



**Kaj Birksted
in memoriam**

Kaj Birksted-busten

Tilblivelsen

Gennem mange år har der i brede kredse inden for det danske flyvevåben været et ønske om at kunne hædre en af dansk militær flyvnings ubestridt største personligheder og samtidig den danske pilot, der har opnået de mest bemærkelsesværdige resultater under kamp, nemlig oberst Kaj Birksted.

Ønsket om at hædre Kaj Birksteds minde er kun til en vis grad baseret på hans indsats i kampen mod Nazi-Tyskland under Anden Verdenskrig, hvor han opnåede status som flyver-es med følgende officielle tal for hans luftsejre: 10½ nedskudte, ½ sandsynligvis

nedskudt og 5 beskadigede. Dette gjorde ham til den hidtil eneste danske krigsflyver af internationalt format.

Ønsket hviler i højere grad på det faktum, at det efter krigen var Kaj Birksted, der - i kraft af sine evner som leder og organisator og med grundlag i sine store praktiske erfaringer som kampilot og som aktiv deltager i planlægning og styring af de allieredes indsats i luftkrigen - var den egentlige drivkraft bag de første års vanskelige opbygning af det nye danske flyvevåben.

Alle var enige om, at den hæder, der skulle vises Kaj Birksted, burde være blevet ham til del, mens han endnu levede. Der er flere grunde til, at

Kaj Birksted som Flyverløjtnant I (R) i 1939



Kaj Birksted in memoriam

er udgivet af Flyvevåbnets Historiske Samling i anledning af afsløringen af busten af oberst Kaj Birksted på Danmarks Flymuseum den 2. marts 2009.

Tekstforfattere er major, cand.phil Paul E. Ancker og Bent Aalbæk-Nielsen.

Fotos fra afsløringsceremonien: Julie Møller Sloth, J.D.G. Jensen og Bent Aalbæk-Nielsen

Øvrige fotos er stillet til rådighed af Paul E. Ancker

© Flyvevåbnets Historiske Samling 2009

Redaktion og Layout: Bent Aalbæk-Nielsen

Tryk: Forsvarets Trykkeri, Karup.

det ikke blev tilfældet. Først og fremmest skyldes det en beklagelig rivalisering i Flyvevåbnets topledelse gennem de første år efter krigen. Senere har årsagen nok i nogen grad været usikkerhed om, i hvilken form og ved hvilken konkret lejlighed, man kunne vise Kaj Birksted den hæder, som han fortjener.

Lejligheden bød sig i forbindelse med, at det ved det seneste forsvarsforlig blev besluttet at flytte Forsvarskommandoen fra Vedbæk til Holmen i København. Det betød, at man skulle i gang med en fuldstændig ny indretning af Forsvarskommandoens bygningsmæssige faciliteter og herunder et antal konferenceværelser, som man besluttede at navngive efter personer, som har haft stor betydning for dansk forsvar. Et helt selvfølgelig emne var her "Kaj Birksted", og i den forbindelse opstod den tanke op, at man til udsmykning af dette lokale kunne få fremstillet en buste af Kaj Birksted.

På samme tid var man i Flyvertaktisk Kommando gået ind for etablering af et "Flyvevåbenmuseum" i tilknytning til "Dansk Veteranfly Museum" (det, der nu hedder "Danmarks Flymuseum") i lufthavnen i Stauning. I den forbindelse stod det hurtigt klart, at en buste af Kaj Birksted ville kunne indgå som et værdifuldt led i museets præsentation af det danske flyvevåbens historie.

Med disse to formål i tankerne blev der derfor nedsat en projektgruppe, som fik til opgave at få fremstillet en buste i to eksemplarer.

Projektgruppen fik følgende sammensætning:

Major Palle Mikkelsen (FTK, formand)
Major, cand.phil. Paul E. Ancker
(DIAS, koordinator)
SSG Lars Søe-Jensen (FHS)
CSG Karl Boysen (FKO)
Oberstløjtnant Erik Lund (ex FLV)
Oberstløjtnant Frode Sveistrup
(ex FLV)

Indledningsvis etablerede projektgruppen kontakt til oberst Birksteds familie, der er bosat i London. Familien består af fru Sonia Birksted og sønnen Ian Birksted, som begge erklærede sig positive overfor initiativet.

Næste skridt var at finde frem til en kunstner, som på samme tid opfyldte de kunstneriske forudsætninger, og som ville kunne accepteres af familien.

Valget faldt enstemmigt på den færøske billedhugger Hans Pauli Olsen, som allerede havde udført et antal bemærkelsesværdige arbejder, herunder en buste af Dronning Margrethe, som var Statsministeriets gave til Majestæten i anledning af 25-års jubilæet som regent.





På grundlag af et antal billeder og fotografier af Kaj Birksted gik Hans Pauli Olsen i



Billedhugger Hans Pauli Olsen

gang med at fremstille forskellige forslag til bustens udformning. Dette arbejde blev løbende fulgt af projektgruppen, som til sidst og i samarbejde med fru Sonia Birksted udvalgte den endelige figur. Denne blev derefter støbt i bronze i to eksemplarer på "Skulpturstøberiet" i Svendborg, mens soklerne er fremstillet på "Maskinfabrikken KOFA" i Køge. Inskriptionen er udført af "Schannong-Stenhuggeri" i København, der også har stået for udformningen af de granitsten af norsk granit, der udfylder og giver perspektiv i udskæringen for neden på soklerne.

Projektet er støttet med donationer eller på anden måde af følgende:

"H.E. Christensens Legat"
v/ fhv. lufthavnschef H.E. Christensen

"Firmaet JATOP", Bjerringbro

"Maskinfabrikken KOFA", Køge

Afsløringen

Afsløringen af det færdige kunstværk fandt sted på oberst Kaj Birksteds fødselsdato den 2. marts 2009 i Flyvevåbenmuseet i Lufthavnen i Stauning under festlige former og i overværelse af et stort antal indbudte gæster. Blandt dem var to norske piloter, hvoraf den ene, generalløjtnant Wilhelm Mohr, havde fløjet sammen med Kaj Birksted i England. Generalløjtnant Mohr blev senere chef for det norske flyvevåben, mens hans ledsager, generalløjtnant Alf Granviken, blev chef for den norske forsvarsstab.



Ved afsløringsceremonien på Danmarks Flymuseum blev der budt velkommen af Chefen for FTK, GM Stig Østergaard Nielsen (billedet herover), hvorefter Projektgruppens formand, MJ Palle Mikkelsen gjorde rede for monumentets tilblivelse.



Hovedtaler ved afsløringen var medlem af Projektgruppen, major, cand.phil. Paul E. Ancker, som indledte med at sige:

”Vi er i dag samlet her for at hædre mindet om Danmarks eneste flyveres og vores eneste krigsflyver af internationalt format, Kaj Birksted”.

Derefter gav han en beretning om Kaj Birksteds liv og levned og naturligvis med særlig vægt på hans indsats ved genopbygningen af det danske flyvevåben efter krigen.

(En mere detaljeret beretning fra Paul E. Anckers hånd kan ses fra side 8).

Paul E. Ancker sluttede sin tale med ordene:

”Kaj Birksted efterlod sig sin hustru, Sonia Birksted, og sin søn Ian Birksted. Familien har kontinuerligt været medinddraget både i valg af kunstner og i valg af model til den buste, som vi i dag skal af-

sløre. Det har derfor også været Projektgruppens indstilling, at familien skulle have været til stede i dag, men desværre er Sonia Birksted for tiden sygemeldt efter en hospitalsindlæggelse i London, hvilket vi naturligvis dybt beklager”.



Selve afsløringen blev foretaget af GM Stig Østergaard Nielsen og en af hædersgæsterne, den tidligere chef for det norske flyvevåben, GL Wilhelm Mohr, der under krigen fløj sammen med Kaj Birksted i England.

På billedet herunder ses fra venstre den tidligere chef for den norske Forsvarsstab, GL Alf Granviken, GL Wilhelm Mohr, billedhugger Hans Pauli Olsen og GM Stig Østergaard Nielsen.





Herover: Et udsnit af de mange gæster ved afsløringen af busten i Flyvevåbnets Museum, der indgår som en del af Danmarks Flymuseum.

T.v.: De to norske gæster, GL Wilhelm Mohr og GL Alf Granviken i samtale med stabschefen i FTK, BG M.A.L.T Nielsen.

T.h.: Blandt gæsterne sås også fhv. chef for Billund Lufthavn, H.E. Christensen, som er blandt sponsorerne.



Oberst Kaj Birksted

Det danske flyver-es

Et af Projektgruppens første tiltag var at anmode major, cand.phil. Paul E. Ancker om at udarbejde en redegørelse for oberst Kaj Birksteds baggrund og hele forløbet omkring hans indsats i forbindelse med etableringen af det nye danske flyvevåben efter besættelsen.

Det følgende er den redegørelse, som Paul E. Ancker leverede til Projektgruppen:

Ved Danmarks befrielse den 5. maj 1945 var situationen den, at alt materiel var gået tabt enten ved sabotage eller ved afståelse til den tyske Værnemagt. Personellet var spredt viden om, og en del havde i den mellemliggende tid fundet anden beskæftigelse. Endvidere var det rådige personels kvalifikationsniveau meget uensartet. Nogle få havde gjort krigen med på allieret side, medens andre til en vis grad havde holdt flyvningen ved lige ved Brigadens flyverstyrker i Sverige. Det store flertal havde dog ikke siddet i et motorfly efter besættelsen den 9. april 1940. Hertil kom, at den teknologiske udvikling havde medført krav til en lang række specialuddannelser, som ikke tidligere havde været praktiseret. Erfaringerne fra 2. Verdenskrig havde således bl.a. vist, at jagerstyrker ikke kunne anvendes optimalt uden at råde over et udbygget net af radarstationer, der kunne detektere de fjendtlige fly og lede egne enheder mod målene. Indstillingen i Hæren og Søværnet var generelt at etablere et samarbejde om anskaffelse af materiel og uddannelse af personel. Tilsyneladende var der også enighed om, at dette samarbejde på længere sigt skulle lede frem til dannelsen af et fælles "Flyvevåben". Men hvorledes dette mere konkret skulle foregå, var der derimod betydelige meningsforskelle om.

Frihedsregeringens forsvarsminister, Ole Bjørn Kraft, tog i denne situation personligt kontakt til den internationalt kendte danske krigsflyver Kaj Birksted, som endnu var ansat som oberstløjtnant i De Frie Norske Flyverstyrker. Birksted var umiddelbart efter 9. april 1940 flygtet ud af landet og havde meldt sig til kampene i Nordnorge. Han blev evakueret til England sammen med de norske styrker og havde

i løbet af krigen vist sig som en fremragende jagerpilot og formationsfører. Kaj Birksted avancerede derfor til major og eskadrillechef for den norske 331 Squadron. Senere kom udnævnelsen til oberstløjtnant og "Wing Commander Flying" for den norske Wing på R.A.F. Station North Weald, der bestod af 331- og 332 Squadron samt to engelske eskadriller.

Kaj Birksted som oberstløjtnant i De Frie Norske Styrker i England i 1944.



Kong Haakon på besøg på R.A.F. station North Weald den 5. september 1942, hvor Kongen bl.a. dekorerede major Kaj Birksted med "Krigskorset med Sværd".

I foråret 1944 blev Birksted "head-hunted" til at indtræde i den allierede stab, der under Air Chief Marshal Sir T. Leigh-Mallory blev dannet for at forberede flyverstyrkernes indsats ved invasionen i Normandiet. Birksted fik efterfølgende ansvaret for planlægningen af dagjagerens operationer helt frem til marts 1945, hvorefter han som den eneste udlænding blev Wing Commander Flying for en R.A.F. Wing, der udelukkende bestod af engelske eskadriller. Denne wing, der var baseret på R.A.F. Station Bentwaters, bestod af fem eskadriller F-51 Mustang. Oberstløjtnant Birksted var højt dekoreret fra både norsk og britisk side, ligesom han var højt anskrevet i vide kredse i England.

Dette gjaldt ikke mindst blandt de højere chefer i R.A.F. samt blandt norske militære og civile myndigheder, hvilket såvel officielle som personlige breve til Birksted beviser. Birksted havde i foråret 1944 rundet de 10 luftsejre og var på daværende tidspunkt blevet dekoreret med Distinguished Flying Cross (DFC), Det norske Krigskors m. Sværd, Krigsmedaljen, Distinguished Service Order (DSO) samt en række andre ordensdekorationer, hvoraf nogle blev overrakt af Kong Haakon personligt. Efter krigen modtog Birksted fra højeste sted i Eng-



land "The Most Excellent Order of the British Empire" (OBE), hvor bestillingen var underskrevet af H.M. King George the Sixth med følgende dedikation:

"...Liutenant Colonel Kaj Birksted, D.S.O., D.F.C., R.No.A.F.

This officer has flown some 500 operational hours in command of a Norwegian Squadron and the Norwegian Spitfire Wing. Since March 1944, he has been responsible for advising the Air Officer Commanding No. 11 Group, and for planning the Group Fighter Cover and for escorts for all major air operations up to date, and has issued the necessary Executive Orders.

The period covers the intensive Fighter operations in support of the invasion of Normandy, Arnhem and the day to day "Cover" to R.A.F Bomber Command daylight attacks upon targets in Germany.

His practical knowledge of Air Fighting and tactics, combined with his quick thinking, sound judgment and devotion to duty have been of invaluable service to the Air Officer Commanding , No. 11 Group... "

Birksted havde efter sin hjemkomst til Danmark tænkt sig at fortsætte sin påbegyndte karriere inden for familieaktieselskabet "H.O. BIRKSTED A/S" i Næstved. Her havde han stået i lære og var blevet udlært efter at have

bestået handelseksamen i 1935. Efterfølgende var han blevet ansat som forvalter i firmaet, indtil han mødte ved Søværnets Flyvevæsen i efteråret 1936. Nu lød tilbuddet på at efterfølge sin onkel (Hans-Axel Birksted) som di-

rektør, da denne ønskede at trække sig tilbage. Imidlertid lod Birksted sig friste af tilbudet om at blive ansat som "Luftmilitær Rådgiver" for Forsvarsministeren og samtidig blive chef for et ministerielt "Kontor for luftmilitære Sager". Birksteds løn og ansættelsesforhold blev ordnet gennem Marineministeriet, hvor han pr. 1. juli 1945 blev *civilt ansat* i en lønramme svarende til en dansk oberstløjtnant.

Kaj Birksted gik omgående i gang med at få "Kontoret for luftmilitære Sager" til at fungere efter sin hensigt og begyndte med at anmode om at få tildelt personel til at bemane de forskellige funktioner, som naturligt ville komme under kontorets ressort. Der tilgik således to officerer af Hæren og to søofficerer, medens der tillige blev ansat et antal krigsflyvere, som fik rang af flyverløjtnanter II (R). Kontoret begyndte på denne måde at antage en størrelse, som overgik Krigsministeriets kontorer, hvorfor det ikke varede længe, før en "*muldvarpe-bevægelse*" rettet imod Birksted blev iværksat.

På billedet t.h. ses de tre majorer Wilhelm Mohr, Helge Mehre og Kaj Birksted på R.A.F. station North Weald den 14. september 1942.

Og herunder starter Kaj Birksted i sin personlige Spitfire Mk.IX med kendingsbogstaverne "KB".

Tidspunkt og sted kan dermed fastslås til R.A.F. Station North Weald 1943/44, hvor Birksted var Wing Leader for den norske wing.

Hærens kontorchefer i krigsministeriets 1., 3. og 5. kontor var især aktive for at få reduceret Birksteds indflydelse, inden den blev for stor. Medens Birksted i begyndelsen af oktober rejste til England i spidsen for en handelsdelegation for at gennemføre forhandlinger med Air Ministry om anskaffelse af materiel og uddannelse af personel, blev der således i Krigsministeriet smedet rænker, der senere manifesterede sig i et forslag om at nedlægge "Kontoret for luftmilitære Sager" og erstatte det med et udvalg, som skulle benævnes "Det luftmilitære Udvalg" (DLU). Derved ville Birksteds indflydelse være reduceret fra at være chef for et ministerielt kontor til at være formand for et ministerielt udvalg.

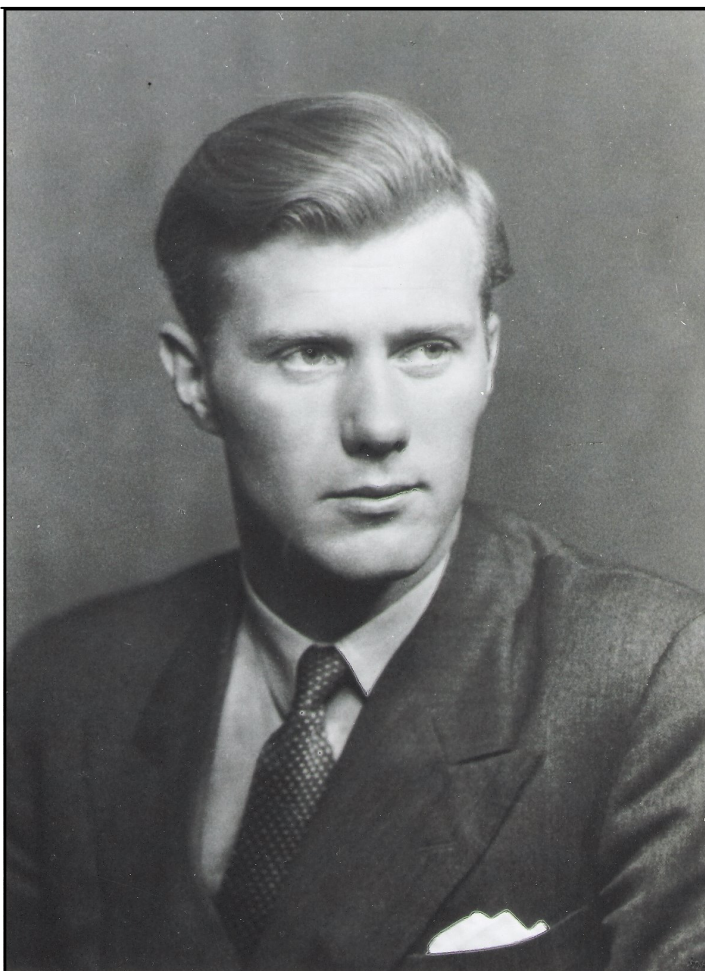
Birksted vendte hjem fra rejsen til England med en række yderst fordelagtige aftaler med



britiske myndigheder, hvilket ingen anden formentlig kunne have opnået. Det fremgår således af mødereferaterne, at Air Ministries "chairman" havde præsenteret Kaj Birksted for de øvrige mødedeltagere, og i denne forbindelse bl.a. fremhævet Birksteds indsats både i de frie norske styrker og i Air Chief Marshal T. Leigh-Mallorys Expeditionary Staff'. Det er derfor hævet over enhver tvivl, at den danske delegation blev mødt med en meget høj grad af good-will. Det eneste, som Air Ministry ikke kunne imødekomme, var salget af et antal skolemaskiner. Sagen var den, at R.A.F. selv manglede materiel til den grundlæggende flyveruddannelse, idet de fly, der blev benyttet under krigen, var stillet til rådighed på "Lend Lease Act" (Låne og Leje-loven af 11. marts 1941) og følgelig var blevet tilbageleveret til USA.

I stedet placerede danske myndigheder en ordre på 15 KZ II-T hos firmaet Skandinavisk Aero Industri (SAI) til levering i forsommeren 1946. Uddannelsen af

Kaj Birksted som civilt ansat embedsmand i Krigsministeriet 1945-50 med ansvarsområde som regeringens luftmilitære rådgiver bl.a. under de skandinaviske forsvarsforhandlinger 1948-49.



både teknikere og flyvere kom i gang i løbet af efteråret 1945, og de første indkøbte fly af typen Percival Proctor blev afhentet i England i november samme år. Alt havde således fået en god start og var kommet i god gænge, da der blev udskrevet valg til Folketinget. Frihedsregeringen blev afløst af en Venstre-regering med Harald Petersen som forsvarsminister. Denne var parat til at lytte til Hærens repræsentanter, herunder kontorcheferne i Krigsministeriet, og pr. 1. december 1945 blev "Kontoret for luftmilitære Sager" nedlagt som ministerielt kontor og gjort til sekretariat for et tre-mands udvalg benævnt "Det luftmilitære Udvalg" bestående af oberstløjtnant K. Birksted (formand), oberst Tage Andersen (Hærens Flyvertropper) og kommandør Poul Scheibel (Søværnets Flyvevæsen).

Ved det første møde i udvalget i begyndelsen af december var der stort set konsensus om at udnytte den ekspertise, der havde været samlet i "Kontoret for luftmilitære Sager" og basere "Det luftmilitære Udvalg"s (DLU's) virksomhed, herunder administration og sagsbehandling m.v. på de medarbejdere, som nu angiveligt indgik som sekretariat for udvalget. Imidlertid opstod der allerede ved det andet møde i DLU alvorlig tvivl om fortolkningen af de kundgørelser, som havde institueret nyordningen. Sagen var den, at Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper, oberst T.P.A. Ørum, havde afløst Chefen for Hærens Flyvertropper, oberst Tage Andersen, som medlem af udvalget. Oberst Ørum hævdede, at da "Kontoret for luftmilitære Sager" var nedlagt som ministerielt kontor, kunne personellet ikke længere stå i nummer ved dette. Følgelig måtte Hærens personel nu høre under Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper. Han agtede derfor at trække Hærens personel ud af sekretariatsfunktionen. Kommandør Scheibel svarede hertil, at uanset om Marinens personel rent administrativt hørte under et ministerielt kontor eller under Søværnets Flyvevæsen, ville han fortsat stille personellet til rådighed for udvalget.

Hermed var kimen lagt til den strid, der kom til at præge eftertiden og DLU's muligheder for at fungere effektivt. Oberst Ørum, der ikke lagde skjul på, at han hadede Birksted, benyttede i den efterfølgende tid enhver lejlighed til at "spænde ben" og så mistillid til Birksteds dispositioner. Medens Birksted blev støttet meget stærkt både af kommandør Scheibel og af Marineministeriet, så forholdt det sig lige mod-

sat med hensyn til Krigsministeriet, hvor både kontorchefer og afdelingschefer lå under for oberst Ørums "korstog" mod Birksted. Ørums chikanerier tog under tiden helt groteske former, men i de fleste tilfælde viste det sig, at hans rænkespil strandede under vejs, hvilket kun bidrog til at gøre ham endnu mere hadsk og fjendtligt indstillet.

Til trods for denne massive modstand fra Hærens side lykkedes det for Kaj Birksted at få opbygningen af flyverstyrkerne til at komme godt fra start. Allerede i løbet af foråret 1946 kunne man iværksætte den første flyveruddannelse på Avnø (Hold EK-1946) baseret på KZ II-T og et antal KZ VII. Instruktørerne var hovedsageligt hentet fra Søværnets Flyvevæsen, selvom oberst Tage Andersen var blevet udpeget som Chef for Flyveskolen - i forbindelse med havende tjeneste som Chef for Hærens Flyvertropper. I løbet af sommeren blev "Forsvarskommissionen af 1946" nedsat, og det fremgik efterhånden med større og større tydelighed, at en endelig ordning af flyverstyrkerne måtte afvente Forsvarskommissionens betænkning.

På et tidspunkt i efteråret 1946 opfandt oberst Ørum en ny måde at få mindsket Kaj Birksteds indflydelse, idet han via sine samarbejdspartnere i Krigsministeriet fik gennemført, at han selv og kommandør Scheibel udtrådte af DLU og blev erstattet af henholdsvis kaptajn H.J. Pagh og orlogskaptajn K. Ramberg. Dermed var niveauet endnu en gang blevet sænket, og Birksteds indflydelse blevet udvandet. Det blev de samme tre personer, der kom til at tegne flyverstyrkernes profil i Forsvarskommissionen, idet Birksted, Pagh og Ramberg kom til at indgå som "De luftmilitære Sagkyndige".

I begyndelsen af 1947 havde Birksted fået nok. Nu havde han kæmpet mod uvilje og bagtalelser fra Hærens side i over et år og havde oplevet, hvorledes hans forslag hen ad vejen blev udvandet og mistænkeliggjort af Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper. Han besluttede derfor i foråret 1947 at foreslå DLU nedlagt, idet han henholdt sig til sit oprindelige ansættelsesforhold, som "Forsvarsministerens luftmilitære Raadgiver". Desuden indgik han i Forsvarskommissionens mødeaktiviteter som formand for "De luftmilitære Sagkyndige". Det ville dog være forkert at påstå, at "De luftmilitære Sagkyndige" fik megen taletid i kommissionen. Tvært imod interesserede de folkevalgte politikere sig mere for værnepligtsspørgsmålet og oprettelsen af et Hjemmeværn end for flyverstyrker-



Kaj Birksted som civil på inspektion på Holmen i juli 1945 ledsaget af orlogskaptajn S.E.B. Grønbech (i midten) og kaptajnløjtnant Jørn Ulrich.

nes genopbygning. Helt grotesk blev det, da værnene skulle fremlægge en status for deres udvikling siden befrielsen i maj 1945. Ved denne lejlighed fik Hærens repræsentant (generalmajor E. Møller) lov at udbrede sig om bl.a. heste og hestepassere i 45 minutter, medens Marinen fik tildelt den halve tid og flyverstyrkerne blev spist af med nogle få bemærkninger.

Resultatet af Birksteds initiativ i marts 1947 blev, at forsvarsminister Harald Petersen indkaldte værnscheferne til et møde, hvor de to militære ministerier ligeledes var repræsenteret. Direktøren for Krigsministeriet, oberst T.K. Thygesen, havde til mødet forberedt et forslag, som gik ud på at få institueret en foreløbig ordning, der dels tilgodeså, at det allerede gennemførte samarbejde mellem Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen vedrørende personel og materiel blev bevaret samtidig med, at der blev institueret en fælles ansvarlig myndighed til at forestå den fortsatte genopbygning.

I løbet af sommeren blev der afholdt en række klarificerende møder mellem de to militære ministerier, og i slutningen af oktober var man nået så vidt, at der kun manglede enkelte justeringer. Imidlertid skete der det, at regeringen måtte udskrive valg og derefter træde tilbage den 4. november 1947 ved midnat. I erkendelsen af, at en øjeblikkelig handling var påkrævet, underskrev Harald Petersen i løbet af aftenen en kundgørelse, der instituerede en nyordning pr. 1. decem-

ber 1947. Ordningen gik ud på, at der blev etableret en kommandomyndighed benævnt "Hærens og Søværnets Flyverledelse", der herefter skulle forestå den fortsatte uddannelse af personel og administrere den allerede iværksatte anskaffelse af materiel.

På grund af tidspres, havde direktøren for Krigsministeriet (oberst T.K. Thygesen) i den afgørende fase undladt at informere sin kollega, direktøren for Marineministeriet (viceadmiral A.H. Vedel), om den seneste udvikling og kundgørelsens underskrivelse, hvilket forårsagede et kontant opgør mellem de to direktører. Viceadmiralen følte, at han havde pådraget sig et problem overfor Søværnets Flyvevæsen, i og med at han ikke havde holdt chefen (kommandør Scheibel) underrettet om ordningens nært forestående indførelse. At oberst T.P.A. Ørum samtidig af ministeren var blevet udpeget til chef for den nye kommandomyndighed, gjorde ikke problemet mindre. Viceadmiralen forsøgte at afbøde skaden ved at afsende en tilbagedateret orienteringsskrivelse til Søværnets Flyvevæsen, men dette forhindrede ikke, at kommandør Poul Scheibel i sagens anledning tog sin afsked. I stedet blev kommandørkaptajn Erik Rasmussen udnævnt til chef for Søværnets Flyvevæsen.

Som nævnt havde Birksted allerede iværksat en række materielanskaffelser, hvoraf størsteparten allerede var modtaget i løbet af 1946/47. Dette gjaldt således KZ II-T, KZ III, Harvard, Oxford, Sea Otter og Catalina. I løbet af første kvartal af 1948 blev der tillige leveret et antal af de bestilte Supermarine Spitfire Mk.IXe, der dels indgik i en særlig Spitfire Flight i Kastrup Syd, dels tilgik Hærens Flyvertropper (5. Eskadrille) i Karup.

Møderne i Forsvarskommissionen blev i den følgende tid suspenderet på grund af den udenrigspolitiske situation, som Danmark måtte forholde sig til. I sin egenskab af "Forsvarsministerens luftmilitære Raadgiver", blev Kaj Birksted dog hurtigt engageret i de skandinaviske forsvarsforhandlinger som ledsager for forsvarsminister Rasmus Hansen, viceadmiral A.H. Vedel og generalmajor E. Møller. Disse forhandlinger blev på skift henlagt til de tre deltagerlande, men snart viste det sig håbløst at forene Sveriges holdning med Danmarks og Norges militære situation.

Da de skandinaviske forsvarsforhandlinger således havde vist sig ufremkommelige, vendte Danmark blikket mod andre himmelstrøg, og den 4. april 1949 fulgte Danmark det norske eksempel og underskrev "Den Nordatlantiske Traktat". Hermed var der sat

en fast kurs i forsvarspolitisk henseende, og det varede ikke længe, før møderne i Forsvarskommissionen af 1946 blev genoptaget. Der fulgte nu en hektisk tid, hvor Forsvarskommissionen tilstræbte at fastlægge en fremtidig organisationsform for Forsvaret. Imidlertid blev det forslag til lov om en ny forsvarsordning, som blev fremlagt året senere, ikke så gennemarbejdet, som man havde kunnet forvente, og for flyverstyrkernes vedkommende blev alt for meget overladt til konkretisering og nærmere udarbejdelse i implementeringsfasen.

Med vedtagelsen af Lov Nr. 242 af 27. maj 1950 fastslås det, at det danske forsvar udgøres af en hær, et søværn og et flyvevåben, og det er med hjemmel i denne lov, at Flyvevåbnet den 1. oktober 1950 blev oprettet som selvstændigt værn. Imidlertid skete der i implementeringsfasen det, at Krigsministeriet så bort fra det organisationsforslag, som var udarbejdet af "De luftmilitære Sagkyndige" i Forsvarskommissionen. Dette forslag var bl.a. baseret på en enstregen kommandostruktur, der gjorde Chefen for Flyverstabten til chef for de operative styrker.

For at forstå dette bør man huske på de stærkt begrænsede personelmæssige ressourcer. Der var ikke kvalificeret mandskab til at oprette flere hovedkvarterer og kommandomyndigheder end absolut påkrævet. Endvidere må man dvæle lidt ved det faktum, at det antal eskadriller, som man i de foreløbige planer opererede med, var begrænset til fire: 1. Luftflotille udrustet med PBY-5A Catalina, 2. Luftflotille udrustet med Sea Otter og Oxford, 3. Luftflotille i Kastrup udrustet med Spitfire Mk.IXe og Mk.XI og 5. Eskadrille på Karup udrustet med Spitfire Mk.IXe. Her overfor bør ses Kaj Birksteds tjenestestilling på R.A.F. Station Bentwaters, hvor han blev betroet ansvaret som Wing Commander Flying for fem eskadriller F-51 Mustang. Som det vil fremgå, var hele det danske flyvevåben altså mindre end denne ene R.A.F. Wing.

I stedet for at følge "De luftmilitære Sagkyndige"s indstilling opfandt Krigsministeriet imidlertid en organisationsform, der mindede om Hærens, idet man indføjede to kommandomyndigheder i systemet henholdsvis øst og vest for Storebælt. I overensstemmelse med Hærens terminologi blev disse myndigheder benævnt henholdsvis Østre- og Vestre Flyvebasiskommando - ganske svarende til Hærens traditionelle opdeling i Østre- og Vestre Landsdelskommando. Dette faktum forkvaklede fra første færd hele Flyvevåbnets udvikling.

Havde Birksted stået i front med ansvaret, var det blevet et velfungerende værn med model efter R.A.F. Som det nu kom til at gå, blev det et lallende foretagende uden flyvedisciplin og uden konkrete målsætninger. Resultatet er velkendt: inden for en femårig periode indtraf mere end 70 totalhavarier, hvorved 54 flyvere og flyvende besætningsmedlemmer mistede livet.

Oberst Kaj Birksted på vej til Korea i 1951. På det tidspunkt var der kun syet et antal prototyper til en Flyvevåben-uniform. Derfor er Birksted iklædt en meget ejendommelig kombination: Selve uniformen er en R.A.F jakkeuniform. Gradstegnet er for en norsk oberstløjtnant. Flyvervingen er Kaj Birksteds oprindelige fra Søværnet, og den er anbragt på venstre side som i R.A.F. Endelig en kasketten engelsk, men med Hærens huemærker.



Kaj Birksted, der pr. 1. oktober 1950 blev udnævnt til oberstløjtnant og pr. 3. oktober s.a. til oberst, blev ansat som Chef for Flyverstabten. Oberst Birksted forsøgte fra første færd at overbevise sine omgivelser om, at udviklingen gik i en uheldig retning, men han kunne ingen vegne komme, fordi der sad officerer af Hæren alle vegne omkring ham. Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor C.C.J. Førsløv, var hærofficer, og det samme var de to oberster, der beklædte stillingerne som chefer for henholdsvis Østre- og Vestre Flyvebasiskommando. Forbindelsen til Krigsministeriets kontorchefer er tidligere beskrevet, og holdningen havde ikke ændret sig, fordi ministeriet havde skiftet navn til Forsvarsministeriet. Flyvevåbnet blev indtil videre administreret i henhold til Hærens regler og bestemmelser. Oberst Birksted var med andre ord blevet afsporet på en "administrativ holdeplads", hvor man fik tiden til gå med at bytte papirer en gang imellem.

-Danmarks eneste "Fighter Ace" var blevet "papir-tiger".

Flyverstabten var indledningsvis blevet etableret i Bygning 3 (Hovedbygningen) på Værløse, men hverken faciliteter eller pladsforhold var her til stede i tilstrækkeligt omfang til at opbygge en værnstab. Oberst Birksted havde derfor udvirket, at man erhvervede rigmandsvillaen "Henriksholm" i Vedbæk, hvor man i løbet af den følgende tid blev etableret og opdelt i tre afdelinger samt en økonomisektion. Den situation, der herskede på ledelsesniveau, måtte naturligvis få Birksted til at overveje sine muligheder. I første instans førte en personlig samtale med forsvarsminister Rasmus Hansen til, at Birksted foreløbig blev optaget på "NATO Defence College" i Frankrig. Dette kursus, der blev afviklet i Paris, tog sin begyndelse i forsommeren 1952 og varede til medio februar 1953.

Medens oberst Birksted endnu var knyttet til "NATO Defence College", fandt han anledning til at ansøge om tilladelse til at besøge de amerikanske luftstyrker i "4th ATAF" efter årsskiftet, og han foreslog selv besøget afviklet en uge efter afslutningen af uddannelsen ved "NATO Defence College", hvilket vil sige fra medio februar 1953 og en uge frem. Anmodningen blev fremsat gennem Air Chief Marshal Sir Hugh W.L. Saunders, der på daværende

tidspunkt forrettede tjeneste som Air Deputy ved general Lauris Norstads hovedkvarter i Fontainebleau. Der indgår i denne forbindelse et brev fra Saunders til Birksted med kopi af indstillingen til Lauris Norstad, hvoraf det bl.a. fremgår, hvilket program man kunne tænke sig at gennemføre i løbet af et fem dages ophold. Næst efter et besøg ved "4th ATAF's" hovedkvarter på Ramstein AFB foreslås det, at Birksted skulle bruge to dage til at besøge to forskellige amerikanske Fighter/Bomber Wings og endelig tilbringe de sidste par dage ved "HQ, Allied Airforces Central Europe" i Fontainebleau.

Efter Birksteds hjemkomst i slutningen af februar 1953, viste det sig, at Førsløv havde foretaget en række dispositioner, som var ubetydelige og nærmest latterlige. Han havde bl.a. rundsendt en skrivelse, hvor han indskærpede officerskorpset, at de skulle optræde reglementeret klædt med sorte sokker. Derimod var der ikke taget initiativ overfor myndighederne i Jylland til at få standset den vilkårlige afvikling af flyvningen. De fatale ulykker med jettfly, der indtraf i den kommende tid, satte hurtigt sine spor i medierne, og efterhånden blev det en "varm kartoffel" for Rasmus Hansen personligt, fordi oppositionen begyndte at stille spørgsmål til Forsvarsministeren. Havde ministeren på daværende tidspunkt taget konsekvensen af situationen ved eksempelvis at fyre Førsløv og udnævne Birksted til generalmajor og chef for Flyvevåbnet, så var problemerne formentlig blevet løst her og nu. Det ville ikke have taget Birksted lang tid at besøge de tre eskadriller i Jylland: 723 udrustet med henholdsvis Meteor Mk.IV og Mk.VII, 724 udrustet med Mk.VIII samt Eskadrille 725 udrustet med F-84 E. Imidlertid valgte ministeren (læs ministeriet) en helt anden løsning ved at hidkalde ekspertise fra udlandet, som bestemt var fagligt velkvalificeret - men ikke bedre end Birksted. Air Chief Marshal Hugh Saunders, der kom fra den omhandlede stilling i SHAPE, blev den 7. juli 1954 ansat som rådgiver for generalmajor Førsløv.

Birksted havde kendt Hugh Saunders allerede fra krigens tid, dengang Saunders var Air Marshal og chef for 11 Group. Der findes i de rådige arkivalier et antal personlige breve fra Saunders og Air Chief Marshal T. Leigh-Mallory fra denne periode. Eksempelvis dette:

*Headquarters, No.11Group,
Royal Air Force,
UXBRIDGE, Middlesex.*

27th November 1943

My dear Birksted.

I was delighted to see that His Majesty the King has been graciously pleased to award you the Distinguished Service Order.

Please accept my heartiest congratulations on your very well earned honour. I know no one who deserve it more than you

*Best wishes
Yours sincerely
Hugh Saunders*

Efterhånden som de mange flyveulykker gjorde situationen mere og mere speget for ministeren og ministeriet, forsøgte man fra ministerielt niveau at redde situationen. Planen gik ud på at bytte "gårde", forstået på den måde, at oberst Tage Andersen skulle hentes til Sjælland som chef for Flyverstabten, medens oberst Birksted skulle "arve" stillingen i Jylland som chef for Vestre Flyvebasiskommando. Dette var et smart træk af kontorcheferne i Forsvarsministeriet, idet Birksted samtidig ville blive gjort ansvarlig for flyveulykkerne. Birksted opfattede straks fælden og konstaterede inden længe, at hans forgænger i embedet havde omgivet sig med en stab af gamle "militærflyvere" fra før krigen, som kun havde fløjet ganske få timer i nyere tid. Til gengæld var eskadrillecheferne unge løjtnanter, der netop havde gennemgået Flyvevåbnets Officersskole i Rungsted af seks måneders varighed, og som kun havde begrænset kendskab til det flyvende materiel, de var blevet sat til at forvalte. Afviklingen af flyvetræningen fik dermed tilfældighedernes præg, og undertiden blev der begået fejl, som fik katastrofale følger.

Hertil kom det meget kedelige, at Birksted yderligere kunne konstatere, at der internt mellem de menige flyvere, der fløj Meteor, og de piloter, som fløj F-84, herskede et dårligt klima. De piloter, som var uddannede under hjemlige forhold, havde i England gennemgået et omskolingskursus til Meteor og havde her

mødt et Royal Air Force i fred. Her havde man forståeligt nok taget noget lettere på flyvedisciplinen, end tilfældet havde været under krigen, hvor det gjaldt enten "ham eller mig". F-84 piloterne var til gengæld uddannet i USA, hvor uddannelsen afsluttedes med Skydeskolen på Luke AB. Dette var for de amerikanske piloter sidste uddannelsessted inden udsendelsen til Korea. Der var derfor indlagt megen alvor og realisme i gunnery-træningen på Luke.

Det må på denne baggrund være fuldt forståeligt, at oberst Birksted i 1954 fandt forholdene ved jagereskadrillerne - ikke mindst den

flyvesikkerhedsmæssige situation - fuldstændig uantagelige og derfor søgte sin afsked. Tingene havde udviklet sig således, at flyulykker var blevet en dagligdags foreteelse, og inden længe ville de "flinke" kontorchefer i Forsvarsministeriet vide at skyde skylden på Birksted. Det ville blive påpeget, at han som operativ chef havde svigtet sit ansvar. Han havde ikke magtet opgaven, hverken som chef for Flyverstabens eller som chef for Vestre Flyvebasis-kommando.

Oberst Birksted har selv i et brev til senere forsvarsminister Poul Hansen fremstillet sagen således:

"... Som det vil være Dem bekendt fra tidligere korrespondance og samtaler, søgte jeg i 1954 min afsked, fordi forholdene i Flyvevåbnet havde udviklet sig således, at jeg anså dette for tjenstligt ønskeligt. Jeg kom i stedet til tjeneste ved SHAPE, fordi daværende forsvarsminister Rasmus Hansen meddelte mig, at forholdet havde været drøftet i Regeringen og med formændene for de øvrige demokratiske partier. Det var efterfølgende blevet pålagt ham på Statsministerens, regeringens og parti- formændenes vegne at henstille til mig om at trække min afskedsansøgning tilbage, og først efter en tjenesteperiode ved SHAPE træffe endelig afgørelse derom, idet jeg da ville kunne påregne at blive meddelt afsked på en for mig fordelagtig måde..."

Den 1. september 1954 mødte oberst Birksted ved SHAPE, hvor han indledningsvis blev ansat som "Project Officer" vedrørende "Air Policy" (luftrummet's udnyttelse) direkte under "The Air Deputy" (SHAPE). Sagsområdet omfattede bl.a. koordination af den internationale militære lufttrafik med de nationale civile myndigheder. Ret hurtigt blev oberst Birksted udpeget til at være SHAPE's officielle repræsentant i "The Committee for European Air Space Coordination" (CEAC), og på denne måde kom han til at repræsentere The Supreme Allied Commander Europe (SACEUR) på et af de mest vitale fredstidsområder for SHAPE.

Herudover blev Birksted inddraget i standardisering af procedurer for anvendelsen af civile fly i krigstid og var bl.a. rådgiver for den pågældende Sub Committee: "Civil Aviation Planning Committee" (CAPC). Denne komite havde bl.a. til opgave at udarbejde forholdsordrer for de civile luftkaptajner samt at deltage i NATO-øvelser under betegnelsen "BOCCA" (Board for Coordination of Civil Aviation).

En samtidig karakteristik af oberst Birksted udarbejdet af "The Danish National Military Representative" til SHAPE, dateret den 31. maj 1956, lyder som følger:

"... Colonel Birksted has always performed his duties in a most exemplary manner. He has an amazing grasp of the fundamental principles for the employment of air power which, combined with his intimate knowledge of European Forces and conditions, make him particularly suitable for staff assignment in a headquarters of this type. Colonel Birksted is conscientious and meticulous in his investigation of any subject. His innate ability to assess a situation and make rapid and logical analysis leading to a sound recommendation has been evidenced on many occasions. Colonel Birksted is well versed in staff procedure and has an accurate feel for politico-military aspects of any problem."

Colonel Birksted's reputation within the Office of the Air Deputy, where he is frequently consulted by General Norstad, is of the highest order. He can always be relied upon to give objective and unbiased recommendations and, while he is not reluctant to accept the decisions of superiors, he is never hesitant to put forward his beliefs, although they may vary from the accepted procedure, in a logical and forceful manner.

He has an inquisitive nature which impells him to a natural interest in almost any subject. His engaging personality enables him to mingle well with officers of all services and nationalities. He is a valuable asset to the SHAPE staff and a distinct credit to the military force of his nation... "

Det fremgår af materialet, at der har eksisteret stærke personlige bånd mellem SA-CEUR, general Lauris Norstad, og oberst Kaj Birksted, samt at de privat er kommet sammen. General Norstad var af skandinavisk oprindelse, idet hans forfædre var udvandret fra Norge for et par slægtled siden. Birksted var norsk gift og havde i øvrigt en masse relationer til de norske flyvere, som han havde været sammen med i England. Nu var flere af dem tjenstgørende i AFNORTH i Kolsås.

Oberst Birksted fik forlænget sin tjeneste ved SHAPE indtil sommeren 1960, hvor han efter eget ønske tog sin afsked til fordel for en stilling som medlem af "The International Staff" i den civile del af NATO. Her blev Birksted udpeget som organisationens rådgiver for CEAC (The Committee for European Airspace Coordination). Således kom han fortsat til at beskæftige sig med Air Defence (luftforsvar) og lufttrummetts udnyttelse af civi-

le operatører, på tilsvarende måde som han havde gjort under sin forudgående tjeneste ved SHAPE, hvor han bl.a. havde været ansvarlig for udarbejdelsen af en fem års "Air Defence Requirement Plan".

Dette ansættelsesforhold ved NATO's civile hovedkvarter bevarede Kaj Birksted indtil 1980, hvor han som 65-årig tog sin afsked og tog fast ophold i London. Her besøgte forfatteren familien Birksted flere gange for at samle materiale til udgivelsen af et festskrift i anledning af Birksteds 70-årsdag den 2. marts

På vej til Korea i 1951 mødtes Kaj Birksted i Frankfurt med bl.a. den øverstkommanderende for de allieredes luftstyrker i Europa, den amerikanske generalløjtnant Laurits Norstad.

Her ses fra venstre: stabschef, GM T.H. London, OB Kaj Birksted, GL Laurits Norstad og adjutant for Birksted, KL Jørgen Brodersen.



Efterskrift

Som det vil fremgå af nærværende udredning, var Kaj Birksted en ener, der - ikke alene af statur, men også på andre måder - mindede utroligt meget om Charles Lindbergh. Birksted nedtonede altid egne bedrifter og egen indsats. Han undgik helst opmærksomhed og store presseopbud centreret omkring sin egen person og pegede i stedet på fællesskabet.

Med sine ti luftsejre er oberst Kaj Birksted utvivlsomt den ypperste jagerflyver, Danmark har fostret. Samtidig er han formentlig en af de bedste begavelser, der har været tjenstgørende i de danske flyverstyrker. De citerede udtalelser fra hans tjenestesteder i udlandet taler i denne forbindelse for sig selv.

Kaj Birksted blev født på Frederiksberg i 1915, men kort tid efter I. Verdenskrigs afslutning i 1919 flyttede familien til USA, hvor faderen drev forretning indtil 1928. Kaj Birksted kom dermed til at gå i skole i Boston i ca. otte år, og det kan heraf udledes, at Birksted i en tidlig alder var tosproget. Dette forhold gjorde, at han allerede under kampene i Nordnorge fik en stilling som tolk, og det gav ham senere en særstilling i relation til hans omgangskreds i de frie norske styrker og til de højere chefer i R.A.F.

Kaj Birksteds indsats og resultater sammenholdt med det forhold, at han beherskede engelsk til fuldkommenhed, må havde været tungtvejende årsager til, at Air Chief Marshal, Sir T. Leigh-Mallory i marts 1944 valgte Birksted til at indgå i "The Allied Expeditionary Staff" som planlægger af dagjageroperationerne i forbindelse

med forberedelserne til invasionen i Normandiet. Han forrettede herefter tjeneste ved dette hovedkvarter indtil marts 1945, hvor han som den eneste udlænding blev Wing Commander Flying for en R.A.F. Wing, der udelukkende bestod af engelske eskadriller.

Der eksisterede fra begyndelsen en kommunikationskløft mellem Birksted og de stabsofficerer, der havde tilbragt krigstiden i det hjemlige. For dem var ordet "farlig" forbundet med at træde i en bananskræl eller at springe af en sporvogn i fart.

For Birksted og de øvrige krigsflyvere var ordet "farlig" forbundet med sønderskudte fly, brændende vrage og sørgende enker.

For Hærens officerer var tæpper og lagner værdigenstande, medens biler nærmest var klemodier. For Birksted og krigsflyverne var bilen et nyttigt transportmiddel.

Man talte simpelthen forbi hinanden!



Når Birksted i særlig grad blev lagt for had af oberst T.P.A. Ørum, kunne dette meget vel hænge sammen med forskellen på de pågældendes held til at manifestere sig i kampen for Danmark. Birksted var som flyverløjtnant I (R) flygtet til England i april 1940 og kom hjem efter befrielsen den 5. maj 1945 med ti luftsejre og som oberstløjtnant i de frie norske styrker.



Birksted og Wilhelm Mohr på R.A.F. Station Skeabrae på Orkneyøerne vinteren 1941/42.

Ørum havde forsøgt at komme til England på en amatøragtig måde og var blevet arresteret i Berlin. Sammen med to af sine hjælpere måtte han tilbringe tre år i Vestre Fængsel, før han under et hospitalsophold blev befriet af en gruppe fra Modstandsbevægelsen. Ørum kom herefter til Sverige, hvor han blev mødt med foragt af Chefen for Brigaden, der bl.a. udtalte, at han ikke ville associere med *en straffet person!*

Samtidig har en undersøgelse godtgjort, at oberst Ørums nedbrydende virksomhed i relation til DLU til en vis grad var meningsdannende for Krigsministeriets kontorchefer samt til dels for forsvarsminister Harald Petersen. Denne kom privat sammen med Ørums svigerfar, der var et fremtrædende medlem af partiet Venstre i Frederikssund.

Det er i øvrigt værd at bemærke, at Birksted var den eneste aktør uden for politikernes rækker, der gennem hele perioden fra 1945 til 1950 bidrog offentligt til at placere flyverstyrkerne i den militærpolitiske debat. Birksteds foredragsvirk-

somhed, der er detaljeret beskrevet i dagspressen, er således både omfattende og enestående for perioden. Tilsvarende foreligger der et meget betydeligt antal interviews med Kaj Birksted såvel i dagspressen som i ugepressen. Endvidere har enkelte fagtidsskrifter bragt større og mere omfattende interviews med Birksted.

Det er karakteristisk, at dagspressen nævner en række politikere som tilhørere og debattører ved Birksteds foredrag, medens generalerne og de militære stabe kun undtagelsesvis lod sig repræsentere ved sådanne lejligheder. Der kan således ikke herske tvivl om, at Kaj Birksteds mundtlige og skriftlige bidrag til den forsvarspolitiske debat i betydelig grad har bidraget til meningsdannelsen hos de politiske beslutningstagere under de løbende forhandlinger om Danmarks alliancepolitik og om Flyvevåbnets oprettelse som selvstændigt værn.



Kaj Birksted foran en Spitfire Mk IX på Flyvestation Bodø i Norge i anledning af 331 Squadrons 40-års jubilæum i 1981.