå til krig, måtte derfor de britiske styrkene være så sterke, og slik organisert, at det var åpenbart for tyske politikere så vel som for tyske militære, at Storbritannia ikke kunne slås ut ved et hurtig og overraskende slag. Denne forutsetningen var gjeldende for flystyrkene såvel som for land- og sjøstyrkene. Dere første oppgave var å gjøre "the knock-out blow" til en militær umulighet. Tyskland måtte konfronteres med at risikoen for at en krig ville bli langvarig, var meget stor.

Når man planla britisk strategi ut fra dette perspektivet, skrev Inskip, så var det klart for ham at RAF ikke nødvendigvis måtte speile Luftwaffe hverken i antall fly eller i flytyper.

> "I cannot, therefore, persuade myself that the dictum of the Chief of the Air Staff that we must give the enemy as much as he gives us is a sound principle."[503]

Luftwaffe ville jo være, ifølge Inskip, strukturert på basis av at hensikten var å slå Storbritannia ut av krigen i løpet av noen ganske få uker. RAFs rolle var derimot ikke å forsøke å slå ut Tyskland, men tvert imot å hindre at Tyskland kunne klare å slå Storbritannia ut. Det gav ingen mening for Inskip, å forsøke å speile Luftwaffe ved å strukturere RAF på samme måte.

> "Our weapon of victory is not only the Royal Air Force, developed as the war goes on to a high degree of striking power, but, as in the late War, a combination of economic pressure and striking force."[504]

Dette var den grunnleggende strategien slik Inskip og regjeringen så den. Dersom Storbritannia ble dratt inn i en krig med Tyskland, måtte landet være slik rustet at det kunne stå imot de første angrepene. Kunne Storbritannia overleve krigens første kritiske fase, ville den samlede vekten av militært press og økonomisk krigføring føre til at Tyskland måtte tape krigen. Storbritannias militære strategi ville derfor være defensiv i krigens innledende fase. Det var først når den tyske offensiven hadde oppbrukt sin kraft at britene skulle gå over til offensive operasjoner.

Dette var en ny strategi. Den gamle strategien hadde i første omgang hatt til hensikt å signalisere britisk opprustningsvilje. Dette var ment å føre til at Tyskland ville innse at en kapprustning ikke ville ha noen hensikt. Men dette signalet hadde ikke blitt oppfanget i Tyskland. Det ble fort klart at britisk opprustningsvilje ikke la bånd på tysk opprustning. Begrunnelsen for videre opprustning på britisk side ble endret. Det første målet hadde vært å hindre tysk styrkeoppbygging. Det neste målet ble å være sterk nok til å hindre til at Tyskland kunne oppnå politiske mål ved hjelp av

---

[503] ibid: 2.
[504] : 3.

maktbruk eller trusler om maktbruk. Men opprustningen hadde heller ikke hatt denne effekten. I mars 1935 hadde Hitler, i strid med Versaillestraktaten, gjeninnført den alminnelige verneplikten og innrømmet at Tyskland var i ferd med å bygge opp et flyvåpen. I mars 1936 hadde tyske styrker gått inn i Rhinland. Stadig måtte britisk etterretning justere tallene for tysk rustningsproduksjon oppover. Det er på denne bakgrunnen av *ikke-oppnådde effekter av opprustningen*, at Inskips kritiske gjennomgang av britisk opprustning og strategi må forstås.

Inskip lanserte en strategi for å vinne en krig. Men det var også en strategi for å avverge en krig. Det var britisk "staying-power" som skulle avskrekke Tyskland fra å begynne en krig. Men enhver avskrekkingsstrategi har også en kommunikativ side. Forutsetningen for at Inskips nye strategi kunne avskrekke, var naturligvis at den britiske analysen på hvordan en krig kunne vinnes, - eller tapes - var lik den analysen man gjorde seg i Berlin. Skulle den britiske strategien virke avskrekkende, måtte britenes evne til å holde ut bli trodd i Berlin. Det tyske regimet måtte innse at det britiske forsvaret var av en slik styrke og struktur at det ikke lot seg gjøre å slå det ut i et overraskelsesangrep. Og så måtte Hitler og hans medhjelpere innse at britisk økonomi ville tåle en langvarig krig bedre enn den tyske. Den britiske historikeren Frank McDonough skriver at "British rearmament started too late and lacked the level of spending and the industrial capacity needed for an effective deterrent to Germany."[505] Det ligger som en uuttalt forutsetning her at det ville ha vært mulig å avskrekke Tyskland. Forklaringen på hvorfor opprustningspolitikken mislyktes, blir derfor ganske enkel; for lite og for seint. Det er nok ikke gitt at det var så enkelt. I hvor stor grad den tyske ledelsen i det hele tatt var mottakelige for militær avskrekking, vet vi ikke. Var det i det hele tatt mulig å kommunisere med Hitler og hans folk med trusler om potensiell vold som kommunikasjonsmiddel? Det er ikke åpenbart at dette spørsmålet kan besvares bekreftende. Det betyr selvsagt ikke at avskrekking som middel ikke burde prøves. Den britiske administrasjonen antok at de sto overfor en motpart som de kunne kommunisere med ved hjelp av diplomatiske midler. Militær opprustning var ett av disse midlene.

Inskip ville konfrontere Tyskland med muligheten for at en eventuell krig ville bli langvarig. Konsekvensen av denne strategien for RAF var, skrev Inskip, at man måtte vurdere om ikke videre utbygging burde skje etter noe andre linjer enn hva RAF hadde lagt opp til i sin siste opprustningsplan. RAF hadde slett ikke behov for det samme antallet tunge bombefly med stor rekkevidde som Tyskland hadde. I første omgang skulle ikke britiske fly i stort antall angripe tyske sentra. "It seems to me that what we want to

[505] Frank McDonough, *Neville Chamberlain, appeasement and the British road to war,* Manchester sity Press, Manchester 1998: 37.

do in the first weeks of a war is to knock out as many German aeroplanes as we can."[506] RAF skulle slåss mot fiendens fly, ikke mot fiendens hjemland. Det var først når denne forsvarskampen var vunnet, at RAF skulle gå over til mer offensive operasjoner.

Inskip skyndte seg med å tilføye at han ikke hadde til hensikt å argumentere for at RAF skulle bestå bare av defensive fly, han ville ikke engang foreslå at forholdet mellom antall bombefly og jagerfly skulle endres. Men han ville derimot foreslå at antallet tunge bombefly skulle reduseres. Det var heller ingen grunn til å tro at angrep mot fiendtlige flyplasser ville være særlig effektivt. Man burde derfor konsentrere seg om å påføre Luftwaffe tap mens de var i luften. Og ettersom tyskerne ville komme til Storbritannia og trolig ville konsentrere seg om de store byene, så var det vel naturlig å møte dem der.

> "In fact, it would seem in accordance with strategical principle that the decisive place and the decisive time for the concentration of our own air forces would be somewhere over our own territory at the outset of a war."[507]

Dersom man erstattet noen av de tunge bombeflyene med lettere bombefly, så var det vel heller ikke en umulig tanke, mente Inskip, at man kunne bruke bombefly for å forsvare øyriket. Kan hende kunne motpartens bombefly bombes?[508]

Konklusjonen på Inskips analyse var klar nok. Plan J var basert på en doktrine for hvordan RAF skulle operere, som ikke var i tråd med den overordnede britiske strategien. RAFs foreslåtte styrkestruktur stemte ikke med hva Storbritannia i første omgang hadde bruk for. Air Ministry ble derfor bedt om å legge frem en revidert plan. Denne planen skulle være,

> "based on the conception that at the outset of a war our first task is to repulse a knock-out blow within the first few weeks, trusting thereafter for defeat of the enemy by a process of exhaustion, resulting from our command at sea, in the later stages."[509]

Inskip ville også at en slik plan skulle inneholde momenter for hvordan flybyggingskapasiteten hurtig kunne økes dersom krigen brøt ut. Han var

---

[506] PRO Air 8/226, dok nr. 4, Sir T. Inskips Aide Memoire, 9/12-37: 3.
[507] ibid: 4.
[508] Dette virker som en noe merkelig tanke i dag. I "vår" periode ble det imidlertid utført et betydelig arbeide for å utvikle bomber som kunne brukes til dette. Særlig viste det seg vanskelig å utvikle nærhetsbrannrør som var effektive. Se PRO Avia 13/872, Report No. H 1416 av sept. 1937, om brannrør og report H 1423 fra juli 1938 om bombeforsøk. Avia 13/698 inneholder for årene 1936-1938 materiale om utløsermekanismer for slik bombing hvor problemet særlig var å oppnå et gunstig spredningsmønster på bombene.
[509] O Air 8/226, dok nr. 4, Sir T. Inskip's Aide-Memoire: 5.

skeptisk til store reserver av fly som ganske raskt kunne bli foreldede. Det var bedre å ha stor produksjonskapasitet i reserve enn mange fly i reserve.

Sammen med Inskips memorandum var et omfattende vedlegg. Vedlegget inneholdt en grundigere analyse av den styrkestruktur Storbritannia burde ha som en konsekvens av den strategien han hadde skissert. Her ble også RAFs argumentasjon for den styrkestruktur RAF ønsket, redegjort for. Det er ganske åpenbart at det er det høye antallet bombefly Inskip hadde vanskelig for å svelge. Det antall jagerflyene RAF ønsket, ville de få. Og byggingen av dem ville bli gitt høyeste prioritet.

Inskip mente at det var fem hovedgrunner til at RAF la så stor vekt på bombefly.

> - For det første fantes det ikke et effektivt forsvar mot bombefly. Det mest effektive forsvaret var motangrepet.
>
> - For det andre ville en mulig angriper bli avrådd fra å angripe dersom han visste at Storbritannia kunne skade ham like mye som han kunne skade Storbritannia.
>
> - For det tredje ville motangrepet ha to funksjoner; Rettet mot motpartens flyplasser ville det skade og immobilisere angrepsstyrken. Rettet mot industrimål ville det redusere produksjonen av ammunisjon og våpen.
>
> - For det fjerde ville motangrep føre til at den angrepne måtte bruke deler av sine ressurser på å forsvare seg i stedet for på videre angrep.
>
> - For det femte hadde regjeringen erklært at RAF skulle være like sterkt som det tyske flyvåpenet.[510]

Inskip aksepterte at dette var tungtveiende grunner. Men han ville allikevel ikke tillegge dem avgjørende vekt. Hovedgrunnen til dette var ikke økonomisk, i betydningen at Storbritannia ikke hadde råd til å bygge en slik styrke. Problemet som Inskip så det, var at samfunnets tilgjengelige produksjonsressurser ikke var tilstrekkelig til å bygge denne styrken *samtidig* som man også skulle bygge ut produksjonsanleggene for å vedlikeholde denne svære styrken i tilfelle krig.

> ”Our available resources should be directed to an increase in war potential rather than to a further increase in our first line strength.”[511]

I klartekst betød dette at Inskip heller ville bygge fabrikker enn å bygge fly. Selv om Air Staff var uenige med Inskip, så kan man vel si at det var RAFs

---

[510] PRO Air 8/226, Attachment to Sir T. Inskip's report, vedlegget er datert 8/12- 37: para 62.
[511] : para. 71.

gamle argument om behovet for å ruste opp i dybden, som her var godtatt. Reservene fikk imidlertid en ny form, man fikk fabrikker i stedet for fly.

Systemet Sir Thomas ønsket å utvikle var det såkalte "Shadow-factory"-systemet. Her ble det for regjeringens penger bygget fly- og motorfabrikker som man ikke nødvendigvis satte i produksjon, men som ble utstyrt med mesteparten av det nødvendige utstyret for hurtig å komme i produksjon dersom krigen brøt ut eller opprustningen antok en så rask takt at de eksisterende fabrikkene ikke kunne makte å dekke etterspørselen. Disse anleggene skulle administreres og bemannes av folk fra den eksisterende mekaniske industrien, først og fremst fra bilindustrien.[512] Dersom krigen kom, ville produksjonen av privatbiler naturlig nok bli stanset.

Det var også nødvendig å innrømme hvordan den faktiske stilling vis-a-vis Tyskland var,

> "The German aircraft industry is more extensive that our own, and […] the German Air Force has already gained a long lead upon us. Indeed, it seems unlikely that it is possible for us to attain parity with the German Air Force not merely in first line strength, but also in war reserves and war potential."[513]

Dette var en bemerkelsesverdig innrømmelse fra regjeringen. Den styrkemessige ledelsen Storbritannia hadde hatt i 1934, var ved årsslutt 1937 forandret til en styrkemessig underlegenhet. Tyskland var gått forbi og de ville fortsette å være foran.

Når dette ble kombinert med den britiske politikken for hvordan krigen skulle utkjempes, så munnet Inskips analyse ut i en rekke klare anbefalinger for hvordan RAF skulle bygges ut videre:

> - For det første skulle man nå konsentrere seg om flystyrkene i Storbritannia, "The Metropolitian Air Forces". Flystyrkene utplassert i Imperiet skulle ikke økes ytterligere.
>
> - For det andre skulle ikke RAF bare få de jagerfly de ønsket til de stående skvadronene, jagerflystyrken skulle også bygges ut med fulle krigsreserver, (225%).
>
> - For det tredje skulle bombeflystyrken økes noe, men oppbyggingen av reserver skulle reduseres drastisk. I stedet måtte som nevnt produksjonskapasiteten økes.

---

[512] Dette produksjonssystemet er grundig behandlet i en rekke verker, se f.eks. Sebastian Ritche, *Industry and Air Power. The Expansion of British Aircraft Production,1935-1941,* Frank Cass, London 1997.

[513] O Air 8/226, Attachment to Sir T. Inskip's Aide -Momoire, 8/12-37: para. 74.

> - For det fjerde ville Inskip anbefale at styrkestrukturen i bombegruppene ble endret slik at endel tunge bombefly ble erstattet med lette eller middels tunge fly.[514]

Reaksjonene fra Air Ministry på Inskips inngripen var svært sterke. Han hadde kritisert den styrkestrukturen RAF ønsket og han hadde gjort det ved å bruke luftmaktsteoretiske og strategiske argumenter. Dette var å banne i Air Ministrys kirke. Inskip hadde ikke bare truet RAFs handlingsrom, han hadde invadert det.

I Air Ministry var man av den mening at den militære kompetansen om hvordan luftmakt kunne brukes lå i Air Minstry og ingen andre steder. Inskip hadde trådt inn på enemerkene til RAFs stabsoffiserer, han befant seg et sted han ikke hadde noen rett til å være. Han hadde gått ut over sin kompetanse og måtte derfor kjennes inkompetent. I et notat fra Chief of Air Staff til Secretary-of- State for Air hevder CAS ganske enkelt at

> *"The arguments used by the Minister for Co-ordination [...] are based on fundamental misconceptions both of grand strategy and air tactics."*[515]

Men samtidig var Inskips argumentasjon så grunnleggende i sine militære premisser, at den også måtte besvares på det militærfaglige nivået. Air Ministry kunne ikke bare avfeie ministeren med at dette hadde han ikke greie på. De måtte *vise* at det han sa ikke stemte. Da var det nødvendig å gå inn i hans argumentasjon og vise hvor ministeren tok militærfaglig feil.

Dette ble da til de to forsvarslinjene man forsøkte å bygge i Air Ministry. Den første var av formal-legalistisk og nærmest konstitusjonell natur; Det som skulle sies om styrkestruktur skulle sies av RAFs offiserer, departementsfolk hadde ingen rett til å uttale seg om dette.

Den andre linjen var den militærfaglige. Det som var sagt av Inskip, var direkte feil. De militærfaglige premisser som lå til grunn for den foreslåtte styrkestruktur, var ikke holdbare.[516]

Inskips analyse og forslag førte RAFs holdninger og syn på krig frem fra den skyggefulle tilværelsen innenfor handlingsrommet i Air Ministry. Nå måtte RAF argumentere mer åpent enn de noen gang hadde gjort. Det implisitte synet på luftmakt måtte gjøres eksplisitt. Det var nødvendig å gjøre det klart hvor Inskip tok feil.

---

[514] ibid. para. 76.
[515] PRO Air 8/226, dok nr. 4, 10th December 1937, (samme dok nr. er også brukt tidligere, her finnes altså to dok med samme nummer).
[516] PRO Air 8 /226, dok 4, også Air 8/226, dok 9, Notes on Modification to Scheme J by D.D.Plans, 28th ber 1937.

Inskips memorandum var datert 9. desember 1937. Allerede den påfølgende dag hadde Chief of Air Staff, Cyrill Newall, sitt prinsippielle syn klart. I et brev til sin statsråd slo han fast at han kunne akseptere at han ikke fikk de fly han ville ha av finansielle årsaker, men ”it cannot logically be adduced on the strategical and tactical grounds suggested by the Minister of co-ordination.”[517] Her var det ikke minsterens konklusjon som laget de største problemene, det var begrunnelsen som var vanskelig å svelge. Ministeren hadde trukket sin konklusjon på militærfaglige premisser. Luftforsvarets sjef var prinsipielt uenig i at Sir Thomas hadde anledning til å argumentere som han gjorde. Hva ministeren hadde å gjøre, etter Newalls mening, var å skaffe seg oversikt over den militære trusselen Storbritannia og imperiet var stilt overfor. Deretter skulle han prioritere og balansere styrkeforholdet mellom hæren, marinen og flyvåpenet.

> ”Having determined the degree and priority of the three fighting components and allocated the proportions of the finances available, I submit it must be the responsibility of the Department concerned to recommend through its Ministerial Head, the type and composition of the forces to achieve our National aim.”[518]

Ministeren skulle sørge for den militære husfred og fordele pengene mellom våpengrenene. Så skulle grenstabene foreslå hvordan pengene skulle brukes. Dette brevet ble, sammen med et lengre følgeskriv hvor Air Ministry tok for seg Inskips enkelte synspunkter, oversendt Inskip av statsråden i Air Ministry allerede dagen etter, den 11. desember.

Stabsoffiserene som utarbeidet denne kommentaren, gjorde ingenting for å skjule sin forakt for hva de anså som statsrådens manglende militære kompetanse.[519] Den erklærte hovedhensikten med kommentaren var ikke å angripe de konklusjoner Inskip hadde kommet frem til, bortsett fra hvor han ønsket bombefly av redusert størrelse. Hensikten var snarere ”to rectify certain strategical misconceptions on which - as it appears to us - these conclusions were based.”[520]

Ministeren var offer for en grunnleggende misforståelse hva angår bruk av luftmakt. ”The essential point is that an effective bomber force is a vital component in a successful defensive system.”[521] Uten en slik styrke ville det ikke være mulig å redusere kraften i det tyske angrepet såpass at RAFs jagerflystyrke kunne makte å stå imot. Et effektivt strategisk forsvar kunne

---

[517] PRO Air 8/226, brev fra Chief of Air Staff til Secretary of State, datert December 10th, 1937
[518] ibid.
[519] PRO Air 8/226, Note on Aide Memoire and attachment by Sir Thomas Inskip, datert December 11th, 1937.
[520] ibid: 9.
[521] : 3.

bare bygges opp ved en fornuftig balanse mellom jagerflyforsvaret og bombeflyene som motangrepsstyrke. Denne balansen var ivaretatt av RAF. I Plan J var den, som vi husker, omtrent tre tunge bombefly for hvert jagerfly. Om man økte antall jagerfly videre uten samtidig å presse en angriper med bombefly, så ville det neppe virke,

> ”It is doubtful whether any number of fighters we could provide could impose a rate of wastage upon the enemy which he could not make good in the absence of effective counter-action.”[522]

Med andre ord så kunne man ikke, uansett hvor mange jagerfly man bygget, påføre fienden større skade enn han ville makte å bære. En godtakelse av ministerens prinsipp om at RAF burde konsentrere sine egne fly over eget landområde, innebar å se bort fra alle de krigserfaringer man satt inne med.

> ”It means a surrender of initiative to the enemy and the acceptance of a situation in which he will have forced us to fight him at a time and place of his own choosing.”[523]

Dersom man også skulle begynne å bruke bombeflyene på samme måte som man brukte jagerflyene, så kunne man, ifølge Air Ministry, like godt innrømme nederlaget med en gang. Både franskmennene og tyskerne hadde forsøkt dette under første verdenskrig, med de samme katastrofale resultater. Her fremstår luftforsvarsstaben som offensivens talsmenn. Det var bare angrepet som kunne gi seier. Å operere defensivt var i utgangspunktet å gi fra seg initiativet og deretter også seieren. Det var de samme argumentene generalstabene i de krigførende nasjonene hadde ført i marken for å angripe for enhver pris i 1914. Krigen hadde vist også de mer tungnemme generaler at kostnadene med å angripe på bakken, var meningsløst høye. Våpen- og transportteknologien viste seg å favorisere forsvareren. Men som Air Staff så det, så gjaldt ikke dette i luften. Der regjerte offensiven. Seieren ville gå til den som angrep først og med størst tyngde. Offensive operasjoner betød bombefly.

> ”The bomber force is fundamentally the basis of all air strategy, [...] which twenty years of study has confirmed emphatically in the minds of the Air Staff.”[524]

---

[522] ibid: 5.
[523] ibid.
[524] PRO Air 8/226, Memo by the Air Staff on Sir T. Inskip's Queries regarding Scheme J, datert ber 24th, 1937.

Tyve års arbeide hadde overbevist tenkerne i luftforsvarsstaben at det eneste man skulle satse på, var bombefly. Og hvem var Inskip som kunne ta avstand fra så mye erfaring og så mye tenkning?

Hva angikk Inskips forslag om å redusere størrelsen på flyene, henviste man i Air Ministry til sin egen studie under utarbeidelse, ”The Ideal Bomber Paper”. Resultatet av mindre fly ville være redusert angrepsevne både hva bombelast og rekkevidde angikk. Fly med kort rekkevidde som skulle operere mot Tyskland måtte gjøre dette fra baser i Frankrike. Dette i seg selv ville være så mye dyrere enn om man kunne operere fra permanente baser i Storbritannia, at det var liten grunn til å anta en tilbakegang til mindre fly ville innebære noen besparelse i det hele tatt.

For Air Staff må Inskips spørsmål og analyse ha vært en ny og ekkel opplevelse. I stedet for å argumentere ut i fra finansielle hensyn, argumenterte ministeren ut i fra strategiske hensyn. RAF ble gitt en rolle i en overordnet britisk strategi. Denne strategien skulle gjøre Storbritannia klar for, og i stand til, å utkjempe og vinne en langvarig krig. Et Storbritannia rustet for en slik krig, ville kunne avskrekke Tyskland. Og dersom ikke avskrekkingen virket og krigen allikevel kom, så kunne den vinnes.

Men Inskip hadde gått et skritt videre; han hadde trukket RAFs grunnleggende tro på bombeflyets sentrale rolle i tvil. Inskip ønsket et flyvåpen som var defensivt organisert og defensivt innstilt, ihvertfall i krigens første fase. Han ville ha jagerfly heller enn bombefly. Derved hadde han gått langt inn på hva flygeneralene oppfattet som sine enemerker. Der inne hadde han trukket deres militære kompetanse i tvil. Han sådde tvil om bombeflyet som det eneste effektive våpen og syntes å mene at et angrep av tyske bombefly kunne fanges opp og at angriperne kunne påføres så stygge tap at bombeoffensiven måtte oppgis. Derved rokket han ved luftforsvarsstabens helt fundamentale grunnsetninger for luftkrig. Dette var grunnsetninger som i luftforsvarsstaben nærmest hadde dogmatisk karakter, men som det tydeligvis ikke var helt uproblematisk å forsvare. "Twenty years of study" var i seg selv ikke noe overbevisende argument, om man ikke kunne vise til de arbeidene som hadde kommet ut av disse studiene, enn si det empiriske grunnlaget for studiene.

Under forsøkene på å få istand en nedrustningsavtale i Geneve i 1932-33, hadde også Air Staffs bombefly vært under hardt press fra regjeringen. Men da hadde ingen presset staben på dens grunnleggende dogme om bombeflyets primat. Snarere var forsøkene på å avskaffe alle bombefly en bekreftelse av de grunnleggende dogmer som rådet i Air Ministry. Den gangen hadde også Air Ministrys motargumenter vunnet frem; en avskaffelse av alle bombefly ville bare gi mening dersom alle sivile fly ble roll. Sivile fly kunne relativt enkelt ombygges

til bombefly. Før en slik ordning for sivile fly kunne komme i stand, og det var det lite sannsynlig at den ville gjøre, var det umulig for Storbritannia å gå inn for å fjerne bombeflyene.

Dette synet hadde vunnet frem i regjeringen. Derved hadde RAF ikke bare beholdt sine bombefly, man hadde også beholdt sitt doktrinemessige monopol. Man var herrer i eget handlingsrom. RAFs antakelser om hvordan luftkrig måtte føres, ble det ikke stilt spørsmål ved.

På førjulsvinteren 1937 brøt Inskip RAFs doktrinemonopol. Det er åpenbart at man i RAF hadde vondt for å fatte dette. Til tross for de meget skarpe reaksjoner referert overfor, kan det virke som om man i Air Ministry trodde at den egentlige grunnen til at Inskip forkastet Plan J, var mangel på penger og at de andre argumentene han benyttet bare var en slags tåkelegging.[525] Det kan jo også være at dette var utslag av ønsketenkning fra RAFs side. At man ikke fikk det antallet fly man ville ha, var ille nok. Men det var langt verre om man heller ikke fikk beholde den doktrinen man ville ha. John Slessor, som hadde flere sentrale posisjoner i Air Ministry skriver i sine memoarer at,

> ”Sir Thomas Inskip came down against Scheme J, on the grounds that our economy and financial position were not equal to it. He accepted only our proposal for an increased number of fighters. To multiply fighters is the usual refuge of the ignorant about air power, but in this case it was undoubtedly justified.”[526]

Slessor går med på at Inskip hadde rett, samtidig som han stempler ham som igorant. I RAFs internhistorie om opprustningen heter det også at

> ”In December, 1937 the Air Ministry were informed that on financial grounds the full requirements of Scheme J could not be met.”[527]

Her skriver både Slessor og internhistorikeren i Air Ministry mot bedre vitende. Plan J ble forkastet av Inskip med en strategisk og militærteoretisk begrunnelse, ikke med en økonomisk begrunnelse.

Argumentasjonen fra Air Staff om at Sir Thomas slet med ”basic misconceptions” gjorde ikke avgjørende inntrykk. Derfor ble Inskips analyse i form av en rapport, lagt frem for regjeringen i møte den 15.

---

[525] Det må være en rimelig antakelse at Inskip ikke, stikk i strid med alle militære råd, kom frem til slike kjetterske standpunkter på egen hånd. I Air Ministry fryktet man at det var Admirality som stod bak. Robin Higham hevder at Inskips memorandum var skrevet av Liddel Hart. Higham, *The Military Intellectuals in Britain:1918-1939*, Greenwood Press, Westport 1981(1966): 49.
Malcolm Smith 1984: 185 skriver derimot at Inskips memoranum var skrevet av Sir Maurice Hankey.

[526] Sir John Slessor, *The Central Blue*, Collins, London 1956: 160.

[527] Air 8/249, Stages of British Air Rearmament, uten dato, trolig 1938: 10.

desember 1937.[528] I dette dokumentet ble RAFs rolle satt inn i en større strategisk sammenheng. Det som kunne avgjøre en krig til britisk fordel, var ifølge Inskip, Storbritannias sterke økonomi. Dette kunne betraktes som "a fourth arm in defence, alongside the three Defence Services."[529] En økonomi som var sunn og sterk ville med andre ord utgjøre en slags fjerde forsvarsgren.

Det var umulig for Storbritannia, hevdet Inskip, å vinne en krig mot en stormakt ved ett stort angrep, "the knock-out blow". Storbritannia måtte belage seg på en langvarig krig hvor alle landets økonomiske ressurser måtte mobiliseres både hjemme og i imperiet. Dersom en slik krig skulle vinnes, var det helt nødvendig *ikke* å bruke opp ressursene på en massiv opprustning. Det var nødvendig å finne et balansepunkt hvor både hensynet til nødvendig styrke for å motstå et angrep, og hensynet til en sunn og produktiv økonomi ble ivaretatt.

Inskip foreslo at de forsvarsmessige forpliktelsene ble prioritert slik: først kom forsvaret av selve Storbritannia, dernest kom forsvaret av sjøveiene og handelsrutene. Først på tredjeplass kom forsvaret av Storbritannias militære samarbeidspartnere på Kontinentet.[530] For RAF betød dette ganske enkelt at de skulle konsentrere seg om jagerflyforsvar heller enn om en motoffensiv med bombefly. Antallet fly stasjonert andre steder i imperiet, skulle ikke økes. Bombeflystyrken skulle ikke bygges opp med så store reserver som RAF ønsket. Derimot skulle krigspotensialet utvikles ved at utbyggingen av flyfabrikker ble akselerert. Dette var fabrikker som skulle komme i produksjon dersom krigen brøt ut. Slike produksjonsklare fabrikker, mente Inskip, burde også bety at RAF ikke hadde behov for å holde så mange fly i reserve. Inskip anga ikke hvor langt ned han mente det kunne være forsvarlig å gå, men det er klart at han hadde problemer med å forstå at det var nødvendig å holde 225% av førstelinjestyrken i reserve.[531]

En naturlig konsekvens av dette forslaget til en samordnet strategi, var at hæren ikke fikk ressurser for å bygge opp styrker som kunne brukes på kontinentet. Hæren skulle i første omgang konsentrere seg om å bygge ut antiluftskytset som trengtes for å forsvare Storbritannia. Også hæren fikk derved som sin viktigste oppgave å bidra til forsvaret mot fiendtlige fly. For hæren var Inskips prioriteringer ytterst problematiske. Der var man

[528] PRO Cab 24/273, C.P. 316 (37), Interim Report by Inskip, Defence Expenditure in Future Years. December 15th , 1937.
[529] ibid para 10: 2.
[530] ibid para 101: 15.
[531] ibid para 96. Temaet behandles også i PRO Air 8/226, Aide Memoire by Sir T. Inskip, December 9th,

sikre på at om krigen kom, så ville man bli pålagt å sende avdelinger til kontinentet. Men nå ble man forhindret fra å utvikle slike avdelinger.[532]

Marinen skulle også legge bort sine planer om å øke sin styrke utover de anbefalinger som DRC hadde fremsatt i sin rapport. Det var kanhende en trøst for RAF at selv om de ikke fikk det som de ville, så fikk heller ikke de andre forsvarsgrenene det som *de* ville.

Inskips forslag til prinsipielle retningslinjer for utbyggingen av landets forsvar, ble godtatt av regjeringen og var derved å anse som offisiell politikk. Konsekvensene av denne politikken ble utlagt for staben i Air Ministry av statsråden i et møte den 23. desember 1937. Det var vanskelig å svelge. Chief of Air Staff gjentok der sin forespørsel om det ikke "would be possible for the Cabinet to make a financial apportionment leaving the Air Staff to decide what use to make of it."[533] Statsråden forklarte med varsomhet sin fremste flygeneral at en slik konstitusjonell praksis nok ikke var mulig.

> "The Cabinet could not accept that position, as responsibility for the broad principles of any scheme adopted must remain with them."[534]

Her står tiden stille og vi ser sjefen for RAF bli tatt varsomt i hånden av sin statsråd og ledet inn i den politiske virkeligheten. Den militære pengebruken skulle ikke være skjermet for politisk innsyn eller påvirkning. Handlingsrommet var blitt transparent, det kunne ikke lukkes for innsyn.

Foranledningen til Inskips gjennomgang og revisjon av de eksisterende forsvarsplaner, hadde ikke vært behovet for å detaljstyre de enkelte våpengrener. Foranledingen var, som beskrevet overfor, at finansdepartementet fant det tilnærmet umulig å budsjettere når de enkelte forsvarsgrendepartementer drev opprustning hver for seg. Kostnadene truet med å komme ut av kontroll. George Peden har vist at like viktig som en ukontrollert kostnadsøkning, var frykten for at den samlede etterspørsel etter forsvarsmateriell og mannskap til å bemanne dette, ville overgå landets produksjonskapasitet. Resultatet da ville bli konkurranse om arbeidskraften og et generelt inflatorisk press i økonomien.[535] Malcolm Smith har gått et skritt videre og skriver i sin bok at RAFs Plan J ikke i noe

---

[532] Brian Bond, *British Military Policy Between the two World Wars,* Clarendon Press, Oxford 1980: 244-286.
[533] PRO Air 8/226, The Strength of the RAF and Air Defence. Note of a Meeting in SofS's room 23.12.37.
[534] ibid.
[535] Air 8/275, Verbal Report on the Progress of the Expansion of the RAF, 1/8-39, viser at konkurransen om folk vedvarte. Våren og sommeren 1939 hadde RAFs entreprenører vanskelig for å få tak i folk fordi alte snekkerne bedre.

tilfelle hadde vært gjennomførbar.[536] For det første, hevder Smith, var antallet store bombefly man ønsket å bygge innenfor den aktuelle tidsrammen godt hinsides flyindustriens kapasitet. For det andre ville trolig belastningen på Bomber Commands organisasjon blitt så stor ved den voldsomme ekspansjonen at kampkraften i de enkelte avdelinger ville ha nærmet seg null. "If the Treasury had not intervened the air parity policy would probably have collapsed in a matter of months."[537]

Men nå hadde det politiske behovet for å få økonomisk styring, ført til en gjennomgripende revisjon av den britiske forsvarsplanleggingen. Luftwaffe hadde sluttet å være bare et diplomatisk problem, det hadde gått over til også å bli både et militært problem. Svaret på problemet var at Storbritannias defensive organisasjon måtte styrkes ytterligere. Politikerne ville beskytte Storbritannia mot flyangrep. Ikke ved selv å angripe, men ved å bygge fly som kunne skyte ned angriperne. Den nye strategien var en strategi både for å avskrekke og for å utkjempe en eventuell krig. Politikernes interesse for forsvaret økte ettersom mulighetene for en krig nærmet seg. Det var behovet for en overordnet og samordnet forsvarsstrategi som førte til at de enkelte forsvarsgreners doktrinemessige autonomi ble truet.

Den økende sannsynligheten for at en krig ville bryte ut ble slik en trussel mot RAFs handlingsrom. *Mulighetene* for politisk innsyn i dette handlingsrommet hadde nok vært der før også, men med øket internasjonal spenning kom også den politiske *interessen.*

Det later ikke til at RAFs ledelse hadde forstått eller akseptert hvor sterk trusselen mot den grunnleggende doktrinen var. Allerede den 28. desember la Air Ministry frem sine forslag til hva man kalte "Modifications of Scheme J."[538] Disse justeringene kalte man *Plan K*. Justeringene innebar en langsommere byggetakt av bombefly og en enda langsommere oppbygging av reservene. Air Ministry la frem forslaget samtidig som de gjorde det klart at de ikke anså det som tilfredsstillende.

> "After consideration by the Cabinet of Scheme J […] certain modifications of the Air Staff proposals have been requested. These modifications are necessary purely upon political and financial considerations."[539]

Dette var sterk kost. Air Ministry avviste derved blankt at det fantes noe strategisk rasjonale for å endre styrkestrukturen i RAF. De nektet ikke bare

---

[536] Malcolm Smith 1984: 190-91.
[537] ibid: 190.
[538] PRO Air 8/226, Notes on Modifications to Scheme J, Note by D.D.Plans 28/12-37.
[539] O Air 8/226, Expansion Scheme "K".

for at Inskip hadde rett til å gjøre hva han gjorde, de benektet også at han hadde gjort det. Air Ministry nektet å tro at Inskips argumenter var reelle.

Plan K var i Air Ministry betraktet som et kompromiss laget på grunnlag av politiske beslutninger og finansielle begrensninger. Air Ministry understreket at planen "was devised to accord not with strategic requirements but with an imposed financial plan."[540]

Plan K viste at ledelsen i RAF fremdeles tenkte etter de linjer de hadde fulgt hele tiden. Air Ministry ønsket så mange bombefly som mulig og ikke flere jagerfly enn politisk nødvendig. Det var ingenting i planforslaget som tydet på at RAF hadde tatt regjeringens nye vurdering av den strategiske situasjonen inn over seg. Statsråden i Air Ministry påpekte for CAS at han hadde anledning til å be om flere jagerfly, - et par hundre Spitfire ville det neppe være problemer med å få.[541] Og man måtte jo regne med, skrev statsråden, at jo færre bombefly man ville ha, jo mer bruk ville man få for jagerne.[542]

Plan K var ikke tilfredsstillende fra RAFs ståsted. Chief of Air Staff, Newall, la ikke skjul på det. I forhold til den forrige planen, ble nå oppbyggingen av reservene foreslått utsatt i tid. Antallet bombefly ble justert noe ned i forhold til Plan J, fra 1442 til 1350, men det var fremdeles betydelig høyere enn det var i den sist godkjente planen, Plan F. Hva man ville få med den nye planen, skrev Newall, var en godt utstyrt førstelinje styrke, men uten nevneverdige reserver. Om man skulle bruke en slik styrke i krig, ville det bety at mange av de eksisterende skvadronene måtte oppløses og benyttes som reserver. Slik sett var også antallet førstelinjefly fiktivt.[543] RAF sendte frem en plan man ikke trodde på. Regjeringen svarte kontant ved å sende Plan K tilbake til Air Ministry for videre behandling. Den totale kostnaden til Plan K, £ 567.5 millioner, ble ansett å være for høyt. Men antallet jagerfly RAF ville bygge ble uten videre godkjent. Lengre enn dette kom man ikke med utbyggingen av RAF før den internasjonale spenningen steg nok en gang. Denne gangen var årsaken den tyske annekteringen av Østerrike. Anschluss kastet den britiske opprustningen inn i et nytt gir.

På bakgrunn av den stigende politiske spenningen i perioden fra Anschluss til München, står den isolasjonistiske tendens i Inskips strategi klart frem. Det var det direkte forsvaret av øyriket som hadde første prioritet. For flyvåpenets del betød dette at vekten i opprustningen skulle forskyves fra bombefly mot jagerfly. Et angrep skulle møtes over Storbritannia og ikke

---

[540] PRO Air 8/249, Stages of British Air rearmament: 10
[541] PRO Air 8/226, Swinton to Chief of Air Staff, håndskrevet notat uten dato, men i forbindelse med Plan K.
[542] ibid.
[543] , Notes on Meeting to discuss Modified Scheme K. January 18th, 1938.

med motangrep på Kontinentet. Heller ikke hæren skulle forberedes på å dra til Kontinentet. De fleste av hærens forband skulle brukes til å bemanne luftvernet, og til å være disponible ved den uro i befolkningen som var ventet etter bombeangrep. De to divisjonene som utgjorde "the field force", skulle så langt som mulig ikke sendes til Frankrike.[544]

Brian Bond har konkludert med at den britiske politikken overfor Tsjekkoslovakia ble fastlagt alt i mars 1938. Da la stabssjefene frem en rapport som i sine pessimistiske konklusjoner ble godtatt av regjeringen,

> "No pressure that we and our possible Allies can bring to bear, either by sea, or land or in the air, could prevent Germany from invading and overrunning Bohemia and from inflicting a decisive defeat on the Czechoslovakian Army."[545]

I september 1937 hadde den militære nestkommanderende i RAF slått fast overfor sin sjef at "We are in no shape to go to war and shall not be [...] for at least two years."[546] Ved årsskiftet hadde ikke oppfattelsen av situasjonen endret seg nevneverdig, "Bomber Command can in no way be said to be ready for war."[547] Det ble imidlertid påpekt at Fighter Command var i noe bedre forfatning enn Bomber Command. Det var denne erkjennelsen av egne begrensninger ledelsen i RAF tok med seg inn i 1938. Dersom Storbritannia risikerte krig, var det lite RAF kunne gjøre for å vinne denne krigen.

En slik tilstand var en nesten uunngåelig følge av den raske ekspansjonen RAF stod oppe i. Organisasjonen fikk tilført ressurser raskere enn den maktet å absorbere som produktive tillegg. RAFs manglende evne i 1938 var ikke et resultat av for lite for sent, men snarere en resultat av for mye for hurtig. Det hadde muligens ikke vært av veien med en konsolideringsperiode. Men selv om dette var militært ønskelig, så var det ikke politisk mulig.

Vinteren 1937-38 var ikke noen god tid for ledelsen i RAF. Deres planer for videre ekspansjon ble ikke godtatt i regjeringen, både Plan J og Plan K var kommet i retur. Den utbyggingstakt RAF ønsket, var større enn hva politikerne ville finansiere. Hva verre var, den struktur RAF ønsket, var en annen enn den politikerne ville ha. RAF fikk sine planer i retur, av pengemessige årsaker såvel som av strategiske og militære årsaker. Ledelsen i RAF ønsket et annet flyvåpen enn hva politikerne ønsket. De militære lederne i RAF mente de hadde hevd på å bestemme organisasjonens doktrine og den struktur som fulgte av denne. Struktur var

---

[544] Brian Bond 1980: 274-275.
[545] ibid: 277
[546] PRO Air 9/76, War Readiness, DCAS to CAS, 13/9/37.
[547] O Air 9/76, State of Readiness rapport, 1/1-38, usignert.

"for the Air Staff to determine."[548] Denne posisjonen ble nå fratatt dem av Sir Thomas Inskip som hadde full støtte i regjeringen.

Jeg kan ikke se at lederne i RAF hverken i den førkrigsperioden som står tilbake, eller under krigen, fikk tilbake den suverene posisjonen i forhold til politikerne som de engang hadde hatt. Handlingsrommet ble aldri så lukket som det hadde vært.

Men kunne man ikke vinne tilbake sin selvstendige posisjon, betød ikke det at man ikke kunne argumentere for sitt syn om hva luftmakt var og hvordan flyene best kunne brukes. Om man ikke lenger kunne bestemme hvordan flyene skulle brukes, kunne man forsøke å overbevise de som bestemte. Da ville resultatet med politikere ved rattet, bli det samme som det ville ha blitt dersom flygeneralene var suverene. Men at handlingsrommet forble transparent, var ikke det samme som at flygeneneralene abdiserte.

Luftforsvarsstaben hadde hverken godtatt Inskips strategiske analyse eller de militære konsekvenser han trakk av den. De hadde meget motstrebende godtatt hans konstitusjonelle rett til å trekke militære konklusjoner, men de godtok ikke innholdet av disse konklusjonene.

Dette ble klart da Air Ministry i etterkant av Anschluss presenterte sin nye plan for videre opprustning, *Plan L*. For det første ønsket Chief of Air Staff, Cyril Newall, å gjøre RAF klart for krig så snart som mulig. Han ønsket ikke å opprette flere skvadroner før de han hadde var fullt utstyrte.

Plan L var imidlertid en plan for videre utbygging snarere enn for konsolidering. Planen viser tydelig at Air Ministry var uvillig til å ta Inskips prioriteringer inn over seg. Planen betød en førstelinjestyrke av bombefly på 1320 fly, mens antallet jagere skulle være 554.[549] Forholdet mellom jagere og bombefly var ikke vesentlig endret i forhold til de planene luftforsvarsstaben hadde fått i retur. Det er vanskelig å tro at man i Air Ministry kunne bli forundret over den mottakelsen planen fikk i regjeringen. Inskip pekte på at den nye planen jo bare var en modifikasjon av plan K som ingenlunde var godkjent. Luftforsvarsstaben var blitt bedt om å legge frem planer for hvordan de godkjente planer kunne sluttføres tidligere enn planlagt, ikke akselerere planer som slett ikke var godkjent.[550] Det var også de vanlige kapasitetsinnvendingene mot planen. Det var vanskelig å se for seg at industrien hadde, eller kunne utvikle tilstrekkelig kapasitet til å bygge så mange fly så fort som herrene i Air Ministry mente var nødvendig.

---

[548] PRO Air 8/226, håndskrevet margkommentar med bred penn på Chief of Air Staffs eksemplar av Inskips Aide Memoire, datert December 9th, 1937.
[549] PRO Air 8/237, Expansion Scheme L usignert og udatert, Air Staff mars 1938. Også Air 8/249, Stages of British Air Re-armament, Air Staff, uten dato: 11.
[550] PRO Air 8/256, Memorandum av Inskip, Proposals for the Acceleration of the Air Programme, datert
.

Til tross for disse innvendingene insisterte statsråden i Air Ministry, Swinton, på at planen var et minimum av hva hans militære rådgivere i Air Ministry kunne leve med. Inskip la følgelig planen frem for regjeringen, dog uten anbefaling. Skulle planen bli aksepterte i regjeringen, mente Inskip at det måtte bety at ytterligere midler måtte fremskaffes, snarere enn å redusere hva som alt var bevilget til de andre forsvarsgrenene. Den nye finansministeren som tok over da Chamberlain ble statsminister i juni 1937, John Simon, mente at gjennomføringen av Plan L ville utgjøre en så stor belastning på britisk økonomi at den finansielle stabiliteten ville være truet.[551] Regjeringen stod derfor overfor valget mellom hva Air Ministry mente ville være nødvendig for å overleve et "knock-out blow", og utviklingen av den nødvendige finansielle stabilitet som man kalte "den fjerde forsvarsgrenen" Denne forsvarsgrenen mente regjeringen det var helt nødvendig å ta vare på for å kunne vinne en langvarig krig. Ifølge Air Ministry stod man her overfor et dilemma. Dersom man skulle ha en styrkestruktur for å overleve krigens første fase, ville man ikke ha ressurser til å tåle en langvarig krig. Bygget man opp ressurser for å vinne den langvarige krigen, ville man derimot tape i krigens første fase. "All these are difficult and perplexing matters," skrev finansminister John Simon.[552] Valget var for vanskelig.

Spørsmålet ble overlatt til en regjeringskomite hvor Swinton kunne forsøke å overtale statsministeren, finansministeren og Inskip om at RAFs styrkestruktur var en livsnødvendighet. Som ventelig kunne være, lyktes han ikke fullt ut med dette og Plan L ble til slutt ikke godtatt av regjeringen. Men Air Ministry fikk tillatelse til å bygge ut RAF så raskt som mulig frem til mars 1940, dvs. i en periode på to år fra Anschluss. Bygge ut "så raskt som mulig" betød at RAF ble autorisert til å ta imot så mange fly og så mange rekrutter som mulig innen utløpet av denne perioden. I årene 1938 og 1939 var det derfor industriens produksjonskapasitet, ikke finansdepartementets finansielle rammer, som begrenset det antallet fly RAF fikk.

Men regjeringens beslutning om å bygge ut RAF så raskt som mulig betød ikke at de finansielle rammene som Inskip i forståelse med Chamberlain da han var finansminister hadde fastlagt, nå kunne fravikes. Det betød snarere at industriens kapasitet var så begrenset at det ikke var mulig å sprenge de finansielle rammene, i hvert fall ikke innenfor en toårsperiode. Man hadde ikke råd til å bygge hva RAF ønsket, og man hadde ikke kapasitet til å bygge alt man hadde råd til. Regjeringen ville ikke binde seg til vedtak om videre ekspansjon ut over 1939.

---

[551] PRO Cab 24/280, C.P. 247 (38), Treasury Appendix, uten dato, signert J.S. (John Simon)

[552] d para 11: 4.

Malcolm Smith kaller regjeringens beslutning ”minor concessions” til RAF.[553] Det er vanskelig å være enig i dette. Jeg vil heller kalle regjeringens beslutning for bemerkelsesverdig fordi det kan synes som om RAF med ett slag fikk mye av sin strukturelle autonomitet tilbake av en hardt presset regjering. Riktignok var ikke Inskips strategiske grunnsyn forlatt, og heller ikke betød regjeringens vedtak at de militære prioriteringer som fulgte av den overordnede strategien var forlatt, men samtidig økte RAFs handlefrihet betydelig innenfor rammene av en hektisk opprustning.

Det var industriens kapasitet som utgjorde begrensningen i opprustningstakten. Det fulgte av dette at det ikke var tid til å legge om industriens produksjon til andre flytyper. RAF måtte ta imot de flyene industrien kunne levere på kort sikt. Dette betød at man til en viss grad måtte akseptere fly som ikke var blant de mest moderne.[554] Men det betød også at de fabrikkene som produserte bombefly fortsatte med det. Den eksisterende produksjonsstruktur ble opprettholdt. Mangelen på jagerfly i forhold til regjeringens prioriteringer ble større enn mangelen på bombefly. Sagt på en annen måte kan man si at den eksisterende produksjonsstruktur hvor bombefly ble produsert i betydelig større antall enn jagerfly, førte til at RAF fikk en styrkestruktur som var nærmere hva de militære lederne i Air Ministry mente var riktig, enn hva regjeringen mente var riktig. Under diskusjonen om Plan L ble også flyministeren Swinton utfordret på dette punktet. Spørsmålet ble reist i regjeringen av utenriksministeren om det ikke ville være mer lønnsomt å bygge flere jagerfly på bekostning av bombefly. En slik omlegging ville vel gi flere fly for pengene. Swintons svar var at en slik omlegging på kort sikt ikke ville være mulig. Den delen av flyindustrien som var utrustet for å bygge jagerfly, ville med de foreliggende planer ha utnyttet sin kapasitet fullt ut.[555]

Dette er ingen lansering av en konspirasjonsteori hvor RAF skjulte seg bak fiktive produksjonsbegrensninger for å få den styrkestruktur de ønsket. Produksjonsstrukturen i perioden fra 1938 til 1940 ble i noen grad endret og produksjonskapasiteten betydelig utvidet.[556] Det var således først i denne perioden at serieproduksjon av de moderne jagerflyene Hawker Hurricane og Supermarine Spitfire kom igang. Allikevel er det klart at det var en åpenbar sammenheng mellom produksjonsstruktur og styrkestruktur. Produksjonsstrukturen var utviklet over tid og historikeren Sebastian Ritchie hevder at det var først i årene 1938-39 at industrien var i en posisjon til å høste av de investeringene som var gjort i årene forut.[557] En

---

[553] Malcolm Smith 1984: 205.
[554] PRO Air 6/33, RAF expansion measures 111th meeting, viser at Air Staff aksepterte dette med realtivt stor ro.
[555] N. H. Gibbs 1976: 580.
[556] En god og detaljert fremstilling av dette finnes i Sebastian Ritchie 1997.
[557] : 94 - 105.

grunnleggende endring av styrkestrukturen i RAF ville ha medført at produksjonsanlegg som var utstyrt for å bygge bombefly, måtte installere nytt produksjonsutstyr for å bygge jagerfly. Dette var selvfølgelig fullt mulig, men det ville kreve tid og i omleggingsperioden ville produksjonen gå ned. En nedgang i produksjonen var politisk umulig å akseptere. Den tid som en produksjonsendring ville kreve, stod ikke til rådighet i 1938.

Regjeringen hadde også av innenrikspolitiske årsaker hastverk med å produsere fly. Utover våren 1938 ble regjeringen hardt presset av sine kritikere. Det grunnleggende anklagepunktet i Underhuset var at man var blitt lovet at RAF skulle ha like mange fly som Luftwaffe og at dette fremdeles ikke var tilfellet. I kjølvannet av Inskips analyse forsøkte regjeringens talsmenn å argumentere med at "parity" ikke måtte gjøres til et hellig begrep. Man burde heller tolke parity som at RAF måtte være like sterk snarere enn ha like mange fly som Luftwaffe. Dette virket på Churchill og andre kritikere som et forsøk på tåkelegging av en mislykket politikk. Air Ministry ble hardt kritisert for administrativ inkompetanse og for manglende teknisk ekspertise.[558] Snarere var regjeringens argumentasjon et bevis for at RAF var i ferd med å få gjenomslag for at begrepet parity ikke burde bety likt antall, men snarere lik evne.

I mai 1938, mens den offentlige kritikken mot regjeringen var på sitt skarpeste, ble Lord Swinton skiftet ut som flyminister. Den vanlige forklaringen på dette skiftet er at han måtte gå som et slags sonoffer for at RAF nå lå så langt bak Luftwaffe i styrke.[559] I tillegg vil jeg mene at Chamberlain ba ham om å gå fordi han i for stor grad var i ferd med å bli RAFs mann i regjeringen. I stedet for å forklare regjeringens politikk i Air Ministry, forsøkte han i regjeringsmøtene å forklare regjeringen hvorfor Air Ministrys politikk var bedre enn regjeringens egen.

Som ny minister ble Sir Kingsley Wood utpekt. Ifølge Malcolm Smith var det ingen tvil om at den nye ministeren Wood, "had been planted to bring the Air Ministry into line."[560] Dersom dette var hensikten, er det lite som tyder på at valget var godt. Sir Kingsley viste seg fort å annamme argumentene for den styrkestruktur Air Ministry foretrakk. Roy Jenkins derimot, antar at utnevnelsen hadde mer å gjøre med behovet for å få opp produksjonen. Han peker på at i løpet av Woods to år i Air Ministry gikk produksjonen av fly opp fra om lag 80 til om lag 550 i måneden.[561]

At Anschluss la forholdene til rette for økt tysk press mot Tsjekkoslovakia, var forventet i Storbritannia. Rapporten fra COS som referert til overfor,

---

[558] Debattene i Underhuset er beskrevet i Malcolm Smith 1984: 206-210, i Churchill, 1948: 194-197 .
[559] N. H. Gibbs 1976: 582, Middlemas and Barnes 1969: 1044, Webster and Frankland 1961: 78.
[560] Malcolm Smith 1984: 211.
[561] y Jenkins, *The Chancellors,* Papermac, London 1999 (1998): 596-597.

viser dette tydelig.[562] Når så spenningen steg i mai for siden å kuliminere med krisen i august og påfølgende Münchenforliket, var utviklingen i og for seg ikke uventet. Krisen og mulighetene for en krig, demonstrerte allikevel hvor hjelpeløst RAF var på dette tidspunkt. I august ble både Fighter Command og Bomber Command satt på krigsfot. Air Ministry konstaterte at, "preparedness for war...was not at a high level." Av de 29 jagerflyskvadronene som ble satt på krigsfot, var 24 utstyrt med foreldete fly, kun 5 skvadroner opererte moderne Hurricanefly. Av bombefly var det mulig å stille 42 skvadroner "with reasonable efficient aircraft".[563] Utover de begrensede reservene i de enkelte skvadronene, fantes det ikke sentrale reserver hverken for Bomber eller Fighter Command.

I kjølvannet av Münchenkrisen besluttet regjeringen å foreta en ny gjennomgang av Storbritannias og imperiets forsvar. Som et ledd i denne gjennomgangen ble flymininsteren bedt om å legge frem en sammenligning av styrkeforholdet mellom de enkelte lands flystyrker, både slik situasjonen var for øyeblikket og slik den ville være i tiden fremover. Analysen skulle også inneholde forslag til hvordan Storbritannia kunne forbedre sin stilling vis a vis Tyskland.[564]

Ledelsen i RAF benyttet anledningen til nok engang å presentere sine grunnleggende synspunkter på hvordan styrkestrukturen i RAF burde være. Et hovedpoeng for Air Ministry var at det heller ikke i den nåværende situasjonen var tilstrekkelig å bygge jagerfly. Jagerfly kunne muligens hindre et nederlag, men de kunne ikke gi seier.[565] Luftforsvarsstaben pekte også på hvordan fokuseringen på jagerfly betød at Storbritannia ble mer isolert og at muligheten til å påvirke utviklingen på kontinentet ville bli redusert. Tyskland var, "less likely to be influenced by the knowledge that we have hundreds of fighters over London than by the fact that we have hundreds of bombers that can reach and hit her."[566] Storbritannia hadde behov for bombefly som en støtte til den politikken landet ønsket å drive. Staben kunne ikke motså fristelsen til å peke på den effekten Luftwaffe hadde hatt i den krisen som nettopp var over. Og der hadde de jo unektelig et poeng. Konklusjonen var derfor ganske klar for herrene i Air Ministry,

> "In these days of Power politics the race is to the strong; and the strong are not those who can merely defend themselves, but those who have the will and the means to give, in the last

[562] PRO Cab 53/37, COS 609, Military Implications of German Aggression against Czechslovakia, 28/3/38.
[563] PRO Air 6/55, EPM 155(38), Air Ministry report on the lessons of the September, 1938, emergency. Air 6/35, Report on the lessons of the Emergency, viser at rapporten ble drøftet i Air Council 25/10/38.
[564] PRO Cab 3, Committee of Imperial Defence, 333 meeting.
[565] PRO Air 8/246, The Strength of the Bomber Force in Relation to the Principle of Parity, Air Staff 2/11/38.
[566] : 4.

> resort, the backing of force to their influence in the councils of the world. This we cannot do if we are inferior in air power - which means striking power - any more than in the last century we could have done if we had been content to accept an inferior Fleet."[567]

Snarere enn en numerisk sammenligning, produserte luftforsvarsstaben her nok en begrunnelse for hvorfor bombefly var viktigere enn jagerfly. Det nye var at nå hadde man ikke bare sine teoretiske overlegninger å vise til, nå kunne man bruke den internasjonale utvikling og i særdeleshet Münchenkrisen, for å vise hvordan det ville gå, når man ikke hadde tilstrekkelig med fly. Dette var forsåvidt et ekko av Foreign Offices gamle maktpolitiske begrunnelse for bombefly; et sterkt bombeflyvåpen ville gi Storbritannia diplomatisk styrke.

Ekspansjonsplanen som RAF la frem etter Münchenkrisen, *Plan M*, skulle bli den siste planen som ble lagt frem før krigsutbruddet. Planen forutsatte at det skulle bygges 12000 fly frem til sommeren 1942. Antallet flytyper skulle reduseres slik at bombeflyene ville bestå av tre typer og jagerflyene av tre. Kostnadene ved en slik ekspansjon ville være "staggering" ifølge den nye ministeren i Air Ministry, Sir Kingsley Wood.[568] Derfor var da også Treasurys svar på forslaget det samme som man hadde svart på Plan L. Finansminister Simon ønsket å skille mellom planene for bombefly og jagerflyplanene. Planen om ha en jagerflystyrke på 640 fly, kampklar i april 1940, ble uten videre godkjent. Finansministeren ville også uten videre akseptere bygging av jagerfly i akselererende takt fremover. Simon ønsket derimot ikke å binde finansdepartementet til finne penger for å bygge store mengder med bombefly fra 1941 og utover. Han foreslo derfor at Air Ministry fikk tillatelse til å bestille tilstrekkelig antall fly til å holde fabrikkene i produksjon, men heller ikke mer.[569] I et internt notat til sin statsråd mente Chief of Air Staff at det i hvert fall var helt nødvendig at man nå fikk tillatelse til å finansiere omlegging av produksjonen ved en rekke fabrikker slik at det lot seg gjøre å produsere moderne fly når beslutningen om å gjøre det ble fattet. Om man ikke fikk anledning til å legge om til produksjon av moderne fly nå, ville resultatet bli at man siden kunne bli tvunget til å masseprodusere fly som var i ferd med å bli gammeldagse.[570] Dersom krig brøt ut, kunne man risikere at man ikke hadde tid til å legge om produksjonen, men måtte bygge de fly man allerede hadde verktøy og utstyr for å bygge.

---

[567] ibid: 5.
[568] PRO Air 8/250, Relative Air Strength and Proposals for Improvement of the Country's Position in the Air, 25/10/38.
[569] PRO Cab 24/280, C.P. 247 (38), Defence Programmes and Acceleration.
[570] Air 8/237, Newall til Wood 4/11-38.

I regjeringsmøte den 7. november ble Air Ministrys nye plan behandlet sammen med kommentarene fra finansdepartementet. Sir Kingsley Wood forsvarte der Air Ministrys forslag ved å argumentere langs to akser; For det første gjentok han RAFs syn på bombeflyets betydning generelt. Bare bombeflyet kunne avskrekke en motstander og bare bombeflyet kunne vinne en ny krig.[571] Hva resultatet ville bli av ikke å ha en skikkelig avskrekkingsstyrke var, mente Wood, demonstrert i Münchenkrisen. Dernest argumenterte han for at man måtte bygge tunge bombefly snarere enn lettere utgaver. Her benyttet han det transportøkonomiske argumentet. Tunge bombefly kunne frakte bomber billigere til Tyskland enn de mindre flyene kunne. Det var helt nødvendig at man fikk bygge bombefly i det foreslåtte antall.

Finansministeren fikk støtte fra statsministeren. Og regjeringen fulgte finansdepartementets forslag, jagerflyene skulle bygges så raskt som mulig, tilstrekkelig mange bombefly skulle bestilles til at fabrikkene opprettholdt produksjonen. Men man ville ikke binde seg til å produsere en endelig antall fly. Byggingen av bombefly skulle holdes under løpende oppsikt av finansdepartementet.

Allerede to dager etter dette møtet henvendte flyvåpenets statsråd, Sir Kingsley Wood seg til statsministeren, og understreket behovet for at man fikk tillatelse til å iverksette byggingen av tunge bombefly i henhold til de fremlagte planene.

I budsjettfremlegget for 1939 fastholdt derfor Air Ministry hele sitt bombeflyprogram. I en fin analyse av argumentasjonen som ble benyttet, har historikeren Robert Paul Shay vist at denne i hovedsak var teknisk.[572] Det var nødvendig å få tillatelse til å bestille bombeflyene nå fordi

> a) maksimumsproduksjonen av fly var avhengig av størrelsen på de anleggene som måtte bygges for å produsere dem.
>
> b) disse anleggene ville ikke bli bygget med mindre det forelå bestillinger.
>
> c) bestillingene måtte være tilstrekkelige til at produksjonen kunne foregå i minst 15 måneder for at investeringen i anlegg og arbeidskraft skulle lønne seg.

Robert Paul Shay mener at dette ble godtatt fordi,

> ”The Treasury lacked the expertise to break the chain of argument, hence was faced with the choice of either insisting

[571] PRO Air 8/246, The Strength of the Bomber Force in relation to the Principle of Parity, November 2nd 1938.

[572] bert Paul Shay, Jr. 1977: 241-42.

> that the bomber program be dropped entirely or acquiescing to the Air Ministry's requests."[573]

Han finner støtte for dette synet i finansministerens resignerte, "We must agree. But I would like to consider a personal note to Sir K.W. foreboding the inevitable smash if spending goes on increasing."[574]

For Robert Paul Shay er det her flyindustrien som blir skurken. Planene for bygging av fly trakk både

> "The Treasury and the Air Ministry into a costly cycle of technological imperatives that resulted in the Government's having to meet every demand for additional funds pressed on it by the aircraft industry."[575]

Derved hadde man i industrien bygget seg et slags Frankensteins uhyre som man ikke kunne kontrollere. Hva denne varianten av teorien om det militær-industrielle kompleks som rustningens drivkraft overser, er imidlertid den underliggende frykten for bombeflyet som gjennomsyret den britiske opinionen. Inskips inngripen hadde ikke maktet å gjøre noe med denne frykten. RAFs understreking av at angrep med bombefly måtte gjengjeldes av angrep med bombefly var ikke forkastet hverken i den britiske regjeringen eller i den britiske opinionen. Både den politiske og militære ledelsen i Air Ministry argumenterte overfor sin egen regjering med at dersom man ville målet, så måtte man også ville midlene.

Men fordi det var flere mål enn midler i britisk strategi, måtte beslutningstakerne prioritere. Alt krigsmateriell de enkelte våpengrenene hadde behov for, kunne ikke skaffes samtidig. I denne prioriteringen fikk Air Ministry hjelp de ikke hadde bedt om både fra Inskip og fra the Treasury. Først skulle det bygges jagerfly slik at Storbritannia ikke kunne slåes ut av krigen på kort tid. Dernest skulle det bygges bombefly. Dette betød at et av RAFs hovedargumenter for bygging av bombefly ikke var godtatt. RAF hevdet at bombefly var grunnleggende viktige også i forsvaret av øyriket mot luftangrep. Motpartens flystasjoner og flyfabrikker skulle bombes slik at hans evne til å gjennomføre angrep mot Storbritannia ville bli svekket. Det var denne kontra-styrke begrunnelsen for bombefly som ble forkastet av Inskip og som siden ble fastholdt gjennom behandlingen av de enkelte opprustningsplanene i regjeringen.

Regjeringens behandling av Plan M betød at muligheten for en bombeoffensiv ble skjøvet ut i tid. Men *prinsippet* om en slik offensiv som praktisk mulighet var ikke forandret. At tunge bombeangrep mot Tyskland

---

[573] ibid: 241.
[574] ibid: 241.
[575] : 241.

ville bli gjennomført dersom krigen trakk i langdrag, var det liten grunn til å tvile på. Regjeringens beslutning betød også at innføringen av de tunge fire-motors bombeflyene var akseptert, i hvert fall i prinsippet. Men dette betød også at Air Ministry, i betydelig grad, fremdeles hadde kontroll i sitt handlingsrom. RAF fikk de jagerfly de ville ha, og de fikk også bombeflyene selv om det ville ta lengere tid, og kanskje viktigst, man fikk bombefly av den størrelsen man ønsket seg. Under en stadig mer hektisk opprustning hadde ikke Inskips politiske inngripen ført med seg de store omkalfatringer Air Ministry hadde fryktet. Dette betyr ikke at Inskip ikke fikk noen innflytelse. Men hans betydning i å påvirke utbyggingstakten av jagerflyvåpenet ble ikke så stor som han selv nok hadde tenkt seg. Den viktigste effekten av Inskips inngripen var at Storbritannias grenvise opprustning ble satt inn i en helhetlig strategi, en strategi som både tok hensyn til de økonomiske og produksjonsmessige ressurser.

I denne strategien hadde jagerfly prioritet fremfor bombefly. Dette betød at det alltid var penger til å produsere flere jagerfly dersom RAF foreslo det. Men det betød ikke at bombeflyfabrikkene kunne produsere dem. Nå viste det seg i løpet av de siste fredsmånedene at de tekniske vanskene med å bygge de nye bombeflyene var langt større enn ventet. Sommeren 1939, da man hadde håpet at produksjonen kunne begynne, måtte Air Ministry innrømme at produksjonen var minst 9 måneder forsinket.[576] I mellomtiden ble det da produsert fly hvis operative verdi var heller tvilsom. På samme måte var det store vansker med å produsere visse avanserte enkeltkomponenter. Optiske instrumenter av tilstrekkelig kvalitet var således mangelvare. Og igjen, det stod ikke på penger, det var mangel på fagfolk til å øke produksjonen nevneverdig.[577]

Også produksjonen av det mest moderne jagerflyet, Spitfire, gikk langsommere enn forventet. Nok engang slet man med tekniske vansker. Dette betød at det til tross for de gjentatte beslutninger om å prioritere produksjonen av jagerfly, så ble det helt frem til februar 1940 produsert flere bombefly enn jagerfly i Storbritannia.[578]

Men nå er det på tide å spørre om hva planene om å bombe Tyskland i tilfelle krig betød. Hva var det som skulle bombes og hvordan skulle dette gjøres? Og hva innebar innføringen av de tunge bombeflyene for disse planene? Til nå har bombing i denne avhandlingen nærmest vært et metafysisk begrep med liten eller ingen teknisk kontekst. Det var menneskeskapte strukturer som skulle bombes og som skulle føre til at krigen ville bli vunnet. Hva dette medførte i praksis i form av tekniske

---

[576] G. C. Peden 1979: 160.
[577] PRO Air 6/36, 150th meeting 17.1.39, Supply of Optical Instruments, problemet er også drøftet i Air 6/56 EPM 9 (39) .
[578] Postan, *British War Production,* History of the Second World War, HMSO, London 1952: 484.

innretninger som bomber, bombesikter og navigasjonshjelpemidler har i meget liten grad vært berørt. Om dette handler det neste kapitlet.

Kapittel 8

De tekniske forhold; Detaljene

For at et mål skal kunne ødelegges ved flybombing, må flere problemkomplekser løses:

- Målet som skal bombes må kunne finnes,
- når målet er funnet, må det kunne treffes,
- når målet er truffet, må det være av ammunisjon som har sprengevne til å ødelegge det.

Den første betingelsen er et spørsmål om navigasjon, den andre er et teknisk spørsmål med hovedvekt på bombesikter og trening, og den tredje et spørsmål om å ha bombetyper som egner seg mot de forskjellige mål som skal ødelegges. Hensikten med dette kapittelet er å drøfte disse spørsmålene, og spørre om hva man i RAF gjorde for å øke kompetansen innenfor dette området.

Dette er viktig for fremstillingen fordi det var det tekniske utstyret som viste hvilke operasjonsmuligheter RAF i praksis hadde. Min tilnærming vil være å se utviklingen (eller mangelen på utvikling) innen disse tekniske områdene som et uttrykk for hvordan man i RAF planla å operere.

Sagt på en annen måte så var det navigasjonsevnen, treffevnen og sprengevnen som sammen dannet grensene for hva RAF kunne makte å utrette. RAFs taktiske handlingsmuligheter var begrenset av den teknologien som stod til rådighet. Jeg vil undersøke og prøve å forstå den eksisterende teknologiens grenser nærmere, for derved å kunne beskrive RAFs tekniske handlingsrom. Hva var det de nye bombeflyene kunne gjøre og hva kunne de ikke gjøre? Det er ikke gitt at RAF *ønsket* å utvide dette handlingsrommet. I hvert fall på enkelte områder er det grunn til å anta at ledelsen i Air Ministry kjente dimensjonene i dette handlingsrommet og at de avfant seg med disse. Jeg vil også gå lenger og prøve å vise at de nye flyene som det ble mulig å bygge med den nye flyteknologien, til dels innsnevret handlingsrommet og at RAFs ledelse var kjent med og aksepterte dette. Jeg vil derfor ikke ha som hovedforklaring at RAF ikke visste at de ikke visste. Jeg vil snarere hevde at ledelsen i RAF visste ganske mye om hvordan nye fly begrenset de operative mulighetene. Dels ble ikke disse begrensningene lagt særlig stor vekt på, fordi man mente at effekten av de tunge bombeflyene ville mer enn oppveie den større avstanden bombene ble sluppet fra. Dels ble begrensningene akseptert som ganske uproblematiske. De nye flyene var ikke så fleksible som de gamle,

ange forskjellige oppgaver. Men de kunne utføre

enkelte oppgaver langt bedre enn de flyene de erstattet. Dette var spesialiseringens pris, og den var man i Air Ministry villig til å betale.

I den grad innsnevringen av mulighetene ikke ble akseptert, ble ikke løsningen i første omgang søkt i ny teknologi, men i bedre trening av mannskapene.

Litteratur

Det er skrevet mye om utviklingen av britiske bombefly før krigen. Hver flytype har sin egen bok, gjerne flere. Det er imidlertid skrevet lite om utviklingen av instrumenteringen i disse flyene, hverken bombesikter eller navigasjonsinstrumenter har fått sin historie.[579] Det er skrevet like lite om utviklingen av den "varen" disse flyene skulle frakte, nemlig bomber.

Den offisielle historien om bombeoffensiven har i sitt tilleggsbind en kort oversikt over utviklingen av bomber og bombesikter.[580] Der blir det sagt at utviklingen stort sett skjedde i løpt av krigen; det var erfaringene fra krigen som avslørte svakhetene i den eksisterende utrustningen slik at en forbedring kunne finne sted. Det ligger i forlengelsen av en slik analyse en antakelse om at ledelsen i RAF før krigen antok at det utstyret man hadde, var det beste.

I den historiske fremstillingen av Farnborough forskningsstasjon skriver forfatterne kort at

> ”What was available in the way of both bombsights and gunsights to aircrews at the start of World War II owed much to the work at Farnborough during World War I - and what was *not* available was due largely to Governement failure to follow up those early developments.”[581]

Her blir altså ”government failure” brukt som forklaring på at noe manglet. Dette er for så vidt riktig. Men før man søker svar på spørsmålet om hvem som rådet over de forskningsmidler regjeringen stilte til disposisjon, blir fremstillingen i beste fall ufullstendig. Det politiske ansvar hviler selvsagt hos regjeringen, men neppe det tekniske. En slik fremstilling som ender opp med ”government failure”, endrer ikke ansvarsforholdene, men den tilslører dem.

---

[579] På amerikansk side finnes Stephen L. McFarland, *America's Pursuit of Precision bombing, 1910-1945,* Smithsonian Institution Press, Wahington 1995.
[580] Webster and Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany,* vol IV, Her Majesty’s Stationery Office, London 1961.
[581] inald Turnill and Arthur Reed, *Farnborough the Story of RAE,* Robert Hale, London 1980: 54.

Utviklingen av bomber blir mer detaljert beskrevet i boken *Bombs Gone*, en oversiktsbok av nærmest encyklopedisk art.[582] Utviklingen blir beskrevet uten teknologisk eller sosial kontekst.[583] Mellomkrigsårene blir også her vurdert som tiden da utviklingen stod stille. Nye bomber ble ikke utviklet fordi man ikke hadde penger, og dessuten var de våpen man hadde gode nok til bruk i Imperiet mot obsternasige innfødte.[584] De tekniske og taktiske vansker som var blitt registrert i løpet av 1. verdenskrig, ble snart glemt. Også Neville Jones legger særlig vekt på det siste aspektet.[585] De erfaringene som fantes etter 1. verdenskrig ble ikke tatt vare på. Jones utdyper dette ved å skifte perspektiv. Han hevder at Luftforsvarssstaben "neglected the area of planning which was concerned with research and experiment, for they were convinced that their knowledge of air operations must of necessity increase with experience."[586] For ledelsen i RAF var økt erfaring synonymt med økt kunnskap. Ifølge Jones så kan mangelen på kunnskap forklares med at det i Air Ministry ikke fantes noe ledd som kunne omgjøre den økte erfaringen til økt kunnskap. Det fantes derfor knapt noen organisasjonshukommelse. Som organisasjon glemte RAF derfor like fort som RAF lærte. Dette er et perspektiv på RAF som organisasjon som Jones ikke utnytter videre i sin fremstilling. Dette er synd fordi et slikt perspektiv kunne benyttes for å gi en helhetlig fremstilling av den tekniske siden av RAFs utvikling. En slik fremstilling finnes ikke, og jeg vil mene at dette er en følbar mangel.

De forklaringene jeg har skissert overfor, er stort sett gitt over lesten at man ikke visste at man ikke visste. RAFs ledelse visste ikke om manglene og det ble derfor heller ikke anskaffet noe nytt utstyr. For utviklingen av bomber vil jeg, i hvert fall i noen grad, akseptere denne forklaringen. For utvikling av bombesikter og navigasjonsinstrumenter vil jeg derimot vise at mangelen på kunnskap som grunnforklaring, ikke er tilfredsstillende.

Navigasjon

Utover på 1930-tallet arrangerte RAF hvert år en større luftforsvarsøvelse i et område av landet. Hensikten var å trene bombeangrep i større formasjoner og å trene på forsvaret mot slike bombeangrep. Disse øvelsene hadde høy mediaprofil, pressen var godt informert om hva som foregikk, og journalister fikk være med opp i fly. Slik fikk RAF god presseomtale. Øvelsene ble også nøye fulgt av militære stridsdommere. For dem gjaldt

---

[582] John MacBean and Arthur S. Hogben, *Bombs Gone,* Patrick Stephens Limited, Wellingborough 1990.
[583] En fascinerende dokumentasjon av at våpenutvikling kan beskrives i en sosial kontekst er gitt av John Ellis, *The Social History of the Machine Gun,* Pantheon Books, New York 1975.
[584] John MacBean and Arthur S. Hogben 1990: 39-40.
[585] Neville Jones, *The Beginnings of Strategic Air Power,* Frank Cass, London 1987.
[586] : 55.

det å finne ut hvem som vant når jagerfly støtte sammen med bombefly, og det gjaldt å finne ut hvorvidt bombeflyene traff målet når de (lot som de) slapp bombene.[587]

Utfallet av en kamp mellom jagerfly og bombefly var en vurderingssak avhengig av hvordan bombeflyets styrke ble bedømt i forhold til styrken av jagerfly. Med Air Ministrys sterke tro på at bombeflyet var andre fly overlegent, var det klart hvordan en slik bedømmelse måtte bli; bombeflyet kom alltid igjennom og tapene var større for jagerflyene enn for bombeflyene. Hvorvidt bombeflyene var i korrekt posisjon til målet når bombene ble sluppet, var i adskillig mindre grad overlatt til stridsdommernes vurdering. Dette kunne man måle, i hvert fall til en viss grad. Til dette ble det, som nenvnt i kap 3, benyttet et såkalt *camera obscura.* Dette var en innretning som utplassert på bakken, kunne speile himmelrommet over og hvor bombeflyenes posisjon kunne fastsettes. Når flyene ved hjelp av lyssignaler meldte fra om at de slapp bombene, kunne slippunktet plottes inn. Ut fra dette punktet og gitt at bombeflyene opererte i en fastsatt høyde og med fastsatt kurs og fart, kunne bombenes omtrentlige treffpunkt beregnes.

De målinger man gjorde viste at det var ikke mange bomber som traff. I en analyse etter den årlige sommerøvelsen i 1935, ble det rapportert at bombene sluppet fra 10.000 fot i gjennomsnitt landet omlag 550 meter fra målet. Men "The bombing errors are the errors of those who found and bombed their target. A number of targets were reported bombed when the umpires had spotted no plane at all."[588] I praksis så betyr jo dette at resultatene fra øvelsen var atskillig verre enn hva ovenstående tall gir uttrykk for. Det lot seg ikke gjøre å beregne et gjennomsnittstall for hvor mye man bommet på målet, så lenge det var mange av deltakerne som i det hele tatt ikke fant det. Og disse målingene gjaldt bombetokter gjennomført i dagslys. Årsaken til disse vanskene kunne være flere, "The meterological conditions, and the nature of certain targets must have contributed to these difficulties."[589] En konklusjonen det kunne være naturlig å trekke av dette, var at flymannskapene ikke var dyktige nok til å navigere. Men man kunne ikke håpe hverken på bedre vær eller på særlig lett gjenkjennelige mål i en krigssituasjon.

De begredelige resultatene fra øvelsen i 1935, var ikke noe engangsfenomen. I sin rapport fra en større øvelse sommeren 1937, skrev sjefen for 3. bombegruppe Air Vice Marshal Playfair at

---

[587] Jeg har også omtalt øvelser i kap. 3, men da ut i fra et organisatorisk ståsted.
[588] PRO Air 20/474, An anlysis of the bombing errors of the ADGB Air Exercises of July, 1935, udatert, høsten 1935.
[589] .

> "It will be noticed that, out of a total of 47 raids, only one bomb was released near enough to the target to be plottet on the Camera Obscura; the point of impact was calculated as being 1889 yards from the target."[590]

Riktignok hadde bombingen foregått om natten, men det er allikevel sterk kost at kun ett av 47 angrep hadde kommet nær nok målet til at det kunne registreres. Og dette angrepet bommet på målet med godt og vel halvannen kilometer. 46 skivebom på 47 forsøk burde gi anledning til bekymring. Air Vice Marshal Playfair føyde til at

> "The bombing results obtained during these exercises are not unusual, they repeat similar failures in exercises of previous years."[591]

Dette var øvelser som foregikk over Storbritannia, over en geografi som var opplyst og som flygerne ihvertfall ikke var helt ukjente med. I en krigssituasjon skulle man fly inn over områder man ikke kjente og som ved effektiv blending ville være fullstendig mørklagt.

I den offisielle historien om bombeoffensiven mot Tyskland, sier Webster og Frankland at årsaken til at man navigerte så dårlig og at man fortsatte å gjøre det, var at det ikke ble forstått hva som krevdes. " It was not realized that long-range navigation, and particularly at night, required long range training."[592] Dette var en arv fra første verdenskrig.

> "It can be said indeed, that the magnitude of the problem of navigating an aircraft at night or in cloudy weather [...] over such a distance as separated Britain from Germany had not been appreciated when the war came to an end."[593]

Etter første verdenskrig visste man med andre ord ennå ikke hva som krevdes. Neville Jones har en noe annen versjon. Han peker på at under 1. verdenskrig ble det, i det som den gang var marinens flyvåpen, utviklet metoder og instrumenter for navigasjon. Marinens flyvåpen utviklet sine metoder fra de metoder som var i bruk for å navigere på sjøen. Man navigerte ved hjelp av klokke og kompass, og hvor man til sjøs måtte korrigere kursen for strømavdrift, måtte man i luften korrigere for vindavdrift. Gode kompass til bruk i fly var utviklet, og på slutten av krigen eksperimenterte man også med radiofyr for å få kurser å styre etter, eller også for å bestemme en posisjon ved hjelp av krysspeiling.[594] Saken var

---

[590] PRO Air 9/64, Sector and Combined training Exercise 1937, pkt. 14. Rapporten er datert 1/9/37, og signert P. H. L. Playfair, Air Vice Marshal.
[591] ibid. pkt 15.
[592] Webster and Frankland 1961: 111.
[593] ibid: 48.
[594] ille Jones, *The Origins of Strategic Bombing,* William Kimber, London 1973: 20.

altså den, at marineoffiserer kunne navigere. Marineoffiserer plassert i fly tok med seg sine navigasjonskunnskaper opp i luften. Men da RAF ble opprettet og marinens fly ble innlemmet i det selvstendige flyvåpenet, ble disse metodene glemt.

Derfor var den viktigste metoden for å beregne hvor man var, å sammenligne landskapet man fløy over, med kartet. Dette, i kombinasjon med bruk av kompass, var den sentrale metoden i RAF i hele mellomkrigstiden.

Den sivile luftfart på 1930-tallet benyttet rutinemessig både radiofyr og sekstanter for å måle stjernehøyder som navigasjonshjelpemidler. Det var derfor ikke slik at man i flymiljøene var ukjent med behovet for - eller bruken av - hjelpemidler for å kunne navigere sikkert. I 1930 årene trafikkerte rutefly lange avstander med stor pålitelighet. De hadde godt utdannende navigatører med lang trening.

I 1937 ble det også av Air Ministry bestilt et større antall sekstanter til i bruk i fly. Man lot også utarbeide astronomiske tabeller for å lette bruken av dem.[595] Men det viste seg vanskelig å bruke en sekstant: "The degree of skill required to achive results of acceptable accuracy was rarely attained by the average navigator in the bomber force."[596] En annen måte å si dette på, er at de som skulle bruke instrumentene ikke fikk nok trening. Ennå i mai 1937 var det nødvendig på høyeste nivå i Air Ministry å vurdere om alle pilotene i tunge bombefly skulle få et ti ukers kurs i navigasjon.[597] Beslutningen om å gi dem det, ble utsatt.

Nå kan det være nærliggende å anta at det ikke ble gitt tilstrekkelig med trening fordi at evnen til å fastsette posisjonen presist ikke ble ansett som særlig viktig. Men i disse årene var ekspansjonen av RAF så hektisk, at nivået på det flygende mannskaper jevnt over var dårlig. Pr. januar 1938 oppgav f.eks Air Ministry at i Bomber Group No. 3 var det - av i alt 239 piloter - kun 78 som hadde fått godkjennelsen "1st. pilots Night", og kun 7 piloter som var å anse som fullt operative. Bildet som danner seg her, er et bilde av et flyvåpen hvor flygerne i stort monn øvde på å få flyene trygt opp og ned igjen. Avansert navigasjonstrening med instrumentflyging om natten var godt i overkant av hva man kunne øve på ut i fra flygernes erfaringsnivå.

Det kan være grunn til å anta at evnen til å navigere ble dårligere i RAF utover i mellomkrigstiden. Først ved at de maritimt inspirerte navigasjonsmetodene ble lagt bort da marinens flyvåpen ble innlemmet i det nyopprettede RAF, og dernest under ekspansjonsperioden fordi det

---

[595] PRO Air 20/6042.
[596] Neville Jones 1987: 62.
[597] O Air 6/30, Møtereferat fra Air Council, 82nd meeting, 25/5/37.

gjennomsnittlige erfaringsnivået på mannskapet i RAF gikk ned. Synkende erfaringsnivå er prisen å betale for rask ekspansjon. Det finnes ingen snarveier til erfaring. Det ligger i sakens natur at erfaring tar tid.

I begynnelsen av 1937 ble det satt ned en komite som skulle bringe sivile vitenskapsfolk i inngrep med de praktiske vanskene Bomber Command sto overfor.[598] Komiteen som fikk navnet Committee for the Scientific Survey of Air Offence, ble dannet med Sir Henry Tizard som formann. Samme mann ledet også Committee for the Scientific Survey of Air Defence, en komite som hadde vært i virksomhet i lengre tid, og som var tett knyttet til oppbyggingen av det britiske radarsystemet og organiseringen av jagerflyforsvaret rundt denne varslingskjeden. Et av spørsmålene komiteen raskt tok opp, var hva som kunne gjøres teknisk for å forbedre navigasjonen. Kunne teknologi kompensere for manglende erfaring? Spørsmålet om behovet for radiohjelpemidler ble brakt opp på komiteens fjerde møte i mai 1937. Det samme spørsmålet ble drøftet to år senere på komiteens 15. møte i juli 1939, uten at det later til å ha skjedd særlig meget i mellomtiden.[599] Her hevdet Tizard at det var muligheter som ikke var utnyttet hva gjaldt radionavigasjon, mens Watson Watt, som for så vidt var enig, ikke ville bruke ressurser på dette fordi det ville gå utover andre og (formodentlig) viktigere oppgaver.[600] Tizard gav flere ganger uttrykk for at det var vanskeligere å komme i inngrep med Bomber Command enn det var med det defensive motstykket, Fighter Command.[601]

På en konferanse i Air Ministry førjulsvinteren 1938, mellom Tizards komite og representanter for Bomber Command og Air Ministry, ble behovene som Bomber Command hadde for å få hjelp fra vitenskapelig side, drøftet. På dette møtet slo sjefen for Bomber Command, Air Vice Marshall Ludlow Hewitt, fast at "navigational problems were not serious, the main point being to make the navigator's work as simple as possible."[602] Han la allikevel frem en "ønskeliste" hvor han listet opp innretninger han kunne tenke seg. Ludlow Hewitt ønsket seg

> "The invention of a device to enable bomber crew to detect the presence of water and/or land immediately below them. This would materially assist navigation."[603]

---

[598] Ronald W. Clark, *Tizard,* Methuen & Co., London 1965: 105-129.
[599] PRO Air 20/471, resp. 20/472, Minutes of Meetings Committee for the Scientific Survey of Air Offence, 4. mai 1937 og 6. juli 1939.
[600] Robert Watson-Watt er kjent som den britiske radarens far. Ronald W. Clark 1965: 113-116.
[601] Webster and Frankland 1961: 114.
[602] PRO Air 20/472, Minutes of Conference between Air Staff, Bomber Command and the Committee for the Scientific Survey of Air Offence. Dec. 8th, 1938.
[603] Et slikt system kom i bruk i januar 1943, kjent som H2S, - dette var en radar som kunne lese onturer, -om enn noe grovt- dvs. den kunne skille skog fra by og land fra vann. Derved ble

Han ville også ha

> "device which will enable a ground controlling station to follow the position of our raiders on their outward journey from the moment they leave the ground, and of indicating to them changes in course necessary to direct them to their objective."[604]

Denne listen viser klart nok at ledelsen i Bomber Command ikke var ukjent med at man hadde navigasjonsproblemer. Man erkjente at flymannskapene hadde problemer med å navigere presist, selv om man altså, med sjefens egne ord, ikke betraktet disse vanskene som særlig alvorlige. Ledelsen i Bomber Command mente at vanskene man hadde var av en slik art at man ikke kunne regne med å finne de skarpt avgrensede og små målene som f.eks. en fabrikk eller en kraftstasjon eller sogar en flyplass. Men de store målene, dvs. mål av betydelig geografisk utstrekning, ville man finne.[605] Derfor ville navigasjonsvanskene bety at RAF, ihvertfall om natten, ikke kunne bombe mål av begrenset utstrekning, Bomber Command kunne neppe bombe så mye annet enn områder. Det var den konklusjonen som ble trukket av Air Vice Marshall Playfair i 1937: "It is for serious consideration whether under present conditions bombing at night will not have to be regarded as in terms of area bombing."[606] Denne konklusjonen sluttet Playfairs sjef, Ludlow Hewitt seg til i sin rapport til Air Ministry. "I agree entirely with the Air Officer Commanding no. 3 (B) Group".[607]

Det er derfor helt åpenbart at navigasjonsproblemene var erkjent i Bomber Command, selv om de ikke ble betraktet som altfor alvorlige. En av grunnene til at ledelsen i Bomber Command tok navigasjonsvanskene med stor ro, var at de ikke trodde at den mangelfulle navigasjonsevnen ville begrense muligheten for å drive områdebombing. Det ser ikke ut til at det ble satt inn særlig store ressurser for å utvikle navigasjonstekniske hjelpemidler. Slike hjelpemidler kunne være kjekke å ha, men det var viktigere å bruke de begrensede utviklingsressursene på andre områder. Den ledende britiske radareksperten, Watson Watt, advarte ihvertfall sterkt mot å splitte ressursene mens man var i ferd med å bygge opp det defesive systemet rundt jagerflyene i Fighter Command. Og så lenge Bomber

---

navigasjonsproblemene i hvert fall delvis løst. Byer som lå ved vann, ble nå ganske enkle å finne. Tony Devereux, *Messenger Gods of Battle*, Brassey's, London 1991: 139-163.

[604] PRO Air 20/472, A list of Problems suggested by the AOC Bomber Command, for consideration of the Committee for the Scientific Survey of Air Offence. Udatert, men benyttet på møte med komiteen den 8/12-38.

[605] PRO Air 8/251 Chief of Air Staff i kommentar til en skrivelse fra D. D. Plans, "It is not probable that heavy Bombers can find aerodromes at night." 9/9-1938.

[606] PRO Air 9/64, Sector and Combined Training Exercise 1937, 1st. September, 1937, P. H. L. Playfair, AVM.

[607] PRO 9/64, Report on the Exercise of 1937, Headquarters Bomber Command Royal Air Force dge, 25th Oct. 1937, to the Secretary, Air Ministry, signert Ludlow Hewitt.

Commands fly stort sett ble fløyet av nybegynnere, så var det også vanskelig å fastslå hvor store vanskene med å navigere ville komme til å bli i fremtiden. Det var fristende å si at vanskene bunnet i mangel på trening, og at de derfor kom som en uunngåelig konsekvens av den raske ekspansjonen.

Mangel på erfaring kunne ikke avhjelpes med nye hjelpemidler. Erfaring var noe som kom med flere flytimer og mere trening. Kom tid, kom råd. Og som sagt, ledelsen i Bomber Command mente man navigerte godt nok, i hvert fall til å kunne drive områdebombing.

Bombesikter og treffsikkerhet

Å beregne treffpunktet når en bombe slippes fra fly, er i utgangspunktet ganske enkel fysikk. Dersom flyets hastighet og høyde over bakken er gitt, og objektet som slippes har kjente ballistiske egenskaper, mangler bare kjennskap til luftens hastighet - vind - for at treffpunktet skal kunne beregnes matematisk. Det betyr at i det en bombe slippes, vil treffpunktet være entydig definert av disse faktorene.

Teorien er imidlertid enklere enn praksis. Våren 1933 var RAF ved Orfordness Research Laboratory kommet igang med undersøkelser både for å forsøke å fastslå treffsikkerheten ved flybombing og for å forsøke å analysere årsakene til at bombene ikke alltid traff i målet.[608] Det ble fort klart at årsakene til at man ikke alltid traff, var flere.

Disse analysene viste at de viktigste årsakene til at man ikke traff hva man siktet på, var at man ikke hadde den hastighet eller høyde man trodde i det bombene ble sluppet. På samme måte bommet man nærmest ”systematisk” på målet når vindhastigheten var satt feil på bombesiktet. Dersom man ikke klarte å holde flyet på en stabil kurs inn mot målet, ville også avvikene mellom siktepunktet og treffpunktet kunne bli store. En siste betydelig feilårsak var at dersom ikke piloten maktet å holde flyet i vannrett plan under innflygningen, ville også dette kunne forårsake en betydelige endring av treffpunktet. Siktene hadde ikke innebygget muligheter for å kompensere dette. Unøyaktigheter som oppsto på grunn av bombesiktets optikk, var derimot svært små.[609]

I praksis betød dette at årsaken til bombefeil ikke lå i siktet selv, men i de data som skulle “inn” i siktet. De instrumentene som skulle måle høyden, var ikke nøyaktige nok, hastigheten var vanskelig å beregne helt nøyaktig,

---

[608] PRO Air 20/474, Report on the first series of Trials conducted at the Orfordness research laboratory, March-April,1933. Rapporten har kodenr. H. 1342, og er datert June 1934.

[609] PRO Air 20/474, The analysis of bombing errors, report on the second series of trials conducted at the ness Research Laboratory, October 1934. Rapporten er fra October 1935.

og det var heller ikke uproblematisk å holde flyet på en stø kurs og i vannrett plan under innflygningen. Disse feilårsakene kunne reduseres ved trening, erfarne flymannskaper hadde høyere treffprosent enn uerfarne, selv om avvikene også for disse kunne være betydelige.[610]

Avvikene mellom treffpunkt og siktepunkt kunne være store. I 1937 ble gjennomsnittsavstanden mellom siktepunkt og treffpunkt anslått til å være 290 yds. for middelstunge bombefly og 175 yds. for tunge fly. Dette gjaldt for bomber sluppet i dagslys fra 10000 fot. Resultatene fra nattbombing var ikke vesentlig anderledes. Tallene var beregninger gjort på bakgrunn av de resultatene flymannskapene som var i trening hadde oppnådd på skytefeltene.[611] Men dette var resultater oppnådd under trening, hvor de fleste meteorologiske data var tilgjengelige og hvor det heller ikke var noen form for motstand i luften i form av luftvern eller jagerfly. Dette ble da også understreket av sjefen for Bomber Command, Air Chief Marshal Ludlow Hewitt, som

> ”remarked that the results recorded at Training Camps bore no relation to bombing under war conditions, and he considered that a definite effort should be made to try and get data as to the war probabilities of bombing.”[612]

Det er vanskelig å lese generalen på andre måter enn at han mente at presisjonen i en virkelig krigssituasjon ville bli vesentlig dårligere enn hva man oppnådde på trening. Dette var vel knapt en urimelig antakelse. Den ser allikevel ikke ut til å ha materialisert seg som planleggingspremiss i RAF. På et møte i november 1938 mellom representanter for Air Ministry og Bomber Command hvor man skulle forsøke å komme til enighet om premisser for å planlegge operasjoner mot Tyskland, ble man enige om å ”assume the following standard of accuracy: - High level attacks (day) 300 yds, low level attacks (day) 75 yds.”[613] Her var ikke - som planleggingspremiss - presisjonen vesentlig påvirket av den motstand bombeflyene kunne forvente å møte i luften. Det var imidlertid forventet at presisjonen for nattoperasjoner kunne bli sterkere påvirket. Her nøyde forsamlingen seg med å slå fast at ”A standard of accuracy for Night Bombing could not be estimated, but it was agreed that Night attacks would not achieve appreciable results against “precision” targets.”[614]

---

[610] PRO Air 5/1132, Bombing Results 1927, viste for high bombing ”10 % hits of targets less than 200 yds in diam.” I et notat fra 1939 hevder professor Lindeman at ”bombing accuracy is now far below the figures attained 20 years ago.” PRO Air 20/349, December 12th, 1939.

[611] PRO Air 9/92, Bombing Data, Results at Armament Training Stations, 1937, Plans 5. juli,1938.

[612] PRO Air 9/92, Minutes of a Meeting of the Boming Policy Sub-Committee of the Boming Committee held at Air Ministry on March 22nd, 1938.

[613] PRO Air 9/96, Minutes of a Meeting held on 9th Nov. 1938, in room 633 Adastral House to discuss the assumptions required for war planning.

[614] .

Nå var det imidlertid klart at presisjonen kunne økes betydelig ved å bombe fra lavere høyder. Den kunne også økes ved å fly i lavere hastighet. Men dette var jo nøyaktig hva RAF planla *ikke* å gjøre med de nye tunge flyene som var på tegnebrettet og etterhvert også under bygging. Disse flyene skulle nettopp fly høyere og hurtigere enn de som de erstattet. Forbedringen av flyenes tekniske ytelser ville øke sikkerheten for flygerne. Ved å fly høyt og hurtig skulle man sikre at bombeflyet - i tråd med Baldwins uttalelse i 1932 - alltid kom igjennom. "If we could push up the bomber ceiling against the target group to 25000 ft., we should have gained an overriding tactical advantage."[615] Dersom lavere fart og lavere høyde ville øke presisjonen, så var det en rimelig antakelse at større fart og større høyde ville gjøre det motsatte. Og dette var nettopp hva ledelsen i RAF antok; de forventet at de nye tunge bombeflyene ville redusere presisjonen ytterligere. På en konferanse i Air Ministry hvor også Air Officer in Chief, Bomber Command var tilstede, slo man fast at utviklingen var forventet å fortsette.

> "It was agreed to record the conclusion that it was unlikely that developments in connection with aircraft will be such as will conduce towards increased accuracy in bombing."[616]

Sjefen for Bomber Command slo også fast på det samme møtet, at man ikke kunne forvente at "hans" flygere ville forsøke å motvirke denne utviklingen ved å redusere hastigheten over målet.

Dette var de forventninger ledelsen i RAF hadde til den videre utvikling. Det var urimelig å anta annet enn at nye bombefly ville redusere presisjonen. Nå hadde den samme ledelsen muligheter til å angi hvilke områder de ville styre de vitenskapelige ressursene til. Ressursene ble ikke i særlig grad brukt på tiltak for å øke presisjonen. Det er ikke særlig rart når man ser dette i lys av de forventninger man hadde. Når forventninger til hvor resultater kan oppnås, kombineres med kontroll over forskningsressursene, vil slike forventninger lett kunne bli selvoppfyllende profetier. Man investerer ikke hvor man ikke forventer å få noe igjen.

Allikevel må det sies at ledelsen i RAF så på denne utviklingen med bemerkelsesverdig ro. På dette tidspunkt var det jo klart at man i Air Ministry ønsket å utvikle Bomber Command i retning av en styrke som bestod utelukkende av tunge bombefly. Disse flyene kunne slippe langt flere bomber enn de flyene de erstattet, men de kunne gjøre det mindre presist. Den flystyrken som ledelsen i Air Ministry arbeidet for å skaffe,

---

[615] PRO Air 5/1132, notat til Deputy CAS fra D.D. Ops. 9/3/38 signert D.F. Stevenson.

[616] PRO Air 9/96, Minutes of a Meeting held on 9th Nov. 1938, in Room 633 Adastral House to discuss umtions required for war planning.

egnet seg ikke til presisjonsbombing. Dette var forstått av flygeneralene. Det later til at de tok denne begrensningen med fatning.

Men denne erkjennelsen av de nye bombeflyenes begrensning betød jo ikke at det ikke lenger fantes såkalte presise mål. Behovet for å bombe presist forsvant ikke med de nye flyenes manglende evne til å gjøre det. Marinefartøyer f.eks., egnet seg ikke til å bli områdebombet. Her måtte man da anvende andre metoder, hvilket i praksis betød at man måtte angripe fra lavere høyder. Dette var ihvertfall den løsningen som ble anbefalt av Committee for Scientific Survey of Air Offence.

> ”Present evidence is such that the Committee consider bombing from 10.000 ft. or above under war conditions will yield unacceptable small probabilities of hitting small targets.”[617]

Og dette gjaldt uansett hvor avanserte siktemidler man tok i bruk. Fra lave høyder derimot, var det mulig å bombe presist også med meget enkle sikter.

> ”Professor Jones produced figures obtained during the late war showing that good results could be obtained from low level bombing, or even up to 2.000 ft. with a very elementary sight or no sight at all.”[618]

Dette, mente komiteen, burde også få konsekvenser for hvordan man utstyrte de nye flyene. Dersom man ikke hadde muligheter til, - eller ambisjon om - å bombe presist fra de store høyder man ville operere i, så var det heller ingen hensikt å utstyre disse bombeflyene med avanserte bombesikter:

> ”The provision of elaborate sights for high bombing, when under war conditions accuracy would not be possible, was unwise, and an unnecessary burden on the instrumental resources of the country.”[619]

RAF var derfor, mente komiteens formann, Tizard, i ferd med å skaffe seg bedre sikter enn de hadde behov for og bedre sikter enn de kunne utnytte. Det var derfor klart at

---

[617] PRO Air 20/471, Committee for Scientific Survey of Air Offence, minutes of the 8th meeting, November 16th 1937.
[618] ibid.
[619] ibid. Det kan nok være at komiteen her la svært stor vekt på at den optiske instrumentindustrien i Storbritannia var tungt belastet. Så sent som i januar 1939 slet man ennå med mangler som betød at “some modern (fighter) aircraft have to be equipped with obsolete instruments” PRO Air 6/36, minutes of ary of State’s progress meetings, 150. møte 17/1/39.

> ”The manufacture of a large number of automatic bombsights now proceeding should cease. Experience with this sight, combined with theoretical considerations, having regard to the characteristics of modern aircraft, lead the Committee to the conclusion that this sight will not be of value to the RAF.”[620]

Hva den videre utviklingen angikk, så mente komiteen at det var RAFs taktiske behov som burde styre den tekniske utviklingen av nye sikter.

> ”The Air Staff should be asked to formulate their bombing policy, for the guidance of bombsight equipment and development, having regard to the characteristics of modern aircraft and the opposition and defence to be expected in war.”[621]

Det er vanskelig ikke å se på Tizards forespørsel med sympati. Men jeg leser den også med smilende undring. I en situasjon hvor RAF stod midt oppe i en ekspansjon til flere hundre millioner pund, en ekspansjon av slike dimensjoner at man i Finansdepartementet mente at landet kunne bli ruinert, later det ikke til at dette spørsmålet hadde vært stilt tidligere. Det nærmeste RAF var kommet til å formulere en slik politikk var muligens i kommentarene til Sir Thomas Inskips innvendinger mot den styrkestruktur RAF ønsket, samt i sin omtalte studie, “The Ideal Bomber Paper”. Men disse kommentarene til Inskip hadde vært et forsvar for hvorfor bombeflyet fortsatt måtte være RAFs primære våpen, og analysen av det perfekte bombeflyet var knapt noe mer enn en transportøkonomisk studie. Nå ble RAF bedt om å redegjøre for hvordan de faktisk hadde tenkt å bruke flyene. Det lå neppe noen skjult kritikk av RAFs politikk under dette ønsket, og heller ikke noen ambisjon om å påvirke denne politikken. Komiteen hadde et reelt behov for å få vite hvordan flyene skulle brukes. På bakgrunn av en slik redegjørelse fra RAF, kunne de taktiske behov bestemmes og de teknologiske løsninger søkes. RAF forsøkte å finne et svar på Tizards henstilling. Man satte ned en komite; the Bombing Policy Sub-Committee.[622]

Tizards anbefalinger om å kansellere ordren på de avanserte siktene RAF hadde bestilt, ble lagt merke til i Air Ministry. I første omgang ble det besluttet å la bestillingen stå inntil man hadde formulert sin “bombing policy”.[623] Allerede på det første møtet i Bombing Policy Sub-Committee

---

[620] PRO Air 20/471, Committee for Scientific Survey of Air offence, minutes of the 8th meeting November 16th 1937, The Chairman summarized the view of those present, para C.
[621] ibid. Det er formannen, Tizard, som her blir sitert i det han formulerer møtets anbefalinger.
[622] PRO Air 9/92, Minutes of the meeting of the Bombing Policy Sub-Committee, March 22nd, 1938. Tizards komité fikk melding om at en komite for Bombing Policy var under opprettelse i februar 1938, se Air 20/471.
[623] Air 20/471, Note on the progress of work under consideration by the Committee, februar 1938.

er det klart at man ikke har noen særlig tro på at bedre sikter vil forbedre presisjonen;

> ”It was the general opinion that the experience so far gained tended to show that the much increased speeds of new aircraft could not but increase the inaccuracy of bombing”.[624]

Spørsmålet om utvikling av sikter ble tatt opp igjen i komiteen for Scientific Survey of Air Offence på komiteens møte i juli 1938. På dette møtet var også Air Vice Marshal Douglas som assisterende stabssjef (ACAS) til stede. Han erklærte seg enig med komiteens syn om at man neppe hadde behov for de avanserte siktene. Ordren ville allikevel bli opprettholdt fordi man ville tape mye penger på en så sen avbestilling, og fordi en avbestilling ville føre til en akutt mangel på bombesikter. Det ville imidlertid ikke bli bestilt flere slike sikter.[625]

Derved kunne man tro at man var i ferd med å finne frem til en felles forståelse av hvordan bombeangrep skulle gjennomføres; mål av større utstrekning kunne bombes fra store høyder, mens mål av mindre utstrekning måtte angripes fra lav høyde. Jo lavere man fløy, jo større var muligheten for å treffe målet. Protestene kom fra representantene for de som skulle fly lavt.

> “Sir Henry Tizard felt that low bombing was essential for accuracy, and said that he did not favour attempts at precison bombing from great heights [...] ACAS agreed. AOC-in-C Bomber Command considered that relatively accurate bombing from high altitudes might be achieved if distributors were used. He pointet out that the morale of the crews of the aircraft would be better if they could fly high.”[626]

Her er det ”AOC-in-C Bomber Command”, dvs sjefen for Bomber Command, som representerte brukerne av flyene. Jo lavere høyder man bombet fra, jo mer var det grunn til å anta at man ville treffe. Men samtidig var det grunn til å anta at også egne tap ville øke omtrent omvendt proporsjonalt med angrepshøyden. Flygerne likte ikke tanken på lavangrep. Fra Bomber Commands ståsted var det derfor naturlig å spørre om hvor høyt det var mulig å fly og fremdeles ha en rimelig mulighet til å treffe presist. Med et slikt utgangspunkt ville det neste spørsmålet følge naturlig, kunne denne maksimumshøyden heves dersom siktene ble forbedret?

---

[624] PRO Air 9/92, Minutes of the meeting of the Bombing Policy Sub-Committee, March 22nd, 1938, Question 6.
[625] PRO Air 20/471, Committee for the Scientific Survey of Air Offence, Minutes of 12th meeting , 6/7 1938.
[626] PRO Air 20/472, Minutes of a Conference between Air Staff, Bomber Command and the Committtee Scientific Survey of Air Offence, 8/12-1938.

Søkningen etter bedre sikter opphørte derfor ikke selv om Air Ministry og Tizards komitee i prinsippet var enige om at man ikke behøvde særlig avanserte sikter for å bombe fra store høyder. Det var jo allikevel ønskelig, mente Air Staff, å bombe så presist som mulig, "but the Committee were not in entire agreement with this."[627] Fra RAFs side ble det påpekt at det var en rekke mål som krevdet presis bombing, f. eks. marinefartøyer, kraftstasjoner og transportmål.

Det kan virke som om Tizards komite mente at RAF la for stor vekt på å utvikle bombesikter. "Relatively too much work has been put into what you do when you find the target and too little on the actual finding of the target."[628] Komiteens møtefrekvens kan imidlertid tyde på at den ikke ble særlig mye brukt av hverken Bomber Command eller Air Staff. Fra sommeren 1938 til sommeren 1939 hadde komiteen to møter. Dette var tilsynelatende også det inntrykk Tizard hadde,

> "The fact is that no one seems very anxious to get our advice on these subjects, or to follow it, if offered. We have had no meeting for a long while and there seems to be no anxiety on the part of the Air Ministry that we should meet."[629]

Komiteen hadde overbevist Air Ministry om at det avanserte siktet de hadde i bestilling, ikke ville gi et utbytte i form av bedre presisjon, i hvert fall ikke i en slik grad at det stod i forhold til innsatsen. Men komiteens utganspunkt syntes å ha vært at enklere sikter ga presisjon nok til å bombe et *område*. Air Ministry godtok at det spesielle siktet ikke var en god investering, men de godtok ikke at det ikke var ønskelig å øke presisjonen selv om det kanskje ikke var helt nødvendig. Dette betød at komiteens tilnærming til problemet var ganske anderledes enn de metodene man anvendte i Air Ministry. Jeg har pekt på at stabsstudien "The Ideal Bomber Paper", bærer preg av at hensikten med studien var å levere premisser for en konklusjon som allerede var trukket.[630] The Committee for the Scientific Survey of Air Offence, ville åpenbart ha premissene først, for siden å kunne skrive konklusjonene - uten påholden penn. I Air Ministry kunne man bli utrygg av mindre enn dét.

---

[627] PRO Air 20/472, Committee for the Scientific Survey of Air Offence, Minutes of 14th meeting, June 2nd , 1939.
[628] Neville Jones 1987: 120.
[629] Webster and Frankland 1961: 114.
[630] For angjeldende studie var dette uttrykt i klartekst i god tid før studien forelå i endelig form ; "The aircraft visualized will be about the same size and weight as the B.12/36 i.e." PRO Air 9/82 , Answers to Questions which were attached to DD Plans paper on the "ideal" bomber. 26/8-1937, fra Deputy Director ions and Research.

På ett område er det klart at utviklingen av bombesikter ikke stoppet opp. Det var kjent at en av de viktigste årsakene til at bombene ikke traff målet, var at pilotene ikke maktet å holde flyet i vannrett plan under innflygingsperioden. Derfor ble også innsiktningen "skjev". En åpenbar løsning var å stabilisere siktet slik at dette beholdt sin posisjon i forhold til det vannrette planet uavhengig av hvordan flyet krenget. En analyse av disse problemene ble senhøsten 1939 levert av professor Lindeman. Her pekte han på at

> "Many experiments in the years 1916 to 1918 proved that the use of stabilised sights improved accuracy of high level bombing to a very great degree [...] A few years after the war it was unfortunately decided to give up stabilising bomb-sights and to stabilise machines [...] Unfortunately it has proved impossible to stabilise modern machines so that bombing accuracy is now far below the figures attained 20 years ago."[631]

Dette, mente Lindemann, burde man ikke akseptere:

> "In view of the very large errors which occur and the immence importance of increasing accuracy quickly it is submitted that work should be put in hand at once on the design of a bomb-sight based on the following principles,
>
> 1 The sight must be stabilised (It may almost be said that any stabilised sight is better than any unstabilised sight).
> 2 No refinements should be added which will delay design or production."[632]

Lindemann var ikke alene om å påpeke behovet for stabilisering av siktene. Alt sommeren 1938 ble det arbeidet på et sikte som ble stabilisert ved hjelp av et gyroskop.[633] Men etter Lindemanns notat later det til å vokst frem en oppfatning om at det bare var behov for å utvikle et presist og automatisert sikte til spesiell bruk. Dette var et sikte som bare enkelte flyavdelinger skulle utstyres med. "It is felt that its use should be restricted to special circumstances where the highest obtainable standard of accuracy from high

---

[631] PRO Air 20/349, High Level Bombing, datert 10/12/39, forfatteren er professor Lindemann. Lindemann var forøvrig ikke med i Tizards komite. Begges biografer later til å være enige om at de personlige motsetningene mellom disse to størrelsene ikke var ubetydelige. The Earl of Birkenhead, *The Prof in two Worlds. The official Life of Professor F.A.Lindemann, Viscount Cherwell,* Collins, London 1961. Ronald W. Clark 1965.

[632] PRO Air 20/349, High Level Bombing, op.cit.

[633] O Air 20/471, RAE Departmental Note no. 278. July 1938, Reflector Vector Bombsight, Type B.

altitude is required."[634] Det kan nok sies at Lindemann sprengte en dør som alt var åpen. Arbeidet med å utvikle gyrostabiliserte sikter var godt i gang på dette tidspunktet. Våren 1939 hadde man i RAF mottatt alarmerende nyheter fra USA.[635] I en kort rapport fra nestkommanderende i Air Ministrys plandepartement til sjefen i samme avdeling, ble det amerikanske Norden-bombesiktet omtalt med imponert uro. Amerikanerne oppnådde en presisjon som var "astounding". Ryktene sa at de kunne plassere sine bomber innenfor en sirkel med radius på 25ft hvor britene hadde behov for en radius på 200ft.

> "The results obtained by the Americans appear to be solely due to the fact that they have adapted gyro stabilisation to their sight."[636]

På bakgrunn av de amerikanske resultatene argumenterte forfatteren sterkt for at også RAF burde gå inn for å øke presisjonen fra større høyder, snarere enn å gå inn for å løse problemet ved å bombe fra mindre høyder.

> "Not to do so is an admission of defeat on the scientific side and encourages our inventors to take a rest on high altitude bombsight."

Dersom rapportene fra USA var riktige, så viste jo dette at Air Ministrys grunnleggende antakelse om at det ikke ville være mulig å forbedre presisjonen nevneverdig, var feil. Og hva om også andre har skaffet seg lignende instrumenter som amerikanerne?

> "If the Germans have a sight like this up their sleeve, parity in bomb lift might unfortunately become inferiority in bomb hits."[637]

RAF gikk inn i krigen med et ganske uavklart syn på bombesikter. Dette synet var uavklart som et resultat av en uenighet mellom ihvertfall tre grupperinger: Air Ministry forvaltet RAFs ortodokse syn på bombing slik dette utviklet seg i takt med muligheten for å bygge tyngre, hurtigere og mere høytflygende bombefly. I Air Ministry hadde man forventninger om at disse flyene ville komme til å bombe mindre presist enn de flyene de

---

[634] PRO Air 20/349, Conference on Bombsight Design held at the Royal Aircraft Establishment Friday 22nd December, 1939. Deltakerlisten viser at det var mye sentralt plasserte folk tilstede på denne konferansen, fra Air Ministry Tedder, Douglas og Harris, fra Bomber Command Ludlow-Hewitt, hele Tizards komite, samt professor Lindemann.

[635] En akseptabel, om enn rimelig perspektivløs, fremstilling av amerikansk utvikling i denne perioden, er gitt av Stephen Mcfarland, *America's Pursuit of Precision Bombing, 1919-1945,* Smithsonian Institution Press, Washington 1995.

[636] PRO Air 9/92, Minute no. 31/29 Norden Bombsight, Minute by D.D. Plans to D.Plans, 23/5, 1939.

[637]

erstattet. En reduksjon i presisjon ble sett på som en uunngåelig følge av de nye bombeflyenes natur. Forventningen om en mer upresis bombing later ikke på noen måte å ha påvirket ønsket om å anskaffe de nye flyene. Det er nærliggende å tolke dette dit hen at presisjon var noe som man i de høytflygende operasjonene ikke hadde behov for, ihvert fall var det noe man kunne klare seg uten.

Den andre parten i kontroversen om bombesiktene, The Committee for the Scientific Survey of Air Offence, tok utgangspunkt nettopp i hva den anså som behovet for presisjon. Komiteen anså ikke dette behovet for særlig stort, og trakk deretter den konklusjon at man ikke burde bruke ressurser på å utvikle bombesiktene. Air Ministry var knapt uenig i komiteens syn på at behovet for presisjon var lite, men det var vanskeligere å svelge at man derfor ikke skulle forsøke å skaffe seg de beste siktemidlene. Komiteens flegmatiske godt-nok-holdning støtte an mot den militære så-godt-som-mulig-holdningen. Det var også vanskelig å svelge for ledelsen i Air Ministry at komiteen tiltok seg en rolle hvor de definerte behovene i stedet for å nøye seg med å finne tekniske løsninger på behov som var definert internt i RAF.

Air Ministry fremholdt at det i mange tilfeller ville være behov for å bombe små mål (selv om dette ikke ville være regelen) i en fremtidig krig. Det kunne være behov for å bombe både krigsskip, kraftstasjoner og jernbaneknutepunkt. Da ville det etter komiteens mening, være nødvendig å angripe fra lavere høyder. Evnen til å bombe presist var jo i fullt monn tilstede bare flyene fløy lavt nok og langsomt nok. Nye fly umuliggjorde ikke gamle løsninger.

Den siste parten i denne uenigheten var den operative kommandoen, den kommandoen som skulle utføre selve operasjonene. Bomber Command likte ikke komiteens syn på hvordan presisjonsbombing skulle drives. Det var ingen uenighet om at presisjonen ville forbedres dersom man angrep fra lave høyder, heller ikke var det uenighet om at presisjonen kunne økes ved å redusere hastigheten over målet. Men jo lavere man fløy, jo mere utsatt ville man være for ild fra bakken.

Og å tenke på at man skulle redusere hastigheten mens man samtidig var utsatt for kraftig luftvernild, ble knapt tatt alvorlig. Bomber Command ønsket så gode sikter som mulig, for å kunne fly fra sikrere høyder. De ønsket også sikter som stilte små krav til operatøren. I en hektisk ekspansjonstid var Bomber Command på utkikk etter tekniske løsninger som kunne erstatte de nye mannskapenes manglende trening og manglende erfaring.

Som det besluttende organ, var det opp til Air Ministry å lukke denne diskusjonen. Dette skjedde ikke før krigsutbruddet, selv om prosessen

henimot en avslutning var godt igang fra våren 1939. Nyheten om at det faktisk var mulig å bygge et avansert sikte som førte til en klar økning i presisjonen, ble mottatt fra USA. Komiteens grunnleggende innvending mot å bruke ressurser på dette, nemlig at man ikke hadde et slikt behov, ble ikke imøtegått av Air Ministry. I stedet distanserte Air Ministry seg fra komiteen ved i stor grad å unnlate å bruke den.

På førjulsvinteren 1939 besluttet RAF å iverksette produksjon av stabiliserte og automatiserte bombesikter så snart konstruksjonstegningene var fullført og siktet bygget "without awaiting results of the proposed flight tests."[638]

Bomber

Hensikten med dette kapittelet har vært å undersøke hva de tekniske forberedelser som ble gjennomført med tanke på å gjennomføre bombeangrep kan fortelle om den krig RAF forberedte seg på å delta i. Hvor jeg til nå har forsøkt å si noe om dette ved å diskutere hva som ble gjort for å finne og treffe målet, skal jeg nå avslutningsvis diskutere hva som ble gjort for å kunne ødelegge det.

Problemstillingen her blir derfor ganske enkelt; hvilke typer bomber ble utviklet i årene før krigen? Til grunn for at jeg anser dette dystre spørsmålet verdt å drøfte, ligger den antakelsen at forskjellige mål må ødelegges med forskjellige bombetyper. Et pansret krigsfartøy bør f.eks. angripes med en en panserbrytende bombe, en kraftstasjon oppført i betong bør angripes med en sprengbombe hvor sprengningen er forsinket i forhold til trefftidspunktet slik at bomben kan slå inn i bygningen før den går av, bygninger som kan antennes bør angripes med spreng- og brannbomber, osv. Det er derfor ingen urimelig antakelse at de bombene man skaffet seg, kan fortelle noe om hva man hadde tenkt å gjøre, hvilke mål man hadde tenkt å angripe.

Jeg har i innledningen til dette kapittelet akseptert hypotesen til Macbean og Hogben slik den ble fremsatt i deres bok om utviklingen av britiske bomber. Forfatterne kaller mellomkrigsperioden for "the barren years".[639] Dette var årene da utviklingen stod stille, da lite eller ingenting ble gjort. Årsaken til denne tingenes sørgelige stillstand, mener forfatterne, var mangel på penger til videreutvikling, men også til en viss grad mangel på

[638] PRO Air 20/349, Notes of Conference on Bombsight Design held at the Royal Aircraft Establishment Friday 22nd December, 1939.
[639] thur Hogben and John MacBean 1990.

motivasjon.[640] Men at man manglet motivasjon, betyr vel ventelig at man var tilfreds med hva man hadde.

Det er klart at det under opprustningsperioden også foregikk en betydelig produksjon av bomber for de nye flyene. Meningen later til å ha vært å bygge opp bombereserver som tilsvarte 5 måneders forbruk.[641] Ettersom RAFs flystyrker ble bygget opp i et fortvilet forsøk på holde følge med det ekspanderende Luftwaffe, økte også behovet for å ha bomber til alle disse flyene.

Midt på 1930-tallet ble det besluttet å utvikle nye brannbomber. Sommeren 1936 erklærte Lord Weir, som var rådgiver i Air Ministry under Swinton, seg lite tilfreds med tilstanden når det gjaldt bombereserver. "I am concerned about the situation and am unconvinced that we are in a safe position."[642] Weir ville ha flere bomber og han ville ha dem hurtig. Særlig var han opptatt av at "We possess no stock whatever of Incendiary Bombs of any real value."[643] Behovet for panserbrytende bomber og sprengbomber ville han komme tilbake til senere. Nå gjaldt det å prioritere. Forsøk med prototypene til de to typene brannbomber som var utviklet, ble gjennomført i september 1936.[644] Disse forsøkene viste at begge de utviklede modellene på henholdsvis 25 lb. og 4 lb. "functioned most successfully."[645] Luftforsvarsstabens militære sjef, Air Chief Marshall Ellington, forhørte seg deretter om hvorvidt ekspertene mente RAF hadde behov for begge bombetypene. Han fikk til svar at det var ønskelig å ha den minste typen, men helt nødvendig at man anskaffet den største.[646] Weir hadde uttalt seg skeptisk til den tyngste typen, "a complicated affair". Men nå besluttet ledelse i Air Ministry på grunnlag av de vellykkede forsøkene, å bestille 100.000 av de tyngste bombene i første omgang. Oppbyggingen av bombereserver var nå blitt såpass betydelig at det var nødvendig å klarere utgiftene med Finansdepartementet, som imidlertid straks gav en midlertidig tillatelse til å bruke penger på dette i påvente av at bevilgningen kunne behandles på politisk nivå.[647]

I januar 1937 besluttet RAF å bygge opp bombereserver som korresponderte med det antallet fly som var planlagt i Plan H, totalt 176.000 tonn.[648] Men man var også beredt til å akseptere en lavere tall; 143.000 tonn "if the matter should be pressed by the Chancellor in

---

[640] ibid: 40.
[641] PRO Air 6/31, Secretary of State's Progress Meetings, Minutes of meeting 91, 27/7-1937.
[642] PRO Air 6/46, Expansion Progress Meetings Memoranda EPM 79(36) datert 10/7-1936, signert Weir.
[643] ibid.
[644] PRO Air 6/27, Secretary of State's Progress Meetings, Minutes of meeting 51, September 23rd, 1936.
[645] ibid.
[646] PRO Air 6/27, Secretary of State's Progress Meetings, Minutes of meeting 52, September 29th, 1936.
[647] PRO Air 6/27, Secretary of State's Progress Meetings, Minutes of meeting 50, September 15th, 1936
[648] Air 6/28, Secretary of State's Progress Meetings, Minutes of meeting 65, January 1937.

Cabinet."[649] Dette er store reserver. I seg selv forteller størrelsen ingenting om hva som skulle bombes, men det store volumet forteller om en tenkt kampanje av store dimensjoner - både i omfang og varighet.

Produksjonen av brannbomber av den minste typen, kom igang kort tid etter at beslutningen om å starte produksjonen av de store brannbombene på 25 lb var fattet. I oktober 1936 bestilte Air Ministry fire og en halv million slike bomber og i mars året etter startet leveransene. I september 1939 var reservene av de små brannbombene på mer enn 5 millioner bomber.[650] Disse små bombene ble transportert i større containere som ble lastet opp i flyene. Fremme over angrepsmålet ble bombene strødd ut over området. Av form var bombene en hexagon sylinder. Formen på bombene var slik at bombene ikke fikk beregnbare ballistiske egenskaper. De var derfor ingenlunde egnet til noen form for presisjonsbombing. Men angrep med mange små brannbomber var jo heller ikke noe presisjonsforetagende. Fordelen med mange små bomber fremfor færre store, var jo nettopp at de første startet mange små branner over et større område. Små brannbomber er angrepsvåpen for områdebombing. I fra mars 1938 ble omlag 15% av de minste bombene også utstyrt med en sprengladning slik at de etter en viss branntid også eksploderte. Dette ble gjort for å vanskeliggjøre brannslukningen. Bombene skulle det gjøre mer utrygt å være brannmann.[651]

Ingen av brannbombene var ved oppstart av produksjonen prøvd ut mot såkalte "representative targets". Et område med slike mål, dvs. et område hvor det var mulig å bombe bygninger, kom ikke i RAFs besittelse før tidlig i 1939. RAF fant da, gjennom sin "Ordnance Committee" frem til et nedlagt fabrikkanlegg ved Gretna Green som "would be suitable for use for trials to determine the effect of our bombs against buildings."[652] De forsøkene som ble utført her i løpet av våren 1939, er såvidt jeg kan se de første praktiske forsøkene hvor bomber ble sluppet mot bygninger.

Resultatene av disse forsøkene var tildels alarmerende. Den største typen brannbombe, som nå var blitt produsert i flere år, viste seg totalt ubrukelig. Frustrasjonen i rapporten er ikke vanskelig å lese,

> "The 25 lb incendiary proved useless against hard targets - 100% failures. Its only use at present therefore appears to be against targets with a glass or very thin roof containing bales of merchandise which would cushion the fall."[653]

---

[649] ibid.
[650] John A. MacBean and Arthur S. Hogben 1990: 60-61.
[651] ibid: 61.
[652] PRO Air 5/ 1134, Bombing and Bombing Tactics, dokument nr 41, til D.D Ops. fra F.O.2. 3/1 1939.
[653] O Air 5/1134, Notes of a conference held 15.5.39 dok. nr. 47.

Bombene gikk i oppløsning i det de traff målet. RAF hadde et lager på mer enn 600.000 brannbomber som var totalt ubrukelige.[654] Ved de samme forsøkene viste det seg også at tennmekanismene på en del av sprengbombene var helt ubrukbare.

Det er vanskelig annet enn å forundres over at praktiske forsøk av en slik art ikke hadde funnet sted tidligere. I 1935 var det satt ned en komite for å vurdere hvordan bombene mot de forskjellige mål skulle være konstruert.[655] De teoretiske betraktningene om hvilke bomber man hadde behov for og hvordan disse skulle bygges ble gjort i denne komiteen i samarbeid med RAFs egne laboratorier. Det formelle apparatet for å komme fra ønske om et spesifikt våpen til en praktisk utgave av dette, skulle således være tilstede. Et betydelig arbeid later også til å være gjort for å konstruere bombene. Det hadde således tatt mer enn fem år å produsere den brannbombetypen som siden viste seg ubrukelig. Men det later ikke til at det var rom for den besværlige virkeligheten i prosedyrene. Bombene ble derfor ikke sluppet fra fly mot såkalte realistiske mål før i 1939. Man valgte å stole på beregningene og de kontrollerte laboratorieeksperimentene.

Det som manglet var ifølge sjefen for Bomber Command, Ludlow Hewitt, "a full scale bombing range", og i forlengelsen av denne, en egen "Bomber Development Unit". Sjefen for Bomber Command var meget kritisk til hva som foregikk i Air Ministry på dette området og presset hardt på for å få opprettet en slik forsøksenhet.[656] En slik avdeling var tenkt å være stedet hvor taktiske problemer med det nye utstyret kunne oppdages og om mulig løses. Behovet for en slik enhet hadde vært klart i lengre tid. "The opinion was expressed, and met with universal support, that there was a crying need for a Bombing Development Establishment."[657] Vanskene med å finne frem til et skytefelt hvor RAF hadde anledning til å operere med skarp ammunisjon, var betydelige. Folk som bodde i nærområdene til et slikt mulig skytefelt hadde som regel klare oppfatninger om hvordan de ønsket at den videre utvikling skulle bli. Saken ble drøftet på statsrådens ukentlige møte i Air Ministry så sent som i august 1939,

---

[654] ibid.

[655] PRO Air 5/1132, Boming and Bombing Tactics, " A sub-Comittee... has been formed in order to consider, from the operational standpoint, the types of bombs necessary for the attack of various targets, and the methods of fuzing which are necessary to ensure the correct functioning of the bombs", signert Director of Training A. C., A. W. Tedder, May 8th, 1935.

[656] PRO Air 6/58, Brev fra Headquarters, Bomber Command, til Under-Secretary of State, Air Ministry, 25/5-1939.

[657] PRO Air 9/92, Minutes of the meeting of the Bombing Policy Sub-committee held at Air Ministry 22nd 1938.

> ”Considerable difficulty had been experienced in obtaining the use of inland ranges even for practice bombing and opposition to live bombing would be considerable.”[658]

Assisterende stabssjef (ACAS) slo på dette møtet fast at “The live bombing requirement was essential. It was necessary to determine the effect of live bombs on land.”[659] At man ikke til nå hadde vært i stand til å “determine the effects of live bombs”, må kunne kalles en ganske ekstraordinær innrømmelse, - hvordan kunne planlegging av angrep mot de enkelte angrepsmål foregå, uten av man kjente effekten av de enkelte bombetypene mot de forskjellige målene? Først på senhøsten 1939 ble planer for bygging av “a target constructed similarly to a modern building” lagt frem for statsråden og godkjent. Byggingen av et slikt forsøksmål kunne ikke ha kommet igang før i 1940.[660]

I RAF besluttet den politiske ledelsen også å bygge opp lagre av bomber fylt med giftgass. Statsråden i Air Ministry i 1937, var ikke i tvil om at det var nødvendig også å forberede seg på denne typen krig. ”There was no doubt in his mind that the deterrent effect on a foreign power of knowing that we were in a position to retaliate immediately and effectively, if gas was used against us, was considerable.”[661] Det ble bygget minst 2 anlegg for å produsere giftgass. Andelen av gassbomber i forhold til de øvrige bombetyper var neppe særlig større enn omlag 5%.[662]

Hva sprengbomber (i motsetning til brannbomber) angikk, så holdt RAF fast på at bombene skulle være ganske små. De vanligste bombene var såkalte General Purpose (GP) bomber i størrelsen 250 lb og 500 lb. Om disse sier den offisielle historien at

> ”General Purpose Bombs, as their name implied, were designed with the widest possible range of objects in mind and it was, perhaps, partly for that reason that they tended to be relatively ineffective for most particular purposes.”[663]

Webster og Frankland mener at bombenes konstruksjon var uheldig og at det sprengstoff man benyttet var for dårlig. Dette ble man i RAF i

---

[658] PRO Air 6/39, Secretary of State’s Progress Meetings Minutes of meeting 179, 4/8-1939.
[659] ibid.
[660] PRO Air 6/40, Secretary of State’s Progress Meetings Minutes of meeting 186 og 187, 10. og 31. oktober 1939.
[661] PRO Air 6/32, Secretary of State’s Progress Meetings Minutes of meeting 103, item 3, Possible use of Gas as a retaliatory Measure in War. datert 30/11/37. Detaljer om de britiske planene på dette området er fremdeles hemmeligstemplet.
[662] Hvor store reserver som ble bygget opp, vet jeg ikke. Et dokument fra Deputy Chief og Air Staff foreslår å redusere andelen gassbomber fra 105 av lagrene til 5%. Jeg antar på et slikt grunnlag at mengden av gassbomber utgjorde mellom 5 og 10 % av de totale lagrene. PRO Air 5/1124, uten dato.
[663] bster and Frankland 1961, vol IV: 31.

imidlertid ikke klar over før man så hvilken skade tyske bomber av omtrent samme størrelse kunne forårsake. ”It was not, however, until the end of 1940 that any serious remedial action was taken.”[664] Det må være en rimelig antakelse at den manglende kunnskapen om hva de forskjellige bombene faktisk kunne utrette, også her henger sammen med at man ikke foretok praktiske undersøkelser. Ikke bare var den psykologiske effekten av bomber mot befolkningen overvurdert, bombenes fysiske effekt, deres virkning mot bygninger, var også klart overvurdert.

John Slessor var sjef for Planleggingsdirektoratet i Air Ministry fra mai 1937 og frem til 1940. Han var derfor sentralt plassert i luftforsvarsstaben i denne perioden. I ettertenksom ettertid har han i sine memoarer konstatert at Air Ministry var merkelig lite opptatt av tekniske detaljer. Han peker på flere mulige årsaker til dette. For det første sier han, så var troen på bombeflyet som våpen noe som bare var der. ”Our belief in the bomber, in fact, was intuitive - a matter of faith.”[665] For det andre så var bombeflyene i seg selv i rask utvikling, så rask at ”our imagination was not sufficiently flexible and our experience too limited to comprehend quickly enough the very far-reaching technical requirements of a modern striking force.”[666] Her er hans forklaring nærmest at man ikke visste at man ikke visste. Utviklingen av bombeflyene, helst da deres hastighet og evne til å fly i store høyder, var gått så raskt at man ikke så konsekvensene av denne utviklingen. Men Slessor sier også at

> ”Plans did draw attention, in the autumn of 1937, to the need for research and experiment on such matters as the vulnerability of certain types of target, and the tactics and types of bombs required to destroy them.”[667]

Og dette er selvsagt i tråd med hva jeg har forsøkt å vise i dette kapittelet. Det var mye man ikke kunne i RAF mens man drev med den forserte oppbyggingen av flystyrkene. Man hadde store problemer med navigasjon, med treffsikkerhet og med bombenes virkning. Men det er ikke rett at man ikke visste at man ikke kunne. De store øvelsene hadde gjentatte ganger vist at bombeflyene svært ofte ikke fant målene, særlig var vanskene store om natten. Dette var et erkjent problem. Løsningen her var å “eliminate blunders”, mannskapet måtte få bedre trening.[668] Dette skulle kombineres med relativt enkle hjelpemidler som f.eks. sekstanter og radiofyr for å

---

[664] ibid.
[665] Sir John Slessor 1956: 204.
[666] ibid.
[667] ibid.
[668] PRO Air 9/92, Minutes of the meeting of the Bombing Policy Sub-Committee held at the Air Ministry 22nd, 1938.

bestemme posisjon. Kvaliteten på mannskapet måtte økes, så ville evnen til å navigere presist, bli god.

Det var også klart for lederne i RAF at treffsikkerheten ikke var stor. Og her hadde man forventninger om at denne ville forverres ettersom de nye tunge bombeflyene ble satt i tjeneste. Det var en klar forventning i Air Ministry til hvordan den teknologiske utviklingen ville bli. Presisjonen ville gå ned. Dette var sett på som en uunngåelig konsekvens av at avstanden til målet økte samtidig som tiden over målet ble redusert. Årsaken til dette lå ikke i siktemidlene, den lå hos flyene og det operasjonsmønster de var et uttrykk for. Man angrep ikke med store fly fra store høyder for å drive presisjonsbombing. Dette var også vitenskapskomiteen enig i. Men den var innstilt på å trekke en konsekvens av dette som var vanskelig å akseptere i Air Minstry. Tizard og hans folk i The Committee for the Scientific Survey of Air Offence mente at det burde installeres enklere siktemidler i flyene enn hva RAF ønsket. For Air Ministry og Bomber Command ble derfor møtet med komiteen problematisk. Den satte seg ikke bare fore å løse definerte tekniske problem. Den hadde ambisjoner om først å definere problemene som skulle løses. Derfor stilte den spørsmål. Resultatet var at komiteen ikke ble brukt.

Sett i et handlingsromsperspektiv, er det klart at RAF ønsket å beholde kontrollen i sitt teknologiske handlingsrom. Ikke fordi interessen for de teknologiske spørsmålene omkring navigasjon, bombesikter og sprengeffekt var særlig stor, men fordi at dersom noen skulle ha en mening her, så skulle den komme fra noen som var ansatt i Air Ministry.

Jeg tror svaret på hvorfor RAF ikke gjorde noe med sin manglende evne ligger i forlengelsen av Slessors første ytring her, man hadde en intuitiv tro på bombeflyet. Eller snarere, man hadde en intuitiv tro på hva som ville skje når de store formasjoner med bombefly angrep. "London is in a state of chaos" var den intuitive effekten av bombeflyene. [669] Livet i storbyene ville bryte sammen når bombeflyene kom. Denne nesten magiske effekten, var forårsaket av bombeflyet i seg selv, ikke av presist plasserte bomber med nøye beregnet sprengkraft. Bombeflyet var en mytisk makt, i Air Staff var troen blitt et dogme.

Bare kjettere og vitenskapsfolk kan tenkes å dissekere dogmer. I Air Ministry hadde man ikke bruk for hverken kjetterne eller vitenskapsfolkene.

[669] PRO Air 9/64, War Office and Air Ministry Exercises, 1935. Flyangrep av fienden hadde ført til at of chaos." Dette var rammen for denne papirøvelsen.

Kapittel 9

Angrepsplanene

I de foregående kapitlene har jeg vist hvordan Air Ministry i større eller mindre grad lyktes i å finne handlingsrom for RAF på de forskjellige arenaene; politisk, militært og teknologisk.

I dette kapitlet skal jeg bringe handlingsrommene på de forskjellige feltene inn i samme virkelighet. Jeg skal beskrive den totale handlingsrammen RAF måtte forholde seg til under planleggingen av operasjoner mot Tyskland. Jeg vil, for å bruke et matematisk begrep, lete etter snittet mellom tre mengder eller tre handlingsrom. I klartekst betyr dette at det var tre sett av betingelser som måtte oppfylles for at et mål skulle kunne angripes. Målet som skulle angripes måtte være teknisk mulig å nå, det måtte være politisk akseptabelt å angripe det, og effekten av å ødelegge det måtte stå i et rimelig forhold til de tap man kunne forvente.

På det teknologiske planet måtte RAF lete seg frem til sin egen evne. Det vil si at RAF måtte finne frem til mål som lå innenfor Bomber Commands tekniske rekkevidde; Flyene måtte ha tilstrekkelig rekkevidde, de måtte kunne kjempe seg frem til målene og de måtte kunne treffe dem.

Dernest måtte RAF analysere de politiske rammebetingelsene og ved en slik analyse komme frem til hvilke mål som det, innenfor disse betingelsene, var mulig å angripe. Her satte hensynet til både britisk opinion og til opinionen i de nøytrale land, særlig i USA, klare grenser.

Endelig måtte RAF også gjennomføre en analyse av mål og målsystemer i Tyskland. Problemet man skulle søke svar på her var ganske enkelt; Hvilke mål ville, om de ble ødelagt, skade Tyskland mest. Dette var, kan man si, i sitt utgangspunkt en kost-nytte analyse. Her kom også betraktninger over egne tap inn i bildet. Spørsmålet kunne da nyanseres, hvilke mål kunne ødelegges til en pris man var villig til å betale. Størrelsen på tapene var vanskelig å forutse. I sin natur var en slik analyse også beheftet med store usikkerheter både hva angikk den virkning ødeleggelsen av spesifikke mål ville ha på tysk *evne* til å føre krigen videre, såvel som hva angikk bombenes effekt på tysk *vilje* til å føre krigen videre.

Dette problemkomplekset søkte Air Ministry å nærme seg ved å utarbeide en oversikt over hva som kunne være mulige angrepsmål i Tyskland. Denne oversikten, som Air Ministry noe ambisiøst kalte for planer, anga mål som ikke hver for seg ivaretok de forskjellige hensynene av teknologisk, politisk og militær art. Det ble den operative kommandoen

Bomber Command som skulle "oversette" Air Ministrys ideer til konkrete angrepsplaner. Først etter at dette var gjort, kunne man i RAF danne seg en oversikt over hva som var teknisk mulig å gjennomføre. Så måtte RAFs ledelse, etter at planene var laget, lete blant dem for å finne frem til de planene som ivaretok alle hensynene; RAF måtte ha teknologisk evne, planene måtte ligge innenfor akseptable politiske rammebetingelser og ødeleggelse av angrepsmålene måtte virke inn på tysk krigsproduksjon. Resultatet av denne letingen ble ganske magert.

På dette tidspunkt i planleggingsprosessen, en prosess som godt kan forstås som en øvelse i selverkjennelse, kom det til enda et element. RAF innså i 1939 at det på dette stadiet i opprustningsprosessen ikke var mye Bomber Command kunne makte. Air Ministry fryktet imidlertid at Luftwaffe kunne makte mer. Derfor, konkluderte RAFs ledelse, var det ikke i Storbritannias interesse i det hele tatt, å trappe opp luftkrigen. Letingen etter mulige angrepsmål endret seg til en leting etter politisk akseptable grunner for, i hvert fall på kort sikt, å angripe så lite som mulig. Det er denne planleggingsprosessen jeg her vil studere nærmere.

De grunnleggende problemene man stod overfor i planprosessen ble illustrert ved et møte i Air Ministry så sent som i november 1938. Her ønsket man tekniske planleggingspremisser;

> "The Staff Officers engaged in the work are confronted at the outset by the need for certain assumptions regarding such matters as accuracy of bombing, types of attack, types and number of hitting bombs to destroy various kinds of target, etc."[670]

Her møter vi effekten av den manglende tekniske kunnskapen jeg beskrev i forrige kapittel. Når planer skulle utarbeides, ble man klar over at man manglet elementær og helt grunnleggende teknisk informasjon.

Det var også nødvendig å finne frem til hvor langt inn i Tyskland bombeflyene kunne forventes å nå ved å fly henholdsvis om dagen og om natten, og hvor stor andel av dem som kunne forventes å finne frem til og bombe målene. Dersom Ruhr skulle bombes ville planleggerne gjerne vite,

> "What proportion of bombing attacks will be made at night or by day respectively [...] What will be the accuracy of high level bombing attacks by day and night respectively ."[671]

---

[670] PRO Air 9/96, Minutes of a Meeting held on 30th Nov. 1938 in Adastral House to discuss the assumptions required for war planning.

[671] .

For bombing i dagslys og fra store høyder kom man frem til at 300 yds. kunne være et fornuftig planleggingstall. For nattbombing slo man enkelt fast at

> ”A standard of accuracy for night bombing cannot be estimated, but it was agreed that night attacks would not achieve appreciable results against “precision” targets.”[672]

Det er på dette praktiske nivået at manglene i RAFs tilnærming til sitt eget håndverk er mest bemerkelsesverdige. Denne manglende tilgangen til elementære data, kan heller ikke avskrives med at den bare viser organisasjonens manglende kompetanse. Ved RAFs øvelsesområder for bombing fantes det nøye statistikk for hvilke avvik man kunne regne med for bombeslipp fra de forskjellige høyder.[673] Og selv om sjefen for Bomber Command hadde slått fast at disse tallene var ganske anderledes bedre enn hva man kunne forvente i en krigssituasjon, var de i alle fall en basis å gå ut i fra. Det er vanskelig å forstå at dette ikke ble gjort dersom behovet for slike tall hadde vært erkjent i RAF. Når det ikke var erkjent, er det nærliggende å forklare dette med at det snarere var behovet for presisjon som ikke var erkjent. RAF hadde hverken tenkt, forberedt eller planlagt presisjonsbombing.

Man ble på det samme møtet hvor man hadde søkt grunnleggende planleggingspremisser, også enige om at antallet fly som ville nå frem til målet var en funksjon av hvor dypt inn i Tyskland de skulle fly så vel som av den motstanden man kunne forvente å møte. Dersom flyene skulle mer enn 200 miles inn over fiendtlig område i dagslys, var det ikke tilrådelig å anta at mer enn 40% av flyene ville finne og bombe målet. For områdebombing om natten ville det være rimelig å anta at 75% av flyene ville finne og bombe målet. Hvor man fikk disse tallene fra, vites ikke. De var ikke i overensstemmelse med de praktiske erfaringene man hadde. I forhold til de erfaringene man hadde gjort på de store øvelsene (se kapittel 3), var anslagene vilt optimistiske. Ennå høsten 1938 fantes det ikke noen klar ide om hva som var operativt mulig, hvilke mål som kunne nås, hva som skulle til for å ødelegge dem om de kunne treffes, og hvilke tap RAF kunne regne med. Nå skulle bombeangrepenes nærmest magiske effekt omgjøres til operative planer. RAF viste seg å mangle elementære fakta som man skulle planlegge ut i fra. Derfor har også Webster og Frankland

---

[672] ibid.

[673] Se for eksempel PRO Air 20/474, Report on the first series of trials conducted at the Orfordness Research Laboratory, March-April 1933, No H 1342, dessuten Air 20/474, The analysis of bombing errors, report on the second series of trials conducted at the Orfordness Research Laboratory, October

rett når de sier at hele denne planleggingsproseessen var smertefull, men at den i hvert fall gav Air Staff bakkekontakt.[674]

Som påvist i foregående kapittel, manglet RAF også kunnskaper om hvilken virkning de forskjellige bombetypene ville ha på målene. Dette gjorde også utarbeidelsen av planene enda mer usikker; man måtte anslå hvor mange fly som fant målet, man måtte anslå hvor mange fly av de som fant det som ville treffe det, og man måtte anslå hvor mange treff som måtte til for å ødelegge målet.

Det er vel riktig å si at planleggingsprosessen førte frem til en erkjennelse av at den sterke troen på bombeflyet hadde hvilt på et tynt kunnskapsmessig eller empirisk grunnlag.[675] Men i den situasjonen man stod overfor i 1938, var det lite å gjøre med dette, i hvert fall på kort sikt. Planene måtte utarbeides på bakgrunn av den kunnskap man hadde, kombinert med det skjønn man evnet å utvise.

Arbeidet med å utvikle Air Ministrys ambisjoner til operative planer førte ikke til mer optimisme i Bomber Command, snarere tvert imot. I en lengre skrivelse til Air Ministry redegjorde sjefen for Bomber Command, Air Chief Marshal Ludlow-Hewitt, i mai 1939 for sin følelse av, "..an acute sense of the inadequacy of the Force, as it exists today, for the purpose for which it is intended."[676] Bomber Command var ikke krigsklar, mente kommandoens sjef, og den ville heller ikke komme til å bli det i overskuelig fremtid. I RAFs ledelse ble skrivelsen lite nådig oppfattet. Situasjonsbeskrivelsen ble i Air Ministry oppfattet som kritikk og som utslag av illoyalitet. RAFs militære sjef, Chief of Air Staff Cyril Newall, mente at brevet var skrevet fordi sjefen for Bomber Command "was trying to clear himself in the event of a catastrophe."[677]

Air Council var ellers ikke uenig i situasjonsbeskrivelsen til Ludlow-Hewitt. Men der vurderte man det slik at den manglende evnen til Bomber Command først og fremst var en naturlig konsekvens av den raske ekspansjonen som RAF fremdeles stod midt oppe i. Det var derfor ikke gale observasjoner Ludlow-Hewitt la frem, men det var galt å legge dem frem. Når man får sine motiver behandlet på denne måten, blir ærlig kritikk risikofylt og vanskelig. På den annen side så kan man spørre hva man i Air Ministry kunne gjøre med en slik situasjonsbeskrivelse, annet enn å ta den til underretning. Uansett hvordan tilstanden i Bomber Command var, så var dette hva man hadde å slåss med dersom krigen kom.

---

[674] Webster and Frankland 1961 vol. I: 91.
[675] Air Council gikk i møte den 7. Mars 1939 inn for dannelsen av en Bomber Development Unit, PRO Air 6/37.
[676] PRO Air 6/58, Brev fra Air Chief Marshal E. R. Ludlow-Hewitt, Commanding-in Chief Bomber Command, datert 25. Mai 1939. Brevet ble behandlet i møte i Air Council 18. Juli 1939.
[677] Air 6/39, Secretary of States's Progress Meeting 176, 18/7- 39.

De viktigste punktene i brevet fra Ludlow-Hewitt ble behandlet i et 9 siders svarbrev fra Chief of Air Staff Newall den 7 juli.[678] Etter ytterligere korrespondanse ble det i Air Council besluttet, etter forslag fra statsråden, å sende "a friendly note" til sjefen i Bomber Command og invitere ham til å møte i Air Council for å drøfte disse sakene.[679] Dette møtet fant sted 4. august. De fire spørsmålene som sjefen for Bomber Command særlig ønsket å drøfte på dette møtet, viser klart nok at han mente at hans styrke ikke var klar for krig. De to første sakene dreide seg om personellet. For det første dreide seg om Air Gunnery, man var ikke i stand til effektivt å betjene de nye hydraulisk drevne maskingeværtårnene som ble installert i de nye flyene. Dette betød, hevdet sjefen for Bomber Command, at flyene i praksis ikke var i stand til å forsvare seg.

> "It was only fair to give the crew a proper chance of defending themselves and he was far from satisfied with the powers of defence of bombers at present."[680]

Dette spørsmålet rører ved Air Ministrys grunnleggende tro på bombeflyets evne til å forsvare seg. Slik jeg leser sjefen for Bomber Command, så hevder han her at bombeflyet ikke vil makte å kjempe seg frem til målet. I Bomber Command fryktet man med andre ord at bombeflyet ikke alltid ville komme igjennom.

Det andre punktet som ble drøftet, var spørsmålet om mannskapsreserver. Selv om det var enighet mellom Chief of Air Staff Newall og Ludlow-Hewitt om dette punktet, så var konklusjonen at man ikke kunne å løse dette problemet på kort sikt. Reservene var for små til at man kunne opprettholde ønsket aktivitetsnivå over noen tid. Dette betød i praksis at Bomber Command ikke var i stand til å opprettholde "a sustained campaign", bombeoperasjoner kunne ikke føres over tid.

De to siste spørsmålene som ble drøftet dreide seg om behovet for en Bombing Development Unit, så vel som spørsmål som en slik avdeling kunne gi svar på. Dette behovet var nå alminnelig erkjent i hele organisasjonen. Manglende kunnskap var innrømmet. Men fremdeles slet man med praktiske vansker. Forutsetningen for å ha en effektiv Bomber Development Unit, var at man hadde et skytefelt hvor man kunne benytte skarp ammunisjon. Møtereferatet viser at i august 1939 disponerte man ennå ikke et slikt område.

Ludlow-Hewitt, sjefen for Bomber Command, la særlig vekt å få et klart svar på spørsmålet om det var bedre å bombe fra store høyder enn fra lave

---

[678] PRO Air 6/58, Covering Memorandum by C.A.S. on Letter from Air Officer Commanding-in-Chief, Bomber Command.
[679] PRO Air 6/39, 178th meeting, sak 1(f) Correspondence with the A.O.C.-in-C. Bomber Command.
[680] O Air 6/39, 179th meeting, 4.8.39, Matters raised by A.O.C.-in-C. Bomber Command.

høyder. Konklusjonen på møtet mellom sjefen for Bomber Command og ledelsen i Air ministry var at "Which of these methods of bombing was the best was largely a matter of opinion."[681] Det er et langt sprang fra denne resignerte erkjennelsen til den stolte selvsikkerheten Air Staff hadde møtt Sir Thomas Inskips innblanding med halvannet år tidligere, da man refererte til "twenty years of study" som et solid fundament for egne kunnskaper.[682] Etter møtereferatet, var det liten uenighet å spore mellom ledelsen i Air Ministry og ledelsen i Bomber Command om disse spørsmålene. Man erkjente at det var lite man egentlig visste og at den praktiske kunnskapen bare kunne skaffes ved forsøk i marken, man måtte ha et skytefelt.

Disse erkjente manglene betød ikke på noen måte at tanken om bombeangrep mot Tyskland var oppgitt. Parallelt med utviklingen av teknisk kunnskap og perfeksjoneringen av Fighter Command, ble det utarbeidet planer for bombeoperasjoner mot Tyskland. Alt i oktober 1937 hadde planavdelingen i Air Staff klart et utkast på 13 planer, de såkalte Western Air Plans (W.A.), hver med sitt eget nummer. Disse ble fremsendt til Bomber Command med beskjed om å konsentrere forberedelsene til tre;

- W.A. 1, Angrep på de tyske flystyrkene og deres logistiske støtteapparat,
- W.A. 4, Angrep på det tyske jernbane- vei og kanalnettet for å hindre eller forsinke fremføring av tyske bakkestyrker langs disse aksene.
- W.A. 5, Angrep mot tysk krigsindustri innbefattet oljeforsyninger med konsentrasjon mot anlegg i Ruhr-, Rhinland- og Saarområdet.[683]

Planleggingsprosessen ble forstyrret av en maktkamp. Sjefen for Bomber Command ønsket å se planene han fikk oversendt fra Air Ministry som retningslinjer.

> "The AOC-in-C stated that what he wanted from Air Ministry was a memorandum rather than a plan. If he could have a reasoned statement showing the best targets to go for and their order of importance, he would then decide which of these it was possible to attack and the best method of execution.."[684]

---

[681] ibid. pkt. (d): 15.
[682] PRO Air 8/222, memo by Air Staff on Sir T. Inskips Queries, November 24th, 1937.
[683] Planene er oversiktlig gjengitt i en rekke bøker, se f. eks Webster and Frankland 1961, vol. IV: 99-102.
[684] PRO Air 9/96, Minutes of a Meeting held on November 30th, 1938, to discuss assumptions required for anning.

Dette hadde vært hans standpunkt siden planprosessen ble startet i 1937. Ludlow-Hewitt ønsket handlefrihet. Planene slik de kom fra Air Ministry skulle oppfattes som en menyliste. Så kunne Bomber Command ut i fra operative vurderinger velge dagens angrepsmål.

I Air Ministry mente man derimot at det var viktig at kontrollen med planleggingen lå i den sentrale staben. For å sikre dette gjorde man i september 1938 kort prosess. Kontoret som utarbeidet planene ble flyttet fra Bomber Command og inn i Air Ministry.[685] Det var viktig ikke å miste kontrollen:

> ”The idea is to arrange planning in the Air Ministry so as to avoid too much leeway for CinC Bomber Command [...] CinC Bomber Command cannot be left to run his own war subject only to conformity with general War Cabinet Policy. If this is permitted CAS will never be in possession of sufficient up-to-date information, either to advice the War Cabinet as to their policy, or to report to them at short notice on the manner in which that policy is being implemented and the results which are being achieved.” [686]

Her ser vi den byråkratiske kampen i fri utfoldelse. Dersom sjefen for Bomber Command får kontroll med både planlegging og utførelse, så vil CAS og derved Air Ministry bli mindre viktig. ”CinC Bomber Command cannot be left to run his own war.” Det var også Air Ministrys krig.

W.A. 1

Arbeidet med W.A. 1 viste både Air Ministry og Bomber Command hvor vanskelig det ville være å ødelegge det tyske flyvåpenet. For det første mente man at Luftwaffe i en krigssituasjon ville være deployert på svært mange flyplasser slik at store konsentrasjoner ville være vanskelige å finne. Angrepene ville derfor neppe påføre Luftwaffe stor skade i forhold til de tap man selv risikerte å måtte bære. I tillegg til dette hadde man også praktisk erfaring å vise til. RAFs forsøk med å angripe fly på bakken hadde overbevist Air Ministry om at, ”systematic attempts to render aerodrome services unservicable by bombing would normally not be worth the effort expended.”[687] Konklusjonen fra Air Ministry var at angrep mot de tyske flystyrkene var noe som bare kunne anbefales dersom andre angrepsmål av politiske eller tekniske grunner ikke fantes. ”In general, air forces tend to

---

[685] PRO Air 9/96, D.D. Plans October 10th, 1938.
[686] PRO Air 9/96, The Planing and Direction of the Operations of the Air Striking Force in a Home Defence War. D.D. Plans October 10th, 1938.
[687] Air 9/98, Bombing Trials, juli 1938.

be unprofitable targets and relatively invulnerable to air attack..”[688] Noen uker senere var konklusjonen trukket,

> ”The attack of aerodromes, as a course of action in itself, must be ruled out from the start as being difficult, wasteful and largely ineffective.”[689]

Heller ikke flyfabrikker og andre anlegg ble ansett som gode mål, dersom hensikten var å redusere effekten av tyske angrep mot England så hurtig som mulig. De tyske reservene var deployert til skvadronene og selv om produksjonsanleggene skulle bli ødelagt, ville ikke dette på kort sikt redusere tyngden av angrepene. De tyske reservene var store nok til at Luftwaffe kunne holde det gående i hvert fall i noen tid selv med ødelagte fabrikker. Og frykten for luftkrigen var jo frykten for de store overveldende angrepene mot byene som ville slå Storbritannia ut av krigen i løpet av kort tid. Samtidig ville tapene for Bomber Command i denne typen angrep være store - i den grad de i det hele tatt lot seg beregne.

Et brev til Chief of Air Staff fra sjefen for Bomber Command, viste klart hvordan de taktiske konsekvensene av å angripe mål langt inne i Tyskland var i ferd med å gå opp for ledelsen i Bomber Command. I brevet spør Ludlow-Hewitt sin sjef om det faktisk er meningen at han skal sende sine Blenheims mere enn 150 miles inn på tysk område i fullt dagslys:

> ” are you prepared right away to risk the possibility of serious losses to the Blenheim squadrons by launching them to that distance into enemy country by day.”[690]

Svaret fra CAS var et iskaldt ja. ”My answer is “yes”. If we adopt the plan we must face the risks.”[691] Her var det tilsynelatende ingen ting å diskutere. Avstanden mellom de som ga ordrene og de som skulle utføre dem, var stor. Ludlow-Hewitt argumenterte for å angripe med færre fly og over kortere avstander i en innledende fase, slik at mannskapene ville få øvelse før de ble satt inn i de vanskeligste oppdragene.[692]

Bomber Command ønsket også å få utviklet eskortejagere for at bombeflyene skulle økte sine muligheter til å nå frem til målene uten ødeleggende tap. Her kunne Bomber Command peke på erfaringene fra den spanske borgerkrigen hvor det hadde vist seg at begge partenes bombefly hadde alvorlige problemer med motpartens jagerfly og hvor eskorte

---

[688] PRO Air 9/131, Attack on German Air Forces on the Ground, datert 6. September 1939.
[689] PRO Air 9/131, Note on the action to be taken in reply to a German air attack against the United Kingdom. Director of Plans, 27. Sept. 1939.
[690] PRO Air 8/251, Air Chief Marshal Ludlow-Hewitt til Chief of Air Staff, 21. Januar 1939.
[691] PRO Air 8/251, Chief of Air Staff til Officer in Command, Bomber Command, 21. Januar 1939.
[692] PRO Air 9/96, Minutes of a Meeting held on 30th November 1938, to discuss the assumptions required Planning.

etterhvert i stor grad ble benyttet. Behovet for eskorte ble drøftet på en konferanse i Air Ministry i april 1939. Igjen var konklusjonen isnende klar:

> ”The question of escort fighters had been fully discussed by the the Air Fighting Committee, and it had been agreed that the escort fighters to fulfil requirements, would be similar in size to a bomber. [...] It was therefore agreed that Bomber Command should be informed that their reference to long range fighters had been interpreted to mean escort fighters, the role of which had been exhaustively examined at the 10th meeting of the Air Fighting Committee, and by the Air Staff and had not been considered a satisfactory solution to the problem of defending bomber formations.”[693]

Ikke bare var muligheten for å bruke eskortefly undersøkt, den var ”exhaustively” undersøkt. Det var ikke mer å diskutere.[694] Det later til at troen på at bombeflyet alltid ville komme igjennom, var sterkere i Air Ministry enn den var i Bomber Commands operative miljø.

Konklusjonen på arbeidet med W.A. 1, var at dersom Bomber Command skulle angripe Luftwaffes infrastruktur, ville dette føre til store tap og små resultater. Dette var ingen uventet konklusjon. Etter de forsøkene som ble gjennomført i juli 1938 med å angripe egne utrangerte fly på bakken, var konklusjonen klar nok fra både Fighter Command og Bomber Command; det ville ikke være lønnsomt å forsøke å ødelegge flyplasser ved bombing. Innsatsen ville ikke stå i forhold til utbyttet.[695] Nå ble konklusjonen gjort gjeldende for alle sidene av motpartens flyvåpen. Det ville ikke lønne seg å bruke RAF for å ødelegge Luftwaffe.

W.A. 4

Angrep mot de tyske bakkestyrkene var det aktuelt å gjennomføre dersom de tyske styrkene gikk til angrep inn i Nord-Frankrike, enten direkte, eller via Belgia og Nederland. Bomber Commands fly kunne da settes inn på to prinsipielt forskjellige måter;

For det første kunne Bomber Command angripe disse styrkene direkte, dvs. i tett samarbeid med egne bakkestyrker. Dette er hva som i luftforsvars-

---

[693] PRO Air 8/270, Conference held i DCAS’s room, Air Ministry, to discuss Bomber Command War Readiness, 6.april 1939.

[694] PRO Air 6/43, 5th progress Meeting E.P.M. 17 (35) er en liten stabsstudie om dette; ”The Employment in a Bombing Campaign of Mixed Formations consisting of Bombers without Guns and Fighters without Bombs.” Konklusjonen i denne studien er at en slik kombinasjon ikke kunne anbefales;”There seem to be no advantages which would outweigh the serious disadvantages described above.” Studien er datert 4th June, 1935. Utover denne analysen på to og en halv side, finner jeg ingen ting om dette emnet.

[695] Air 9/98, Bombing Trials July 1938. Dette er nærmere omtalt i kapittel 3.

jargon kalles Close Air Support eller nærstøtte. Denne typen operasjoner så man på som både svært krevende og svært risikofylte. Angrepene forutsatte god koordinasjon og kommunikasjon mellom luft- og bakkestyrker. Uten slik koordinasjon var faren stor for at også egne styrker i en uoversiktlig kampsituasjon ville bli angrepet. Det var også en forutsetning at angrepene ble gjennomført fra lave høyder. Bare slik kunne man sikre tilstrekkelig presisjon, og bare slik kunne man sikre at man i en uoversiktlig situasjon ikke angrep egne styrker. RAF hadde øremerket noen få skvadroner med lette bombefly til denne typen operasjoner.[696] Disse skvadronene skulle følge med en eventuell ekspedisjonsstyrke når denne ble sendt til kontinentet. Men bortsett fra innsats av disse flyene var Air Ministry nærmest prinsipielt skeptiske til å utarbeide denne typen planer. Ikke bare var Bomber Commands fly uegnet til lavflyging, dersom denne typen operasjoner ble iverksatt, kunne avdelinger fra Bomber Command bli underlagt hærens øverstkommanderende.[697] Innsats av tunge bombefly mot styrker i kampområdet var galt.

> "All war experience proves that low flying attack on the battelfield against unbroken troops, deployed in position, inevitably involves a very high rate of casualties."[698]

Den andre måten å bruke fly mot fiendens bakkestyrker, var i såkalte interdict-oppdrag. Hensikten ville være å redusere de tyske styrkenes fremrykkingshastighet ved å ødelegge kommunikasjonene. Bombeflyene ville angripe styrkenes transportnett; jernbanelinjer, jernbaneknutepunkt, broer og veier. I møter med den franske generalstaben ble det klart at også franskmennene ønsket at Bomber Command ble satt inn mot tyske kommunikasjonslinjer heller enn mot bakkestyrkene direkte.[699] Air Ministry argumenterte også mot denne formen for angrep. Isolert sett kunne Air Ministry gå med på at denne typen angrep i seg selv kunne være ønskelige. Problemet var imidlertid at de ressursene som krevdes for å ødelegge jernbanelinjer og deretter holde dem ødelagt, var hinsides hva RAF disponerte.[700] Bomber Commands fly hadde lav bombepresisjon. Skulle man angripe veier og jernbanelinjer med rimelig håp om å treffe, ville det derfor være nødvendig å operere fra lave høyder. Man forventet derfor at også denne typen angrep ville føre til stygge tap. I tillegg var transportnettet nord i Tyskland og i Nederland og Belgia så rikt at det alltid

---

[696] Dette temaet hadde John Slessor skrevet bok om med utgangspunkt i erfaringene fra første verdenskrig. John Slessor, *Air Power and Armies,* Oxford University Press, London 1936.
[697] Webster and Frankland 1961, vol. I: 96.
[698] PRO Air 9/131, Bomber Support for the Army. Memorandum by the Air Staff.
[699] PRO Air 9/131, dok 1/20, Letter from French Commander in Chief of the Army signert Gamelin 25th October 1939.
[700] O Air 2/2890, Air Ministry Note to French Air Staff, 16. August 1939.

ville være mulig for bakkestyrker å finne andre veier å rykke frem langs.[701] Konklusjonen var derfor klar nok også når det gjaldt planene for å angripe fiendens fremrykkingsakser. Man ville oppnå lite, men risikerte å tape mye. Her er det interessant å legge merke til at effekten av den lave presisjonen ikke bare er en innsnevring av hvilke oppgaver man kan påta seg, den lave presisjonen beskytter også RAF mot oppgaver de ikke har lyst til å gjennomføre.

W.A. 5

Derved stod man igjen med ett plankompleks, W.A. 5, angrep mot tysk krigsindustri. Dette var en type angrep som var i tråd med det grunnsyn som rådet for anvendelsen av luftmakt både i Air Ministry og i Bomber Command. Det bør derfor ikke være overraskende at det var her RAF mente å se de største mulighetene. Mest effektivt ville det være å angripe sentrale industrianlegg i Ruhr.

Dette ville gjelde både dersom hensikten var å forsinke eller hindre et bakkeangrep på Frankrike, eller den var å ødelegge tysk evne til å føre krigen videre.[702] Angrep mot Ruhr ville være av "paramount importance", det kunne sogar være at angrepene mot Ruhr ville være "the most effective way of reducing the scale of enemy air attack on this country".[703] Hva enten det gjaldt å hindre tysk fremrykking inn i Nord-Frankrike, svekke luftangrep mot Storbritannia, eller lamme tysk produksjon, så viste analysene i Air Staff at Ruhr ville utgjøre det mest effektive målet.

> "It cannot be emphasised too often, also, that this plan for the attack on the Ruhr constitutes the gravest threat we have been able to devise against Germany's capacity to wage war, while it would also interfere directly and immediately with Germany's military operations through the Low Countries because of its effect on the German lines of communication."[704]

Om man sammenligner med argumentasjonen vedrørende W.A. 4, så kan det virke som om det er mer effektivt å bombe Ruhrområdet for å hindre fiendtlige styrkers fremrykking, enn det er å bombe de veier og jernbaner styrkene skal benytte. I argumentasjonen mot W.A. 4 ble det fremholdt at veinettet var så rikt at det ikke ville være mulig å ødelegge det i praksis. Når det derimot gjaldt å bombe Ruhr ble ødeleggelsen av transportnettet

---

[701] PRO Air 2/2884, Brev fra Ludlow-Hewitt til Air Ministry, 7. juli 1939
[702] PRO Air 8/277, D. of Plans to CAS, Minute, 16/10-1939, signert J. Slessor.
[703] PRO Air 8/251, Employment of Bomber Force in war, skrivelse fra CAS, Air Chief Marshal Newall til Air Chief Marshall Ludlow-Hewitt, 19. Sept. 1939.
[704] PRO Air l9/131, D.D.Plans Notes for C.A.S. Arrangement for Bomber Command Support in the Event an Land Attack in the West, 5/10/39

tillagt betydelig vekt. Angrep mot Ruhr fremstod som den beste løsningen, nærmest uavhengig av problemet.

Det var ikke bare industri- og transportmotiver for å angripe Ruhr:

> ”Germany’s weakest spot is the Ruhr, the heart of which is about the size of Greater London, and in which is concentrated approximately 60% of Germany’s vital industry. It contains moreover, a population which might be expected to crack under intensive air attack.”[705]

Her kommer nok et motiv frem, nærmest som en bieffekt. Befolkningens moral kan forventes å bryte sammen dersom angrepene blir intensive.

Målene som kunne angripes i Ruhr ble delt inn i flere grupper. De viktigste målene var å finne i W.A. 5a, angrep mot kraftforsyningen i Ruhr, og i W.A. 5c som var angrep mot de tyske oljeforsyningene.[706] Sjefen for Bomber Command, Edgar Ludlow-Hewitt, mente sommeren 1938 at det ville være mulig nærmest å lamme tysk krigsproduksjon ved å ødelegge 26 større smelteverk i Ruhrregionen sammen med kraftstasjonene. En slik ødeleggelse ville det være mulig å oppnå med omlag 3000 bombersorties.[707] Ødeleggelsen ville være gjennomført på omlag en måneds tid dersom Bomber Command hadde 300 fly til disposisjon.[708]

I Air Ministry så man på dette som et vel optimistisk anslag. Der mente man at Bomber Command overvurderte målenes sårbarhet, de var ikke så enkle å ødelegge som Bomber Command trodde. Man var heller ikke sikker på om effekten av å ødelegge de utpekte anleggene ville være så stor som man mente i Bomber Command. Plandirektoratet i Air Ministry fikk følgelig i oppdrag å foreta en gjennomgang av planene for angrep mot tysk krigsindustri. Denne gjennomgangen var ført i pennen av sjefen i plandirektoratet, John Slessor, og ble sendt frem til Chief of Air Staff 3. februar 1939. Slessor skrev at man ikke hadde funnet frem til noen spesiell industriproduksjon som, hvis den ble ødelagt, ville lamme mesteparten av tysk krigsproduksjon. Men der fantes derimot ”a key service, Power, which is mainly electricity, the dislocation of which would bring about a very important reduction of all German War Industry.”[709] Det var ikke industrien, men industriens kraftforsyning som var det kritiske punktet. Det ville være innenfor mulighetenes rammer, slik Slessor så det, å angripe og

---

[705] PRO Air 8/277, Aid-Memoire, Situation on the Western Front 13. Oktober 1939, lagt frem for War-Cabinet.
[706] PRO Air 9/131, Note on the course of action to be adopted, Septeber 9th, 1939.
[707] En kort kommentar til terminologien her. I det norske Luftforsvaret brukes også sortie og betyr det samme som på engelsk; Ett fly på ett tokt er ett sortie, ti fly på ett tokt er 10 sorties, ti fly på 2 tokt er 20 sorties osv.
[708] PRO Air 2/2805, Ludlow-Hewitt til Air Ministry, 28/7- 1939.
[709] O Air 2/2805, Paper prepared by D. Of Plans for CAS, 3/2-39.

ødelegge elektrisitetsforsyningen i Ruhrområdet ved å bombe 48 kraftanlegg i området. 33 av disse var ansett for å være så store at de kunne bombes fra store høyder.

Det later ikke til at produksjonsanleggene for olje ble vurdert som bombemål før sommeren 1939. Det var ingen hemmelighet at Tyskland ikke var selvforsynt med olje. I tillegg til importert råolje baserte Tyskland seg på olje fra egne kilder, og på olje fremstilt syntetisk fra kull. Oversikten fra Air Staff over gode bombemål, viste totalt 32 tankanlegg og raffinerier, av disse var 23 innen rekkevidde for fly fra England.[710] Det var 4 raffinerier, samt 9 anlegg for fremstilling av syntetisk olje, i Ruhr-området.

> " Theoretically the number of sorties available (387) is sufficient to destroy all these targets in 1 day by either low or high level attack."[711]

Målvalget ble her kombinert med en betydelig grad av optimisme hva angikk egen evne til å ødelegge målet med de begrensede ressurser man hadde.

En åpenbar trend i dette planarbeidet er at pessimismen i Bomber Command med tanke på hva man kunne utrette, tiltok fra 1938 til 1939. Hvor Ludlow-Hewitt i 1938 så muligheten til å lamme hele Tysklands krigsindustri med 3000 bombersorties, spurte sjefen for Bomber Command året etter ledelsen i RAF om de faktisk mente at han skulle sende sine langsomme bombefly langt inn i Tyskland i dagslys.

Men det største problemet man stod overfor med disse tre settene av angrepsplaner, var at W.A. 5 (angrepene mot Ruhr), som RAF hadde klart mest tiltro til, hverken var politisk akseptabel eller strategisk særlig heldig.[712] Årsaken til at angrep mot Ruhr etter hvert også fortonet seg som strategisk tvilsomt, var erkjennelsen av at Luftwaffe var klart sterkere enn RAF. Det var ut i fra dette en nærliggende antakelse at britiske angrep mot tyske industriområder ville bli besvart med tyske angrep mot britisk industri og befolkningssentra. Industriområder er jo også befolkningssentra. Og ettersom Luftwaffe var sterkere enn RAF, ville britene måtte ta imot mer juling enn de kunne gi. "You do not lead trumps from a short suit",

---

[710] PRO Air 2/2805, Brev fra Air Ministry til sjefen for Bomber Command, July 1st 1939.
[711] PRO Air 9/96, War Plans , Policy and Assumptions, Minute from Plans 2 to DD Plans, 17. Sept. 1939.
[712] Her er ikke betegnelsene som RAF benytter, hverken klare eller konsekvente; Så sent som i oktober 1939 sier Slessor at angrep mot Ruhr "would be sound from a military point of view, it is however open to question on political grounds" Air 8/277, Minute from D. of Plans to CAS, 16/10-39. Samtidig slås det fast i andre deler av RAF at det ikke er i RAFs interesse å trappe opp krigføringen. Derved blir "sound from a military point of view" et slags snevert militært synspunkt som betyr at det er på dette området RAF kan være militært mest effektivt. Jeg har her valgt å bruke betegnelsen strategisk uheldig hva angår faren for opptrapping, mens politisk uheldig dekker kritikken RAF vil bli utsatt for i inn- og særlig utland angrepene rettes mot sivile.

som en brigdeinteressert medarbeider i Air Ministry formulerte det.[713] Det var med andre ord ikke i britisk interesse å trappe opp luftkrigen, i hvert fall ikke så lenge styrkeforholdet var som det var. Dette var en robust pragmatisk begrunnelse og den ble fastholdt og gjentatt gang på gang i vurderingene i Air Ministry. Her var det ingen prinsipiell motstand mot å bombe Ruhr eller andre tettbefolkede områder, snarere tvert imot. Her var det imidlertid en motstand mot å trappe opp krigføringen på et område hvor man selv var underlegen.

> ”We consider it essential to refrain from provocative action, such as the bombing of Germany, at least until we are definitely ready both to defend ourselves and to strike effectively.”[714]

Nå hadde man ikke i RAF så altfor store illusjoner om at man ville lykkes med ikke å trappe opp; var det i RAFs interesse ikke å trappe opp, var det vel i Luftwaffes interesse å gjøre det motsatte. En slik opptrapping var i RAF-jargon “gloves off”. I Air Ministry gikk man ut i fra at den britiske oppfattelsen av styrkeforholdet var den samme som man hadde i Tyskland. Var det i britisk interesse å beholde hanskene på, var det trolig i tysk interesse å ta dem av.

Et sentralt dokument i denne sammenhengen ble utarbeidet i etterkant av Münchenkrisen i september 1938, I dokumentet “The General Policy for the Employment for the Air Striking Force at the Outset of War”, ble den generelle politikken slått fast. ”One will attack the Ruhr when one is in a position to do so effectively.”[715] Men slik styrkeforholdet var i 1938 og i 1939, var det i Storbritannias og RAFs interesse at angrepet mot Ruhr ble skutt ut i tid. Men,

> ”once the gloves come off there are certain objectives, notably the Ruhr and the fuel reserves at Hamburg on which successful attack might have the utmost value in putting pressure on Germany.”[716]

Poenget var at Ruhr inntil videre ikke burde røres.

> ”We should not be the first to “take the gloves off”. From this it follows that until and unless Germany, either by killing a large number of civilians, or by a violation of Belgium gives the necessary justification, there could be no question of attack the

[713] PRO Air 9/131, Aide Memoire on Attack in reply to German Air Attack, 13/10-39, usignert.
[714] PRO Air 8/251, Chief of Air Staff Newall to Secretary of State, 24/9-1938.
[715] PRO Air 8/251, Note sent to A.O.C’s, 27.9-1938.
[716] PRO Air 8/251, Note on the employment of aircraft for dropping propaganda leaflets in enemy es. Air Staff 25/9 1938.

> Ruhr [...] We should still not do anything to invite retaliation which might do us vital damage."[717]

Her er det ingen moralsk eller etisk begrunnelse for tilbakeholdenheten. RAF er foreløpig ikke sterk nok til å ha en fordel av at krigen ble trappet opp. Opptrappingsspørsmålet ble avgjort av en enkel kalkyle, hvem kan trappe opp mest. I RAF mente man at inngåtte avtaler om ikke å angripe sivilister eller sivil industri, neppe ville ha noen begrensende innflytelse på krigføringen, i hvert fall ville slike restriksjoner ikke overleve særlig lenge.[718] Dette var synspunkter som RAF hadde hevdet allerede under nedrustningsforhandlingene i Geneve i 1932. Siden hadde ikke RAF forandret mening.

> "No ethical considerations have any restraining influence whatever, and all legal safeguards, in the form of treaties and international agreements, have time and again been proved not to be worth the paper they are written on."[719]

Her kommer det igjen klart frem at det i RAF ikke var noen tro på prinsippielle eller etiske begrunnelser for å begrense bombingen. Begrunnelsene er i sin helhet robust pragmatiske. Dette gjelder også for den eneste "rene" politiske begrunnelsen; Det var viktig å avstå fra å angripe Ruhr annet enn som gjengjeldelse, fordi slike angrep ville bli utnyttet i motpartens propaganda. Angrepene ville få uheldig innvirkning på opinionen i nøytrale land, og da i særdeleshet USA. "The necessity to avoid any action which will alienate the sympathy particularly in America", var et sentralt premiss når den praktiske gjennomføringen av planene skulle vurderes.[720]

RAF var kommet opp i en situasjon hvor de tre viktigste plankompleksene W.A. 1, W.A. 2 og W.A. 5 helst ikke burde gjennomføres. De to første planene burde ikke iverksettes fordi analysene tydet på at man ikke ville oppnå noe, i hvert fall ikke noe som stod i forhold til de tap man ville måtte ta ved gjennomføringen av angrepene. W.A. 5 burde heller ikke iverksettes fordi dette ville innebære en opptrapping av luftkrigen. Og fordi Luftwaffe var sterkere enn RAF, ville en videre opptrapping være fordelaktig for Tyskland.

Det ligger en fin ironi i at arbeidet med planene ledet RAF frem til en konklusjon på hvordan de skulle operere, en konklusjon som lignet svært

---

[717] Air 8/277, War Cabinet Air Policy, Aide memoire for CAS, 13. oktober 1939.
[718] PRO 8/155, The Restriction of air warfare. Memorandum by the Air Staff, 1.mars 1938. I para. 43 "restrictions will not survive a long war".
[719] PRO Air 9/76, Deputy CAS to CAS War readiness of the RAF, 13.9.37.
[720] O Air 8/251, CAS comments on a letter from C-in-C Bomber Command, 9/9-1938

mye på de forslag som var presentert av Sir Thomas Inskip i 1937. Den gang slåss RAF mot ministeren med all den kraft og alle de argumenter Air Ministry kunne finne. To år senere hadde RAFs egne operative og strategiske vurderinger ført frem til en lignende konklusjon, selv om nok premissene var noe forskjellige. Fra RAFs side ble konklusjonen om å angripe så lite som mulig ført frem som et argument for å bevare RAFs latente styrke. Å angripe mål man ikke ville makte å påføre særlig stor skade, mens man selv ville få stygge tap, var åpenbart lite fornuftig. RAFs manglende evne til å angripe effektivt, måtte føre til at man i oppbyggingsfasen la særlig vekt på å ta vare på de erfarne mannskapene. Det var viktig å ta vare på ryggraden av erfarne piloter, fordi det var disse pilotene RAF var avhengig av som instruktører og forbilder i den store ekspansjonen som var underveis. Å sende disse pilotene ut på bombetokt med dårlige fly mot mål som ikke ville gi særlig effekt selv om de ble ødelagt, kunne sammenlignes med å spise opp såkornet.

Men når nye, tunge bombefly var tilgjengelige i tilstrekkelig antall, da skulle man også angripe; "When ready, go for the Ruhr as intensely as possible."[721] Det er ganske klart at det fant sted en utvikling av RAFs syn her. I tiden rundt Münchenkrisen var holdningen som vist ovenfor, at man så snart "the gloves come off", skulle angripe Ruhr med det man hadde. Denne typen angrep ble sett på som uproblematiske fra et militært synspunkt, i hvert fall så man det slik i Air Ministry. Det var perioden med gjensidig tilbakeholdenhet som var problematisk, fordi det i denne perioden var så lite RAF kunne utrette. Dette var imidlertid, slik det ble vurdert i Air Ministry, bare et overgangsproblem. Krigens egen dynamikk ville gjøre seg gjeldende og etterhvert ville en gjensidig tilbakeholdenhet oppløses.

> "It cannot be regarded as very probable that this period will last for more than a very short time, but while it does our effective action in the air will be very rigidly restricted."[722]

Det var lite RAF kunne utrette, så lenge Bomber Command måtte konsentrere seg om militære mål.

Ett år senere, dvs. i månedene umiddelbart etter krigsutbruddet, var det klart for ledelsen i RAF at problemet stakk dypere; man kunne ikke utrette lite bare fordi man var tvunget til å holde seg til militære mål. Man måtte innse at RAF kunne utrette lite fordi RAF hadde for få og dårlige fly, i hvert fall i forhold til hva man mente Luftwaffe hadde. RAF var ikke maktesløst først og fremst på grunn av de politiske begrensningene, RAF var maktesløst som et resultat av manglende militær evne. Nå måtte man forklare både politikere, og muligens også opinionen, at man ville angripe

[721] PRO Air 8/251, Short note on action of the Air Force at the outset of War, usignert, september 1938.
[722] .

så lite som mulig, nesten uansett hva Luftwaffe gjorde. I Air Ministry så man også for seg at denne manglende angrepslysten kunne føre til offentlig kritikk, gjorde RAF for lite? Denne kritikken måtte møtes.

> "It follows that so far as enemy action permits, we should conserve and develop our resources until the gap in numerical strength is narrowed. In particular, we should not fritter away our striking force on unprofitable objectives in deference at public clamour for retaliation or public criticism of inaction."[723]

Nå gjaldt det å angripe så mye som politisk nødvendig, tidligere hadde det vært om å angripe så mye som politisk mulig. Høsten 1939 viste det seg at heller ikke begrensede angrep mot de engelske havnene, inkludert dokkområdene i London, var tilstrekkelig til å fremprovosere angrep mot Ruhrområdet. Bombing av britiske havnebyer kunne besvares med "symbolske" angrep mot tyske havneområder som f.eks. Hamburg.[724] Det var nå bare dersom tyske angrep enten på land eller i luften truet med å få avgjørende virkning på krigsutfallet, at RAF ville måtte angripe med alt organisasjonen disponerte av fly, uten hensyn til egne tap.

Konklusjonen var derfor at,

> "From a purely military point of view, our present policy of conserving our forces, remaining on the defensive and building up our military strength remains sound. Our national policy is to build up for a long war - air policy should conform to national policy."[725]

Derved var de politiske prioriteringene Inskip i sin tid hadde lansert, også blitt militær nødvendighet. Slik sett var ringen sluttet. Ingen av planene som var skissert av Air Ministry og undersøkt i Bomber Command, lot til å tilfredsstille både politiske og militære krav. Hva de teknologiske begrensningene angikk, så viste planprosessen hvor stor usikkerheten om disse forholdene var. Dette gjaldt såvel hva som krevdes for å nå frem til målet, såvel som hva som krevdes for å kunne ødelegge det. Planprosessen viste også at økningen i løfteevnen som ville komme med de nye flyene, ikke ville øke presisjonen og derfor knapt kunne forventes å øke evnen til å gjennomføre hverken W.A. 1 eller W.A. 4. Planprosessen var derfor ikke bare en kilde til frustrasjon på kort sikt, den pekte også fremover mot operasjoner under W.A. 5 som en realiserbar mulighet på lengre sikt.

---

[723] PRO Air 9/131, Aide-Memoire for War Cabinet meeting, 14th Oct. 1939.
[724] PRO Air 8/277, Aide Memoire for the Minister for Co-ordination of Defence, 13/10-39.
[725] O Air 9/131, Aide Memoire on Attack in reply to German Air Attack, usignert, 13. oktober 1939.

W.A. 14

I denne situasjonen trakk ledelsen både i Air Ministry og i Bomber Command frem en ny plan som fikk betegnelsen W.A. 14. Planen gikk ut på å slippe store mengder flygeblad over Tyskland. Dette hadde vært nevnt som en mulighet både i Air Ministry og i Bomber Command allerede i september 1938.[726] I første omgang later det til at tanken var å drive vanlig krigspropaganda med den psykologiske tilleggseffekt det kunne tenkes å ha at propagandaen ble flylevert. Man ville bibringe tyske borgere den tanke at når man kunne slippe papir over tyske byer, så kunne man vel også slippe andre ting.

I neste omgang kom man i Air Ministry frem til at man ikke bare burde nøye seg med generell propaganda. RAF burde også advare den tyske sivilbefolkningen mot mulige bombeangrep som ville bli gjennomført som svar på tilsvarende tyske. Årsaken til at man ville velge å sende ut advarsler var todelt; For det første mente man at dette kunne føre til panikk i sivilbefolkningen, og derved "disorganise the industrial life of the Ruhr." Dernest ville advarslene i seg selv utgjøre "a most significant and valuable bit of propaganda." Denne propagandaen ville ikke bare ha effekt i Tyskland, den ville også virke godt på amerikansk opinion.[727] Flygeblader over mulige angrepsmål ville vise amerikanerne hvor hensynsfullt RAF opptrådte overfor tyske sivilister. Hvor gjennomgangen av de opprinnelige planene hadde vist teknologiske vansker, militære risiki og politiske begrensninger, viste W.A. 14 seg å ha politiske muligheter, små tekniske vansker og, dersom man fløy om natten, små militære risiki. En mer kritisk gjennomgang av hva man egentlig kunne håpe på å oppnå, ble ikke forsøkt. Planen var et livbelte som kunne holde RAFs yrkesstolthet flytende, og man foretar neppe analyser av materialkvaliteten når man strever med å få beltet på.[728]

Sammenfatning og drøfting

Dette kapittelets hovedfunn vil jeg samle i tre punkter:

1. RAF manglet kunnskap om tekniske detaljer som var nødvendig for å planlegge konkrete bombeoperasjoner. Samtidig har jeg også vist at kunnskap som var tilstede i organisasjonen ikke var tilstede for planleggerne. Erfaringer fra øvelser og fra

[726] PRO Air 8/251, Note on the employment of aircraft for dropping propaganda leaflets in enemy countries. Air Staff 25.9.39.
[727] ibid.
[728] John Slessor 1956: 214-215. Slessor sier her at årsaken til at Air Ministry brukte ressurser på dette, var en kombinasjon av følelsen av Bomber Commands impotens og de politiske begrensninger ved valg av
ål RAF var pålagt.

treningsetablissementer som ville svekke troen på bombeflyet ble ikke "lagret" i organisasjonen i form av kunnskap.

2. Videre har dette kapittelet demonstrert at effekten av de teknologiske valg som RAF hadde gjort, var at man ikke kunne angripe noe annet enn industriområder. I hvert fall mente RAFs planleggere at de ikke kunne gjøre noe annet. Utarbeidelsen av planene viser at konseptet med å angripe de tyske industriområdene var klart før krigen, og dette konseptet ble holdt fast gjennom hele planleggingsprosessen.

3. Endelig viser også planleggingen at RAF Bomber Command ikke var krigsklar ved krigsutbruddet.

Jeg vil drøfte disse punktene enkeltvis.

RAFs mangler i tiden før krigsutbruddet er blitt kommentert av flere forfattere. Webster og Frankland nøyer seg med å si at

> "It is surely remarkable that it was less than a year before the war broke out that the Air Staff should have realised the limited possibility of Bomber Command."[729]

Selve den manglende evnen blir her knapt berørt, forfatterne nøyer seg med å kommentere den manglende kommunikasjonen mellom Bomber Command og ledelsen i Air Ministry. Det er nok også riktig som disse forfatterne påpeker; planleggingsprosessen viste at det pågikk en maktkamp mellom ledelsen i Bomber Command og Air Ministry når det gjaldt hvem som skulle velge ut målene som kunne angripes. Men som min fremstilling har vist, så finnes det også en rekke eksempler på skriftveksling mellom Air Ministry og Bomber Command, samt diverse møtereferater fra møter avholdt i Air Council, som til overmål viser at det eksisterte en betydelig grad av personlig animositet mellom sjefen for Bomber Command, Ludlow-Hewitt og sjefen for RAF, Newall. Disse personlige motsetningene og den manglende tilliten som ihvertfall fra Newalls side var klart uttrykt, kan forklare den manglende kommunikasjonen, men de kan ikke forklare Air Ministrys grunnleggende mangel på kunnskap. Den andre dimensjonen av dette, er at også Bomber Command slet med liten kunnskap. Skepsisen i Bomber Command til angrep mot Tyskland økte da man nærmet seg det tidspunkt hvor operasjonene kunne bli virkelighet; Det var Münchenkrisen på sensommeren 1938 som utløste Bomber Commands skepsis. Så lenge bombeangrep bare var en teoretisk mulighet, fantes det ingen særlige

[729] bster and Frankland 1961, vol I: 101.

grenser for hva man kan gjøre. Det er møtet med en sannsynlig krig som mer enn noe annet later til å edrueliggjøre RAF, både Bomber Command og Air Ministry.

Denne manglende kunnskapen er vanskelig å forklare, ikke minst fordi de tidligere øvelsene jo nettopp hadde demonstrert hvor vanskelig det var for Bomber Commands bombefly å finne målene, selv når de fløy over England i fredstid. Erkjennelsen av egen begrensning baserte seg ikke på ny informasjon. Det var ikke nye forsøk eller ny militær erfaring som førte frem til den økende operative ydmykheten. Snarere er det vel riktigere å si at de nødvendige fakta fantes i organisasjonen, men de ble ikke benyttet; fakta ble ikke satt sammen slik at de ble til erkjent erfaring; til kunnskap.

Det underliggende premiss hos historikerne som kritiserer RAF på dette punktet er at kunnskapen om den manglende evnen enten var tilstede (eller at den i hvert fall burde ha vært tilstede) og at dette naturlig ville ha ført til adferdsendring. Det er for disse historikerne et slags en-til-en forhold mellom organisasjonens kunnskap og dens adferd. Denne grunnleggende positivistiske holdningen ligger der som en implisitt ikke-kommunisert antakelse, næmest som en slags underkommunisert selvfølgelighet som alle er enige i.

Mary Douglas har i sin lille bok *How Institutions Think* diskutert spørsmålet om institusjonell glemsel.[730] Hun har ikke diskutert militære organisasjoner spesielt, men jeg ser ingen grunn til å anta at slike organisasjoner er så aparte at de ikke omfattes av Douglas generaliseringer. Douglas viser med hjelp av sosiologen Robert Merton at det ikke er noe nytt at kunnskap blir glemt.[731] Douglas bruker begrepet strukturell amnesi *("structural amnesia")* for både å påvise fenomenet organisatorisk glemsel, og for å drøfte årsakene til denne formen for glemsel. Douglas peker på at den offentlige hukommelse har hva hun kaller en pragmatisk effektivitet. Det som skjer er ifølge Douglas at

> "a distinctive social order generates pattterns of values, commits the hearts of its members and creates a myopia which certainly seems to be inevitable."[732]

---

[730] Mary Douglas, *How Institutions Think,* Routledge & Kegan Paul, London 1987.

[731] Se f.eks. Robert K. Merton, *On the Shoulders of Giants,* University of Chicago Press, Chicago 1993 (1965). Dette er et ordrikt essay hvor Merton drøfter tilfeller hvor forskere uavhengig av hverandre gjør de samme funnene. Noen ganger er oppdagelsene samtidige, noen ganger ikke. Merton viser også de forsvarsmekansimene som gjerne trår i kraft når en forsker mener noen har stjålet hans "funn". Men Merton går videre og diskuterer årsakene til at fakta glemmes, noe som jo er en forutsetning for at de kan gjenoppdages. Det er disse arbeidene hos Merton som Douglas bygger videre på. Se også Robert K. Merton, Resistance to the Systematic Study of Multiple Discoveries in Science, *Archives Europèennes de Sociologie*, 1963 numéro 2: 237-282.

[732] ry Douglas 1987: 75.

Det er etter Douglas et nesten simplistisk utgangspunkt å mene at ny faktakunnskap uten videre vil kunne føre til endring i en organisasjons handlingsmønster. [733] Kunnskap som ikke passer med politiske og filosofiske holdninger vil gjerne bli glemt, om den i det hele blir registrert.[734] Ut i fra en slik antakelse er det ikke uventet at resultatene fra de store luftforsvarsøvelsene RAF arrangerte årlig på slutten av tredvetallet ikke påvirket organisasjonens operasjonsmønster. De grunnleggende dogmene om bombeflyenes overlegenhet ble ikke påvirket av øvelseserfaringer. Disse erfaringene utgjorde en form for "upassende kunnskap" som ble glemt. Den organisatoriske nærsynthet ble først avhjulpet da det ble nødvendig å utarbeide krigsplaner for angrep mot Tyskland. Det var prosessen som foregikk for å omgjøre Air Ministrys ambisjoner til konkrete angrepsplaner hvor de tekniske detaljer og tekniske antakelser ble kjedet sammen, som brakte Air Ministry til sannhets erkjennelse.

Årsaken til at man i Air Ministry gjennomførte analyser innenfor området til W.A. 1 og W.A. 5 var ikke en nyvunnet interesse for slike operative muligheter. Man kan si det var en naturlig analytisk tilnærming for å få oversikt over de muligheter som fantes. Men det var også en nødvendighet ut i fra de begrensninger man så for seg i krigens innledende fase. Disse begrensningene var politiske. Det ville ikke være mulig å angripe befolkningssentra før tyske angrep hadde opphevet denne moralske sperren. RAF analyser i forbindelse med planarbeidet viste at de kunne oppnå lite ved å delta i striden på bakken. Fly benyttet som tungt artilleri ville føre til store tap av fly og flygere. Harvey B.Tress ser planene nærmest som et ledd i en konspirasjon fra Air Ministry for å hindre at RAF ble tvunget til å samarbeide med eller innordne seg de andre våpengrenene. Hele planleggingsprosessen blir av Tress beskrevet som rent obstruktiv "...obstructing all uses of air power other than strategic bombing."[735] Det er intet i grunnlagsdokumentene som styrker eller bekrefter en slik tolkning. Air Ministry, såvel som Bomber Command, mente at støtte til bakkestyrker ville påføre RAF stygge tap samtidig som den ville ha liten effekt på striden. Erfaringene i mai 1940, da RAF ble satt inn mot tyske styrker som var i ferd med å bryte igjennom de franske forsvarslinjene, tyder vel på at RAFs frykt var berettiget. I enkelte av angrepene som i desperasjon ble

---

[733] Jeg vil mene at disse teoriene fikk sitt gjennomslag i den vitenskapelige offentlighet gjennom de retorisk meget effektive bøkene til Thomas S. Kuhn og Bruno Latour.
Thomas S. Kuhn, *Vitenskapelige Revolusjoners Struktur* Spartacus Forlag, Oslo 1996 (1962).
Bruno Latour, *Science in Action, How to follow scientists and engineers through society,* Harward University Press, Cambridge, Massachusetts 1994 (1987).
[734] Mary Douglas 1987: 80.
[735] Harvey B. Tress, *British strategic bombing policy through 1940,* Edwin Mellen Press, Lampeter 1988:

gjennomført fra lave høyder, ble omlag halvparten av flyene skutt ned.[736] RAFs skepsis til denne typen operasjoner var faglig basert, selv om de organisasjonsegoistiske motivene trakk i samme retning, og neppe gjorde skepsisen mindre. Samtidig må det også sies at de fly og prosedyrer RAF hadde utviklet, nettopp *ikke* var utviklet for å støtte bakkestriden.[737] Analysene bekreftet derfor ikke annet enn spesialiseringens pris. RAF hadde heller ingen tro på at angrep direkte mot motpartens flystyrker eller produksjonsenheter kunne være en kosteffektiv måte å benytte fly på. Det var ikke mulig å ødelegge Luftwaffe på bakken, og det var heller ikke mulig å slite styrken ned ved å ødelegge støtteapparatet som Luftwaffe var avhengig av. Dette betyr at man i RAF i det hele ikke hadde noen teori for hvordan Luftwaffe skulle ødelegges. De hadde i militærjargon ingen kontra-luftteori. Angrepene fra RAF skulle ødelegge Tyskland, ikke Luftwaffe.

I tråd med hva jeg tidligere har pekt på om organisasjoners manglende evne til å nyttiggjøre seg uønsket informasjon, så gikk dog ikke sannhetens erkjennelse lenger enn til at man innså at RAF hadde begrenset evne. Denne evnen antok man var mindre enn hva motparten hadde. Angrep mot Tyskland med få og heller dårlige fly, ville i neste omgang føre til tyske angrep mot Storbritannia av et større omfang enn hva RAF kunne makte. Dette var begrunnelsen for den tilbakeholdenhet man i Air Ministry etter hvert innså var fornuftig. Men selve det operative konseptet, tanken om at motparten kunne bombes bort fra å fortsette krigen, ble fastholdt. Det er intet i mitt materiale som tyder på at man i Air Ministry på noe tidspunkt revurderte den grunnleggende holdningen til hvordan bombeflyet skulle brukes. RAF svakhet var forbigående. De tunge bombefly som var konseptualisert to år tidligere ville etter hvert bli produsert. Da, om ikke før, skulle man ta hanskene av.

[736] B.H.Liddel Hart, *Den annen verdenskrig,* J. W. Cappelens Forlag, Oslo 1971: 78.

[737] At det var mulig å utvikle fly så vel som prosedyrer for effektiv bruk av fly til støtte i bakkestriden, tør rike forsommeren 1940 være et tilstrekkelig eksempel på.

Kapittel 10

Avsluttende kommentarer

Flere forfattere har forsøkt å stille mellomkrigstidens opptatthet av luftkrig og fly inn i en videre kulturell og ideologisk kontekst. Den britiske professoren Philip K. Lawrence ser i sin bok *Modernity and War* flyet som utrykk for modernitetens form for krig.[738] Flyet, sier Lawrence, var uttrykk for "a modernist philosophy of war which reestablished a positive cultural gloss for war".[739] Han peker på at det var de vestlige liberale demokratiene som satset på flyet. Dette gjorde de, hevder han, fordi de ikke lenger var villige til, eller istand til, å utkjempe bakkekriger med store tap hos egne styrker. Dette er et besnærende bilde, men det viser seg ikke å være holdbart.[740]

Azar Gat har i sin bok *Fascist and Liberal Visons of War* vist hvordan fascinasjonen ved flyet *ikke* var spesifikk for vestmaktene.[741] Gat viser hvordan flyet og tanken på krig i luften var et sentralt ikon både i det fascistiske Italia, i nazismens Tyskland, i Stalins Sovjet så vel som i Storbritannia og USA. Riktig nok var de ideologiske konnotasjonene slik de ble knyttet an til flyet i de forskjellige land ulike, men flyet stod sentralt som kulturelt ikon. Dette betyr at flyet ikke kan knyttes til noen enkelt av mellomkrigstidens ideologiske retninger. Riktignok var det en sterk affinitet mellom "radical visions of machine warfare" og fascismens kulturelle uttrykk. Flyet stod som symbol for maskinalderens kraft, handlekraft og hurtighet.[742] Flyet passet inn i fascismens leting etter en "tredje vei" til moderniteten. Dette var en vei mellom kommunisme og demokratisk liberalisme

> "that would preserve "civilization" and élite culture from the threat of democratic and socialist plebeianism, that would encompass the masses without being dominated by them, and that would encounter the "disenchantment of life" associated with modern rationalism."[743]

Disse protofascistiske understrømmene finner også Gat igjen i det britiske samfunnet hvor det nettopp var ledende figurer på den politiske høyresiden som var de sterkeste eksponenter for flyet. Denne forbindelsen er også påpekt av David Edgerton i hans studie *England and the Aeroplane*.[744]

---

[738] Philip K. Lawrence, *Modernity and War,* Macmillan, London 1997.
[739] ibid: 61.
[740] Det er muligens holdbart for vestens bruk av fly i konflikter på 1990-tallet. Gulfkrigen i 1991 og vestens angrep mot Serbia i 1999 var dominert av fly. Denne typen krig førte til svært små vestlige tap.
[741] Azar Gat, *Fascist and Liberal Visions of War,* Clarendon Press, Oxford 1998.
[742] ibid: 3.
[743] ibid: 122.
[744] vid Edgerton, *England and the Aeroplane,* MacMillan, London 1991.

Men samtidig viser Gat hvordan flyet også ble omfavnet i USA som uttrykk for teknologisk progressivitet. Flyet gjorde det mulig å kombinere flere trekk i den amerikanske kulturen; troen på det teknologiske fremskrittet kunne kombineres med troen på enkeltindividet. Også i industrialismens tidsalder var det rom for helter.[745] Flygeren fylte et kulturelt behov, Charles Lindberg er det mest åpenbare eksempelet.

I Sovjet hadde man også bruk for flyet. Hvor fascismens møtte moderniteten med et Janusansikt, var kommunismen selve modernitetens spydspiss. Gat viser hvordan de russiske futuristene feiret flyet like sterkt som de italienske futuristene gjorde det.[746] Flyet var et potent modernitets-symbol. Ikke bare i de landene som alt var gjennomindustrialiserte, men også for de land som hadde ambisjoner om en ytterligere industrialisering.

Slik sett ble flyet et kulturelt ikon som ikke ble monopolisert av en enkelt ideologisk retning. Flyet brukt som symbol kunne uttrykke tilslutning til det moderne og til fremskrittet, eller det kunne brukes for å gi helten en plass også i den nye tid.

Flyet og flygerne hadde også en rolle å spille i gjenopprettelsen av krigerens ære. Første verdenskrig hadde på vestfronten vært en fastlåst skyttergravskrig. Masseangrepene ble møtt med artilleri og maskingevær og gav lite rom for helter. Krigerne ble bokstavelig talt dratt ned i sølen, og der ble de. Flygerne derimot, kunne ennå fremstilles som duellanter. Den beste vant og den seirende æret den tapende part.[747] Flygeren kunne muligens løfte krigeren opp av søla igjen ved å bli nye helter. Slik sett var flygeren og hans rolle eksponent for en tilbakeskuende ideologi i kombinasjon med en teknologi i rask utvikling.[748]

Men flyet var også et uttrykk for angst. Angsten kunne være eksistensiell, spørsmålet var om maskinene var i ferd med å ødelegge menneskeheten. Men angsten kunne også være knyttet til en mistillit til og uro over utviklingstrekk i det samfunnet en selv var en del av. Det er klart at disse desintegrerende kreftene var et fenomen som var felles for en rekke europeiske land i denne perioden.[749] Sett i et slikt lys er frykten for flyet et trekk, mens frykten for arbeiderklassen er et annet.

---

[745] Den sentrale studien her er fremdeles Michael Sherry, *The Rise of American Air Power,* Yale University Press, New Haven 1987.
[746] Gat 1998: 114.
[747] Det var ikke uvanlig at seierherren samlet sammen personlige effekter fra den nedskutte og slapp disse ned på hans flybase. Nedskutte som overlevde ble gjerne tatt med i offisersmessen og påspandert en bedre middag etc. Se f. eks. Ezra Bowen, *Knights of the Air*, Time-Life Books, Alexandra;Virginia 1980.
[748] Jay Winter, *Sites of memory, sites of mourning*, Cambridge University Press, Cambridge 1996 (1995).
[749] En spennende tolkning av dettte finner jeg i Mark Mazower, *Dark Continent*, Vintage Books, New York 2000 (1998). Også det norske samfunnet var i følge Odd-Bjørn Fure utsatt for en dyptgripende desintegrasjonsprosess fra 1920-tallet og i mange år fremover. Odd-Bjørn Fure, *Mellomkrigstid 1920-1940*, Bind 3 i serien Norsk spolitikks historie, Universitetsforlaget, Oslo 1996: 38.

Noen gangen berørte disse to linjene hverandre. Bombeangrep mot befolkningen kunne utløse opprør. Flyet hadde slik et desintegrerende potensiale.

Frykten for flyet satt dypt i Storbritannia. Denne frykten gav både RAF og politikerne muligheter: Flyet var flyets motmiddel. Jo reddere man var, desto mer vokste RAF. For ettersom flyvåpenet vokste, vokste også muligheten for å føre frykten over på potensielle motstandere. For RAF var derfor frykten for flyet en mulighetens frykt. Frykten for bombeflyet og troen på bombeflyet ble to sider av samme sak. Begge sidene passet inn i de grunnholdninger som fantes i RAFs sentrale stab, Air Ministry.

Denne troen på bombeflyet ble også forsterket av RAFs operasjoner i Imperiet. Man hadde erfaring for at det lot seg gjøre å bombe folk til underkastelse. Man mente å ha vist at det lot seg gjøre å bombe samfunn til sammenbrudd.

Det var disse grunnholdningene som fant sitt fysiske uttrykk i konseptualiseringen og byggingen av de tunge bombeflyene. En rekke viktige valg ble gjort i Air Ministry forut for byggingen. Flyene var høyt spesialiserte verktøy som egnet seg til å bombe mål av stor utstrekning fra store høyder. Flyene var ikke utslag av en styrlaus teknologisk utvikling. Flyene var resultat av teknologiske valg. RAF fikk de flyene organisasjonen ville ha. De tunge bombeflyene var et uttrykk for RAFs vellykkede kamp for å være herrer i sitt eget hus, for å beholde sitt handlingsrom. Men de var også et utrykk for en form for krig man fryktet og forsøkte å avskrekke motstanderen fra å begynne. Det er lite rom for tvil om hvordan disse flyene skulle brukes dersom krigen først kom. Flyene var bygget for å angripe motpartens industri- og befolkningsområder.

Jeg har i denne avhandlingen beskrevet utviklingen på britisk side på både politisk og militært nivå, til dels har jeg blandet nivåene sammen og latt dem overlappe hverandre. Dette er en tilnærming som nok kan kritiseres både fra et systematisk og konstitusjonelt ståsted. Den systematiske kritikken vil ta utgangspunkt i at man bør skille nivåene fra hverandre fordi de forskjellige nivåer i et hierarkisk system har forskjellige oppgaver. En relativt fri vandring mellom nivåene kan forvirre leseren eller sogar gi leseren inntrykk av at det er skribenten som er forvirret. Den konstitusjonelt baserte kritikken vil ta utgangspunkt i den samme oppfattelsen av det hierarkiske politiske systemet, man må vite å skille nivåene fra hverandre, særlig må man skille det politiske nivået fra de underliggende embedsnivåene. En sammenblanding mellom beslutningsnivåene tar ikke hensyn til de konstitusjonelle forhold.

Jeg er prinsipielt enig i en slik kritikk. Vansken med denne kritikken er imidlertid at det britiske beslutningssystemet ikke uten videre lar seg dele inn i nivåer på en måte som gjør det fruktbart å drøfte utviklingen adskilt. De britiske beslutningsnivåene var vevet sammen. I komiteene som drøftet og planla gjenopprustning satt politikere sammen med embedsmenn, både sivile og militære.

”In these areas at any rate the traditional picture of the constitutional position of civil servants hardly holds good.”[750] Det var ikke slik at politikerne besluttet mens embedsverket utførte. Man arbeidet seg frem til beslutninger hvor enkeltpersonenes gjennomslag avhang mer av *hvem* han var enn *hva* han var. Behandlingen av sakene springer mer ut av hevdvunnen praksis enn av formaliserte konstitusjonelle regler.[751] Det britiske beslutningssystemet følger ikke de prinsipper kritikken baserer seg på.

Fordelene med tilnærmingen viser seg imidlertid når vi ser hvordan den stiller appeasementpolitikken i et nytt lys. Denne avhandlingen viser hvordan appeasementpolitikken var en opprustningspolitikk for det britiske flyvåpenet. Britiske politikere ville riktignok forhandle med Hitler, men de ville forhandle ut fra styrke. Flyvåpenet skulle gi britiske forhandlere denne styrken. En nivådelt tilnærming til den britiske opprustningen gir gjerne det inntrykk av at luftmakt var hva som skulle brukes dersom appeasement ikke ble vellykket. Jeg viser at luftmakt var oppfattet som en *forutsetning* for at appeasement kunne lykkes. Opprustning i luften var en integrert del av appeasementpolitikken. Det er imidlertid lite som tyder på at dette var en vellykket politikk. Hitler tok ikke hensyn til trusselen fra RAF.

Kritikken mot opprustningen som for lite og for sent er urimelig. Problemet for RAF var snarere at man arbeidet under et politisk krav som sa at man til enhver tid skulle ha like mange fly som Luftwaffe. Dette førte til en opprustning som satte RAF inn i en permanent strukturell krise. Strukturvanskene skyldtes at man ikke fikk de beste flyene fordi man måtte ha fly straks. De beste flyene kunne produseres i morgen, men RAF måtte ha fly i dag. Dette var en krise RAF ikke kom ut av i perioden 1935-1940. Denne vedvarende strukturelle krisen hadde flere årsaker. Man kan med noen rimelighet hevde at denne krisen hadde sin årsak i Luftwaffes raske opprustningstakt og at RAF derfor ble kastet ut i kaos på grunn av for mye for raskt. Men det må også påpekes at krisen gjenspeilte en uavklart uenighet mellom det politiske og militære nivå. Uenigheten dreide seg om hva RAF skulle brukes til. De militære planla en styrke som kunne brukes i krig, politikerne var opptatt av å ha en styrke som gav politisk effekt. Dette kunne være to forskjellige styrker. Dernest var det vanskelig å øke produksjonskapasiteten i takt med økningen i bevilgningene. Veksten i etterspørselen nødvendiggjorde en industriell omlegging hva produksjonsteknikk angår. De nye metallflyene muliggjorde en omlegging til serie- og samlebåndsproduksjon. Produksjon av fly hvor de sentrale komponentene var i treverk, var håndverkspreget. Nå måtte håndverkerne omskoleres. Samtidig med denne omleggingen av produksjonsformene, skulle leveransene opprettholdes.

---

[750] Max Beloff, *Wars and Welfare,* Edward Arnold, London 1992 (1984): 214.

[751] Her gir Peter Hennesys studier godt belegg. Peter Hennesy, *The Hidden Wiring,* Indigo, London 1996 (1995), *ing Through*, Indigo, London 1997 (1996).

Senhøsten 1937 satte regjeringen den akselererende opprustningen inn i en overordnet nasjonal strategi. Dette var en strategi både for å avskrekke og for å vinne en krig dersom avskrekkingen ikke virket. En vellykket avskrekking, mente den britiske regjeringen, var basert på to forutsetninger: Opprustningen måtte skje på en slik måte at den britiske økonomien beholdt sin styrke. En sunn økonomi var "the fourth Arm of Defence". Dernest måtte opprustningen gis en karakter som gav Storbritannia en seighet i forsvaret slik at Tyskland ikke kunne avgjøre krigen hurtig. Avskrekkingen mente man lå i det faktum at en langvarig krig kunne Tyskland ikke vinne. Den britiske økonomien hadde en stayerevne som overgikk den tyske. Dette var også erfaringen fra 1.verdenskrig slik den ble tolket i Storbritannia. For RAF var konsekvensen av en slik strategi at man i første omgang måtte utvikle en defensiv styrke. Tyskland skulle ikke kunne bombe Storbritannia ut av krigen med massive bombeangrep mot de store byene.

Den militære ledelsen i RAF reagerte svært sterkt på denne omleggingen. For Air Ministry var en slik defensiv tilnærming en fundamentalt feil bruk av luftmakt. En defensiv grunnholdning til krig i luften var, mente man, militærteoretisk ikke holdbar. Dernest var det også prinsipielt uakseptabelt at politikere bestemte hvordan militære styrker skulle brukes. Her argumenterte Air Ministry konstitusjonelt, man ønsket et skille mellom militær og sivil kompetanse. Innenfor den militære kompetansens sirkler skulle politikere ikke ha innsyn. Dette ble avvist. Den som hadde konstitusjonelt ansvar, måtte også ha innsyn.

Den politiske inngripen betød ikke at RAFs grunnoppfatning av hvordan en krig kom til å bli, var forkastet. Men den betød at troen på at bombeflyet *alltid* kom igjennom og kunne avgjøre krigen hurtig, ikke var akseptert på politisk hold. Tanken om de tunge bombefly som et krigsvinnende verktøy, var imidlertid i god behold.

Dette viser også utarbeidelsen av angrepsplaner. I Air Ministry kom man frem til at operasjoner mot Luftwaffe var lite kosteffektive. Det samme gjaldt operasjoner mot fremrykkende tyske bakkestyrker. Konklusjonen var derfor at angrep mot tyske militære styrker ville gi liten effekt, mens kostnadene i form av egne tap ville være høye.

Den mest effektive måten å bruke bombefly på, var å angripe de tett befolkede industriområdene, særlig Ruhrområdet. Avtaler om ikke å bombe sivile mål ble oppfattet som lite verdt. Slike avtaler, mente man i Air Ministry, ville ikke overleve krigens innledende fase. Avtalene var skrift i sand og burde derfor ikke påvirke planleggingen av operasjonene. Det burde heller ikke det eksisterende styrkeforholdet mellom RAF og Luftwaffe. Men ettersom man antok at Tyskland inntil videre var sterkere i luften enn hva Storbritannia var, burde *gjennomføringen* av angrep som kunne føre til gjengjeldelse fra tysk side foreløpig ikke iverksettes. Analysene førte derfor frem til en konklusjon som sa at det var lite man *kunne* gjøre og enda mindre man *burde* gjøre. Paradoksalt ser vi her effekten av

angripe fiendens befolkningssentra.

Planprosessen viser også at man i RAF ikke hadde fornøden teknisk informasjon for å utarbeide konkrete angrepsplaner. Man var tvunget til å gjøre temmelig løse anslag over hvor mange fly som ville finne målet, hvor mange treff som skulle til for å ødelegge det osv. Min tolkning av denne manglende kunnskapen er at den viser at troen på bombeflyet var en ideologisk konstruksjon før det ble en teknologisk virkelighet. Det var denne konstruksjonen som var bygget opp av erfaringene fra 1. verdenskrig og av science fictionforfattere som H. C. Wells. Bombeflyet var en mytisk makt som ville avgjøre den neste krigen. Eller som John Slessor sa det, ”Our belief in the bomber, in fact, was intuitive - a matter of faith.”[752]

Konklusjon

Spørsmålet i innledningskapittelet var hva ”nye” RAF kunne brukes til. Svaret er at det nye RAF var i ferd med å bli bygget opp med tunge bombefly. Dette var fly som skulle operere fra store høyder mot store mål. Store mål er mål som strekker seg over et visst område. Slike områdemål var store industrianlegg og byer. Fra store høyder var det bare store mål man kunne forvente å treffe. Denne manglende evnen til å bombe presist, var i RAF sett på som en naturlig og akseptabel konsekvens av de nye flyenes måte å operere på. RAF konseptualiserte og lot bygge fly som, dersom de ble brukt til det de var konstruert for, ville føre til store tap blant sivile. Dette visste man.

Formålet med denne studien er å etablere en forklaring av RAFs rolle i opprustningen før krigen og i utviklingen av selve krigsforløpet.

Jeg tok utgangspunkt i tre forklaringstyper som forklarte hvorfor RAF opererte som de gjorde mot Tyskland under krigen.

Disse forklaringene har jeg kalt *forklaringen om det teknologiske nødverget*, *forklaringen om krigens egendynamikk* og *forklaringen om den planlagte krig*. Dette arbeidet viser at forklaringene ikke kan forkastes, men at de må utvikles videre. Forklaringene er ikke gjensidig ekskluderende. Forklaringene forsterker hverandre.

De bombefly som RAF fikk bygget, var bygget for å bombe upresist fra store høyder. Flyene kunne knapt gjøre noe annet. Derfor var det også det de kom til å gjøre. Dersom man hadde villet andre operasjoner, hadde man ikke vært i stand til å gjennomføre dem. Slik sett er forklaringen om det teknologiske nødverge holdbar.

Krigens utvikling i form av den moralske forråelse som fant sted, gjorde områdebombingen politisk mulig. De moralske skrupler forsvant. Derved er også forklaringen om krigens egendynamikk holdbar.

---

752 Slessor 1956: 204.

Det spørsmålet disse forklaringene ikke kan besvare, er hvorfor RAF hadde det utstyret de hadde da krigen brøt ut. Forklaringene er derfor avhengige av, eller basert på at forklaringen om den planlagte krig kan brukes. Men denne forklaringen er *ikke* holdbar dersom den forstås som en konspirasjonsteori. Det er ikke slik at RAF skaffet seg fly samtidig som de holdt sine intensjoner skjult. Samtiden var mer enn godt nok klar over hvordan krigen kom til å bli dersom den brøt ut. I RAF gjorde man riktig nok ikke noe stort nummer ut av dette, men det var heller ikke nødvendig. RAF planla sine fly og flyoperasjoner i skyggen av en krig hvis natur man trodde man kjente. Den krigen samfunnet fryktet, var den krigen man i RAF planla å utkjempe. ”Alle” visste hvordan krigen kom til å bli. Det var den krigen man i RAF måtte planlegge for. Og det var den krigen man fikk.

Dette var ingen ønsket krig. Det var en krig man ønsket å unngå ved å avskrekke motstanderen. Teorien om militær avskrekking sier at for å avskrekke en motstander, må man selv være i stand til å utføre de handlinger man ønsker å avskrekke en motstander fra å utføre. Videre må den som skal avskrekkes være klar over at denne evnen er tilstede. Han må oppfatte den som så troverdig at han innser at hva han selv kan oppnå ikke står i forhold til hva han risikerer å tape. Det ligger i selve avskrekkingens natur at den må være synlig. En militær organisasjon må anskaffe de våpen den trenger for å gi avskrekkingen dette fysiske uttrykk. Derved er avskrekkingen blitt strukturerende for organisasjonens våpenanskaffelser. Når det da, som i vårt tilfelle, viste seg at avskrekkingen svikter, klapper fellen igjen. Da sitter man fanget i avskrekkingens fysiske og mentale strukturer og må utkjempe krigen med de våpen man har. Slik fremstår den etisk høyverdige handling å hindre krigen, med vrangsiden ut. Man får den krigen man fremfor alt ønsket å unngå. Avskrekkingens paradoks forklarer også hvordan det var mulig fra RAF-hold å hevde at man ikke planla operasjoner mot befolkningssentra. Man rustet jo opp for å unngå krigen.

Jeg har vist at RAFs vektlegging av bombeflyet som den sentrale avskrekkingskomponenten i opprustningen har flere årsaker. Erfaringen fra første verdenskrig, erfaringen fra operasjonene i Imperiet og organisasjonsegoistiske motiv spilte alle sammen. Det var imidlertid ingen motsetning mellom RAFs fokusering på bombeflyet og den struktur regjeringen ønsket. Frykten for bombeflyet utgjorde hele opprustningens resonansbunn. Konklusjonen må her bli at det er en klar sammenheng mellom appeasementpolitikken, dens militære opprustningskomponent, og den retning krigen etterhvert kom til å ta. Det er med andre ord en klar sammenheng mellom appeasementpolitikken og krigens utvikling for luftmaktens del.

Derved har jeg vist at forklaringene kan kombineres i en fjerde forklaring: Dette er *forklaringen om konsekvensen av den sviktende avskrekking.* RAFs planleggere var

fanget av fremtiden så vel som av sin tidligere praksis. RAF søkte sin styrkestruktur i skyggen av en forventet krig, en krig hvis natur både planleggere og det britiske samfunnet mente å kjenne. Dette var en fremtid man ikke maktet å rive seg løs fra. Samtidig var det nettopp de våpen som ble smidd i avskrekkingsperioden som formet denne fremtiden. Derfor fikk krigsforberedelsene karakter av en selvoppfyllende profeti. Den sviktende avskrekking gav den fremtid man søkte å unngå.

Kilder

Upublisert materiale fra Public Record Office, Kew i London (PRO),

Air omhandler RAF og Air Ministry, det er en rikholdig og omfattende klasse

Air 2 Air Ministry's Correspondence

Air 5 Air Historical Branch, Operational Records, Miscellaneous files.

Air 6 Air Council

Air 8 Registered files of the Chief of the Air Staff, Air Ministry

Air 9 Registered files, Department of Plans

Air 20 Unregistered Files, Committee for Scientific Survey of Air Offence

Air 41 Air Historical Branch narratives

Avia klassen omhandler produksjon, forskning og utvikling

Avia 13 Royal Aircraft Establishment, Farnborough

Cabinet Papers (Cab)

Cab 4 Defence Policy and Requirements Sub-Committee

Cab 16 Committee of Imperial Defence and ad hoc sub-committees

Cab 24 Cabinet Memoranda

Cab 53 Chiefs of Staff Sub-Committee

Foreign Office (FO)

FO 371 General Correspondence respecting Europe and the Far East

Publisert materiale,

British Documents on Foreign Affairs (BDFA)

Part II, Series J The League of Nations, vol 4 og vol 5

Air Force Lists 1920-1939

Publiserte Memoarer og dagbøker

Bloch, Marc, *Strange Defeat,* Oxford University Press, London 1949
Bond, Brian (ed), *Chief of Staff. The Diaries of Lieutenant-General Sir Henry Pownall,* Leo Cooper, London 1972
Cairncross, Sir Alec, *Planning in Wartime*, Macmillan, London 1991
Churchill, Winston S., *The Second World War,* Cassel, London 1949
Colville, John, *The Fringes of Power. Downing Street Diaries 1939-1955,* Hodder and Stoughton, London 1985
Cooper, Duff, *Old Men Forget*, Rupert Hart-Davis, London 1954 (1953)
Dahl, Roald, *Going Solo*, Jonathan Cape, London 1986
Dahlerus, Birger, *Sista försöket, London-Berlin sommaren 1939*, Norstedts, Stockholm 1945
Eden, Anthony, *Facing the Dictators*, Cassel, London 1962
Hanbury Brown, R., *Boffin,* Adam Hilger, Bristol 1991
Harris, Sir Arthur, *Bomber Offensive,* Greenhill Books, London 1990 (1947)
Henderson, Sir Neville, *Före Katastrofen*, P. A. Norstedt & Söners Förlag, Stockholm 1943
Hooker, Sir Stanley, *Not much of an Engineer,* Airlife Publishing, Shrewsbury 1984
Jones, R. V., *Most Secret War*, Hamish Hamilton, London 1978
Lewis, Cecil, *Saggitarius Rising*, Warner Books, London 1991 (1936)
Liddell Hart, *Memoirs,* Cassel, London 1965
Londonderry, The Marquess of, *Wings of Destiny,* Macmillan, London 1943
Macleod, R. and Kelly, Denis (eds) *The Ironside Diaries 1937-1940*, Constable, London 1962
Macmillan, Harold, *Winds of Change*, Harper & Row, New York 1966
Self, Sorbert C.(ed), *The Austen Chamberlain Diary Letters*, Cambridge University Press, Cambridge 1995
Slessor, John, *The Central Blue,* Cassel and Company, London 1956

Templewood, Viscount, *Empire of the Air*, Colllins, London 1957
Vansittard, Lord, *Mitt Livs Lærdomme*, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1946
Vansittart, Lord, *The Mist Procession,* Hutchinson, London 1958
Zuckerman, Zolly, *From Apes to Warlords,* Hamish Hamilton, London 1978

Bibliografi

Adamthwaite, Anthony, *Grandeur & Misery*, Arnold, London 1995
Aldcroft, Derek H., *The Inter-War Economy:Britain 1919-1939*, B. T. Batsford, London 1973 (1970)
Andersen, Håkon With, Mennesker, meninger og medlemmer, i Håkon With Andersen, Svein Dahl, Kjell Haarstad og Jarle Simensen (red.), *Clios Tro Tjener*, Nr. 1 i Skriftserie fra Historisk Institutt, Universitet i Trondheim, 1994
Anderson, Benedict, *Forestilte Fellesskap,* Spartacus Forlag, Oslo 1996
Andreson, David G., British Rearmament and the "Merchants of Death":The 1935-36 Royal Commission on the Manufacture of and Trade in Armament, *Journal of Contemporary History,* vol 29, London 1994
Arendt, Hanna, *Eichmann i Jerusalem, En beretning om det ondes banalitet,* Pax, Oslo 1965.
Aron, Raymond, *Clausewitz, Philosopher of War*, Routledge & Kegan Paul, 1983
Austin, A. B., *Fighter Command*, Victor Gollancz, London 1942
Barker, Ralph, *The Thousand Plan*, Chatto & Windus, London 1965
Barry Posen, *The Sources of Military Doctrine,* Cornell University Press, Ithaca 1984
Bartov, Omer, *Murder in our Midst*, Oxford University Press, Oxford 1996
Baumann, Zygmunt, *Moderniteten og Holocaust,* Vidarforlaget, Oslo 1997
Bell, P. M. H., *The Origins of the Second World War,* Longman, London 1986
Bell, Peter, *Chamberlain, Germany and Japan, 1933-4,* Kings College, London 1996
Beloff, Max, *Wars and Welfare,* Edward Arnold, London 1992 (1984)
Bialer, Uri, *The Shadow of the Bomber. The Fear of Air Attack and British Politics 1932-1939*, Royal Historical Society, London 1980
Bijker and Law (eds), *Shaping Technology/Building Society*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1992
Bijker, Huges and Pinch, *The Social Construction of Technological Systems*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1993 (1989)

Birkenhead, The Earl of, The Prof in two Worlds. The official Life of Professor F.A.Lindemann, Viscount Cherwell, Collins, London 1961
Bjørneboe, Jens, *Før hanen galer,* H. Aschehoug & Co, Oslo 1952*,* *Jonas*, H. Aschehoug & Co., Oslo 1955, *Frihetens øyeblikk,* Gyldendal, Oslo 1966, *Kruttårnet*, Gyldendal, Oslo 1969, *Stillheten*, Gyldendal, Oslo 1973
Black, Jeremy, *War,* Sutton Publishing, Stroud 2000
Blackwell, Michael, *Clinging to Grandeur*, Greenwood Press, London 1993
Blake, Robert, *The Conservative Party from Peel to Thatcher,* Fontana Press, London 1985
Bond, Brian, British Military Policy between the Two World Wars, Clarendon Press, Oxford 1980
Bond, Brian, *Liddell Hart,* Cassel, London 1977
Bond, Brian, *The Pursuit of Victory*, Oxford University Press, Oxford 1992
Bosworth, R. J. B., *Explaining Auschwitz & Hiroshima,* Routledge, London 1994 (1993)
Bourdieu Pierre, *Sociology in Question,* Sage Publications, London 1995 (1993)
Bourdieu, Pierre, *Symbolsk Makt,* Pax, Oslo 1996
Bowen, Ezra, *Knights of the Air*, Time-Life Books, Alexandra,Virginia 1980
Bowyer, Chaz, *Fighter Command,* J M Dent & Sons, London 1980
Boyle, Andrew, *Trenchard,* Collins, London 1962
Bridgeman, Brian, *The Flyers,* Brian Bridgeman, Swindon 1989
Brustein, William, *The Logic of Evil,* Yale University Press, New Haven 1996
Bryld, Claus og Warring, Anette, *Besættelsestiden som kollektiv erindring,* Roskilde Universitetsforlag, Fredriksberg 1998
Burleigh, Michael, *Ethics and Extermination,* Cambridge University Press, Cambridge 1997
Burns, Michael G., *Bader,* Arms and Armour, London 1990
Buruma, Ian, *Wages of Guilt*, Vintage, London 1995

Buzan, Barry, *Military Technology & International Relations*, MacMillan Press, London 1987
Calder, Angus, *The Myth of the Blitz,* Pimlico, London, 1992
Callaghan, John, *Great Power Complex,* Pluto Press, London 1997
Carlton, Eric, *Massacres, an historical perspective,* Scolar Press, Aldershot 1994
Cato, *Guilty Men*, Victor Gollancz, London 1940
Chandler, Andrew, The Church of England and the Obliteration Bombing of Germany in the Second World War, i *English Historical Review* 1993, no. 127
Charmley, John, *Chamberlain and the Lost Peace*, Hodder & Stoughton, London 1989
Charmley, John, *Churchill: the End of Glory*, Harcourt Brace & Company, New York 1993
Charmley, John, *Churcill's Grand Alliance,* Hodder & Stoughton, London 1995
Christie, Nils, *Fangevoktere i konsentrasjonsleir*, Pax, Oslo 1971
Clark, Ronald W., *The Birth of the Bomb,* Poenix House, London 1961
Clark, Ronald W., *Tizard,* Methuen & Co., London 1965
Clarke, I. F., *Voices Prophesying War 1763-1984,* Oxford University Press, London 1966
Clausewitz, Carl von, *On War*, Book One, Edited by Michael Howard and Peter Paret, Princeton 1984
Clayton, Anthony, *The British Empire as a Superpower, 1919-1939*, Macmillan, London 1986
Clendinnen, Inga, *Reading the Holocaust*, Cambridge University Press, Cambridge 1999
Cole, Robert, *A. J. P. Taylor*, Macmillan, London 1993
Collier, Basil*, The Defence of the United Kingdom,* Imperial War Museum, London 1995
Colvin, Ian, *Vansittart in Office*, Victor Gollancz, London 1965
Corum, James S., *The Luftwaffe*, University Press of Kansas, Lawrence 1997

Corum, James S., *The Rooots of Blitzkrieg,* University Press of Kansas, Lawrence 1992
Crane, Conrad C., *Bombs, Cities, & Civilians,* University Press of Kansas, Lawrence 1993
Cross, J. A., *Sir Samuel Hoare, A Political Biography*, Jonathan Cape, London 1977
Crozier, Andrew J., *The Causes of the Second World War,* Blackwell, Oxford 1997
Dahl, Ottar, *Problemer i Historiens Teori*, Universitetsforlaget, Oslo 1986
Danchev, Alex, *Alchemist of War*, Weidenfled & Nicholson, London 1998
Dean, Sir Maurice, *The Royal Air Force and Two World Wars,* Cassel, London 1979
Deist, Wilhelm, *The Wehrmacht and German Rearmament*, University of Toronto Press, Toronto 1981
Devereux, Tony, *Messenger Gods of Battle*, Brassey's, London 1991
Dockrill, Michael and McKercher, Brian (eds), *Diplomacy and World Power. Studies in British Foreign Policy, 1890-1950,* Cambridge University Press, Cambridge 1996
Doughty, Robert Allan, *The Seeds of Disaster*, Archon Books, 1985
Douglas, Mary, *How Institutions Think,* Routledge & Kegan Paul, London 1987
Douhet, Giulio, *The Command of the Air*, Coward-McCann, New York 1942 (førsteutgaven i Italia 1921)
Dupuy, Trevor N., *The Evolution of Weapons and Warfare,* Da Capo, New York 1984
Düllfer, Jost, *Nazi Germany 1933-1945*, Arnold, London 1996
Edgerton, David, *England and the Aeroplane,* The Macmillan Press Ltd., London 1991
Egeland, Marianne, *Hvem bestemmer over livet?*, Universitetsforlaget, Oslo 2000
Ellis, John, *The Social History of the Machine Gun,* Pantheon Books, New York 1975
English, Allan D., *The Cream of the Crop, Canadian Aircrew, 1939-1945,* McGill-Queens University Press, Montreal 1996

English, Richard and Kenny, Michael(eds), *Rethinking British Decline,* MacMillan, London 2000
Englund, Peter, *Brev fra Nullpunktet,* Universitetsforlaget, Oslo 1997
Evans, Martin and Lunn, Ken, *War and Memory in the Twentieth Century*, Berg, Oxford 1997
Evans, Richard J., *In Defence of History,* Granta Books, London 1997
Faber, Harold (ed), *Luftwaffe. An analysis by former Luftwaffe generals*, Sidgwick & Jackson, London 1979
Falconer, Jonathan, *RAF Bomber Command in Fact, Film and Fiction*, Sutton Publishing, Stroud 1995
Farrer, David, *Lord Beaverbrook at the Ministry of Aircraft Production,* Hutchinson & Co, London 1944
Feiling, Keith, *The Life of Neville Chamberlain,* Macmillan, London 1946
Ferris, John Robert, *Men, Money and Diplomacy The Evolution of Brtish Strategic Foreign Policy, 1919-1926*, Cornell University Press, Ithaca 1989
Ferris, Jon R., Indulged in All Too Little?: Vansittart, Intelligence and Appeasement, *Diplomacy & Statecraft*, vol.6, March 1995
Feyerabend, Paul, *Against Method,* Verso, London 1993
Frankland, Noble, *The Bombing Offensive against Germany,* Faber & Faber, London 1965
Fredette, Raymond H., *The Sky on Fire*, Smithsonian Institution Press, Washington 1991
French, David, *The British Way in Warfare,* Unwin Hyman, London 1990
Fure, Odd-Bjørn, *Kampen mot Glemselen,* Universitetsforlaget, Oslo 1997
Fure, Odd-Bjørn, *Mellomkrigstid 1920-1940*, Bind 3 i serien Norsk utenrikspolitikks historie, Universitetsforlaget, Oslo 1996
Garnett, Richard Arnold, *Restraint in Warfare*, Ph.D dissertaion, University of North Carolina, 1993
Garret, Stephen A., *Ethics and Airpower in World War II*, St. Martin's Press, New York 1993
Gat, Azar, *British Armour Theory and the Rise of the Panzer Arm*, Macmillan, London 2000
Gat, Azar, *Fascist and Liberal Visons of War,* Clarendon Press, Oxford 1998

Gat, Azar, *The Origins of Military Thought*, Clarendon Press, Oxford 1989
Gerlach-Nielsen, Hertel og Nøjgaard (red.), *Romanteori og Romananalyse* Odense Universitetsforlag, Odense 1971
Gibbons, Michael, *The New Production of Knowledge*, Sage Publications, London 1994
Gibbs, N.H., *Grand Strategy,* vol.I i serien History of the Second World War, Her Majesty's Stationery Office, London 1976
Gleditsch, Kristian, *Foran en ny Verdenskrig,* Fram Forlag, Oslo 1935.
Glucksmann, André, *Avskrekkingens Filosofi,* Metope, 1987
Goldhagen, Daniel Jonah, *Hitler's Willing Executioners*, Vintage Books, New York 1997 (1996)
Gooch, John, *The Prospect of War*, Frank Cass, London 1981
Greimas, A.J., *Sémiotique et sciences sociales,* Éditions du Seuil, Paris, 1976
Grey, C. G., *A History of the Air Ministry,* George Allen & Unwin, London 1940
Groves, P.R.C., *Behind the Smoke Screen*, Faber and Faber, London 1934
Hanbury Brown, R., *Boffin,* Adam Hilger, Bristol 1991
Hardach, Karl, *The Political Economy of Germany in the Twentieth Century*, University of California Press, Berkeley 1980
Harris, J. P., *Men, ideas and tanks*, Manchester University Press, Manchester 1995
Harris, Kenneth, *Attlee*, Weidenfeld and Nicolson, London 1995
Harrison, Mark (ed), *The Economics of World War II,* Cambridge University Press, Cambridge 2000
Harvey, A. D., *Collision of Empires*, The Hambledon Press, London 1992
Haslam, Jonathan, *The Vices of Integrity*, Verso, London 1999
Hastings, Max, *Bomber Command*, Michael Joseph, London 1979
Hastings, Max,The Controversy over Bombers and Bombing, *Encounter,* 1982, No. 2
Hecks, Karl, *Bombing 1939-45*, Robert Hale, London 1990
Hennesy, Peter, *Muddling Trough,* Indigo, London 1997 (1996)
Hennesy, Peter, *The Hidden Wiring*, Indigo, London 1996

Herrmann, David G., *The Arming of Europe and the Making of the First World War*, Princeton University Press, Princeton 1996
Heuser, Beatrice, *The Bomb*, Longman, London 2000
Higham, Robin (ed), *A Guide to the Sources of British Military History,* University of California Press, Berkley 1971
Higham, Robin, *The Military Intellectuals in Britain:1918-1939,* Rutgers University Press, New Brunswick; New Jersey 1966
Hildebrand, Klaus, *The Foreign Policy of the Third Reich,* University of California Press, Berkeley 1973
Hinsley, F. H., *British Intelligence in the Second World War* vol. I, Her Majesty's Stationery Office, London 1979
Hobson, Rolf og Kristiansen, Tom, Militærmakt, krig og historie. *IFS Info* 6/1995
Hobson, Rolf, *Imperialism at Sea,* Dr.art.avhandling, NTNU 1999
Hogan, Michael J. (ed), *Hiroshima in History and Memory,* Cambridge University Press, Cambridge 1996
Howard, Andreopoulos and Shulman, *The Laws of War,* Yale University Press, New Haven 1994
Howard, Michael (ed), *The Theory and Practice of War*, Cassel, London 1965
Huntington, Samuel P., *The Soldier and the State,* Belknap Press, London 1957
Hård, Mikael, *Machines are Frozen Spirit*, Campus Verlag, Frankfurt am Main 1994
Iain Macleod, *Neville Chamberlain,* Fredrick Muller Limited, London 1961
Jablonski, Edward, *Air War*, Doubleday & Company, New York 1979.
James, John, *The Paladins, A Social History of the RAF up to the outbreak of World War II*, Futura Books, London 1991
Jenkins, Keith, *On What is History?* Routledge, London 1995
Jenkins, Roy, *The Chancellors,* Papermac, London 1999 (1998)
Johnson, Arthur, *Defence by Committee,* Oxford University Press, London 1960
Jones, Neville, *The Beginnings of Strategic Air Power. A History of the British Bomber Force 1923-1939*, Frank Cass, London 1987

Jones, Neville, *The Origins of Strategic Bombing,* William Kimber, London 1973
Joubert, Sir Philip, *The Third Service*, Thames and Hudson, London 1955
Keane, John, *Reflections on Violence*, Verso, London 1996
Keegan, John, *The Second World War*, Arrow Books 1990
Kemp, Peter, *Det uerstattelige, en teknologi-etikk,* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1991
Kennedy, Paul (ed), *Grand Strategies in War and Peace*, Yale University Press, New Haven 1991
Kennedy, Paul, *Strategy and Diplomacy*, Fontana Press, London 1989
Kennedy, Paul, *The Realities Behind Diplomacy,* Fontana Press, London 1981
Kennedy, Paul, *The Rise and Fall of the Great Powers,* Vintage Books, New York 1989 (1987)
Keynes, J.M., *Fredens Ekonomiska Följder,* Bonnier, Stockholm 1920
Kitching, Carolyn J., *Britain and the problem of International Disarmament*, Routledge, London 1999
Kommisrud, Arne, *Verdier og konflikt*, Spartacus Forlag, Oslo 1995
Kuhn, Thomas S., *Vitenskapelige Revolusjoners Struktur*, Spartacus forlag Oslo 1996
Larrazabal, Jesus Salas, *Air War over Spain*, Ian Allan, London 1974
Larson, Robert H., *The British Army and the Theory of Armored Warfare 1918-1940*, University of Delaware Press, Newark 1984
Latour, Bruno, S*cience in Action,* Harvard University Press, Cambridge;Massachusetts 1987
Latour, Bruno, *Vi har aldri vært moderne,* Spartacus Forlag, Oslo 1996
Lawrence, Philip K., *Modernity and War,* Macmillan, London 1997
Lehmann-Russbueldt, Otto, *Germany's Air Force*, George Allen & Unwin, London 1935
Levine, Alan J, *The Strategic Bombing of Germany,1940-1945*, Praeger, London 1992
Liddel Hart, *Paris or The Future of War*, Kegan Paul, Trench, Trubner & Co, London 1925
Liddel Hart, *The British Way in Warfare*, Faber and Faber, London 1932

Liddel-Hart, B. H., *Den annen verdenskrig,* J.W.Cappelens Forlag, Oslo 1971
Liddell Hart, *Europe in Arms*, Faber and Faber, London 1937
Liddell Hart, *The Defence of Britain*, Faber and Faber, London 1939
Lindqvist, Sven, *Du er Død, Bombenes århundre*, Forlaget Oktober, Oslo 2000
Luvaas, Jay, *The Education of an Army*, Cassel, London 1965
MacBean, John and Hogben, Arthur S., *Bombs Gone*, Patrick Stephens Limited, Wellingborough 1990
MacKenzie, Donald, *Inventing Accuracy,* Massachusets Institute of Technology, Cambridge;Massachusets 1990
MacKenzie, Donald, *Knowing Machines*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1996
MacKenzie, John M., *Propaganda and Empire*, Manchester University Press, Manchester 1984
Macleod, Iain, *Neville Chamberlain*, Fredric Muller Limited, London 1961
Macmillan, Norman, *The Chosen Instrument*, The Bodley Head, London 1938
Macmillan, Norman, *The Royal Air Force in the World War,* George G. Harrap & Co. Ltd., London 1942
Maiolo Joseph A., *The Royal Navy and Nazi Germany, 1933-39,* Macmillian, London 1998
Mangan, J. A.(ed), *Making Imperial Mentalities*, Manchester University Press, Manchester 1990
Markusen, Eric and Kopf, David, *The Holocaust and Strategic Bombing*, Westview Press, Boulder 1995
Martel, Gordon (ed), *The Origins of the Second World War Reconsidered*, Routledge, London 1999
Mason, Francis, *The British Bomber since 1914,* Putnam Aeronautical Books, London 1994
Mazower, Mark, *Dark Continent,* Vintage Books, New York 2000 (1998)
McDonough, Frank, *Neville Chamberlain, appeasement and the British road to war,* Manchester University Press, Manchester 1998
McFarland, Stephen L., *America's Pursuit of Precision bombing, 1910-1945,* Smithsonian Institution Press, Wahington 1995

McKee, Alexander, *Dresden 1945:The Devil's Tinderbox,* Souvenir Press, London 1982
Mckercher, B. J. C., The Last old Diplomat: Sir Robert Vansittart and British Foreign Policy, *Diplomacy & Statecraft,* vol. 6, March 1995
Mearsheimer, John K., *Liddell Hart and the Weight of History*, Cornell University Press, London 1988
Meilinger, Phil., Trenchard and "Morale bombing":The Evolution of Royal Air Force Doctrine before World War II, i *Journal of Military History,* vol. 60, no.2
Meilinger, Phillip, "Clipping the Bomber's Wings":The Geneva Disarmament Conference and the Royal Air Force, 1932-1934, *War in History,* Volume 6 Number 3, 1999
Merton, Robert K., Resistance to the Systematic Study of Multiple Discoveries in Science, s 237-282 i *Archives Europèennes de Sociologie*, 1963 numéro 2
Merton, Robert K., *On the Shoulders of Giants,* University of Chicago Press, Chicago 1993 (1965)
Mets, David R., *Master of Air Power*, Presidio, 1997 (1988)
Michael Sherry, *The Rise of American Air Power,* Yale University Press, New Haven 1987
Middlebrook, Martin and Everitt, Chris, *The Bomber Command War Diaries,* Midland Publishing, 1996
Middlebrook, Martin, *The Battle of Hamburg*, Penguin Books, London 1984 (1980)
Middlemas, Keith and Barnes, John, *Baldwin,* Weidenfeld and Nicolson, London 1969
Milward, Alan, *War, Economy and Society, 1939-1945,* University of California Press, Berkeley 1979
Mitchell, William, *Winged Defence*, Dover Publications, New York 1988, (reprint 1925 ed.)
Molven, Frode (red.), *Talemøte,* Det Norske Samlaget, Oslo 1998
Mommsen, Wolfgang J. And Kettenacker, Lothar (eds), *The Fascist Challenge and the Policy of Appeasement,* George Allen & Unwin, London 1983
Morris, Benny, *The Roots of Appeasement, The British Weekly Press and Nazi Germany during the 1930s*, Frank Cass, London 1991

Morrisey, Charles and Ramsay, M. A., Sir Robert Vansittart and the Defence Requirements Sub-Committee, *Diplomacy & Statecraft*, vol.6, March 1995
Morrison, Ken, *Marx, Durkheim, Weber,* Sage Publications, London 1995
Munslow, Alun, *Deconstructing History*, Routledge, London 1997
Murray, Knox and Bernstein (eds), *The Making of Strategy*, Cambridge University Press, New York, 1994
Murray, Williamson and Millet, Alan (eds), *Military Innovation in the Interwar Period*, Cambridge University Press, Cambridge 1996
Murray, Williamson and Millet, Allan R. (eds), *Calculations, Net Assessment and the coming of World War II,* The Free Press, New York 1992
Møller, Axel, *Folkeretten i Fredstid og Krigstid,* Anden del, G.E.C.Gads Forlag, København 1934
Newton, Scott, The ”Anglo-German” Connection and the Political Economy of Appeasement i *Diplomacy and Statecraft,* volume 2, November 1991
Norman, Richard, *Ethics, Killing & War,* Cambridge University Press, Cambridge 1995
Naastad, Nils, Policing the British Empire from the Air, *Peacekeeping and Multinational Operations* No.7, NUPI, Oslo 1997
O'Connell, Robert L., *Of Arms and Men: a History of War,Weapons and Aggression,* Oxford University Press, Oxford 1989
Offer, Avner, *The First World War: An Agrarian Interpretation,* Clarendon Press, Oxford, 1991 (1989)
Ofstad, Harald, *Vår forakt for svakhet,* Pax, Oslo 1971.
Omissi, David E., *Air Power and Colonial Control. The Royal Air Force 1919-1939,* Manchester University Press, Manchester 1990
Orange, Vincent, *Coningham*, Methuen, London 1990
Orde, Ann, *The Eclipse of Great Britain*, Macmillan, London 1996
Orwell, George, *The collected Essays, Journalism and Letters*, vol I, Penguin Books, London 1970
Overy, R. J., *The Air War 1939-1945,* Europa Publications Limited, London 1980
Overy, R. J., *Why the Allies Won,* Jonathan Cape, London 1995

Overy, Richard, *The Road to War,* MacMillan, London 1989
Pape, Robert A., *Bombing to Win*, Cornell University Press, Itacha 1996
Paris, Michael, *Winged Warfare. The Literature and Theory of Aerial Warfare in Britain 1859-1917*, Manchester University Press, Manchester 1992
Parker, R. A. C., *Chamberlain and Appeasement,* MacMillan, London 1993
Parker, R. A. C., *Churchill and Appeasement*, Macmillan, London 2000
Peden, G. C., *British Rearmament and the Treasury:1932 –1939,* Scottish Academic Press, Edinburgh 1979
Penrose, Harald, *Architect of Wings*, Airlife Publishing, Shrewsbury 1985
Peters, A. R., *Anthony Eden at the Foreign Office 1931-1938*, Gower, Aldershot 1986
Popper, Karl, *The Poverty of Historicism,* Routledge, London 1991 (1957)
Porter, Bernard, *The Lion's Share*, Longman, London 1997 (1975)
Posen, Barry, *The Sources of Military Doctrine*, Cornell University Press, London 1984
Post, Gaines Jr., *Dilemmas of Appeasement,* Cornell University Press, Ithaca 1993
Postan, M.M., *British War Production,* History of the Second World War, HMSO, London 1952
Powers, Barry D., *Strategy without Slide-Rule*, Croom Helm, London 1976
Probert, Henry, *High Commanders of the Royal Air Force,* Ministry of Defence, Air Historical Branch, London 1991
Quester, George H, *Deterrence before Hiroshima*, Transaction Books, New Brunswick 1986 (1966)
Ramberg, Leif Morten, *Luftforsvaret en Læringsorganisasjon?* Hovedoppgave, Luftkrigsskolen 1997
Ray, John, *The Battle of Britain:New Perspectives,* Arms and Armour, London 1994
Reader, W. J., *Architect of Air Power, The Life of the First Viscount Weir*, Collins, London 1968
Regan, Richard J., *Just War*, The Catholic University of America Press, Washington, D. C. 1996

Reid, Brian Holden, *J. F. C. Fuller: Military Thinker*, MacMillan, London 1987
Reid, R. W., *Tongues of Conscience,* Constable, London 1969
Renneberg, Monika and Walker, Mark, *Science, Technology and National Socialism,* Cambridge University Press, Cambridge 1994
Reynolds, David, *Britannia Overruled; British Policy & World Power in the 20th century*, Longman, London 1995 (1991)
Rhodes James, Robert, *Anthony Eden,* Weidenfeld & Nicolson, London 1986
Rhodes, Richard, *The Making of the Atomic Bomb*, Simon & Schuster, New York 1988 (1986)
Richards, Denis and Saunders, Hilary St George, *The Royal Air Force 1939-1945*, HMSO, London 1993 (1953)
Richards, Denis, *The Hardest Victory*, Hodder & Stoughton, London 1994
Richards, Dennis, *Portal of Hungerford*, Heinemann, London 1977
Ritchie, Sebastian, *Industry and Air Power The Expansion of British Aircraft Production, 1935-1941*, Frank Cass, London 1997
Robbins, Keith, *Appeasement,* Blackwell, Oxford 1997
Roberts, Andrew, *The Holy Fox*, Phoenix, London 1997 (1991)
Robertson, E. M. *Hitler's Pre-War Policy*, Longmans, London 1963
Robertson, Scot, *On a Wing and a Prayer,* doktorgradsavhandling, University of New Brunswick, 1989
Robertson, Scot, *The Development of RAF Strategic Bombing Doctrine, 1919-1939*, Praeger, London 1995
Roi, Michael L., *Alternatives to Appeasement,* Praeger, London 1997
Rolf, Bertil, *Militär Kompetens,* Nya Doxa, Nora 1998
Rose, Norman, *Vansittart*, Heinemann, London 1978
Roskill, Stephen, *Hankey. Man of Secrets,* vol III, Collins, London 1974
Said, Edward W., *Den intellektuelles ansvar*, Pax Forlag, Oslo 1996
Sallagar, Frederic, *The Road to Total War*, Von Nostrand Reinhold, New York 1969
Saundby, Air Marshal Sir Robert, *Air Bombardment: The Story of its Development,* Chatto & Windus, London 1961
Saward, Dudley, *"Bomber" Harris*, Sphere Books, London 1990

Schelling, Thomas C., *Arms and Influence,* Greenwood Press, Westport 1966
Schjødt, Peter Johannes, *Kritik af den politiske optimisme*, Fremad, København 2000
Schaaning, Espen, *Modernitetens oppløsning,* Spartacus Forlag, Oslo 1992
Schaaning, Espen, *Vitenskap som skapt viten*, Spartacus Forlag, Oslo 1997
Schaanning, Espen, *Kommunikative maktstrategier*, Spartacus Forlag, Oslo 1993
Seaman, L. C. B., *Post-Victorian Britain 1902-1951*, Routledge, London 1993
Seip, Jens Arup, *Tanke og handling i norsk historie*, Gyldendal, Oslo 1968: 90-117
Sejersted, Francis, *Norsk Idyll?* Pax Forlag, Oslo 2000
Seton-Watson, R. W., *Britain and the Dictators*, Cambridge University Press, Cambridge 1938
Shay, Robert Paul Jr, *British Rearmament in the Thrities*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1977
Sheperd, Naomi, *Ploughing Sand*, John Murray, London 1999
Sherry, Michael S., *In the Shadow of War*, Yale University Press, New Haven 1995
Sherry, Michael S., *The Rise of American Air Power,* Yale University Press, London 1987
Skidelsky, Robert, *John Maynard Keynes,* Papermac, London 1994
Skinner, Quentin, i James Tully (ed), *Meaning & Context Quentin Skinner and his Critics,* Princeton University Press, Princeton 1988
Skinner, Quentin, *The Return of grand Theory in the Human Sciences*, Cambridge University Press, Cambridge 1994 (1985)
Skirbekk, Gunnar, *Vit og Vitskap,* Fagbokforlaget, Bergen 1998
Skocpol, Theda (ed), *Vision and Method in Historical Sociology*, Cambridge University Press, New York 1994 (1984)
Slessor, John, *Air Power and Armies*, H.Milford, London 1936
Smith, Malcolm, *British Air Strategy between the Wars,* Oxford University Press, Oxford 1984
Smuts, J. C., *Jan Christian Smuts,* Cassel & Company, Cape Town 1952

Snow, C. P., *The Physicists*, Macmillan, London 1981
Snow, C. P., *Vitenskap og Statsstyre,* Cappelens Forlag, Oslo 1962
Spaight, J. M., *The Sky's the Limit*, Hodder and Stoughton, London 1940
Stevenson, John and Cook, Chris, *Britain in the Depression: Society and Politics, 1929-1939*, Longman, London 1994
Stewart, Graham, *Burying Caesar*, Phoenix, London 2000
Taylor, A. J. P., *English History 1914-1945,* Book Club Associates, London 1977
Taylor, A. J. P., *How Wars Begin,* Hamish Hamilton, London 1979
Taylor, A. J. P., *Årsakene til annen verdenskrig,* Pax, Oslo 1967
Taylor, Philip M., *British Propaganda in the Twentieth Century,* Edinburgh University Press, Edinburgh 1999
Tedder, Lord, *Air Power in War,* Hodder and Stoughton, London 1948
Terraine, John, *The Right of the Line,* Sceptre Books, London 1988
Thomas, Martin, *Britain, France & Appeasement*, Berg, Oxford 1996
Thuen, Harald og Vaage, Sveinung (red.), *Oppdragelse til det moderne*, Universitetsforlaget, Oslo 1995
Todorov, Tzvetan, *The Morals of History*, University of Minnesota Press, Minneapolis 1995
Travers, T. H. E., Future Warfare: H.G.Wells and British Military Theory, 1895-1916 i B. J. Bond & I. Roy (eds), *War & Society Yearbook,* 1975
Tress, Harvey B., *British Strategic Bombing Policy Through 1940 Politics, Attitudes, and the Formation of a Lasting Pattern,* The Edwin Mellen Press, Lampeter 1988
Trigger, Bruce G., *Arkeologiens Idehistorie*, Pax Forlag, Oslo 1996
Trythall, Anthony John, *"Boney" Fuller*, N & A, Baltimore 1977
Tully, James, (ed), *Meaning & Context Quentin Skinner and his Critics,* Princeton University Press, Princeton 1988
Turnill, Reginald and Reed, Arthur, *Farnborough the Story of RAE,* Robert Hale, London 1980
Underwood, Jeffrey S., *The Wings of Democracy,* Texas A & M University Press, College Station 1991
Völker, Karl-Heinz, *Die Deutsche Luftwaffe 1933-1939,* Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1967

Waley, Daniel, *British Public Opinion and the Abyssinian War*, Maurice Temple Smith, London 1975
Wark, Wesley K., Appeasement Revisited i *The International History Review* XVIII,3, August 1995
Wark, Wesley, *The Ultimate Enemy*, I. B. Tauris & Co, London 1985
Watt, D. C., *How War Came,* Mandarin, London 1990 (1989)
Watt, D. C., *Personalities and Policies,* Longmans, London 1965
Watt, D. C., *Too Serious a Business,* University of California Press, Berkeley 1975
Weber, Max, *Makt og byråkrati*, 3. utgave, Gyldendal, Oslo 2000
Weber, Max, V*erdi og Handling*, Pax Forlag, Oslo 1999
Webster, Sir Charles and Frankland, Noble, *The Strategic Air Offensive against Germany 1939-1945*, vol.IV, London, Her Majesty's Stationery Office, 1961
Weinberg, Gerhard L., *Germany, Hitler & World War II*, Cambridge University Press, New York 1995
Werrel, Kenneth P., *Blankets of Fire*, Smithsonian Institution Press, Washington 1996
Wheeler-Bennet, John W., *The Pipe Dream of Peace*, William Morrow & Company, New York 1935
White, Haydn, *Metahistory. The historical Imagination in Nineteenth – Century Europe*, John Hopkins University Press, Baltimore 1973
White, Haydn, *The Content of the Form*, John Hopkins University Press, Baltimore 1987
Wilson, Thomas, *Churchill and the Prof,* Cassel, London 1995
Winter, J. M., *The Great War and the British People*, Macmillan, London 1986
Winter, Jay, *Sites of memory, sites of mourning*, Cambridge University Press, Cambridge 1996 (1995)
Winton, Harold R., *To Change an Army,* University Press of Kansas, Lawrence 1988
Witoszek, Nina, *Norske Naturmytologier*, Pax Forlag, Oslo 1998
Wright, Georg Henrik von, *Explanation and Understanding,* Cornell University Press, Ithaca, New York 1993 (1971)

Wright, Georg Henrik von, *Å forstå si samtid*, Det Norske Samlaget, Oslo 1996
Wright, Robert, *The Man who won the Battle of Britain*, Charles Scribner's sons, New York 1969
Young, John W., *Britain and the World in the Twentieth Century*, Arnold, London 1997

Liste over forkortelser

ACAS – Assistant Chief of Air Staff
ADGB – Air Defence of Great Britiain, RAFs operative kommando før omorganiseringen av 1936.
Air – Air Ministry Files
AM – Air Marshal (også Air Ministry)
AMSO – Air Ministry Supply and Organisation
AOC-in-C – Air Officer Commanding in Chief
AVM – Air Vice Marshal
BC – Bomber Command
BDFA – British Docouments on Foreign Affairs
Cab – Cabinet Papers
CAS – Chief of the Air Staff
CID – Committee of Imperial Defence
CIGS – Chief of the Imperial General Staff
C-in-C – Commander in Chief
COS – Chiefs of Staff Committee
D.D.O.I. – Deputy Director of Operations and Intelligence
D.D.Plans – Deputy Director of Plans (i Air Ministry)
DCAS – Deputy Chief of Air Staff
DRC – Defence Requirements Committee
FC – Fighter Command
FO – Foreign Office
IIC – Industrial Intelligence Centre
JPC – Joint Planning Committee
JRUSI – Journal of Royal United Service Institute
MCD – Ministerial Committee of Disarmament
ORC – Operational Requirements Committee
PM – Prime Minister

PRO – Public Record Office, Kew i London
PUS – Permanent Under Secretary
RAE – Royal Aircraft Establishment
SofS – Secretary of State