

MASTEROPPGAVE

Emnekode: SO330S

Navn: Kine-Marie Ophus, 35.

Dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96: Med Forsvaret som arbeidsplass i «atombombesikkert» forsvarsanlegg, 1959-1996.

Dato: 18. mai 2022

Totalt antall sider: 99

Forord

Først og fremst må jeg takke veileder Wilhelm Karlsen for alle veiledningstimene som egentlig kun skulle vare i én time, men som ofte ble til to og en halv.

Jeg vil også takke Norsk Luftfartsmuseum og Bodø Luftfartshistorisk Forening for kontorplass og hyggelige samtaler som har gjort at jeg har hatt lyst å komme på kontoret og lagt inn arbeid hver dag. Og som i tillegg har bidratt til en større flyinteresse for meg og min datter på 2 ½ år, som ofte spør om vi kan dra og se på «ply».

Min mann, Espen Ophus-Knutsen, fortjener mer takknemlighet enn hva jeg kan gi. Han har gjort alt for å støtte meg gjennom et langt og utfordrende studieløp, og i tillegg gått med på mitt helsprø ønske om å få barn midt inni det, med kun en 49% stilling og lån og stipend å forsørge oss med. Men uten den motivasjonen som han og gledessprederen av en datter vi har, har gitt meg, hadde jeg ikke kunne kommet i mål.

Takk til Thomas Klippenberg, som jeg har tilbrakt utallige studietimer med, og som alltid har stilt opp når jeg har trengt korrekturlesning.

Sist, men ikke minst, hadde ikke oppgaven blitt til uten den hjelpen jeg har fått fra informantene. Som, gjennom to intervjuer og utallige e-poster, har gitt meg den informasjonen som jeg har trengt for å kunne dokumentere dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96. I 1 ½ år har de stått tilgjengelig for å svare på alle spørsmål jeg har hatt, og brukt tid på å la meg forstå det de forstår. Kunnskapen fra informantene har jeg analysert slik den har blitt sagt. Men det som sies, er ikke nødvendigvis alltid det som menes. Jeg tar derfor selv ansvaret for måten informantene og informasjonen har blitt analysert og fremstilt i oppgaven.

Bodø, mai 2022

Kine-Marie Ophus

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
1.1	<i>Tema.....</i>	1
1.2	<i>Problemstilling.....</i>	1
1.3	<i>Avgrensning.....</i>	1
1.4	<i>Litteraturgjennomgang.....</i>	2
1.5	<i>Kilder.....</i>	4
1.5.1	<i>Skriftlige kilder.....</i>	4
1.5.2	<i>Muntlige kilder.....</i>	4
1.6	<i>Historisk teori.....</i>	5
1.7	<i>Metode.....</i>	6
1.7.1	<i>Intervju som metode.....</i>	7
1.8	<i>Kildekritikk.....</i>	7
1.8.1	<i>Innsamlingen av skriftlige kilder.....</i>	8
1.8.2	<i>Hvordan jeg har brukt intervju som metode.....</i>	9
1.9	<i>Begrepsdefinisjon.....</i>	12
1.10	<i>Oppgavens struktur.....</i>	13
2	De viktigste omstendighetene og aktørene.....	15
2.1	<i>Den kalde krigen.....</i>	15
2.2	<i>Forsvaret i Nord-Norge – Et militært tomrom.....</i>	15
2.3	<i>Nato.....</i>	16
2.4	<i>Massiv gjengjeldelse – Krig i endring.....</i>	16
2.4.1	<i>Boyesen-utvalget.....</i>	17
2.5	<i>Forsvarets krigshovedkvarter – Reitan.....</i>	18
2.5.1	<i>Sector Operations Center.....</i>	18
3	Anlegg 96.....	20
3.1	<i>Bakgrunn.....</i>	20
3.1.1	<i>Fra spredningsprinsippet til fjellanlegg.....</i>	20

3.1.2	7. del infrastrukturprogram – undergrunnsanlegg Bodø.....	21
3.1.2.1	Bulls tale i SHAPE	21
3.1.3	Krav til fjellanlegg	23
3.2	<i>Byggingen og spesifikasjonene</i>	24
3.2.1	Kostnadene	24
3.2.2	Utforming og dimensjoner	25
3.2.2.1	Tilleggsutstyr	26
3.2.3	Fordelingen av bruksområder	27
3.3	<i>Anleggets oppgave</i>	28
3.4	<i>Luft-til-luft-beredskap</i>	30
3.4.1	Starten på flyberedskap i Norge.....	30
3.4.2	Beredskapsskvadron.....	31
3.5	<i>Avvikling</i>	34
4	Informantene forteller	35
4.1	<i>Introduksjon av informantene</i>	35
4.1.1	Birger Larsen.....	35
4.1.2	Kåre Pedersen.....	35
4.1.3	Einar Smedsvig.....	36
4.1.4	Bjørn Nybø.....	36
4.1.5	Erik Reed Mohn	37
4.1.6	Hvorfor 331-skvadron?.....	37
4.2	<i>331-skvadrons organisasjon</i>	38
4.2.1	Den operative delen	39
4.2.1.1	A-, B-, C- og D-ving	39
4.2.2	Den tekniske delen	40
4.2.2.1	Øvrige ledere.....	41
4.2.2.2	A- og B-flight	42
4.2.2.3	Bakkeutstyrsavdelingen og våpenseksjon	42
4.3	<i>Arbeidsoppgavene</i>	43
4.3.1	Flygerne	43
4.3.2	Crew chief og crew chief assistent	46
4.3.2.1	Linetjeneste.....	48
4.4	<i>Daglig rutiner – En vanlig dag på jobben</i>	49
4.4.1	Operativt.....	49

4.4.2	Teknisk	51
4.5	<i>Luft-til-luft-beredskap</i>	52
4.5.1	På beredskapsvakt	53
4.5.2	En vanlig dag på beredskap	54
4.5.3	Ved gitt scramble-ordre.....	57
4.6	<i>Eksempel på treningsoppdrag</i>	58
4.6.1	Luftmålskytning	59
4.7	<i>Sikkerhetspolitikk</i>	59
4.7.1	Den kalde krigens påvirkning.....	59
4.7.2	Øvelser	60
4.7.2.1	Klar stasjon.....	61
4.7.2.2	TACEVAL.....	61
4.7.2.3	Øvelser med andre Nato-land.....	62
4.7.3	Anlegg 96 og 331-skvadrons oppgave ved krigsutbrudd	63
4.7.3.1	Atomfrykt	63
4.8	<i>Arbeidsmiljøet og trivselen</i>	64
4.8.1	Familielivet	64
4.8.1.1	«Koneklubben»	65
4.8.2	Kaffebaren	65
4.9	<i>Ulykker</i>	67
4.9.1	Hvordan ble ulykker håndtert av Forsvaret?.....	69
4.10	<i>Endring med tiden</i>	70
4.10.1	Overgangen til F-16.....	71
5	Avslutning	74
5.1	<i>Oppsummering</i>	74
5.2	<i>Oppgavens forskjellige tidsepoker</i>	75
5.3	<i>Konklusjon</i>	76
5.4	<i>Videre arbeid</i>	77
6	Referanseliste	79
6.1	<i>Arkivmateriale</i>	79
6.2	<i>Muntlige kilder</i>	79
6.3	<i>Litteratur</i>	79

6.4	Nettsider	81
7	Vedlegg.....	82
7.1	<i>Vedlegg 1 – Intervjuguide.....</i>	<i>82</i>
7.2	<i>Vedlegg 2 – Meldeskjema for behandling av personopplysninger</i>	<i>85</i>
7.3	<i>Vedlegg 3 – Informasjonsskriv</i>	<i>86</i>
7.4	<i>vedlegg 4 – Svarbrev fra Arkivverket.....</i>	<i>90</i>
7.5	<i>Vedlegg 5 – Oversiktsbilde over Anlegg 96s utforming.</i>	<i>91</i>
7.6	<i>Vedlegg 6 – Gruppebilde av 331-skvadron fremfor skvadronsmerket og med teknisk line-bu i bakgrunn.....</i>	<i>92</i>
7.7	<i>Vedlegg 7 – Siste side av Erik Reed Mohns loggbok fra oktober 1978</i>	<i>93</i>

1 Innledning

1.1 Tema

På grunn av sin nærhet til Sovjetunionen, ble det bygd en rekke forsvarsstrukturer i Nord-Norge under den kalde krigen. Én av disse er Anlegg 96, som ble bygget for å kunne stå imot et atomangrep på Bodø flystasjon. Med en total størrelse på 12 350 kvm, sto anlegget ferdig september 1960. Dette ble det nye og permanente tilholdsstedet til 331-skvadron. Til å være ett anlegg med en unik og spennende historie, har det blitt gjennomført lite forskning på dagliglivet og aktiviteten i og rundt det. Det er nå 63 år siden anlegget ble åpnet, og 26 år siden den operative driften ble lagt ned. Det er nokså enkelt å finne informanter fra anleggets senere periode, men muligheten for å finne tidsvitner fra anleggets begynnelse er vanskelig. En del av Norges Forsvarshistorie er dermed i ferd med å forsvinne.

I 37 år dro vanlige mennesker på jobb på en mer uvanlig arbeidsplass. Deres arbeidsdag fulgte den samme strukturen hver dag, men samtidig var hver dag ulik. Som enkeltindivider hadde de liten innvirkning, men samlet bidro de til å forsvare rikets sikkerhet. Deres arbeidsplass var et resultat av den politiske situasjon verden sto i. Med atomtrussel, militære invensjoner og politiske uenigheter som normen, skapte den kalde krigen et behov for etablering av flyberedskap i Norge. Vitenskapelig utvikling innenfor våpenproduksjon skapte et behov for endringer i måten Forsvaret beskyttet jagerflyene. For Norge ble ett av svarene i første omgang fjellanlegg, mer spesifikt Anlegg 96. Formålet med denne masteroppgaven er å dokumentere dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96 gjennom intervjuer av tidsvitner.

1.2 Problemstilling

Å finne en fastsatt problemstilling i denne oppgaven har vist seg utfordrende, siden oppgaven er sterkt påvirket av den informasjonen som er innhentet gjennom intervjuer av tidsvitnene. Spørsmålene som har blitt stilt har hele tiden vært rettet mot informantenes opplevelser av å jobbe i Anlegg 96, hvilke arbeidsoppgaver de hadde og hvilken bevissthet de hadde for jobbens betydning. Om man skulle prøve å formulere det til ett forskningsspørsmål, ville problemstillingen være:

Hvordan var dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96?

1.3 Avgrensning

Studieobjektet i denne oppgaven er Anlegg 96, men for å gi et helhetlig bilde av Anlegg 96 historie er det nødvendig å ta med alle delene som omhandlet dagliglivet og aktiviteten i

Anlegg 96. Det vil si anlegget og dens uteliggere. Geografisk omhandler dette beredskapsanlegget, «flightline» og kaffebaren.

Men den tidsmessige avgrensningen er mer problematisk. Som vi vil komme mer inn på senere under kildene, har jeg intervjuet en håndfull informanter som jobbet i anlegget i ulike perioder. Selv om jeg har to informanter som har jobbet i anlegget fra 60-tallet, og hvor den ene jobbet helt opp til 90-tallet, har jeg størst konsentrasjon av informanter som jobbet der på 70-tallet. Oppgaven vil derfor dekke hele den operative perioden til Anlegg 96, mellom 1960-1996, men med et større fokus på 70-tallet.

1.4 Litteraturgjennomgang

For å etablere den historiske tilnærmingen i oppgaven, har jeg brukt boken *Mikrohistorie*, skrevet av Arnfinn Kjelland mfl.¹ Dette er en akademisk bok med bidrag av historikere fra flere fagmiljøer. Her anvender forfatterne en mikrohistorisk linse for å se på ulike teoretiske problemstillinger, med formål å forklare tilnærmingens bruksområder. Det jeg primært har brukt boken til er å forklare hva mikrohistorie er, og har derfor kun anvendt kapittelet «Kva er mikrohistorie?»².

For å definere arbeidsmetoden har jeg i tillegg brukt fire andre bøker; *Historikerens arbeidsmåter* redigert av Leidulf Melve og Teemu Ryymin³, *Å gripe fortida* av Astri Andresen mfl.⁴, *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* skrevet av Aksel Tjora⁵, og *Analyse i kvalitative studier* skrevet av Vivi Nilssen⁶. De to førstnevnte er bøker som fokuserer mer på den historiske arbeidsmetoden, hvordan man jobber med historie og hvordan man skal forholde seg til tidsvitner og den informasjonen de gir. De to sistnevnte handler om metoder brukt i generell samfunnsvitenskap, hvordan man gjennomfører et kvalitativt intervju og hvordan man behandler det innsamlete materialet.

I oppgaven brukes det to nisjebøker; *Kontroll- og Varslingssystemets historie* skrevet av Ivar Jensen⁷ og *Nisser og Dverge, bygge i Bjerge* redigert av Per Bollingmo, Kaare Flaate

¹ Arnfinn Kjelland, Harald Johannes Krøvel, Ola Tigen og Chalak Kaveh (red.) *Mikrohistorie*. Trondheim: Museumsforlaget, 2020.

² Arnfinn Kjelland, «Kva er mikrohistorie». S. 11-30.

³ Leidulf Melve og Teemu Ryymin (red.) *Historikerens arbeidsmåte*. Oslo: Universitetsforlaget, 2018.

⁴ Astri Andresen, Sissel Rosland, Teemu Ryymin og Svein Atle Skålvåg. *Å Gripe Fortida: Innføring i historisk forståing og metode*. Oslo: Samlaget, 2015.

⁵ Aksel Tjora, *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. Oslo; Gyldendal Norsk Forlag, 2020.

⁶ Vivi Nilssen. *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. Oslo: Universitetsforlaget AS, 2012.

⁷ Ivar Jensen. *Kontroll- og Varslingssystemets historie*. Trondheim: Tapir akademisk forlag, 2006.

og Aslag Ravlo.⁸ Grunnen til at jeg omtaler dette som «nisjebøker» er at de omhandler historien til en liten spesialisert gruppe. Den førstnevnte tar for seg historien til Luftforsvarets kontroll- og varslingsystemet, og er brukt for å utdype etableringen av Sector Operation Center på Reitan. Den sistnevnte tar for seg historien til Norsk Forening for Fjellsprengningsteknikk. Her har jeg brukt kapittelet «Forsvarets fjellanlegg fra kald krig til nedleggelse»⁹, som tar for seg hvordan Forsvaret har brukt fjellanlegg for å beskytte militært utstyr under den kalde krigen.

En fellesnevner for den øvrige litteraturen jeg har brukt i oppgaven, er at den omhandler militærhistorie, men med ulik vinkling. Boken *Fra Spitfire til F-16* av Tom Arheim mfl.,¹⁰ ble skrevet til Luftforsvarets 50 årsjubileum som selvstendig forsvarsgren. Boken er skrevet for den allmenne befolkningen, og tar blant annet for seg forskjellige skvadroner og instanser, og har vært nyttig for å få oversikt over de forskjellige sidene ved Luftforsvarets virke. Den neste boken *Enhet som våpen – Øverstkommanderende i Nord-Norge 1948-2002* av Kjell Inge Bjerga¹¹ ble skrevet for å kartlegge bakgrunnen for ordningen med øverstkommanderende i Nord-Norge, samt for å studere hvilken rolle Forsvarskommando Nord-Norge har spilt i det nasjonale og allierte perspektivet gjennom 30 år som militært hovedkvarter. Boken er basert på arkivmateriale fra norske forsvarsarkiver. Boken er tung, men inneholder sentral informasjon om oppbyggingen av Luftforsvaret i Nord-Norge. Den siste boken som har vært viktig er *Luftforsvarets historie Bind 3 – Kalde krigere og barmhjertige samaritaner* av Svein Duvsete¹². Dette er tredje bind i Luftforsvarets historie, og den tar for seg utviklingen av Luftforsvaret i perioden 1945-1990. Duvsete har delt utviklingen inn i kortere perioder enn hva Bjerga gjør, noe som gjør denne boken mer oversiktlig. Ved å bruke begge bøkene, har jeg kunne gitt et godt bilde av utviklingen av Luftforsvaret under den kalde krigen.

⁸ Per Bollingmo, Kaare Flaate og Aslag Ravlo (red.). Nisser i Dverge bygge i Bjerger Norsk Forening for Fjellsprengningsteknikk – 50 år, 1963-2013. Norge: Norsk forening for Fjellsprengningsteknikk, 2013.

⁹ Jan A. Rygh, Bjørn Brokhaug, Arnfinn Jensen og Helge Rohn. «Forsvarets fjellanlegg fra kald krig til nedleggelse». Nisser i Dverge bygge i Bjerger Norsk Forening for Fjellsprengningsteknikk – 50 år, 1963-2013. Redigert av Per Bollingmo, Kaare Flaate og Aslag Ravlo. S. 201-220. Norge: Norsk forening for Fjellsprengningsteknikk, 2013.

¹⁰ Tom Arheim, Bjørn Hafsten, Bjørn Olsen og Sverre Thuve, *Fra Spitfire til F-16 – Luftforsvaret 50 år 1944-1994*. Oslo: Sem & Stenersen, 1994.

¹¹ Kjell Inge Bjerga, *Enhet som våpen – Øverstkommanderende i Nord-Norge 1948-2002*, Bergen: Eide forlag, 2002.

¹² Svein Duvsete. *Luftforsvarets historie Bind 3: Kalde krigere og barmhjertige samaritaner*. Oslo: Aschehoug, 2004.

1.5 Kilder

Som et resultat av et lite beskrevet forskningstema og lite relevant litteratur, vil det i hovedsak bli brukt kilder til å svare på forskningsspørsmålet. Det er to typer kilder som primært vil bli brukt. Skriftlige kilder i form av arkivmateriale og muntlige kilder i form av intervjuer av tidsvitner.

1.5.1 Skriftlige kilder

Kilden som har bidratt mest til oppgaven er ett dokument hentet fra arkivet ved Norsk luftfartsmuseum, skrevet av Kaptein Odd Eriksen, teknisk offiser på 331-skvadron, den 14. juli 1962. Her fører han opp en briefingliste over anleggets spesifikasjoner og tekniske detaljer.¹³ Fra Arkiv i Nordland har jeg brukt arkivmaterieell som omhandlet byggingen av kaffebaren utenfor anlegget.¹⁴ Fra Riksarkivet har jeg bruk arkivmateriale fra Odd Bulls tale ved SHAPE-møtet i 1955, hvor han legger frem fjellanlegg som den nye strategien for beskyttelsen av jagerfly, og ett brev fra Det Kongelige norske flyvåpen overkommandoen, skrevet den 2. februar 1955, hvor et estimert budsjett for Anlegg 96 er presentert, og hvor anlegget får sitt offisielle navn.¹⁵

1.5.2 Muntlige kilder

Det finnes en del skriftlige kilder om anlegget som gir oss god oversikt over hva anlegget er, og hva det skulle brukes til. Dette er kilder som sier noe om den tekniske delen av anlegget, men som sier lite om de som faktisk jobbet der. I utgangspunktet er Anlegg 96 bare et hull i fjellet. Det som gjorde plassen spesiell var de som jobbet der dag inn og dag ut for å beskytte landet. Det er historien til disse menneskene jeg er ute etter. Denne delen av Anlegg 96s historie finnes det ikke skriftlige kilder om, og det har derfor vært nødvendig å gjennomføre intervjuer av tidsvitner for å gå svar på forskningsspørsmålet. Siden starten av forskningsprosjektets i januar 2021, har jeg kommet i kontakt med en rekke personer med en tilknytning til Anlegg 96. I hovedsak tidligere flyteknikere og flygere på 331-skvadron. For enkelte informanter har det kun vært én samtale, mens det med andre har det blitt gjennomført

¹³ LM/BF/løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96

¹⁴ AIN/A-96/1010/500/L0047/0023 – 911 FDISH, skvadronbrakke, anlegg 96.

¹⁵ RA/RAFA-2017/Y/Ya/L0040/0009 – 9) The Effects and Possibilities of surviving an Atomic Attack on Bodø Airfield/SHAPE 1955 og RA/FD/H-arkiv/221/860. 507-509 7. Del infrastrukturprogram – undergrunnsanlegg Bodø.

semi-strukturerte intervjuer.¹⁶ En detaljert versjon av hvordan jeg plukket ut informantene, hvordan intervjuene ble gjennomført og hvordan jeg bearbeidet intervjuene kommer 1.8.2.

1.6 Historisk teori

For å kunne si noe om dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96 gjennom en håndfull informanter, har det vært viktig å finne en historisk tilnærming som har perspektiv nedenfra og opp, og som ser på enkeltindivider for å forklare den større sammenhengen. Det nærmeste som jeg kom frem til som hadde den tilnærmingen til historien slik jeg ønsket, var mikrohistorie.

Mikrohistorie oppsto i Italia rundt 1970, når historikerne Carlss Ginzburg, Carlo Pani, Giovanni Levi og Edoardo Grendi mistet tiltroen til makrohistorie, som er en historisk tilnærming som analyser de langsiktige trendene i verdenshistorien, og som bruker overliggende mønster for å granske små historiske detaljer. Historikerne så seg lei på at alt skulle analyseres ovenfra og ned, og sammen utviklet de et nytt sosialhistorisk konsept som var basert på tolkning og fortellinger i liten skala.¹⁷ Resultatet ble mikrohistorie.

Men hva er egentlig mikrohistorie? SNL definerer mikrohistorie som; «(...) Historieskriving som tar utgangspunkt i et godt dokumentert enkeltmenneske, lokalsamfunn eller enkeltsaker for å si noe om generelle forhold der man ellers mangler kilder». ¹⁸ Noe som vil si at mikrohistorie prøver å si noe om et tema uten kilder ved å fokusere på nærliggende temaer der man faktisk har kilder. For eksempel at en forsker forsøker å si noe generelt om lokalpolitikken ved å fokusere på et enkeltvedtak som er godt dokumentert.

Mikrohistorie er et fagfelt som er vanskelig å definere. Det er et fagfelt som er i store endringer. Definisjoner som ble gitt for 10 år siden stemmer ikke nødvendigvis med hvordan mikrohistorie oppfattes i dag. Det er store uenigheter innad i fagfeltet, men det finnes noen fellestrekk. Primærkilder er sentrale og at perspektivet bør alltid være nedenfra og opp. Det å sette objektet, om det er enkeltmennesker, lokalsamfunn eller enkeltsaker, inn i en større

¹⁶ Se Vedlegg 1,2 og 3 for intervjuguide, meldeskjema for personopplysninger fra NSD og informasjonsskriv. Grunnet videreføring av forskningstema fra tidligere emne til masteroppgave står sluttdatoen på meldeskjemaet fra NSD 07.05.21. Senere i skrevet står det at personopplysningene vil bli bevart frem til 31.05.22 på grunn av forskning. Det ble også lagt inn i informasjonsskrivet at informasjonen fra intervjuene ville bli brukt til masteroppgaven.

¹⁷ Kjelland «Norsk lokalhistorie og «nyare» mikrohistorie», 239.

¹⁸ Store Norske Leksikon. «mikrohistorie».

sammenheng ser også ut til å være enighet om. Men hvorvidt objektene skal settes opp mot «store historiske spørsmål» er det strid rundt.¹⁹

Slik jeg har oppfattet mikrohistorie er det en blanding mellom sosial- og kulturhistorie med et sterkt fokus på detaljer i primærkilder. Et av hovedtrekkene er at forskeren er klar over at man jobber med et forskningsobjekt som det finnes lite kunnskap om. Mikrohistorikerne gir en åpen invitasjon til å delta i fortolkningsprosessen. Perspektivet er nedenfra og opp, og man ser på sammenhengen mellom mennesker. Objektene har i utgangspunktet et snevert kildemateriale, men med hjelp av primærkilder – rettsdokumenter, offentlig og private arkiver, tidsvitner osv. – prøver forskeren å dokumentere objektets historie, for så å sette den inn i en større sammenheng. ett eksempel på dette er Espens Søybyes bok *Kathe, alltid vært i Norge*. Søybyes utgangspunkt med minimalt bevarte kilder om Kathe Lasletts 15 år korte liv, ga inspirasjon til å forsøke å finne ut mest mulig om henne. Dette greide han ved å grave gjennom offentlig og private arkiver, samt intervjuer av gjenlevende bekjente. Søybye satt dette inn i en konkret og større sammenheng, som resulterte i en prisvinnende historiefortelling om hvordan det var å vokse opp i mellomkrigstiden.²⁰

I denne oppgaven har jeg brukt elementer fra den mikrohistoriske tilnærmingen til å si noe om dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96 ved å intervjuer en håndfull tidsvitner, og i prosessen utvidet det ellers magre kildemateriale på temaet.. Jeg vil ikke følge denne tilnærmingen slavisk, og jeg har heller ikke å referere til tilnærmingen underveis, men man kan kjenne igjen elementene som er nevnt i avsnittene ovenfor gjennom oppgaven.

1.7 Metode

Ifølge Leidulf Melve og Teemu Ryymin i *historikerens arbeidsmåte* finnes det ingen ferdigutviklet arbeidsmetode som alle kan bruke. Man må alltid ha en refleksjonsrunde rundt hvilken arbeidsmetode man skal bruke for å finne svar på problemstillingen. For å sette dette på spissen, vil det si at hver masterstudent må selv utvikle en egen arbeidsmetode.²¹ Denne oppgaven er sammensatt av intervjuer av tidsvitner, kilder og litteratur for å få dybdekunnskap og helhetlig forståelse av dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96. Med måten denne oppgaven er bygd opp, vil det bli brukt forskjellige metoder i ulike deler av oppgaven. Kapittel 2, som introduserer det viktigste omstendighetene og aktørene i tidsperioden, vil i

¹⁹ Kjelland mfl., *Mikrohistorie* (Trondheim: Museumsforlaget, 2020). s. 25-26.

²⁰ Ibid. S. 25.

²¹ Melve, Leidulf og Teemu Ryymin (red.). *Historikerens arbeidsmåte*. S. 28.

hovedsak være basert på litteratur, hvor målet er å gi en klar og kortfattet beskrivelse av aktørene for å sett Anlegg 96 kontekst. Kapittel 3 tar for seg byggingen av anlegget, formålet, dets oppgave, samt avviklingen. Dette er i hovedsak basert skriftlige kilder, men tar også med litteratur, noe som innebærer en del analyse av arkivmateriale og tidligere forskning på temaet. I kapittel 4, som tar for seg informantenes opplevelse av å jobbe i Anlegg 96, vil intervju av tidsvitner bli brukt som metode. Det disse metodene har til felles, er at de har en induktiv tilnærming hvor måle er å se historien fra forskningsobjektets og/eller forskningsdeltakernes perspektiv.²²

1.7.1 Intervju som metode

Ifølge Melve og Ryymin kan man utvide det historiske materiale ved å ta i bruk intervju som forskningsmetode. De legger også til at man i noen sammenhenger ikke kan skrive om ett tema uten å intervju tidsvitner. Det kan være slike tilfeller når det er snakk om tema fra hverdagen eller arbeidslivet hvor det er lite skriftlige kilder å finne.²³ For å illustrere dette bruker Melve og Ryymin ett eksempel hvor bruk av intervju med ei husmor fra 1950-tallet, ga oss større forståelse av hvordan det var å være «husmor i sin gullalder» enn hva skriftlige kilder fra samtiden ga. I tillegg er det gjennom spørsmål og samtaler med informantene at det historiske materialet, som man skal bruke i et forskningsprosjekt, blir til. Uten det, har man lite å basere seg på. I mange sammenhenger vil det derfor være problematisk for en historiker å ikke benytte seg av muntlige kilder om man har mulighet til det.²⁴ Dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96 er et slikt tilfelle, hvor det ville vært vanskelig og problematisk å ikke benytte seg av muntlige kilder. Uten muntlige kilder ville forskningsprosjektet være ugjennomførbart.

1.8 Kildekritikk

Det er flere ting som må tas hensyn til når man jobber med muntlige kilder. Det viktigste er å være kildekritisk. Alle informantene er over 70 år, og svarer på spørsmål fra 25 til 61 år tilbake i tid. Det ligger i den menneskelige natur å glemme ting etter så mange år. Det er ikke bare årstall og detaljer som kan ha blitt endret, disse menneskene har levd gjennom paradigmeskifter i samfunnet og hendelser som kan ha endret hva som ansees som akseptabelt. I slike tilfeller vil mange kunne endre minnene, eller gjenfortelle historier, for å gjøre dem mer akseptable i dagens samfunn.²⁵

²² Nilssen, *Analyse i kvalitative studier* (Oslo: Universitetsforlaget AS, 2012), s. 25.

²³ Melve, Leidulf og Teemu Ryymin (red.). *Historikerens arbeidsmåte*. S. 125.

²⁴ Ibid. S. 126.

²⁵ Andresen, Å *Gripe Fortida* (Oslo: Samlaget, 2015), s. 111.

Å bruke intervju som metode har vært både positivt og negativt. Det har åpnet opp for en personlig kontakt med forskningstemaet, men det har også økt risikoen for misinformasjon. Man må alltid ta stilling til om det informanten forteller er sant, eller om det er en modifisert versjon av sannheten. Her redder jeg meg litt på formålet med gjennomføringen av intervjuene. Jeg er ikke nødvendigvis ute etter den rene historien, men informantenes opplevelse av å jobbe i Anlegg 96.

Å være kildekritisk gjelder like mye for skriftlige kilder som muntlige kilder. Noen av de skriftlige kildene som er brukt i denne oppgaven kommer fra militært hold. Det er rapporter, brev, taler og andre dokumenter som er tilknyttet anlegget. Det er viktig å huske på at disse dokumentene er skrevet i en tid hvor spionasjen var på sitt høyeste, og offisielle dokumenter kunne blitt lekket. Selv om jeg ikke har funnet spor av dette, har det vært en tanke jeg har hatt i bakhodet. En annen ting som har vært viktig å huske på gjennom analyseringen av arkivmaterialet er skrivemåten. Språket endrer seg gjennom tiden, spesielt etter at den digitale tidsalderen kom. Enkelte ord kan derfor ha hatt en annen betydning da enn nå.

1.8.1 Innsamlingen av skriftlige kilder

Forsvarsbygg har lenge jobbet med å få kildene til Anlegg 96 avgradert, og av kildematerialet skal alt ha vært avlevert til Riksarkivet. På grunn av min økonomiske situasjon har det vært umulig for meg å reise ned til Oslo, og jeg har måttet nøye meg med å søke Riksarkivet om digitalisering av arkivmateriale. Arkivkatalogene for kildene som omhandler Anlegg 96 har vært vage i sin beskrivelse, noe som har gjort det vanskelig å finne ut av hva som er verd å få digitalisert på forespørsel. I tillegg er det begrenset hvor mye man kan få digitalisert. Jeg har sendt flere søknader til Riksarkivet for å få digitalisert arkivmateriale som jeg tror har omhandlet Anlegg 96, men det har vist seg vanskelig hver gang. Sist jeg prøvde var 22. februar i år, da hadde jeg, gjennom Arkivportalen, funnet det jeg trodde var den første kontrakten som var inngått om byggingen av Anlegg 96 i 1957.²⁶ Dette dokumentet var ikke klausulert og jeg kunne derfor søke uten å gå gjennom veileder. Det tok over 1 måned før de kom tilbake til meg, og i svarbrevet innrømmet de at esken som dokumentet skulle være i, manglet.²⁷ Forklaringen kunne være at esken ble holdt igjen på Forsvarets arkiv på Jørstadmoen i påvente av avgradering, eller at den var hos Forsvarsbygg på Hamar. Slik jeg

²⁶ RA/RAFA-5267/F/Fb/L0001/0003 – 3. Anlegg 96 mellom FVK/ avd Bodø og Ingeniør Per Gulbransen A/S, Bodø

²⁷ Svarbrev fra Arkivverket er lagt i sin helhet som vedlegg 4.

har forstått det, kunne det fortsatt vært ett håp om å få tak i kilden om den lå på Jørstadmoen, men om den fortsatt var på Forsvarsbygg på Hamar, betyr det at de aldri leverte materialet fra seg til Forsvarets arkiv, som de skulle ha gjort. Samme dag jeg fikk svar var jeg inne og sjekket katalogen på Arkivportalen for å undersøke om dokumentet fortsatt var å finne der. Da viste det seg at Riksarkivet hadde fjernet hele RAFA-5267 arkivet, trolig for å bygge en ny katalog på det arkivmaterialet de faktisk hadde.²⁸ Jeg tok kontakt med Forsvarets arkiv på Jørstadmoen og fikk raskt svar fra dem. De fortalte at Forsvarets bygningstjeneste og Forsvarets distriksingeniør har avlevert alt av kildematerialet som omhandler Anlegg 96 til Riksarkivet, og henviste meg tilbake dit. Jeg sendte da over svarbrevet fra Riksarkivet, og de oppfordret meg til å kontakte Forsvarsbygg på Hamar, som jeg gjorde samme dag. Jeg fikk aldri noe svar fra dem. Det har ikke bare vært Riksarkivet som jeg har hatt problemer med, Forsvarsbygg har også stilt seg vanskelig med tilgangen til skriftlige kilder på temaet.

På grunn denne vanskeligheten med å få tilgang på arkivmaterialet, har jeg måtte nøye meg med fragmenterte kilder fra Arkiv i Nordland og arkivet på Norsk luftfartsmuseum. Verken Arkiv i Nordland eller arkivet på Norsk luftfartsmuseum er depot for statligskapt kildemateriale, som kildene om Anlegg 96 regnes som. Så det som ligger i deres arkiver, spesielt for Norsk luftfartsmuseum sin del, er løsmateriale som er tatt ut fra det arkivmaterialet som skulle sendes til Riksarkivet. Dette løsmaterialet skulle egentlig destrueres. Jeg har søkt igjennom forskjellige arkiver hos Arkiv i Nordland på jakt etter skriftlige kilder, og arkivøren ved Norsk luftfartsmuseum har vært til stor hjelp med prosessen. Det er allikevel to skriftlige kilder i oppgaven fra Riksarkivet med i oppgaven. De ble gitt til meg av ansatte på Norsk luftfartsmuseum, og var samlet inn av dem under tidligere prosjekter.

1.8.2 Hvordan jeg har brukt intervju som metode

Som jeg var raskt inne på 1.5.2 så startet dette forskningsprosjektet alt i januar 2021 i emnet *Historikeren i samfunnet*, hvor studentene skulle være i praksis og jobbe som historikere i noen uker. Jeg fikk gleden av å være på Norsk Luftfartsmuseum, og det var her jeg fikk utdelt Anlegg 96 som forskningstema. Det tok ikke lang tid før jeg bestemte meg for at dette skulle bli temaet også for masteroppgaven. Denne tidlige bestemmelsen, gjorde at jeg fikk lagt inn i søknaden til NSD at personopplysningene som ble innhentet under intervjuene i historikerne i

²⁸ Jeg var inne og sjekket dette igjen den 5 mai 2022. Nå er katalogen lagt opp igjen hos arkivportalen, men det står «L0001 – H-kontrakter MANGLER!» om man går inn på detaljene om kilden.

samfunnet også kunne bli brukt i masteroppgaven. Dette ble også spesifisert i informasjonsskrivet som ble sendt ut til informantene før gjennomføringen av intervjuene. Informantene er blitt intervjuet to ganger, først til eksamensoppgaven i historikeren i samfunnet våren 2021, og så en til gang våren, 2022.

I kvalitative intervjustudier skal man som hovedregel velge de informantene som kan uttale seg på en så reflektert måte som mulig rundt det aktuelle temaet.²⁹ Det er også viktig å ta stilling til hvor representative informantene er som historiske aktører.³⁰ I forsøket på å høres mer akademisk ut, skulle jeg ønske at jeg kunne si at informantene ikke ble plukket ut basert på tilgjengelighet, men det var mer eller mindre tilfellet. Ideelt sett skulle jeg ønske at jeg kunne møte tidsvitnene for å ta en vurdering før jeg spurte om de ville stille som informanter ved dette prosjektet. Jeg hadde også håpet å få et bredere utvalg fra forskjellig stillinger på 331-skvadron. Men like etter at jeg startet praksisperioden hos Norsk Luftfartsmuseum, gikk Norge inn i ny nedstenging på grunn av koronapandemien. Vi ble frarådet å møte andre mennesker og bedt om å holde oss hjemme. Jeg var ny på temaet og hadde heller ikke opparbeidet meg kontakt med veteranene som jobber frivillig på verkstedet til Norsk luftfartsmuseum. De har i senere tid vært til stor hjelp under prosjektet. Tilgangen til mulige informanter var mildt sagt begrenset. Gjennom kontakten med museet fikk jeg likevel noen e-postadresser til mennesker som trolig hadde jobbet i Anlegg 96 på et eller annet tidspunkt. Jeg måtte bare håpe at noen både svarte på e-posten jeg sendte ut, og var villig til å stille til intervju over kommunikasjonsplattformen Teams.

Etter litt tid fikk jeg svar fra tre personer som sa ja til å stille til intervju, mens én annen sendte meg ett dokument om sine opplevelser. Jeg hadde i tillegg en fjerde person, John Skogøy som er en del av de frivillige på museet, som var villig til å bli intervjuet. Han jobbet hovedsakelig på Hangar A, en vedlikeholdshangar sentralt på Bodø flystasjon, men ble stasjonert i Anlegg 96 sommeren 1958 og 1959. Siden han ikke har jobbet på 331-skvadron eller hadde vært stasjonert i anlegget etter dette, valgte jeg å kun intervju han den første gangen, men jeg har allikevel brukt han sporadisk i oppgaven. De tre andre som var villig til å stille til intervju var alle flygere, Einar Smedsvig, Bjørn Nybø og Erik Reed Mohn, og hadde jobbet i anlegget i 2 til 4 år på 70-tallet. Personen som sendte meg ett dokument, Kåre

²⁹ Tjora, Aksel. *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*, s. 130.

³⁰ Grove, Knut og Jan Heiret, «Å arbeida med munnlege kjelder», s.130.

Pedersen, var flytekniker og hadde jobbet i Anlegg 96 i 2 år. Dette var ikke akkurat det beste utvalget, men tiden gikk og eksamen nærmet seg.

Etter innlevert eksamen våren 2021 jobbet jeg videre med en populærvitenskapelig artikkel i to deler for bladet Flyhistorie, som var det avtalte sluttresultatet av praksisprosjektet hos Norsk Luftfartsmuseum samtidig som jeg startet å skrive på masteroppgaven.³¹ Gjennom denne prosessen holdt jeg kontakt med informantene, samt opparbeidet meg kontakt med flere potensielle informanter. Når det kom tid for runde to med intervjuer, men da med en mer avgrenset problemstilling, hadde jeg fått en ny informant, Birger Larsen, i tillegg til de fire jeg hadde fra tidligere. Birger jobbet også som flytekniker og er en av dem som har hatt lengst fartstid på 331-skvadron, fra 1967 til 1996. Heldigvis var Kåre Pedersen, som først bare var villig til å sende meg ett dokument om sine opplevelser, nå villig til å stille til intervju. På den måten hadde jeg fått utvidet utvalget av informanter, og jeg hadde troen på at oppgaven ville kunne bli mer nyansert. Uheldigvis måtte en av flygerne, Erik Reed Mohn, trekke seg på grunn av sykdom fra min side på den opprinnelige intervjudagen og en avtalt hjerteoperasjon fra hans side dagen etter.

Runde en med intervjuer av informantene, våren 2021, var et typisk førstegangsintervju. Jeg var uerfaren rundt det å gjennomføre intervju og hadde ikke fått opparbeidet meg et godt nok forhold til informantene på forhånd. Intervjuet ble anekdotisk og beskrivende, men informativt på enkelte områder. Runde to med intervjuer av informantene, våren 2022, gikk bedre. Etter å ha jobbet med temaet i over ett år hadde jeg bedre kontroll på hvilke spørsmål jeg skulle stille. Informantene hadde i tillegg lest resultatet fra «Historikeren i samfunnet» på forhånd og stolte mer på meg som forsker. I denne oppgaven vil jeg bruke informasjon fra begge rundene med intervjuer.

Når jeg arbeidet med intervjuene fra runde én til eksamen i «historikerne i samfunnet» våren 2021, valgte jeg bare å høre på intervjuene mens jeg skrev oppgaven, uten å transkribere dem. For å slippe ekstraarbeid, har jeg brukt utdrag fra denne eksamenen i masteren. Dette var en komplisert prosess, så etter at intervjurunde to var gjennomført, valgte jeg å transkribere alle intervjuene. De fire intervjuene hadde en samlet lengde på 3 timer og 57 minutter. Transkriberingsprosessen var tidkrevende og resulterte i 60+ sider med tekst. Selve transkripsjonen har jeg gjort selv, og på den måten forsikret meg om at ingen

³¹ Del to av denne artikkelen er i prosessen med å bli ferdigstilt og vil bli publisert i slutten av juni 2022.

informasjon ble mistet i oversettelsen av muntlig språk til skriftlig språk.³² Siden informantene er fra hele landet og snakker forskjellige dialekter, valgte jeg å normalisere transkripsjonen istedenfor å skrive på dialekt.³³ Gjennom samarbeid med Norsk Luftfartsmuseum har jeg også hatt god kontakt med de frivillige, og de har hjulpet meg ved militære uttrykk og flytekniske ord..

Når jeg var ferdig med transkriberingen, startet prosessen med å gruppere, sammenligne og analysere svarene. Denne prosessen har både vært utfordrende og spennende. Det har vært viktig for meg å holde kontakten med informantene gjennom analyseprosessen, spesielt siden jeg arbeidet med del to av den populærvitenskapelige artikkelen for Flyhistorie samtidig som jeg jobbet med kapittel 4 av masteroppgaven. Det vil si at jeg har hatt regelmessig kontakt med informantene og kunne be dem om oppklaringer eller utdypinger. Førsteutkastet av del to av artikkelen ble ferdig noen uker før innleveringsfrist på masteren, og jeg hadde derfor tid til å sende den ut til informantene og få tilbakemelding fra dem tidsnok til å bruke tilbakemeldingene i masteren. Disse to prosjektene inneholder mye av det samme, og tilbakemeldingen fra informantene har bidratt til at jeg, blant annet, kunne skrive om underkapittelet «331-skvadrons oppbygging».

1.9 Begrepsdefinisjon

Beredskap – Ordet «beredskap» kan ha flere betydninger, både i sivilt og militært bruk. Som ett eksempel på dette, var det et konsept tidlig i den kalde krigen som het *Support of Nuclear Operations With Conventional Attacks*, forkortet med SNOWCAT. Konseptet gikk ut på at norske jagerbombefly skulle hjelpe Natos atomoffensiv ved å ødelegge eller overbelaste fiendens radarsystemer ved at store mengder fly ble satt inn i ett angrep, slik at flyene bevæpnet med atomvåpen ikke kunne skilles ut.³⁴ Dette var en form for beredskap. Det er derfor nødvendig å spesifisere hvilken type beredskap det er snakk om i denne oppgaven. Man kan omtale SNOWCAT-operasjonene som en luft-til-bakke-beredskap, hvor målet var å bruke elementer i luften for å ta ut elementer på bakken. Den beredskapen 331-skvadron hadde gikk ut på å lokalisere, identifisere og avskjære fiendtlige fly som nærmet seg norsk luftrom. For å legge denne operasjonen inn under ett begrep, har jeg valgt å bruke definisjon *Luft-til-luft-beredskap*. ett annet begrep som brukes til den typen beredskap 331

³² Tjora, Aksel. *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*, s. 175.

³³ Ibid. S. 173.

³⁴ Skogrand, *Luftforsvaret og atomalderen 1950-1970*, S. 12-14.

hadde er *Quick Reaction Alert*, eller QRA. Dette er et nyere begrep som brukes mest for å omtale beredskapen etter innfasingen av F-16 i 1981.

Scramble – Practice scramble og hot scramble er begreper som vil bli brukt i forbindelse med luft-til-luft-beredskap. Disse blir brukt for å skille mellom en ekte økt og en treningsøkt.

Under en beredskapsvakt var mannskapet og flyene styrt av *Sector Operation Center* (SOC) på Reitan. Om de oppdaget sovjetisk aktivitet i luftrommet som de ville ta en nærmere titt på, sendte de beredskapsflyene opp på en hot scramble for å lokalisere, identifisere og eventuelt avskjære fartøyer, ikke bare fly. Om det ikke var aktivitet i luftrommet, kunne det to beredskapsflyene bli sendt ut på practice scramble, hvor de trente på å lokalisere, identifisere og avskjære hverandre.

Treningsoppdrag – Treningsoppdrag er alle typer oppdrag som 331-skvadron gjennomførte når de ikke var på beredskap. Disse ble planlagt ved Anlegg 96, og utført gjennom arbeidsdagen.

Teknisk, flyteknisk og flyteknikere – Det er viktig å presisere forskjellen på disse tre ordene. 331-skvadron var delt i to hoveddeler, operativt og teknisk. Innfor den tekniske delen var det flere arbeidsstillinger, deriblant flyteknikere. Flyteknisk og flyteknikere kan bli brukt synonymt, og omhandler de som var flymekanikere på skvadronen. Teknisk brukes for å omtale hele den tekniske delen.

1.10 Oppgavens struktur

Kapittel 2 vil raskt gå gjennom de ulike omstendighetene og aktørene som påvirket både utviklingen av og driften av Anlegg 96. Formålet er å plassere anlegget i en nasjonal og internasjonal kontekst. Det vil i praksis gjøres ved at vi ser på den politiske situasjonen, Forsvaret i Nord-Norge, Nato, militære strategier og utbyggingen av radarsystemer. Noe vil senere være relevant for å forstå de ulike sidene ved Anlegg 96s drift, mens annet er ment å male et bilde av situasjonen Norge sto i, og dermed gi forståelse av anleggets grunnlag og formål.

Kapittel 3 tar for seg det man kan finne om Anlegg 96 gjennom skriftlige kilder og litteratur; hvordan og hvorfor anlegget ble bygget, hva hensikten med det var og hva det ble brukt til. Hvor skriftlig kilder og litteratur ikke helt strekker til, har jeg valgt å bruke muntlige kilder for å unngå repetisjon i oppgaven.

I kapittel 4 vil en analysert versjon av informasjonen som kom frem gjennom intervjuene av informantene bli lagt frem. Kapittelet vil starte med en introduksjon av informantene før det går videre på informasjonen som kan svare på problemstillingen. Grunnen til at jeg har valgt å vente med å introdusere informantene til kapittel 4, skyldes oppgavens oppbygging. Kapittel 3 er basert på skriftlig kilder og litteratur, og er basert på informasjon som alt er kjent. Informasjonen som blir lagt frem i kapittel 4, er derimot noe man ikke vil finne i skriftlig kilder og litteratur. For å understreke dette, virker det best å starte kapittelet med en introduksjonsrunde. For å holde kapittelet ryddig, vil enkelte av temaene i underoverskriftene bli delt opp i to deler, én del som omhandler den operative og én del som omhandler den tekniske dele.

Kapittel 5 er avslutningskapittelet. Her vil det først komme en oppsummeringsdel før kapittelet går over på sette anlegg 96s historie inn i tidsepoker, før konklusjon og videre forskning blir tatt opp.

2 De viktigste omstendighetene og aktørene

2.1 Den kalde krigen

Andre verdenskrig skapte et skifte ved den tidligere maktbalansen i verden, og svekket flere av Europas tidligere stormakter. Det var kun to land som kan anses som stormakter ved krigens slutt, Usa og Sovjetunionen. Stormaktene hadde et dårlig forhold, både politisk og ideologisk, og de to tidligere allierte landene endte som fiender i etterkrigstiden.

Usa var det landet som kom best ut av krigen og klarte, gjennom økonomisk bistand, å skape seg lojalitet og allianser i det krigsskadede Vest-Europa. Helt fra sin opprettelse i 1922, hadde Sovjetunionen styrt med jernhånd i Øst-Europa, og hadde gjennom den kalde krigen skaffet seg flere og større territorier, enten ved tvang eller ved organiserte statskupp. Den kalde krigen, som oppsto like etter Nazi-Tysklands fall i 1945, og som varte frem til 1991³⁵, var en periode preget av store politiske usikkerheter, trusselen om atomkrig og våpenkappløp.

2.2 Forsvaret i Nord-Norge – Et militært tomrom

Mot slutten av 1930-årene ble det besluttet av Forsvaret at Bardufoss skulle opprettes som den militære hovedflystasjonen, og som base for Luftkommando i Nord-Norge. Denne beslutning ble først satt i kraft etter andre verdenskrig. På slutten av 1940-tallet hadde Luftforsvaret i underkant av 500 menn i Nord-Norge, Bardufoss hadde kun noen få Spitfire jagerfly fra krigen, og flystripene på Banak og Høybuktmoen var uten fly til lang ut på 1950-tallet. I nord opererte man kun med luftvarslingssystem basert på kontinuerlig bemannede manuelle luftvaktposter. Observatørene rapporterte eventuelle observasjoner til etablerte samlingsstasjoner, som skulle koordinere informasjonen og sende den videre til riktig kommandoled. ³⁶ Nord-Norge ble rett og slett regnet som et militært tomrom, noe som var problematisk ved starten av den kalde krigen. Med direktegrense til Sovjetunionen ble Norge stilt i en vanskelig politisk posisjon. I første omgang hadde den norske regjeringen ambisjoner om å være en brobygger mellom Usa i vest og Sovjetunionen i øst, men landet ble etter hvert tvunget til å velge side.³⁷

³⁵ Jeg er kjent med uenigheten rundt når den kalde krigen startet, men da dette ikke er relevant for oppgaven, vil jeg ikke vie spørsmålet tid.

³⁶ Bjerga, *Enhet som våpen*, s. 28.

³⁷ Bjerga, *Enhet som våpen*, s. 30.

2.3 Nato

I 1949 tok Norge den offisielle beslutningen om å gå inn i en forsvarsallianse med Belgia, Canada, Danmark, Frankrike, Island, Italia, Luxembourg, Nederland, Portugal, Storbritannia og Usa, og undertegnet Atlanterhavspakten den 4. april 1949. Militæralliansen fikk navnet *Nato*. Nato var/er en militærallianse som ble opprettet blant annet for å skremme fienden fra å angripe medlemslandene. Kjernen i Nato er Atlanterhavspaktens artikkel 5, som fastslår at et væpnet angrep på én eller flere av de undertegnede partene skal ansees som et angrep på alle.

Gjennom den kalde krigens utvikling tok det ikke lang tid før Nato, med Usa i spissen, krevde flere og bedre militære flybaser i Nato-landene. Det ble derfor gitt ekstraordinære bevilgninger til militære utbyggelser i stort sett alle Nato-land.³⁸

2.4 Massiv gjengjeldelse – Krig i endring

Under Natos rådsmøte i februar 1952, ble det stilt krav om en stor og kostbar konvensjonell opprustning. Det var flere som var uenige med kravene, men siden det pågikk en betydelig oppbygging av atomvåpen både i Usa og Sovjetunionen, så det ut til at dette var den militære fremtiden. Da Dwight D. Eisenhower ble valgt til president i Usa i januar 1953, ble atomvåpen og luftmakt viet en større rolle i amerikansk forsvarspolitik. Det ble utviklet en nye strategi, «massiv gjengjeldelse», som i korte trekk gikk ut på å skremme motparten fra å gå til angrep med konvensjonelle våpen ved å true med bruk av alle våpentyper, inkludert atomvåpen, i et masseødeleggende motangrep. Beslutningen om å satse på denne strategien var basert på en studie som antydte at Natos luftforsvar var ute av stand til å møte et større sovjetisk flyangrep, og at det eneste effektive middelet mot sovjetisk luftmakt var bruken av atomvåpen for å ødelegge sovjetisk atomstyrker på bakken. Nato kunne dermed true med å bruke atomvåpen som svar til ethvert angrep, i håp om å avskrekke Sovjetunionen fra å angripe vesten – et angrep som vesten ville komme dårlig fra. For å gjøre dette mindre forvirrende, kan man oppsummere massiv gjengjeldelse med: «Om dere angriper oss, eliminere vi dere». For å ha en slik strategi, måtte Nato ha stående flystyrker med muligheten til å bære atomvåpen parat i tilfelle man måtte sette i gang en «atomoffensiv» mot sovjetiske flybaser.³⁹ Jeg må også påpeke at det ligger mer i denne strategien enn hva jeg får muligheten til å dra inn her.

³⁸ Arheim mfl., *Fra Spitfire til F-16*, s. 193.

³⁹ Duvsete, Svein. *Luftforsvarets historie Bind 3*, s. 84.

Ettersom sovjetiske bombefly sannsynligvis ville fly over Norge for å nå sine mål ved et eventuelt angrep, ble luftrommet over Norge regnet som av større betydning for å forhindre et angrep på Usa og andre Nato-land. Både ved tidlig varsling av atomangrep og for eventuelt å kunne avskjære og nedkjempe bombeflyene før de nådde målene. Risikoen for at Norge ville bli angrepet av Sovjetunionen økte også. Om det kom et tidspunkt hvor det ville være behov for å gjennomføre den atomoffensive delen av massiv gjengjeldelse, ville amerikanske bombefly angripe mål i indre Sovjetunionen. For å kunne nå disse målene, måtte amerikanske bombefly gjennomføre mellomlandinger i Norge.⁴⁰ Norge og nordområdene fikk med andre ord stor relevans og oppmerksomhet på 1950-tallet både når det gjaldt det defensive og det offensive.

2.4.1 *Boyesen-utvalget*

For å gjøre en vurdering av hvilken betydning massiv gjengjeldelse ville ha for det norske forsvaret, nedsatte Forsvarsdepartementet et utvalg ved navn *Boyesen*. Boyesen-utvalget anbefalte blant annet å gradvis overføre den stående beredskapen til Nord-Norge. Samtidig påpekte utvalget at hovedoppgaven for det norske forsvaret fortsatt ville være å motstå det første angrepet og sikre basene for bruk av allierte styrker, i samsvar med hovedretningslinjene i Natos forsvarsplaner.⁴¹ Det var allierte flystyrker som hadde i oppgave å gjennomføre den strategiske bombingene av fiendtlige militærbaser. Det norske Luftforsvaret måtte derfor fokusere på forsvar av eget territorium, og i tillegg gi støtte til Hæren og Marinen ved en eventuell invasjon fra Sovjetunionen.⁴² Anbefalingen fra utvalget var at Luftforsvaret, både i Sør- og i Nord-Norge, måtte ha høyere beredskap enn de andre forsvarsgrenene.

Boyesen-utvalget la frem flere ting ved sin innstilling, men ved spørsmål som angikk stridsevne, prioriterte de kvalitet fremfor kvantitet. Luftvernartilleriet skulle få færre, men bedre våpensystemer, og Luftforsvaret skulle ikke få flere jagerfly, men bedre jagerfly. Utvalget lot samtidig være å ta stilling til spørsmål om innføring av atomvåpen i norsk militærpolitikk, et tema som var omdiskutert. De militære sjefene insisterte sterkt for innføringen av atomvåpen for norske styrker, noe Nato også ønsket. Norske politikere, med statsminister Einar Gerhardsen i spissen, var derimot sterkt imot atombevæpning av norske styrker og lagring av atomstridshoder på norsk territorium i fredstid.⁴³ Gerhardsen fryktet at

⁴⁰ Ibid. s. 86.

⁴¹ Ibid. s. 85.

⁴² Ibid. s. 86.

⁴³ Ibid. s. 87.

en gjengjeldelsesaksjon ville trekke Luftforsvaret bort fra dets egentlige oppgave, å forsvare nasjonen, slik at Hæren og Marinen ble stående alene i nord.⁴⁴

2.5 Forsvarets krigshovedkvarter – Reitan

Ut over første halvdel av 1950-tallet fikk Bodø mer oppmerksomhet for sin heldige geografiske beliggenhet, både med tanke på avstanden fra Sovjetunionen og fordi byen lå i le for Vestfjorden.⁴⁵ Bodø var en bedre beliggenhet for den militære hovedflystasjon i Nord-Norge enn Bardufoss, som lå utsatt til for sovjetiske flyangrep. Det var alt foreslått å flytte Luftkommandoen i nord fra Bardufoss til Bodø i 1949, men det ble først gjennomført i 1953. Man fikk da to militære hovedsteder i nord, ett i Bodø med Luftkommandoen i nord og Luftforsvaret, og ett i Harstad med Øverstkommanderende i Nord-Norge og Hæren. Etter en lengere periode med uenigheter mellom Luftforsvaret i Bodø og Hæren i Harstad om hvem som skulle få mest oppmerksomhet i nord, ble i 1955 gjennomført et forsøk på å rydde opp i kommandoforholdene i nord. Forsvarsdepartementet og Nordkommandoen ble enig om at kommandoledene i Nord-Norge skulle samles i Bodø. Samtidig ble det igangsatt et norsk-alliert prosjekt for å bygge et nytt og moderne hovedkvarter som skulle romme både Luftkommando Nord-Norge, operasjonssentret for taktisk luftoperasjoner (TAOC), sektoroperasjonssenteret/luftforsvarsoperasjonssenteret (SOC/ADOC), og et lite felles operasjonssenter (JOC). Det ble også lagt planer om å gjøre plass for Øverstkommanderende i Nord-Norge og Sjøforsvarskommando Nord-Norge. I 1956 ble det nedsatt et fagmilitært utvalg for å planlegge hovedkvarteret, og som endte i opprettelsen av Forsvarets krigshovedkvarter på Reitan. I 1964 sto anlegget ferdig på Lødingen, cirka 25 kilometer fra Bodø sentrum.⁴⁶

2.5.1 *Sector Operations Center*

Som et ledd i oppbyggingen av Luftforsvaret i Nord-Norge, ble det etablert et luftoperativt senter med ansvar for å skape et totalt luftbilde av landsdelen. På grunn av trusselnivået, ble det besluttet at senteret skulle plasseres i et fjellanlegg, og høsten 1956 ble Sector Operation Center (SOC/N) for Nord-Norge opprettet ved Bodø flystasjon. I tillegg til Sector Operation Center, ble det etablert to kontroll- og varslingsentre (CRC). Ett på Bardufoss og ett i

⁴⁴ Bjerga, *Enhet som våpen*, s. 75.

⁴⁵ Ibid. s. 80.

⁴⁶ Ibid. s. 83.

radarstasjonen som var integrert i SOC/N i Bodø.⁴⁷ Disse stasjonene ble en del av i Natos fjernvarslingskjede.

I 1957 ble det daglig registrert sovjetiske fly langs kysten av Nord-Norge, og som et resultat ble det besluttet at radarstasjonene skulle døgnbemannes. Alt på midten av 1950-tallet begynte likevel Forsvaret å se etter andre steder å plassere radarstasjonene, og det ble derfor etter hvert besluttet at kontroll- og varslingssenteret som var integrert i SOC/N skulle flyttes til Kletkovfjell i daværende Skjerstad kommune. SOC/N ble selv, som nevnt i underkapittel 2.5, flyttet til Forsvarets krigshovedkvarter på Reitan. Videre i teksten vil dette omtales som Sector eller Sector på Reitan.⁴⁸

Kontroll- og varslingssentralene hadde i oppgave å overvåke luftrommet, samt varsle om eventuelle trusler til Sector, som gjorde en vurdering av om det skulle sendes ut fly for å undersøke. Om Sector så behovet, ble fly stående i luft-til-luft-beredskap scramblet fra Bodø flystasjon, og radarkontrollørene på kontroll- og varslingssentralene skulle kontrollere og lede de norske flyene for å møte denne trusselen.

⁴⁷ Jensen, Ivar. *Kontroll- og varslingssystemets historie*, s. 275-276.

⁴⁸ *Ibid.* s. 276.

3 Anlegg 96

3.1 Bakgrunn

3.1.1 *Fra spredningsprinsippet til fjellanlegg*

Spredningsprinsippet var ett konsept hyppig brukt av Tyskland under andre verdenskrig og som ble videreført også etter krigen. Spredningsprinsippet gikk ut på at man skulle plassere flyene utover et større område, slik at det skulle være vanskeligere å nøytralisere alle flyene med ett angrep. Konseptet fungerte bra, så lenge Sovjetunionen kun hadde tradisjonelle våpen. 29. august 1949 prøvesprengte Sovjetunionen RDS-1, den første sovjetiske atombomben. Sovjetunionen hadde ikke bare tatt igjen Usa i våpenkappløpet, RDS-1 hadde større sprengkraft enn «little boy», som var bomben som ble sluppet over Hiroshima 6. august 1945. «Little boy» donerte med en sprengkraft på mellom 13 og 16 kilotonn med TNT, RDS-1 hadde en sprengkraft på 22 kilotonn med TNT.⁴⁹

I mai 1954 informerte Kommandøren for luftstridskreftene i Nord-Norge, Odd Bull, Forsvarets Bygningsteknisk Korps (FBK), at dersom stasjonerte fly skulle stå imot en bombe på 20 kilotonn, som er på størrelsen med bomben som ble sluppet over Hiroshima, måtte flyene være plassert mer enn 2,6 km fra flyplassen. To år etter ble denne distansen endret til 7 km.⁵⁰ Dette var distanser som var umulig å innfri i det fjellfulle Norge. Den vitenskapelige utviklingen innen våpenproduksjon tvang Nato til å gå over fra spredningsprinsippet til en ny strategi innenfor beskyttelsen av jagerfly. Oppgaven med å utarbeide en ny forsvarsstruktur falt på Forsvarets forskningsinstitusjon (FFI) og Forsvarets bygningstjeneste (FBT)⁵¹.

Med kompetanse bygget opp gjennom et nært forhold til Usa og Sverige, kom FFI og FBT frem til at oppstillingsplasser for jagerfly i fjellanlegg var den beste løsningen. Å sprengte kjernefysiske våpen på bakken, ville gi uforutsigbare konsekvenser i form av varende radioaktivitet og radioaktivt nedfall, noe som vil gjøre området utilgjengelig over lang tid. Dette ville vært ugunstig for begge partene. Det ble derfor antatt at ved et angrep ville våpenet bli sprengt i luften for å gi den optimale trykkvirkningen. Fjellanlegg var derfor et ideelt valg, da det ville beskytte mot trykkvirkninger, varmestråler og radioaktiv stråling.⁵² For å få støtte til å bygge fjellanlegg, måtte man få Nato med på laget.

⁴⁹ Wikipedia, «Kjernevåpenets historie».

⁵⁰ Rygh mfl., «Forsvarets fjellaanlegg fra kald krig til nedleggelse», s. 203.

⁵¹ Ibid. s. 203.

⁵² Ibid. s. 203.

3.1.2 7. del infrastrukturprogram – undergrunnsanlegg Bodø.

Det ble i første omgang planlagt at Anlegg 96 skulle kunne ha 30 jagerfly stasjonert. Dette ble nedjustert til 25 jagerfly for å møte SHAPes spredningskrav. Samtidig ville dette redusere prisen fra 11.142.000 kr til 10.097.000 kr (fra 179.880.151 kr til 163.009.324 kr i dagens pengeverdi⁵³). Dette kommer frem i ett brev fra overkommandoen i Det kongelige norske flyvåpen til FBK 2. februar 1955. I samme brev fikk Anlegg 96 sitt offisielle navn: «Anlegget vil for fremtiden av sikkerhetsmessige grunner bli betegnet som «Anlegg 96 – Bodø»». ⁵⁴ Før dette, bar prosjektet det mer beskrivende navnet *7. del infrastrukturprogram – undergrunnsanlegg Bodø*.

Viktigheten med denne kilden, er at den slår fast at planleggingen av Anlegg 96 alt var startet før Odd Bull, Kommandøren for luftstridskreftene i Nord-Norge, dro til Det øverste hovedkvarteret for de allierte styrkene i Europa (SHAPE) oktober 1955 for å holde en tale for å overbevise Nato om at oppstillingsplasser for fly i fjellanlegg var det rette valget for ny strategi for å beskytte fly. Hensikten med talen var å «gi en generell oversikt over virkningene av angrep med atomvåpen mot en flyplass samt å diskutere mulighetene for å motstå slike angrep». ⁵⁵ Bull tok utgangspunkt i Bodø flystasjon, som representerte en typisk norsk flyplass hvor man tidligere brukte spredningsprinsippet.

3.1.2.1 Bulls tale i SHAPE

Bull startet med å gi en gjennomgang av Bodøs beliggenhet og geografi, samt flyplassens geologi og utfordringer. Han går ut fra at det er tre primære hensikter med ett atomangrep på en flyplass. Den første er å ødelegge eller skade flyene, den andre er å hindre bruk av flyplassen ved skade på rullebanen, og den siste er forgiftning av områder og utstyr. Han viser så hvordan dette vil påvirke Bodø flystasjon.

Etter Bulls kalkuleringer, trolig basert på informasjon innhentet av FFI og FBT, ville fiendene ha problemer med å ødelegge rullebanen tilstrekkelig nok til at den ble gjort ubrukelig. For at fiendene skulle hindre bruk av flyplassen ved å skade rullebanen, måtte fiendens bombe treffe slik at mindre enn 3000 x 50 fot av rullebanen sto igjen. Dersom den ble kortere enn dette, ville ikke flyene ha nok plass til å ta av. Bull tok utgangspunkt i atombomber med to forskjellige sprengkraftstyrker, 75 kilotonn og 500 kilotonn. Hvis fienden

⁵³ Beregnet prisvekst fra Norges-bank.no. 1955-2021.

⁵⁴ RA/FD/H-arkiv/221/860. 507-509 7. Del infrastrukturprogram – undergrunnsanlegg Bodø.

⁵⁵ RA/RAFA-2017/Y/Ya/L0040/0009 – 9) The Effects and Possibilities of surviving an Atomic Attack on Bodø Airfield/SHAPE 1955.

ville ødelegge rullebanen for å hindre at flyene skulle ta av, måtte man bruke to bomber. En bombe i midten ville fortsatt gi tilstrekkelig med rullebane til å lette. Om de slapp to 75 kilotonn bomber, hadde de 32 % sannsynlighet for å treffe hver halvdel av rullebanen, men kun 10 % mulighet til å uskadeliggjøre rullebanen. Ved to 500 kilotonn bomber ville muligheten øke til 30 %.⁵⁶

Om flyene og utstyret sto ubeskyttet ute, ville sprengkraften fra én 75 kilotonn atombombe sluppet i sentrum av rullebanen gi sterke skader til 63 % av flyene. 40 % av hangarene ville bli alvorlig skadd. Hovedkvarteret, sambandet og kaserne ville bli påført 93 % skader. Etter disse dystre tallene sier Bull at hvis dette utstyret er i fjell «slik som vi har planlagt å plassere dem», ville bombene forårsaket liten til ingen skader. «Selvfølgelig vil det bli store rystelser, men jeg tror ikke at vi ville være «Out of business».»⁵⁷

Om planen var å uskadeliggjøre fly og utstyr, ville fienden benytte luftsprengning over Bodø. Da ville, ved en atombombe med sprengkraft på 75 kilotonn, 85 % av flyene og 80 % av hangarene bli sterkt skadet. 99 % av bygningene ville blitt sterkt skadet. Bull legger etter dette til: «Når våre underjordiske installasjoner er ferdige, vil våre hangarer, parkeringsplass for cirka 25 fly, operasjonsrom og andre lokaliteter være tilstrekkelig beskyttet mot atomangrep av denne art».⁵⁸

Neste punkt han la frem var ett scenario der fienden visste at Bodø hadde parkeringsanlegg for fly i fjell. Bull tok utgangspunkt i at fienden tildelte det samme mannskapet som «[...] rent utdannelses-(sic) og treningsmessig kun er av en middels kvalitet[...]».⁵⁹ Oppdraget med å slippe 75 kilotonn og 500 kilotonn atombombe for å uskadeliggjøre fjellanlegget, ville gi 50 % skade på anlegget. Men fiendens sannsynlighet for å lykkes med å påføre 50% skader var kun var mellom 3 - 14%. Fly nærmest nullpunktet ville antageligvis bli påført 66 % skade fra en 75 kilotonn bombe, mens skadene ville øke til 98% med en 500 kilotonn bombe. Fly lengst unna nullpunktet ville muligens ikke bli påført skade ved bruk av 75 kilotonn og kun 6% skade ved bruk av 500 kilotonn bombe.⁶⁰

Det siste scenarioet Bull tok for seg var en kombinasjon av alternativene med høyest mulighet for ødeleggelse. Angrepet vil bli tenkt gjennomført med 2 x 500 kilotonn bomber

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid.

med bakkeeksplosjon mot rullebanen, og 1 x 500 kilotonn bombe med bakkeeksplosjon mot det underjordiske anlegget. Ved et slikt angrep beregnet Bull at det var 70% sannsynlighet for at rullebanen vil være i brukbar stand. Alt ubeskyttet ville sannsynligvis bli ødelagt, mens man derimot ville beholde 55% av alle fly og beskyttede installasjoner. Om man kun tok i betraktning de to viktigste materielle faktorene, fly og rullebane, ville den sammenlagte muligheten for å overleve angrepet med tre bomber kunne anslås til å være cirka 20%. Bull lurte derfor på om fienden vil se på dette som økonomisk ugunstig. Han avsluttet dette scenarioet med å si at «vi ser det som om vi ved bygging av underjordiske tilfluktsrom kan fremtvinge et betydelig sløseri av atomvåpen, dersom fienden på denne måten vil prøve å ødelegge BODÖ og andre lignende flyplasser.»⁶¹

Til slutt tok Bull opp spørsmålet om kostnader. Her påpekte han at menneskeliv ikke kunne måles i pengeverdi, så dette hadde han derfor utelatt. De planlagte fjellanleggene hadde på dette tidspunktet en kostnadsberegning til 1,56 millioner US dollar, mens ett F-84G Thunderjet, som 331-skvadron fløy på denne tiden, kostet 320 000 US dollar. Man måtte dermed kun redde 5 F-84G før utgiftene var rettfærdiggjort.⁶²

Planene om å bygge Anlegg 96 var alt lagt når Bull ankom SHAPE-møtet. Hans mål var å få Nato med på laget. Med denne velkonstruerte talen greide Bull å overbevise Nato om å satse på parkeringsanlegg for fly i fjellanlegg som en del av den nye strategien for å beskytte jagerfly.

3.1.3 Krav til fjellanlegg

Selv om Bulls tale var rettet mot bedre beskyttelse av jagerflyene i Bodø, ble det satt i gang et arbeid med å utarbeide planer for fjellanlegg flere steder i Norge etter at Nato godkjente fjellanlegg som den nye strategien for å beskytte jagerfly. For at disse påtenkte anleggene skulle kunne holde en viss standard, ble det utarbeidet noen krav for fjellanlegg.

Et fjellanlegg i seg selv gir god beskyttelse mot trykkvirkning, varmestråling og radioaktiv stråling. Hvor det vil oppstå problemer, er i utformingen av innganger og nødutganger. Alle former for utleggere er et svakt punkt hvor trykket fra atomvåpen kan komme inn og gjøre skade på resten av anlegget. Ved å utforme inngangene etter gjennomblåsningsprinsippet vil man kunne forhindre dette.⁶³ Gjennomblåsningsprinsippet

⁶¹ Ibid.

⁶² Ibid.

⁶³ Rygh mfl., «Forsvarets fjellaanlegg fra kald krig til nedleggelse», s. 207.

kan lettest illustreres ved å blåse i ett sugerør, da vil luften du blåser inn i den ene siden gå gjennom røret og ut på den andre siden. Adkomsttunnelen i anlegget skulle konstrueres med åpning på hver side. Det skulle være minst to innganger fra tunnelen og inn til hallene, og inngangene skulle legges vannrett til midten av tunnelen. Disse skulle beskyttes med solide portkonstruksjoner, slik at trykket fra et atomvåpen kunne komme inn den ene åpningen på adkomsttunnelen, forbi portkonstruksjonen og videre ut den andre åpningen.

For best mulig beskyttelse mot atomvåpen skulle fjelloverdekningen være minimum 15-25 meter. Anleggene skulle kunne ta imot alle aktuelle jagerflytyper og de solide portkonstruksjonene skulle sikre flyene mot trykk, rikosjetter og splinter.⁶⁴

Det var kun tre fjellanlegg som faktisk ble bygget: Anlegg 108 på Flesland, Anlegg 96 i Bodø og Anlegg 112 på Bardufoss. Hva som skjedde med anleggene på Flesland og på Bardufoss sier ikke kildene noe om. I starten var det et visst samarbeid om utarbeidingen av planene, spesielt mellom Anlegg 108 og Anlegg 96, men på et eller annet tidspunkt ble det større satsing på Anlegg 96 og samarbeidet falt bort.

3.2 Byggingen og spesifikasjonene

3.2.1 Kostnadene

I dokumentet som er skrevet av Eriksen står det at Anlegg 96 ble påbegynt september 1957 og sto ferdig september 1960.⁶⁵ Den første kontrakten om byggingen av Anlegg 96 ble inngått 17. august 1957 mellom FBK og firmaet Ing. Per Gulbrandsen A/S og omhandlet utsprengningen av cirka 93 000 kubikkmeter fast masse i fjellet hvor anlegget skulle være.⁶⁶

Byggingen ble forsinket med 6 måneder på grunn arbeidet med å utvide flyplassen som ble gjennomført i to etapper sommeren 1958 og 1959. Som tabell 1 viser, kom den totale kostnaden på 10.800.000 kr (152.093.132 kr omregnet til dagens pengeverdi⁶⁷). Dette

Estimert tall fra 1955	10.097.000 kr
Kjørebane på 750 meter	1.500.000 kr
Utsprengning av 93 000 kubikkmeter fast masse	4.500.000 kr
De totale kostnadene	10.800.000 kr

Tabell 1. Oversikt over kostnadene for byggingen av Anlegg 96.

er inkludert en kjørebane på 750 meter, som i seg selv kostet 1,5 millioner.⁶⁸ Ifølge kontrakten

⁶⁴ Ibid. s. 207.

⁶⁵ LM/BF/løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96.

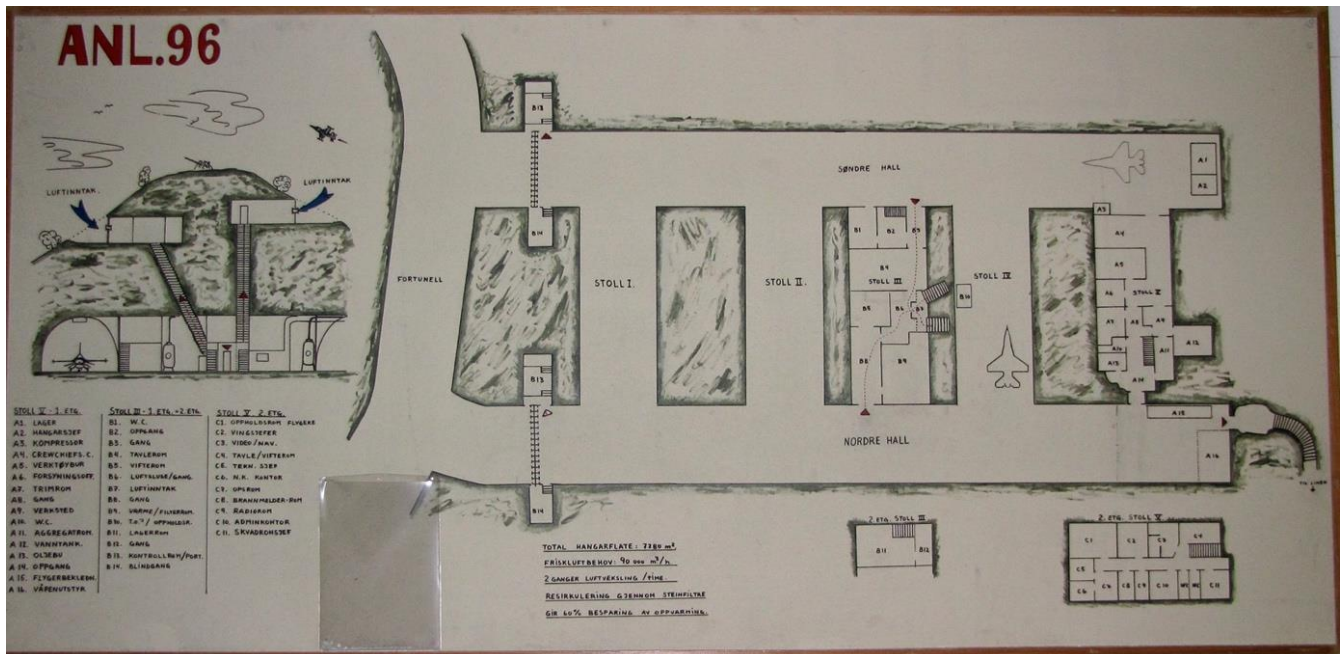
⁶⁶ Rygh mfl., «Forsvarets fjellanlegg fra kald krig til nedleggelse». S. 208

⁶⁷ Beregnet prisvekst fra Norges-bank.no. 1960-2021.

⁶⁸ LM/BF/løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96.

som ble inngått med firmaet Ing. Per Gulbrandsen i 1957 ble prisen for utsprenngningen av 93 000 kubikkmeter fast masse satt til 4,5 millioner.⁶⁹ Den totale kostnaden for byggingen av Anlegg 96 gikk 703.000 kr over det estimerte budsjettet fra 1955.⁷⁰

3.2.2 Utforming og dimensjoner



Figur 1 Oversikt over Anlegg 96 utforming. Kilder: Norsk luftfartsmuseum. Større versjon av bilde kan finnes i vedlegg 5.

I henhold til kravene ble adkomsttunnelen bygget med hensyn til gjennomblåsningsprinsippet, med en åpning på hver side. I tillegg fikk adkomsttunnelen en buet konstruksjon og hadde en lengde på 185 meter. Fra adkomsttunnelen var det to innganger inn til selve anlegget.

Anlegget besto av to haller, søndre og nordre hall, som hadde en lengde på henholdsvis 167 meter og 184 meter, og en avstand på 61 meter fra senter til senter. Mellom hallene gikk det 5 tverrtunneler. Etter at anlegget ble ferdig bygd, endret navnet seg fra tverrtunnelene til stoller. Eriksen skriver at stollene hadde en avstand på 30 meter fra senter til senter, men at Stoll 3 og 5 var mindre enn de andre. Det står ingenting om hvor lang stollene var, men det er logisk å fastslå at de var kortere enn 61 meter, som var avstanden fra senter til senter på hallene.

Under punktet «dimensjoner» er Eriksen i første omgang noe forvirrende. Det er heller ikke spesifisert hvor disse dimensjonene er tatt fra, om det er hallene eller stollene. Slik jeg

⁶⁹ Rygh mfl., «Forsvarets fjellanlegg fra kald krig til nedleggelse». S. 208.

⁷⁰ RA/FD/H-arkiv/221/860. 507-509 7. Del infrastrukturprogram – undergrunnsanlegg Bodö.

oppfatter kilden, er det ett mål tatt av et tverrsnitt en generell plass i anlegget. Hvelvradien er 9 meter, men siden hallene er formet som en kuppel og ikke en sirkel er bredden 16 meter. På grunn av tykkelsen på gulvet er den maksimale høyden 7,5 meter og minimale høyden 7 meter.

Volumet av anlegget innenfor portene er oppgitt til å være cirka 60 000 kubikkmeter, men her har Eriksen skrevet «I, II, IV» i parentes bak, noe som kan tolkes som volumet innenfor porten ekskludert Stoll 3 og 5. Under har Eriksen skrevet at det totale volumet kommer på cirka 90 000 kubikkmeter uten videre forklaring. Dette kan tolkes som at Stoll 3 og 5 utgjør 30 000 kubikkmeter, noe som virker mye når Stoll 3 og 5 er de minste stollene.⁷¹ Ved å regne kubikkmeter ut fra målene som er oppgitt i rapporten, vil den ene hallen utgjøre 20 040 kubikkmeter, og den andre utgjøre 22 200 kubikkmeter.⁷² Om Stoll 1, 2 og 4 er like store vil hver stoll utgjøre 5 920 kubikkmeter for at hallene og stollene skal resultere i 60 000 kubikkmeter. Eriksen skriver videre at «Arealet innfor portene tverrst. I, II & IV» utgjør cirka 8000 kvadratmeter, før han så lister 11 500 kvadratmeter som det totale arealet. Eriksen skriver under der igjen at Tverrhall III utgjør cirka 500 kvm og tverrhall V utgjør cirka 350 kvm. Om dette inngår i det totale arealet på 11 500 kvm kommer ikke frem. Først trodde jeg at denne måten å oppgi dimensjonen på var for å holde deler av anleggets dimensjoner skjult, men den mer logiske grunnen er at de 60 000 kubikkmeterne eller de 8000 kvadratmeterne er plass som kan brukes til parkeringsplass av jagerfly og annet materiell. De resterende 30 000 kubikkmeterne eller 3000 kvadratmeterne er Stoll 3 og 5, samt adkomsttunnelen, nødutganger og andre deler av anlegget som ikke egnet seg som parkeringsplass for flyene. I Forsvarsbyggs rapport om Anlegg 96 er det totale arealet oppgitt til å være cirka 12 500 kvm inkludert adkomsttunnelen og nødutgangene.⁷³ Det kan da stemme at det totale arealet, ekskludert Stoll 3 og 5, er på 11 500 kvm. Men Eriksens totale areal, inkludert Stoll 3 og 5, kommer på cirka 12 350 kvm, og ikke på cirka 12 500 kvm som Forsvarsbygg konkluderer med i sin rapport.⁷⁴

3.2.2.1 Tilleggsutstyr

Anlegg 96 var ikke bare en utsprengt fjellhall. Anlegg 96 skulle kunne overleve et atomangrep på Bodø. Hele anlegget var brannsikret med 4 uavhengige enheter som kunne

⁷¹ LM/BF/løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96.

⁷² Bredde x lengde x høyde.

⁷³ Husebø, Ulf. *Anlegg 96*. s. 25.

⁷⁴ Jeg velger å gå for 12 350 kvm.

arbeide hver for seg: Pulverbeholder med 2500 kg pulver, trykk-gassbatteri med 4 kvelstoff-flasker, høytrykksledning fra gassbatteri til pulverbeholder og høyleidningssystem med pulverdyser.

Anlegget hadde ett enkelt varmluftanlegg med en kapasitet på 95 000 kubikkmeter i timen. Det var to ventilasjonssjakter til varmluftanlegget som også fungerte som nødutganger ved krise. Som krafttilførsel hadde anlegget en egen transformatorstasjon ved toppen av ventilasjonssjakten, bestående av to selvkjølte oljetransformatorer på 500 voltampere. I tilfelle oljetransformatorene ble satt ut av spill, var anlegget også utstyrt med to diesellaggregater på 160 voltampere hver, som kunne levere kraft til hele anlegget inkludert Stoll 5. I tillegg kunne varmen produsert av dieslradiatoren erstatte det elektriske varmebatteriet. Aggregatene måtte startes manuelt i nødstilfeller, og kunne kjøres enkeltvis eller i parallell.

Det ble viet spesiell oppmerksomhet til drenering i hallene grunnet faren for lekkasje eller uhell med drivstoff. For å unngå å få drivstoff i hele systemet, var det lagt inn vannlås-kummer for hver 30 meter i overvannskanalene.⁷⁵ Hvordan disse vannlås-kummene fungerte i praksis skriver Eriksen ingenting om.

3.2.3 Fordelingen av bruksområder

Anleggets størrelse gjorde det mulig å parkere 40 F-86F Sabre, eller 48 F-104G Starfighter i hallene. Det var plass til 2 F-104G i bredden om flyene ble parkert uten drivstofftankene montert på vingetippene, også kalt tiptanker. Da fikk man plass til 18 fly i hver hall og 4 fly i Stoll 1, 2 og 4.⁷⁶

Det må påpekes at 331-skvadron aldri hadde 48 jagerfly, og at Anlegg 96 heller aldri har huset 48 jagerfly. Dette var estimerte tall, og noe som ville bli aktuelt under krise eller krig. Standard størrelse i Nato for jagerflyskvadroner var 18 fly.

I normal drift var det kun Stoll 1, 2 og ytterste del av nordre hall som ble brukt til oppstillingsplasser for jagerflyene. Her var det plass til, ifølge Eriksen, 15 fly.⁷⁷ Man kan gå ut fra at dette er snakk om F-86F, siden det var den flytypen skvadronen brukte i 1962. På dagtid sto flyene på «flightline». «Flightline» eller bare «line» var en oppstillingsplass hvor flyene sto på linje. Her sto flyene som skulle brukes til treningsoppdrag i løpet av arbeidsdagen og ventet på å bli flydd med. Det var her mye av den daglige aktiviteten var.

⁷⁵ LM/BF/løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96.

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Ibid.

Videre i denne oppgaven vil dette bli omtalt som *oppstillingsplassen*.⁷⁸ Dette innebar at flyene ble slept inn og ut av anlegget ved starten av hver dag. Dette endret seg med tiden, noe vi vil komme tilbake til senere i underkapittelet «avviklingen», men også i kapittel 4. Ettersyn på flyene ble foretatt i Stoll 4. Her legger Eriksen til at det ville være ugunstig å sperre av denne hallen, selv om den ikke ble brukt til oppstillingsplasser. Å ha Stoll 4 åpen ville gi muligheten til å flytte ett fly dersom det andre står på jekker. Fly som var tatt midlertidig ut av drift på grunn av småfeil ville stå bakerst i nordre hall. Bakere del av søndre hall ville bli disponert av bakkeutstyrseksjonen, som hadde i oppgave å slepe inn og ut flyene m.m.⁷⁹

Stoll 5 var detonasjons- og gassikret. Den var også gitt beskyttelse mot radioaktivt nedfall. Stollen hadde sitt egne helautomatiske dieselaggregat på 50 voltamper, vannreservoar for 150 kubikkmeter med vann, og var utstyrt med aircondition. Dette gjorde at Stoll 5 kunne fungere uavhengig av resten av anlegget. Stoll 3 var på tidspunktet Eriksen skrev dokument ikke detonasjons- eller gassikret på grunn av at dørene fra hallene og inngangen fra luftinntaket via vannreservoaret ikke var tilstrekkelig sikret.⁸⁰ Stoll 3 ble brukt som verksted og teknisk rom. Første etasje i Stoll 5 ble tilholdsstedet for våpen-, elektronisk- og instrumentseksjonen. I andre etasje var den operative virksomheten, hvor line- og hangarlederen, administrasjon, teknisk kontroll og teknisk offiser hadde kontor.⁸¹ Andre etasje i Stoll 5 hadde kjøkken, oppholdsrom, garderobe, bibliotek, teknisk lager, toalett/dusj, samt planleggings- og briefingsrom.

3.3 Anleggets oppgave

Det originale formålet med Anlegg 96 var å legge grunnlag for en permanent jagerflyskvadron i Nord-Norge som kunne være i stand til å stå imot et mulig atombombeangrep. I tillegg regnet man tilstedeværelsen av Anlegg 96 på Bodø flystasjon som et mulig hinder for et eventuelt angrep på stasjonen. Sannsynligheten for å ødelegge både anlegget, rullebanen og alt materiell var regnet som for liten for å være økonomisk gunstig for Sovjet.⁸² Dette ville igjen hjelpe det norske Forsvaret med hovedoppgaven som ble utpekt av

⁷⁸ Selv om jeg har valgt å fornorske dette ordet, vil jeg fortsatt benytte meg av «linetjeneste» og «linesjefen».

⁷⁹ LM/BF/løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96.

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Ibid.

⁸² RA/RAFA-2017/Y/Ya/L0040/0009 – 9) The Effects and Possibilities of surviving an Atomic Attack on Bodø Airfield/SHAPE 1955.

Boyesen-utvalget. Å motstå et eventuelt første angrepet og å sikre baser for bruk av allierte styrker.⁸³

Da anlegget sto ferdig september 1960 var det regnet som nettopp atombombesikkert. Dette var sentralt for å kunne bevare jagerflyene, flygerne og den operative driften til 331-skvadron, slik at det skulle være mulig å ha forsvarsstyrker nok til å stoppe eller bremse en fiendtlig invasjon av Norge. I 1957 var det bestemt av Norge at det ikke skulle være stasjonerte atomvåpen på norsk jord i fredstid, men at man kunne ta imot allierte styrker med atomvåpen i krigstid.⁸⁴ Men debatten om dette fortsatte ut på 60-tallet. Det lå i planene at Anlegg 96 skulle kunne ta imot slike styrker om det skulle bli nødvendig. I tillegg skulle tilstedeværelsen av Anlegg 96 på Bodø flystasjon bidra til å forhindre et angrep på stasjonen. For sannsynligheten for å ødelegge anlegget, rullebanen og alt materiell var beregnet å være for liten til å gjøre det økonomisk gunstig.⁸⁵

Da Odd Bull presenterte planene om å bygge fjellanlegg i Norge i 1955, tok han utgangspunkt i at Anlegg 96 skulle kunne tåle en atombombe med sprengkraft på 500 kilotonn. Men innen 1961 hadde Sovjetunionen utviklet «Tsar-bomben», en atombombe med en sprengkraft på opp mot 50 megatonn.⁸⁶ I tillegg hadde «Tsar-bomben» en elektromagnetisk puls, som vil si at bomben kunne slå ut alt av elektronisk utstyr, selv under bakken.

Frem til 1961 hadde Nato, med Usa i spissen, brukt strategien med massiv gjengjeldelse som en avskrekkingsmetode. Om Bodø flystasjon ble angrepet, var planen med Anlegg 96 at 331-skvadron skulle overleve inne i anlegget frem til støvet hadde lagt seg. Skvadronen skulle da bidra til å stoppe eller forsinke en påfølgende invasjon fra Sovjetunionen. Om den påfølgende invasjonen ikke kom, ville Anlegg 96 og 331-skvadron fylle sin rolle som en del av Natos plan for massiv gjengjeldelse, og hjelpe allierte styrker i et atomoffensiv.⁸⁷

Massiv gjengjeldelse som en avskrekkingsmetode, gav til å begynne med mening, siden USA, inntil 1961, så ut til å være det eneste landet med masseødeleggende våpen. På

⁸³ Duvsete, Svein. *Luftforsvarets historie Bind 3*, s. 85.

⁸⁴ ICAN Norge, «Norge og atomvåpen».

⁸⁵ RA/RAFA-2017/Y/Ya/L0040/0009 – 9) The Effects and Possibilities of surviving an Atomic Attack on Bodø Airfield/SHAPE 1955.

⁸⁶ Wikipedia, «kjernefysiske våpen».

⁸⁷ Skogrand, *Luftforsvaret og atomalderen 1950-1970*, S. 12-14.

grunn av Sovjetunionens utvikling innen kjernefysiske våpen, måtte Nato endre forsvarsstrategi i frykt for tosidig atomkrig. Nato gikk derfor mer og mer bort fra ideen om massiv gjengjeldelse, og i 1967 endret Nato offisielt sin doktrine fra massiv gjengjeldelse til fleksibel respons. Fleksibel respons var en strategi som gikk ut på at Nato kunne svare et angrep fra fienden med større fleksibilitet, og at det var mulighet til å eskalere til større tiltak ved behov. Massiv gjengjeldelse ga lite handlingsrom, sammenlignet med fleksibel respons.⁸⁸

I 1964 var det ikke lenger noe som kunne regnes som atombombesikkert, og Forsvaret ble tvunget til å gå bort fra fjellanlegg som totalbeskyttelse.⁸⁹ Etter dette, endret oppgaven til Anlegg 96 seg. Det ble mindre fokus på selve bygget og den sikkerheten det ga, og hovedfokuset ble på hvordan 331-skvadron brukte anlegget for å gjennomføre sin oppgave med luft-til-luft-beredskap.

3.4 Luft-til-luft-beredskap

3.4.1 Starten på flyberedskap i Norge

Det har vært vanskelig å finne kilder på når flyberedskapen startet i Norge, men ifølge Forsvarets egen nettside har norske jagerfly stått på flyberedskap for Nato siden 1961.⁹⁰ Litt selvmotsigende feiret Luftforsvaret 60 år med flyberedskap i Norge i ett innlegg på Facebook-siden deres den 24. august 2020.⁹¹ Noe som vil si at Luftforsvaret regner 1960 som året man startet med flyberedskap. En av informantene jeg har vært i kontakt med forteller en annen historie. Etter sin uteksaminering fra rekruttskolen på Kjevik jobbet han en periode på Sola, før han, etter noen uker med kurs, meldte han seg frivillig til å være med på flyttelasset sammen med fire F-86 Sabre fra Sola til Bodø i 1954 nettopp for å ha en form for beredskap.⁹² Resten av 331- og 334-skvadron fulgte etter i 1955.⁹³ Fra radarstasjoner ble operative rundt 1952-56 trent på avskjæringer av fiendtlige fly, og den første kjente avskjæringen av sovjetiske fly skjedde i 1959. Man kan gå ut ifra at U-2 skandalen i 1960 påvirket hvordan Norge drev luft-til-luft-beredskap, og at det er av denne grunnen Luftforsvaret regner 1960 som startåret for flyberedskapen i Norge.

⁸⁸ Pedlow, Gregory W. *Nato strategy documents 1949-1969*. S. 24.

⁸⁹ Husebø, Ulf. *Anlegg 96*. s. 65.

⁹⁰ Forsvaret, «Nato og Norge har beskyttet luftrummet i 60 år».

⁹¹ Facebook Watch, «gjennom 60 år med har Luftforsvaret stått på kontinuerlig jagerflyberedskap for Norge og Nato».

⁹² John Skogøy, informant.

⁹³ Arheim mfl., *Fra spitfire til F-16 – Luftforsvaret 50 år 1944-1994*, 97.

3.4.2 Beredskapsskvadron

Bodø flystasjon var base for to jagerflyskvadroner. Både 331-skvadron og 334-skvadron ble opprettet under krigen, og etter mye kursvirksomhet ble de, som de første permanente jagerflyskvadronene, overført til Bodø flystasjon i 1955. Hva deres rolle var på dette tidspunktet, har jeg ikke funnet en direkte forklaring på, men Kjell Inge Bjerga skriver i heftet *Forsvarskommando Nord-Norge* at jagerflyskvadrons tilstedeværelse i Bodø var knyttet til Natos doktrine om massiv gjengjeldelse, og at skvadrons viktigste oppgave i krig ville være å gi støtte til en felles alliert luftoffensiv.⁹⁴ Svein Duvsete skriver i *Luftforsvarets historie bind 3* at 331-skvadron i 1958 fikk i oppdrag av Nato å være en jagerflyskvadron med *nuclear strike capability*, som vil si at 331-skvadron skulle ha muligheten til å bli utstyrt med atomvåpen for offensive angrep. Fra sommeren 1959 ble flygerne gitt opplæring på nye bombetaktikker og fortsatte denne treningen i tidsrommet de var stasjonert på Andøya i forbindelse med arbeidet på Bodø flystasjon sommeren 1958 og 1959. Ifølge Duvsete var denne treningen ukjent utenfor Forsvaret, og lite diskutert innenfor Forsvaret. For flygerne selv gikk denne treningen inn som en del av skvadronens vanlige trening.⁹⁵ Dette kan tyde på at 331-skvadron fungerte som en angrepsskvadron, siden det å slippe atomvåpen ikke var så ulikt den treningen de alt fikk. Men hvem sto egentlig for beredskapen? I dokumentet til Eriksen skriver han: «Beredskapsflyene er tenkt plassert like innenfor port i søndre hall med traktorer koblet til. Ved evt. Scramble antar en at ett fly ad gangen kan cockes⁹⁶ og startes opp i yttre tunnel og taxe ut ved strandvei.»⁹⁷ Denne kilden er fra 1962, noe som kan antyde at 331-skvadron sto for beredskapen fra starten av. Om vi ser nærmere på dette, så skriver Eriksen at det var *tenkt* at beredskapsflyene skulle plasseres like innenfor portene, og ved en *eventuell* scramble antar man at ett fly av gangen skulle takses ut. Dette kan tilsi at det ikke enda var gjort, men at det var antatt at det ville bli gjennomført slik. Om vi går tilbake til nettsiden hvor Forsvaret stadfestet 1961 som startåret for flyberedskap i Norge, så står det at Norge har stått i beredskap for Nato med fire forskjellige flytyper: F-86K Sabre, F-104G Starfighter, F-16 Fighting Falcon og F-35 Lightning II.⁹⁸ Både 331- og 334-skvadron byttet i 1958 inn F-84 Tunderjet med nye flytyper. For 331 sin del fikk de F-86F Sabre, mens 334-

⁹⁴ Bjerga, *Forsvarskommando Nord-Norge*. S. 7.

⁹⁵ Duvsete, *Luftforsvarets historie bind 3*, S. 150. 331-skvadrons autorisasjonsbøker fra perioden 1960-63 er gradert, det er ikke de resterende årene. Noe som kan tyde på at de drev på men denne treningen iallfall frem til 1963.

⁹⁶ «Cockes» betyr å lade kanonene på flyet. Det var normalt at beredskapsflyene hadde ammunisjon ombord, men at de sto parat uten at det var tatt ladegrep.

⁹⁷ LM/BF/løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96.

⁹⁸ Forsvaret, «Nato og Norge har beskyttet luftrommet i 60 år».

skvadron fikk den litt raskere allværsjageren F-86K Sabre.⁹⁹ I 1963 byttet 331-skvadron igjen flytype, til F-104G Starfighter. 331-skvadron har aldri hatt F-86K. Det var det 334-skvadron som hadde. Dette kan tilsi at det var 334-skvadron som hadde beredskapen i starten av 60-tallet, selv om det var påtenkt at 331-skvadron skulle ha den i Anlegg 96.

Å gå fra F-86F Sabre til F-104G Starfighter var som å hoppe over en generasjon jagerfly. I boken *Fra Spitfire til F-16* skriver Arheim mfl., at flytypen satt på flere verdensrekorder prestasjonsmessig og hadde en havaristatistikk i utlandet som kunne bevise det. Videre skriver de at overgangen ble forsinket, da både simulatoren og to-seters instruksjonsflyene ikke kom før en tid etter. Dette gjorde at flygere gikk rett fra teorikurs til å fly alene, noe som var en farlig framgangsmåte.¹⁰⁰ Det kan forklare hvorfor det tok så mange år før 331-skvadron tok flytypen i operativ bruk. Arheim mfl., skriver:

En ny arbeidsform ble introdusert for 331 i 1967. Da var skvadronen innarbeidet på den nye flytypen og kunne settes inn i sin egentlig tiltenkte oppgave i Forsvaret. Som ren avskjæringsjager skulle Starfightereren i de kommende år operere over våre nordlige farvann og være på vakt mot eventuelle inntrengere i luftveien.¹⁰¹

Også dette kan tyde på at det var 331-skvadron som egentlig skulle stå for flyberedskapen, men at, på grunn av dårligere flytype, 334-skvadron måtte steppe inn inntil 331-skvadron var opplært i den nye flytypen. Ifølge Duvsete var det i forbindelse med overgangen til et nytt varslingsystem med søkelys på «politimessig overvåking»¹⁰² at 331-skvadron tok over rollen som beredskapsskvadron i 1967, og ikke på grunn av at skvadronen brukte 4 år på innarbeidet den nye flytypen. Faktisk nevner Duvsete ingenting om at det var forsinkelser med innfasingen. Nato tok i bruk NADGE (Nato Air Defence Ground Enviroment) som skulle gjøre at man raskere og mer effektivt kunne avskjære inntrengende fly.

NADGE-systemet forutsatte at man var disponert med jagerfly med høy hastighet, og det var grunnen til at mange europeiske land gikk over til F-104G Starfighter, som var en

⁹⁹ Arheim mfl., *Fra spitfire til F-16 – Luftforsvaret 50 år 1944-1994*, S. 222. Allværsjager er en betegnelse som beskriver utstyrsnivået på en jagerflytype. En allværsjager var utstyrt med radar og andre spesialinstrumenter som gjorde det mulig å navigere og angripe fiendtlige fly i mørke og i dårlig vær.

¹⁰⁰ Ibid. s. 98.

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Politimessig overvåking er en annen måte å beskrive luft-til-luft beredskap. Det kommer antageligvis fra det engelske *Air policing*. Andre måter å beskrive det er QRA (Quick Reaction Alert) eller bare avskjæring. Jeg har valgt å bruke beredskap eller luft-til-luft-beredskap.

allværsjager. Det var ikke lengre tilstrekkelig med overvåking av luftrommet og tidlig varsling. Effektive radarsystemer med allværskapasitet skulle være på plass til enhver tid.¹⁰³

Dette systemet ble tatt i bruk i løpet av 60-tallet. Det kan derfor være grunnen til at 334-skvadron fikk rollen som beredskapsskvadron i første omgang, selv om oppgaven var påtenkt 331-skvadron i Anlegg 96. 331-skvadron fikk en allværsjager i 1963, men det kan se ut til at 334-skvadron fortsatte i sin rolle som beredskapsskvadron. Det oppsto problemer når Forsvaret bestemte at 334-skvadron skulle fase ut F-86K. Duvsete skriver at «Ettersom F-86K skulle fases ut i løpet av 1967, og da det ikke var nye fly i bestilling, ville Norge være uten allværsjagere i tilfelle krig».¹⁰⁴ Nato hadde gitt klar beskjed om at hvis NADGE-systemet var ønskelig i Norge, måtte Norge selv anskaffe nødvendig utstyr. Dette fikk Norge, med tillatelse fra USA, til å revurdere bruken av 331-skvadron og deres F-104G. Høsten 1967 ble det bestemt at 331-skvadron skulle overta rollen som beredskapsskvadron.¹⁰⁵ 331- og 334-skvadron byttet altså igjen rolle på grunn av flytypen. Med den nye flytypen, F-5 Freedom Fighter, gikk 334-skvadron fra å være en luftforsvarsskvadron til å være en invasjonsskvadron som trente på angrep mot bakkemål, men da uten atomvåpen.¹⁰⁶ Etter dette var det ett klart skille mellom 331-skvadron og 334-skvadron.

Denne overgangen kan si noe om hvordan Norge og Nato tilpasset seg den politiske situasjonen under den kalde krigen. Frem til 1967 forberedte landet seg på direkte krig med Sovjetunionen. Man rustet opp luftforsvaret og trente på å stoppe sovjetiske invasjoner regelmessig. Treningen til jagerflyskvadronene var basert på krigsstrategier fra andre verdenskrig, og man fikk et paradigmeskifte på 60-tallet når Nato forsto at de ikke var på tur inn i en ny verdenskrig. Etter 1967 byttet derfor taktikk og gikk over til å overvåke og avskjære.

Hvordan Anlegg 96 ble brukt på denne tiden kan ikke skriftlige kilder gi oss informasjon om. Her må man ty til muntlige kilder. Gjennom samtaler med tidsvitner, kommer det frem at på grunn av at 334-skvadron var så involvert i beredskapen, var de også involvert i bruken av Anlegg 96. Det var plass til 48 jagerfly i Anlegg 96, mer enn hva 331- og 334-skvadron hadde til sammen. Det er noe Usannsynlig at 334-skvadron brukte anlegget i

¹⁰³ Duvsete, *Luftforsvarets historie bind 3*, S. 217.

¹⁰⁴ Ibid.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Arheim mfl., *Fra spitfire til F-16 – Luftforsvaret 50 år 1944-1994*, S. 124.

like stor grad som 331-skvadron, men at det ble gjennomført ettersyn og reparasjoner på flyene til 334-skvadron i Anlegg 96 i denne perioden er det stor sannsynlighet for.¹⁰⁷

3.5 Avvikling

Selv om anleggets oppgave endret seg i løpet av 60-tallet, var det operativ frem til midten av 90-tallet. Jeg har derimot ikke lyktes med å finne skriftlige kilder som sier noe om hva anlegget ble brukt til, bortsett fra luft-til-luft-beredskap og 331-skvadrons virke. Det er dette kapittel 4 blir å gi svar på. Det man får vite gjennom skriftlige kilder og litteratur, er at administrasjonsdelen i Stoll 5 beholdt sin rolle som kontor, oppholdssted og planleggingsrom for flygerne, og at hallene fortsatt ble brukt til ettersyn og annet flyvedlikehold. Den store endringen var at flyene ikke lengre ble parkert inne i anlegget om natten. Forsvaret bygde flere splinhangarer rundt om på flystasjon på 70-tallet, som etter hvert tok over denne jobben.

På grunn av få flygere på både 331-skvadron og 334-skvadron på 90-tallet, bestemte Forsvaret seg for å slå sammen skvadronene i 1996. 331-skvadron ble da flyttet ut av Anlegg 96, som på dette tidspunktet hadde blitt for umoderne.¹⁰⁸ Planen var å restaurere Anlegg 96, slik at den sammenslåtte skvadron, som beholdt navnet 331-skvadron, kunne flytte inn igjen. Rammen for restaureringen ble lagt til 37 millioner kroner, og restaureringen var planlagt å starte i år 2000, men med forbehold om at Bodø flystasjon kunne forsvare det operative behovet for restaureringen. Det kan se ut til at Bodø flystasjon ikke klarte å forsvare dette behovet, for planene om å restaurere Anlegg 96 ble droppet. Forsvaret valgte heller å bygge en ny hangar til 331-skvadron.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Samtale med noen av de frivillige på Norsk Luftfartsmuseum som har jobbet på 334-skvadron.

¹⁰⁸ *75 år – 331-skvadron*. S. 17.

¹⁰⁹ Husebø, Ulf. *Anlegg 96*. s. 34 og 78.

4 Informantene forteller

I dette kapittelet vil funnene fra intervjuene legges frem. Strukturen i kapittelet er tematisk og knyttet til rekkefølgen på spørsmålene under intervjuene. Det er her den mikrohistoriske tilnærmingen kommer best frem.

4.1 Introduksjon av informantene

4.1.1 Birger Larsen

Birger Larsen begynte på Kjevik Teknisk utdanning i juni 1964 og var ferdig til jul 1965. Like etter sin uteksaminering ble han forflyttet til Bodø flystasjon. De første 3 månedene jobbet han som flytekniker på Hangar A, hvor det ble gjennomført periodisk ettersyn på jagerfly. 1. april 1966 ble han overført til 331-skvadron sammen med 3 andre. Birger jobbet seg opp fra å være crew chief assistent til crew chief, og på grunn av sin ekspertise som flymekaniker ble han sent til Hill Air Force base i Utah mellom 1979-1981 som én av få fra Norge for å bli opplært på skvadrons neste flytype, F-16. Birger var antageligvis en av de tidligste crew chiefene med kunnskap om flyet i Norge, og bidro til å legge grunnlaget for oppsettingen og starten med F-16 i Bodø.¹¹⁰ Når han kom tilbake til Bodø ble han forfremmet til flightchief.¹¹¹ Rett før 331- og 334-skvadron ble slått sammen fikk han jobben som linesjef. Birger jobbet som linesjef på 331-skvadron frem til han ble headhuntet til stillingen som teknisk konservator på Norsk luftfartsmuseum i 1996.¹¹²

4.1.2 Kåre Pedersen

Kåre Pedersen startet sin flytekniske karriere som flyteknisk sersjant på Kjevik. Han begynte som crew chief assistent på 331-skvadron i 1968, hvor han jobbet i 2 år. I 1970 begynte han på ingeniørskole i Trondheim hvor han ble utdannet som flyingeniør. Videre gikk veien til Kjeller, hvor han, kona og barna bodde i ett år. De trivdes ikke på Kjeller, så Kåre valgte å søke seg til Andøya, hvor han jobbet med flytypen P-3 Orion på 333-skvadron. Kåre og familien flyttet fra Andøya og tilbake til Bodø i 1978, men denne gang jobbet han på 334-skvadron. Etter 6 år på 334-skvadron, hvor Kåre synes det ble litt mye kontortid, valgte han å legge sin forsvarskarriere bak seg og startet som flyingeniør hos Widerøe.¹¹³

¹¹⁰ Det finnes ikke et norsk navn på denne stillingen. Jeg brukte i en periode crew-sjef, men blandingen mellom engelsk og norsk ble en kunstig sammenblanding. Så har valgt å beholde den engelske tittelen.

¹¹¹ De forskjellige stillingene på skvadron vil jeg gå mer inn på senere.

¹¹² Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

¹¹³ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

4.1.3 Einar Smedsvig

I 1963 startet Einar Smedsvig å fly operativt på 336-skvadron på Rygge. I 1966 var han ferdig på luftkrigsskolen i Trondheim. Etter Luftkrigsskolen ble de to på kullet med mest flytid, altså de mest erfarende flygerne, sendt til Sola som instruktører. Der skulle de lære opp flygere som kom tilbake fra flyskole i Canada. Han var en av de to som hadde mest flytid fra sitt årskull, og fløy som instruktør både på T-333 og F-5 i 5 år på 718-skvadron på Sola. I 1971 søkte han på en stilling i Bodø som vingsjef på 331-skvadron, hvor han jobbet i 2 år. I 1973 gikk 334-skvadron over fra F-5 Freedom fighter til canadiske CF-104. I den forbindelse ble Einar, som hadde instruktør-erfaring og flyerfaring fra F-104G beordret til nestkommanderende på 334-skvadron. Denne stillingen hadde han til høsten 1975, da han dro til Usa for å jobbe ved F-16 System program office. I 1977 kom Einar tilbake til Norge for å gå stabsskole, og etter dette besto hans karriere av en rekke sjefsstillinger. Mellom 1978-1979 var han skvadronssjef ved 336-skvadron, og i 1979-1981 var han skvadronssjef på 332-skvadron hvor han var sentral i innføringen av F-16 i Luftforsvaret. I 1988 var Einar stasjonssjef på Bardufoss. I 1989 var han Lufttjenesteinspektør ved Forsvarets overkommando. I 1991 ble han utnevnt til generalmajor i Luftforsvaret, og ble generalinspektør for Luftforsvaret samme året. I 1997 gikk veien videre til Storbritannia, hvor han jobbet for Nato som «Chief of Staff» hos Allied Air Forces Northwestern Europe. I 2000 ble han utnevnt til generalløytnant og beordret til stillingen som Øverstkommanderende i Nord-Norge. Etter en lang karriere pensjonerte han seg i 2002.¹¹⁴

4.1.4 Bjørn Nybø

Etter fullført videregående var Bjørn Nybø i vernepliktig tjeneste som fjernskriveroperatør, før han så søkte seg inn på flyskole i Forsvaret. Bjørn startet sin fly-karriere som flyger på 338-skvadron på Ørlandet. I 1974 søkte han overføring til 331-skvadron, hvor han var i 7 år, fra våren 1974 til høsten 1981. Etter en kort tur innom 334-skvadron, valgte han å slutte i Forsvaret, begynte som helikopterpilot i Nordsjøen i 1981 og bosatte seg på Sola.¹¹⁵

¹¹⁴ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹¹⁵ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

4.1.5 Erik Reed Mohn

Erik Reed Mohn søkte seg inn på flyskolen i 1970 og jobbet i Forsvaret i 8 år. I 4 av disse var han stasjonert i Bodø på 331-skvadron, fra 1974 til 1978. Når Erik var ferdig i militæret, jobbet han videre som flyger i det sivile.¹¹⁶

4.1.6 Hvorfor 331-skvadron?

Birger Larsen og Kåre Pedersen, som begge var flyteknikere, ble sendt til 331-skvadron på beordring etter fullført flyteknisk utdanningen på Kjevik. Selv om de endte opp med å trives i Bodø, valgte de ikke selv å bli overført dit. Einar Smedsvig lot seg beordre fra Sola til Bodø i 1971 fordi han begynte å bli lei instruktørjobben og var eventyrlysten.¹¹⁷ Bjørn Nybø valgte derimot selv å søke seg til 331-skvadron mens han jobbet på 338-skvadron på Ørlandet. Når han jobbet på Ørlandet møtte han på flygere fra 331-skvadron som antageligvis hadde mellomlandet for å fylle drivstoff. Flygerne fortalte om 331-skvadron og deres arbeidsoppgaver, noe som virket forlokkende på Bjørn. 331-skvadron var den eneste skvadronen som fløy F-104G Starfighter i Norge, som for mange var luftvåpenets Rolls-Royce. I tillegg virket arbeidsoppgavene til 331-skvadron spennende. Han valgte derfor å søke om overføring til 331-skvadron uten at noen stilling var utlyst. I 1974 ble han og en annen kollega fra 338-skvadron overført til skvadronen.¹¹⁸ Det er ikke til å legge skjul på at 331-skvadron var en attraktiv skvadron å tilhøre på 1970-tallet, spesielt om man var flyger. Følelsen av at man fløy luftforsvarets stolthet ga flygerne en indre drivkraft.¹¹⁹

Enkelte så på 331-skvadron som et springbrett i karrieren, noe som det på mange måter var. «Alle som hadde generaler i magen måtte innom 331-skvadron», uttrykket Bjørn Nybø.¹²⁰ Selv om en plass på 331-skvadron kunne resultere i nye muligheter og forfremmelser senere, var det ikke alle som ønsket å gå videre til lederjobber. Flere av flygerne fikk tilbud om jobber i både militær og kommersiell luftfart når de var ferdig på skvadronen. «Uansett hvilke fremtidige hensikter man hadde, var man jo på skvadronen for å fly. Man fikk jo tross alt betalt for å drive med hobbyen sin», forteller Bjørn.¹²¹

¹¹⁶ Erik Reed Mohn, intervju, 19. mars 2021.

¹¹⁷ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹¹⁸ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022

¹¹⁹ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

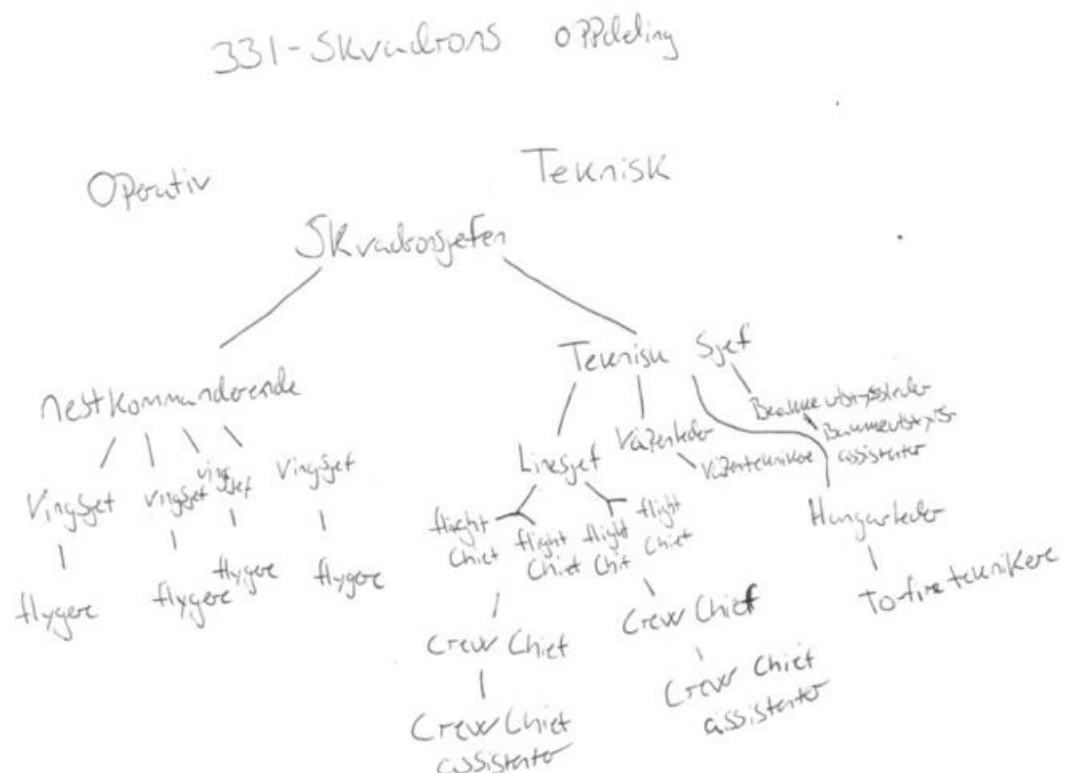
¹²⁰ Bjørn Nybø, intervju, 18. mars 2021.

¹²¹ Ibid.

4.2 331-skvadrons organisasjon

Gjennom hele perioden med F-104G Starfighter, som varte fra 1963 til 1981, var skvadronen i utstrakt grad organisert og bemannet for å kunne operere selvstendig. Skvadronen skulle gjennomføre alt av planlegging, reparasjoner og ettersyn i Anlegg 96, bortsett fra større ettersyn, som ble tatt i Hangar A. Både teknisk- og flygende personell hadde en grundig basisopplæring og generell skolegang før de kom til skvadronen, men fikk også videre opplæring fra sine tilhørende grupper. Skvadronen var en egen enhet og hadde Anlegg 96 som tilholdssted.

331-skvadron var delt inn i to hoveddeler, operativ og teknisk. Den operative delen hadde tre forskjellige nivåer, nestkommanderende, vingsjef og vanlig flyger. Den tekniske delen på skvadronen var større, og inneholdt teknisk sjef, linesjef, flight chief, hangarleder, bakkeutstyrsleder, våpenleder, crew chiefs, crew chief assistenter, bakkeutstyrassistenter, våpenassistenter og vanlig menige.¹²² Ifølge Kåre Pedersen var alle de som jobbet for den tekniske delen regnet som bakkepersonell, men skvadronen hadde egne bakkeutstyrspersonell.¹²³



¹²² Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022, Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 5. mai 2022 og Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹²³ Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 7. mai 2022.

I tillegg til disse stillingen hadde skvadronen en administrativ offiser og gjerne en kontordame, som Einar kalte det, som tok hånd om det administrative på skvadronen. Disse lå under skvadronsjefen, som hadde det overordnede administrative ansvaret for hele skvadronen.¹²⁴ Det var også en sivil vaktmester ansatt for å ivareta selve anlegget. Vedkommende brukte mye tid på å vedlikeholde de hydrauliske portene inn til anlegget, det sentrale brannslukkingsanlegget, vannbassenget og mye annet.¹²⁵

4.2.1 Den operative delen

Skvadronsjefen ble beordret til stillingen, vedkommende trengte ikke å komme fra skvadronen, men man måtte være utdannet fra Luftkrigsskolen og måtte ha en solid flyoperativ bakgrunn. Skvadronsjefen satt med det totale ansvaret for skvadron. Under skvadronsjefen sto nestkommanderende, som hadde ansvaret for alle flygerne og den daglige operative driften. Hans operative avdeling besto av tre eller fire vinger, også kalt flights. For ordenhetsskyld fikk de navnet A-, B-, C-, og D-ving. Om det var lite flygere på skvadronen ble antall vinger redusert. Hver ving hadde en vingsjef. Vingsjefene hadde som regel kapteinsgrad. Vingsjefen hadde i oppgave å holde kontroll på de andre flygerne i vingen.¹²⁶

4.2.1.1 A-, B-, C- og D-ving

Gjennom å dele opp den operative delen i vinger, fikk man mindre enheter med hver sin vingsjef som mellomleder. Dette gjorde det lettere å organisere tiltrengt opplæring, og flygerne utviklet sterkere sosial tilhørighet til hverandre. I Einar Smedsvigs tid var det 21 flygere på skvadronen og 3 vinger. Antall flygere per vinge kunne varierte. Vingsjefen hadde i oppgave å sørge for at alle flygerne hadde utdanningen/treningen de trengte, og at de oppnådde de kvalifikasjonene de skulle ha. Hvis én på vingen manglet for eksempel nattflyvning, var det vingsjefen sitt ansvar å programmere nattflyvning for vedkommende.¹²⁷ Ving-organiseringen av flygerne hadde også en markant personlig dimensjon. Det var vingsjefenes oppgave å sørge for at nye flygere ble innlemmet i skvadronen gjennom tett oppfølging, og i nødvendig grad også hjelpe til med praktiske ting.¹²⁸ Vingsjefene tok også

¹²⁴ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹²⁵ Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022. Det hadde vært spennende å intervju vedkommende som hadde denne stillingen, men Birger informerte meg om at han var død.

¹²⁶ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022.

ansvar for at flygerne hadde det bra på fritiden. Hver ving var som en liten familie, og på fritiden var flygerne ofte sammen i ulike sosiale settinger.¹²⁹

Selv om hver ving følte som en familie, kunne en fra C-ving fly sammen med en fra A-ving, på samme måte som den yngste på skvadronen kunne fly sammen med sjefen. Det daglige flyprogrammet ble satt opp etter treningsbehov og erfaring/kvalifikasjoner. Du måtte eksempelvis ha bestått visse treningsprogrammer for å kunne være ansvarlig for flytokter med to fly. Dette blir kalt for å fly «lead» av Einar. Dette begrepet innebar at vedkommende hadde ansvaret for briefing, selve treningsturen og debriefingen i etterkant. Personen fløy ikke alltid «først», men hadde alltid ansvaret for gjennomføringen av turen eller tokten.¹³⁰

Ving-inndelingen var også en praktisk måte å fordele interne oppgaver på. Hver ving hadde sine spesialiteter som de skulle orientere resten av skvadron om. A-ving kunne for eksempel ha radar som spesialitet, B-ving kunne ha foto og C-ving våpen. Einar var vingsjef for B-ving, som hadde våpen som sin spesialitet. Han var også opplært i noe som ble kalt instrument-innflygingsprosedyrer, som var knyttet til å konstruere skygjennomganger, fra sin tid på Sola.¹³¹ Bjørn Nybø var vingsjef på C-ving, og sto for instrumenttrening og sjekk, i tillegg til å ha ansvaret for bildene som ble tatt ved avskjæringene.¹³² Erik Reed Mohn var våpenekspert og sto for taktikk, bestemmelser og prosedyrer for hvordan man skulle bruke våpen, i hovedsak missiler og kanoner.¹³³ Det var ingen harde regler her, ofte ble den personen med best kvalifikasjoner benyttet uansett hvilken ving han tilhørte.

Ving-organiseringen fungerte bra både for mentorroller og for erfaringsoverføring. På mange måter var flygernes ving deres gjeng på jobben, og dem de var mest fortrolig med. Det ble et nødvendig støttenettverk for den jobben de drev med.

4.2.2 Den tekniske delen

Den tekniske delen av skvadronen har vært vanskeligere å få kontroll på. Den er større og inneholdt flere seksjoner. Her trengtes det mer informasjon fra informantene, som de gledelig delte. Oppgaven til det tekniske personellet var å holde det nødvendige antallet fly operative drift, bedrive lettere vedlikehold, motorskifte og andre nødvendige oppgaver.¹³⁴

¹²⁹ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹³⁰ Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022.

¹³¹ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹³² Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

¹³³ Erik Reed Mohn, intervju, 19. mars 2021.

¹³⁴ Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 5. mai 2022.

4.2.2.1 Øvrige ledere

Den øverste tekniske lederen på skvadron var teknisk sjef. Dette var gjerne en ingeniørutdannet offiser, og kunne derfor også bli omtalt om teknisk offiser. Vedkommendes rolle var å fungere som overordnet bindeledd mellom skvadronens tekniske gruppe og flystasjonens tekniske gruppe. Teknisk sjef var i tillegg personellansvarlig for den tekniske delen.¹³⁵

Etter teknisk sjef sto linesjefen. Vedkommende ansvarsområdet var å administrere linepersonellet. Sammen med fire flightchiefer¹³⁶, to fra hver flight, hadde linesjefen arbeidslederansvaret, og personellansvaret, på flyene som var i operativ drift den dagen. Når Birger kom til skvadronen, var linesjefen stabssersjant.¹³⁷

Flightchiefene var delt opp arbeidsmessig ut fra nødvendighet. En flightchief var plassert sammen med programsjefen på kontrollbordet, noe vi kommer tilbake til senere i oppgaven under flyernes arbeidsoppgaver. En av de andre flightchiefene var mobil arbeidsleder og koordinerte tjenesten på de flyene som var i luften. Den tredje flightchiefen var plassert i kontorbuene, eller line-buene, som var lokalisert oppi bakken mellom Anlegg 96 og Hangar 9, sammen med linesjefen.¹³⁸ Vedkommende var for det meste ansvarlig for arbeidslistene. Personen var også forbindelsen for skvadronen utad, og hadde i oppgave å skaffe hjelp fra spesialister, som for eksempel radar eller navigasjon. Den fjerde flightchiefen hadde, det Birger Larsen kalte, friuke. Det betydde ikke at vedkommende hadde fri fra jobben eller sløvet i sitt arbeid, men personen gjorde annet forefallende arbeid på skvadronen. Det var mange ting som måtte gjøres og tilrettelegges i forbindelse med øvelser og utstyr. Flightchiefene var som regel vingsersjant, og stillingen var gitt til de som hadde lengst erfaring fra linetjeneste. De ble som regel valgt ut blant de eldste crew chiefene.¹³⁹ Bakkeutstysleder og våpenleder var på samme kommandonivå som en flightchief.¹⁴⁰

¹³⁵ Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹³⁶ Man kan argumentere for å bruk betegnelsen «vingsjef» istedenfor flightchief her. Men jeg har valgt å bruke «vingsjef» når jeg omtaler den operative siden, og «flightchief» for den tekniske.

¹³⁷ Stabssersjant var den høyeste sersjantgraden i Norge. En stabssersjant var som en sersjant, ofte med teknisk bakgrunn, med mange års tjenestetid. Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹³⁸ Se bilde av denne buene under vedlegg 6.

¹³⁹ Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹⁴⁰ Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 7. mai 2022.

4.2.2.2 A- og B-flight

Den tekniske delen ble ikke delt inn i vinger, men i flights, og da kun A- og B-flight.¹⁴¹ Det kan virke som om oppdelingen av de flytekniske i flights ikke hadde så stor påvirkning på den daglige operasjon. Ifølge Birger Larsen var oppdelingen mest en form for å holde system i hvem som skulle være på jobb til forskjellig tider på døgnet. I begynnelsen av hans tid på skvadronen, var det vanlig å jobbe annen hver lørdag, og det var da hensiktsmessig å dele opp skvadronen i to, slik at man kunne planlegge litt på fritiden. Birger tar opp ett eksempel med nattflyvning. Om A-flight hadde nattflyvningen en uke, kunne B-flight legge planer om å dra på byen for å ta seg en øl. Uken etter var det B-flight som hadde nattflyvingen, og da kunne A-flight ta seg en øl.

Gjennom intervjuene og kontakten med informantene i ettertid får jeg et inntrykk av at denne oppdelingen ikke var så markant for «folk flest» på den tekniske delen av skvadronen. Kåre Pedersen, som var crew chief, sier at han ikke kan huske om de var inndelt i A- og B-flight i han tid, mens Birger Larsen, som på slutten av sin tid på skvadronen ble linesjef, står fast ved denne inndelingen.

4.2.2.3 Bakkeutstyravdelingen og våpenseksjon

Bakkeutstyravdelingen var en liten gruppe mennesker som holdte til i bakre del av søndre hall. De hadde ansvaret for å taue ut og inn flyene fra Anlegg 96 i perioden flyene ble lagret inne i anlegget om natten. Bakkeutstyrslederen og assistene fulgte arbeidslisten som flightchifen hadde laget, og tauet de flyene som skulle i operativ drift den dagen ut til oppstillingsplassen. Flyene ble tauet ut og inn av Anlegg 96 av en bakkeutstyrsteknikker med en crew chief i cockpit for å operere bremsene til flyet i tilfelle noe skulle skje med traktoren eller tauestangen.¹⁴² Det var ikke bare flytauing bakkeutstyravdelingen hadde ansvaret for. De var utstyrt med generatorvogner, turbinkompressorvogner, loxfyllevogner, nitrogenertraller og annet utstyr som var en nødvendighet ved flydrift. Det var avdelingens oppgave å holde alt dette utstyret operativt. Når F-104G sto på oppstillingsplassen, måtte hvert fly ha en generatorvogn og en turbinkompressorvogn. For F-16 måtte flyene ha en generatorvogn hver.¹⁴³ Som nevnt i underkapittelet 3.5, bygget Forsvaret flere splinhangarer, også kalt sheltere, på 1970-tallet som tok over Anlegg 96s oppgave som parkeringsanlegg for flyene

¹⁴¹ Man kan diskutere om flight og ving er det samme. Men jeg har valgt å bruke «ving» til den operative delen og «flight» til den tekniske delen.

¹⁴² Kåre Pedersen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 2. mai 2022.

¹⁴³ Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 5. mai 2022.

om natten. Flyene kunne forflyttes av egen maskin ut av hangarene, og trekkes inn i hangarene med motoren i gang ved hjelp av et vinsj-system.¹⁴⁴ Det var da mindre behov for bakkeutstyrspersonellet enn før. Det kan derfor være at 331-skvadron med tiden gikk over til å bruke flystasjonens bakkeutstavsavdeling, istedenfor å ha en egen.¹⁴⁵

Våpenseksjonen var lokalisert i første etasje av Stoll 5 i Anlegg 96. De hadde ansvar for alt av våpen på flyene: Kanoner, missiler, bomber, utstavsseter og all øvrig ladning på flyet.¹⁴⁶ Det er litt avvikende informasjon om denne seksjonen fra informantene rundt om de tilhørte 331-skvadron eller ei. Det kan imidlertid virke som om våpenseksjon som holde til i Anlegg 96 tilhørte en egen våpenskvadron på forsyningsgruppen, men at de var utplassert på 331-skvadron.¹⁴⁷

4.3 Arbeidsoppgavene

Etter å ha gitt en generell gjennomgang av skvadronens oppbygging i forrige underkapittel, vil dette underkapittelet presentere de arbeidsoppgavene som informantene hadde på skvadronen.

4.3.1 Flygerne

Hovedoppdraget til flygerne på 331-skvadron var å ivareta suverenitetshevdelse i Nord-Norge. De skulle lokalisere, identifisere og avskjære fiendtlige fly som nærmet seg norsk luftrom. Før flygerne kom til skvadronen måtte alle gjennom en teknisk opplæring. Denne opplæringen ble i 1971 gitt på Aalborg flystasjon i Danmark. Dette var et samarbeid mellom Luftforsvarets Tekniske Skolesenter på Kjevik og det danske luftforsvaret.¹⁴⁸

For å kunne ivareta suverenitetshevdelsen i Nord-Norge og ha «combat ready status» etter Natos regler, måtte flygerne jevnlig gjennomføre ulike treningsoppdrag.¹⁴⁹ Hver flyger på skvadronen registrerte på egen oversikt de ulike øvelser og oppdrag som måtte gjennomføres hvert år. Dette var for å sikre at flygerne hadde den nødvendige dyktigheten de trengte for å gjennomføre arbeidet sitt. Her var det ikke godt nok å være en god flyger, man måtte konstant trene på å bli bedre.¹⁵⁰ I tillegg kom det stadig nye flygere til skvadron som måtte få opplæring på flytypen, utsjekkprogrammet, nødprosedyrene og prosedyrene på

¹⁴⁴ Einar Smedsvig, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

¹⁴⁵ Påstand tatt basert på vag og til tider motsigende informasjon gitt av informantene.

¹⁴⁶ Kåre Pedersen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 2. mai 2022.

¹⁴⁷ Slutning tatt på tilbakemeldinger fra informanter.

¹⁴⁸ Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022.

¹⁴⁹ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹⁵⁰ Bjørn Nybø, intervju, 18. mars 2021.

avskjæringer. Nye flygerne fikk også omvisning på Forsvarskommando Nord-Norge på Reitan, hvor Sector Operation Centre (SOC) var lokalisert, og hvor de satt med myndigheten til å gi en scramble-ordre. Det var også nyttig for de andre flygerne på skvadronen å gå gjennom dette flere ganger. Einar Smedsvig ble beordret til skvadronen i 1971 som kaptein og vingsjef for B-ving. Det første han måtte gjøre var å lære å fly F-104G. Det andre han måtte gjøre var å lære å bruke flyet i krigssammenheng.¹⁵¹

Målet var at hver flyger skulle være i luften regelmessig fastsatte treningsoppdrag. Flygerne kunne ha flere tokt per dag, hvor de fløy fastsatte treningsoppdrag. Det kunne likevel hende at været var for dårlig, eller at de ikke hadde nok fly.¹⁵² Erik Reed Mohn, forteller at skvadronen enkelte dager kun hadde åtte fly avsatt til dagens treningsprogram, og at disse måtte fordeles på 20 flygere.¹⁵³ Dette betyr ikke at skvadronen kun hadde åtte fly, men at de kun hadde åtte fly tilgjengelig for treningsturer den dagen. Dette kom blant annet av at minst fire fly var avsatt til beredskap. To fly til 15 minutters beredskap og to fly til timeberedskap. De resterende flyene kunne være på ettersyn eller annet. I Kåre Pedersens tid var det 10-12 fly i operasjon ved en normal dag.¹⁵⁴ For at regnestykket skulle gå opp, hadde de to til tre forskjellige perioder om dagen hvor de var oppe og fløy. Oppdragene varierte ut fra hvilken trening pilotene trengte. Hvert treningsprogram varte rundt 1 – 1 ½ time.¹⁵⁵

For å holde oversikt over hvem som hadde gjort hva, og hva som måtte gjøres med hvem, hang det en stor tavle på veggen på planleggings- og briefingsrommet, også kalt operasjonsdisken eller «ops-en», i den administrative delen av Stoll 5. Operasjonsdisken fungerte som knutepunktet til skvadronen. Arbeidsoppgaven med å sitte her gikk på rundgang blant de erfarende flygerne på skvadron, og personen som satt der ble kalt for programsjefen. I perioder med lite aktivitet på grunn av dårlig vær, kunne det hende at oppgaven ble gitt til en mindre erfaren person. Det måtte likevel alltid være en person som satt ved operasjonsdisken, siden der var der telefonene fra flytårnet og/eller fra Sector på Reitan kom inn. Programsjefen for dagen hadde i oppgave å orientere flygerne om været, ha oversikt over situasjonen på andre flystasjoner som flygerne skulle lande på, holde kontakt med kontrolltårnet, holde kontakt med Sector, ha status på flyene og flygerne m.m. Programsjefen var et mellomledd mellom omverden og flygerne, slik at flygerne fikk den informasjonen de trengte til å

¹⁵¹ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹⁵² Bjørn Nybø, intervju, 18. mars 2021.

¹⁵³ Erik Reed Mohn, intervju, 19. mars 2021.

¹⁵⁴ Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 5. mai 2022.

¹⁵⁵ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

gjennomføre treningsoppdragene som planlagt. Arbeidsoppgaven ble delt ut på et brifingsmøte på starten av dagen, og de som fikk i oppgave å sitte med operasjonsdisken satt der ut dagen.¹⁵⁶ Det ble etter hvert nødvendig å få inn en flightchief ved operasjonsdisken, men akkurat når dette ble nødvendig har jeg ikke funnet kilder som kan svare på. Vedkommende var et mellomledd mellom den tekniske delen og programsjefen, og skulle holde oversikt over statusen på flyene. Flightchiefen fikk høre når flyene ville være klare, hvor mye drivstoff de hadde og i hvilken konfigurasjon de var plassert. Dette skrev flightchiefen opp på tavlene som hang rundt på veggene ved operasjonsdisken. Ved hendelser i luften var flightchiefen en nødvendig støtte for programsjefen, og kunne raskt vurdere hva som burde gjøres.¹⁵⁷

Fra informasjonen skrevet opp på oversiktstavlen på operasjonsrommet hadde programsjefen all informasjonen som var nødvendig, og om de for eksempel så at både Smedsvig og Nybø trengte treningstur B-7, kunne de sette opp en slik økt. I det årlige treningsprogrammet var det listet opp en rekke flyturer med bestemte mål, som for eksempel formasjonstrening, trening i å fly kun ved hjelp av instrumentene, navigasjonstrening og så videre. Hver tur hadde en egen benevnelse. C-1 var introduksjon til bruken av radarsystemet, IF-1 var instrumenttrening i baksete på en TF-104G, som er en to-seter Starfighter.¹⁵⁸ Hva akkurat B-7 sto for, er jeg usikker på.

Om man søker på hvor mange flytimer en sivil flyger har i året, er det generelle svaret rundt 900 flytimer per år. På de 4 ½ årene Erik Reed Mohn var ved skvadronen, hadde han «kun» 961 flytimer, noe som tilsvarte litt over 200 timer i året. Bak disse flytimene lå det mange timer med både planlegging i forkant og debrifing i etterkant. Å fly mer enn 200 timer var knapt mulig, ifølge Erik.¹⁵⁹ Dette understreker viktigheten av at all treningsflyvningen på skvadronen var skreddersydd det årlige treningsprogrammet og dets mål. Flygerne trente også på andre ting, der dette var lagt inn i treningsprogrammet.

På 70-tallet hadde flygerne rundt 200 flytimer i året, men var på jobb 1500-1660 timer per år.¹⁶⁰ Ifølge Bjørn Nybø, ble det derfor mye dødtid på flygerne. I ventetiden spilte de kort, røykte og fant på skøyestreker mot hverandre. Bjørn forteller også at siden kjøkkenet på Stoll 5 var ubetjent, hadde de fleste et hemmelig lager med tørrvarer, deriblant pulverkaffe. Det ble

¹⁵⁶ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹⁵⁷ Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹⁵⁸ Einar Smedsvig, e-post med oppfølgings spørsmål, 9. mai 2022.

¹⁵⁹ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

¹⁶⁰ Erik Reed Mohn, intervju, 19. mars 2021.

gjort sport i å finne skvadronsjefens lager, for han hadde alltid den beste kaffen.¹⁶¹ Einar Smedsvig kjenner seg ikke igjen i påstanden om at flygerne hadde mye dødtid. Tiden flygerne ikke brukte i luften ble anvendt til planlegging og utdanning, samt til de ulike spesialområdene som ble snakket om under 4.2.1.1. Om man fikk i oppdrag å være ekspert på LN-3, navigasjonssystemet på F-104G, kunne dette ta mye tid. Dette var et komplisert system, og man måtte orientere resten av skvadronen om systemet annen hver uke under briefingsmøtet på morgenen. Flygerne brukte også mye tid på å gå gjennom nødprosedyrer. En gang hver sjette måned flygerne gjennomføre en test for å bevise at de var kjent med nødprosedyrene.¹⁶²

4.3.2 *Crew chief og crew chief assistant*

Før man fikk jobb som flytekniker måtte man ha bestått teknisk utdanning på Kjevik. Når en flytekniker ankom skvadronen, ble vedkommende først crew chief assistant, om personen ikke alt hadde kvitteringsrett på flytypen. Assistentene ble opplært på flytypen gjennom det daglig arbeid sammen med crew chiefen. Om assistenten aspirerte til videre engasjement, kunne vedkommende gjennomføre kurs på utsjekk av flytypen på Kjevik, som ville gi personen kvitteringsrett, som vil si at man hadde myndigheten til å skrive under at flyet var i operativ stand og at det kunne flys med. Sammen med den praktiske erfaringen som man fikk mens man arbeidet på skvadronen, var dette nok til å etter hvert avansere til crew chief. Om man flyttet til en skvadron med en annen flytype, begynte man igjen som assistent.¹⁶³ Vanligvis kunne overgangen fra assistent til crew chief ta tre til seks måneder, men var avhengig av hvor god flymekaniker man var, og om det var rom for utdanningen.¹⁶⁴ Når Birger Larsen kom til skvadronen i 1966 var det manko på crew chief assistenter, som et resultat av ansettelsesstopp i Forvaret. Tilførselen av nytt personell var lavere enn avgående personell fra skvadronen. I starten av Birgers tid og under Kåre Pedersens tid, var 331-skvadron den eneste skvadronen i Luftforsvaret med F-104G. Det var derfor uheldig for Luftforsvaret at det var nedgang på det tekniske personellet, både av utdannelsesårsaker, men også beredskapsmessig.¹⁶⁵

For Birger Larsen påvirket skvadronens synkende antall teknikere avanseringen fra assistent til crew chief. Siden behovet for assistenter på skvadronen var høyt, var det vrient å

¹⁶¹ Bjørn Nybø, intervju, 19. mars 2021

¹⁶² Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹⁶³ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

¹⁶⁴ John Skogøy, samtale, 29. april 2022.

¹⁶⁵ Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

få tid nok til å ta kurset for å avansere til crew chief. Birge måtte i tillegg til å gjennomføre to måneders tjeneste som rekruttskolebefal på Værnes som et ledd i befalsutdannelsen, pluss et tilleggskurs for våpen som foregikk i Aalborg i Danmark, som varte i én måned. Dette måtte han gjennomføre imellom skvadronstjenesten. Det tok han derfor to år å avansere fra assistent til å bli crew chief med kvitteringsrett på F-104G.¹⁶⁶ Overgangen fra crew chief assistent til crew chief gikk raskere for Kåre Pedersen. Han startet som assistent på skvadronen i 1968, og avanserte til crew chief sommeren 1969.¹⁶⁷

Hver crew chief hadde et fast fly, så langt det lot seg gjøre, som de var overordnet sjef for. Crew chiefen skulle holde flyet i operativ stand, og skulle ha oversikt over hvordan det sto til med alle komponentene. Om det var på oppstillingsplassen eller på ettersyn, fulgte crew chiefen flyet. Om flyet var i luften, sto crew chiefen og ventet ved oppstillingsplassen på at det skulle komme tilbake. Om det oppsto feil på flyet så var det crew chiefen og assistenten sin oppgave å gjøre det flydyktig igjen. Crew chiefen var også ansvarlig for å ta 25, 50, 75 og 100 timers ettersyn på flyet. 200 timers ettersyn var et større ettersyn, og flyet ble sendt til Hangar A, som var en større vedlikeholdshangar sentralt på Bodø flystasjon.¹⁶⁸ På ettersynene var Crew chiefen en del av arbeidslaget. De få tilfellene hvor crew chiefen ikke fulgte flyet, var ved større modifikasjoner, spesielt om disse ble tatt i utlandet eller ved Kjeller flybase, eller dersom flyet sto på beredskap.¹⁶⁹ Det var vanligvis mer enn nok å gjøre for de teknisk ansatte på skvadronen, så om crew chiefens fly sto på beredskap men han selv ikke var på beredskap, gjorde crew chiefen annet forefallende arbeid.¹⁷⁰

En crew chief hadde ikke en fast assistent, det ble byttet på. Mankoen på assistenter ser ut til å ha vedvart ut 1960-tallet, for Kåre nevner også mangelen på assistenter når han kom til skvadronen to år etter Birger. Det hendte stadig at to crew chiefere gikk sammen for å reparere noe på et fly, og da fungerte den som hadde flyet som crew chief, og den andre som assistent.¹⁷¹ Både vingsjefen og linesjefen beholdt sin kvitteringsrett på flytypen, og hadde mulighet til å steppe inn som crew chief ved behov.¹⁷²

¹⁶⁶ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022 og Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹⁶⁷ Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 5. mai 2022.

¹⁶⁸ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

¹⁶⁹ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

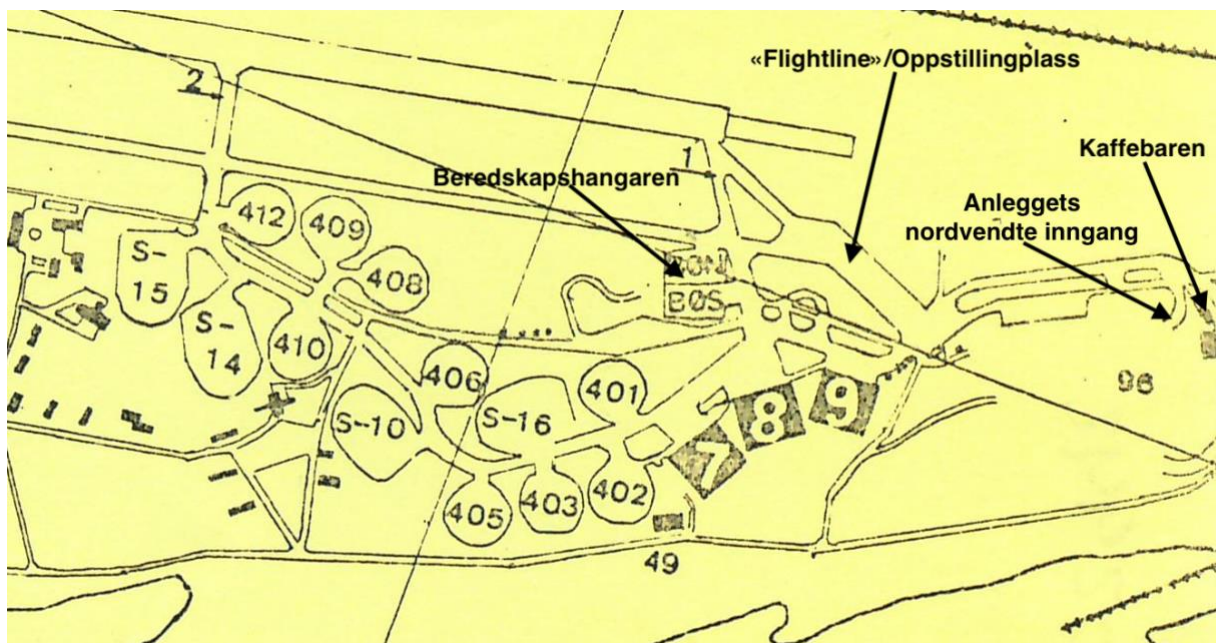
¹⁷⁰ Birger Larsen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 11. mai 2022.

¹⁷¹ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

¹⁷² Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

4.3.2.1 Linetjeneste

«Flightline», eller «line» er, som vi har vært inne i underkapittel 3.2.3, en oppstillingsplass for jagerflyene hvor de står på linje. Dette er ikke egenartet for 331-skvadron. Behovet for en slik oppstillingsplass kom fra de operative rutinene på 1960-tallet. Her ble flyene som ikke var i beredskapstjeneste tauet inn i Anlegg 96 når dagen var omme, for å beskytte dem mot både vær og vind, samt mot for eventuell sabotasje eller militære hendelser. Når flyene skulle i luften, ble de tauet ut av anlegget og ut til oppstillingsplassen.¹⁷³ Når flyet var ved oppstillingsplassen var crew chiefen på linetjeneste. Crew chiefen skulle egentlig ikke forlate oppstillingsplassen når flyet var på treningsoppdrag, i tilfelle det oppsto problemer, og flyet måtte returnere tidligere enn forventet. Men det hendte at de gikk og satt seg i kaffebaren til 331-skvadron. Crew chiefen måtte også være forberedt på å gjøre reparasjoner ved oppstillingsplassen. Om flyet for eksempel ødela et hjul under landing, kunne man ikke ta det inn på verkstedet. Det måtte fikses der og da.¹⁷⁴



Figur 3 Oversiktsbilde over området rundt Anlegg 96. Med «flightline»/oppstillingsplass, Beredskapshangaren, kaffebaren og anleggets nordvendte inngang markert inn. Kilde; Norsk luftfartsmuseums arkiv.

331-skvadron brukte denne oppstillingsplassen frem til Forsvaret bygget de tidligere nevnte splinhangarer på 1970-tallet. Nøyaktig når 331-skvadronen sluttet å bruke oppstillingsplassen har jeg ikke funnet kilder på, men når Kåre Pedersen kom tilbake til Bodø i 1978 opererte stort sett alle jagerflyene ut fra splinhangarene. Dette vil si at flyene til 331-

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

skvadron sto spredt utover på Bodø flystasjon, heller enn å stå samlet på oppstillingsplassen utenfor Anlegg 96. Konseptet med linetjeneste ble endret etter dette, og ordet ble et rent beskrivende ord for den typen arbeidsoppgave som ble utført, og ikke lenger beskrev hvor denne arbeidsoppgaven ble utført. Crew chiefene ble plukket opp av en forsvarsbil og fraktet rundt på flystasjonen, alt etter hvor flyene sto parkert.¹⁷⁵ Disse hangarene hadde alt av utstyr crew chiefene trengte, i tillegg til et oppholdsrom.

4.4 Daglig rutiner – En vanlig dag på jobben

4.4.1 Operativt

På 1970-tallet var det ikke vanlig at familier hadde mer enn én bil. Derfor reiste flere til skvadronen i kjørelag. Einar husker at han ble plukket opp rundt klokken 07.30 og var klar til å starte arbeidet klokken 08. Arbeidsdagen startet i briefingsalen på Operasjonsgruppen sentralt på stasjonen. Her fikk alle flygerne på Bodø flystasjon en felles orientering om været, og noe Einar Smedsvig kaller «notice to airmen» eller «*NOTAM*», som var en praktisk orientering om statusen til flystasjonen; om rullebanen var brøytet, om navigasjonsfyret på Bodø var i orden m.m. Her kunne også Operasjonsgruppesjefen orientere om aktuelle saker og oppdrag, som kommende øvelser eller besøk ved flystasjonen. Etter denne orienteringen dro hver skvadron til sitt tilholdssted. Flygerne på 331-skvadron samlet seg da i operasjonsrommet i Anlegg 96, hvor de fikk en orientering fra programsjefen som var mer rettet til dagens operative program, også kalt briefingsmøtet.¹⁷⁶ Dette møtet var kun for den operative delen av 331-skvadron. Den flytekniske delen hadde egne møter. Ifølge Bjørn Nybø var det, når han begynte på skvadronen, også en fast tilsatt etterretningsperson med på briefingsmøtet, som orienterte om hva nytt «spionene» hadde funnet ut om hvilket utstyr Sovjetunionen brukte og hva de holdt på med.¹⁷⁷

På briefingsmøtet ble dagens flyprogram gjennomgått. Man fikk beskjed om hvilke treningsturer som utføres, om man skulle fly to-fire fly sammen eller om to-mot-to luftkampøvelser og så videre.¹⁷⁸ De fikk også vite om de skulle fly «lead». På briefingsmøtet fikk flygerne oversikt over alle detaljene for flyturen: Avgangstiden, hvor de skulle, hvilke fly som ble brukt og hva de skulle gjøre. De fikk også utlevert et program med disse opplysningene, i tillegg til informasjon om hvilken frekvens de skulle bruke for å kontakte

¹⁷⁵ Ibid.

¹⁷⁶ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹⁷⁷ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

¹⁷⁸ Ibid.

Sector og hvilke kallesignal flyene hadde. Minst 30 minutter før avgang gikk flyverne ut av Anlegg 96 i flydrakt, med hjelm og fallskjerm, og frem til flyene som sto på oppstillingsplassen, eller senere i splinhangarene. Her snakket de først med crew chiefen, sjekket flyets papirer, utførte utvendig inspeksjoner av flyet, noe Einar Smedsvig omtaler som «walk around», og sjekket cockpit. De satte seg så inn i flysetet og festet sikkerhetsbeltet, ofte assistert av crew chiefen. Deretter koblet de til surstoffslangen og radioledningen.¹⁷⁹ Når dette var gjort, begynte flygerne med oppstartsjekker, startet motoren og gikk gjennom øvrige sjekker koordinert med crew chiefen, før flygeren så var klar til uttaksing. Når det ble gitt signal fra flyger fjernet crew chiefen bremsklossene foran hjulene, og flygeren fjernet sikkerhetspinnen fra utskytningssetet. Han måtte vise den til crew chiefen. Flygeren takset så mot avgangsrullebanen. Før flyet gikk ut på rullebanen, måtte en tekniker fjerne sikkerhetspinnene fra drivstofftankene på vingetippene. Da skulle, ifølge Einar, flygeren holde hendene opp slik at teknikerne så dem. Dette ble gjort for at flygeren ikke skulle komme borti noen brytere i cockpit.¹⁸⁰ Først da var flyene klare til avgang og gjennomføringen av det planlagte treningsoppdraget. Når treningsoppdraget var over, returnerte flyet tilbake til Bodø flystasjon. Flygerne parkerte der de hadde fått beskjed, og gikk inn i Anlegg 96 for å diskutere treningsøkten. De hadde en gjennomgang av hvordan økten hadde gått, de analyserte feilene og diskuterte hva som hadde gått bra, før de signerte på at de hadde gjennomført treningsprogrammet. Første økt var rundt klokken 0930. Neste økt kunne være rundt klokken 12, men da med andre flygere.¹⁸¹

Akkurat når flygerne var ferdig på jobb varierte. Normal arbeidsdag var fra klokken 0800-1630, men noen dager kunne de starte dagen klokken 08, delta på første økt og så dra hjem klokken 12. Men det var alltid papirarbeid, planlegging eller lesing de kunne fylle dagen med, så de ble normalt på jobb frem til dagen var over. Andre ganger kunne de delta på begge øktene, men da ved enkle turer med mindre planlegging. Om man, for eksempel, skulle fly til Andøya, som man hadde gjort 50 ganger før, trengte det ikke så mye planlegging. Om det var en strukturert operativ treningstur, krevde det mye planlegging på forhånd, og ikke minst en lang gjennomgang av treningsøkten i etterkant.¹⁸²

¹⁷⁹ Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022.

¹⁸⁰ Ibid.

¹⁸¹ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

¹⁸² Ibid.

4.4.2 Teknisk

For crew chief og crew chief assistenten startet arbeidsdagen klokken 08 med et briefingsmøte.¹⁸³ For flightchiefene startet arbeidsdagen 30 minutter før, og de avsluttet 30 minutter etter de andre. På slutten av dagen måtte flightchiefen sette opp arbeidslister for neste dag. Deler av arbeidslisten ble redigert på morgenen, for eksempel i de tilfellene det hadde blitt gjennomført reparasjoner på kveldstid som gjorde at fly som dagen før var uflybare kunne brukes. Skvadronen hadde vanligvis nattflyving to ganger i uken, og da var det, som nevnt i underkapittel 4.2.2.2, flytekniske fordelt i A- og B-ving.¹⁸⁴ Det kan imidlertid se ut til at dette ble justert ned til en gang i uken på 1970-tallet, ut fra hva Einar sier. De fikk mye nattflyging gjennom vinterhalvåret.¹⁸⁵ Ved nattflyvinger rakk ikke personellet å gjøre klar flyene til dagen etter. Det var da spesielt viktig at flightchiefen fikk de ekstra 30 minuttene for å gjøre de siste endringene i arbeidslisten og dagens program.¹⁸⁶ Den primære oppgaven til flyteknikerne var å ha, og å holde, nok fly i operativ tilstand, noe som av og til medførte at de måtte jobbe på flyene etter vanlig arbeidstid. Men hovedsakelig var arbeidstiden mellom klokken 08-1530.

For Kåre Pedersen, som ikke var flightchief, men crew chief, startet dagen ved briefingsmøtet. Her ble det lagt frem en oversikt over hvilke fly som skulle gjøres klar til operativ tjeneste og hvilke fly som skulle forbli i Anlegg 96 for teknisk vedlikehold, feilretting og forefallende arbeid.¹⁸⁷ Var Kåre sitt fly satt opp til operativ tjeneste, ble han satt opp til linetjeneste. Om flyet skulle, for eksempel, på ettersyn, ble Kåre satt opp med arbeidslaget i Anlegg 96. Det var alltid et arbeidslag i Anlegg 96. Dette besto av hangarlederen og to-fire teknikere med lang erfaring på flytypen. For arbeidslaget i Anlegg 96 var arbeidsdagen styrt av de arbeidsoppgavene som var av nødvendighet; ettersyn, motorskifte og vanlig feilretting.¹⁸⁸ Da Kåre jobbet i anlegget var Stoll 4 rigget for lettere vedlikehold. Ekstraordinære oppgaver, slik som motorskifte, demontering av flyets bakre del og lignende arbeid kunne foregå i Stoll 1, 2 og 3 samtidig.¹⁸⁹

De flyene som skulle ut å fly den dagen ble tauet ut av anlegget med traktor av bakkeutstyrsteknikerne. Dette gjaldt for perioden hvor flyene fortsatt var parkert i anlegget

¹⁸³ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

¹⁸⁴ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

¹⁸⁵ Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022

¹⁸⁶ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

¹⁸⁷ Kåre Pedersen, dokument.

¹⁸⁸ Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹⁸⁹ Kåre Pedersen, dokument og Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

om natten. Ved oppstillingsplassen ble flyene klargjort for dagens oppdrag gjennom en «pre-flight inspection». Oppdragene varierte fra dag til dag, og hvilket utstyr flyene trengte varierte tilsvarende. Resten av dagen gikk til å tekniske gjøremål for å holde de enkelte flyene i gang. Når de operative flyprogrammene for dagen var gjennomført, ble flyene fylt med drivstoff og tauet inn i anlegget igjen. Fyllingen av drivstoff foregikk alltid utenfor anlegget for å unngå ulykker og søl.¹⁹⁰

Inntauingen av flyene inn i Anlegg 96 ble gjort med traktor og var ingen enkel oppgave. Det var markert hjelpelinjer i gulvet for å indikere hvor hvert enkelt fly skulle stå. I tillegg var sjefen for denne operasjonen en streng kar. Han fulgte nøye med på hvordan personellet parkerte flyene og om de ble parkert riktig. Plasseringen måtte være perfekt før han ble fornøyd.¹⁹¹ Etter inntauingen ble det gjennomført ettersyn, eller «post flight inspection», på flyene. Når alle flyene var parkert på rekke og rad, og sto klar for en ny dag, ble «dommedagsdørene» lukket og det flytekniske personellet dro hjem.¹⁹²

4.5 Luft-til-luft-beredskap

I første omgang var det kun flygerne og annet autorisert personell som hadde tillatelse til å være i administrasjonsdelen i Stoll 5. Dette skyldtes sikkerhetsmessige årsaker. Flere av flygerne hadde spesialiteter og ekstraoppgaver som de måtte lese seg opp på, planlegge og utføre. Det var kun de administrative lederne som hadde egne kontorer. Flygerne måtte derfor bruke oppholdsrommet i Stoll 5 til slikt arbeid. I tillegg lå det mye gradert informasjon om flygerne og deres utførte treningsprogrammer og kvalifikasjoner på operasjonsrommet. Hvor sterkt dette har stått gjennom hele Anlegg 96s operative tid, er jeg usikker på. Noen av informantene finner seg ikke igjen i dette, men andre gjør. Det tekniske personellet holdt seg primært i hallene eller ved oppstillingsplassen uansett. Til hverdags fungerte kaffebaren utfor Anlegg 96 som et sosialt samlingspunkt for skvadronen. Beredskapsvaktene fungerte også som sosialt lim for skvadronen. Der sov, spiste og omgikk de hverandre i 24 timer. Området de bodde på var ikke stort, så de ble fort bedre kjent.

På spørsmål om informantene opplevde at dette skapte et skille mellom teknikerne og flygerne, svarer Birger Larsen: «Naturlig var det jo arbeidsmessig skille, men, i den daglige flyvingen hadde vi en flightchief sammen med flygerne, og så på beredskap, så roterte vi sånn

¹⁹⁰ Kåre Pedersen, dokument.

¹⁹¹ John Skogøy, intervju, 18. mars 2021.

¹⁹² Kåre Pedersen, dokument.

at alle kjente alle, og alle jobbet jo for samme sak». ¹⁹³ Bjørn Nybø oppfattet heller ikke at denne separasjonen skapte et skille mellom de ulike avdelingene på skvadronen. Om det var noen som trodde de var bedre enn andre, ble de fort jekket ned: «Man gikk ikke lenge rundt og trodde man var best», forteller Bjørn lattermildt. ¹⁹⁴

Det var ofte et større gjennomtrekk hos flygerne enn hos flyteknikerne, noe som bidro til å skape en aldersforskjell på skvadronen. Når Einar Smedsvig var der, var det flere av teknikerne som hadde vært der i 15-20 år. De hadde hus, koner og barn. Flygerne var yngre og som oftest enslige når de først kom. Dette var med på å skape samtaler rundt forskjellige temaer, tankesett og idealer fra ulike synspunkter. Einar la stor vekt på hvor sentrale beredskapsvaktene var for det sosiale på tvers av avdelingen, og hvordan dette samholdet reflekterte tilbake på skvadronen som helhet. ¹⁹⁵ Det at 331-skvadron hadde beredskapen og samtidig var stasjonert i Anlegg 96, skapte en skygge av mystikk over skvadronen. Det kan på mange måter brukes som en metafor på nettopp den kalde krigen. En oppgave om Anlegg 96 historie er også en oppgave om luft-til-luft-beredskapens historie.

4.5.1 På beredskapsvakt

På beredskapsvakt var det i hovedsak 7 personer; to flygere, to crew chief, to crew chief assistenter og en bakkeutstyrsteknikker. Siden beredskapsflyene var utstyrt med skarpe våpen måtte de, i unntakstilfeller, ha med seg en våpenteknikker på vakt. ¹⁹⁶ Man kan tenke seg at dette gjaldt perioder med økt sovjetisk aktivitet i luftrommet. Einar Smedsvig kan ikke huske om det var en våpenteknikker der gjennom hele vekten. For han var det mest sannsynlig at våpenteknikker kom innom i løpet av vekten for å sjekke, kontrollere og eventuelt skifte missiler. ¹⁹⁷ Birger Larsen mener at Stoll 5, hvor våpenseksjonen holdt til på dagtid, var utstyrt med en seng som ble brukt av våpenteknikeren på beredskapsvaktene. ¹⁹⁸ Hovedpoenget med luft-til-luft-beredskap var å stadfeste Norges territoriale grenser på oppdrag fra Nato, og derfor var det nødvendig at oppdragene ble utført med skrape våpen. ¹⁹⁹ Om det, mot all formodning, skulle være nødvendig å bruke våpnene ved en hot scramble, var det bare for

¹⁹³ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

¹⁹⁴ Bjørn Nybø, intervju, 19. mars 2021

¹⁹⁵ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

¹⁹⁶ Kåre Pedersen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 2. mai 2022.

¹⁹⁷ Einar Smedsvig, e-post med oppfølgingsspørsmål, 2. mai 2022.

¹⁹⁸ Birger Larsen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 6. mai 2022.

¹⁹⁹ Kåre Pedersen, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 5. mai 2022.

flygerne å trykke på en «knapp».²⁰⁰ Dette høres kanskje litt vel enkelt ut, men det måtte nesten være slik for å kunne reagere raskt i krigssammenheng. Men som Bjørn sa: «Du drev jo ikke med noe cowboy-faktor når du hadde våpen ombord».²⁰¹ Heldigvis har aldri 331-skvadron måtte avfyre våpen ved en hot scramble under den kalde krigen. Kun ved trening.²⁰²

Da 331-skvadron tok over luft-til-luft-beredskapen fra 334-skvadron i 1967, besto beredskapsområdet av tre Moelven-brakker ved oppstillingsplassen. Den første brakken var for de tekniske og hadde overnattingsplass til fire personer. Den andre brakken var til flygerne og hadde overnattingsplass til to personer. Den siste brakken ble brukt til lager og inneholdt nødvendig utstyr.²⁰³ Beredskapsflyene ble plassert i eller utenfor Hangar 9, det kom an på været.²⁰⁴ I 1970 fikk 331-skvadron en egen beredskapshangar ved oppstillingsplassen, hvor både flyene og mannskapet kom under samme tak. Denne oppgaven har i all hovedsak fokusert på perioden 331-skvadron brukte beredskapshangaren, siden det var denne perioden som ble lagt mest vekt på av informantene.

4.5.2 *En vanlig dag på beredskap*

Når man hadde beredskapsvakt, tok man tannbørsten under armen og tuslet bortover til beredskapsområdet, som Einar Smedsvig så pent beskrev det.²⁰⁵ Når man hadde beredskapsvakt i ukedagene startet arbeidsdagen som vanlig klokken 08, men selve beredskapsvakten startet klokken 15, og gikk til klokken 15 neste dag, slik at de som gikk av vakt kunne komme hjem til normal tid.²⁰⁶ I helgene var vaktbyttet klokken 09, slik at de som gikk av vakt fikk mer tid sammen med familien sin. Om det var linesjefen eller flightchiefen som hadde vært på beredskapsvakt om natten, ble disse avløst på morgenen etter briefingsmøtet, slik at de kunne få gjort primærjobben sin. Av og til ble avløsningen gjort ved at en crew chief tok over vakten på morgenen og byttet med den som gikk på vakt klokken

²⁰⁰ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022. Det var nok litt mer til enn bare å trykke på en knapp. For at missilene skulle kunne bli avfyrt måtte missilets søker ha oppdaget en varmekilde. Om dette var satt opp rett, var det mulig å avfyre missilet ved en knapp - Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022

²⁰¹ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁰² Bjørn Nybø, e-post med oppfølgingsspørsmål, 2. mai 2022. 331-skvadron har brukt skarpe våpen i kamp både før og etter den kalde krigen, men ikke under.

²⁰³ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

²⁰⁴ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

²⁰⁵ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021

²⁰⁶ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

15. Andre ganger ble avløsningen gjort ved at flyteknikeren som skulle ha neste beredskapsvakt alt startet på morgenen.²⁰⁷

I starten av beredskapsvakten sjekket flygerne om utstyr, som hjelm, flytevest og fallskjerm, var på plass og i orden. Flygerne sjekket også om IR søkeren på missilene fungerte.²⁰⁸ For teknikerne kunne starten av beredskapsvakten variere ut fra hva situasjonen med beredskapsflyene var. Det var ikke to fly som sto fast på beredskap, dette ble rullert på. Dersom flyene var i orden, og ikke måtte inn på ettersyn, kunne det gjerne gå flere dager før flyene ble byttet ut med nye. Når et fly sto på beredskap, hadde det andre konfigurasjoner enn vanlig, som vil si at det var utstyrt annerledes. Beredskapsflyene var konfigurert med skarpe missiler og ladede kanoner. I perioder med lav tjenestedyktighet, eller få flybare fly, kunne det være at fly med få timer igjen til større ettersyn – eller som Einar sa; var nesten «utfløyet» – ble satt på beredskap med klar beskjed om at de kun skulle i luften ved hot scramble. Da kunne skvadronen benytte de andre flyene, som hadde mer flytid igjen, til daglige treningsoppdrag.²⁰⁹

Om flyene som sto på beredskap skulle byttes ut ved vaktskifte, startet beredskapsvakten for de tekniske med å konfigurere nye fly. Det første de gjorde var å velge ut fly som var i orden. Deretter sveivet våpensesksjonen inn kanonammunisjon og hengte på to *Sidewinder* raketter.²¹⁰ Dette tok ikke mer enn en liten halvtime. Crew chiefen kontrollerte flyet og kvitterte for at flyet var flybart.²¹¹

Det var ingen automatikk i det å klargjøre to nye fly til beredskap om de som satt på 15-minutters fikk en hot scramble, dette var opp til Sector å bestemme basert på aktivitetsnivået i luftrommet.²¹² Men skvadronen hadde planlagt hvilket fly som kunne erstatte de som sto på beredskap om det ble tilfelle. I helgen hadde de som regel to reservefly klare til å bli tatt i bruk stående i Anlegg 96. Om teknikerne fikk beskjed om at det var feil på ett av beredskapsflyene mens de fløy, var det bare for bakkeutstyrsteknikeren å hente et nytt fly fra Anlegg 96 og be våpenteknikeren om å henge på våpen.²¹³ På et oppfølgingsspørsmål om beredskapsflyene via e-post, svarer Birger Larsen at disse reserveflyene sto ferdig

²⁰⁷ Birger Larsen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 11. mai 2022

²⁰⁸ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁰⁹ Einar Smedsvig, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

²¹⁰ Sidewinder er en kortdistanse luft-til-luft-missil.

²¹¹ Birger Larsen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 11. mai 2022

²¹² Einar Smedsvig, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

²¹³ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022 og Birger Larsen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 11. mai 2022.

konfigurert, men sa ikke hvor. I intervjuet presiserte han at reserveflyene sto uten våpen i Anlegg 96, fordi det ikke var tillatt med skarpe våpen i anlegget iden første perioden.²¹⁴ Det kan da virke som om det enten ble tillatt med skarpe våpen i anlegget etter hvert, eller at reserveflyene ble plassert et annet sted. Ifølge Einar kunne fly med skarp ammunisjon ombord stå i Anlegg 96, men da var ikke kanonene ladet. Man kunne derimot ikke oppbevare fly konfigurert med missiler i Anlegg 96, siden disse måtte stå i sikker retning.²¹⁵

Etter hver scramble ble flyene rygget inn i beredskapsanlegget av bakkeutstyrsteknikeren med traktor. Når flyet var på plass, var det nødvendig å foreta en egen prosedyre for å gjøre flyet klart for en ny scramble. Denne prosedyren ble kalt «turn around inspection» og ble gjennomført av crew chiefen og assistenten. «Turn around inspection» innebar at man skulle fylle flyet med drivstoff og sjekke nødvendige systemer, før de kunne melde flyet klart på ny. Det var flygernes oppgave å holde kontakt med Sector på Reitan. Utenom dette var det mest bare venting. Poenget var at flyene og flygerne skulle stå parat for å kunne ta av på 15 minutter, dersom det skulle være nødvendig. Kåre Pedersens oppsummering av beredskapsvakt var «hurry up and wait».²¹⁶ De arbeidsoppgavene man hadde måtte man gjøre raskt, men når de var gjennomført, var det bare å sitte og vente på at en scramble-ordre ble gitt. Det å ha beredskapsvakt var en viktig oppgave, men det var også til tider en kjedelig oppgave.²¹⁷

Under vekten fikk mannskapet middag fra messen, de så på tv, spilte kort, pratet og hadde det ellers hyggelig med hverandre. I beredskapsanlegget var det også ett kjøkken, og her har Bjørn laget mange pannekaker.²¹⁸ Man ble godt kjent når man levde så tett oppå hverandre. Det flytekniske mannskapet sov i oppholdsrommet, mens flygerne sov i rommet hvor operasjonsdisken var, slik at de Sector kunne få kontakt med dem. At man sov så mange i samme rom kunne være problematisk om en av dem sov lett og en annen snorket, eller om man hadde en storrøyker med seg på vakt. Det var visstnok en person på skvadronen som røyket så mye at han sovnet med røyken i hånden og våknet opp sporadisk gjennom natten for å ta seg et nytt drag.²¹⁹

²¹⁴ Ibid.

²¹⁵ Einar Smedsvig, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

²¹⁶ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

²¹⁷ Ibid.

²¹⁸ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²¹⁹ Samtale med gjengen fra Starfighternes venner, som har overtatt driften av beredskapsanlegget.

Om morgenen sto mannskapet opp og spiste frokost, de sjekket været og hørte med Sector om det var noen sovjetisk aktivitet i luftrommet. Om det var stille i luftrommet kunne Sector be flygerne om å klargjøre seg til practice scramble. Under en practice scramble, som var treningsversjonen av en hot scramble, tok begge beredskapsflyene av og det ene flyet ble «målfly». Det andre utførte avskjæringstrening. Dette var, ifølge Einar Smedsvig, ofte kjedelig flyging.²²⁰ Flygerne landet blant annet på Banak, Bardufoss og Andøya flystasjon for å fylle mer drivstoff.²²¹ Det var dermed ikke bare flygerne som fikk trening ved practice scramble, bakkemannskapet og radarkontrollørene på de ulike flystasjonene og militærbasene i nord fikk også trening. Alt for å holde maskineriet i gang.²²²

4.5.3 Ved gitt scramble-ordre

Man fikk som regel ett forvarsel fra Sector på Reitan før en scramble-ordre ble gitt. Om det var trafikk i luftrommet som nærmet seg 30. lengdegrad, som var linjen sovjetiske fly måtte krysse før det normalt ble gitt en scramble-ordre, ble det formidlet over et sambandssystem og flygerne ble bedt om å stå på standby. Når scramble-ordren ble gitt, ble det ropt «scramble» tre ganger over sambandet, og deretter kallesignalet til beredskapsflyene, som var Hotel Alfa 01/02. Deretter ble det gitt retningen flyene skulle fly etter avgang og foreløpig høyde. Da hadde flygerne 15 minutter på å komme seg i luften. Beredskapsanlegget var utstyrt med utblåsningshull slik at flyene slapp å bli tauet ut, men kunne starte opp inne i anlegget og takse ut på egen maskin. Om man skulle ha beskrevet alle detaljene rundt en scramble ville dette, ifølge Einar Smedsvig, ta lang tid.²²³ Beredskapsflyene var alltid gitt førsteprioritet ved avgang og landing, så etter fullført oppstartsrutiner og andre nødvendige prosedyrer, kunne flygerne takse ut på rullebanen og ta av med 30 sekunders mellomrom. Under avgang snakket de først med kontrolltårnet på Bodø flystasjon, før de skiftet til samme frekvens som radarkontrolløren som skulle kontrollere dem frem til målet.²²⁴ Radarkontrolløren ga flygerne kontinuerlige instruksjoner om retningen og høyden de skulle fly frem til de selv fikk det sovjetiske flyet inn på egen flyradar. Oppgaven var da å identifisere, fotografere og observere flyet, rapportere til Sector, samt passe på at flyet ikke krysset inn i norsk luftrom. Dette ligger i begrepene *lokalisere, identifisere og avskjære* fiendtlige fly.

²²⁰ Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022.

²²¹ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

²²² Ibid.

²²³ Einar Smedsvig, tilbakemelding via e-post på del to av artikkelen med samme tema, 9. mai 2022.

²²⁴ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

Hvor mange årlige scramble-ordre 331-skvadron mottok varierte gjennom skvadronens tid i Anlegg 96. Det var basert på trusselbildet og den sovjetiske aktiviteten. I Bjørn Nybøs tid mottok 331-skvadron en scramble-ordre annenhver dag.²²⁵ Det varierte også hvor mange ganger i måneden flygerne hadde beredskapsvakter, så det kunne gå uker eller måneder før enkeltindivider fikk en hot scramble.²²⁶ På de to årene Einar Smedsvig jobbet på skvadronen hadde han rundt 15 hot scrambles. I løpet av intervjuet gikk Einar gjennom loggboken sin fra perioden han var på skvadronen for å sjekke lengden mellom hver hot scramble. Ifølge loggboken hadde han sitt første treningsoppdrag i F-104G september 1971, men det var først i juli 1972 han hadde sin første hot scramble. Han hoppet så videre til april 1973, hvor han hadde to hot scrambles den 7. april, en hot scramble 8. april og en ny hot scramble den 9. april.²²⁷ Erik Reed Mohn, som jeg ikke fikk muligheten til å intervju på nytt på grunn av hjerteoperasjonen, var villig til å sende meg ett utdrag fra sin militære loggbok fra sin tid på 331-skvadron.²²⁸ I løpet av oktober 1978, som var den siste måneden Erik tjenestegjorde på 331-skvadron, hadde han kun en beredskapsvakt som gikk over 3. og 4. oktober.²²⁹ Her hadde han en hot scramble hvor de avskjærte et sovjetisk *Antonow An-12*, som for 331-skvadronen gikk under Nato-kallenavnet «cub». Dette flyet ble nevnt av alle informantene. En gang i måneden fløy dette flyet nedover norskekysten, snudde i Trøndelag og fløy tilbake. Ombord hadde det antageligvis etterretningsutstyr.²³⁰ På samme vakt hadde Erik to practice scrambles, hvor han på en av dem landet på Andøya flystasjon. I den månedlige oppsummeringen kan man se at han hadde 14:20 flytimer i oktober 1978, og totalt 961:15 flytimer.²³¹

4.6 Eksempel på treningsoppdrag

Det operative og det tekniske personellet gjennomførte ulike typer treningsoppdrag. Alt fra luftkamptrening, skyting mot luft og bakkemål, navigasjonstrening, formasjonsflyvning, nattflyvning og practice scramble. Det ble ikke gått i dybden på hvordan disse oppdragene ble gjennomført i løpet av intervjuene, med unntak av det Kåre Pedersen kalte «luftmålskytning» og practice scramble, som har blitt beskrevet tidligere under underkapittelet 4.5.2.²³²

²²⁵ Bjørn Nybø, intervju, 19. mars 2021

²²⁶ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²²⁷ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²²⁸ Siste side av Erik Reed Mohns loggbok fra oktober 1978 ligger i vedlegg 7.

²²⁹ Loggboken til Erik Reed Mohn.

²³⁰ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²³¹ Loggboken til Erik Reed Mohn.

²³² Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022

4.6.1 *Luftmålskytning*

Når skvadronen hadde luftmålskytning ble hele dagen avsatt, eller flere uker ifølge Einar.²³³ Dagen ble delt opp i fire økter, hvor hver økt var fire turer. Under treningsprogrammet var kanonene lastet opp med skarpe våpen, der kulene var dyppet seig maling, slik at de kunne skille mellom skuddene fra de ulike flyene. Våpenpersonellet hadde ansvaret for å utføre dette, samt holde styr på hvilken farge som tilhørte hvem. I luften skulle flygerne skyte på et luftmål, en stor tøyfille, som ble tauet etter et annet fly på skvadronen. Når flyene hadde skutt på målet en gang, var oppdraget å lande på flystasjonen for å fylle på drivstoff og en ny runde ammunisjon. Flyet skulle så ta av på ny. Når fire-seks flygere hadde skutt på luftmålet, fløy taueflyet over flystasjon og slapp luftmålet, som var ei stor tøyfille, ned mellom taksebanen og rullebanen.²³⁴ Tøyfillen ble da hengt opp og flygere måtte selv telle over antall treff på fillen ved hjelp av de forskjellige fargene som var brukt. Det hendte ofte at fillen ble skutt ned og forsvant.²³⁵

Denne treningsøvelsen var ikke enkel. Det var snakk om presisjonsarbeid. Både flyet og luftmålet hadde stor hastighet, og man måtte skyte fra én spesiell vinkel for å treffe luftmålet og ikke taueflyet. På et kvart sekund hadde flygeren skutte 25 skudd. Om flygerne hadde mindre treff enn det forhåndsbestemte antallet, var ikke flygeren lengre kvalifisert i øvelsen, og mistet rettigheten til å gå beredskapsvakter.²³⁶

4.7 **Sikkerhetspolitikk**

4.7.1 *Den kalde krigens påvirkning*

På spørsmål om det var noen hendelser under den kalde krigen som skapte endringer i rutiner, arbeidsoppgaver eller holdninger, svart alle informantene nei. Grunnen til dette, kan være at informantene ikke nødvendigvis var på skvadronen når det oppsto hendelser i forbindelse med internasjonal politikk. Dette er likevel mindre sannsynlig, da heller ikke Birger Larsen, den med lengst fartstid på skvadronen, merket noe. En annen forklaring på hvorfor informantene ikke opplevde endringer i rutiner, arbeidsoppgaver eller holdninger i forbindelse med hendelser under den kalde krigen, kan være på grunn av skvadronens oppgave. Skvadronen hadde en fastsatt oppgave, luft-til-luft-beredskap, og det var den sovjetiske aktiviteten i

²³³ Einar Smedsvig, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

²³⁴ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022

²³⁵ Einar Smedsvig, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

²³⁶ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

luftrommet som påvirket beredskapsnivået, ikke hendelser i forbindelse med internasjonal politikk.²³⁷

Einar Smedsvig forteller om en Nato-øvelse i nord, hvor Sovjetunionen økte aktiviteten i luftrommet.²³⁸ Bjørn Nybø forteller også at arbeidsmengden økte i perioder hvor Sovjet hadde øvelser.²³⁹ Dette resulterte i at det ble satt mer fly og mannskap på 15-minutters beredskap enn vanlig. Dette var ikke en formell økning i beredskap, men en beskjed til personellet på skvadronen om at det skulle stå fire ekstra fly i beredskap i noen timer. Einar og tre andre flygere satt da på oppholdsrommet og spilte kort eller drakk kaffe, og dro så hjem etter kanskje 6 timer.²⁴⁰

Ifølge Bjørn Nybø kunne i teorien hele skvadronen stå på 15-minutters beredskap, men som regel var det bare to fly perioder med økt aktivitet i luftrommet, kunne det likevel være seks fly i beredskap, og da gjerne et par fly stasjonert på en flystasjon i nord.²⁴¹ Det var kortere vei fra Lakselv eller Banak flystasjon til 30. lengdegrad. enn hva det var fra Bodø, så beredskapsflyene fikk raskere reaksjonstid. Da måtte det plasseres to nye fly i beredskap i Bodø. Det kunne være at Einar Smedsvig ble ringt opp og bedt om å komme på jobb, selv om han hadde fri: «Det var ikke noen som spurte så mye om arbeidsmiljøloven. Folk bare gjorde det, for det at de hadde den følelsen at det var egentlig jobben vår».²⁴² Bjørn Nybø var med på å bli stasjonert på andre flyplasser, og husker spesielt én periode hvor Sovjetunionen gjennomførte en stor øvelse. Han trodde dette kunne være i 1975. Her fløy Sovjetunionen i store formasjoner med bombefly langs norskekysten, og da hadde 331-skvadron fly stående på beredskap på Banak og Bardufoss. På spørsmål om hvordan det var å møte så mange fly svarte Bjørn; «vi lurte jo kanskje litt på hva de skulle gjøre her. Men for oss var jo det mest for å telle og identifisere, og ta bilder».²⁴³ Bjørn beskriver periodene med økt sovjetisk aktivitet i luftrommet som spennende.

4.7.2 Øvelser

Flere ganger i året hadde flystasjonen forskjellige typer øvelser i forbindelse med sikkerhetspolitikk. Kåre Pedersen husker at nærforsvar var populært. Da var alle utstyrt med

²³⁷ Her kan man jo argumentere for at det var på grunn av hendelser i internasjonal politikk som Sovjetunionen økte aktiviteten i luftrommet.

²³⁸ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²³⁹ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁴⁰ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁴¹ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁴² Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁴³ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

«våpen», og man skulle forsvare området slik at man kunne fortsette den operative driften av flyene.²⁴⁴ Erik Reed Mohn deltok også på nærforsvarsøvelser hvor de simulerte et bakkeangrep på Bodø flystasjon, og hvor personellet på 331-skvadron måtte være med på å forsvare stasjonen: «Men det var det ingen som brydde seg om, for å være ærlig. Vi trudde vel ikke noe særlig på at det skulle bli noen krig, noen av oss, men vi hadde nærforsvarsøvelser som vi måtte være med på å forsvare anlegget».²⁴⁵

4.7.2.1 Klar stasjon

Einar Smedsvig forteller om en type øvelse han var med på både da han jobbet på Rygge og i Bodø. Øvelsen het *klar stasjon*. Slik han husker det, holdt de denne øvelsen rundt annenhver måned.²⁴⁶ Ifølge Bjørn Nybø ble denne øvelsen gjennomført en-to ganger i året.²⁴⁷ Klar stasjon var en øvelse som handlet om å få alt av mannskap på jobb innen kort tid. Man kjørte rundt med biler med sirener, og ringte personellet som hadde telefon via en varslingsliste. Det handlet om å få spredt ordet og å få bemannet flystasjonen raskes mulig. «Det var ikke nødvendigvis at vi gjorde noe, men altså, alle skulle på jobb og vi skulle klargjøre fly som ikke var klargjort, og så skulle vi egentlig sette oss ned og vente på hva som skjedde neste», forteller Einar.²⁴⁸ Det kunne hende de fløy litt, men det var i bunn og grunn en øvelse for å sjekke reaksjonstiden.

4.7.2.2 TACEVAL

En annen øvelse som gjaldt hele skvadronen var «Tactical Evaluation», eller TACEVAL. Da kom det en gruppe med tilknytning til Nato for å gjøre en taktisk evaluering av skvadronen. Dette kunne komme overraskende på, men som regel kunne man forstå at noe var på gang. Når evalueringsteamet kom, ble det sagt at det skulle gjennomføres en TACEVAL, og hele skvadronen ble rigget som om den skulle på krigsfot. Hvilken type krig varierte, og var bestemt av evalueringsteamet. Oppgavene som skulle gjennomføres var ulike for den operative og tekniske delen av skvadronen.

²⁴⁴ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

²⁴⁵ Erik Reed Mohn, intervju, 19. mars 2021.

²⁴⁶ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁴⁷ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁴⁸ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

Flygerne ble bedømt på flyferdighetene, alle papirene ble gjennomgått og flygerne måtte ta prøver for å bevise at de kunne ulike prosedyrer. Ifølge Einar Smedsvig, kunne dette pågå i en ukes tid.²⁴⁹

For den tekniske delen, måtte flyene utstyres etter den typen krigføring som var bestemt. Forskjellige typer missiler måtte ha ulike konfigurasjoner, og dette måtte stilles inn. Om ikke tiden rant ut, ble øvelsen stoppet når skvadronen meldte seg operativ. Da ble alt grundig sjekket av evalueringsteamet, og skvadronen besto kun evalueringen om de hadde klart å få over 70% av skvadronen operativ. Om de ikke hadde klart dette, strøk skvadronen. TACEVAL var en seriøs øvelse, og det var ikke noe gøy om skvadronen strøk. Kåre Pedersen husker en gang hvor de var nær å styrke. Da skulle skvadronen til 70% operativ drift, men de hadde ett fly hvor de slet med motoren, og måtte bytte denne tre ganger.²⁵⁰

Det var også tilfeller hvor det hendte at de simulerte etterfølgende av et angrep med kjernefysiske våpen ved TACEVAL. «Vi simulerte at vi da skulle være inne i, la oss si tre døgn, og det ble kontrollert at det var mat og vann nok, og at nødaggregatet og ventilasjon fungerte. Men dette er ikke noe jeg kan huske ble praksiser i det daglige livet», fortalte Einar Smedsvig.²⁵¹

4.7.2.3 Øvelser med andre Nato-land

Einar Smedsvig kan huske at det var en form for Nato-øvelse under hans tid i Bodø, men han kan ikke huske noe spesifikt rundt dette. 331-skvadron var så oppslukt av den oppgaven de hadde, at de ikke tenkte over at det foregikk noen slik øvelse.²⁵² Bjørn Nybø husker derimot mer rundt Nato-øvelsene. Han sammenligner dem med *Cold Respons*, Natos moderne vinterøvelse som foregår i Nord-Norge. Her lå noen canadiere på Andøya med F-5 Freedom fighter eller Harrier, på Bardufoss var Royal Air Force, og i Bodø lå noen amerikanere med F-15 Eagle. 331-skvadron fløy da luft-til-luft treningskamp med amerikanerne, og Bjørn minnes hvor sure amerikanerne ble når flygerne fra 331-skvadron vant: «De hadde jo verdens beste flytype, men det var jo ikke alltid det gjaldt».²⁵³

²⁴⁹ Ibid.

²⁵⁰ Kåre Pedersen, intervju, 28. mars 2022.

²⁵¹ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

²⁵² Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁵³ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

4.7.3 Anlegg 96 og 331-skvadrons oppgave ved krigsutbrudd

Et annet sikkerhetspolitisk spørsmål jeg stilte informantene, var om de visste hva som ville skje med skvadronen om det ble krig. Her svarte Einar Smedsvig at det ikke var et tema de pratet om i hans tid på skvadronen, og han kunne egentlig ikke svare på hva deres arbeidsoppgave i så fall ville bli. Det han kan huske, er at de ikke trente på noen form for deployeringsplan, eller krigsplan, hvor de skulle vekk fra Bodø. «Vi lå jo godt i hulen vår vi».²⁵⁴ På spørsmål om skvadronens rolle ble å endre seg ved krig svarer Einar at «I krig skulle vi bare skyte de missilene som vi fløy med».²⁵⁵ På samme spørsmål kom Bjørn Nybø i utgangspunktet med det mer sarkastiske svaret «Det var jo vell å bli skutt ned».²⁵⁶ Dette trekker han lattermildt tilbake. Slik han hadde forstått det, var 331-skvadrons oppgave ved krigsutbrudd å fortsette i sin oppgave; luftromskontroll og eventuell avskjæring av de som ville angripe norske områder. Bjørn avslutter temaet med å si at «jeg har aldri sett eller trent på å angripe inne på fremmed territorium. Noe atomvåpen var det aldri snakk om. Vi trente heller aldri på noe sånt, det var generasjonen før meg som holdt på med det der».²⁵⁷

4.7.3.1 Atomfrykt

Under den første runden med intervjuer, våren 2021, stilte jeg informantene spørsmål relatert til Anlegg 96s opprinnelige oppdrag, for å høre om noe av den gamle strategien hang igjen i måten de brukt anlegget. Det var det ikke. «(...) [T]ror vi innså at om du var litt uheldig så hjelper det ikke å sitte i et fjellanlegg om den der atombomben kommer. Vi var jo klar over at inngangen til anlegget var buet for å ta trykkbølgen, også videre. Men vi tenke aldri på at vi ville være sikre der inne om noe skulle skje», fortalte Einar Smedsvig.²⁵⁸ Videre uttrykte han at «det var ikke noe vi snakket om, at det plutselig skulle regne atombomber, eller at Bodø i seg selv var et bombemål, det var liksom ... Nei, vi snakket ikke om det».²⁵⁹ Når Bjørn Nybø begynte på skvadronen i 1974, var han også klar over at anlegget hadde mistet sin status som atomsikkert, men at «det var fortsatt god beskyttelse i anlegget. Men atomfrykt var ikke noe man tenkte på».²⁶⁰

²⁵⁴ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁵⁵ Ibid.

²⁵⁶ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁵⁷ Ibid.

²⁵⁸ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

²⁵⁹ Ibid.

²⁶⁰ Bjørn Nybø, intervju, 18. mars 2021.

4.8 Arbeidsmiljøet og trivselen

Ingen av informantene hadde noe negativt å si om arbeidsmiljøet på 331-skvadron, tvert imot. Birger Larsen mener at det gode arbeidsmiljøet var årsaken til den lave gjennomtrekken av folk ved den tekniske delen. Alle på skvadronen var dedikert til oppgaven, og det var en samlet innstilling om at de skulle legge ned et godt arbeid der det var nødvendig. Om man bodde på stasjonen var mye av det sosiale livet utenom arbeidstid preget av at de fleste var ungarer. Siden flystasjon lå midt i byen ble det en god kontakt mellom ungarerne og utelivet i byen.²⁶¹ Men det var ikke på skvadronen som var ungarer, mange var fastbeboende eller flyttet hit med familiene sine.

4.8.1 Familielivet

Da Einar Smedsvig ble beordret til Bodø august 1971, hadde han både kone og barn. Det var likevel ikke aktuelt å kjøpe hus. Det var rett og slett ikke nok boliger i byen. Familien ble derfor midlertidig igjen på Sola. Einar prøvde å få tildelt bolig fra Forsvaret, men siden de var unge og kun hadde ett barn, ble de stilt bakerst i køen. Einar og familien ble først tildelt en ettromsleilighet i Bodin leir, noe som ble for lite for dem. Etter litt krangling fikk de en leilighet midt i byen, og innen jula 1971 var kona og barnet på plass i Bodø de også. Siden de flyttet midt på vinteren, møtte de ikke på noen naboer før våren begynte å nærme seg. Jo lysere det ble ute, jo flere naboer så de. Med årene la Einar også merke til flere kulturforskjeller mellom det å bo i Stavanger og i Bodø. En av dem var at venner av sønnen kunne banke på døren ved midnatt for å høre om han kunne komme ut og leke. Det var jo lyst hele døgnet på sommeren, noe de ikke var vant til. Sønnen hadde jo alt lagt seg for flere timer siden. Dette kunne skje flere ganger, selv om sønnen bare var fem år når de flyttet bort fra Bodø. Det var i tillegg litt artig for Einar å observere at folk klippet plenen midt på natten.²⁶²

Da Bjørn Nybø kom til Bodø i 1974, var det fortsatt manko på boliger til leie. Det var heller ikke enkelt å få kjøpt seg noe som ung og enslig. Det ble derfor til at Bjørn bodde på brakkene inne på flystasjonen sammen med flere andre fra skvadronen. Dette var med på å skape et godt samhold, og de var ofte sammen på fritiden. De dro mye ut i helgene, og fikk dermed et godt forhold til lokalbefolkningen.²⁶³ Det var slik han møtte sin kone.²⁶⁴

²⁶¹ Bjørn Nybø, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

²⁶² Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁶³ Bjørn Nybø, intervju, 19. mars 2021.

²⁶⁴ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

For Einar Smedsvig sin del, som aldri levde «brakkelivet», var det vanskeligere å bli kjent med lokalbefolkningen. Han hadde ingen tilknytning til Bodø, og kjente ingen bodøværing. Han opplevde heller ikke at lokalbefolkningen var interessert i å bli kjent med han. Den sosiale kontakten Einar hadde utenfor jobben besto for det meste av tilflyttende flygere med barn på samme alder. Det ble etter hvert et tett samhold mellom familiene til disse flygerne. Barna lekte sammen og konene møttes ofte.²⁶⁵

4.8.1.1 «Koneklubben»

På 1970-tallet var det utenkelig at konene til de beordrede mennene hadde egne jobber. Man visste heller aldri når man måtte pakke sammen sakene og flytte igjen. Flygerne tjente nok til å kunne forsørge familien. «(...) [v]i var ofte blakke, men led ingen nød. Det gikk rundt. Vi hadde ikke så veldig mye å klage på, selv om det å jobbe i Forsvaret på den tiden ikke var så veldig godt betalt. Vi klarte å kjøpe oss leilighet i 1972».²⁶⁶

Konene til flygerne var som regel hjemmeværende, og hadde gjerne små barn å ta seg av. Siden flygerne som regel tilhørte samme alderstrinn, var også ektefellene jevnaldrende, og skapte et eget nettverk dem iblant. De møttes ofte, og ble på mange måter en egen skvadron under 331-skvadron. I løpet av sin tid i Bodø, fikk Einar sønn nummer to. På den tiden var det ikke så mange barnehager. For at barna og kona skulle få litt sosialisering, møtte de ofte de andre konene noen timer hver dag.²⁶⁷ «De satt ikke hjemme og strikket, for å si det sånn».²⁶⁸

Bjørn Nybø forteller at miljøet på skvadronen var inkluderende og godt, og at de som jobbet sammen på 70-tallet møtes enda med koner og «friller» selv 40 år etter. Oppmøte og deltagelsen på alle skvadronens jubileer er også formidable.²⁶⁹

4.8.2 Kaffebaren

Kaffebaren er ett godt eksempel på hvorfor det har vært nødvendig å bruke muntlige kilder for å dokumentere den dagliglivet og aktiviteten på Anlegg 96. I prosessen med å samle inn kilder til prosjektet, kom jeg over en mappe i arkivportalen som het «0023 – 911 FDISH, skvadronbrakke, anlegg 96». Mappen lå hos Arkiv i Nordland, og jeg tok derfor kontakt med dem for å få den tilsendt på e-post. Mappen innholdt brevvekslinger mellom Ing. Per Gulbransen A/S og byggmester Oskar Hoff, og bestod av en signerte kontrakter om

²⁶⁵ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

²⁶⁶ Ibid.

²⁶⁷ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁶⁸ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

²⁶⁹ Bjørn Nybø, tilbakemelding fra gjennomlesning av masteroppgaven for godkjenning, 14. mai 2022.

restaureringsarbeid som skulle gjøres på noe de omtalte som «skvadronbrakke Anlegg 96» i 1960.²⁷⁰ Jeg trodde først at dette var snakk om et bygg som sto inne i anleggets nordre hall, men siden kildene beskrev byttingen av dører, vindu og tak, kunne det ikke være dette bygget. De skriftlige kildene ga meg ikke noe mer enn det. Jeg begynte å forhøre meg blant de ansatte på Norsk Luftfartsmuseum, men heller ikke de kunne gi meg noen svar. På denne tiden hadde jeg enda ikke forstått hvor lite de skriftlige kildene egentlig kunne si meg om dagliglivet og aktiviteten på Anlegg 96, og det var dette som fikk meg til å innse hvor sentralt intervju som metode ville bli i prosjektet. Jeg startet å opparbeide meg et forhold med mulige informanter, og gjennom et intervju med John Skogøy²⁷¹, pensjonert flymekaniker og en del av de frivillige som restaurere fly hos Norsk Luftfartsmuseum, fikk jeg en forståelse av hva bygget var.

Teknikerne hadde nemlig ikke et eget pauserom inne i anlegget. Pauserommet til flygerne var både for lite og upraktisk å bruke av de tekniske. Løsningen ble å pusse opp en gammel tysk brakke, som med årene ble et møtepunkt for skvadronen. Dette bygget ble kalt for *kaffebaren* i det militære stammespråket.

John var usikker på om denne brakken ble bygget på stedet, eller om den ble flyttet fra en annen del av flystasjonen. Etter krigen ble store deler av de tyske brakkene solgt og gjort om til midlertidig bolighus for sivilbefolkningen. På flyfoto fra 1946, kan man se at det står en brakke på samme sted som kaffebaren var plassert.²⁷² John tror at den brakken ble solgt, men at grunnmuren sto igjen. Gustav, en annen pensjonert flymekaniker, kunne utfylle historien.²⁷³ Ifølge Gustav stemte det at brakken som ble gjort om til kaffebaren var en tysk brakke, men han la til at den opprinnelig sto ved fotballbanen nord for den tyske flyplassen. Brakken ble trolig flyttet og plassert på grunnmuren som alt var bygget utenfor anleggets nordre utgang. Akkurat når brakken ble flyttet, er jeg ikke sikker på, men de skriftlige kildene bekrefter at den iallfall sto der desember 1960²⁷⁴. John kunne i tillegg bekrefte at han brukte kaffebaren da han var stasjonert i anlegget sommeren 1958.²⁷⁵

²⁷⁰ AIN/A-96/1010/500/L0047/0023 – 911 FDISH, skvadronbrakke, anlegg 96.

²⁷¹ Som ikke var med i intervjurunde nummer 2.

²⁷² Direktelenke til kartet fra 1946 hos Norgebilder.no:

<https://www.norgebilder.no/?x=474643&y=7461766&level=15&utm=33&projects=966&layers=&plannedOmlp=0&plannedGeovekst=0>

²⁷³ Gustav er ikke vedkommende rette navn. Personen ville holde seg anonym og har blitt gitt navnet «Gustav» av den grunn. Jeg har ikke gjennomført et intervju med Gustav, men har spurt han om enkelte ting når jeg har møtt på han.

²⁷⁴ AIN/A-96/1010/500/L0047/0023 – 911 FDISH, skvadronbrakke, anlegg 96.

²⁷⁵ John Skogøy, intervju, 18. mars 2021.

Kaffebaren var et viktig sosialt knutepunkt for personalet på 331-skvadron. Her kunne de kjøpe seg rimelige karbonader, vafler og kaffe.²⁷⁶ Legenden tilsier at karbonadene var verdt gåturen for majoriteten ved stasjonen. Kaffebaren var trolig også viktig for besøkende fly. Flygere fra andre nasjoner var vant til å ha en fast messe å gå til, men messen på Bodø flystasjon hadde begrenset åpningstid. Kaffebaren var derimot åpen stort sett hele dagen.²⁷⁷

Kaffebaren ser ut til å ha vært svært viktig for det sosiale i og omkring Anlegg 96, og var i drift gjennom hele anleggets operative tid. På 60-tallet var det en sivil kvinnelig ansatt på kaffebaren.²⁷⁸ På siste halvdel av 70-tallet var det to menige fra 331-skvadron som betjente kaffebaren. Bjørn Nybø var stort sett innom kaffebaren etter hvert treningsoppdrag for å kjøpe vaffel og kaffe.²⁷⁹

Kaffebaren eksisterer ikke i dag, men sto trolig frem til 1996. Jeg har likevel ikke lykkes i å finne ut når og hvorfor den ble revet. Min teori er at den antageligvis ble for utdatert og slitt, samt at bygget mistet sin funksjon etter at anlegget ble lagt ned på midten av 90-tallet.

4.9 Ulykker

Før dette teamet ble tatt opp på intervjuet ga jeg beskjed til informantene om at jeg ikke var ute etter personlige opplysninger eller spesifikke detaljer. Spørsmålene omhandlet temaet generelt. Jeg var klar over at dette kunne være et sensitivt tema for dem, og prøvde å si minst mulig, slik at de selv kunne velge selv hva de ville dele. Alle møtte teamet med åpent sinn, og la ikke skjul på noe. Jeg har likevel valgt å ikke navngi avdøde i denne oppgaven.

Ulykker var ikke bare noe som kunne skje på 331-skvadron, det var forventet. Da Birger kom til 331-skvadron i 1966, var de i prosessen med å fase inn F-104G Starfighter. Det å fase inn nye flytyper ble sett på som en farlig prosess, og det var estimert at skvadronen ville miste minst tre fly til ulykker i innfasingsperioden. Det var derfor langt inn en bestilling på tre ekstra jagerfly som skulle bli levert ved et senere tidspunkt. Heldigvis gikk det verken med liv eller flymaskiner i innfasingsperioden, men de fikk likevel levert de tre flyene som var bestilt. Disse flyene ble ikke sendt tilbake, selv om det overgikk standarden til Nato for

²⁷⁶ Ibid.

²⁷⁷ Ibid.

²⁷⁸ Ibid.

²⁷⁹ Bjørn Nybø, intervju, 19. mars 2021.

antall jagerfly per skvadron. De ble sett på som reservefly og ble tatt i bruk om de mistet et annet.²⁸⁰

Birger opplevde imidlertid flere ulykker mens han var på skvadronen etter innfasingen. Han mener å huske at det første flyet de mistet var en toseter som havarerte i Danmark den 17. november 1970. Ulykken inntraff under avgang og teknikeren i baksetet overlevde ikke utskytingen. Deretter mistet de to jagerfly i Hamarøy-området og ett i Beiarn.

Den verste ulykken som Einar Smedsvig kunne huske, skjedde året før han kom til skvadronen, 10. februar 1971.²⁸¹ Ulykken var knyttet til en øvelse der to fly skulle samle data for en studie av lavforsvar med jagerfly i Vestfjorden. Øvelsen hadde kodenavnet «Snoppy». Flygerne skulle bruke ei lita øy nord for Landego som snupunkt, og så fly tilbake mot vest. Målet var å stenge Vestfjorden for inntrengere. Flyene var i lav høyde når de nærmet seg den snødekte øya, og det oppsto da visuell forvirring hos flygerne. De trodde at de fløy gjennom en skydott, mens de i realiteten fløy inn i et snødekket fjell. Selv om Einar ikke hadde kommet til skvadronen på dette tidspunktet, husker han at det var et sjokk for Bodø-miljøet, og at dette var noe som hang igjen.²⁸² Dette var den andre og tredje fatale ulykken med F-104G på 331-skvadron.

Bjørn Nybø opplevde flere fatale ulykker i sin tid på 331-skvadron. Den første ulykken fant sted like etter han begynte på skvadronen, 18. september 1971. Bjørn kjente ikke vedkommende. Den andre ulykken var i 1980 og omfattet en god kamerat.²⁸³ Flyet styrtet i Vestfjorden på retur fra en hot scramble. Flygeren klarte å skyte seg ut, men var i for lav høyde for at fallskjermen kunne utløses. Han omkom.²⁸⁴ Senere mistet Bjørn nok en kamerat fra skvadronen. På ulykkestidspunktet var vedkommende utvekslingsoffiser i Royal Air Force. Han styrtet like utenfor Skottland i ett engelsk fly. Dette var antallet ulykker Bjørn opplevde mens han var i Forsvaret. I ettertid mistet han enda en kamerat. Om saken sier han at «det var ikke mange, men nok til at det var for mange».²⁸⁵

Den ulykken som satt sterkest spor i hukommelsen til Birger, var den gangen de mistet en toseter inne på stasjonen. For å gjengi Birger: «Den datt ned inne på flystasjon. Det var

²⁸⁰ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

²⁸¹ Starfighter, «Alle fly ved 331 sqn».

²⁸² Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁸³ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁸⁴ Starfighter, «Alle fly ved 331 sqn».

²⁸⁵ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

nesten at den kom tilbake på line, der han startet».²⁸⁶ Dette var trolig i 1981. Årsaken til ulykken var en bit plexiglass som hadde sugd seg inn i motoren. Flygeren klarte å skyte seg ut i lav høyde og kom fra det med livet i behold, noe som ikke alltid var tilfelle. For å ha en suksessfull utskytning i F-104G måtte flere kriterier overholdes. Utskytningssetet hadde sine begrensninger, og en «sikker utskytning» krevde både en viss høyde over bakken og at flyets stilling var noenlunde stabil. F-104G var ingen farlig maskin å fly, men du måtte vite hva du gjorde. Om du fløy korrekt, var det et fint fly, men om du prøvde å gå utenfor grensene, så kunne det raskt ende dårlig.²⁸⁷ I hendelsen som Birger viser til, gikk det heldigvis ikke liv tapt, og ulykken ble tatt opp som en humoristisk, men skremmende, hendelse. Spesielt med tanke på at flyet bare var noen meter fra å treffe en bensinbil som sto ved drivstofflageret nært oppstillingsplassen. Det var såpass nært at sjåføren hadde valget mellom å enten gasse på, eller å bremse. Heldigvis gasset han på, og flyet krasjet ved porten til drivstoffanlegget.²⁸⁸

4.9.1 Hvordan ble ulykker håndtert av Forsvaret?

Ved ulykker ble det opprettet en militær undersøkelseskommissjon. På grunn av sin kompetanse på F-16, var Birger Larsen med på en slik kommisjon hvor det hadde gått med liv. Han forteller at prosedyrene lignet dem ved en sivil undersøkelseskommissjon. Man prøver å finne svar på hvorfor flyet styrtet. Var det feil på flyet? Ble det gjort feil fra flygeren? Slike spørsmål måtte de finne svar på.²⁸⁹ Men når det var snakk om de etterlatte, var ikke Forsvaret like behjelpelig.

Når Einar Smedsvig var på 331-skvadron var det en ulykke der to F-5 gikk i fjellet nord for Bodø. Han husker denne ulykken godt, fordi han satt på beredskap når den fant sted og så lysglintet fra kollisjonen. Men hvordan denne ulykken ble håndtert av Forsvaret vet han ikke. Selvfølgelig dro presten hjem til de etterlatte, kanskje sammen med en god venn, men hvordan systemet, stasjonen og/eller skvadronen tok seg av de etterlatte er uklar. Spørsmål om hva enken ville motta i for eksempel stønad, eller hva hun fikk fra Forsvaret for mannens tjeneste, var det nesten ingen som visste. Selv i dag vet han ikke hvordan de etterlatte ble behandlet. «Så for å si det rett ut; det var lite system i det».²⁹⁰ Videre sier Einar at «det er jo fælt og høres litt dumt ut når man sier det, men ok, det skjer ikke med meg».²⁹¹ De fleste

²⁸⁶ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

²⁸⁷ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁸⁸ Birger Larsen, intervju, 23. mars 2022.

²⁸⁹ Ibid.

²⁹⁰ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

²⁹¹ Ibid.

flygere på skvadronen hadde hatt situasjoner som kunne ha utviklet seg til det verre, men man kunne rett og slett ikke sitte og gruble på slikt.

Bjørn Nybøs uttalelse samsvarer med Einar Smedsvigs på spørsmål om hvordan Forsvaret håndterte ulykker. Forsvaret gjorde ikke så mye i forbindelser med ulykker og dødsfall på den tiden, og man hadde heller ikke forsikringer. Bjørns svigerfar jobbet også på stasjonen, men han jobbet i administrasjonen. Han var kjent med ulykkesstatistikken, og oppfordret Bjørn og datteren til å gifte seg og å barn for å sikre ettertiden. Det var ikke snakk om å bli tatt vare på fra Forsvaret sin side. Om man ikke var gift, og ikke hadde økonomisk stabilitet for familien, så var det altså ikke mye å hente for de etterlatte. «Jeg har hørt om tilfeller hvor mannen døde og kona fikk beskjed fra Forsvaret at om to-tre uker så må de være ute av leiligheten for den var tildelt militære. Takk for hjelpen, og det var det» avslutter Bjørn.²⁹²

Det var ingen hemmelighet at det å være jagerflyger på dette tidspunktet var et risikofylt yrke. Kommunale kriseteam eksisterte ikke. Det var konene og nettverket til flygerne som fylte den rollen. De tok seg av de etterlatte.²⁹³ Einar Smedsvig sier at Forsvarets holdning var at flygerne ikke skulle bryte rutinene. De ville ha dem raskest mulig opp i luften igjen etter en ulykke.²⁹⁴ For Einar var denne risikoen bare en del av jobben. «Det var en holdning som kanskje høres rar ut for folk i dag, men altså, sånt var det bare. Vi støttet selvsagt opp familien og hjalp de igjennom alt det praktiske, men innerst inne måtte livet gå videre».²⁹⁵

Selv innad i skvadronen ble det ikke gjort mye i henhold til ulykker. Alle på skvadronen hadde akseptert at slikt både kunne og ville skje. Om du ikke var villig til å ta den sjansen, så var du rett og slett ikke flyger på 331-skvadron.²⁹⁶ Einar refererer til det som *kald krigs mentalitet*, hvor livet gikk videre.²⁹⁷

4.10 Endring med tiden

Einar Smedsvig forteller at når han kom til Bodø i 1971, hadde 331-skvadron alt vært gjennom en omstilling. De som fløy operativt på 60-tallet hadde en annen opplevelse av å

²⁹² Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁹³ Einar Smedsvig, intervju, 19. mars 2021.

²⁹⁴ Ibid.

²⁹⁵ Ibid.

²⁹⁶ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

²⁹⁷ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

være på skvadronen enn de som fløy operativt på 70-tallet.²⁹⁸ Dette var på grunn av endringen i bruken av 331-skvadron i 1967, når skvadronen gikk fra å være en jagerbomber som øvde på å treffe mål på bakken, til å bli en air defence skvadron med luft-til-luft-beredskap som hovedoppdrag. På 70-tallet var denne rollen så innøvd at informantene selv ikke kunne peke ut noen endringer i arbeidsoppgavene. Det var likevel noen endringer som Bjørn Nybø la merke til utover 70-tallet. Skvadronen endret måten de håndterte ting. Det var ikke like fritt lengre, det var mer loggføring og planlegging rundt hva som skulle gjøres ved hvert treningsoppdrag. Det gikk mer tid til planleggingen enn til selve flyvingen. «Vi ble vel kanskje litt mer proffe etter hvert.»²⁹⁹

Det var først på 80-tallet det kom store endringer i daglige rutiner, arbeidsoppgaver og trivselen. Dette var i forbindelse med overgangen til F-16. Inntil da, var oppsettet stort sett det samme, bortsett fra at ikke alle flyene lengre sto i Anlegg 96 om natten. Skvadronen var, så langt det lot seg gjøre, en «lukket» avdeling som klarte seg selv. Da F-16 skulle innføres i Norge, ble 331-skvadron utpekt som første skvadron som skulle ta i bruk flymaskinen operativt, forteller Birger Larsen, som var en sentral figur i innfasingen. Av informantene brukt i denne oppgaven var det kun Birger som var på 331-skvadron når F-16 ble faset inn. Han snakket kort om dette i intervjuet, men sendte meg i tillegg en e-post med flere detaljer senere. Delen om innfasingen av F-16 vil derfor kun bli beskrevet fra Birgers perspektiv.

4.10.1 Overgangen til F-16

I 1975 la det norske luftforsvaret inn en bestilling på det amerikanske flerrollekampflyet F-16 Fighting Falcon. I 1978 var flytypen enda ikke ferdig uttestet for militære forhold i USA, og det ble bestemt at uttestingen skulle gjennomføres på Hill Air Force base i Utah, USA. Avdelingen hadde personell fra USA, Norge, Danmark, Nederland og Belgia. Fra Norge ble personellet hentet fra Bodø og Rygge. På grunn av sin fartstid på 331-skvadron og flytekniske ekspertise, ble Birger Larsen plukket ut blant personellet fra Bodø. Han fungerte i stillingen som crew chief på avdelingen som skulle gjennomføre uttestingen i USA, og var der i to år fra 1979 til 1981. Planene var at personellet innhentet fra Bodø senere skulle danne grunnstammen for etableringen av F-16 i Bodø.

Ved overgangen til F-16, fikk den tekniske delen en stor vedlikeholdsavdeling sentralt på flystasjonen. I januar 1981 jobbet de på spreng for å legge alt til rette for å kunne ta imot

²⁹⁸ Ibid.

²⁹⁹ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

flytypen på Bodø flystasjon. De skrev og oversatte handbøker, og gjennomførte opplæring på brann- og havaripersonell, samt andre som hadde behov for kursing på flytypen. Parallelt med dette, var den første gruppen med teknikere fra 331-skvadron på F-16 kurs på Rygge flystasjon, som var blitt opprettet som skoleavdeling for flytypen. Noen dager før skvadronsjubileet i 1981, var alt det nødvendige på plass, og de seks første flyene kunne lande på Bodø flystasjon.³⁰⁰

Gjennom hele 70-tallet bygget Forsvaret nye splinhangarer på Bodø flystasjon, noe som gjorde at Anlegg 96 ble mindre og mindre brukt som overnattingsplass for jagerflyene. Innen overgangen til F-16 i 1981, hadde det også skjedd større utbygginger av splinhangarer, noe som medførte at alle flybare fly ble plassert i hangarene om natten. Ifølge Birger var det var kun de flyene som var på overhaling eller under reparasjon som overnattet i Anlegg 96 fra dette tidspunktet. I motsetning til hva skriftlige kilder, eller mangel på dem, kunne indikere, var Anlegg 96 i flittig bruk også etter overgangen til F-16. Siden F-16 hadde større behov for testtrigg enn F-104, ble det installert et system som kunne levere hydraulisk olje under trykk med den nødvendige renheten i Stoll 1, 2 og 4.³⁰¹ En testtrigg kan oppdage feil med flyet ved å utsette det for press og vibrasjoner som tilsvarer et gitt antall flytimer. Dette systemet var av norsk konstruksjon, og det ble senere montert i Hangar A, som ble gjort til vedlikeholdshangar for 331-skvadron etter at Anlegg 96 ble nedlagt. Birger forteller at det ble bygget nye garderober for både operativ og teknisk avdeling i bakre del av nordre hall på dette tidspunktet. I tillegg til garderober, ble det opprettet arealer for materielltjenesten og kontorer for hangarpersonellet og inspektørene. Dette var et toetasjes bygg som ble satt opp på dugnad av den tekniske delen av skvadronen.³⁰²

Beredskapshangaren var bygget for å huse F-104G, som hadde et vesentlig mindre vingspenn enn F-16, og hangaren ble dermed for liten til å huse de nye flyene. Birger forteller at beredskapsflyene derfor ble parkert i de to hangarene som var nærmest beredskapshangaren, slik at personellet på vakt kunne overnatte i beredskapshangaren.³⁰³ Hangaren ble nedlagt i 1989, og luft-til-luft-beredskapen ble flyttet til et annet område på Bodø flystasjon.

³⁰⁰ Birger Larsen, e-post med oppfølgingsspørsmål, 10. mai 2022.

³⁰¹ Ibid.

³⁰² Ibid.

³⁰³ Ibid.

Det var i forbindelse med den planlagte innfasingen av F-16 at Bjørn Nybø sluttet på 331-skvadron. Slik Bjørn selv sa det: «Jeg ble faset ut samtidig med 104-maskinen».³⁰⁴ Han hadde ikke fast ansettelse på skvadronen, selv om han på dette tidspunktet jobbet som vingsjef på C-ving. For å få fast ansettelse måtte han ta videre utdanning. Han beskriver seg derfor som «laUsarbeider» de siste to årene på skvadronen.³⁰⁵ Ved overgangen til F-16 i 1981 fikk han beskjed fra Forsvaret om at dersom han ønsket å fortsette på skvadronen, måtte han enten ta krigsskole eller befalsskole på Stavern. Bjørn hadde stiftet familie og fått barn, og hadde i tillegg vært i operativ tjeneste på skvadronen i 7 år. Så det å gå tilbake på skolebenken var ikke noe som interesserte han. Han valgte heller å gå over til 334-skvadron i en kort periode, før han etter hvert sluttet i Forsvaret, bosatte seg på Sola og begynte som helikopterpilot i Nordsjøen.³⁰⁶

Flere av informantene omtaler ting som var viktige for dem når de var på skvadronen, men som ble borte ved tiden. For eksempel Beer-call på fredager, som var den sosiale treffarenaen for hele stasjonen, hvor også kontrollører fra Reitan kom. «Det var jo den tids, skal vi si, kriseteam. På en måte. Det var der alle møttes får å få ut litt frustrasjon, og snakke litt med han der «idioten» på Reitan som ikke forsto at han skulle ha sakt «svingt til høyre» når han sa «sving til venstre», og så videre», forteller Einar Smedsvig med et smil.³⁰⁷ Det å være flyger på 331-skvadron var en livsstil med F-104G, ikke bare for flygerne selv, men også for familiene deres. Jeg får et inntrykk at mye av det brorskapet og samholdet som var på 331-skvadronen under F-104 tiden ble endret ved innfasingen av F-16; det å være flyger på 331-skvadron ble kun en jobb. Antall timer med planlegging før flyturene økte, og alt man gjorde ble tatt opp, slik at alt kunne gås over i ettertid.³⁰⁸ Noe som, spesielt for Bjørn, ser ut til å ha ødelagt det ryktet 331-skvadron hadde som en skvadron for de eventyrlystene.

³⁰⁴ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

³⁰⁵ Ibid.

³⁰⁶ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

³⁰⁷ Einar Smedsvig, intervju, 23. mars 2022.

³⁰⁸ Bjørn Nybø, intervju, 24. mars 2022.

5 Avslutning

5.1 Oppsummering

Kapittel 2 bruke oppgaven litteratur som omhandlet forskjellig aspekt i Luftforsvarets historie for å sette behovet for Anlegg 96 inn i kontekst. Denne litteraturen tar i hovedsak for seg de politiske forholdene til den kalde krigen og oppbyggingen av Luftforsvaret. Kapittelet gir en oversikt over hvordan litteratur på temaet har blitt skrevet, og hvilken vinkel og fokus historikerne og forskerne som har jobbet med forsvarshistorie har hatt. Store deler av litteraturen i dette kapittelet er skrevet ovenfra og ned og bruker store hendelser til å forklare de små. Det er tydelig tidlig i oppgaven at – for å kunne svare på problemstillingen, som er «Hvordan var dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96?» – har man måtte endre dette fokuset.

I kapittel 3 starter oppgaven prosessen med å skifte fokus fra politiskhistorie til sosialhistorie, og ved hjelp av elementer fra den mikrohistoriske tilnærmingen setter kapittelet mikroskopet på Anlegg 96 og dens rolle i norsk forsvarspolitik. Kapittelet starter med hvordan det, på midten av 1950-tallet, oppsto et behov for et nytt konsept for å beskytte jagerfly ved norske flystasjoner. Gjennom å analysere skriftlige kilder har vi konkludert med at Norge alt hadde kommet opp med et nytt konsept i 1955, som gikk ut på å bruke fjellanlegg, mer bestemt Anlegg 96, som parkeringsplass for jagerfly ved Bodø flystasjon. Gjennom å analysere Bulls tale i SHAPE senere samme år, fikk man en forståelse av hvordan Anlegg 96 kunne sette en standard for fjellanlegg i Nato, og hvordan beskyttelsen det ga for jagerfly og annet materiell. Vi har også sett på hvordan Bull presenterte denne talen for å få politisk og økonomisk støtte fra Nato til å starte byggingen. Videre tok kapittelet for seg byggingen, kostnadene og spesifikasjonene til Anlegg 96. Her ble kildematerialet «Briefing checklist Anlegg 96» brukt som primærkilde. Denne kilden har vært essensiell for å kunne ta for seg anleggets tekniske side. I kapittelets øvrige del ble det lagt større vekt på relevant litteratur for å kunne se på hvordan anleggets originale oppgave falt bort og ble erstattet med luft-til-luft-beredskap ved overgangen fra massiv gjengjeldelse og til fleksibel respons. Ved kapittelets siste underkapittel, 3.5, trekkes det linjer til fra 1967 og til avviklingen av Anlegg 96 i 1967, hvor det blir klart hvor mye av anleggets sosiale forhold som manglet i det skriftlige kildematerialet og i litteraturen.

Det har ikke vært mulig å gjennomføre en komparativ analyse for å se hvordan dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96 skiller seg fra andre forsvarsanlegg, for det er ingen andre, til mitt bekjentskap, som har gjennomført en slik studie som dette. For å kunne skrive

en oppgave med fokus på de sosiale forholdene rundt den kalde krigen og Luftforsvarets historie, og ikke kun de politiske forholdene, har det vært nødvendig å legg inn en ekstra innsats i innsamlingen av kilde, i hovedsak muntlige kilder. For å kunne skrive om Anlegg 96 sosiale forhold har oppgaven tatt elementer fra den mikrohistoriske tilnærmingen. Denne tilnærmingen har gitt muligheten til å ta del i fortolkningsprosessen i større grad, og har gjort det mulig å bruke informasjonen innhentet fra en håndfull informanter til å si noe om de generelle forholdene i og rundt dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96. Kapittelet starter med en presentasjon av informantene, for så å ta for seg hvordan skvadronen var oppdelt, både operativ og tekniske, før arbeidsoppgavene til informantene blir lagt frem. Kapittelet går videre inn på daglig rutiner og beskriver en vanlig dag på jobben både for den operative og tekniske delen. Etter dette står luft-til-luft-beredskapen for tur. Her bidrar informantene til å fylle ut hullene i de skriftlige kildene og litteraturen fra kapittel 3, og gir en oversikt over alle aspektene ved luft-til-luft-beredskapen. Deretter vil sikkerhetspolitiske spørsmål bli tatt opp før man går over til arbeidsmiljøet og trivsel på skvadronen. Det nest siste underkapittelet handler om ulykker, her forteller informantene om sine opplevelser angående ulykker i Forsvaret. Siste underkapittel ser på endringer med tiden, og tar opp brudd og forandringer som har kommet frem gjennom intervjuene.

5.2 Oppgavens forskjellige tidsepoker

Den gradvise overgangen fra bruken av litteratur, til skriftlige kilder, og så til muntlige kilder har, uten at dette var planlagt, gitt oppgaven en naturlig kronologisk gjennomgang av Anlegg 96s historie. Ved å se på oppgaven som en samlet enhet, er det mulig å dele opp Anlegg 96 historie i forskjellige tidsepoker:

1949 til 1955 – Denne første epoken går fra da Norge ble en del av Nato og til rett før starten av planleggingen av Anlegg 96. Siden denne tidsepoken uansett ikke vil gi svaret på problemstillingen har det vært mulig å bruke litteratur hvor fokus har vært på politiske forhold. Epoken er med i oppgave av rene kontekstuelle årsaker og faller naturlig som starten på oppgaven i kapittel 2. Denne epoken handler ikke direkte om Anlegg 96 historie, men er nødvendig å ha med for å fortelle om hvorfor Anlegg 96 var nødvendig.

1955 til 1959 – Neste tidsepoke er fra planleggingen til åpningen. Det er her Anlegg 96s historie starter, og det er i denne perioden de skriftlige kildene som er brukt i oppgaven primært stammer fra. Epoken forteller oss om selve planleggingen og byggingen.

1959 til 1967 – Neste tidsepoke er fra når anlegget ble tatt i bruk og til endringen av måten anlegget ble brukt på. Dette er anleggets «atomoffensive periode», hvor noen i Luftforsvaret holder fast i håpet, sammen med Nato, om at den norske regjeringen skal endre ståsted med tanken på innføringen av atomvåpen hos norske styrker. Epoken er en blanding av hva Luftforsvaret vil bruke anlegget til, og hva anlegget faktisk ble brukt til. Skriftlige kilder om 331-skvadronens virke på denne tiden er ikke-eksisterende, mens litteraturen sier forskjellig. Dette er i tillegg perioden før den første informanten begynte å jobbe der.

1967 til 1981 – Dette er F-104G Starfighterens storhetstid. Det er her anlegget får tildelt sin nye primæroppgave, som var å bistå 331-skvadronen i det om måtte til for å opprettholde norsk suverenitetshenvendelse i form av luft-til-luft-beredskapen. Det er i denne perioden oppgavens tyngdepunkt ligger. Litteratur fra denne perioden har være ineffektiv å bruke med den vinkelen masteroppgaven har, og de skriftlige kildene som antageligvis finnes på temaet er enten feilsortert, gradert eller mangler hos de institusjonene som skal ha de. Muntlige kilder har derfor vært essensiell for å kunne kartlegge denne perioden.

1981 til 1996 – Dette er anleggets siste epoke, og omhandler perioden fra innfasingen til avviklingen. Det har vært større vanskeligheter med å kartlegge denne perioden enn perioden mellom 1967 og 1981. I tillegg til manglende litteratur og skriftlige kilder, er det hull i de muntlige kildene. Oppgaven dekker akkurat innfasingen av F-16, men klarer ikke å fylle inn anleggets historie fram til avviklingen i 1996.

5.3 Konklusjon

Poenget med denne oppgaven har vært å kunne bidra til å dokumentere Luftforsvarets historie fra en mindre vanlig vinkel. Da jeg tok på meg dette temaet til masteroppgaven var jeg bestemt på at jeg ville fortelle Anlegg 96 historie utfra de sosiale forholdene og se på historien nedenfra og opp. Av den valgte jeg å bruke mikrohistorisk tilnærming for å kunne svare på forskningsspørsmålet, som har vært; «hvordan var dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96?». Jeg har kun brukt noen elementer fra den mikrohistoriske tilnærmingen, og ikke fulgt den slavisk. Hvor denne oppgaven skiller seg mest fra mikrohistoriske tilnærmingen er at mikrohistorie setter studieobjekter inn i et større historisk spørsmål, slik som å trekke linjer til norsk forsvarspolitik ved å ta utgangspunkt i Anlegg 96, men selv innenfor den mikrohistoriske tilnærmingen er nødvendigheten for dette omstridt.

Jeg har valgt å bruke funnene, eller informasjonen, hentet inn i denne oppgaven til å kun svare på problemstillingen, som er blitt gjort gjennom kapittel 4. Her legger oppgaven

frem funnene om hvordan virksomheten, gjøremålene, rutinene og trivselen var, og på den måten svare på problemstilling om «hvordan var dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96». Funnene fra dette kan ikke, eller bør ikke, få en kort og klar konklusjon. Med tanken på den jobben Anlegg 96 og 331- skvadron har hatt for å beskytte norsk suverenitetshenvendelsen, bør man hedre deres historie med å lese gjennom funnene i sin helhet.

En konklusjon jeg vil komme med, er viktigheten av å gjennomføre nettopp slike prosjekter som dette. Om det er en ting som jeg har lært, så er det at tiden er på tur å renne ut med tanken på å dokumentere de sosiale forholdene rundt studieobjekter slik som dette. Den kunnskapen tidsvitnene har kommet med er uerstattelig, og uten gjennomføringen av intervjuene hadde det vært umulig å gjennomføre prosjektet slik jeg så det for meg. Bare gjennom det 1 ½ året jeg har jobbet med dette prosjektet, har jeg sett hvordan hukommelsen til de eldste har begynt å gi slipp, og det er bare spørsmål om tid før vi ikke lenger kan gi et helhetlig bilde at de sosiale forholdene under den kalde krigen. For selv om dette var helt vanlige mennesker som dro på jobb på en mer uvanlig arbeidsplass, og selv om de hadde lite innvirkning på den kalde krigen som enkeltmennesker, bidro de for rikets sikkerhet. Det er på høy tid at vi endrer eller utvider fokuset innenfor norsk forsvarshistorie, og inkluderer sosialhistorie en større grad. Ikke bare for å forstå hva som måtte til for å opprettholde norsk suverenitetshenvendelse, men også for å hedre menneskene som dedikert store deler av sine liv til nettopp dette.

5.4 Videre arbeid

Om man ser på intervjuguiden som har blitt har blitt brukt i oppgaven, vil man se temaer og spørsmål som ikke har blitt tatt med i denne oppgaven. Et eksempel på dette er forholdet til byen. Grunnen til dette har rett og slett vært tidspresset og gjennomføringsevnen. Forholdet mellom det militære og sivile livet i Bodø er et spennende tema, og det er synd at det ikke kom med her. Det er også andre temaer som hadde vært spennende å ha med, men siden oppgaven har vært basert på skriftlige kilder, litteratur og en håndfull informanter, har jeg ikke klart å fylle ut alt jeg ønsket om Anlegg 96 historie. Selve nedleggelsen av Anlegg 96 har heller ikke kommet frem i oppgaven, nettopp på grunn av manglende kilder. Prosjektet har derfor en mulighet til å bli jobbet videre med. Om jeg skulle ta dette videre hadde jeg utvide utvalget av informanter til å dekke hele anleggets operative periode, i tillegg til å få en bedre tilgang og større oversikt over av skriftlig kilder. Om dette vil være gjennom et videre akademisk løp eller ved en bokutgivelse, vil kun tiden vise. Om dette prosjektet stopper her,

vil tanken om å ha bidratt til å fylle ut litteraturen rundt norsk Forsvarshistorie kunne tilfredsstill meg, iallfall enn så lenge.

6 Referanseliste

6.1 Arkivmateriale

Arkivinstusjon: Riksarkivet Arkiv: RAFA-2017 – Forsvaret, Forsvarets krigshistoriske avdeling. Serie: Y- Andreutskilte arkivdeler – Krigen i Norge 1940-1945 Serie: Ya-sentraladministrasjonen – sivil og militær. Stykke: L0040 – II-C-11-53- Luftforsvaret/Luftforsvarets overkommando. Mappe: 0009 – 9) The Effects and Possibilities of surviving an Atomic Attack on Bodø Airfield/SHAPE 1955.

Arkivinstusjoner: Norsk Luftfartsmuseum. Arkiv: Bodø flystasjon. Mappe: Løsmateriale – Briefing checklist Anlegg 96, 1962.

Arkivinstusjoner: Arkiv i Nordland, Arkiv: A-96/1010 – Oskar Hoff byggmester. Serie: 500 – Anbuds- og byggeprosjekter. Stykke: L0047 – prosjekt 887-913. Mappe: 0023 – 911 FDISH, skvadronbrakke, anlegg 96.

Arkivinstusjoner: Riksarkivet Arkiv: Forsvarsdepartementets H-arkiv (hemmelig-arkiv) Boks: 221 Mappe: 860.507-509 7. Del infrastrukturprogram – undergrunnsanlegg Bodø.

6.2 Muntlige kilder

Einar Smedsvig

Birger Larsen

Bjørn Nybø

Erik Reed Mohn

Kåre Pedersen

6.3 Litteratur

Anlegg 96, Forsvarsbygg, rapport skrevet av Ulf E. Husebø.

Andresen, Astri, Sissel Rosland, Teemu Ryymin og Svein Atle Skålvåg. *Å Gripe Fortida: Innføring I Historisk Forståing Og Metode*. 2. Utg. ed. Oslo: Samlaget, 2015.

- Arheim, Tom, Bjørn Hafsten, Bjørn Olsen og Sverre Thuve. *Fra spitfire til F-16 – Luftforsvaret 50 år 1944-1994*. Oslo: Sem & Stenersen, 1994.
- Bjerga, Kjell Inge. *Forsvarskommando Nord-Norge: 30 år som felles operativt hovedkvarter 1971-2001*. Bodø: Forsvarskommando Norg-Norge, 2001.
- Bjerga, Kjell Inge, *Enhet som våpen – Øverstkommanderende i Nord-Norge 1948-2002*, Bergen: Eide forlag, 2002.
- Duvsete, Svein. *Luftforsvarets historie bind 3; Kalde krigere og barmhjertige samaritaner*. Oslo: Aschehoug, 2004.
- Jensen, Ivar. *Kontroll- og varslingsystemets historie*. Trondheim: Tapir akademisk forlag, 2006.
- Kjelland, Arnfinn. «Norsk lokallhistorie og «nyare» mikrohistorie». *Heimen*, bind 46, hefte 3 (2009): 237-254.
- Kjelland, Arnfinn, Harald Johannes Krøvel, Ola Tigen og Chalak Kaveh (red.). *Mikrohistorie*. Trondheim: Museumsforlaget, 2020.
- Maaø, Ole Jørgen, Steinar Sanderød (red.). *Luftforsvarets historie – sett ovenfra*. Norge: fagbokforlaget, 2017.
- Melve, Leidulf og Teemu Ryymin (red.). *Historikerens arbeidsmåte*. Oslo: Universitetsforlaget, 2018.
- Nilssen, Vivi. *Analyse i kvalitative studier*. Oslo: Universitetsforlaget AS, 2012.
- Pedlow, Gregory W. *Nato strategy documents 1949-1969*.
<https://www.nato.int/docu/stratdoc/eng/intro.pdf>
- Rygh, Jan A, Bjørn Brokhaug, Arnfinn Jenssen og Helge Rohn. «Forsvarets fjellanlegg fra kald krig til nedleggelse». I *Nisser og Dverge bygge i Bjerge 1963-2013*, redigert av Per Bollingmo, Kaare Flaate og Aslak Ravlo. S. 201-220. Norge: Norsk forening for Fjellsprengningsteknikk, 2013.
- Skogrand, Kjetil. *Luftforsvaret og atomalderen 1950-1970*. Oslo: Institutt for Forsvarsstudier, 2002.

Tjora, Aksel.. *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. 3. red. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2020.

6.4 Nettsider

Facebook Watch, «gjennom 60 år med har Luftforsvaret stått på kontinuerlig jagerflyberedskap for Norge og Nato». Lest 11.april 2022.

<https://fb.watch/bkpz4Bm8bj/>

Forsvaret, «Nato og Norge har beskyttet luftrommet i 60 år». Lest 11. april 2022.

<https://www.forsvaret.no/aktuelt-og-presse/aktuelt/nato-og-norge-har-beskyttet-luftrommet-i-60-ar>

ICAN Norge. «Norge og atomvåpen». Lest 11. mai 2021. <https://www.icannorway.no/norge-og-atomvapen>

Starfighter, «Alle fly ved 331 sqn». Lest 28. april 2022. <http://starfighter.no/sq331.html>

Store Norske Leksikon, «mikrohistorie». 10.September 2021. <https://snl.no/mikrohistorie>

Wikipedia, «kjernevåpenets historie». Lest 10. februar 2022.

https://no.wikipedia.org/wiki/Kjernevåpenets_historie

Wikipedia, «kjernefysiske våpen». Lest 12. April 2022.

https://no.wikipedia.org/wiki/Kjernefysiske_våpen

7 Vedlegg

7.1 Vedlegg 1 – Intervjuguide

Før intervjuet	<ul style="list-style-type: none">- Takk for deltakelsen- Kort gjennomgang av hva intervjuet skal handle om.- Si at dette er et masterprosjekt, så intervjuet vil kunne være mer formelt.- Anonymitet- (om de har blitt intervjuet før er det greit å informere om at det kan komme noen gjentakende spørsmål)
Introduksjon	<ul style="list-style-type: none">- Navn og alder- Utdanning- Arbeidsstilling- Hvor lenge var du på 331-skvadron?- Hvordan havnet du på 331-skvadron?- Hvorfor sluttet du på skvadronen?
Arbeidsoppgaver	<ul style="list-style-type: none">- Kan du gi en oversikt over de forskjellige arbeidsgruppene på 331-skvadron?- Hva var din arbeidsoppgave?- Endret arbeidsoppgavene seg noe gjennom tiden?- Hadde dere egne spesialiteter?- Hadde skvadronen noen felles arbeidsoppgaver?- Var det forskjell å være på 331-skvadron i forhold til andre skvadroner.

Daglige rutiner	<ul style="list-style-type: none"> - Når startet du på arbeid? - Hvor mange timer i uken jobbet du? - Hvordan var de daglige rutiner hadde dere? - Merket du noen endringer i de daglige rutinene fra du startet på skvadronen til du sluttet? - Var det hendelser som skapte store endringer i de daglige rutinene? - Var det perioder med større arbeidsmengde enn andre?
Sikkerhet og beredskap	<ul style="list-style-type: none"> - Hadde du beredskapsvakter? - Hvor ofte hadde du beredskapsvakt? - Hva var arbeidsoppgavene? - Hvordan opplevde du ei beredskapsvakt?
Sikkerhetspolitikk	<ul style="list-style-type: none"> - Hvor ofte hadde dere øvelser? Hva gikk disse ut på? Hvordan var øvelsene? - Var det forskjell på øvelsene. - Var du kjent med hva som ville skje med 331-skvadron om det ble krig? Hvilken tanker hadde du om dette? - Var det endringer i beredskapen i perioder med økt aktivitet i luftrommet? - Endret arbeidsoppgavene seg i perioder med økt aktivitet i luftrommet? - Endret måten dere brukte Anlegg 96 seg i løpet av den tiden du var på skvadronen?
Trivsel	<ul style="list-style-type: none"> - Hvordan var arbeidsmiljøet? - Kan du si litt om trivselen på skvadronen?

	<ul style="list-style-type: none"> - Opplevde du et skille mellom arbeidsstillingene (flyteknikerne og flygerne)? - Hvordan var samholdet etter arbeidstid? - Ble du påvirket av å jobbe i et fjellanlegg? - Hvordan var forholdet mellom skvadronene på flystasjon?
Familiesituasjon	<ul style="list-style-type: none"> - Kan du si noe om familiesituasjonen din når du startet på skvadronen og hvordan det utviklet seg? - Hva syntes dine nærmeste om at du jobbet på en jagerflyskvadron?
Ulykker – Advar at dette kan være et mer sensitivt tema, og at jeg ikke er ute etter navn.	<ul style="list-style-type: none"> - Var det noen ulykker på skvadronen når du jobbet der? - Hvordan ble dette håndtert av dere på skvadronen? - Hvordan ble dette håndtert av Forsvaret? - Hvordan påvirket dette familien og de rundt dere? - Var det noe som påvirket deg? - I hvilken situasjon var det ulykker mest inntraff – practic scramble, scramble eller øvelser? - Var hyppigheten av ulykker knyttet opp med økt aktivitet under den kalde krigen?
Forhold med byen	<ul style="list-style-type: none"> - Hvordan opplevde du befolkningen når du kom til Bodø? - Hvordan var ditt forhold til byen i løpet av din tid der? - Merket du forskjell på når du gikk i militæruniform til når du gikk i sivil?
Noe mer de føler jeg skulle ha spurt om	-

7.2 Vedlegg 2 – Meldeskjema for behandling av personopplysninger



Vurdering

Referansenummer

784182

Prosjekttittel

Dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96

Behandlingsansvarlig institusjon

Nord Universitet / Fakultet for samfunnsvitenskap / Historie, kultur og medier

Prosjektansvarlig (vitenskapelig ansatt/veileder eller stipendiat)

Wilhelm Jørn Karlsen, wilhelm.j.karlsen@nord.no, tlf: 75517534

Type prosjekt

Studentprosjekt, årsstudium

Kontaktinformasjon, student

Kine-Marie Ophus, kine.marie.95@hotmail.com, tlf: 95936046

Prosjektperiode

01.02.2021 - 14.05.2021

Vurdering (1)

07.04.2021 - Vurdert

Det er vår vurdering at behandlingen av personopplysninger i prosjektet vil være i samsvar med personvernlovgivningen så fremt den gjennomføres i tråd med det som er dokumentert i meldeskjemaet med vedlegg den 07.04.2021 samt i meldingsdialogen mellom innmelder og NSD. Behandlingen kan starte.

DEL PROSJEKTET MED PROSJEKTANSVARLIG

For studenter er det obligatorisk å dele prosjektet med prosjektansvarlig (veileder). Del ved å trykke på knappen «Del prosjekt» øverst til venstre i meldeskjemaet. Prosjektansvarlig bes akseptere invitasjonen innen en uke. Dersom invitasjonen utløper, må han/hun inviteres på nytt.

MELD VESENTLIGE ENDRINGER

Dersom det skjer vesentlige endringer i behandlingen av personopplysninger, kan det være nødvendig å melde dette til NSD ved å oppdatere meldeskjemaet. Før du melder inn en endring, oppfordrer vi deg til å lese om hvilke type endringer det er nødvendig å melde:

7.3 Vedlegg 3 – Informasjonsskriv

Vil du delta i forskningsprosjektet Dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å finne ut mer om historien til Anlegg 96. I dette skrevet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Prosjektets formål er å finne ut mer om historien til Anlegg 96. Opplysningene fra intervjuene blir i første omgang brukt til å skrive en artikkel om dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96. Artikkelen kan bli publisert i Norsk Luftfartsmuseums eget blad «flyhistorie». Dette får du beskjed om på forhånd om det blir tilfelle. Opplysningene vil senere bli brukt i en masteravhandling som skal leveres mai 2022.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Dette er et prosjekt som blir gjennomført i praksis hos Norsk luftfartsmuseum, men det er Nord Universitet som er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Grunnen til du er blitt spurt til å ta del i dette prosjektet er fordi du har jobbet i Anlegg 96.

Hva innebærer det for deg å delta?

Forskningsprosjektet går ut på å intervjuje tidsvitner. Dersom du velger å ta del i prosjektet, vil det bli gjennomført intervjuer om din opplevelse av å jobbe i Anlegg 96. Intervjuene vil bli tatt opp på lydopptak og lagret digitalt på et sikkert sted. Selve lydopptakene vil bli transkribert, og deretter arkivert i Norsk luftfartsmuseums arkiver.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Om det er ønskelig har du mulighet til å forbli anonym. Da vil dine personlige opplysninger bli lagret på et kryptert dokument som kun prosjektansvarlig har tilgang til, og slettet etter prosjektslutt 18. mai 2022.

Om du velger å ikke være anonym, vil du kunne gjenkjennes i eventuelle publikasjoner med navn og alder. Kun med fornavn i selve teksten, men ved hele navnet i referanselisten på slutten av artikkelen.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Datamaterialet vil bli anonymisert ved prosjektslutt 18. mai 2022 om du velger å forholde deg anonym, om du velger å ikke forholde deg anonym, vil ikke datamaterialet bli anonymisert ved prosjektslutt. Datamaterialet vil bli brukt i et masterprosjekt som starter august 2021, og avsluttes mai 2022.

Selve lydopptakene vil bli lagret i Norsk Luftfartsmuseums arkiver på ubestemt tid. Dette er for å bevare historie til Anlegg 96, og historien til de som jobbet der.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene,

å få rettet personopplysninger om deg,

å få slettet personopplysninger om deg, og

å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra Nord Universitet har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

Kine-Marie Ophus

Student ved Nord Universitet

kine.marie.95@hotmail.com

95936046

Eller

Wilhelm Karlsen

Førsteamanuensis ved Nord Universitet

wilhelm.j.karlsen@nord.no

7551753

Vårt personvernombud: behandlingsansvarlig@nord.no

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Wilhelm Karlsen

(Forsker/veileder)

Kine-Marie Ophus

(Prosjektansvarlig)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet dagliglivet og aktiviteten i Anlegg 96, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju.
- at mine personopplysninger lagres etter prosjektslutt til bruk i en masteravhandling.

Jeg samtykker til at mine personlige opplysninger (navn og alder) kan brukes i forskningsprosjektet og eventuelle publikasjoner.

Jeg samtykker ikke til at mine personlige opplysninger (navn og alder) kan brukes i forskningsprosjektet og eventuelle publikasjoner.

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

7.4 vedlegg 4 – Svarbrev fra Arkivverket

Returadresse:
Arkivverket
Pb. 4013 Ullevål Stadion
0806 OSLO
Org.Nr.: 961181399



Kine-Marie Ophus
Høglia 19
8027 Bodø

Dato: 31.03.2022
Din ref.: 17.02.2022
Vår ref.: AVS-22-02 00821

RAFA-5267 - Forsvarets bygningstekniske korps, avdeling Bodø - H-kontrakter

Vi viser til din henvendelse 17.02.2022 og beklager den lange saksbehandlingstiden, som skyldes uforutsette omstendigheter.

Vi har nå fått bragt på det rene at eske *Fb/L0001 H-kontrakter* i arkiv *RA/RAFA-5267 Forsvarets bygningstekniske korps, avdeling Bodø* mangler i vår bestand.

En forklaring kan være at den på grunn av sin gradering - Hemmelig - ble holdt igjen ved avlevering. Arkiv som ikke kunne avleveres på grunn av gradering, ble i sin tid overført til Forsvarets arkiv på Jørstadmoen i påvente av avgradering. Vi anbefaler at du henvender deg dit, eller eventuelt til Forsvarsbygg på Hamar som også kan være et mulig oppbevaringssted.

Har du flere spørsmål eller opplysninger i saken, vennligst gå til www.arkivverket.no/tjenester/oppfolging-av-tidligere-sak

Vennlig hilsen

Nina Hveem Carlsen
førstearkivar
Arkivverket

Dette dokumentet er signert elektronisk og har derfor ingen fysisk signatur.

7.6 Vedlegg 6 – Gruppebilde av 331-skvadron fremfor skvadronsmerket og med teknisk line-bu i bakgrunn.



Figur 4 Kilde: Bjørn Nybø

