City Research Online

City St George's, University of London

Citation: Ringsnose, J. & Schouenborg, L. (2009). Norden, Europa eller USA? De udenrigspolitiske overvejelser i forbindelse med købet af de danske F-16-fly. Internasjonal Politikk, 67(4), pp. 585-609.

This is the accepted version of the paper.

This version of the publication may differ from the final published version. To cite this item please consult the publisher's version.

Permanent repository link: https://openaccess.city.ac.uk/id/eprint/23743/

Copyright and Reuse: Copyright and Moral Rights remain with the author(s) and/or copyright holders. Copies of full items can be used for personal research or study, educational, or not-for-profit purposes without prior permission or charge, unless otherwise indicated, provided that the authors, title and full bibliographic details are credited, a hyperlink and/or URL is given for the original metadata page and the content is not changed in any way. For full details of reuse please refer to City Research Online policy.

City Research Online: http://openaccess.city.ac.uk/ publications@citystgeorges.ac.uk

Norden, Europa eller USA? De udenrigspolitiske overvejelser i forbindelse med købet af de danske F-16-fly

Jens Ringsmose, University of Southern Denmark

Laust Schouenborg, City, University of London

Accepted version of article in *Internasjonal Politikk*

> Ud fra almindelige solidaritetsbetragtninger, et emne der netop var kernen i drøftelserne på NATO-topmødet i sidste uge […] må det være naturligt […] i første række at koncentrere sig om mulige leverandørlande inden for alliancens medlemskreds. Ved valget af det amerikanske fly søger man tillige at medvirke til, at den amerikanske offentlighed bibringes større forståelse for nødvendigheden af et fortsat amerikansk engagement i Europa og af det europæiske ønske herom. Ud fra en dansk sikkerhedspolitisk vurdering har en vis fysisk amerikansk tilstedeværelse i Europa altid været anset for en nødvendighed for alliancens troværdighed.[1]

Abstract: (Norden, Europe or the United States? The Foreign Policy Considerations with Regards to the Purhase of the F-16)

In the coming decade Denmark will initiate the replacement of its current fleet of F-16 fighters. In the spring of 2009 most indicators suggest that politicians will have a choice between one of three options: the American F-35 Joint Strike Fighter (JSF) and F-18 Super Hornet, produced by Lockheed Martin and Boing respectively, and the Swedish Saab JAS 39 Gripen. Denmark is thus on the verge of taking the first step in a process that is broadly similar to the one which preceded the purchase of the F-16 in 1975. Also back then was there a choice between three candidates of American (F-16), Swedish (Saab 37E Viggen) and European (Dassault Mirage F1E (French)) origin. The purpose of the present article is to analyse the foreign policy considerations which preceded the purchase of the F-16 in 1975 and to discuss their relevance with regards to the present pending decision.

Forfatterne takker Dansk Institut for Militære Studier for finansiel støtte og Nikolaj Petersen samt de to anonyme referees for deres nyttige kommentarer.

[1] *Folketingstidende* (1974–1975).

Keywords: F-16; F-35; Denmark; weapons procurement; security policy; Cold War

Sammendrag

I løbet af det kommende årti vil udfasningen af de første danske F-16-jagere blive indledt. I foråret 2009 tyder meget på, at et eventuelt dansk valg af et fremtidigt jagerfly til erstatning for F-16-flyene kommer til at stå mellem tre hovedkandidater – de amerikanskproducerede F-35 Joint Strike Fighter (JSF) og F-18 Super Hornet fra henholdsvis Lockheed Martin og Boeing samt det svenske Saab JAS 39 Gripen. Dermed er Danmark på vej til at tage de første skridt i et forløb, der i flere henseender vil være analogt med den beslutningsproces, som gik forud for købet i 1975. Som i dag stod valget i midten af 1970'erne mellem tre kandidater af henholdsvis amerikansk (F-16), svensk (Saab-37E Viggen) og europæisk (Dassault Mirage F1E (fransk)) oprindelse. Formålet med nærværende artikel er at analysere de danske udenrigspolitiske overvejelser, som gik forud for købet af F-16-flyet i 1975, og diskutere deres relevans for den forestående beslutning.

Nøgleord: F-16; F-35; Danmark; våbenindkøb; sikkerhedspolitik; kold krig

I løbet af det kommende årti vil udfasningen af de første danske F-16-jagere blive indledt. Flyene, der for langt størstedelens vedkommende blev bestilt og indkøbt i USA midten af 1970'erne, vil inden for en ca. tiårig periode være forældede, og de ansvarlige danske beslutningstagere står derfor over for at skulle træffe afgørelse om, hvorvidt Danmark skal have et erstatningsfly og – i givet fald – hvilket.[2] I foråret 2009 tyder meget på, at et eventuelt dansk valg af et fremtidigt jagerfly til erstatning for F-16-flyene kommer til at stå mellem tre hovedkandidater – de amerikanskproducerede F-35 Joint Strike Fighter (JSF) og F-18 Super Hornet fra henholdsvis Lockheed Martin og Boeing samt det svenske Saab JAS 39 Gripen. På trods af at et eventuelt erstatningsfly med al sandsynlighed først kommer til at indgå i det danske flyvevåben mod midten af næste årti, er det sandsynligt, at en endelig politisk beslutning vil blive truffet i løbet af det kommende halve års tid.

[2] For en grundig analyse af Danmarks behov for et kampfly, se Rasmussen & Breitenbauch (2007).

Dermed er Danmark på vej til at tage de første skridt i et forløb, der i flere henseender vil være analogt med den ganske komplicerede beslutningsproces, som gik forud for købet af F-16-flyene i juni 1975. Som i dag stod valget i midten af 1970'erne mellem tre kandidater af henholdsvis amerikansk (F-16), svensk (Saab-37E Viggen) og europæisk (Dassault Mirage F1E (fransk)) oprindelse. Og som i 1970'erne vil politikernes endelige beslutning utvivlsomt være betinget af hensynet til en stribe forskellige faktorer, konjunkturer og parametre. De enkelte flys tekniske specifikationer og operative formåen vil således blive holdt op og afvejet imod en række industri- og indenrigspolitiske, økonomiske, teknologiske samt udenrigs- og sikkerhedspolitiske hensyn, inden et politisk flertal i sidste ende bestemmer sig for, hvilken flytype der skal træde i stedet for de aldersstegne F-16-jagere.

Formålet med nærværende artikel er at analysere de danske udenrigspolitiske overvejelser, som gik forud for købet af F-16-flyet i 1975. Hovedsigtet med artiklen er med andre ord at kaste lys over de drøftelser og betragtninger, forskellige danske beslutningstagere gjorde sig i relation til spørgsmålet om, hvordan et eventuelt flykøb ville påvirke Danmarks bredere sikkerheds- og alliancepolitiske relationer til de internationale omgivelser i almindelighed samt forholdet til USA, Frankrig og Sverige i særdeleshed. Fremstillingens centrale spørgsmål bliver dermed: For hvem – og hvorfor – pegede sådanne brede sikkerhedspolitiske overvejelser i retning af F-16-jageren, Washington og opretholdelsen af de transatlantiske bånd? Var der blandt de involverede beslutningstagere enkeltpersoner eller grupper, der ønskede et tættere nordisk samarbejde, og som derfor argumenterede for den svenske løsning? I hvilken udstrækning spillede hensynet til den europæiske integrationsproces og Danmarks nybagte position som EF-medlem en rolle i de storpolitiske overvejelser? Og hvordan reagerede de centrale danske politikere og embedsmænd på svenske, amerikanske og franske forsøg på at påvirke beslutningsindholdet?

Ambitionen med artiklen er dermed *ikke* at nå frem til en vurdering af, i hvor høj grad og med hvilken vægt de udenrigspolitiske hensyn påvirkede den endelige afgørelse – en sådan undersøgelse er så afgjort ikke uinteressant, men den vil med stor sikkerhed sprænge artikelformatets fysiske rammer. Hensigten er derimod alene at identificere og kortlægge de overvejelser og refleksioner, forskellige danske beslutningstagere gjorde sig med hensyn til flyindkøbets indvirkning på Danmarks udenrigs- og alliancepolitiske stilling.

Rationalet bag en analyse af købet af F-16-jagerne i dette udenrigspolitiske perspektiv turde være indlysende. Der er næppe tvivl om, at danske politikere og embedsmænd anno 2009 gør sig de samme brede sikkerhedspolitiske overvejelser, som deres forgængere gjorde i årene 1973 til 1975. Materielanskaffelser af så omfattende en karakter handler ikke alene om økonomiske og tekniske specifikationer, men uomgængeligt også om alliancepolitiske og diplomatiske relationer til omverdenen. Af flere årsager – herunder hensynet til rigets sikkerhed – finder disse refleksioner imidlertid kun sjældent vej til medierne og den brede offentlighed. Derfor kommer de storpolitiske betragtninger også til at fylde uforholdsmæssigt lidt i den verserende offentlige debat om F-16-flyets arvtager, der i stedet er helt domineret af – indrømmet vigtige – militærsaglige, økonomiske og industripolitiske anskuelser. Netop fordi det kommende beslutningsforløb i så mange henseender vil komme til at minde om processen, der gik forud for F-16-købet, er der imidlertid grund til at forvente, at en øget indsigt i 1970'ernes sikkerhedspolitiske overvejelser vil kunne medvirke til at kaste lys over de nutidige – og i vid udstrækning dulgte – sikkerhedspolitiske argumenter, som knytter sig til hver af de tre flytyper. Et historisk studie af 'århundredets våbenhandel', baseret på afklassificeret arkivmateriale, vil således kunne bidrage til at nuancere forståelsen af den igangværende beslutningsproces.

Selvom den aktuelle beslutningsproces på afgørende punkter minder om forløbet, som gik forud for købet af F-16-jagerne, er der imidlertid også klare forskelle. Danmarks beslutning om at indtræde i et multinationalt køberkonsortium sammen med Holland, Belgien og Norge i første halvdel af 1970'erne bidrog i høj grad til at komplicere den daværende indkøbsproces. Vel var der indlysende potentielle politiske, militærsaglige og økonomiske gevinster forbundet med et sådant fællesindkøb, men antallet af aktører, der skulle tages i ed, førend en endelig beslutning kunne træffes, voksede tilsvarende. En anden væsentlig forskel består i, at det danske flyvevåbens nuværende opgaver er langt mindre veldefinerede end under den kolde krig, hvor jagerflyenes rolle var snævert betinget af NATO's forsvarsplaner for Vesteuropa. I den nuværende situation er det langt mere uklart, hvilken kapacitet Danmark har behov for, og valget af flytype vil derfor i sig selv udgøre en form for politisk tilkendegivelse.

Artiklens hovedkonklusion er, at størstedelen af datidens centrale danske beslutningstagere skønnede, at de udenrigspolitiske hensyn, isoleret betragtet, pegede i retning af F-16-jageren og Washington.

Flere andre forhold – blandt andet de militærsaglige, teknologipolitiske og prismæssige (Kofoed 2007: 175) – talte ligeledes til fordel for de amerikanske jagerfly, men anskuet i et særskilt og bredt sikkerhedspolitisk perspektiv fandt broderparten af de involverede danske aktører, at en investering i F-16-flyet gav større politisk og sikkerhedsmæssigt afkast end det franske eller svenske alternativ. I sidste ende beroede dansk sikkerhed på USA's alliancegaranti til Vesteuropa, og der var derfor god ræson i at vise solidaritet med sikkerhedsgaranten hinsides Atlanten. Dertil kom, at de dansk-amerikanske relationer som en følge af Vietnam-krigen havde nået et af sine absolutte lavpunkter ved indgangen til 1973 (Petersen 2004: 151ff). For flere danske nøglebeslutningstagere var det derfor en prioritet at få rettet op på det ramponerede forhold til Det Hvide Hus og Washington. Set i det lys var der al mulig grund til at vælge F-16.

Artiklen er kronologisk struktureret og rummer tre hovedafsnit. Første hovedafsnit behandler den historiske baggrund for beslutningsforløbet, som ledte frem til – hvad der i samtiden blev døbt – 'århundredets våbenhandel'. I andet hovedafsnit analyseres sagens udvikling fra december 1973 til februar 1975, hvor de udenrigspolitiske overvejelser først og fremmest fandt sted på regerings- og embedsmandsniveau. Endelig rummer rapportens tredje og sidste hovedafsnit en undersøgelse af beslutningsprocessen i tidsrummet fra marts til juni 1975. Først på dette relativt sene tidspunkt blev flykøbet diskuteret bredt i politiske kredse og internt i de politiske partier. Artiklen rundes af med en konklusion, hvor vi drager paralleller til den forestående danske beslutning samt den tilsvarende i Norge. Fremstillingen er baseret på et omfangsrigt, og hidtil uudnyttet, kildemateriale fra først og fremmest Forsvarsministeriet og Udenrigsministeriet.

Baggrunden

Ved det brede forsvarsforlig i april 1973 var spørgsmålet om, hvor en fremtidig dansk ordre på jagerfly skulle placeres, endnu ikke et emne, som blev viet megen interesse fra hverken politisk eller administrativ side. Først i sensommeren 1973 begyndte forsvaret i det små at sondere markedet for jagerfly til erstatning for F-100- og F-104-flyene, der nærmede sig deres udløbsdato. Ifølge forsvarets egne vurderinger ville F-100-jagerne således være uoprettelig forældede ved indgangen til 1980'erne, mens F-104-eskadrillernes levetid skønnedes at udløbe omkring 1985. Dårligt havde forsvaret imidlertid påbegyndt de indledende undersøgelser af flyvevåbnets behov og af mulige erstatningsfly,

førend begivenheder i NATO's såkaldte EUROGROUP, bestående af forsvarsministrene fra de europæiske NATO-lande, ændrede fundamentalt på forudsætningerne for et fremtidigt dansk flykøb.[3]

NATO's EUROGROUP blev oprettet i slutningen af 1960'erne blandt andet med henblik på at koordinere kredsen af europæiske medlemslandes våbenkøb og samtidig arbejde for en øget standardisering af de europæiske alliancepartneres krigsmateriel. Da det i efteråret 1973 blev kendt, at ikke bare Danmark, men også Holland, Norge og Belgien stod over for en snarlig udskiftning af aldrende jagerfly, tog EURO-gruppen på et ministermøde i december beslutning om at iværksætte en undersøgelse af mulighederne for et fælles flyindkøb. I starten af maj 1974 enedes de fire små NATO-landes forsvarsministre om at danne et fælles konsortium. Der blev endvidere nedsat en styregruppe bestående af højtstående flyspecialister til at undersøge markedet for mulige kandidater. Fra dansk side gav forsvarsminister Erling Brøndum (V) initiativet opbakning, men tog samtidig forbehold for Danmarks deltagelse i et senere fællesindkøb samt for tidsplanen for beslutningsproceduren, idet han ikke følte sig sikker på at have indenrigspolitisk rygdækning til at give et bindende tilsagn. Endnu i foråret 1974 var den danske stillingtagen i det hele taget præget af nogen forsigtighed.[4]

Styrekomiteens indledende undersøgelser afslørede, at de fire landes totale behov var på 348 fly, mens det stod klart, at kandidatfeltet endnu i sommeren 1974 bestod af det amerikanske YF-17[5] fra Northrop – som dog blev sorteret fra da det mødte modstand fra USA's flyvevåben – det amerikanske YF-16 fra General Dynamics samt det franske Mirage F1 fra Dassault. Efter svenske henvendelser i København, Haag og Bruxelles og pres fra Norge og Danmark blev det svenske AJ 37 Viggen, produceret af Saab, ligeledes inkluderet i evalueringen.[6]

Af forskellige udenrigs- og indenrigspolitiske årsager hældede Danmarks konsortiepartnere i udgangspunktet mod forskellige løsninger: Norge, den pålidelige atlantiske partner, var naturligt

[3] 'Eventuel anskaffelse af jagerfly til flyvevåbnet', FVM, 4. kontor, 1975–1983, Folketingsbeslutning om erstatningsfly, RA.
[4] 'Fælles udskiftning af jagerfly i Danmark, Norge, Holland og Belgien', FVM, Materiale om udskiftning af F-104 med F-16 fly, pakke 3; 'Kære statsminister', Brev fra forsvarsminister Brøndum til statsminister Hartling, 22. juli 1974, FVM, Materiale om udskiftning af F-104 med F-16 fly, pakke 6; 'My dear colleague', Brev fra forsvarsminister Folservolt til forsvarsminister Brøndum, FVM, F-16 programmet, pakke 39, RA; (Dörfer 1983: 95ff).
[5] "Y" står for prototype.
[6] 'Udskiftning af F-104 fly', 31. maj 1974, FVM, 4. kontor, Materiale om udskiftning af F-104 med F-16 fly, pakke 5; 'Notat. Anskaffelse af fly til erstatning for F-100 og F-104', udateret, & 'Notat. Politiske tilkendegivelser vedrørende eventuelt dansk-norsk-hollandsk-belgisk fælles indkøb af jagerfly' 4. november 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.

tiltrukket af den amerikanske løsning; i kraft af sit tætte forhold til Frankrig hældede Belgien indledningsvist mod Mirage, mens Holland var placeret et sted midt imellem – politiske hensyn trak i begge retninger, og det samme gjorde sig gældende, for så vidt angik hensynet til den hollandske industri.[7]

Således tegnede de overordnede rammer for den danske beslutning sig. De fire små NATO-lande havde igangsat et samarbejde om et fællesindkøb, og fra et pragmatisk synspunkt kunne det ikke skade at deltage i projektet, selvom det måske i sidste ende ikke ville føre til noget konkret. I de følgende afsnit vil den danske beslutningsproces i månederne, der gik forud for Folketingets vedtagelse om at indkøbe F-16-jagere i juni 1975, blive skildret. Fokus vil – som nævnt – være på de udenrigspolitiske overvejelser.

Forberedelsesfasen – foråret 1974 til februar 1975

Beslutningsprocessen, der ledte frem til Folketingets endelige blåstempling af regeringens forslag om at indkøbe F-16-fly til erstatning for de bedagede F-100-jagere i juni 1975, var præget af en høj grad af kompleksitet samt et stort antal aktører og interesser involveret i et forhandlingsspil med flere niveauer: Internationalt blev der ført forhandlinger mellem konsortielandene og de potentielle leverandørlande samt internt i gruppen af konsortielande, mens det nationale plan var kendetegnet ved forhandlinger mellem de politiske partier, drøftelser internt i partierne samt et omfattende arbejde på embedsmandsniveau. Periodevis forsøgte også industrien og fagforeningerne at påvirke beslutningsprocessens udfald. I tidsrummet frem til februar 1975 foregik langt størstedelen af forhandlingsspillet imidlertid i den internationale arena.

At de fire små NATO-landes overvejelser og samarbejde om et fælles indkøb blev viet anseelig interesse fra de potentielle leverandørlandes side, blev demonstreret på et meget tidligt tidspunkt i processen. Allerede i begyndelsen af 1974, mens konsortiesamarbejdet endnu var i sin spæde vorden, blev det amerikanske udenrigsministerium og National Security Council således opmærksom på spørgsmålets betydning. Efter drøftelser i State Department besluttede Nixon-regeringen at rette

[7] 'Notits. Flysagen', 15. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA; 'Notat. Politiske henvendelser vedrørende eventuelt dansk-norsk-hollandsk-belgisk fælles indkøb af jagerfly', 4. november 1974, UM 105.B.13.c/2, RA; (Dörfer 1983: 29, 197).

henvendelse til Norge, Danmark, Holland og Belgien i slutningen af februar. Og med henblik på at understrege den betydning, man fra amerikansk side tillagde emnet, blev det endvidere besluttet at lade udenrigsminister Henry Kissinger signere beskeden til konsortielandene (Dörfer 1983: 16).

Kissingers skriftlige opfordring til at vælge en amerikansk flytype indeholdt både løfter og slet skjulte advarsler. På den ene side forsikrede Washington om, at den amerikanske regering var villig til at give logistisk støtte, delagtiggøre eventuelle køberlande i den nyeste flyteknologi og forskning på området og bidrage til at gøre købet lukrativt i en økonomisk henseende. Samtidig lagde Nixon-administrationen vægt på, at købet af et amerikansk kandidatfly ville påvirke de transatlantiske forbindelser i en positiv retning. Bestillingen af fly i USA ville demonstrere samarbejde og byrdedeling i NATO. På den anden side kunne det få negative konsekvenser for det vestlige forsvarssamarbejde og – ikke mindst – for kongressens vilje til at opretholde USA's anseelige militære tilstedeværelse i Europa, om de fire juniorpartnere besluttede sig for et ikke-amerikansk fly. For at understrege den pointe henviste brevet til den såkaldte Mansfield-resolution, som et flertal i kongressen havde forkastet tre år tidligere, men som hvis vedtaget ville have ført til en betydelig reduktion af det amerikanske styrketal i Europa.[8] Ifølge den svenske sikkerhedspolitiske forsker Ingemar Dörfer havde Kissingers henvendelse en ikke ubetydelig virkning på regeringerne i de fire små europæiske lande (Dörfer 1983: 16, 199, 206f).[9]

I begyndelsen af maj 1974 indledte den af konsortielandene nedsatte styregruppe bestående af specialister en række tekniske og økonomiske undersøgelser med henblik på at nå frem til en fælles vurdering af kandidatflyenes egenskaber. På et møde mellem de fire landes forsvarsministre den 2. maj i Bruxelles havde den belgiske – og i mindre udstrækning den hollandske – minister understreget behovet for, at styregruppen snarest muligt udarbejdede en betænkning, som kunne danne afsæt for et fælles indkøb, og de fire landes jagerflykyndige repræsentanter gik da også omgående i gang med det omfattende arbejde. Fra dansk side gjorde man det klart, at indkøbet af erstatningsfly ikke havde samme presserende karakter som i Belgien og Holland. Med sigte på at opnå en optimal timing og samtidig undgå "at pådrage sig den politiske onus ved valget" af erstatningsfly fastholdt Danmark

[8] Senator Mike Mansfield (D-M) fremlagde det første af en række af resolutionsforslag med krav om "substantial reductions of the U.S. presence in Europe unless the allies increased their defense expenditures" i august 1966 (Kaplan 2004: 54).
[9] Det har ikke været muligt at opspore brevet fra Kissinger til Hartling-regeringen, hverken i Udenrigsministeriets eller Forsvarsministeriets arkiv.

denne afventende position i de følgende måneder.[10] Betegnende for den smalle Venstre-regerings ønske om at holde en relativ lav profil i sagen var endvidere, at Danmark som det eneste medlem af konsortiet var repræsenteret i styregruppen ved forsvaret – oberst P. Faaberg – og ikke ved en ledende embedsmand fra Forsvarsministeriet (Dörfer 1983: 196).

Imens begyndte embedsværket i det danske udenrigsministerium så småt at formulere en sammenhængende udenrigspolitisk linje i 'flysagen'. Udgangspunktet og det centrale tema i ministeriets overvejelser igennem hele forløbet var først og fremmest at sikre, at Danmark blev mindst muligt eksponeret for politisk pression fra sælgerlandenes side.[11] 'Afpolitisering' blev således løsenet, der skulle virke til at fremme danske interesser. Set fra en dansk synsvinkel var der nemlig al mulig grund til at frygte, at valget af flytype med nogen ret kunne opfattes og fremstilles som et politisk valg mellem det europæiske fællesskab, det transatlantiske samarbejde og 'den nordiske løsning'. Som nybagt medlem af EF og udsat frontlinjestat var det langt fra tillokkende at blive placeret i en situation, der uomgængeligt ville skabe harme eller i det mindste ærgrelse i enten Washington eller Paris. Den bærende strategi i Udenrigsministeriets arbejde med flykøbet og vejledningen af den danske regering tog derfor også sigte mod at neddysse sagens politiske perspektiver i størst muligt omfang. I ministeriets analyse burde de ledende danske beslutningstagere bestræbe sig på at skildre valget mellem de potentielle kandidatfly som alene baseret på tekniske og økonomiske overvejelser, mens man samtidig måtte søge at nedtone sagens indlysende udenrigspolitiske aspekter.

I månederne efter at de fire små europæiske NATO-lande officielt besluttede at indlede et formelt samarbejde om indkøbet af nye jagerfly forsøgte især Frankrig og USA gentagne gange at påvirke den danske regering med udenrigs- og sikkerhedspolitiske argumenter.[12] Den svenske regering var væsentlig mere tilbageholdende med at spille de udenrigspolitiske kort over for Danmark. Ifølge et udenrigsministerielt notat fra januar 1975 havde Sverige "formentlig fra starten erkendt sin i denne sammenhæng udenrigspolitiske outsiderstilling og koncentreret sig om de tekniske og økonomiske aspekter samt søgt at øve indflydelse via fagforeningerne i Danmark og især Holland". Notatets

[10] 'Den interministerielle kontaktgruppe. Flykøbets udenrigspolitiske aspekter', 5. november 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.
[11] 'Den interministerielle kontaktgruppe. Flykøbets udenrigspolitiske aspekter', 5. november 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.
[12] 'Notat. Politiske tilkendegivelser vedrørende eventuelt dansk-norsk-hollandsk-belgisk fælles indkøb af jagerfly', 4. november 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.

forfatter vurderede endvidere, at Sverige allerede tidligt i 1974 havde erkendt, at mulighederne for at afsætte Viggen til de fire konstortielande var relativt beskedne. Sagens standardiseringsaspekt havde således ført til at "man fra svensk side næppe for alvor havde troet på Viggen som et NATO-fly i bredere forstand".[13]

Fra fransk side blev den danske regering første gang kontaktet vedrørende flykøbet i maj 1974, da den afgående franske forsvarsminister, Robert Galley, i et brev til forsvarsminister Erling Brøndum understregede, at den franske regering tillagde hele anliggendet stor betydning. Ifølge Galley – som få dage senere blev afløst af Jacques Soufflet – var det af økonomiske årsager mere nødvendigt end nogensinde at overlade udførelsen af nye, store militære projekter til den europæiske industri. For så vidt angår det politiske aspekt undlod den franske forsvarsminister ikke at gøre opmærksom på, "at det ville være en alvorlig sag, såfremt EF-partnerne indførte ikke-europæisk materiel". Dette ville ikke blot føre til et alvorligt handicap for den europæiske flyindustris fremtid, men også for landenes fremadskridende integrering.[14] I Udenrigsministeriets politiske afdeling konstaterede man i november 1974, at Frankrigs hovedtema i den politiske kampagne rettet mod de fire konsortielande var, at Mirage var et europæisk fly, i den forstand at "de tre af køberlandene ved at vælge Mirage ville markere deres tillid til Den Europæiske Union". Valg af et andet fly ville "afsløre manglende oprigtighed i deres erklæringer om at ville realisere Europa". Det var også dette budskab den franske premierminister Jacques Chirac overbragte sin kollega statsminister Poul Hartling, da Chirac var på officielt besøg i København i sommeren 1974. Her argumenterede den franske regeringschef i et ganske offensivt overtalelsesforsøg for, at "Danmark skulle beslutte sig til at købe Mirage. Det ville betyde noget afgørende i den europæiske politik, det ville binde de europæiske lande sammen, hvis de kunne gøre noget sådant i fællesskab".[15]

Også over for forsvarsminister Erling Brøndum, som ifølge egne optegnelser yderst håndfast "blev slæbt frem til påvirkning" under en middag på den franske ambassade, tydeliggjorde Chirac den betydning, Paris tillagde spørgsmålet:

[13] 'Notat. Flysagen', 28. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA.
[14] 'Kære hr. minister og kollega', 11. maj 1974, FVM, Materiale om udskiftningen af F-104 med F-16 fly, pakke 1, RA.
[15] 'Den interministerielle kontaktgruppe. Flykøbets udenrigspolitiske aspekter', 5. november 1974, UM 105.B.13.c/2; 'Referat af mødet i Det Udenrigspolitiske Nævn tirsdag den 6. august 1974' UM 3.E.92/74/17, RA. For den franske regerings betragtninger vedrørende sagen politiske karakter se også 'Evt. fælles indkøb af jagerfly', Indberetning fra ambassaden i Paris, 20. december 1974, FVM, Materiale om udskiftning af F-104 med F-16 fly, pakke 5, RA. Også på det efterfølgende pressemøde fremhævede Chirac den vægt, Frankrig tillagde sagen, *Berlingske Tidende* (1974).

> Han understregede, at der alene var tale om en politisk afgørelse i de fire landes valg af fly. Kvaliteten var den samme. Prisen på Mirage ville være konkurrencedygtig, produktionens omfang ville kunne tilpasses behovet i opadgående retning, kompensationen ville være fuldt ud på højde med andres, økonomiske garantier ville være til stede […] Europa måtte stå sammen, også i forsvarsspørgsmål.[16]

I overensstemmelse med Udenrigsministeriets anbefalinger undlod Brøndum klogelig at berøre sagens udenrigspolitiske aspekter i sin samtale med den franske premierminister. Hvorvidt Hartling gav en lignende tilbagemelding på de franske forsøg på at bevæge den danske regering til at erkende sagens politiske dimension kan ikke læses ud af det tilgængelige kildemateriale, men fulgte statsministeren de i Udenrigsministeriet til lejligheden udarbejdede 'Talking Points', opnåede de franske besøgende ikke, hvad de kom efter. Forud for mødet anbefalede Udenrigsministeriet således statsministeren at påpege, at regeringen endnu afventede de militære eksperters vurderinger: "… as long as the experts are still engaged in their fact-finding it seems more expedient not to implicate foreign policy aspects in the deliberations".[17]

I en sammenfatning af de foreløbige franske bestræbelser på at overbevise Danmark om det hensigtsmæssige i at indkøbe Mirage, konstaterede Udenrigsministeriet i januar 1975, at Paris generelt havde været mere pågående end såvel Sverige som USA. I sin propagandaudøvelse havde Frankrig således fra starten – "med gallisk temperament" – udtrykt sig stærkere og "søgt at vinde forståelse for 'det europæiske aspekt' ved at understrege sagens afgørende betydning for den europæiske flyindustris overlevelsesevne".[18] Ifølge Ingemar Dörfers vurdering virkede den anmassende franske tilgang

[16] 'Notits vedr. flysagen. Samtale med den franske statsminister Chirac ved fransk ambassademiddag', 5. august 1974, FVM, Folketingsbeslutning om erstatningsfly m.m., 4. kontor, pakke 41, RA; 'Franske premierminister om Mirage-fly og Danmark', 20. september 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.
[17] 'Notat. Anskaffelse af fly til erstatning for F-100 og F-104', udateret, UM 105.B.13.c/2, RA. De franske påvirkningsforsøg var ikke alene rettet direkte mod de politiske beslutningstagere. Under et besøg i Frankrig blev det også over for konsortielandenes repræsentanter i styregruppen klart tilkendegivet, at en gennemførelse (eller en manglende sådan) af et fælles indkøb "ville have en overordentlig stor politisk betydning, specielt i lyset af, at 3 af de 4 MNFP-lande [Multinational Fighter Program-lande, (forfatterne)] tilhørte EF". 'Status vedr. Multinational Fighter Program (MNFP)', 2. juli 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.
[18] 'Notat. Flysagen', 28. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA.

imidlertid kun til at forringe det franske flys chancer for opnå støtte i København,[19] og det var kun i Belgien og Holland, at Mirage blev overvejet som en seriøs løsning (Dörfer 1983: 113, 119).

Den amerikanske regerings forsøg på at påvirke de danske beslutningstagere med politiske argumenter tog som nævnt sin begyndelse med Henry Kissingers skriftlige henvendelse til de fire konsortielande i februar 1974. Efter denne indledningsvise temmelig frembrusende tilgang over for de fire juniorpartnere valgte Washington i de følgende måneder en mere afdæmpet og – i Udenrigsministeriets bedømmelse – mere 'business-like' fremgangsmåde. Man var ikke helt klar over, hvorfor USA havde drevet så relativ beskeden en propaganda til fordel for et amerikansk fly, men anså det for sandsynligt, at man fra amerikansk side havde erkendt, at "en alt for massiv optræden kunne virke som en psykologisk boomerang i forholdet til de europæiske køberlande". Det kunne endvidere ikke afvises, at USA nærede tiltro til, at begrebet 'det atlantiske aspekt' blev mødt med større forståelse i Europa end tidligere.[20]

At Washington var mindre fremfarende end Frankrig over for konsortielandene, var imidlertid ikke ensbetydende med, at den danske regering ikke blev gjort bekendt med USA's store interesse i at afsætte de amerikanske fly. Da den multinationale ekspertstyregruppe aflagde besøg i USA i juli 1974, var der således arrangeret møder med en række højtstående regeringsmedlemmer – heriblandt forsvarsminister James Schlesinger og handelsminister Frederick Dent – og fra amerikansk side blev det fremhævet, at flykøbet "kunne blive den vigtigste politiske begivenhed for USA og Europa i de kommende 6 måneder".[21]

Også den danske ambassadør i Washington, Eyvind Bartels, blev i løbet af sommeren gjort bekendt med den vægt, USA tillagde flysagen. Under en samtale med den nytiltrådte amerikanske viceudenrigsminister, Robert S. Ingersoll, fik den danske ambassadør et indblik i de politiske aspekter, man fra amerikansk side tillagde det kommende europæiske indkøb af jagerfly. Ifølge Bartels' referat af samtalen erklærede Ingersoll blandt andet, at "det måtte forekomme mærkværdigt, om de fire NATO-lande besluttede sig til at købe et fly fra et land, som havde valgt at melde sig ud af NATO's

[19] Dörfer (1983: 197): "But his [Chiracs, (forfatterne)] gross misjudgement of Scandinavian mentality backfired immediately. Although his intervention was known only in close political circles, it was sufficient to kill once and for all any chances the Mirage might have had in Denmark".
[20] 'Notat. Flysagen', 28. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA.
[21] 'Status vedr. Multinational Fighter Program (MNFP)', 2. juli 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.

militære samarbejde".[22] I en senere indberetning til Udenrigsministeriet vurderede Bartels for egen regning, at det kunne få endog meget vidtrækkende konsekvenser for det transatlantiske samarbejde, såfremt konsortielandenes ordre ikke blev placeret i USA:

> Uden at dette over for ambassaden er udtrykt i helt så konkrete vendinger, er der ikke tvivl om, at den nævnte amerikanske indstilling i det væsentligste er baseret på, at USA yder det største bidrag til NATO-alliancen, og at det for Administrationen, der til stadighed må udfolde store bestræbelser i forhold til Kongressen for at bevare de amerikanske styrker i Europa, vil være yderst vanskeligt at fortsætte denne linie, hvis Kongressen vil blive sat i stand til at kunne henvise til, at de europæiske allierede ikke har vist sig at værdsætte USA's bidrag til alliancen […] Som nævnt er dette ikke en argumentation, som (endnu) officielt fremføres fra amerikansk side, men utvivlsomt de overvejelser, som ligger bag de bestræbelser, der i sommerens løb er blevet udfoldet fra officiel amerikansk side med henblik på at sikre USA leverancen til de omhandlende fire NATO-lande.

På baggrund af disse noget dystre forudsigelser måtte ambassadøren fraråde, at der blev truffet en afgørelse, som gik imod de amerikanske bestræbelser for at sikre sig det fælles indkøb. "En sådan negativ afgørelse ville blive en alvorlig belastning for USA's forhold til Europa, herunder i høj grad i sikkerhedspolitisk henseende".[23]

Som nævnt anlagde man fra svensk side en relativ tilbageholden strategi over for de fire konsortielande. Statsminister Olof Palme tog ganske vist spørgsmålet op under et møde med Poul Hartling i København i november 1974, men såvel indberetninger fra den danske ambassade i Stockholm som Udenrigsministeriets skriftlige overvejelser om sagen peger i retning af, at den svenske regering ikke nærede nogen stor tiltro til, at det ville lykkes at afsætte det svenske jagerfly til konsortielandene. Efter mødet med Palme rettede den danske statsminister direkte henvendelse til sin svenske kollega med opfordring om at forelægge styregruppen yderligere oplysninger om Viggen. At den svenske regering ikke reagerede på denne tilskyndelse er med til at underbygge opfattelsen af, at Sverige på et tidligt tidspunkt reelt havde afskrevet sig muligheden for at sælge de svenske jagerfly.[24]

---

[22] 'Samtale med den amerikanske viceudenrigsminister', 7. august 1974, UM 105.B.c/2, RA.
[23] 'Eventuelt fællesindkøb af jagerfly', 9. december 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.
[24] 'Kære ambassadør Borch'. 4. oktober 1974, UM 105.B.13.c/2; 'Kære Olof Palme' 19. december 1974, UM 105.B.13.c/2; 'Notat. Den svenske statsministers besøg i København den 22. november 1974. Flysagen', 20. november 1974, UM 105.B.13.c/2; 'Notat. Flysagen', 28. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA. Under et middagsarrangement betroede den fungerende chef for det svenske udenrigsdepartement over for Danmarks ambassadør i Sverige, E. Schram-Nielsen, at "det

Endnu i efteråret 1974 forsøgte producent af Viggen-jageren, SAAB-Scania, imidlertid stadig at påvirke den danske beslutningsproces. Repræsentanter fra firmaet rettede således direkte kontakt til de ledende politikere i forsvarsforligspartierne samt til LO's formand, Thomas Nielsen, for at opnå støtte fra fagforbundets side.[25] Hvorvidt den svenske henvendelse havde nogen effekt på LO's holdning i flysagen er vanskeligt at vurdere, men i foråret 1975 gav Thomas Nielsen officielt det store fagforbunds opbakning til et køb af Viggen (Dörfer 1983: 198).

På trods af at størstedelen af de politiske sonderinger og forhandlinger foregik i den internationale arena frem til februar 1975, så begyndte flysagen så småt at udvikle en indenrigspolitisk dimension i løbet af sommeren og efteråret 1974. På møder i Udenrigspolitisk Nævn den 12. juni, 6. august og 19. september redegjorde regeringen således for sagens foreløbige udvikling, hvorefter de politiske partiers repræsentanter drøftede emnet. Da sagens udenrigspolitiske perspektiver første gang – og relativt kursorisk – blev behandlet den 6. august, var baggrunden den franske premierministers besøg i Danmark. Statsministeren indledte med at redegøre for de samtaler, der var blevet ført mellem Jacques Chirac og den danske regering og fremhævede samtidig, at man fra dansk side ikke havde ladet sig presse af den fremfarende franske fremfærd. Fra socialdemokratisk hold bemærkede tidligere udenrigsminister Per Hækkerup, at det var klart, at der var en væsentlig NATO-interesse i, at ordren blev placeret i et NATO-land:

> Han ville dog – uden at sagen havde været drøftet i hans parti – kraftigt henstille, at regeringen var opmærksom på, at det fra et almindeligt udenrigspolitisk synspunkt ville være værdifuldt, hvis det blev besluttet at købe flyene i Sverige. De tidligere køb [Draken-fly i 1968, (forfatterne)] havde haft en ganske væsentlig almen udenrigspolitisk betydning.

I modsætning til, hvad der blev Socialdemokratiets politik et halvt år senere, da partiet igen blev regeringsbærende, pegede den socialdemokratiske udenrigspolitiske ledelse altså endnu i sommeren 1974 på det værdifulde i 'en nordisk løsning'. De øvrige partiers spørgsmål og tilkendegivelser havde alene adresse til sagens økonomiske og tekniske aspekter.[26]

---

vigtigste med hele propagandaen for 'Viggen' var at vise, at Saab-Scania og L.M. Ericsson lå på højde med det bedste, som udlandet kunne byde på – 'men vi kommer inte att sälja "Viggen",' tilføjede han". 'Kære ambassadør Borch'. 4. oktober 1974, UM 105.B.13.c/2, RA.

[25] 'Referat. Udskiftning af jagerfly', 21. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA.

[26] 'Referat af mødet i Det Udenrigspolitiske Nævn tirsdag den 6. august 1974', UM 3.E.92/74/17, RA.

Næste gang flysagen blev berørt i Udenrigspolitisk Nævn – den 19. september – indledte forsvarsministeren med en længere og detaljeret redegørelse for den hidtidige udvikling i sagen. I overensstemmelse med Udenrigsministeriets anbefalinger og regeringens hidtidige fremgangsmåde holdt forsvarsministeren sig snævert til sagens økonomiske og tekniske aspekter. I lighed med den multinationale styregruppes "Interim Report" konkluderede han, at det amerikanske fly ville være billigst og teknologisk set mere moderne end såvel Mirage som Viggen. Under den efterfølgende drøftelse ønskede Arne Christiansen (Venstre) oplysninger om, hvorvidt de fire landes forsvarsministre på et netop afholdt møde mellem konsortielandene "havde drøftet de politiske hensyn, som kunne tale for valg af de franske fly, nemlig ønskeligheden af at fremme en selvstændig europæisk produktion og den dermed forbundne mulighed for fransk tilbagevenden til Europasamarbejdet". Erling Brøndum afviste, at en sådan politisk diskussion havde fundet sted på forsvarsministermødet, og oplyste, at han under mødet havde lagt vægt på, at forhandlingerne blev ført mellem forsvarsministrene, og at bredere udenrigspolitiske spørgsmål derfor ikke var blevet gjort til genstand for drøftelse. Mens både Venstres og Fremskridtspartiets repræsentanter i nævnet – Knud Enggaard og John Arentoft – begrænsede sig til spørgsmål og kommentarer af en teknisk-økonomisk karakter, så fremhævede Arne Stinus (Det Radikale Venstre), at "de radikale af politiske grunde ville fortrække, om flyene blev købt i Sverige, men dog gjorde sig klart, at økonomiske og teknologiske spørgsmål måtte tages i betragtning". Dette synspunkt blev i store træk delt af Retsforbundets Ib Christensen, der anså det "franske pristilbud for tiltrækkende, men havde politisk sympati for køb af svenske fly". Nævnets socialdemokratiske medlemmer kommenterede ikke forsvarsministerens redegørelse.[27]

At regeringen ikke blot søgte at fremme jagerflykøbet gennem en afpolitisering af sagen i forholdet til de internationale omgivelser, men også i relation til den indenrigspolitiske arena, fremgår af et kortfattet notat udarbejdet af forsvarsministeren den 10. oktober 1974. I notatet gjorde Erling Brøndum sig overvejelser om, hvordan købet mest hensigtsmæssigt skulle forelægges Finansudvalget, og heraf fremgik ret entydigt, at der ikke skulle spilles på spørgsmålets politiske sider, men på sagens økonomiske og beskæftigelsesmæssige dimensioner:

[27] 'Referat af mødet i Det Udenrigspolitiske Nævn tirsdag den 19. september 1974', UM 3.E.92/74/17; 'Referat. Udskiftning af jagerfly', 21. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA. Se også Petersen (2004: 181).

> Lokomotivet, der kan trække denne sag igennem, bliver de industrielle fordele. Hvilke muligheder har vi for at grave mere i dette i form af underhånds- eller officielle udtalelser fra industrien, og hvor detaljeret kan vi beskrive de allerede opnåede kontakter mellem de fire producenter og danske firmaer? Vil det være muligt gennem eksempler at påvise, hvorledes beskæftigelsen vokser, hvilken teknologisk viden, der tilføres, og hvilke afledte virkninger en sådan chance for dansk industri indebærer i form af adgang til yderligere produktions- og afsætningsmuligheder?[28]

I det omfang forsvarsministeren erkendte flykøbets politiske muligheder og risici, så gjorde han sig ingen illusioner om, at udenrigspolitiske argumenter ville have nogen effekt i Finansudvalget. Dette skal nok også ses i lyset af den altdominerende økonomiske krise, som var indtrådt i 1973 med høj arbejdsløshed til følge.

Mod slutningen af september 1974 skønnede regeringen, at flysagen havde betydning for så mange ressortområder, at det kunne være hensigtsmæssigt med en større grad af koordination mellem de berørte ministerier. Efter forslag fra forsvarsministeren blev det derfor på et ministermøde den 24. september vedtaget at nedsætte en interministeriel kontaktgruppe af embedsmænd. Det aftaltes, at udvalget skulle bestå af repræsentanter for Forsvarsministeriet, Statsministeriet, Udenrigsministeriet, Finansministeriet og Handelsministeriet med Forsvarsministeriets departementschef C.C.F. Langseth som formand. Fra Udenrigsministeriet blev udenrigsråd, ambassadør G.F.K. Harhoff og vicechefen for den politiske afdeling, ambassadør Ole Bierring, udpeget til at repræsentere den udenrigspolitiske ekspertise. I månederne frem til den endelige beslutning om at indkøbe F-16-jagerne blev truffet, afholdt kontaktgruppen en række møder.[29]

Samtidig med at flykøbet således langsomt blev inddraget i den indenrigspolitiske proces, arbejdede man sig i Udenrigsministeriet frem mod et konsolideret standpunkt i sagen, og den 4. februar 1975 forelå det nærmeste, man kom på et autoritativt dansk syn på flykøbets udenrigspolitiske aspekter. I et notat, som senere blev lagt til grund for det interministerielle koordinationsudvalgs udenrigspolitiske vejledning af de centrale danske politikere samt regeringens forslag til folketingsbeslutning om køb af jagerfly, udlagde ambassadør Ole Bierring købets udenrigspolitiske implikationer. Som tidligere

[28] Unavngivet notat, 10. oktober 1974, FVM, Materiale om udskiftningen af F-104 med F-16 fly, pakke 1, RA.
[29] 'Notat vedrørende ministermøderne 24., 26. og 30. september samt 8. oktober 1974', STM; 'Bidrag til P.- og R.-oversigten. Udskiftning af jagerfly', 23. oktober 1974, UM 105.B.13.c/2; 'Referat. Udskiftning af jagerfly', 21. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA.

udenrigsministerielle analyser lagde notatet først og fremmest vægt på, at afgørelsen om anskaffelsen af nye jagerfly om muligt burde træffes – og motiveres – alene ud fra hensynet til to forhold:

> Ønskeligheden af at erhverve det fly, der ud fra en samlet bedømmelse af de militærtekniske og økonomiske aspekter […] må anses for det bedste, og/eller ønskeligheden af, at de fire konsortielande når frem til anskaffelse af samme fly, hvorved der opnås den standardiseringsfordel, som var motiveringen for det mellem de fire lande indledte samarbejde. Det må anses for væsentligt at undgå, at anskaffelsen med større eller mindre berettigelse bliver udlagt som udenrigspolitisk begrundet: som et valg for eller imod det transatlantiske alliancesamarbejde, for eller imod det europæiske samarbejde mellem de ni EF-lande, for eller imod en "nordisk" løsning.

Kun i det tilfælde hvor anskaffelserne kunne begrundes med enten standardiserings- eller teknisk-økonomiske argumenter, kunne der med vægt argumenteres imod, at der i købet lå en udenrigspolitisk tilkendegivelse. I tilfælde af at et køb ikke lod sig begrunde entydigt med disse argumenter, måtte de udenrigspolitiske overvejelser imidlertid indgå i motivering af et køb. Og i en sådan situation pegede pilen ifølge Bierring på det amerikanske fly:

> Skiftende danske regeringer har til stadighed anset medlemskabet af NATO for det, under de nuværende og forudseelige forhold, eneste realistiske grundlag for Danmarks sikkerhed og for fremme af afspændingsbestræbelserne mellem Øst og Vest. Ud fra almindelige solidaritetsbetragtninger må det følgelig være naturligt ved materielanskaffelser af et så betydeligt omfang, som der her er tale om, i første række at koncentrere sig om mulige leverandørlande inden for alliancens medlemskreds.

At valget i sidste ende måtte falde ud til fordel for USA og ikke Frankrig begrundede Bierring med et grundlæggende dansk sikkerhedspolitisk ønske om "en vis fysisk amerikansk tilstedeværelse i Europa". Ifølge analysen – som fandt støtte i Statsministeriet[30] – var tilstedeværelsen af amerikanske styrker på det europæiske fastland nemlig nødvendig for alliancens troværdighed. I den sammenhæng syntes Bartels' advarende indberetninger fra Washington at have gjort et vist indtryk i København. Under alle omstændigheder argumenterede Bierring med, at valget af et fransk jagerfly kunne få konsekvenser for USA's syn på Danmark og NATO-Europa i almindelighed:

[30] 'Kontaktgruppen vedrørende anskaffelser af jagerfly', 18. februar 1975, FVM, F-16 programmet 1974, pakke 39, RA.

> I et amerikansk perspektiv vil det utvivlsomt blive anset for naturligt og ønskeligt, at de europæiske lande vælger det amerikanske fly. *Naturligt* fordi USA stedse gennem årene har været en hovedleverandør af forsvarsmateriel, i hvert fald så længe de militære hjælpeprogrammer var i kraft, og fordi det amerikanske fly teknologisk er mere avanceret end de europæiske. *Ønskeligt* fordi det vil være et brugbart argument for den amerikanske administration over for kongressen til understregning af nødvendigheden af et fortsat amerikansk engagement i Europa og det europæiske ønske herom. Omvendt kan valget af det franske fly i USA blive udlagt som et tegn på, at Europa vender Amerika ryggen.[31]

Selvom Udenrigsministeriet således udadtil søgte at give indtryk af, at de udenrigspolitiske aspekter kun havde anden prioritet – og kun egentlig betydning i fald mindre ømtålelige og mindre delikate betragtninger ikke viste sig entydige – så erkendte man dog ikke så overraskende indadtil, at politiske synspunkter ikke var helt så negligerbare som foregivet. I et brev til Peter Dyvig, den danske chargé d'affaires – og senere ambassadør – i Washington, forklarede Ole Bierring således, at man fra dansk side havde valgt at fremhæve, at sagen udelukkende drejede sig om at finde "den militærteknisk set bedst egnede maskine". Men fortsatte så: "Over for os selv må vi jo imidlertid nok indrømme, at dette måske er en lidt for firkantet måde at stille tingene op på, og at de politiske aspekter ikke helt kan afvises, især ikke hvis de fire lande ikke træffer samme valg."[32]

Beslutningsfasen – marts til juni 1975

Fra det tidlige forår 1975 fik flykøbet en stadig mere fremtrædende placering i den hjemlige debat. Samtidig begyndte de skrevne medier også for at alvor at vise sagen interesse. Forhandlingsspillet på den ene side mellem konsortielandene og leverandørlandene og på den anden side mellem konsortielandene indbyrdes fortsatte ganske vist med tiltagende intensitet frem til begyndelsen af juni, men den indenrigspolitiske bevågenhed, der blev sagen til del, voksede markant fra marts 1975.

---

[31] 'Notat. Flykøbet: Udenrigspolitiske betragtninger', 4. februar 1975, UM 105.B.13.c/2; '8-mands udvalget om forsvarsordningen', 10. februar 1975, FVM, Folketingsbeslutning om erstatningsfly m.m., pakke 41, RA. Det udenrigspolitiske hensyn til USA kom også klart til udtryk i en udenrigsministeriel notits fra januar 1975. Heri hed det: "Ikke alene må Danmark være interesseret i at imødekomme amerikanske ønsker, der synes rimeligt begrundet i hensynet til den amerikanske opinions positive interesse for alliancen – og der kan ikke være tvivl om, at valget af Mirage vil have en meget uheldig virkning i så henseende – Danmark kan ikke på indeværende tidspunkt med nogen sikkerhed gå ud fra, at en forskydning af alliancens tyngdepunkt fra USA til et af Tyskland og/eller Frankrig domineret Europa vil være i dansk interesse", 'Notits. Flysagen', 15. januar 1975, UM 105.B.13.c/2, RA. Dele af formuleringerne i Ole Bierrings notat gik ordret igen i regeringens 'Bilag til Betænkning over forslag til folketingsbeslutning om anskaffelse af erstatningsfly til flyvevåbnet', *Folketingstidende* (1974–1975).

[32] 'Kære Peter', 20. december 1975, UM 105.B.13.c/2, RA.

I slutningen af januar 1975 afgav den multinationale styrekomite en indstilling, der på stort set alle områder vurderede F-16 som bedre end såvel Mirage som Viggen, og bare en uge senere, den 5. februar, meddelte den danske forsvarskommando Forsvarsministeriet, at man ud fra en samlet bedømmelse af operative, tekniske og økonomiske forhold anbefalede, at Danmark valgte F-16 som udskiftningsfly for de forældede F-100-jagere. Forsvarskommandoen ville ikke udelukke de franske og svenske fly, men foretrak entydigt en amerikansk løsning. De militære myndigheder vurderede i øvrigt Viggen til at være Mirage-jageren overlegen.[33] Den 10. februar redegjorde den interministerielle kontaktgruppe, det såkaldte 8-mands-udvalg med repræsentanter fra de fire forsvarsforligspartier, for styrekomiteens indstilling, Forsvarskommandoens teknisk-økonomiske vurdering samt den interministerielle kontaktgruppes egne betragtninger. Ifølge mødereferatet gik "repræsentanter fra Socialdemokratiet, Venstre og Det Konservative Folkeparti i princippet ind for at anskaffe de 58 fly i muligt samarbejde" med de øvrige konsortielande. Der var tilsyneladende "enighed mellem alle 4 partier i 8-mands-udvalget om, at det amerikanske fly" burde foretrækkes.[34]

Den 17. februar – blot fire dage efter at Anker Jørgensens regering havde afløst regeringen Hartling – mødtes de fire landes forsvarsministre til drøftelse af styregruppens endelige rapport i Bruxelles. På mødet blev det vedtaget at stille producenterne en række supplerende spørgsmål for at rydde den sidste usikkerhed om tilbuddenes karakter af vejen. Fra dansk side blev det tilkendegivet, at man foretrak F-16. I sit indlæg pointerede den nytiltrådte forsvarsminister, Orla Møller, således, at regeringen var enig i Forsvarskommandoens indstilling: "Apart from the purely technical and operational aspects that make us prefer the F-16 to the two other aircraft, we find that information presented on logistics, operating costs, and procurement costs also leads us to select the F16". I samme åndedrag understregede forsvarsministeren imidlertid også, at der endnu ikke var truffet endelig politisk afgørelse i sagen. Af taleindlægget – der tilsyneladende for størstedelens vedkommende var udarbejdet inden regeringsskiftet den 13. februar – fremgår endvidere, at den afgående forsvarsminister, Erling Brøndum, gjorde en tilføjelse i papiret dagen inden sin afgang. Tilføjelsen blev formentlig ikke bragt i anvendelse af Orla Møller på forsvarsministermødet – det er udstreget i det arkiverede indlæg – men

[33] 'Eventuel anskaffelse af jagerfly til flyvevåbnet', 4. april 1975, FVM, Folketingsbeslutning om erstatningsfly, pakke 41, RA.
[34] 'Eventuel anskaffelse af jagerfly til flyvevåbnet', udateret; '8-mands-udvalget om forsvarsordningen, mødereferat nr. 9', 10. februar 1975, FVM, Folketingsbeslutning om erstatningsfly m.m., pakke 41, RA. Om 8-mands-udvalget, se Petersen (2004: 178ff).

peger i retning af, at man allerede på dette tidspunkt havde en klar fornemmelse for, at der i Folketinget var et flertal for F-16:

> However, on the basis of informal discussions with representatives from the political parties in Denmark it is my impression that there will be an overwhelming support to the selection of the American F-16 aircraft, rather than the French Mirage or the Swedish Viggen. Furthermore, I do believe that there is a good possibility of obtaining a political majority in favour of a Danish aircraft procurement, provided that Denmark and the other three countries can agree on a common solution.[35]

Hvorfor den nytiltrådte forsvarsminister fravalgte Brøndums tilføjelse er ikke åbenlyst, men set i lyset af de videre hændelser er det ikke usandsynligt, at Orla Møller forudså, at der kunne opstå vanskeligheder med at opnå støtte til den amerikanske løsning i Socialdemokratiets folketingsgruppe. Den socialdemokratiske regerings bekymringer for så vidt folketingsgruppen var dog ikke større, end at udenrigsminister K.B. Andersen i telefonsamtaler med sine hollandske og norske kollegaer i midten af marts kunne meddele, at "det var regeringens klare agt at få problemerne løst i nærmeste fremtid", og at han ikke var meget i tvivl om, at Danmark "ville ende med det amerikanske plan F-16".[36]

I de følgende uger var der ikke megen bevægelse i sagen. Regeringerne i Norge, Danmark og Holland var indstillede på at købe amerikansk, men navnlig den hollandske regeringsledelse havde store problemer med at overbevise baglandet i Arbejderpartiet om det hensigtsmæssige i at investere i F-16-jageren. I Norge var situationen den modsatte – her var det tilsyneladende Arbeiderpartiets transatlantiske inklination, der bragte den norske regering til at melde klart ud til fordel for den amerikanske kandidat (Dörfer 1983: 102). Belgien hældede af politiske årsager stadig imod Mirage, men havde i det danske udenrigsministeriums udlægning ikke megen appetit på at gå enegang, såfremt de øvrige konsortielande opnåede enighed om det amerikanske kandidatfly. Trods den belgiske forkærlighed for det franske jagerfly, lykkedes det imidlertid de fire lande på et forsvarsministermøde den 3. april at opnå fælles fodslag om en udtalelse, der fastslog, at F-16-flyet havde "uomtvistelige fordele".[37]

---

[35] 'Den danske forsvarsministers indlæg på den 17. februar 1975 i Bruxelles vedr. eventuel fællesanskaffelse af jagerfly til Danmark, Norge, Holland og Belgien', udateret, FMN, F-16 programmet 1974, pakke 39. Se også Dörfer (1983:101).
[36] 'Notits til Direktøren', 14. marts 1975, UM 105.B.13.c/2, RA. Ifølge Dörfer (1983: 102) besluttede den norske regering sig for F-16, samme dag som den norske udenrigsminister, Fostervoll, kontaktede K.B. Andersen telefonisk.
[37] 'Notits. Flysagen', 14. april 1975, UM 105.B.13.c/2, RA. Se også Dörfer (1983: 24).

Fra dansk side gav konsortiepartnernes udmeldinger på forsvarsministermødet den 3. april anledning til, at forsvarsminister Orla Møller tog initiativ til at "presse flysagen igennem hurtigst muligt". Henholdsvis den 9. og 11. april blev den seneste udvikling i flykøbet således forelagt 8-mands-udvalget og Forsvarsudvalget, og omtrent samtidig blev også Finansudvalget orienteret om sagens hovedtræk. På et regeringsmøde den 8. april blev det drøftet, om man skulle forsøge at opnå støtte fra Det Radikale Venstre, der ønskede at udskyde beslutningen til efter forligsperiodens udløb, eller om man hellere måtte erkende, at dette ikke ville være muligt, "og at sagen derfor skulle behandles uden særlig hensyntagen til de radikales stilling".[38] Hvilken konklusion denne drøftelse udmundede i fremgår ikke klart af det tilgængelige kildemateriale, men regeringens videre håndtering af sagen tyder på, at man besluttede sig for ikke at investere særligt meget i forsøget på at få det tidligere så forsvarskritiske parti om bord.

Ifølge Ingemar Dörfer var regeringen Anker Jørgensen imidlertid ikke helt så sikker på, at Danmark i sidste ende ville tilslutte sig et køb af F-16, som K.B. Andersen mundtligt havde tilkendegivet over for sine norske og hollandske kolleger. I Dörfers tolkning var det først og fremmest modstand i den socialdemokratiske gruppe på Christiansborg, der fik regeringen til ryste på hånden og foretage yderligere en rekognosceringsrejse til Stockholm:

> Instead Orla Möller went to Stockholm in secret on March 27 to see his Swedish colleague. His motives for this curious maneuver were mixed. He was not quite sure yet that his Prime Minister in the end would commit Denmark to the F-16 and wanted to see if Sweden were available as a fall-back position if Denmark bailed out. At the same time he wanted to know what impact a Danish decision might create. But Eric Holmqvist's [den svenske forsvarsminister, (forfatterne)] answer sticking to the party line was not enlightening on the second question. On the first question Holmqvist was quite clear – Viggen was indeed available as a serious option should Denmark decide to choose it (Dörfer 1983: 198).

At regeringens største forhindring i bestræbelserne på at få en aftale om køb af F-16-jageren på plads ikke var at finde i Folketinget, men i Socialdemokratiets egen folketingsgruppe, blev tydeliggjort på en række gruppemøder i foråret 1975. På ikke færre end syv møder blev sagen debatteret i tidsrummet fra

[38] 'Foreløbigt referat af den interministerielle kontaktgruppes møde onsdag den 9. april 1975', 9. april 1975, UM 105.B.13.c/2, RA.

marts til begyndelsen af juni. Af partiets gruppeprotokol fremgår, at de til tider ganske ophedede diskussioner var præget af fire overordnede argumenter – to for købet af F-16 og to imod. Tilhængerne, der blandt andet talte Per Hækkerup, Erling Olsen, Poul Søgaard, Robert Pedersen og Egon Jensen, argumenterede for det første med, at F-16 – som vurderet af såvel den multinationale styrekomité som af Forsvarskommandoens eksperter – var at foretrække af såvel økonomiske som tekniske årsager. Enkelte af F-16-jagerens støtter antydede for det andet, at hensynet til NATO og alliancepartnerne tilsagde, at Danmark i denne sag købte amerikansk. Heroverfor stod for det første flykøbsmodstandernes argument om, at man ikke kunne forsvare at bruge milliarder på flyanskaffelser, når der samtidig blev gennemført besparelser på en række andre områder. Blandt andet Svend Auken, Ejler Koch og Jens Kampmann slog således på, at "vælgerne slet ikke ville kunne forstå, hvis regeringen nu bevilgede penge til noget sådant". Det andet argument mod købet af F-16-jagerne havde i større udstrækning en – om end implicit – udenrigspolitisk karakter. Blandt andet Ole Espersen og Karl Hjortnæs var ikke principielt modstandere af at indkøbe erstatningsfly, men foretrak den nordiske løsning. Da hverken sagens tekniske, standardiseringsmæssige eller økonomiske perspektiver kunne give støtte til et køb af Viggen, er det vanskeligt at tolke prioriteringen af de svenske jagere som andet end udenrigspolitisk motiveret.

I det tidlige forår var en anseelig del af den socialdemokratiske folketingsgruppe endnu afvisende over for et køb af amerikanske erstatningsfly,[39] men efterhånden opgav en stadig større del modstanden. Ud over på forskellig vis at argumentere for det hensigtsmæssige i at erhverve F-16 slog partiledelsen navnlig på, at gruppen måtte stå samlet i spørgsmålet, og umiddelbart inden sagen skulle behandles endeligt i Folketinget i begyndelsen af juni, lykkedes det omsider Anker Jørgensen med kraftige appeller til partidisciplinen at banke de genstridige gruppemedlemmer på plads. Kun Birte Weiss nægtede til det sidste at stemme ja til regeringsforslaget.[40]

Under Folketingets behandling af flykøbssagen 11. marts, 30. maj og 11. juni 1975 blev sagens storpolitiske perspektiver berørt, men uden at blive tildelt nogen fremtrædende rolle. Fra

[39] Dörfer (1983: 199) vurderer, at endnu i midten af april var 25 af Socialdemokratiets 60 folketingsmedlemmer modstandere af et køb af F-16.
[40] Referater fra Socialdemokratiets gruppeprotokol, 7. marts, 11. april, 5. maj, 27. maj, 30. maj, 6. juni og 9. juni 1975, Socialdemokratiets gruppeprotokol 1972–1976, Folketingets bibliotek, Christiansborg.

socialdemokratisk hold motiverede man – som formuleret af Orla Møller under førstebehandlingen af beslutningsforslaget – i helt overvejende omfang købet af et erstatningsfly med afsæt i fire argumenter:

> Det operationelle. Flyene skal være af en teknisk kvalitet, som man som ansvarligt medlem af et folketing kan give tilladelse til anvendelse af i det danske flyvevåben. Der er den økonomiske baggrund. Det er den mulighed for medproduktion og i øvrigt industriel kompensation, der er mulighed for. Og endelig også – og det lægger jeg meget stærk vægt på at få understreget ganske kort nu – de sikkerhedspolitiske perspektiver.

Samtidig ville forsvarsministeren dog gerne "sætte en tyk streg under", at der var "en stærk moralforpligtigelse" til at opfylde nogle pligter, når man gik med i en alliance.[41] Over for venstrefløjens angreb slog forsvarsministeren, udenrigsministeren og den socialdemokratiske forsvarsordfører, Poul Søgaard, gang på gang på, at F-16-jageren var et erstatningsfly og under ingen omstændigheder kunne udlægges som dansk oprustning.

Venstre, hvis folketingsgruppe ifølge partiets gruppeprotokol ikke brugte megen tid på at diskutere spørgsmålet, lagde som Socialdemokratiet vægt på F-16-jagerens tekniske, operationelle og økonomiske fortrin. Partiets ordfører på sagen, Arne Christiansen – der som nævnt flirtede med tanken om, at de udenrigspolitiske perspektiver pegede mod Mirage i sommeren 1974 – støttede nu i forsommeren 1975 regeringsforslaget og det amerikanske fly helhjertet. Det samme gjorde Det Konservative Folkeparti, og som Venstre slog de konservatives ordfører, Erik Ninn-Hansen, på F-16-jagerens saglige fortrin. Sagens udenrigspolitiske aspekter forbigik Ninn-Hansen i tavshed.

Mindre håndsky over for flykøbets politiske dimensioner var Centrum Demokraterne og Socialistisk Folkeparti. Helt klar i mælet var CD's leder, Erhard Jakobsen, således, da han under regeringsforslagets andenbehandling påpegede, at han tidligere havde tilrådet at støtte USA så meget som muligt, og at han nu fandt det glædeligt, at de fire konsortielande havde fundet snævrere samarbejde med Washington på det forsvarstekniske område, end man tidligere havde haft.[42] Fra den anden ende af det sikkerheds- og forsvarspolitiske spektrum beklagede SF's forsvarspolitiske ordfører, Morten Lange, at et flertal i

[41] Folketingets forhandlinger, 1974–1975, sp. 5626. Se også Poul Søgaards indlæg i forbindelse med Folketingets andenbehandling, Folketingets forhandlinger, 1974–1975, sp. 6107. Se i øvrigt DIIS (2005: bd. 2, 290ff) for en analyse af Folketingets behandling af sagen.
[42] Folketingets forhandlinger, 1974–1975, sp. 6145.

Folketinget nu forhindrede et nordisk samarbejde. Lange erklærede endvidere, at det havde været meget naturligt, om Danmark havde købt svensk: "De fælles projekter, der kunne laves mellem Danmark og Sverige hvad angår industriproduktioner, ville jo være langt mere nærliggende og logiske, uanset hvad karakter de var af. Regeringen har altså ved valg af flytype bundet sig nærmere Nordamerikas Forenede Fristater".[43] Ved den afsluttende afstemning vedtog Folketinget indkøbet af F-16-jageren med 114 mod 48 stemmer. Efter halvandet års tilløb blev der dermed sat punktum for et uhyre komplekst forhandlingsspil.

Konklusion

Formålet med denne artikel har været at belyse de udenrigspolitiske overvejelser i forbindelse med F-16-købet i 1975. Vores hovedkonklusion er, at de i høj grad var til stede, og at de i overvejende omfang pegede i retning af en amerikansk løsning, men at de samtidig forsøgtes skjult bag militærsaglige og økonomiske argumenter. Som vi har påvist, var man i det danske embedsværk fuldt ud klar over sagens udenrigspolitiske implikationer. Det er også uomgængeligt, at de ansvarshavende politikere var sig bevidste om disse og konsekvent stræbte efter at 'afpolitisere' sagen. Det lader sig ikke gøre at komme med en endegyldig forklaring på dette forhold i en rapport som denne, men det er dog passende at pege på en række mulige faktorer.

Danmarks rolle som udsat småstat i det storpolitiske spil bør nævnes som den første faktor. De centrale danske aktører var for størstedelens vedkommende af den opfattelse, at Danmarks fortsatte overlevelse som selvstændig stat beroede på den amerikanske sikkerhedsgaranti gennem NATO. Så længe flysagen i den offentlige debat ikke fremstod som et valg mellem Europa, Norden eller USA, blev denne sikkerhedsgaranti ikke bragt i fare. Selv om det tilsyneladende ikke har efterladt sig mange spor i de skrevne kilder, så er det også sandsynligt, at man ønskede 'afpolitisering' af hensyn til Sovjetunionen. Tidligere erfaringer viste med al tydelighed, at politisering af sikkerhedspolitiske emner ofte blev fulgt af forsøg på pression fra Kremls side i form af diplomatiske noter og andre aktiviteter.[44] Endelig kan man også se på valget mellem Europa, Norden og USA med omvendt fortegn. De danske politikere var ikke interesserede i, at flykøbet skulle fremstå som et udenrigspolitisk *fravalg* af henholdvis det europæiske eller nordiske samarbejde.

[43] Folketingets forhandlinger, 1974–1975, sp. 6210.
[44] Se eksempelvis Jensen (1987) og Jensen (2000).

En anden faktor – og her bevæger vi os ind på et område af relevans for den nutidige debat – er den danske og nordiske tradition for rationalistisk og ekspertdomineret politikformulering. Hermed menes vores tradition for at nedsætte kommissioner og faglige ekspertudvalg med henblik på at formulere pragmatiske forslag til løsninger på vigtige politiske spørgsmål og i høj grad at respektere disse indstillinger.[45] Det skulle gerne fremgå af den analyserede beslutningsproces, at de ansvarlige politikere med held fik præsenteret flykøbet som et ekspertspørgsmål. Den politiske debat blev til stadighed udskudt, indtil Forsvarskommandoen og styregruppen havde barslet med deres rapporter, og da de begge pegede på F-16, blev det særdeles vanskeligt for eventuelle modstandere at gå imod denne indstilling.

I 2009 står vi igen over for en vidtrækkende beslutning om, hvorvidt Danmark skal have et erstatningsfly og – i givet fald – hvilket. Der vil nok gå en årrække, før det når offentligheden, men de samme storpolitiske overvejelser, som var fremme i 1975, bliver med stor sikkerhed også gjort i dag. Ligesom i 1975 står valget mellem en nordisk og amerikansk løsning, og ligesom dengang kan vi højst sandsynligt forvente en bureaukratisk forberedelsesfase efterfulgt af en kort men hektisk politisk beslutningsfase. De storpolitiske rammer om beslutningen har dog ændret sig markant. I 1975 var billedet domineret af den kolde krig og ønsket om opretholdelsen af den amerikanske sikkerhedsgaranti og dernæst hensynet til det europæiske og det nordiske samarbejde. I 2008 har sikkerhedsgarantien ikke samme betydning. Den kolde krig er forbi, og selv om Rusland på det seneste har vist en mere aktiv adfærd i, hvad der betegnes det 'nære udland', er der ingen fare for en russisk invasion i en overskuelig fremtid. Det betyder også, at det danske flyvevåbens rolle er langt mere flydende i dag end i 1970'erne, hvor jagerflyenes rolle som en del af NATO's kollektive forsvar var klart defineret. Imidlertid er Danmarks udenrigspolitik anno 2009 også kendetegnet ved et tæt parløb med USA. Vi er allierede i krigen mod terror og bidrager aktivt til NATO-missionens indsats i Afghanistan.
Den europæisk-nordiske dimension har også ændret karakter. Fra at europæisk og nordisk samarbejde tidligere blev opfattet som hinandens modsætninger, er de i dag, med Sveriges og Finlands indtræden i EU, i nogen grad hinandens forudsætninger. I denne optik kunne valget af en svensk løsning blive set som en symbolsk tilslutning til en europæisk forsvarsidentitet eller en nordisk dimension inden for

[45] For en kritisk gennemgang af litteraturen om 'the Nordic model of government', se Arter (1999, kapitel 7).

denne – selvfølgelig med det forbehold, at Danmark ikke i øjeblikket er formel partner i det europæiske forsvarssamarbejde.

Hvis vi vender blikket mod Norge, så har den norske regering allerede taget en principel beslutning til fordel for F-35 JSF, og her blev der igen lagt vægt på de tekniske, operative og økonomiske argumenter. I regeringens pressemeddelelse kunne man dog ikke undslå sig, at der også var sikkerhedspolitiske elementer i beslutningen:

> Regjeringen legger til grunn at begge fly har vært mulige kandidater ut fra vår sikkerhetspolitiske orientering og behov. Nordisk sikkerhetspolitisk samarbeid utvikles uavhengig av anskaffelsen av nytt norsk kampfly. Norges vilje og evne til å delta aktivt i oppbyggingen av dette samarbeidet ligger fast. Det gjelder også det bilaterale norsk-svenske sikkerhets- og forsvarspolitiske samarbeidet som videreføres på grunnlag av de to forsvarssjefenes fagmilitære innspill.[46]

Ovenstående citat må klart tolkes som et forsøg på at vedkende sig sikkerhedspolitikkens betydning, men samtidig at nedtone denne ved at fremhæve, at beslutningen ikke vil få negative konsekvenser for det norsk-svenske samarbejde. Denne tolkning synes at støttes af statssekretær Espen Barth Eides udmeldinger i en kronik i VG med titlen 'Kampfly og sikkerhetspolitikk' (Eide 2008). Her sagde han bl.a. at

> Det er faktisk ikke lenger slik at et valg av kampflytype er et valg av sikkerhetspolitisk kurs. Den sikkerhetspolitiske kursen legger Regjering og Storting på helt andre måter enn gjennom en enkelt materiellinvestering, selv om kampfly er en særlig viktig sådan.
>
> Dette er en helt annen situasjon enn den som rådet da vi valgte F-16-flyene, midt under den kalde krigen. Da var frihetsgradene Norge rådet over, ganske små. Utviklingen i europeisk og transatlantisk politikk har rett og slett gjort det fullt mulig for denne Regjeringen både å velge amerikansk gjennom JSF, eller europeisk og svensk gjennom Gripen. Kvalitet, pris og industripolitiske muligheter avgjør. Alt i alt er altså sikkerhetspolitikken ikke lenger den avgjørende faktoren for et norsk kampflyvalg, selv om, som det heter, alt henger sammen med alt.

[46] 'Går inn for Joint Strike Fighter', pressemeddelelse 181/2008, Forsvarsdepartementet, 20. november 2008.

Som sagt, alt hænger sammen. Også i Norge har de sikkerhedspolitiske aspekter af købet haft betydning – både under og efter den kolde krig. Ambitionen med denne artikel har været at kaste lys over disse aspekter, som ellers kun sjældent finder vej til den offentlige debat.

Litteratur og kilder

Arter, David (1999) *Scandinavian Politics Today.* Manchester: Manchester University Press.

Berlingske Tidende (1974) ”Chirac og Hartling var på bølgelængde”, 2.08.

DIIS (2005) *Danmark under den kolde krig. Den sikkerhedspolitiske situation 1945–1991*, 4 bd. København: Dansk Institut for Internationale Studier.

Dörfer, Ingemar (1983) *Arms Deal. The Selling of the F16*. New York: Praeger Publishers.

Eide, Espen Barth (2008) ”Kampfly og sikkerhetspolitikk”, kronik i *Verdens Gang*, 10.08.

Folketingstidende (1974–1975) ”Bilag til betænkning over forslag til folketingsbeslutning om anskaffelse af erstatningsfly til flyvevåbnet”, 2. samling, tillæg B, spalte 1115.

Forsvarsministeriet (1974) *Forsvarsministerens årlige redegørelse*. København: Forsvarsministeriet.

Jensen, Bent (1987) *Tryk og tilpasning. Sovjetunionen og Danmark siden 2. verdenskrig*. København: Gyldendal.

Jensen, Bent (2000) *Bjørnen og haren. Sovjetunionen og Danmark 1945–1965*. Odense: Odense Universitetsforlag.

Kaplan, Lawrence S. (1999) *The Long Entanglement. NATO's First Fifty Years*. Westport: Praeger.

Kaplan, Lawrence S. (2004) *NATO Divided, NATO United. The Evolution of An Alliance*. Westport: Praeger.

Kofoed, Hans (2007) 'Derfor blev det F-16. Oplysninger fra styrekomiteens rapport og forsvarsudvalgets betænkning om baggrunden for valget', *Flyv*, 48(9): 214–216.

Kaarsted, Tage (1992) *De danske ministerier, 1953–1971*. København: PFA Pension.

Petersen, Nikolaj (1981) *Forsvaret i den politiske beslutningsproces*. København: Forsvarsministeriet.

Petersen, Nikolaj (2004) *Europæisk og globalt engagement. Dansk Udenrigspolitiks Historie*, bd. 6. København: Danmarks Nationalleksikon.

Rasmussen, Mikkel Vedby & Henrik Ø. Breitenbauch (2007) 'Danmarks behov for kampfly. En strategisk analyse af det fremtidige behov for danske kampfly'. København: Dansk Institut for Militære Studier.

Ringsmose, Jens (2007)*"Frihedens assurancepræmie" – Danmark, NATO og forsvarsbudgetterne*. Odense: Syddansk Universitetsforlag.

Utrykte kilder

Rigsarkivet (RA)
Udenrigsministeriets arkiv (UM)
- 3.E.92: Referater af møder i Udenrigspolitisk Nævn.
- 105-gruppen (NATO-sager).
- 105.B.13.c/2 (købet af F-16).

Forsvarsministeriets arkiv (FVM)
- Forsvarsministeriets 4. kontor: Materiale vedr. udskiftning af F 104-5 med F-16 fly, pk. 1–6.
- Forsvarsministeriets 4. kontor: F-16 programmet, pk. 12, 19, 27 og 39–42.
- Forsvarsministeriets 4. kontor: F-16 program delvist klassificeret materiale pk. 43.

Statsministeriets arkiv (STM)
- Referater af ministermøder den 8. april, 15. april, 22. april, 5. maj, 27. maj (1 og 2), 3. juni og 16. juni 1975, vedrørende jagerflyanskaffelserne.

Folketingets bibliotek, Christiansborg
- Socialdemokratiets rigsdags- og folketingsgruppes mødeprotokol.

I øvrigt gennemsete partiarkiver, men uden relevant materiale:
- Venstre gruppeprotokoller 1974–75.
- Det Konservative Folkepartis gruppeprotokoller 1974–75.

Forfatteropplysninger:

Jens Ringsmose (f. 1973) er Ph.d. og post.doc. ved Institut for Statskundskab, Syddansk Universitet. Han har publiceret i blandt andet *International Politics*, *Cooperation and Conflict*, *Global Society*, *Militært Tidsskrift* og *Politica*. Kontaktinfo: Jens Ringsmose, Institut for Statskundskab, Syddansk Universitet, Campusvej 55, 5230 Odense M, Danmark. E-mailadresse: jri@sam.sdu.dk

Laust Schouenborg (f. 1982) er PhD-stipendiat ved Department of International Relations, London School of Economics and Political Science. Han har publiceret i blandt andet *Millennium: Journal of International Studies*. Kontaktinfo: Laust Schouenborg, Department of International Relations, London School of Economics and Political Science, Houghton St., WC2A 2AE, London, UK. E-mailadresse: L.schouenborg@lse.ac.uk