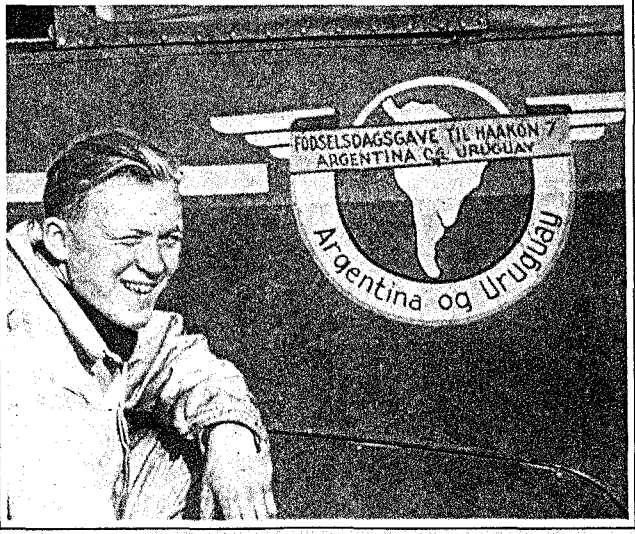
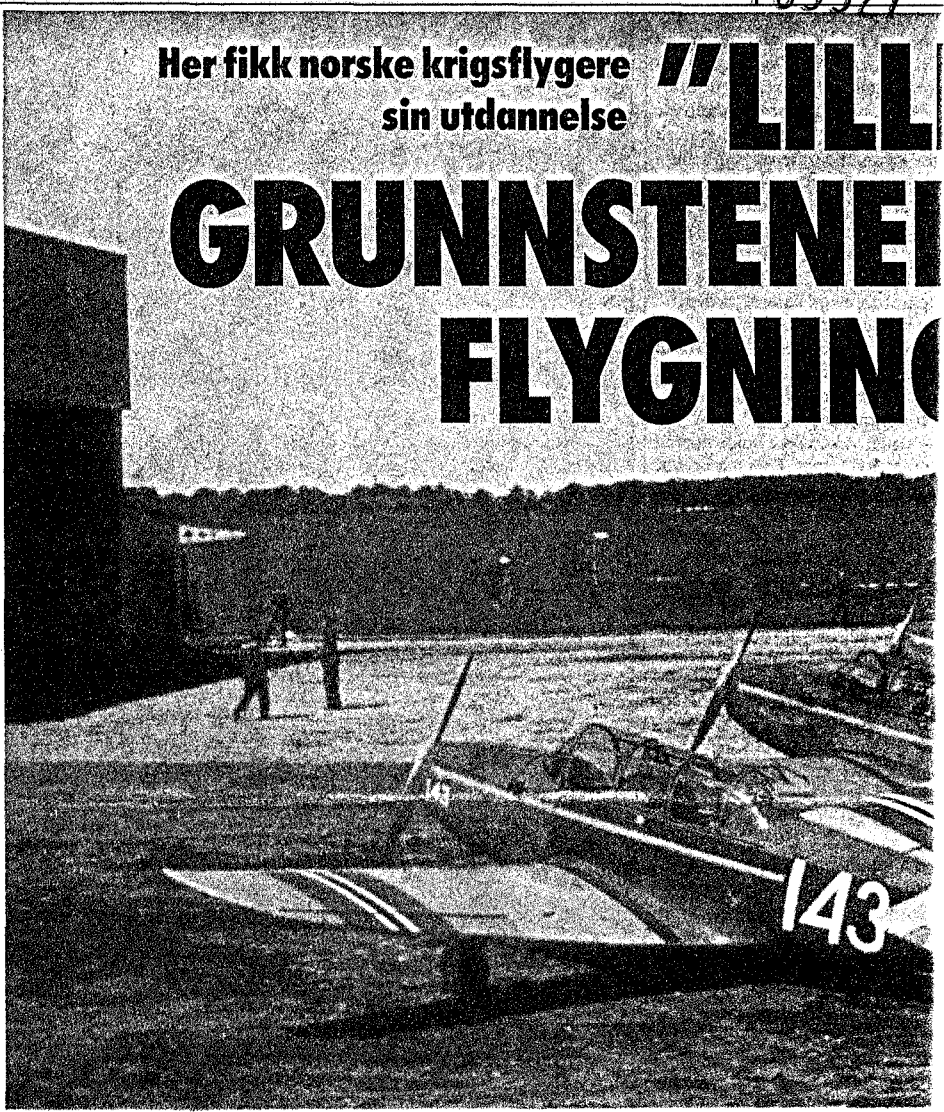




Toronto betyr møtested. Hit kom de da også — de mange innsatsvillige norske ungdommene som hadde unnsluppet et hårtatt Norge. I treningsleiren «Lille Norge» fikk de sin utdanning. Her ble de sveiset sammen og fordelt på flykvadroner, som senere gjorde en krigsinnsats det gikk gjetord om blant våre allierte. «Lille Norge» i Canada ble grunnstenen, ikke bare for norsk militærflygning, men også for vår sivile luftfart. Her forteller vi historien om hvordan det norske treningssenteret ble til. Fargebildene er unike. De færreste har vært offentliggjort før.

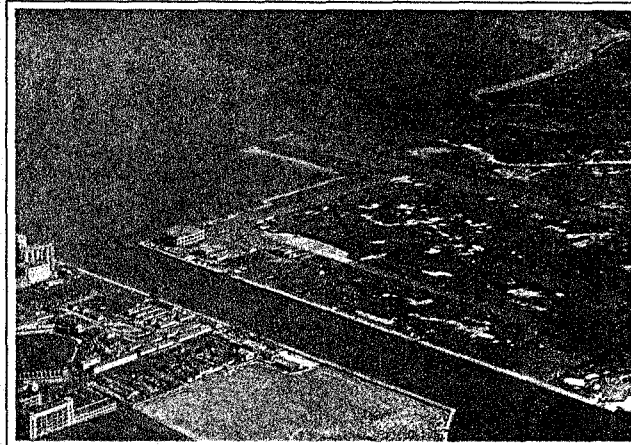
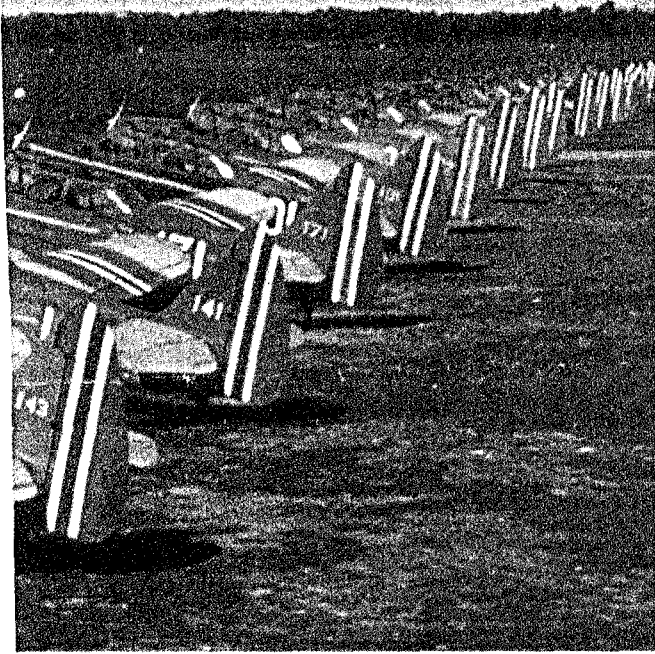
To kystfartøyer fra Det Bergenske Dampskibsselskab, «Lyra» og «Iris», klappet til kai i Toronto, Canada den 3. august 1940. De hadde unnsluppet tyske fly og ubåter da de krysset Atlanterhavet. Om bord var 120 mann fra Hærens og Marinens Flyvåpen. Noen hadde fulgt Kong Haakon til England etter sammenbruddet i Nord-Norge, andre hadde tatt seg over i småbåter, og flere merkelige veier skulle føre norske flygere og bakkemannskaper til Toronto. Navnet Toronto er indiansk og betyr møtested, og et møtested ble det. Her ble flyvåpenets treningsleir «Lille Norge» reist, og «Lille Norge» skulle bli et symbol på norsk forsvarsvilje.

De 120 mennene var en broket forsamling. Noen hadde norske uniformer fra hær og marine, noen engelske battle-dresser og andre hadde



Fairchild PT 19 og PT 26 Cornet var utmerkede skolefly som ble innkjøpt i USA. Flyene hadde Ranger motor som var på 175 og 200 HK. Før krigen var slutt, ble det produsert over 5000 slike fly. Den første Fairchilden kom til «Lille Norge» allerede i august 1940, og senere kom de slag i slag. Mannskap og befal i leiren lot seg frivillig trekke i lønn slik man kunne kjøpe flere fly. De navnene «Spirit of Little Norway», I, II og III. Mange andre av flyene var gaver fra folk som ville støtte norsk krigsinnsats. Bildet viser et fly som er gitt av nordmenn i Argentina og Uruguay. Gutteren i bildet er trolig Rolf Isak Isachsen. Da bildet ble tatt, var han flyveisachsen ble senere jagerflyger og 17. september 1944 ble han skutt ned under luftkamp over Holland.

NORGE" I NORSK



«Lille Norge» lå praktisk talt inne i byen Toronto med de fordeler og mangler dette hadde. For å komme til flyplassen måtte man krysse en smal kanal. Her var det en ferge som ble trukket fram og tilbake på en wire.

grunnstenen ikke bare for norsk, militær flygning, men også for vår sivile luftfart.

Kanadiere var velvillige. Foruten flyplass fikk nordmennene en tomt som lå nesten helt inne i byen. Det var bare å sette i gang. Alt måtte bygges; Messer, forlegninger, kjøkkenbrakke, kontorer, gymnastikksal og undervisningslokaler. Et lite samfunn tok form. Allerede 10. november — tre måneder etter ankomsten — ble leiren offisielt åpnet. Den lurvete gjengen fra «Iris» og «Lyra» sto oppstilt i nye uniformer, flagget gikk til topps. «Ja, vi elsker» og den kanadiske nasjonalsang tonet ut over oppstillingsplassen.

Det var skjedd mye før selve åpningen. Skoleflygning var i gang i flyklubben i Toronto. Mekanikkkurs var også startet. Bare 16 mann hadde teknisk utdannelse fra før, og

flyparken med nye, kompliserte fly økte fra dag til dag.

Da Den annen verdenskrigs uværsskyer trakk opp, ble det bestilt fine, moderne fly både til Hæren og Marinen. Bare noen kom fram før 9. april. Krigen i Norge måtte derfor kjempe med fly som var håpløst gammel-dagse, og som ikke hadde noen sjanse mot tyskernes Junkers og Messerschmitt. Til Canada kom de nye flyene, i første rekke Curtiss P-36 Mohawk jagerfly og Douglas 8A-5 stupbombere. Topp moderne fly med nytt navigasjonsutstyr, stillbare propeller og opptrekkbart understell. Fine greier for flygerne, men store problemer for de fåtallige mekanikerne.

Kanadiske flygere så med misunnelse på disse lekre flyene med norske farger som boltret seg over Ontario-provinsen. Tanken var å bruke flyene fra Storbritannia, men

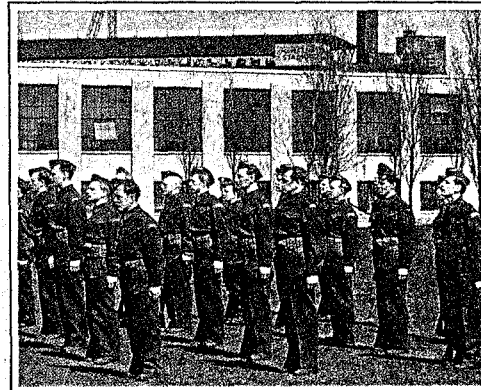
ikke uniform i det hele tatt. De fleste hadde kjent nazistenes klør og følt forbitnelsen da kampene i Norge måtte oppgis. Andre hadde ennå ikke følt krigen på kroppen. Antrekket og erfaringene var forskjellige, men alle 120 mann hadde bare en tanke: Revansj. Men først måtte det bli orden i rekkene.

Bjarne Øen, senere norsk forsvarssjef, dengang kaptein, var en av dem som så karest. Juni 1940 var han i London og skrev: — ... utad vil en ikke oppnå meget ved at våre folk enkeltvis går med som frivillige i de allierte styrker. Det bør være norske enheter som viser våre farger, og som vil stå igjen når seieren er vunnet og oppgjøret skal skje.

Det ble som Øen ville — norske skvadroner under norsk ledelse. Det var en historisk avgjørelse. Senere skulle det vise seg at avgjørelsen ble



Treningen kunne være hard, især bød rekruttskolen på uvant disiplin og mye svetting. Permisjon fikk man heller ikke før rekruttskolen var gjennomgått. Ingen skulle fly rundt med «Norway» på skulderen og dumme seg ut. Men endelig en dag kunne man gi skoene en ekstra puss og begi seg opp til Toronto. Mange — især sjøfolk og hvalfangere — hadde godt med kanadiske dollar i baklommen, og første posten på programmet var vanligvis bil. Bruktbiler var billige — og de ga status! Kanadiske piker var ikke vant til å bli buden på spa-sertur. Dessuten var avstandene store, og bil nødvendig om man ville se seg om.



britene sa nei. Det ble for tungvint med eget reservedelsopplegg og eget bakkeutstyr.

I kamp måtte nordmennene over på standardjagere som Hurricane og Spitfire. Bare på Island brukte nordmennene egne fly, Northrop N-3PB, de raskeste sjøflyene som var i tjeneste på den tiden. Men det ble for komplisert, og også sjøflyerne måtte falle tilbake på standardtypene som Royal Air Force brukte.

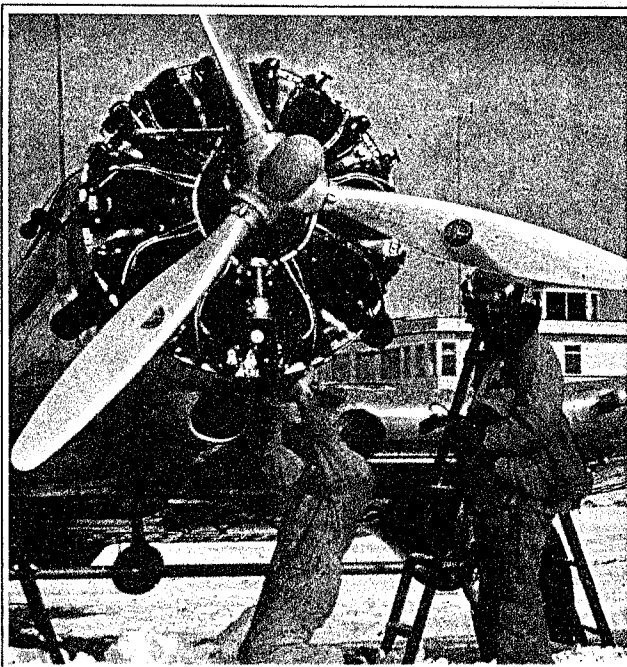
Alle i «Lille Norge» hadde ett stort ønske — å komme i kamp. Det ble kniving mellom de mørkeblå og de lyseblå — mellom Marinen og Hæren — om hvem som skulle komme først av gårde. Ennå var det to norske flyvåpen. Først senere i krigen ble de slått sammen. Marinen vant, og i juni 1941 — vel syv måneder etter åpningen av «Lille Norge» — ble 330. skvadron satt inn i aktiv tjeneste på Island. Like etter dro 331 som den første jagerskvadronen til England.

Da freden kom, hadde Norge fire skvadroner utstyrt med Sunderland og Catalina flybåter, Spitfire jagere og Mosquito tomotors jagerbombere. Foruten en transportavdeling med Lockheed Lodestar. Dessuten hadde nordmenn tjenestegjort enkeltvis på tunge og lette bombefly, på nattjagere og i mange andre britiske avdelinger. Over 2700 mann gjorde tjeneste i Luftforsvaret da krigen sluttet. 306 befal og menige — nesten alle flybesetninger — mistet livet.

Hele den norske, luftmilitære krigsinnsatsen ble holdt oppe av «Lille Norge». Her gikk utdannelsen for fullt. Daglig kom det nye gutter til leiren. Noen hadde tatt den harde ruten i småbåter over Nordsjøen, andre ble sendt halve jorden rundt etter at de hadde tatt seg over til Sverige. I «Lille Norge» fikk de uniform og utdanning, her lærte de samarbeid og ble sveiset sammen.

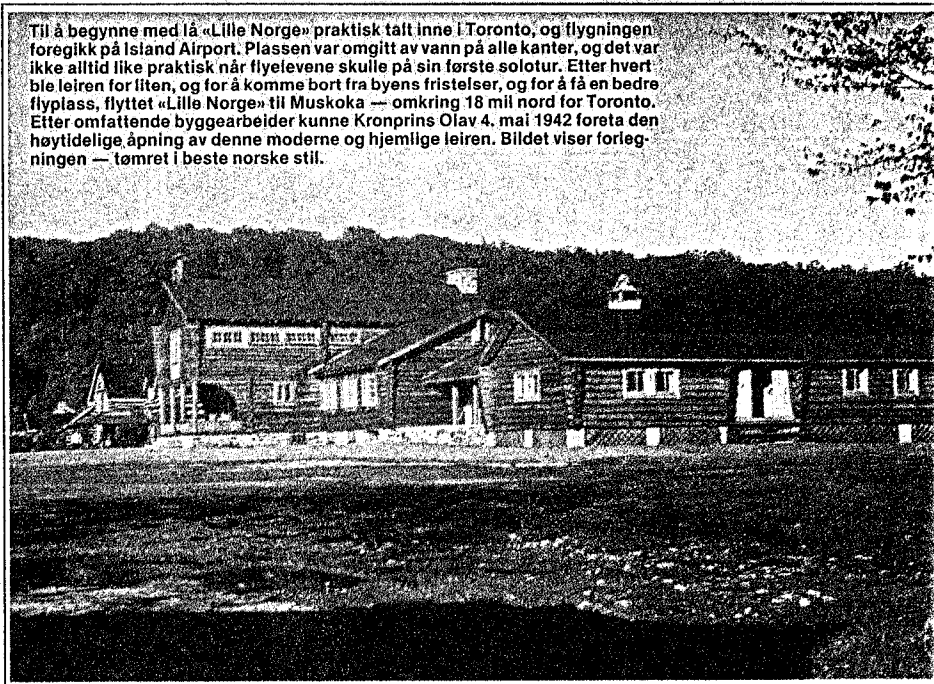
Og guttene holdt mål. Norske flygere ble kjent og anerkjent over hele verden. Til slutt ble «Lille Norge» i Toronto for liten, og leiren ble flyttet til Muskoka nord for Toronto. Her gikk utdannelsen og treningen for fullt helt til flagget ble firt for siste gang i februar 1945. Igjen var det stor seremoni i «Lille Norge» med Kronprins Olav og Kronprinsesse Märtha til stede.

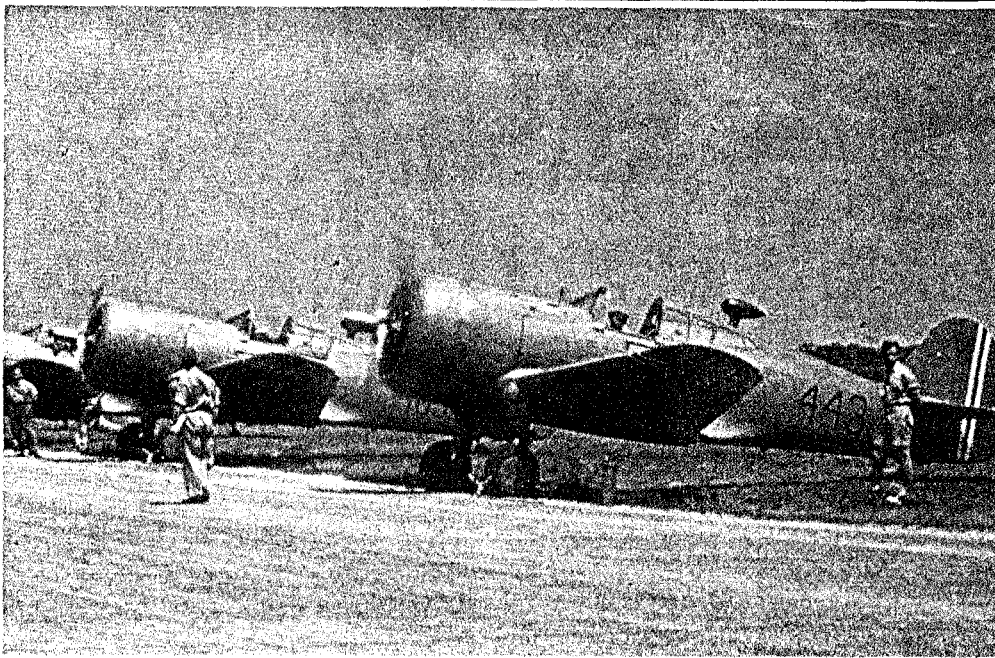
En epoke var slutt. Nå gjensto det bare for Ole Reistad, sjefen for «Lille Norge», å skrive takkebrev til alle de personer og til de kanadiske myndigheter som hadde støttet opp om «Lille Norge». Andre brev gikk — ja, de går ennå — fra nordmenn til kanadiske venner og venninner. Det var ikke bare utdanning nordmenn fikk i Canada; de fikk venner for livet. ●



Den annen verdenskrig hadde Hærens flyvåpen bestilt 36 Curtiss P36 Mohawk ønseters jagerfly, 2 Douglas 8-A toseters stubbombere og 12 tomotors bombefly av typen Caproni 312. Marinens flyvåpen hadde 24 Northrop N-3PB treseters patrulje- og bombefly i bestilling. Alle disse flyene kom for sent til krigen i Norge. De italienske Caproni-flyene ble aldri levert, da Italia gikk inn i krigen på tysk side. De andre flyene kom til «Lille Norge» og ble brukt til trening. Northropen ble senere sendt til Island på operativ tjeneste. Douglas-flyene (bildet til venstre) var stødige fly som ble brukt til nattflygning og navigasjonstrening. Curtissen (til høyre) hadde utmerkede ytelser, men kunne være vanskelig å manøvrere. Det var blant annet ikke lett å få flyet ut av stup. Når hastigheten økte, hendte det at det grov seg inn i stupet, slik at stupvinkelen ble stadig steilere. Mange flygere var nokså bleke om hebbet da de klatret ut etter første tur, men man hadde lært å fly flyet med mer nennsom hånd, kunne man få mye ut av denne fullblodshesten. Tankene gikk ofte tilbake til den håpløse kampen med de utgamle flyene, som ble brukt under krigen i Norge — Hærens Fokkere og Marinens MF-11 speiderfly. Hvis alt det moderne materiellet hadde vært klart i Norge 9. april, ville mye ha sett annerledes ut.

Til å begynne med lå «Lille Norge» praktisk talt inne i Toronto, og flygningen foregikk på Island Airport. Plassen var omgitt av vann på alle kanter, og det var ikke alltid like praktisk når flyelevene skulle på sin første solotur. Etter hvert ble leiren for liten, og for å komme bort fra byens fristelser, og for å få en bedre flyplass, flyttet «Lille Norge» til Muskoka — omkring 18 mil nord for Toronto. Etter omfattende byggearbeider kunne Kronprins Olav 4. mai 1942 foreta den høytidelige åpning av denne moderne og hjemlige leiren. Bildet viser forlegningen — tømret i beste norske stil.

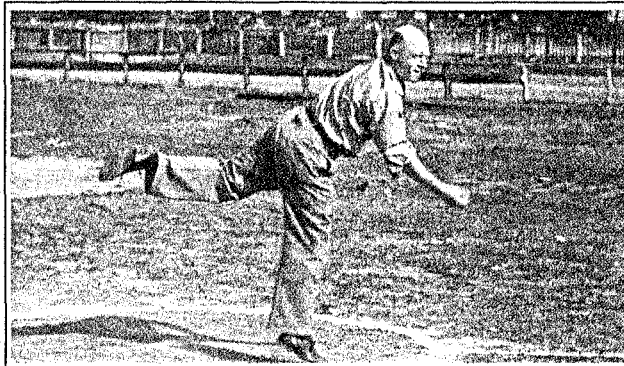




Stadig vekk kom det gutter til vakt. Etter de mest forunderlige reiseruter og eventyr var de ved målet og kunne melde seg til tjeneste. Papirer ble gransket, helse og fysikk undersøkt og snart hadde gutten fått sin plass i rekkene. Uniform ble utlevert og treningen begynte, knickersgutten var blitt soldat.

V.M. nr. 13-85

Anders Høegh (til venstre) og Emil Erla var begge ivrige idrettsmenn. De traff hverandre i en interneringsleir i Sør-Sverige. Begge var aktive motstandsfolk. Høegh hadde spesialoppdrag fra London, mens Erla var grense-kurer. De kom til Hærens avdelinger i Skottland, og ble i juli 1942 tatt ut som flyaspiranter og sendt til Canada. Da Høegh meldte seg for Ole Reistad, var det første spørsmålet han fikk: — Har du piggsko? Dagen etter satt han på toget til New York for å representere Norge i et militært idrettsmesterskap. Høegh og Erla konkurrerte både på idrettsbanen og Flyskolen, og mot slutten av krigen var begge aktive jagerflygere. Etter krigen drev Høegh et gartneri i 25 år, men måtte tilbake til fly-miljøet — og er i dag generalsekretær i Norsk Aero Klubb. Erla fløy både i Luftforsvaret og Braathens SAFE, senere var han ansatt i Oslo Røde Kors. Emil Erla døde i 1980.



Idealisten, idrettsmannen og offiseren Ole Reistad var viden kjent lenge før krigen. Som sjef for «Lille Norge» ble han et symbol og samlingspunkt for norsk motstandsvilje. «Vårt flyvåpen en illusjon» var tittelen på en flengende artikkel han skrev like før krigen. Han fikk kritikk og motbør for artikkelen, men 9. april fikk alle erfare at Reistad hadde rett. Skjebnen ville at nettopp Ole Reistad skulle gjøre illusjonen til virkelighet. I Canada fikk han utfolde sine evner som leder, inspirator og foregangsmann. Som skiløper og friidrettsmann fikk han Egebergs ærespris for allsidig idrett, men i Canada ble det liten tid til trening. Likevel, nærmere 50 år, kom han inn som bestemann i skirenn der han konkurrerte med ungguttene i «Lille Norge». Reistad var suveren også i kule og diskos, men han hadde ikke alltid tid til å bytte til idrettsantrekk. Ole Reistad døde i 1949. Da var han sjef for Luftkommando Nord-Norge, og det er reist en bauta over ham ved Bardufoss.

ODD BULL

- den første leirsjefen

Flygerveteranen Odd Bull, den senere sjef for Luftforsvaret og for FNs våpenhvilekomisjon i Midtøsten, var som 33-åring den første leirsjefen i «Lille Norge».

Sammen med blant annet Bjarne Øen ble han ved krigsslutt i Sør-Norge sendt til England for å skaffe fly til kampene som fortsatt pågikk i Nord-Norge. De tok seg over Nordsjøen i en liten båt med ødelagt kompass, ble bombet av tyskerne og hadde kurs rett ut i Atlanterhavet da de ble oppdaget av en britisk jager, som sørget for at de kom vel fram til Shetland.

Fly fikk de ikke kjøpt i England. Heller ikke fikk de leid noen flyplass der egne fly kunne brukes. Det ble også gjort forsøk i Frankrike, men heller ikke det ga noen løsning. Dermed begynte Canada-planene å ta form, og allerede i juli 1940 var Odd Bull reist over for å ta fatt på forhandlinger.

— Kanadierne var litt tilbakeholdne til å begynne med, forteller general Odd Bull til *Vi Menn*. — Det gikk mange rykter om hva som hadde skjedd i Norge, men da de skjønnte at vi mente alvor, ble vi møtt med stor velvilje.

— Hva var hovedoppgaven?

— Det var ikke annet enn hovedoppgaver! Alt måtte bygges opp fra grunnen av. Skolefly kjøpte vi nærmest «over disk». Leveringstiden var 2—3 uker. Byggeplaner og program for utdannelsen måtte fastlegges. Vi visste ikke engang hvordan uniformen skulle se ut. Heldigvis fikk vi fort gode kontakter i Toronto, og dermed var det duket for hjelp fra alle kanter. Det krevdes mange store avgjørelser. Vi hadde frihet under ansvar, velsignet fri for byråkrati. Stort sett gikk det bra. Vi vokste med oppgavene, forteller Bull.

Kanadierne åpnet sine hjem for nordmennene og var utrolig gjestfrie. — Jeg husker godt den første julen, fortsetter Bull. — Vi hadde lagt opp et stort program i leiren for at alle skulle ha det hyggelig. Det endte med at vi hadde problemer med å holde fulltallig vakt i leiren. Omtrent alle var budne til kanadiske familier! Og utrolige optimister var vi, smiler Bull, og viser oss en skriftlig avtale, der det fremgår at seks offisersvenner var enige om å møtes på «Grand» i Oslo den 4. juli 1942, klokken 1700. — Det var ingen av oss som tvilte på at krigen ville være vunnet på et par år! ●