

IFS Info 5/1998



**Kjetil Skogrand
Olav Njølstad
Rolf Tamnes**

Brennpunkt

Kald krig, nordområder og storstrategi

Innhold

Om forfatterne	4
Forord	5
<i>Kjetil Skogrand:</i> Bodø og forsvaret av Nord-Norge 1945 - 1967	7
<i>Olav Njølstad:</i> Fra Bridge til Poker: Norsk-amerikansk undervannsovervåking i nordlige farvann 1957 - 1975	19
<i>Rolf Tamnes:</i> Striden om flyplass på Svalbard, 1956 - 1975	27
English summary	35

Om forfatterne

Kjetil Skogrand er MA i International Relations fra University of Sussex og cand. philol. med hovedfag i historie fra Universitetet i Oslo. Han har publisert artikler innenfor feltet internasjonal politikk og militære spørsmål. Skogrand er engasjert ved Institutt for forsvarsstudier og arbeider med bind 4 i Norsk forsvarshistorie som omhandler perioden 1940-1970.

Olav Njølstad er dr. philos. fra Universitetet i Oslo og arbeider som forsker ved Institutt for forsvarsstudier. Han har publisert en lang rekke bøker og artikler med tema fra internasjonal politikk, teknologihistorie og rustnings- og atompolitikk. Njølstad er medforfatter av bind 5 av Norsk forsvarshistorie som omhandler perioden 1970-2000.

Rolf Tamnes er dr. philos. fra Universitetet i Oslo. Han er direktør ved Institutt for forsvarsstudier og professor II ved Universitetet i Oslo. Tamnes har bak seg omfattende historisk produksjon om den kalde krigen og atlantisk sikkerhetspolitikk. Tamnes er medforfatter av bind 5 av Norsk forsvarshistorie.

Forord

Artiklene i denne *IFS Info* er basert på tre foredrag som ble framført på et seminar på Norsk Luftfartssenter i Bodø, 27. mai 1998. Seminaret, som ble arrangert av Den norske historiske forenings lokallag i Bodø hadde tittelen *Nordområdene under den kalde krigen*. Tematisk beveger de tre artiklene seg fra det allmenne mot det mer spesifikke, og geografisk beveger de seg nordover fra Nord-Norge via Norskehavet og Barentshavet til Svalbard.

I den første artikkelen tar Kjetil Skogrand for seg forsvaret av Nord-Norge med spesiell vekt på Bodø. Skogrand starter med på gi et kort allment oversyn over Nordområdenes strategiske betydning. Denne delen tjener som et rammeverk for alle de tre bidragene. Deretter gir Skogrand en oversikt over utviklingen av forsvaret av Nord-Norge gjennom tre faser, 1945-51, 1951-58 og 1959-67. I hver av disse fasene vises det hvordan Bodøs rolle og betydning endret seg i takt med trusselbildet. Fra å ha en primitiv transitflyplass utviklet Bodø seg til å bli landsdelshovedkvarter og et sentralt utgangspunkt for allierte operasjoner i Nordområdene i krig som i fred. Det finansielle grunnlaget for den raske utbyggingen av militære installasjoner i Bodø kom i stor grad fra alliansens infrastrukturmidler. Samtidig markerte Bodøs økende betydning en tendens til sentralisering av kommandoene i Nord-Norge bak den tungt befestede Lyngen-linjen.

Den andre artikkelen er skrevet av Olav Njølstad og tar for seg oppbyggingen av et militært undervannslttesystem i Norskehavet og Barentshavet fra 1956-1975. Njølstad redegjør kort for den militærstrategiske bakgrunnen for det allierte, særlig amerikanske, ønsket om å overvåke sovjetisk undervannsbåttrafikk i havområdene utenfor kysten av Nord-Norge. Videre beskriver han hvordan det norsk-amerikanske samarbeidet på feltet akustisk undervannsetterretning kom i stand i siste halvdel av 1950-tallet, og hvordan dette samarbeidet i årene 1962-1974 resulterte i etableringen av tre lytteanlegg med ilandføring av kabler på Andøya i Nordland og

på Sørøya og Norkinnhalvøya i Finnmark. Anleggene hadde norsk personell og til dels også norsk utstyr, men var for en stor del finansiert av USA. Norge opparbeidet seg etter hvert en betydelig kompetanse på dette etterretningsområdet, og de norske lytteanleggene inngikk som en viktig del av USAs og NATOs tidligvarslingssystem på Nordflanken.

Den siste artikkelen, av Rolf Tamnes, drøfter striden om å bygge flyplass på Svalbard, 1956-1975. Tamnes viser hvordan dette var et følsomt og vanskelig spørsmål for norske myndigheter. Første fase av konflikten gikk fra 1956 og inn på tidlig 1960-tall. Initiativet til å bygge en flyplass i denne perioden var privat og kom fra to norske polarentusiaster, Pedersen-brødrene. Sovjetunionen protesterte mot planene og pekte på at flyplassen kunne ha et militært potensial, en mistanke som ble styrket av at brødrenes utredninger delvis var finansiert fra amerikanske militære kilder. Norske myndigheter klarte til slutt å kvele dette initiativet, men fra tidlig 1960-tall startet en ny fase med krav fra en rekke hold om en statlig flyplass på øygruppen. Russerne var fortsatt negative, men etter lang tids nøling bestemte norske myndigheter seg omsider for å bygge en flyplass i 1971. På dette tidspunktet var russernes skepsis dempet.

De tre foredragene gir eksempler på den primærkildebaserte forskningen på strategiske spørsmål i Nordområdene som pågår ved Institutt for forsvarsstudier. Ytterligere kontekst kan finnes i de nylig utkomne bind 5 og 6 av Norsk utenrikspolitikk historie, *Kald krig og internasjonalisering, 1949-1965*, av Knut Einar Eriksen og Helge Ø. Pharo (Oslo 1996), *Oljealder, 1965-1990*, av Rolf Tamnes (Oslo 1997), samt i *Kunnskap som våpen. Forsvarets Forskningsinstitutt 1946-1975*, av Olav Njølstad og Olav Wicken (Oslo 1997). Bidragene reflekterer også arbeidet med *Norsk forsvarshistorie*, et fembinds verk som er under utarbeidelse ved instituttet. Skogrand har her ansvaret for bind 4 (1940-1970) mens Njølstad og Tamnes, sammen med Gullow Gjeseth, er forfattere av siste bind (1970-2000).

Bodø og forsvaret av Nord-Norge 1945-1967

Kjetil Skogrand

Innledning

Hvordan skal man forstå Bodøs rolle og betydning under Den kalde krigen? Spørsmålet kan sees både i en nasjonal sammenheng – Bodøs rolle i forsvaret av Norge, særlig Nord-Norge – og i en bredere alliansesammenheng. Denne artikkelen vil først gi et kort oversyn over Nordområdenes strategiske betydning i perioden 1945-1967. Deretter vil vi følge forsvaret av Nord-Norge gjennom tre faser. Til sist i drøftingen av hver fase vil det bli fokusert spesielt på Bodøs funksjon både i det nasjonale forsvar og i en bredere strategisk sammenheng.

I. Nordområdenes betydning: en skisse av den strategiske ramme

Hva var Nordområdenes betydning i stormaktenes militærstrategi i de første tyve årene etter Den andre verdenskrig? La oss starte med noen generelle betraktninger.¹

Skandinavias *strategiske betydning* knyttet seg til beliggenheten i forhold til tilgrensende landområder – de vestre og nordvestre deler av Sovjetunionen – og tilgrensende havområder – Nord-Atlanteren og Østersjøen. For det første lå regionen i den korteste aksene mellom det kontinentale USA og hjertet av Russland. Skandinavia ville dermed være *overflyvningsområde* for sovjetiske kjernefysiske angrep mot USA, eller motsatt, for amerikanske angrep mot Sovjetunionen – både for bombefly og noe senere for missiler. For det andre grenset det nordlige Skandinavia direkte

opp mot Kola-halvøya, som fra siste halvdel av 1950-tallet utviklet seg til et nøkkelområde for Sovjetunionens strategiske kjernefysiske slagkraft. Kola ble hovedbase for missilbærende ubåter, og regionen rommet dessuten flyplasser og etterhvert også utskytningsramper for missiler. For det tredje vendte Skandinavias vestkyst mot Norskehavet og Nord-Atlanteren med de viktige forsyningsrutene som knyttet USA og Europa sammen. Disse havområdene fikk dessuten økende betydning for begge supermakter som utgangspunkt for strategiske bombeangrep med sjøbaserte fly eller missiler.

De sørlige delene av Skandinavia og Norskehavet var også en *taktisk flanke* i forhold til det europeisk-kontinentale krigsteatret. I Vesten regnet man med at Sovjetunionen i en krig ville foreta et massivt angrep mot Vest-Europa langs en bred akse inn på kontinentet. Da kunne det sørlige Skandinavia tjene som utgangspunkt for et flankebasert forsvar eller flankebasert gjenerobring. Med unntak av visse tilløp til å utvikle en flankestrategi i NATOs Europakommando tidlig på 1950-tallet, hadde regionen likevel en relativt begrenset plass i alliansens planer for det europeiske teatret i den perioden jeg skal ta for meg her. Fra slutten av 1970-tallet økte imidlertid oppmerksomheten omkring Nordflankens betydning for kontinentalforsvaret på ny – med særlig fokus på Nord-Norges betydning for taktiske luft- og marineoperasjoner i forhold til det europeiske kontinent.

Skandinavias beliggenhet gjorde dermed regionen interessant på en rekke måter:

For det første hadde USA et sterkt behov for tilgang til løpende etterretning fra området, først og fremst elektronisk overvåkning og tidligvarsling, siden Skandinavia og Norskehavet ville være den første forsvarslinje mot et strategisk sovjetisk angrep mot amerikansk territorium. Her lå grunnlaget for et nært og langvarig bilateralt samarbeid mellom småstaten og supermakten.

For det andre ville Norge være overflyvningsområde for amerikanske bombefly på vei til eller fra bombeoppdrag i

Sovjetunionen. Tidlig på 1950-tallet, før metoder for etterfylling av drivstoff i luften var utviklet, skapte dette et ønske om amerikanske landingsrettigheter i Norge, og for basering av eskortejagere i krig.

For det tredje kunne Skandinavia, og særlig Norge, i seg selv være et direkte *springbrett for offensive operasjoner*, av taktisk eller strategisk karakter. Dette gjaldt for Sovjetunionen, som ville ha stor fordel av å sikre seg baser langs Norskekysten, særlig i nord, og det gjaldt for Vestmaktene, som kunne utføre motangrep mot sovjetisk territorium fra fartøyer i Norskehavet, eller fra støttepunkter på norsk jord. Installasjoner på norsk territorium hadde en viktig funksjon for navigasjon og kommunikasjon for fartøyer og fly i Norskehavet og Nord-Atlanteren. Dessuten kunne norske fly- og marinestyrker utføre begrensede støtteoperasjoner for alliansens styrker.

Norge lå utsatt til og var totalt avhengig av alliert hjelp for å kunne motstå et eventuelt militært angrep fra øst. Likevel må det understrekes at Norge under den kalde krigen ikke bare var en passiv mottaker av beskyttelse, men at landet også bidro med verdifulle ytelser i forhold til USA og alliansen. Først og fremst spilte Norge en indirekte og relativt lavprofilert rolle gjennom elektroniske installasjoner for etterretning, tidligvarsling, navigasjon og samband. I tillegg kom utbyggingen av havner, flyplasser og lagre i Norge, som var en del av USAs *perimeter-strategi* – et nettverk av støttepunkter i randområdene rundt Sovjetunionen. Slik eksisterte det et gjensidig utvekslingsforhold mellom den store beskyttermakten og den utsatte småstaten.

Når det gjaldt mer åpenbart og synlig alliert nærvær på norsk jord, satte norske myndigheter likevel klare grenser. Norsk basepolitikk, utformet i 1949 med senere presiseringer, hindret fast stasjonering av fremmede styrker i fredstid, og den norske atompolitikken, formulert i 1957 og i praksis fastlåst etter 1961, satte bom for stasjonering av atomvåpen i fred. I årene like før og etter 1960 fastla dessuten norske myndigheter en rekke restriksjoner på

alliert øvelsesvirksomhet i nord. Allierte flåte- og luftoperasjoner var ikke tillatt øst for 24 grader østlig lengde, og alliert personell fikk ikke øve i Finnmark. Dette var sentrale elementer i en sikkerhetspolitikk der avskrekking i forhold til Sovjetunionen ble balansert med beroligende gester, og der den omfattende norske innpassingen i alliansens strukturer ble begrenset av tiltak som skulle skjerme norsk suverenitet og handlefrihet mot for sterk supermaktsdominans.²

Stormaktenes og særlig USAs interesse for Nordområdene gjennomgikk betydelige endringer gjennom tyveårsperioden. I perioden 1945-49 var det relativt begrenset interesse for Nordområdene, selv om den strategiske betydningen av Skandinavia som et overflyvningsområde for strategiske bombefly tidlig ble anerkjent. Amerikanske militære myndigheter vurderte ønskeligheten av flybaser på det norske fastlandet eller på Svalbard like etter verdenskrigens slutt, men tanken ble skrinlagt. I tilfelle krig mot Sovjetunionen ble mulighetene for å holde Skandinavia vurdert som små, og i Norge så man bare for seg muligheten til å holde små brohoder, i Trondheim eller i Vest-Norge. Det hører imidlertid med i dette bildet at optimismen ikke var særlig større når det gjaldt muligheten til å unngå en tilsvarende evakuering på Kontinentet.³

Utbruddet av Koreakrigen sommeren 1950 ga støtet til en omforming og utbygging av Atlanterhavspakten. Alliansen ble utbygd til en tett integrert forsvarsorganisasjon med en felles kommandostruktur, Hellas og Tyrkia ble tatt opp som medlemmer og Vest-Tyskland ble gjenopprustet. Alliansens medlemmer begynte også på en storstilt opprustning. Fra amerikansk side ble oppbyggingen på de europeiske NATO-landenes side stimulert av store tilskudd gjennom våpenhjelpprogrammet (MDAP). I tillegg etablerte alliansen et infrastrukturprogram som ga tilskudd til utbygging av fasiliteter og installasjoner, som havner og flyplasser. Også alliansens forsvarskonsept ble endret. Ut fra konseptet "*forward defence*" formulerte den nye mellomlange forsvarsplanen i 1951 et mål

om å stanse russerne ved Kielerkanalen i Nord-Tyskland og i nord ved Lyngen-linjen i Troms. Det siste markerte også en noe større oppmerksomhet omkring muligheten for et omfattende russisk angrep mot Norge gjennom Finnmark og den finske kile, selv om et hoved-angrep på Norge fra sør dominerte i alliansens scenarier.

NATOs konvensjonelle underlegenhet i forhold til Østblokken og de høye kostnadene ved å fortsette utbyggingen av store hæravdelinger, førte til en større vekt på kjernevåpen i alliansens forsvar fra midten av 1950-tallet. Amerikanernes og NATOs forsvarsdoktriner ble basert på prinsippet om ”*massiv gjengjeldelse*”: Enhver sovjetisk aggresjon, uansett lokalisering eller omfang, kunne straks besvares med et bredt knusende kjernefysisk slag mot en mengde mål i hele Østblokken. I tillegg ble mindre kjernefysiske ladninger – såkalte taktiske atomvåpen – integrert i våpenarsenalet til skjoldstyrkene i Europa.

Doktrinen om massiv gjengjeldelse førte til en nuklearisering av alliansens forsvarsplaner på alle plan. De nye forsvarsplanene ledet ikke til noen større vekt på det direkte forsvaret av skandinavisk territorium. Nordflanken fikk imidlertid stor betydning som springbrett og støttepunkt for gjengjeldelsesangrep mot Sovjetunionen, særlig rettet mot basene på Kola-halvøya og Nordvest-Russland. En rekke militære kommandoer på ulike nivåer hadde planer med øremerkede mål som skulle utsettes som en del av den massive gjengjeldelsesaksjonen som var planlagt i krigens startfase. Den amerikanske Strategic Air Command (SAC) skulle sende sine langtrekkende bombefly inn over Sovjetunionen og noen av rutene gikk over Skandinavia. I 1952 inngikk SAC en avtale med Norge om landingsrettigheter i krig – avtalen inkluderte en sambandsstasjon i Bodø. I tillegg hadde de regionale NATO-sjefene plottet mål for kjernefysiske angrep: Både Øverstkommanderende for Atlanterhavet (SACLANT) og Øverstkommanderende i Europa (SACEUR) hadde sine Atomic Strike Plans. Krig var ensbetydende med atomkrig.

Mot slutten av 1950-tallet gjorde ubåtbaserte

kjernevåpen for alvor sin inntreden. Dette økte oppmerksomheten omkring Nordatlanten, Barentshavet og Norskehavet. For NATO ble det sentralt å hindre sovjetiske ubåter i å slippe ut i rom sjø fra baser på Kola. Lyttesystemer, patruljering, og i krig også minelegging, var sentrale virkemidler mot den sovjetiske ubåttrusselen. På samme tid ble *Polaris*-ubåtene en viktig del av alliansens egen kjernefysiske slagkraft. Norskehavet var et sentralt operasjonsområde for disse ubåtene, ikke minst fordi det geografisk sett var et gunstig utskytningssted for missiler med mål på Kola og vestlige deler av Sovjetunionen.⁴

Sent på 1950-tallet begynte tvilen omkring den ensidige vekten på massiv gjengjeldelse å melde seg. Det hersket tvil om trusselen om et umiddelbart og overveldende kjernefysisk motangrep var troverdig i forhold til avgrensede aksjoner mot områder i alliansens periferi, som for eksempel Nord-Norge. Med Kennedy-administrasjonen innførte amerikanerne en doktrine basert på såkalt ”*fleksibel respons*”, og det ble lagt større vekt på evnen til å yte konvensjonell motstand mot begrenset aggresjon. Mens norske myndigheter var blant dem som ønsket dette skiftet velkommen, ble amerikanernes nye doktrine møtt med betydelig skepsis hos flere av de vesteuropeiske allierte. Først i desember 1967 vedtok alliansen dokumentet MC 14/3 med et strategisk konsept basert på fleksibel respons. Likevel ble de nye perspektivene gradvis inkludert i alliansens planlegging på regionalt plan, ikke minst i Nordområdene.

II. Forsvaret i Nord-Norge

Etter dette strategiske oversynet skal vi vende oss mot Nord-Norge som landsdel og drøfte forsvaret av Nord-Norge. Perioden kan deles inn i tre kronologiske deler, 1945-51, 1951-58 og 1959-67. I hver del blir det først gitt en oversikt over forsvaret i landsdelen som helhet, og deretter vendes oppmerksomheten mot Bodø. For ordens skyld er slutt punktet for framstillingen satt i det året da NATO endelig vedtok

et strategisk konsept basert på fleksibel respons, men hovedtrekkene i siste fase hadde gyldighet også innover på 1970-tallet.

Et tema som vi skal følge gjennom alle de tre periodene, er diskusjonen omkring organisering og lokalisering av Forsvarets øverste ledelse i Nord-Norge. Dette har vært (og *er*) en komplisert prosess.⁵ Etter krigen ble det etablert en regional sjefsnemnd for landsdelen, bestående av de regionale forsvarsgrensjefene. I 1948 ble det utnevnt en formann for nemnda, og denne ble også utpekt som øverstkommanderende for landsdelen i krig. Et år senere, i 1949, ble det så utnevnt en Øverstkommanderende for Nord-Norge (ØKN) i fred, med egen stab og stabssjef. Det ble vedtatt at kommandoenes freds- og krigshovedkvarter skulle plasseres i Harstad-området. Men dette vedtaket ble aldri realisert, for alt i 1953 valgte Luftkommando Nord-Norge (LKN) å etablerte seg i Bodø i stedet. Med flyttingen av ØKN og Sjøkommando Nord-Norge (SKN) ti år senere, ble det opprettet et felles hovedkvarter for to av forsvarsgren-stabene og ØKN i Bodø. Hæren beholdt imidlertid sitt hovedkvarter i Harstad. Samlingen av den regionale toppledelsen på ett sted ble ikke fullført før i 1971, med etableringen av Forsvarskommando Nord-Norge (FKN) i Bodø og nedleggelsen av Distriktskommando Nord-Norge (DKN) i Harstad. To tiår senere ble denne prosessen delvis reversert med gjenopprettelsen av DKN.

□□□□ 1: □□□□□□□□ □□□□□□; □□□□□□□□ □□
□□□□□□□□□□ 1945-1951

I de første årene etter krigen var det norske forsvaret meget svakt. De store behovene for gjenoppbygging innenfor mange sektorer etter fem års okkupasjon skapte ikke rom for høye forsvarsbudsjetter, selv om bevilgningene var betydelige sammenliknet med mellomkrigstiden. Våpen og opplæring hentet det nye norske forsvaret fra den nære allierte gjennom krigsårene: Storbritannia. Først senere, etter etableringen av NATO, kom Norge til å orientere seg mot USA som den fremste beskyttermakt og

våpenleverandør.

I de første etterkrigsårene, selv etter at Norge kom med i Atlanterhavspakten i 1949, var Nord-Norge nærmest for et militært tomrom å regne. Dette skyldtes ikke bare at det norske forsvaret allment var svakt, men var også et resultat av at Norges stående landmilitære tyngdepunkt befant sør for Norges grenser – i Tysklandsbrigaden. I utgangspunktet lå det ikke noen militærstrategiske hensyn bak dette faktum; brigaden var først og fremst en symbolsk okkupasjonsstyrke og i krigstilfelle var det først meningen at den skulle trekkes tilbake til Norge. Fra våren 1951 ble imidlertid styrken en del av en stående britisk-dansk-norsk dekningsstyrke som skulle ta opp kampen mot et russisk angrep i Nord-Tyskland og Danmark. Dette reflekterte alliansens krigsscenarioer, der det var forventet at hovedtyngden i et angrep på Norge ville komme sørfra som en del av et bredere angrep på Vest-Europa. Slik ble forsvaret av Norge sett i et bredere regionalt perspektiv: Danmark og Nord-Tyskland var Norges strategiske sørflanke og tilgjengelige styrker ble konsentrert på denne flanken – i sterk kontrast til den vekt på nordflanken som senere karakteriserte norsk forsvarsinnsats.

I mellomtiden var forsvaret i Nord-Norge svakt, særlig hva gjaldt stående styrker. Vinteren 1948 hevdet sjefen for Distriktskommando Nord-Norge at mangelen på militær aktivitet i Nord-Norge hadde skapt en frykt på sivilt hold for å bli latt i stikken og at Nord-Norge var ”avskrevet.”⁶ På dette tidspunkt hadde riktignok et første skritt blitt tatt for å bedre kommandoordningene og skape klare linjer i tilfelle et krigsutbrudd. I den spente internasjonale situasjonen våren 1948, med rykter om et sovjetisk paktilbud til Norge, hadde det blitt bestemt at eldste offiser i Sjefsnemnda for Nord-Norge skulle utpekes til formann i fred og øverstkommanderende for landsdelen i krig. Det var likevel ikke før året etter, i 1949, at det ble bestemt å utnevne en Øverstkommanderende for Nord-Norge (ØKN) allerede i fred. I interne drøftinger i den øverste militære ledelsen ble hensynet til ”den uheldige stemning” i Nord-Norge framhevet som en grunn til å utnevne en ØKN i fred. Det kunne bidra til å svekke inntrykket av at myndighetene hadde bestemt seg for

ikke å forsvare landsdelen.⁷

Forsvarsplanene for landets nordligste landsdel var ikke optimistiske, og det gjaldt særlig det nordligste fylket. I januar 1951, etter utbruddet av Koreakrigen, men før oppbyggingen av forsvaret i Nord-Norge hadde kommet i gang for alvor, drøftet den sentrale sjefsnemnda forsvarsplanene for Nord-Norge. Her uttalte ØKN at for Finnmarks del måtte hovedoppgaven være å sikre evakueringen av befolkningen. Det er illustrerende at drøftingene også omfattet spørsmålet om ”masseødeleggelse”, med andre ord bruk av den brente jords taktikk slik tyskerne hadde gjort under sin tilbaketrekning i 1944. ØKN fikk fullmakt til selv å ta avgjørelsen om å bruke en slik taktikk dersom han ikke fikk kontakt med regjeringen.⁸

Etter etableringen av en regional øverstkommanderende med stab, ble fokus vendt mot etableringen av et felles hovedkvarter for regionens militære sjefer i krig og fred. I 1949 var felles kommandoplass i krig planlagt ved Trondenes utenfor Harstad, men Sjefsnemnda i Nord-Norge hadde pekt ut Tårstad noen mil sør for byen som en egnet framtidig kommandoplass i krig. I 1951 ble det bestemt at ØKN og sjefene for forsvarsgrens-kommandoene burde ha et felles hovedkvarter i Harstad også i fred. Allerede på dette tidspunkt ble det vurdert om ikke et felles hovedkvarter burde etableres lenger sør i landsdelen, ikke minst på bakgrunn av forventningen om at en hurtig retrett ville bli nødvendig i krigstilfelle. Forsvarsminister Jens Christian Hauge spurte den daværende ØKN, generalmajor Arne Dahl, hvordan han så på Bodø-avsnittet som lokalisering for et felles hovedkvarter. Dahl sa da at det var ”psykologisk uheldig” å flytte standkvarteret for langt sør i første omgang.⁹

Bodø i perioden

Bodøs militære rolle i den første etterkrigstiden gjenspeilte situasjonen i Nord-Norge som helhet. Bodø hadde en liten og dårlig utstyrt militær flyplass med et plankedekke som delvis var revet opp og benyttet til andre formål. Bardufoss var hovedflystasjonen for Nord-Norge, og Bodø

fungerte som transittbase mellom Værnes og Bardufoss. Det var ingen fast stasjonerte flystyrker på flyplassen, noe som heller ikke var aktuelt, den tekniske standarden tatt i betraktning. Da Luftforsvaret i 1948 presenterte sine planer for 1949-55, var planlagte investeringer på Bodø bare en femtedel av det som i samme periode var planlagt investert på Bardufoss. Både Høybuktmoen og Banak var høyere prioritert i investeringsplanene. Høsten 1949 ble det opprettet et øvelsesbatteri for luftvernartilleriet i Bodø, men det er illustrerende at batteriet ikke fikk noen motorkjøretøyer før på vårparten året etter.¹⁰

ØKN 2: ØKNs forsvarsplaner for 1949-55, 1951-1958

Utbruddet av Koreakrigen sommeren 1950 var startpunktet for 1950-tallets store forsvarsoppbygging i Nord-Norge, selv om det skulle gå noen år før større avdelinger var operative i landsdelen. Koreakrigen førte til store økninger i norske forsvarsutgifter – i løpet av tre år ble forsvarsbudsjettet tredoblet. I tillegg mottok Norge store mengder forsvarsmateriell gjennom det amerikanske våpenhjelpprogrammet og gjennom NATOs infrastrukturprogram.

Den spente verdenssituasjonen i forbindelse med kinesernes intervensjon i Koreakrigen førte til at det ble iverksatt øyeblikkelige tiltak for å styrke beredskapen i Nord-Norge. En sikringsstyrke på 4.000 reservister fordelt på tre bataljonsgrupper ble innkalt til 60-dagers repetisjonsøvelser i Nord-Norge senhøsten 1950 og vinteren 1951.

Samtidig begynte utredningene for å styrke forsvaret av Nord-Norge i et lengre perspektiv. Planleggingen konsentrerte seg om Lyngenområdet i Troms. Da tyskerne i 1944 ble tvunget på tilbaketog etter den russiske innmarsjen i Finnmark, hadde de trukket seg tilbake til dette området og begynt utbyggingen av en forsvarslinje. Geografisk sett var Lyngen den første naturlige barriere der det ville være mulig å ta opp kampen mot et omfattende angrep fra nord gjennom Finnmark, samtidig som man kunne

kjempe mot en russisk framrykking gjennom den finske kile. I NATOs mellomlange forsvarsplan, som ble vedtatt i 1951 og som skulle dekke perioden fram til 1954, ble det gjort til et av alliansens ambisiøse mål å stoppe en sovjetisk framrykking her. En norsk kommisjon hadde samme år lagt fram planer for utbyggingen av et omfattende befestningskompleks i området – Lyngen Festning. Planene fikk tilslutning fra både allierte og nasjonale militære myndigheter, og de første bevilgninger ble tildelt, men planene ble skrinlagt i 1954.¹¹ Likevel var det klart at en økt forsvarsinnsats i Nord-Norge ville konsentrere seg om Lyngelinjen.

Den store utfordringen i arbeidet for å styrke forsvaret i Nord-Norge var å skaffe mannskaper. I drøftingene om Lyngen Festning ble det vurdert å bemanne anleggene med vervede yrkesavdelinger. Dersom antallet stående styrker i Nord-Norge skulle økes i større omfang, måtte imidlertid Tysklandsbrigaden avvikles. Høsten 1950 holdt regjeringen fortsatt på at brigaden gjorde best nytte for seg gjennom å bidra til forsvaret av Norges sørflanke på tysk jord. Utviklingen innenfor alliansen la imidlertid grunnlaget for en revurdering. På rådsmøtet i Ottawa i 1951 vedtok NATO å åpne for vesttysk gjenopp- rustning i prinsippet. Vesttyske styrker ville lette presset på sørflanken, og det ville bli mulig for Norge å konsentrere forsvarsinnsatsen om nordflanken. I tillegg kom det allierte anbefalinger om å trekke brigaden hjem, både fra Thorne-komiteén, som utredet det norske forsvarets organisasjon, og senere fra den temporære rådskomiteén som utredet planer for utbyggingen av alliansens styrker.¹²

Sommeren 1952 fikk Regjeringen Stortingets tilslutning til en proposisjon som i store trekk gjenspeilte alliansens anbefalinger. Det ble vedtatt å opprette to stående brigader, én på Østlandet og én i Troms. Brigaden i Nord-Norge skulle prioriteres når det gjaldt utstyr og mannskaper. Øvingsplassene for den nye Brigaden i Nord-Norge ble lagt til Setermoen, Bardufoss og Skjold i Indre Troms, og Skibotn i

Nordre Troms – noe som reflekterte vekten på Lyngelinjen som et tyngdepunkt i Norges stående forsvar. Brigaden ble erklært operativ den 6. juli 1953 og opphørte å fungere som operativ avdeling i august 1996.¹³

Med utbyggingen av brigadekomplekset i Troms og den samtidige utbyggingen av flyplasser og marinebaser i Nord-Norge fikk forsvaret et nordlig tyngdepunkt som skulle bli stadig mer uttalt i årene framover. Den norske forsvarsinnsatsen i Nord-Norge økte både absolutt og relativt gjennom hele den kalde krigen. Underveis skjedde det imidlertid et gradvis skifte i trusselvurderingene som lå til grunn for vekten på den nordlige delen av landet. I perioden fram mot slutten av 1950-tallet skjedde oppbyggingen hovedsakelig innenfor et storkrigsscenario. Det mest sannsynlige krigsalternativet ble vurdert å være et angrep på Norge som en del av et omfattende angrep på alle NATO-landene. Man så for seg at både strategiske og taktiske kjernevåpen ville bli benyttet av begge parter, og at særlig åpningsfasen ville være preget av intense kjernefysiske angrep. Som vi skal se i neste del, var det i noen grad andre scenarier som lå bak oppmerksomheten mot Nord-Norge på 1960-tallet.

Bodø i perioden

Dette bringer oss tilbake til Bodøs rolle. I perioden 1950-1955 gikk Bodø fra å være en hullede landingsstripe der flybesøk var en stor begivenhet til å bli hovedflystasjon og hovedkvarter for Luftkommando Nord-Norge (LKN), og dessuten en av de mest sentrale flyplassene i allierte aktiviteter i Nordområdene.

Senhøsten 1950 bestemte Forsvarsdepartementet at Bodø skulle bygges ut, slik at den etter hvert kunne fungere som ”hovedflyplass for Nord-Norge”. I første omgang ble det finansielle grunnlaget hentet fra Stortingets bevilgning av ekstraordinære midler til utbygging av forsvarsberedskapen samme høst, men det ble presisert fra departementet at arbeidene ikke skulle stoppes dersom de første

bevilgningene viste seg utilstrekkelige. I løpet av få år med forsert byggevirksomhet tok Bodø flystasjon form. Luftvernartillerigruppe Nord-Norge flyttet fra Bardufoss til Bodø og kunne etter hvert flytte inn i den nybygde Bodin leir. Da LKN etablerte seg i Bodø i juli 1953, var flyplassen likevel ennå ikke klar til fast stasjonering av fly. Først i 1955 hadde utbyggingen kommet så langt at to jagerflyskvadroner, 334 og 331, ble fast stasjonert på flyplassen.¹⁴

At Bodø Luftstasjon ble gjenstand for forsert utbygging på 1950-tallet hadde flere årsaker, både i nasjonalt perspektiv og fra alliansens synspunkt. I forhold til forsvaret av Nord-Norge hadde Bodø en heldig beliggenhet. Flyplassen lå langt nok nord til å kunne fungere som hovedflystasjon for Nord-Norge, men samtidig bak forsvarslinjen i Lyngen. Bardufoss, som var militær hovedflyplass i landsdelen inntil Bodø var ferdig utbygget, lå til sammenlikning svært utsatt til og ved et sovjetisk angrep gjennom den finske kile ville Bardufoss straks bli liggende midt i kampområdet. Større hastighet og rekkevidde på moderne jagerfly gjorde det også mulig å velge en hovedflystasjon som lå noe lengre unna de primære kampområdene i krigens første fase. Samband og forsyningskommunikasjoner mellom Bodø og resten av landet kunne opprettholdes, selv om det foregikk kamper i Troms og Finnmark. Bodø ville dessuten være et naturlig ankomststed og hovedkvarter for allierte forsterkninger til Nord-Norge i krig. Alle disse vurderingene lå bak beslutningen om å gjøre Bodø til hovedflystasjon. Den forserte utbyggingen reflekterte også et presserende behov for baser til Norges raskt voksende jagerflypark – som et resultat av den prioritert Flyvåpnet var tildelt i det amerikanske våpenhjelpprogrammet.

Den allierte interessen for Bodø var imidlertid basert på langt bredere hensyn enn invasjonsvorsvaret av Norge. Flystasjonen kom til å spille en sentral rolle for allierte aktiviteter i Nordområdene på en rekke felter – både i alliansens krigsplaner og i fredstid.¹⁵ For eksempel skulle Bodø i krig fungere som

støttebase for hangarskipsbaserte skvadroner fra SACLANTs *Strike Fleet*. Disse flystyrkene hadde til oppgave å uskadeliggjøre baser på Kola. I krig skulle Bodø sammen med Andøya også fungere som utgangsbasis for sjøminelegging fra luften, noe som var et viktig bidrag for å hindre sovjetiske ubåter i å trenge ut i åpent hav. De norske skvadronene som ble basert i Bodø skulle utføre ulike støtteoppdrag for alliansens offensive flystyrker. I fredstid var Bodø viktig som base for treningsvirksomhet og patruljering. Sentralt stod en avtale mellom USA og Norge i 1955 om bruk av Bodø, Andøya og Bardufoss som landingsplass for fly av typen P2V *Neptune*. Flyene trente på antiubåtkrigføring, og testet kommunikasjons-systemer og sonar-overvåkning. Fra 1956 ble dessuten britiske fly av typen *Canberra* jevnlig gjester i Bodø. Installasjoner i Bodø spilte også en viktig rolle for sambandet for fartøyene i Norskehavet: De rombiske antennene som ble plassert her og på Helgelandsmoen ble brukt av *Strike Fleet* til kommunikasjonsformål. Bodø store betydning både i invasjonsvorsvaret og i alliansens bredere planer var grunnlaget for romslige tilskudd av infrastrukturmidler til utbyggingen av flystasjonen og ulike installasjoner i forbindelse med denne.

Utbyggingen av Bodø som hovedflystasjon og dens sentrale plass nasjonalt og for alliansen, gjorde det naturlig at LKN ble plassert her. På den annen side var flyttingen av LKN et brudd med prinsippet om at landsdelens forsvarsgrenskommandoer burde være samlet, og et avvik fra vedtaket om å plassere alle kommandoene i Harstad. Da avgjørelsen om å etablere et felles hovedkvarter i Harstad ble truffet i 1951, hadde ikke daværende luftforsvarssjef, Bjarne Øen, hatt noen motforestillinger.¹⁶ Allerede året etter var imidlertid tonen fra Luftforsvaret en annen. Den nye luftforsvarssjefen, Finn Lambrechts, uttalte at luftkommandøren også burde være sjef for den viktigste flystasjonen i distriktet, og følgelig måtte han flytte til Bodø. Sjefen for forsvarsstaben, Ole Berg, var ikke fornøyd med en slik endring og mente at dette ikke ville lette

samarbeidet mellom kommandosjefene i nord.¹⁷ Likevel ble det som Luftforsvaret ønsket. Dermed hadde målet om felles hovedkvarter i krig og fred foreløpig blitt forpurret. Dette markerte samtidig begynnelsen på en trend med å flytte kommandoer og hovedkvarterer sørover innen landsdelen.

0000 3: 00000 000 00000000 000000 00
000000000 0000, 1959-1967

Mot slutten av 1950-tallet økte tvilen omkring alliansens ensidige vekt på storkrigsscenarioet der åpningsfasen ville fortone seg som en massiv og hensynsløs utveksling av kjernefysiske angrep. Norske myndigheter var blant de første som begynte å tvile på den ensidige vekten på massiv gjengjeldelse. Allerede i Stortingsprp. 23, 1957 ble det foregrepet at lokale framstøt uten, eller med begrenset bruk av atomvåpen, ville bli mer sannsynlige etter hvert som beholdningene av kjernevåpen økte på begge sider.¹⁸ Et par år senere påpekte den norske forsvarssjefen i en intern diskusjon at NATOs Nordkommando bare hadde utformet planer for ett alternativ, nemlig storkrig, og mente at dette alternativet “etter hvert synes å miste sin aktualitet”. Han tok til orde for at planene burde være mer elastiske og at flere alternativer burde utarbeides.¹⁹

Det var særlig ett alternativt scenario som opptok den norske forsvarsledelsen, nemlig muligheten for et begrenset og isolert angrep på Nord-Norge. Dersom det ikke fantes store nok styrker i Nord-Norge til å yte motstand, kunne resultatet bli et *fait accompli*: Russerne kunne okkupere deler av landsdelen og allerede ha stanset framrykningen før alliansen rakk å reagere. Det kunne herske tvil om amerikanerne i et slikt tilfelle ville svare med å iverksette et massivt kjernefysisk angrep mot strategiske mål i Sovjetunionen. Således kunne russerne bli fristet til å iverksette en begrenset aksjon for å demonstrere hulheten i den amerikanske sikkerhetsgarantien.²⁰ I Kennedy-administrasjonen fant nordmennene økt forståelse for disse bekymringene. Likevel skulle det fortsatt gå fire år før disse perspektivene ble

nedfelt som NATOs doktrine.

I praksis kom den norske frykten for isolerte anslag til å føre med seg en enda sterkere vektlegging av forsvaret i Nord-Norge fra slutten av 1950-tallet. Økningen gjaldt særlig stående styrker, som trengtes for å kunne møte et overraskende angrep. Fra 1957-1961 økte Hærens beredskapsstyrker i Nord-Norge med vel 35 prosent.²¹ Garnisonen i Sør-Varanger ble styrket, først og fremst som en følge av at avdelingen tok over ansvaret for grenseoppsynet. Gjennom økningen av de stående styrkene i selve Finnmark sikret man at et begrenset angrep ville føre til kamp – de norske soldatene skulle være ”snubletråden” som utløste en alliert reaksjon. Brigaden i Nord-Norge ble også tallmessig styrket, og det ble satt opp en ny redusert stående infanteribataljon som i en periode var forlagt i Bodø. Det foregikk dessuten en kvalitetsmessig heving av hæravdelingene gjennom modernisering av våpen og utstyr. Utbyggingen av Banak flyplass sikret muligheten for hurtig å fly inn forsterkninger og basere flystyrker i det nordligste fylket.

Organisatorisk ble det foretatt reformer for å sikre et sterkt lokalforsvar i Nord-Norge og redusere mobiliseringstidene. Gjennom en gjennomgripende organisatorisk endring i 1959 ble landforsvarsordningen innført i Nord-Norge for å få samme kommandoordning i krig og fred. Dessuten ble tre av forsvarsgrenenes kommandoer samlet i et felles freds- og krigshovedkvarter for Nord-Norge, noe vi straks skal komme tilbake til. Det ble også lagt større vekt på å kunne overføre styrker fra Sør-Norge til Nord-Norge i en krisesituasjon, og utstyr for disse styrkene ble lagret i nord. Høsten 1966 ble planene for å overføre en infanteribataljon fra sør til nord prøvd ut i en øvelse. Den såkalte McNamara-Tiedemand-avtalen mellom USA og Norge to år senere omfattet blant annet kjøp av C-130 *Hercules* for å kunne flytte styrker raskere nordover.²²

På tross av styrkingen av norske avdelinger, ville det være vanskelig å yte effektiv motstand mot et russisk angrep mens man ventet på allierte forsterkninger. For å styrke avskrekkingseffekten og

tvinge angripende styrker til å spre seg, var forsvarrets øverste ledelse i hele perioden tilhengere av å lagre taktiske kjernefysiske sprengninger i Nord-Norge i fredstid, både til fly og til artilleri, først og fremst til rakettvåpenet Honest John.²³ Det var imidlertid bare noen få som også tok til orde for å utplassere mellomdistansemisiler på norsk jord.²⁴ Utplassering av atomvåpen i fred var imidlertid uaktuelt for norske myndigheter, og et enstemmig stortingsvedtak i 1961 satte i praksis bom for stasjonering av kjernevåpen i Norge i fredstid.

På 1960-tallet økte også den allierte interessen for Nord-Norge. Den økte oppmerksomheten hadde flere årsaker. For det første delte man i noen grad den norske bekymringen over muligheten for begrensede anslag mot regionen. For det andre var det i denne perioden at den nordvestrussiske halvøya utviklet seg til å bli Sovjetunionens fremste base for strategiske ubåter. For det tredje ble amerikanske og etter hvert britiske *Polaris*-ubåter deployert i Norskehavet.

Muligheten for begrensede aksjoner dannet bakgrunnen for en økende alliert vilje til å øremerke styrker for innsetting i Norge, noe norske myndigheter hadde kjempet utrettelig for så lenge NATO hadde eksistert. NATOs ”brannkorps” (AMF), som ble etablert i 1960, kunne blant annet settes inn i Norge. Kanadiske styrker ble først øremerket for bruk i Norge i 1964, og styrken ble utvidet fra en bataljon til en brigadegruppe (CAST) i 1967. Omfattende allierte øvelser i Norge og norske farvann skulle demonstrere alliansens vilje og evne til å reagere raskt og fleksibelt i en krise. Som vi har sett, satte imidlertid norske myndigheter klare grenser for alliert øvingsaktivitet i Sovjetunionens nærrområder. I tillegg ble allierte infrastrukturmidler kanalisert til visse prosjekter i Nord-Norge der formålet var å styrke muligheten til å reagere raskt på begrenset aggresjon i nord. Blant annet ble Banak flyplass utbygd med allierte midler. Den amerikanske støtten til norsk marinemodernisering – Flåteplanen av 1960 – kan også delvis sees i sammenheng med ønsket om å øke Norges evne til å takle begrensede angrep i nord.²⁵

Det var imidlertid utbyggingen av Kolaområdet

og den voksende strategiske betydningen av Norskehavet som var hovedårsaken til økt alliert, og særlig amerikansk interesse for Nord-Norge. Dette ga seg utslag på en rekke felter:

For det første økte etterretningsaktiviteten i Nord-Norge. Gjennom et nært og fruktbart samarbeid mellom amerikansk og norsk etterretning ble det bygd ut en serie avanserte elektroniske lyttestasjoner og radaranlegg på ulike steder i Nord-Norge, særlig i Finnmark. En parallell økt interesse for flyetterretning med bruk av norske flyplasser kulminerte med U2-krisen i 1960.

For det andre ble utbyggingen av maritime og taktiske flyplasser i Nord-Norge intensivert fra sent på 1950-tallet, og krigstidsbetydningen av basene ble større, særlig når det gjaldt antiubåtkrigføring. Utbyggingen ble finansiert av alliansens infrastrukturmidler.

For det tredje fikk Norge tilført fly av typen HU 16B *Albatross* gjennom våpenhjelpen og senere gode vilkår for kjøp av P3B *Orion* til bruk i maritim rekognosering og antiubåt-operasjoner. Dessuten spilte kapabilitet i forhold til Kola en viss rolle da Norge fikk meget gunstige avtaler for kjøp av nye jagere av typen F-5 *Freedom Fighter* og F-104 *Starfighter*.

For det fjerde ble stasjoner tilknyttet navigasjonssystemer etablert i Norge. *Loran-C* ble etablert sent på 1950-tallet, *Omega* midt på 1960-tallet.

Bodø i perioden

La oss nå igjen rette blikket mot Bodø. Sent på 1950-tallet fortsatte utbyggingen av flystasjonen. I 1960 kunne Luftkommando Nord-Norge flytte inn i et nytt underjordisk anlegg på Reitan. Utbyggingen av fjellanleggene fortsatte for å ta imot flere kommandoer. Dessuten ble Reitan et viktig punkt i alliansens lange radarvarslingskjede. Nærforsvaret av Bodø-området ble styrket og effektivisert. I 1958 ble en infanteribataljon midlertidig stasjonert i Bodin, og da bataljonen flyttet i 1962, ble et kompani stående igjen. En lett stridsvognstropp ble overført fra Gardermoen i 1959. Nok et tegn på viktigheten av å forsvare de mange viktige installasjonene på Bodø-halvøya var

avgjørelsen om å opprette et eget Salten Forsvarsavsnitt i 1963. Ved flystasjonen ble jagerskvadronenes fly regelmessig modernisert og skiftet ut. I 1958 gikk begge skvadroner over fra F-84 *Thunderjet* til F-86 *Sabre*. I 1964 ble 331 skvadron utstyrt med F-104 *Starfighter*, mens 334 skvadron fikk F-5 *Freedom Fighter* i 1967. Gjennom omorganiseringen av Luftvernartillerigruppen i Nord-Norge til Luftvernartilleribataljon Bodø i 1960, ble avdelingen dessuten lagt direkte under flystasjonens sjef.²⁶

Flyplassen fortsatte å stå meget sentralt i amerikanske patrulje-, etterretnings- og rekognoseringstokt. Som kjent skulle Gary Powers' U2 fly ha landet på Bodø da det ble skutt ned over sovjetisk område i mai 1960.

Ti år etter at Luftkommandøren i Nord-Norge hadde etablert seg i Bodø, fikk han selskap av ØKN med stab, samt Sjøforsvarskommando Nord-Norge (SKN). Fra sommeren 1963 fungerte dermed Bodø som et felles regionalt freds- og krigshovedkvarter for Nord-Norge, videreført som Forsvarskommando Nord-Norge etter 1971. Hærens Disktriktskommando Nord-Norge (DKN) beholdt sitt standkvarter i Harstad inntil kommandoen ble nedlagt i 1971.

Opprettelsen av et felles regionalt hovedkvarter i Bodø var et resultat av mange og lange diskusjoner på militært hold. Som vi har sett, ble vedtaket om å opprette et samlet regionalt hovedkvarter i Harstad aldri realisert, siden Luftforsvaret kort tid etter insisterte på å flytte til Bodø. De andre forsvarsgrenene holdt imidlertid fast ved Harstad, og de lot seg i første omgang ikke bevege av at sjefen for Nordkommandoen i 1954 anbefalte å legge et felles krigshovedkvarter for Nord-Norge i Bodø.²⁷ Både nasjonale og allierte fagmilitære hensyn talte imidlertid til fordel for å flytte kommandoene sørover i landsdelen, og to år senere vedtok Den sentrale sjefsnemnd at hovedkvarterene for ØKN, LKN og Marinekommandoen i Nord-Norge (senere Sjøforsvarskommandoen i Nord-Norge, SKN) skulle samles i Bodø-området. DKN skulle

imidlertid fortsatt ligge i Harstad. Motstanden mot å flytte hovedkvarterene sørover var likevel ikke forsvunnet. Høsten 1959 ga den daværende ØKN, kontreadmiral Skule Storheill, uttrykk for skepsis til å flytte fredstidshovedkvarteret til Bodø. I likhet med sin forgjenger åtte år tidligere la han vekt på den psykologiske virkningen som en flytting ville ha på befolkningen. Det ville gi inntrykk av militær tilbaketrekning, mente han. Storheill kunne støtte seg på skriv fra fylkesmennene i Finnmark og Nordland der begge frarådet en flytting til Bodø i fred, nettopp av disse grunnene.²⁸ Sjefen for Forsvarsstaben, generaløyntant Bjarne Øen, fikk imidlertid bekreftet at forsvarsminister Nils Handal ikke så noen betenkeligheter ved å flytte ØKN til Bodø i fred.²⁹ I 1963 etablerte så ØKN seg i Bodø med sin stab. Med etableringen av FKN åtte år senere ble hele den militære toppledelsen i landsdelen i prinsippet samlet i Bodø, selv om 6. Divisjon i Harstad midlertidig skulle beholde en del av stabelementene og oppgavene til den nedlagte DKN.

Flyttingen av ØKN og SKN markerte en videreføring av utviklingen mot å samle staber og hovedkvarter sør i landsdelen. Opprettelsen av hovedkvarteret var en del av arbeidet for å effektivisere forsvarsorganisasjonen i Nord-Norge og må sees i sammenheng med den økte frykten for et begrenset anslag mot landsdelen. I tilfelle et plutselig og overraskende angrep, var det av stor betydning at stabenes krigstidsoppsettninger kunne tre i funksjon så raskt som mulig, uten å måtte på flyttefot allerede i startfasen. Flyttingen markerte at praktiske og militære hensyn veide tyngre enn symbolsk tilstedeværelse i forhold til sivilbefolkningen. På den andre siden var det en betydelig risiko forbundet med å samle regionens toppledelse på ett sted, særlig fordi Bodø flystasjon med sin store strategiske betydning ville være et opplagt kjernefysisk bombemål. Dette ble forsøkt avhjulpet gjennom å forlegge stabene i fjellanlegg. Flyttingen til Bodø kan også sees på som en endelig konsekvens av utbyggingen av Lyngelinjen som den skanse der man skulle oppholde et angrep i påvente av alliert hjelp. En naturlig følge

av en slik strategi var å samle kommandoer og hovedkvarter bak denne linjen. Dessuten var Bodøs viktige posisjon for alliansen en grunn til at regionens nasjonale militære ledelse plasserte seg her både i fred og i første fase av en krig.

Konklusjon

I denne artikkelen har vi fulgt Bodø gjennom de første 20 årene etter krigen sett i sammenheng med den storpolitiske utviklingen på Nord-flanken og i et landsdelsperspektiv som en del av forsvaret i Nord-Norge. Vi har sett hvordan Bodøs militære rolle utviklet seg fra å være en primitiv transittflyplass til å bli landsdelshovedkvarter og et sentralt utgangspunkt for allierte operasjoner i krig som i fred. Det finansielle grunnlaget for Bodøs raske vekst var alliansens infrastrukturmidler, og den romslige støtten hadde bakgrunn i flyplassens verdi for de allierte stormaktene – først og fremst USA. I krig ville flystasjonen være en nyttig base for amerikanske flystyrker med offensive oppdrag mot mål på sovjetisk territorium, og for anti-ubåtkrigføring og rekognosering. Nasjonale flystyrker basert på flystasjonen kunne utføre støtteoppdrag. Bodø ville også være et naturlig mottakssted for forsterkninger til Nord-Norge, via luftveien eller fra sjøen. I fred var Bodø utgangspunkt for rekognosering, etterretning og treningsoppdrag. Bodøs strategiske betydning økte i takt med utbyggingen av Kola-halvøya, særlig i forbindelse med veksten i Sovjetunionens flåte av strategiske ubåter. Installasjoner i Bodø spilte dessuten, sammen med andre installasjoner langs norskekysten, en rolle for navigasjon og samband. I nasjonal sammenheng gjenspeilte utbyggingen av Bodø en tendens til sentralisering av kommandoene i Nord-Norge bak Lyngelinjen. Nasjonale og allierte interesser virket således sammen til å gjøre Bodø til et sentralt militært knutepunkt under den kalde krigen.

Artikkelen har også redegjort for arbeidet med å bygge ut forsvaret av Nord-Norge som helhet under de to første tiårene av den kalde krigen. Helt til slutt kan det være grunn til å kontrastere grunnkonseptet for denne utbyggingen

med de forsvarskonsepter som er i ferd med å bli dominerende i dag. Den kalde krigens forsvarskonsept var i stor grad basert på å oppta planlagte posisjoner og grave seg ned, for så å trekke seg tilbake langs fastlagte akser til nye forberedte forsvarslinjer. Faste installasjoner spilte en stor rolle i dette forsvarskonseptet. Uten å overdrive rigiditeten i den kalde krigens doktriner, er kontrasten til dagens manøverkrigskonsept slående: I dag snakkes det om mobilitet, dynamikk og hurtighet, om evnen til å tilegne seg initiativet gjennom rask handling og om offensive operasjoner mot fiendens ”nøkkelpasiteter”, snarere enn å innta statiske, defensive forsvarslinjer.³⁰ Tiden vil vise hvordan nye doktriner vil påvirke organiseringen av Forsvaret i Nord-Norge – og Bodøs plass i dette bildet. Dette oversynet over etterkrigstidens mange omorganiseringer gir i alle fall ingen grunn til å forvente at reformenes tid er forbi.

Noter

¹Tamnes, Rolf, *The United States and the Cold War in the High North (Oslo 1991)*, ss. 17-31; Berdal, Mats, *The United States, Norway and the Cold War, 1954-60 (London 1997)*; *St. meld. 23, 1957*, s. 5.

²Tamnes, Rolf, “Integration and Screening. The Two Faces of Norwegian Alliance Policy, 1945-1986” i Tamnes, Rolf (red.), *Forsvarsstudier VI. Årbok for Forsvarshistorisk forskningscenter (Oslo 1987)*.

³Tamnes 1991.

⁴Amerikanerne hadde også et sterkt behov for flybasert etterretning fra Nord-områdene, jfr. flytoktene med U2 og RB 47.

⁵Takk til Gullow Gjeseth for hjelp til å klare opp min forståelse av denne prosessen.

⁶Riksarkivet, *Forsvarsstaben 1945-1947, Boks 13, V - Ny forsvarsordning, organisering/ planlegging (1946-1948)*, Dahl til sjefen for Hæren, 17.12.1948.

⁷Forsvarets Bortsettingsarkiv (heretter FBA), *Den sentrale sjefsnemnd (heretter SSN)*, 08.04.1948, 05.07.1948, 03.02.1949.

⁸FBA, SSN, 25.01.1951.

⁹FBA, SSN, 03.02.1949, 25.01.1951.

¹⁰Utgård, Per I., *Bodø Hovedflystasjon 1945-1995 (Bodø, 1995)*, ss. 34-45.

¹¹Lundesgaard, Leif, *Brigaden i Nord-Norge 1953-1995 (Oslo 1995)*, ss. 24-31.

¹² Dette avsnittet er delvis basert på materiale fra Lars Petter Johansen som arbeider med en hovedoppgave om etableringen av Brigaden i Nord-

Norge ved Historisk institutt, Universitetet i Oslo.

¹³Lundesgaard 1995, s. 429.

¹⁴Utgård 1995, s. 63.

¹⁵Tamnes 1991; Berdal 1997.

¹⁶FBA, SSN, 25.01.1951.

¹⁷FBA, SSN, 28.03.1952, 26.11.1952

¹⁸St. prp. 23, 1957, s. 5.

¹⁹FBA, SSN, 11.09.1959.

²⁰Endringen i trusseloppfatningen fikk et klart offentlig uttrykk på norsk side i St. meld. 84, 1962-63. Her ble risikoen for begrensede angrep framhevet, og det ble lagt vekt på at alliansen også måtte være i stand til å forsvare seg mot konvensjonelle angrep uten "på grunn av militær svakhet være tvunget til å gripe til kjernefysiske midler" (s. 2).

²¹St. meld. 28, 1960-61, s. 22.

²²Breidlid, Olav, Tore Hiort Oppegaard og Per Torblå, Hæren etter Annen verdenskrig, 1945-1990 (Oslo 1990), s. 272; Tamnes 1991, s. 204.

²³FBA, SSN, 02.02.1960

²⁴Tamnes Rolf, "Handlefrihet og lojalitet. Norge og atompolitikken i 1950-årene" i Bergh, Trond og Helge Ø. Pharo, Historiker og veileder. Festskrift til Jakob Sverdrup (Oslo 1989).

²⁵Tamnes, 1991, s. 203f.

²⁶Utgård 1995.

²⁷FBA, SSN, 07.01, 07.08.1954.

²⁸FBA, SSN, 02.02.1960.

²⁹FBA, SSN, 02.02.1960, 25.03.1960.

³⁰Se f.eks. Diesen, Sverre, "Manøverkrigføring – kjerne og konsekvenser" i Norsk Militært Tidsskrift, nr. 11, 1997; Diesen, Sverre, Militær strategi: En innføring i maktens logikk (Oslo, 1998). For en kritikk, se Oppegaard, Tore Hiort, "Manøverkrigføring' – en farlig avsporing", i Norsk Militært Tidsskrift nr. 4, 1998.

Fra Bridge til Poker: Norsk-amerikansk undervannsovervåking i nordlige farvann 1957-1975

Olav Njølstad

Det militære samarbeidet i nord mellom USA og Norge under den kalde krigen hadde mange komponenter. I denne artikkelen skal vi se nærmere på én slik komponent: Overvåking av sovjetiske undervannsbåter i havområdene utenfor norske-kysten ved hjelp av akustisk-elektroniske lytte-anlegg. Disse anleggenes eksistens og lokalisering ble i det lengste forsøkt hemmeligholdt av norske myndigheter, såvel overfor Sovjetunionen som overfor andre NATO-land og norsk opinion. Det siste lyktes bare delvis, og det var derfor ikke til å unngå at anleggene etter hvert ble omspunnet av en rekke myter og spekulasjoner. Formålet med denne artikkelen er å si litt om bakgrunnen for at disse samarbeidsprosjektene kom i stand og å vise hvordan samarbeidet utviklet seg over tid.

Formålet med det norske ACINT-programmet

Moderne signaletterretning (SIGINT) består av tre hovedkategorier: Sambandsetterretning (COMINT), elektronisk etterretning (ELINT) og akustisk etterretning (ACINT). Hovedformålet med den siste er å overvåke fiendtlig sjømilitær trafikk, og da særlig undervannsbåter, ved hjelp av akustisk-elektroniske hjelpemidler. I neddykket tilstand er undervannsbåter normalt ikke mulig å overvåke ved hjelp av COMINT, ELINT eller optiske observasjonsmetoder (fly, satellitt). Arbeidet med å oppdage, identifisere og lokalisere

neddykkede ubåter baseres i stedet på to vesensforskjellige teknologiske metoder:

** Aktiv deteksjon ved hjelp av asdic/sonar.* Sonarteknikk egner seg godt til deteksjon av undervannsbåter over korte avstander. Sonaren sender ut lydsignaler som returneres når de treffer målobjektet; det returnerte ekkot gjør det mulig for asdic-operatøren å "se" ubåten. Begrensningene ligger først og fremst i den relativt korte rekkevidden, usikkerhet med hensyn til nøyaktig hva slags fartøy som observeres, og at man ved bruk av sonar alltid står i fare for å avsløre egen posisjon.

** Passiv deteksjon ved hjelp av akustiske sensorer (hydrofoner) som fanger opp den lyd målobjektet selv genererer.* Alle undervannsbåter produserer lavfrekvent støy som forplanter seg gjennom vannmassene. Ved å registrere og analysere denne støyen, kan man lokalisere fartøyet og ofte også fastslå hva slags fartøy-klasse det dreier seg om. Fordelene med denne metoden er at den gjør det mulig å overvåke uten å gi seg til kjenne, samt at den muliggjør kontinuerlig og effektiv overvåking over meget store avstander. Dette gjør den spesielt egnet til overvåking av undervannsbåttrafikk til havs.

Flere forhold bidro til at Norge i annen halvdel av 1950-årene begynte å engasjere seg på ACINT-feltet. For det første var Undervanns-avdelingen (daværende Asdic-avdelingen) ved Forsvarets Forskningsinstitutt på jakt etter et nytt stort prosjekt etter å ha fullført sitt arbeid med utvikling av henholdsvis et asdic-basert havneforsvarssystem og antiubåt-rakettsystemet Terne III. FFIs sonderinger overfor US Navy tydet på at ACINT-feltet hadde høy prioritet på amerikansk hold, og at et velfundert FOU-prosjekt på dette området burde ha gode sjanser til å oppnå finansiell støtte over det såkalte Mutual Weapons Development Program (MWDP). Endelig ville en satsing på ACINT-feltet kunne tjene som et viktig bidrag fra norsk side for å imøtekomme SHAPes ønske om å styrke overvåkingen av transittutene for sovjetiske ubåter på vei mellom Atlanterhavet

og Kola. Selv om den direkte militære nytteverdien av slike undervannslytteamlegg for det norske invasjonforsvaret var minimal, anså den politiske og faglige militære ledelse at anleggene også ville komme norsk sikkerhet til gode på en mer indirekte måte. Ubåtene som skulle overvåkes, ville jo i krig kunne true forsyningslinjene over Atlanterhavet, og slik påvirke Norges mulighet til å motta hjelp utenfra.

Også amerikanerne hadde mange grunner for å satse på å bygge ut ACINT-kapasiteten i farvannene utenfor Norge. For det første var ACINT en avgjørende forutsetning for den såkalte "destruction at the source"-strategien, det vil si planene om å nøytralisere den sovjetiske ubåtflåten allerede i åpningsfasen av en eventuell krig, og da helst før fartøyene hadde rukket å forlate sine baser. Dette var en formidabel oppgave. I 1957 disponerte Sovjetunionen ca. 450 ubåter, hvorav ca. 350 med aksess til Atlanterhavet. Uten et effektivt overvåkings-system i nord ville det i praksis være umulig å ha oversikt over hvor disse fartøyene befant seg, og dermed også over hvor USA og NATO burde angripe for å uskadeliggjøre dem. På denne tiden disponerte SACLANT ca. 900 kjernefysiske våpen til dette formålet, hvorav ca. 400 anti-ubåtvåpen.

Havområdene i nord stod dessuten sentralt i USAs og NATOs mer defensive planer for anti-ubåtkrigføring. Man antok at ca. 80 prosent av de sovjetiske ubåtene ville ha i oppdrag å utføre angrep på NATOs Strike Fleet, forsyningslinjene over Atlanteren eller direkte på USA. Disse ubåtene, antok man videre, ville hovedsakelig ha Nord-Atlanteren og Norskehavet som sitt viktigste operasjonsområde. Fordi man måtte anta at et stort antall ubåter ville komme seg helskinnet vekk fra basene på Kola før USA rakk å angripe dem, måtte det bli en hovedoppgave å stanse disse fartøyene før de rakk frem til sine operasjonsområder. Over så store og dype havområder som det her var snakk om, var ikke dette praktisk mulig med tradisjonelle antiubåt-metoder som asdic og minelegging. I stedet ønsket man å etablere et såkalt *barriere-forsvar*, der man ved hjelp av akustisk-elektroniske virkemidler i kombinasjon med fly, overflate-

fartøyer og egne angrepsubåter forsøkte å stenge alle naturlige passasjer ut til operasjonsområdene. Et velkjent eksempel på dette var forsøket på å tette det såkalte GIUK-gapet mellom Grønland-Island-Storbritannia. Det norsk-amerikanske ACINT-samarbeidet tok tilsvarende opprinnelig sikte på å "stenge" passasjen mellom norskekysten og Svalbard. Amerikanerne var dessuten opptatt av at et ACINT-anlegg i dette havområdet ville kunne utøve en viktig funksjon når det gjaldt strategisk varsling. Det var en vanlig antakelse på denne tiden at Sovjetunionen før et eventuelt angrep på Vesten ville gjennomføre en stille overføring av ubåter fra Østersjøen og Svartehavet til krigsoperasjonsområdene i Nord-Atlanteren/Norskehavet/Barentshavet. En unormal stor nordgående ubåttrafikk ble derfor ansett som et viktig forhåndsvarsel om et forestående sovjetisk angrep, og et ACINT-system på norskekysten ville være et effektivt redskap til å fange opp varselet.

Utredningsfasen (1957-63)

Det norsk-amerikanske ACINT-samarbeidet ble formelt innledet i juli 1957, da FFI og US Navy inngikk en to-årig samarbeidsavtale med følgende hovedmålsettinger:

- gjennomføring av omfattende oseanografiske undersøkelser, såkalte "farvannsanalyser", for å undersøke om lydforplantningsforholdene i de aktuelle deler av Norskehavet egnet seg for ACINT.
- utvikling av teknologi med sikte på passiv avlytting av undervannsbåt-trafikk over store avstander
- bygging av en forsøksstasjon for å teste om metoder og utstyr lot seg bruke i praksis
- forberede etablering av en permanent land-basert lyttestasjon for havområdet mellom Norskekysten og Svalbard.

Prosjektet, som fikk kodenavnet *Bridge*, var opprinnelig tenkt å ha en varighet på to år, men ble senere forlenget i flere omganger fram til den formelle avslutningen i 1964. USA skulle bidra med penger, informasjon og utstyr, mens forsknings- og utviklingsarbeidet skulle foregå ved FFIs Undervannsavdeling i Horten. For Norge lå utfordringene i denne fasen på to plan. Dels måtte man gjennom utviklingsarbeid og eksperimenter få brakt på det rene om metoder og teknologi virket som forutsatt. Dels måtte man overbevise USA om den praktiske nytteverdien av det norsk-utviklede systemet, slik at man sikret seg økonomisk støtte til å utplassere og drive anlegget på permanent basis.

Ifølge den inngåtte MWDP-avtalen skulle US Navy i første omgang sprøyte inn opptil 500.000 dollar i prosjektet mot at FFI investerte minst 200.000 dollar (til sammen 6,2 millioner norske kroner etter datidens kroneverdi). I tillegg finansierte USA byggingen av spesialfartøyet *H.U. Sverdrup*, som ble stilt til disposisjon for FFI i forbindelse med de omfattende farvannsundersøkelsene instituttet utførte under Bridgekontrakten. Fordi de akustiske forhold i havet påvirkes av variasjoner i temperatur, saltinnhold, bunnforhold og bakgrunnsstøy, var det påkrevet å ha et mest mulig nøyaktig bilde av disse variasjonene før man tok stilling til plassering og kalibrering av lytteanlegget.

Den vanskeligste oppgaven FFI stod overfor var likevel å utvikle et effektivt akustisk deteksjonssystem ut fra en original idé foreslått av Undervannsavdelingens forskningssjef Henrik Nødtvedt. Hovedproblemet med alle passive deteksjonssystemer er å skille undervannsbåtenes lydsignaler fra alle andre lydsignaler i havet. Overflatefartøyer, bunnekk, animalsk liv som hval og sel, og fremfor alt bevegelser i vannmassenes øvre skikt produserer en kakofoni av bakgrunnsstøy som gjør det uhyre vanskelig å identifisere og lokalisere undervannsbåten. Det amerikanske SOSUS-systemet, som ble utviklet på midten av 1950-tallet, forsøkte å løse dette problemet ved hjelp av såkalt frekvensanalyse. Utgangspunktet var her at ubåter av samme fartøyklasse genererer en propell- og motorstøy

som er helt unik, og at man ved løpende frekvensanalyse av støyen innenfor et bestemt frekvensområde (0-600 Hz), ville kunne gjenkjenne denne lydsignaturen. Med den kunnskap man hadde om lydforplantningsforholdene i det aktuelle havområdet, ville man deretter kunne beregne avstanden til målobjektet, samt angi i hvilken retning og med hvilken hastighet undervannsbåten beveget seg. Metoden hadde vist seg i stand til å kunne oppdage undervannsbåter på meget store avstander, opp til 500 nautiske mil, men posisjonsbestemmelsen var relativt dårlig.

Nødtvedt valgte en annen innfallsvinkel. Snarere enn å knytte deteksjon til gjenkjennelse av en bestemt lydsignatur innenfor et vell av bakgrunnsstøy, satset han på å viske ut bakgrunnsstøyen. Det vil føre for langt å gå inn på hvordan dette lot seg gjøre, men grunnidéen var at mens bakgrunnsstøyen i havet har preg av et jevnt sus som fanges opp av hydrofonene fra alle retninger, så produseres det lydsignalet man søker etter av én spesifikk kilde, slik at hydrofonenes evne til å fange opp signalet er svært retningsbestemt. Ved fortløpende sammenlikning av lydsignalene fra to adskilte hydrofoner ville man kunne skille ut og forsterke opp slike retningsbestemte lyder. Ved FFI mente man at et lyttesystem basert på denne teknikken, såkalt korrelasjonsanalyse, ville gi en langt mer nøyaktig posisjonsbestemmelse enn det amerikanske SOSUS-systemet basert på frekvensanalyse-teknikk (LOFAR). Opprinnelig håpet man også at systemet ville bli minst like effektivt når det gjaldt deteksjonsavstand, men dette skulle vise seg å være urealistisk.

De oseanografiske undersøkelsene viste at det var gode betingelser for passiv undervannsdeteksjon i Norskehavet. Området Norskekysten-Svalbard var imidlertid ikke så gunstig som antatt på forhånd, blant annet på grunn av vanskelige bunnforhold og mye bakgrunnsstøy fra fiskeflåten. Derimot fant man en dyp lydkanal lenger sør, som ville muliggjøre en effektiv avlytting av undervannsbåttrafikken i passasjen mellom Andøya og Jan Mayen. FFI fikk i oppdrag å bygge en forsøksstasjon ved Stave på

Andøya for å undersøke denne muligheten nærmere, samt utarbeide spesifikasjoner for et permanent operativt system.

Forsøksanlegget stod klart sommeren 1962. Det bestod av en 500 meter lang antenne med 16 hydrofoner i et dypvannssjikt (ca. 1000 meters dyp) på kanten av kontinentalsokkelen, pluss en kabel på 30 nautiske mil inn til landstasjonen ved Stave. Kabelen var den lengste undervannskabel som til da hadde vært lagt ut i Norge, og intet norsk fartøy var i stand til å håndtere de vekter og lengder det her var snakk om. Etter litt om og men, fikk man til slutt leid et britisk militært kabelfartøy. I tillegg bygde FFI en spesiallaget kabelflåte for å strekke kabelen de siste 4 km inn til land, der det var for grunt for det britiske fartøyet. Operasjonen krevde ekstrem navigasjons- og opplødningsnøyaktighet for å bestemme optimal antenneposisjon. I tillegg måtte det iverksettes omfattende sikkerhetstiltak for å hindre spionasje og senere sabotasjeforsøk mot anlegget. Sjøforsvaret bidro med rekognosering, samt med å annonsere en større ”skytteøvelse” i området for å hindre uønsket trafikk i de dagene utleggingen fant sted.

På land hadde man installert både et norsk korrelasjonsanalyse-system, som var bygget opp omkring den spesialkonstruerte digitale signalprosessoren *Lydia*, og et amerikansk LOFAR frekvensanalyse-system. Det var første gang LOFAR ble installert utenfor USA's grenser, og det ble iverksatt strenge sikkerhetstiltak for å hemmeligholde anleggets eksistens. Et problem i denne forbindelse var hvordan man skulle unngå at de amerikanske installatørene og operatørene som for en tid måtte stasjoneres på Andøya vakte for mye oppsikt. Løsningen var å kle dem i norske klær og ellers pålegge dem å holde seg mest mulig innendørs. Men problemet var ikke løst med det. I 1962 var det for eksempel ikke til å unngå at en svart amerikaner vakte en viss oppmerksomhet hos lokalbefolkningen, uansett hvor godt han kledde lusekoften de norske sikkerhetsoffiserene hadde gitt ham.

I juni 1962 ble det gjennomført en marineøvelse (Øvelse Hubro) for å teste Bridge-stasjonens effektivitet. Øvelsen ga gode resultater

for LOFAR. Det norske systemet kom derimot mindre heldig ut av det. Etteranalysene viste at det var blitt sterkt forstyrret av støy fra nærgående fiskefartøyer. USA krevde nå at anlegget beviste sin eksistensberettigelse, ellers ville man avvikle den amerikanske støtten til prosjektet. Sjansen bød seg under en stor sovjetisk marineøvelse noen uker senere. Denne gangen ble det oppnådd en rekke sikre registreringer ved hjelp av det norske systemet. Den første registreringen var av en sovjetisk undervannsbåt 380 nautiske mil fra Stave. Senere på høsten ble det gjort en oppsiktvekkende fjerndeteksjon av en sovjetisk atomubåt hele 550 nautiske mil fra Stave.

Disse resultatene førte til et markant stemningsskifte på amerikansk side. De ga tilbakemelding om at Stave-stasjonen hadde gitt langt flere og mer nøyaktige registreringer enn de amerikanske systemene hadde gjort i samme tidsrom. Norge ble rost opp i skyene for sin ”spesielle innsats” på feltet. I stedet for å avvikle sin pengestøtte, bevilget man ytterligere 1 million kroner i støtte til Bridge, primært for å gjøre FFI i stand til å forbedre sitt deteksjons-system slik at det ble mindre sårbart overfor nærstøy.

Implementeringsfasen (1964-67)

I 1964 ble man enige om å sette Bridge-anlegget i regulær drift. I de neste 3-4 årene sto det norske ACINT-arbeidet overfor fire hovedutfordringer: For det første gjaldt det å generere så mange og gode etterretningsdata at det overbeviste norske og amerikanske oppdragsgivere om at det var pengene verdt å opprettholde virksomheten på Stave. Dernest måtte man finne frem til en funksjonell arbeids- og ansvarsfordeling mellom de ulike aktørene som var involvert på norsk side: FFI, Sjøforsvaret og den militære etterretningstjenesten. Videre gjaldt det å bygge ut og sikre norske interesser i samarbeidet med utenlandske tjenester. Sist, men ikke minst måtte man foreta operasjons-analytiske undersøkelser og iverksette utviklingsarbeid med sikte på en teknisk oppgradering av lytteanlegget, slik at det kunne opprettholde sin effektivitet til

tross for økt ubåttrafikk og mer stillestående sovjetiske ubåter.

Overgangen til regulær drift fikk nok så umiddelbart konsekvenser for ansvarsfordelingen på norsk side. FFI så det ikke som sin oppgave å drive rutinepreget overvåkingsarbeid, og trakk seg ut når den eksperimentelle fasen ble avsluttet. I første omgang ble driftsansvaret overtatt av Sjøforsvaret, med mannskap spesialutdannet i USA og av FFI. Samtidig stanset de amerikanske pengeoverføringene over MWDP-programmet, som var under avvikling. US Navy fortsatte imidlertid å yte en betydelig finansiell og teknisk støtte til den norske virksomheten på undervannsavlyttingsområdet. Gjennom det militære farvannsanalyse-prosjektet *MOP (Military Oceanography and Acoustic Propagation)* begynte FFI og US Navy samme år et nytt samarbeid med sikte på å undersøke lydforplantingsforholdene i havområdene mellom Jan Mayen og Grønland, og mellom Finnmarks-kysten og Bjørnøya, samt i visse deler av det vestlige Barentshavet. Dette samarbeidet pågikk i mer enn ti år med en årlig finansiell bistand fra USA på ca. 100.000 dollar.

USA hadde lenge hatt et tett samarbeid med Storbritannia på ACINT-området. Også mellom Norge og Storbritannia hadde det vært en viss kontakt, noe som blant annet hadde sin bakgrunn i at flere av de norske ekspertene på feltet hadde fått sin grunnopplæring i Storbritannia under krigen. Det var derfor på mange måter naturlig at det etter hvert ble uttrykt ønske fra flere hold om å inngå et trekant-samarbeid mellom det amerikanske, britiske og norske miljøet. Et slikt samarbeid, med kodenavnet *Canasta*, kom i stand i 1965. Det åpnet for en bedre samkjøring mellom partenes ulike deteksjonstiltak, ikke minst når det gjaldt kombinasjon av ACINT-data fra fly og undervannsanlegg. Norge, som vocket nøye på sitt "special relationship" til USA når det gjaldt undervannsovervåkningen i de nordlige farvann, forsøkte imidlertid konsekvent å holde britene utenfor informasjonsstrømmen, og de oppnådde aldri en jevnbyrdig status i samarbeidet.

I årene 1966-67 ble Bridge-prosjektet og

Stave-stasjonen gjort til gjenstand for en kritisk evaluering av Marinens Overkommando og FFI. Konklusjonen var at stasjonen utvilsomt hadde demonstrert sin nytteverdi. Som et eksempel kan nevnes at man i løpet av det første driftsåret hadde gjort 24 positive deteksjoner. Fire av disse var atomubåter. I ett tilfelle hadde man greid å følge en sovjetisk atomubåt sammenhengende i 86 timer, med et resultat som analytikerne i Washington betegnet som den mest verdifulle etterretning som til da var oppnådd om sovjetiske atomubåters fartskapasitet. I de neste par årene fant det sted en markant økning i antall positive registreringer.

Likevel var det i 1967 klart at mye av utstyret var foreldet, og at det måtte foretas en kraftig oppjustering av deteksjonsutstyret dersom stasjonen skulle greie å holde tritt med den rivende utviklingen på sovjetisk side. FFI hadde i mellomtiden utviklet en digitalisert versjon av det amerikanske LOFAR-systemet som man stilte store forventninger til, og instituttet foreslo at dette utstyret ble integrert i anlegget. Samtidig tok man til orde for å skifte ut den gamle Brigade-hydrofonantennen og finne en ny kabeltrasé. Av sikkerhetsmessige hensyn og for å bedre samordningen med Orion-flyenes havovervåkingstjenste, foreslo man også å flytte stasjonen fra Stave og inn på Luftforsvarets stasjon på Andøya. Disse forslagene fikk oppslutning både fra norsk og amerikansk hold.

Ekspansjonsfasen (1968-1975)

I årene 1968-75 skjedde det først en oppgradering av lytteanlegget på Andøya, og dernest en videre utbygging i to etapper av den tekniske ACINT-infrastrukturen i norske farvann. Hovedutfordringene i denne ekspansive fasen var å løse de teknologiske og operasjonelle problemer som knyttet seg til installering og drift av akustiske lyttesystemer lenger øst. Det måtte også sørges for politisk ryggdekning for en slik ekspansjon østover, som av åpenbare grunner var mer sikkerhetspolitisk sensitiv enn utbyggingen på Andøya. I denne fasen skjedde det også en endring i ansvarsforholdet på norsk side, ved at den militære

etterretningstjenesten overtok ansvaret for driften av ACINT-stasjonene, samt for etteranalyse og utveksling av etterretningsdata med utenlandske samarbeidspartnere. Dette inngikk i et planmessig fremstøt fra E-stabens side på slutten av 1960-tallet for å sikre seg full kontroll med de ulike deler av etterretningsvirksomheten i Forsvaret.

Den nye lyttekabelen til Andøya-anlegget ble lagt ut tidlig på høsten 1968, samtidig som landstasjonen ble flyttet inn på Luftforsvarets område. Det oppgraderte deteksjonsanlegget fikk kodebetegnelsen *Patience*. På dette tidspunkt hadde man på norsk side allerede bestemt seg for å legge ut en lyttekabel lenger nord med sikte på å klarlegge deteksjonsforholdene i det vestlige Barentshavet. Umiddelbart etter utleggingen av den nye kabelen til Andøya-anlegget, iverksatte man derfor en ny og topphemmelig utlegging-soperasjon med kodenavnet *Poker*.

Kabelen og deler av det kostbare lytteutstyret var amerikansk, mens FFI stod for utleggingen av kabelen og gjennomføringen av lytteforsøkene. Televerkets kabelfartøy K/S *Telekabel* ble leid til å legge ut en armert kabel på hele 110 sjømil. Den strakte seg fra en landstasjon på Sørøya og helt opp til en posisjon ca. 50 sjømil nord for Nordkapp, hvor den ble koblet til to bunnplasserte hydrofoner. Målingene foregikk kontinuerlig til april 1970. Da de skulle gjenopptas noen måneder senere, var imidlertid kabelen blitt ødelagt av trålefisket i området.

Erfaringene var likevel så positive at FFI anbefalte at man etablerte en ny fast installasjon for passiv akustisk langdistansedeteksjon av undervannsbåter i Barentshavet. Både Marinens Overkommando og Luftforsvarets Overkommando støttet forslaget.

På dette tidspunktet hadde imidlertid FST/E, som i 1969 overtok det administrative ansvaret for *Patience* og all annen ACINT-virksomhet i norsk regi, kontaktet sine amerikanske samarbeidspartnere og foreslått bygging av et slikt anlegg. Uten å konsultere FFI eller annen norsk ekspertise enn den man var i besittelse av selv, vedtok man å legge ut en hydrofonantenne i internasjonalt farvann relativt langt øst i Barentshavet, med kabelforbindelse til en

ubemannet landstasjon ved Gamvik på Nordkinnhalvøya. Samtidig håpet man å kunne reparere Poker-kabelen og knytte den til Gamvik-sentralen. Derfra skulle det opprettes trådløs forbindelse til et nytt ACINT-analyse-senter som E-staben planla å bygge enten i Nord-Norge eller i Oslo-området. Amerikanerne var bekymret for den økte rekkevidden til sovjetiske ubåt-baserte raketter og ønsket mulighet til å kunne detektere dem så nær Kola-basene som mulig. FFI ble deretter trukket med i prosjektet, med ansvar for "wet end"-operasjoner samt utvikling av nytt digitalt analyse- og kommunikasjonsutstyr.

Kabelutleggingen fant sted sommeren 1972, tilsynelatende uten å bli oppdaget. Kabelen ble imidlertid skadet av trålere før anlegget kom i drift, og da den skulle repareres et år senere, viste det seg at antennen var forsvunnet og kabelen så skadet at den måtte erstattes med en ny.

FFI benyttet den vanskelige situasjonen til å tvinge igjennom en omlegging av prosjektet. Instituttets eksperter kritiserte FO/E for å ha lagt antennen for langt øst, og i et område som var altfor utsatt for trålertrafikk. I stedet foreslo man å trekke antennen inn i nasjonalt farvann, samt å velge en annen og mindre trålerutsatt kabeltrasé inn til Gamvik. Dette ble gjort sommeren 1974.

Anlegget begynte straks å produsere interessant informasjon. Etter bare én ukes drift kunne man på norsk side konstatere at det hadde funnet sted kontakter over langt større avstander enn man hadde våget å håpe på forhånd.

ACINT-programmets betydning

Utbyggingen av en norsk kapasitet på ACINT-feltet er interessant i flere henseende:

Bridge-, Poker- og Gamvik-prosjektene kan for det første betraktes som en refleks av den kraftige sovjetiske styrkeoppbyggingen i nord og kan tjene som illustrasjon på den økte strategiske betydning av Nordområdene generelt. I denne sammenheng er ACINT-prosjektene interessante fordi det kan synes som om norske myndigheter på dette området var mindre opptatt av avskjerming enn man ellers var overfor

amerikansk (eller annen alliert) militær aktivitet i nord. Den mer avslappede holdningen til utbygging av ACINT-virksomheten mot nord og øst kan ha en så enkel forklaring at virksomheten langt på vei var usynlig. Det var vanskelig for sovjeterne å dokumentere omfanget av det norsk-amerikanske samarbeidet. Like viktig var det antagelig at det i hele den perioden vi tar for oss her også lyktes å holde virksomheten skjult for norsk opinion, slik at den ikke ble en faktor i den nasjonale sikkerhetspolitiske debatt. Det skjedde først på slutten av 1970-tallet, da bladet *Ikkevold* avslørte eksistensen av lytteanlegget på Andøya.

ACINT-prosjektene må derfor først og fremst betraktes som et viktig integrasjonsinstrument, ved at de bidro til å befestе Norges rolle som varslings- og etterretningsbase i nord. Men i motsetning til radar- og tidligvarslings-systemene som ble utbygd i NATO-regi, var disse prosjektene rent bilaterale samarbeidsprosjekter mellom Norge og USA. Slik sett bidro virksomheten til å forsterke de militære og sikkerhetspolitiske bindingene til USA, samtidig som den utvilsomt bidro til å gjøre Norge til en viktigere alliert for USA. Det foreligger ikke noe offisielt regnskap over de samlede amerikanske finansielle og materielle bidragene til den norske ACINT-virksomheten i årene 1957-1975, men det dreide seg trolig om mer enn 50 millioner kroner.

ACINT-samarbeidet med USA gir videre et interessant eksempel på hvordan den kalde krigen bidro til teknologioverføring mellom USA og dets allierte, vel å merke dersom alliansepartnerne hadde noe vesentlig å bidra med. Det norsk-amerikanske samarbeidet om ubåtdeteksjon illustrerer en generell tendens i retning av at Norge oppnådde mest på områder hvor USAs evne til effektiv krigføring ble påvirket av de særegne naturforhold i polare strøk. Her hadde Norge en nasjonal teknisk-vitenskapelig ekspertise som USA etter hvert gjorde seg avhengig av.

For det fjerde reiser ACINT-samarbeidet spørsmålet om den sterke integreringen i USAs forsvarsstrategi kan ha ført til at nasjonale

forsvarsoppgaver som i utgangspunktet fortonet seg som mer presserende og naturlige for det norske forsvaret å ta opp, ble skjøvet til side. Admiral Kjeholdt og andre ledende representanter for Sjøforsvaret var for eksempel svært skeptiske til at Norge skulle satse så store ressurser på fjerndeteksjon av strategiske ubåter når landet ikke greide å opprettholde et troverdig sjømilitært invasjonforsvar. Denne problemstillingen ble ytterligere understreket i forbindelse med de mange antatte ubåt-episodene i norske fjorder og kystfarvann på 1970-tallet.

Sist, men ikke minst kan Bridge-, Poker- og Gamvik-prosjektene tjene til å illustrere problematikken knyttet til spørsmålet om norsk nasjonal kontroll med resultatet av E-tjenestens arbeid. Det er på den ene side ikke mulig å ta stilling til om ACINT-virksomheten stod under tilfredsstillende nasjonal kontroll uten inngående kjennskap til hvordan det norske materialet ble utnyttet av USA og hvor mye av de bearbejdede resultatene som kom tilbake til Norge. Det eneste som er sikkert, er at Norge gjennom dette samarbeidet sikret seg langt mer informasjon enn E-staben kunne ha fremskaffet på egenhånd, og at Evang og hans menn var meget opptatt av å bevare norsk styring. Den samme holdningen gjorde seg også gjeldende innenfor forsvarsgrenene og ved FFI. Norge insisterte for eksempel på å bære en del av investeringskostnadene i forbindelse med ACINT-virksomheten fordi dette ville gjøre det lettere å sikre norsk medinnflytelse og kontroll. Etter den første innkjøringsperioden på Andøya ble det av samme grunn kun benyttet norsk personell i ACINT-virksomheten. På begynnelsen av 1970-tallet ønsket den norske militære ledelsen på samme måte at Norge skulle gå i bresjen når det gjaldt utvidelse av virksomheten østover, fordi man anså at dette var viktig både av nasjonale kontrollhensyn og for å hindre at den militære spenningen mellom supermaktene ble for sterk i våre nærområder.

Vi bør likevel være varsomme med å trekke for bastante slutninger når det gjelder graden av nasjonal styring. Det faktum at de sentrale

aktørene på norsk side var opptatt av kontrollproblematikken beviser jo ikke at de alltid oppnådde den grad av kontroll de var ute etter. Når de var så opptatt av dette spørsmålet, kan det like gjerne indikere at de til tider følte seg usikre på om hensynet til norske interesser var ivaretatt godt nok.

Foredraget bygger på den fremstillingen av norsk-amerikansk ACINT-samarbeid som er gitt i O. Njølstad og O. Wicken, Kunnskap som våpen. Forsvarets Forskningsinstitutt 1946-1975. Oslo 1997: Tano-Aschehoug, s. 200-216, 395-409, supplert med opplysninger fra A. Moland og O. Riste, Strengt hemmelig. Oslo 1997: Universitetsforlaget, s. 215-239, og R. Tamnes, The United States and the Cold War in the High North. Oslo 1991: ad Notam, s. 210-213.

Striden om flyplass på Svalbard, 1956-1975

Rolf Tamnes

Innledning

Få steder i verden har siden 1940 oppvist så mye utenrikspolitisk strid pr. capita som Svalbard. Det vanskeligste spørsmålet for Norge var krisen i 1944-47, da russerne fremmet forslag om et norsk-russisk samstyre på øygruppen.¹ En annen og mer spektakulær strid var nervekrigen om ferdskriveren etter at et russisk rekognoseringsfly styrtet på Hopen i august 1978.

I tillegg til slike kriser, har vi også vært vitne til mer kroniske problemer som har vedvart gjennom en årrekke. Striden om bygging av flyplass var i mange år et slikt kronisk problem. Spørsmålet dukket opp i 1956 og pågikk helt frem til åpningen av stamflyplassen i 1975. Ja, selv etter den tid slet man med smertefulle ettervirkninger.

Det gikk an å fly til Svalbard før åpningen av stamflyplassen. Øygruppen ble etter annen verdenskrig trafikkert sporadisk av Luftforsvarets sjøfly. Disse ble imidlertid faset ut i 1969, og dermed mistet man denne muligheten for kontakt. Midt på 60-tallet ble det anlagt en mindre flystripe ved Ny-Ålesund i forbindelse med virksomheten til den europeiske rom-organisasjonen (ESRO), men norske myndigheter godtok direkteflyginger herfra til fastlandet kun i rene nødstilfeller. Den fremste muligheten for kontakt med fastlandet var en flystripe på frossen mark i Adventdalen, men denne kunne knapt brukes om sommeren.

Striden om bygging av flyplass må ses på bakgrunn av tre strukturelle problemer ved Svalbards posisjon og status. Det første problemet kan kalles beliggenhetens potensial, nemlig øygruppens utsatte stilling i det militær-strategiske kappløpet mellom øst og vest. Forsvarets etterretningsstab skrev i 1976 at den makt som

kunne utnytte øygruppen militært, ville ha en formidabel «posisjonsfordel.»²

Det andre problemet gjaldt Svalbard-traktatens artikkel 9, som forplikter Norge «til ikke å oprette eller tillate oprettet nogen flåtebasis ... eller anlegge nogen befestning», og øygruppen må aldri «nyttes i krigsøiemed». Under den kalde krigen hevdet russerne at det meste av norsk og fremfor alt vestlig virksomhet hadde et militært potensial, og dette bidro i sin tur til en stor norsk varsomhet.

Det tredje problemet var traktatens bestemmelser om likebehandling, som innebar at dersom Norge åpnet for norsk og vestlig virksomhet med et snev av militært potensial, så kunne russerne utnytte en slik åpning og selv iverksette ulike tiltak.³

Det faller naturlig å dele striden om flyplass-utbygging i to faser. Den første fasen dekker tiden fra 1956 og frem til begynnelsen av 60-tallet, da striden gjaldt bygging av en flyplass i privat regi. Den andre fasen dekker perioden frem til 1975, da debatten dreide seg om utbygging i offentlig regi.

Flyplass i privat regi

Sommeren 1956 dro brødrene Pedersen til Svalbard for å undersøke mulighetene for å bygge flyplasser på øygruppen. De var vel kvalifiserte for oppdraget: Einar Sverre Pedersen var sjefnavigator i SAS, hadde vært med på å bryte ny vei når det gjaldt navigasjon i arktiske strøk og var en av pionerene bak selskapets polarrute. Gunnar Sverre Pedersen var oberstløytnant og sivilingeniør - ansatt i Forsvarets Byggetekniske Korps med flyplassbygging som spesialie. Det var imidlertid som privatpersoner de to dro til Svalbard. Som så mange nordmenn før dem var de bergtatt av arktis; de hadde «... en lengsel etter polarstrøkens hvite vidder og nakne fjell ...», som Helge Ingstad har skrevet om en av dem.⁴ Denne fascinasjonen ble kombinert med en visjon om å bygge landet og gjøre Norge større. Med henvisning til traktatens bestemmelse om likebehandling fremholdt Einar Sverre Pedersen at «Dersom Norge unnlater å utnytte Svalbards økonomiske muligheter vil landet snart gli over på utenlandske hender ...».⁵

Når brødrene fattet så store forhåpninger til

flyplass-prosjektet, bunnet det i at de – som de skrev - ventet «en voldsom ekspansjon i det arktiske område idet både luftfart og sjøfart - over og under vannet - nu har funnet, at nordpolruten er fremtidens handelsvei». ⁶ Einar Sverre Pedersen tenkte seg på denne bakgrunn Svalbard som «jordens luftgeografiske midtpunkt». «Over Svalbard krysser nemlig alle fremtidens handelsveier og Svalbard vil bli et imponerende lufttrafikksenter». ⁷

I 1958 etablerte brødrene selskapet Norsk Polar Navigasjon A/S, med oberstløytnant Gunnar Sverre Pedersen som styreformann. ⁸ Den store Kvadehuk-sletta utenfor Ny-Ålesund, på sørsiden av innløpet til Kongsfjorden, pekte seg ut som mest egnet for en storflyplass. Det var i første omgang tale om en rullebane på 1600 meter, med utvidelsesmuligheter til 3000 meter. ⁹ Statsselskapet Kings Bay Kull Comp. A/S eide grunnen på stedet, og selskapets styre ga i september 1958 sitt prinsipielle samtykke til prosjektet. ¹⁰

De politiske myndighetene stilte seg først rimelig velvillig til initiativet, selv om de ønsket å gå langsomt frem når det gjaldt realiseringen. Norske interesser ville være vel tjent med en sivil flyplass på Svalbard, uttalte utenriksminister Halvard Lange i november 1958. ¹¹ Moskvas reaksjon kom imidlertid til å velte opplegget. I en note i november 1958 hevdet russerne at flyplassens dimensjoner viste at den ville «bli tilpasset for stasjonering av moderne tunge jetfly», at den inngikk i NATOs utbygging av flyplasser, og at planen således var i strid med Svalbard-traktaten. Bygging av en slik flyplass ville skape en ny situasjon i området omkring svalbardgruppen, hevdet russerne. ¹²

Norske myndigheter svarte med å oppfordre brødrene til å stille prosjektet i bero. Saken var blitt et sikkerhetspolitisk problem i forholdet mellom Øst og Vest, og mellom Sovjetunionen og Norge. I tillegg var det norske flyvåpenet ute av stand til å forhindre at Sovjetunionen i en kritisk situasjon satte seg i besittelse av flyplassen. Av disse grunner kunne flyplass-prosjektet på det daværende tidspunkt skade Norges interesser. Dermed var norske myndigheters kamp mot den private flyplass-planen i gang. Det skulle bli en langvarig kamp, der norske myndigheter måtte søke å håndtere tre svært ulike

aktører, nemlig de to supermaktene og Pedersen-brødrene.

Det var fra første øyeblikk viktig å berolige russerne. Da Moskva-ambassadør O.C. Gundersen i januar 1959 på vegne av den norske regjering besvarte den sovjetiske noten, ble det understreket at bygging av en sivil flyplass ikke ville stride mot traktaten, men at norske myndigheter ikke hadde gitt de nødvendige tilsagn. ¹³ Russerne forlangte imidlertid en mer kraftfull reaksjon. Ambassadør Gundersen kom til at Norge burde ta hensyn til den sovjetiske kritikken, da dette var en sak som kunne foranledige direkte aksjoner fra sovjetisk side. ¹⁴ De norske markeringene ble da også sterkere etter hvert. Dette forhindret likevel ikke at russerne kom tilbake til saken ved mange anledninger senere, tidvis i truende ordelag.

Det bidro til det norske styringsproblemet at amerikanerne så ut til å ha en finger med i spillet. Myndighetene merket seg at en oberst i det amerikanske flyvåpenet, som tjenestegjorde først i Stockholm og senere i Oslo, pleide kontakt med Einar Sverre Pedersen. ¹⁵ Alvorligere var det likevel at flyplass-prosjektet fikk penger fra USA. Høsten 1959 oppdaget myndighetene at finansieringen av flyplass-undersøkelsene var ordnet gjennom en kontrakt mellom NTH, som samarbeidet med Pedersen-brødrene om prosjektet, og Arctic Institute of North America, som igjen fikk støtte til denne virksomheten fra det amerikanske flyvåpenet. Ifølge Lange inngikk denne amerikanske satsningen i en plan for å undersøke flyplassmulighetene i arktiske strøk. Arctic Institute bidro med 20.000 dollar i 1959, mens budsjett-forslaget for 1960 var på hele 64.000 dollar. ¹⁶

Saken ble oppfattet som så alvorlig at Lange tok den opp med USAs utenriksminister Christian A. Herter i Paris i desember 1959. Lange understreket de politiske skadevirkningene saken kunne få. I januar 1960 rettet den norske regjeringen en henstilling til regjeringen i USA om å medvirke til at den virksomheten som ble drevet på Svalbard av Pedersen-brødrene og Arctic Institute måtte bringes til opphør. Amerikanerne lovte å bidra til det. Lange bemerket imidlertid i juni 1962 at han hadde mistanke om at Pedersen-brødrene

fortsatt mottok betydelige amerikanske pengemidler, trass i tidligere forsikringer.¹⁷

Russerne advarte meget sterkt mot den amerikanske medvirkningen. I en note i oktober 1960 bad de om få avklart hvilken rolle det amerikanske instituttet hadde i prosjektet, samtidig som de igjen bemerket at flyplassens størrelse ”gjør det mulig å ta imot moderne tunge reaksjonsdrevne bombefly». Sovjetunionen kunne ikke overse disse planer på Svalbard, «som ligger nær Sovjet-Unionens nordlige grenser ...».¹⁸ Utenriksdepartementet tok advarslene meget alvorlig. Dersom brødrenes virksomhet fortsatte, skrev departementet, kunne man ikke se bort fra at Sovjetunionen mente seg berettiget til aksjoner som kunne bringe Svalbards traktatfestede stilling i fare.¹⁹

Problemet kjerne var likevel brødrene Pedersen. Mens regjeringen understreket at prosjektet var farlig for Norge sikkerhetspolitisk og forsvarsmessig, kunne brødrene på sin side ikke skjønne at de gjorde noe galt. Tvert imot mente de at saken tjente nasjonale interesser. Gunnar Sverre Pedersen sa til Lange i 1959 at «Vi kan ikke la det skure lenger paa Svalbard».²⁰ To hovedsyn sto dermed mot hverandre.

Problemet ble tilført en ny dimensjon i 1960, da flyplass-prosjektet ble vevd sammen med en gryende interesse for oljeleting på Svalbard. I likhet med flere oljeselskaper engasjerte Pedersen-brødrene seg i jakten på det sorte gull, og de så en sammenheng mellom flyplass-prosjektet og oljevirkosomheten. Oljeaktiviteten ville skape etterspørsel etter flytjenester, og dermed styrke det praktiske og politiske grunnlaget for flyplass-prosjektet, mente de.²¹ Denne koplingen medførte at de politiske myndighetene ble enda mer mistenksomme overfor brødrene. Kjell Holler mente endog at oljevirkosomheten kun «var kamuflasje for ganske andre ting» – det vil si flyplass-prosjektet.²²

Myndighetene forsøkte først å overtale brødrene, deretter å tvinge dem, til å oppgi flyplassplanene. Dette lyktes dårlig. Så snart myndighetene hadde tettet igjen ett hull, lanserte brødrene Pedersen nye planer. Blant annet foreslo de bygging av to mindre flyplasser, som ikke kunne

nyttes av bombefly; de søkte om tillatelse til charterflygninger på øygruppen; og de bad om å få tilsendt luftfotografier fra Svalbard, noe som også vakte mistanke. Det hele utviklet seg til en lidelseshistorie for regjeringen. Illustrerende for problemet er at knapt noen privatpersoner er blitt viet så stor oppmerksomhet i regjerings-kollegiet som brødrene Pedersen. Deres flyplass-prosjekt ble behandlet i regjeringskonferanse ved ihvertfall 22 anledninger; i tillegg kom regjeringens kritiske syn på brødrenes olje-engasjement på Svalbard.

Fleire ulike metoder ble brukt for å stoppe prosjektet. La meg nevne tre av dem. Myndighetene sørget for det første for at Kings Bay innstilte forhandlingene om avståelse av grunn til flyplass. Også Store Norske Spitsbergen Kullkompani A/S fikk beskjed om at regjeringen var imot at det ble arbeidet videre med planen, og at selskapet derfor ikke måtte avstå grunn til prosjektet.

Departementene satte for det andre i gang et arbeid for å finne rettslige hjemler for å stoppe prosjektet. Man festet her særlig stor tiltro til en ny luftfartslov, som ble vedtatt i desember 1960. Ifølge loven trengtes det konsesjon for å anlegge, inneha og drive flyplass til allmenn bruk. Problemet var at loven først ville tre i kraft fra januar 1962. Fordi det hastet med å tøyte Pedersen-brødrene, ble den ved kongelig resolusjon av 9. mars 1961 gjort gjeldende umiddelbart for Svalbard. Utenriksminister Lange bemerket ved denne anledning at «Derved skulle det være mulig å motsette seg at Norsk Polar Navigasjon A/S går i gang med bygging av flyplass på Svalbard.»²³

Myndighetene satte for det tredje i gang en stor operasjon for å bringe oberstløytnant Gunnar Sverre Pedersen ut av *enhver* befatning med Svalbard-saker. Medvirkning fra en høyere militær embetsmann kunne nemlig skape en mistanke i Moskva om at Forsvaret hadde en finger med i spillet, eller at militære hensyn spilte inn. Forsvarsminister Nils Handal bemerket at «Regjeringen anser det av utenrikspolitiske grunner ytterst uheldig at en militær embetsmann har noensomhelst befatning med planer som kan settes i forbindelse med eventuelt anlegg av sivil flyplass

på Svalbard».²⁴ Gunnar Sverre Pedersen var på dette tidspunkt styreformann i Norsk Polar Navigasjon A/S. Høsten 1959 bad Handal om at oberstløytnanten trakk seg som styreformann. Gunnar Sverre Pedersen bøyde seg for presset. Broren, Einar Sverre, overtok som styreformann.

Våren 1962 gikk myndighetene et skritt videre, og anmodet oberstløytnant Pedersen, igjen av utenrikspolitiske grunner, om å oppgi all medvirkning i forskningsvirksomhet på Svalbard, om å selge sine aksjer i Norsk Polar Navigasjon A/S, og om ikke å reise til Svalbard uten Forsvarsdepartementets samtykke. Dersom han ikke ville bøye seg for dette, ble han oppfordret til å forlate Forsvaret. Myndighetene ville ellers vurdere å reise sak for å få ham fradømt sin stilling i Forsvaret.²⁵ Etter å ha tenkt seg nøyere om, valgte regjeringen å gå tilbake på det meste av dette, fordi slike drastiske inngrep kunne ha store presedensvirkninger.²⁶

Men ett av tiltakene ble fulgt opp. Regjeringen sørget i 1960 for at oberstløytnant Pedersen ikke fikk permisjon fra Forsvaret for å dra til Svalbard.²⁷ Dette forbudet ble opprettholdt i årene etterpå. Først i 1964 fikk Pedersen igjen tillatelse til å reise til Svalbard. Utenriksdepartementet var fortsatt i sterk tvil, men regjeringen la nå avgjørende vekt på at forbudet innebar en betenkelig innskrenkning i nordmenns adgang til øygruppen.²⁸ Denne beslutningen i 1964 innvarslet samtidig begynnelsen til slutten på myndighetens kamp mot Pedersen-brødrene.

Flyplass i offentlig regi

Fra tidlig på 60-tallet reiste det seg høylytte velferdskrav om en helårsflyplass i offentlig regi, nå med en lokalisering ved Longyearbyen. Dette innleder fase to i den besynderlige sagaen om flyplassen. Men også dette alternativet skulle bli sikkerhetspolitisk betent. Grunnen til dette var igjen sovjetiske innsigelser – først mot flyplass overhodet fordi dette ifølge russerne var i strid med traktaten, deretter fordi sovjetiske myndigheter forlangte at den ble bygd og drevet som et bilateralt prosjekt.

Det skulle bli et nøkkelspørsmål i denne

diskusjonen om russerne burde innrømmes særbehandling og få en særstatus. Det var åpenbart at en slik løsning ville dempe russernes motvilje mot prosjektet. Særbehandling kunne begrunnes med at russerne ville ha et spesielt stort behov for å benytte flyplassen. Tanken om særbehandling var ikke fremmed for regjeringen. Ifølge russerne hadde Gerhardsen i en samtale med ambassadør M.G. Gribanov i desember 1960 stilt seg positiv til tanken om en felles norsk-sovjetisk flyplass, og dette poenget skulle bli gjentatt av russerne ved flere anledninger senere.²⁹ Selv om russerne her strakk Gerhardens uttalelse vel langt, så hadde de et poeng. Gerhardsen og hans nærmeste kollegaer var i denne fasen rede til å gå langt for å dempe russernes motforestillinger. I august 1961 kom Gerhardsen tilbake til saken, og fremholdt da at ”man vel en gang måtte løse flyplass-spørsmålet på Svalbard, og da formodentlig i et visst samarbeid med russerne.» Forsvarsminister Gudmund Harlem støttet ham i dette. Det ville ifølge Harlem ”være hensiktsmessig straks å ta problemet opp med russerne med sikte på en felles løsning.» Utenriksminister Lange sluttet seg til dette syn.³⁰ I november 1962 uttalte Gerhardsen offentlig at spørsmålet om en norsk-russisk sivil flyplass var «en tanke som absolutt bør overveies».³¹

At norske myndigheter overhodet overveide spørsmålet om et fellesprosjekt, er interessant fordi dette brøt med et aksiom i norsk sikkerhetspolitikk generelt og i Svalbardpolitikken spesielt om å unngå alt som smakte av bilateralisering eller samstyre. Spørsmålet om et fellesprosjekt ble da heller ikke fulgt opp i dette tilfelle. Myndighetene kom til at det kunne formalisere en russisk særstatus, noe som ville utfordre de andre signatarmaktene. USAs utenriksminister Dean Rusk advarte da også i desember 1962 mot et norsk-russisk samarbeid.³²

Et mindre vidtrekkende alternativ som ble drøftet inngående, var om det ville være klokt å gi russerne særbehandling ved at de ble forhåndskontaktet før Norge tok en beslutning. Norges ambassadør i Moskva, O.C. Gundersen, advarte også mot et slikt skritt. Gerhardsen sa seg enig i dette i februar 1963. I april 1965 tok han

imidlertid opp igjen tanken om forhåndskontakt. Forsvarsminister Harlem understreket imidlertid at samtlige signatarmakter eventuelt måtte varsles.³³

Borten-regjeringen, som tiltrådte høsten 1965, arvet denne problemstillingen. Det var på dette stadiet at saken beveget seg fra interne overveielser til et mer håndfast prosjekt. Bakgrunnen for dette var det såkalte Trafikkutvalget for Svalbard som i november 1965 foreslo å bygge en flyplass i offentlig regi på øygruppen. Spørsmålet skulle bli en gjenganger i Bortens regjeringstid. Ministeriet var flere ganger nær ved å ta en beslutning, men så meldte tvilen seg. Alternative løsninger ble også vurdert. Borten-epoken ebbet imidlertid ut uten at det var blitt truffet noe vedtak.

Innad i Borten-regjeringen kan vi identifisere to ulike standpunkter til flyplass-prosjektet. Her var på den ene side en fløy som la avgjørende vekt på at det nå måtte fattes et positivt vedtak, både av velferdsmessige grunner og av hensyn til norsk suverenitetshevdelse. Her var på den annen side en fløy som gikk imot utbygging. Forsvarsminister Otto Grieg Tidemand sto her i fremste rekke, og han fikk støtte fra forsvarssjef Folke Hauger Johannessen. Forsvarsmyndighetene la vekt på at russerne lettest kunne bemektige seg flyplassen i en krig, og russerne ville også være best tjent med et fotfeste, blant annet fordi de ikke hadde fullverdige hangarskip.³⁴ Fremfor alt var forsvarsmyndighetene urolige for et ukontrollert kappløp mellom supermaktene i nord. Russerne kunne svare med å bygge sin egen flyplass på Svalbard, noe som kunne utløse en amerikansk motreaksjon. Både USA og Sovjetunionen ville dessuten betvile Norges evne og vilje til å forhindre at flyplassen ble brukt til etterretnings-formål. Ifølge forsvarssjefen ville russerne være urolige for at vestblokken brukte flyplassen til å utføre varslings- eller etterretningsoppgaver. Forsvarets konklusjon var krystallklar: En flyplass ville gripe forstyrrende inn i balansen i et svært følsomt område. Lyng og embetsmennene i Utenriksdepartementet delte i hovedsak forsvarsmaktens syn. Stortinget var også skeptisk.³⁵

Men høsten 1970, noen måneder før Borten-regjeringen gikk i oppløsning, endret Utenriks-

departementet sitt standpunkt, og våren 1971 feide den nye Arbeiderparti-regjeringen all tvil til side. Den 13. mai 1971 fattet Bratteli-regjeringen et prinsippvedtak om å bygge en flyplass på Svalbard.³⁶ Saken kunne ikke utsettes lenger, av hensyn til hjemlige forventninger og norsk suverenitetshevdelse. Det betydde også mye at USA stilte seg positiv, samtidig som Sovjetunionens motvilje avtok. Utenriksdepartementet ønsket dessuten å løse denne vanskelige saken før statsminister Aleksej N. Kosygin kom på besøk i desember 1971.

Man kan reise spørsmålet hvorfor russerne reagerte så forsiktig nå, i lys av protestene tidligere. Noe endelig svar på dette spørsmålet får vi ikke før arkivene åpnes i Moskva. Vi må imidlertid kunne anta at en av grunnene til russernes forsiktighet var en norsk vilje til å imøtekomme enkelte av deres krav.

Det dreide seg om tre spørsmål. Det første var igjen om russerne skulle gis en eksklusiv forhåndsorientering før vedtaket ble fattet. Dette ble avvist nok en gang. Løsningen ble i stedet at begge supermaktene ble orientert om flyplassvedtaket før de øvrige signatarmaktene.³⁷ Det andre spørsmålet gjaldt et russisk nærvær ved flyplassen, i praksis en særordning fordi ingen andre land var interessert i et slikt nærvær. Norske myndigheter stilte seg positive til at russerne fikk etablere seg på flyplassen. Den tosidige flyplassavtalen fra 1974 tillot en gruppe på 5-6 russere. Dette var egentlig ganske mange på bakgrunn av de få sovjetiske anløpene. Likevel forsøkte russerne senere på ulike måter å fremtvinge en endring. I november 1975 ble Norge forelagt en liste som rommet en russisk kontingent på i alt 14 personer, og lille julaften dette året landet et Aeroflot-fly med flere koner og dobbeltsenger. Denne «konesaken» utløste en innbitt dragkamp mellom Norge og Sovjetunionen, men russerne måtte gi seg.³⁸

Det tredje og mest vidtrekkende spørsmål berørte flyplassens ikke-militære status. I de bilaterale samtaler i kjølvannet av det norske vedtaket om å bygge en flyplass krevde russerne klare forsikringer mot militær bruk. Dette diplomatiet munnet ut i et norsk PM i september 1971.

Her het det at flyplassen skulle være «reservert utelukkende for sivil luftfart». Formuleringen ble gjentatt i flyplassavtalen med Sovjetunionen i 1974.³⁹ Dermed oppsto en ny begrensning, som innsnevret Norges albuerom i forhold til traktatens bestemmelser. Det var fortsatt rom for landinger for ulike sivile formål, men formuleringen ville ifølge Utenriksdepartementet «avskjære mulighetene for at det norske flyvåpen vil kunne foreta besøk på Svalbard av samme type og med samme begrunnelse som den norske marine».⁴⁰ Formuleringen ble ikke drøftet da regjeringen behandlet saken, noe som kan synes overraskende. Det kan skyldes at både justis- og forsvarsministeren var fraværende, og i Utenriksdepartementet anså man dette som «en god ting».⁴¹

Årsakene til innrømmelsen overfor russerne var enkel: Norge forsøkte å kjøpe seg fred. Dessuten var Utenriksdepartementet misfornøyd med Forsvarets bruk av Svalbard. Grunnen til dette var at det hadde forekommet flere militære overflygninger og anløp uten at Utenriksdepartementet var blitt konsultert på forhånd, noe som skapte betydelig irritasjon hos diplomatene. Anløpsspørsmålet skulle forøvrig bli et stort stridstema senere på 70-tallet, både i forhold til Moskva og internt i det norske beslutningsmiljøet.

Hovedlinjer etter 1975

Dette fører oss til spørsmålet om hovedtendenser i norsk Svalbardpolitikk i tiden fra 1975 og frem til avslutningen av den kalde krigen. Her er to tendenser særlig iøynefallende. Den første er at norske myndigheter for en tid ble enda mer varsomme enn før med å tillate virksomhet som russerne kunne oppfatte å ha et militært potensial. Det mest markante uttrykk for denne varsomheten var regjeringens vedtak i november 1976 om at militære fly inntil videre ikke fikk bruke flyplassen uten i rene særtilfeller, heller ikke om formålet var sivilt.⁴² Det var først på 80-tallet at norske myndigheter igjen gradvis åpnet for anløp av militære fly og fartøyer på øygruppen.

Den andre tendensen er kjent som den aktive Svalbardpolitikken. I 1975 – 50 år etter at Norge overtok suvereniteten over øygruppen - fremla

regjeringen en stortingsmelding som innvarslet en kraftfull ambisjon om å bygge ut Svalbardsamfunnet. Dette fikk ganske umiddelbare konsekvenser, ved at styringsapparatet ble bygd ut og at bevilgningene økte sterkt. Vi kan se en sammenheng mellom de to tendensene: Norske myndigheter forsøkte å unngå kontroverser om militære og sikkerhetspolitiske spørsmål og om et vestlig nærvær i en tid da Svalbardsamfunnet ble forsøkt erobret nedenfra gjennom et indre norsk landnåm. I statsvitenskapelige termer kan vi tale om en norsk fremrykning langs low politics-sporet, samtidig som man søkte å redusere utfordringene innenfor high politics-sporet.

Noter

Denne artikkelen hviler tungt på flere av bindene i serien Norsk Utenrikspolitikk Historie, herunder bind 6, Oljealder, som omhandler perioden 1965-1995 og som er skrevet av undertegnede. For en tidligere fremstilling av det som i denne artikkelen omtales som flyplass-sakens første fase: Rolf Tamnes, "Svalbard og den politiske avmakt. Striden om flyplass, olje og telemetri-stasjon, 1955-1970", Forsvarsstudier, (nr. 1, 1992).

¹Svalbard-krisen er omhandlet av en rekke historikere, men la meg spesielt nevne: Jakob Sverdrup, Inn i storpolitikken. Norsk Utenrikspolitikk Historie, bind 4, 1940-1949, (Universitetsforlaget, Oslo 1996); Olav Riste, "Svalbard-krisen 1944-1945", i Olav Riste, (red.), Forsvarsstudier 1981, (Tanum-Norli, Oslo 1982); Knut Einar Eriksen, "Svalbard 1944-47 - et brennpunkt i øst-vest-rivaliseringen", Internasjonal Politikk, (nr. 1, januar-mars 1976); Knut Einar Eriksen, "Svalbardspørsmålet fra krig til kald krig", i Trond Bergh og Helge Ø. Pharo (reds.), Historiker og Veileder, Festskrift til Jakob Sverdrup, (Tiden, Oslo 1989).

²FD, H-arkiv 1976, 010.08, PM fra FO 15/5-76.

³For å låne et begrepspar fra John Sanness kan man si at Sovjetunionen utgjorde primær-trusselen, men det forelå samtidig en sekundær-trussel som kunne utløse den primære, nemlig et sterkt norsk og fremfor alt vestlig engasjement på øygruppen. Se John Sanness, "Svensk mønster for norsk alliansefrihet?", Internasjonal Politikk, (nr. 4, 1977): 593 f. Perspektivet "den indre trussel" er utviklet i Rolf Tamnes, Svensk og finsk reaksjon på Tsjekkoslovakia-krisen 1968, sikkerhetspolitiske utfordringer og muligheter, (hovedoppgave i

historie, høsten 1978, Universitetet i Oslo): 2, jfr. 12-15.

⁴Helge Ingstad i forordet til Einar Sverre Pedersen, *Polarbasillen, Tredve år rundt Arktis*, (Cappelens Forlag, Oslo 1969).

⁵Einar Sverre Pedersen, «Svalbard i flyvningens tidsalder», *Polarboken* 1961-62, (utgitt av Norsk Polarklubb, Oslo 1962); jfr: Gunnar S. Pedersen, «Svalbard - utvikling eller stagnasjon?», *Norsk Militært Tidsskrift*, (nr. 1 1968).

⁶Gunnar Sverre Pedersens arkiv, notat av Einar S. Pedersen, «Svalbard flyplass» 13/1-59, levert til banksjef Sverre Andersen.

⁷Pedersen, *Polarboken* 1961-62.

⁸Pedersen, *Polarboken* 1961-62.

⁹Pedersens arkiv, «Rapport over befarings på Svalbard i tiden 23. juni - 5. juli 1956», av ob.ltn. G.S. Pedersen; en rekke opplysninger om anlegg av flyplass på permafrost ble publisert i en artikkel i *Teknisk Ukeblad*, (nr. 3 1957).

¹⁰Pedersens arkiv, dir. Finn Boger i Kings Bay Kull Comp. A/S til Einar S. Pedersen, 17/9-58.

¹¹Stortingstidende, 1958: 2858-59.

¹²Stortingstidende, 1959: 215-16, Lange i Stortinget, 27/1-59.

¹³FDs arkiv, mappe U-2, jnr. 00092, (UD, jnr. 002746/59), notat av Krane.

¹⁴SMK, Andreas Andersens ringperm nr. 5, 1959, Andersen-notat 3/5-59, samtale med O.C. Gundersen 2/5.

¹⁵UD-notat 6/1-60, til regj.konf. 12/1-60.

¹⁶Koordineringsutvalget 23/11-59. Regj.konf 12/1-60.

¹⁷Koordineringsutvalget 2/3-60. Regj.konf. 12/1-60 og 14/6-62.

¹⁸Aftenposten, 10/11-60.

¹⁹Regj.konf. 5/4-62.

²⁰Pedersens dagbok 29/1-59; jfr: Pedersen, *Polarbasillen, Tredve år rundt Arktis*: 228; brødrenes brev til Lange, 5/2-59. Også statssekretær Hans Engen og Johan Ræder var til stede.

²¹Norsk Polar Navigasjon A/S, styrets årsberetning for 1960.

²²Regj.konf. 26/10-61.

²³Regjeringens sikkerhetsutvalg (RSU) 1/3-61.

²⁴Pedersens arkiv, Handal til Pedersen, 23/1-60.

²⁵Regj.konf. 5/4-62.

²⁶Regj.konf. 14/6-62; Pedersens dagbok, 21/6 og 22/6 samt 4/7-62; Pedersens arkiv. Harlem til Pedersen, 29/5-63.

²⁷Pedersens dagbok, 1/10 og 3/10-60; jfr: også Pedersens arkiv, brev fra Per Strøm FD til Forsvarets bygningstjeneste, 10/10-60 og fra bygningstjenesten til Pedersen tre dager senere.

²⁸Regj.konf. 19/3-64.

²⁹John Lyng, *Mellom Øst og Vest, Erindringer 1965-1968*, (Cappelens Forlag, Oslo, 1976): 99.

³⁰RSU 25/8-61.

³¹Jfr: *Bergens Tidende*, 17/11-62.

³²UD, 33.2/5, nr. 37, Boysen til UD 17/12-62.

³³RSU 26/2-63 og 8/4-65.

³⁴FD, H-arkiv 1972, 010.08, PM fra Edland FO til FD 15/2-72.

³⁵UUKK 6/3-70. Regj.konf. 13/10 og 21/10-70.

³⁶Regj.konf. 13/10-70, med UD-notat 8/10. Regj.konf. 21/10-70 og 18/2-71. SMK, mappe Flyplass - Svalbard, regj.konf. 13/5-71, med SD-brev 28/4; UD-notat 30/4; FD-notat 7/5; JD-notat 7/5. Jf. UUKK 14/6-71. Utbyggingsplanen ble fremlagt i mars 1973 - St.prp. nr. 108 (1972-73).

³⁷UD, 36.6/47, PM-utkast 30/4-71. FD, H-arkiv 1972, 010.08, Jacobsen-melding til UD 17/6-71. UD, 36.6/47, notat 19/6-71, Cappelens-samtale med Crowe. Regj.konf. 29/7, 2/9 og 16/9-71.

³⁸UD, 36.6/47, sovjetisk aide memoire 2/9-71. Regj.konf. 2/9-71. FD, H-arkiv 1972, 010.08, Vennemoe-notat 7/2-72. JD, det interdep. polarutv. 7/1-76. Regj.konf. 19/1-76. UUKK 20/1-76.

³⁹UD, 36.6/47, Vennemoe-notat 13/9-71, med PM-utkast. Regj.konf. 16/9-71. Jf. UD, 36.6/47, UD-utkast til PM 30/4-71.

⁴⁰FD, H-arkiv 1975, 010.08, notat 15/8-75 fra UD rettsavd. til u-min. FD, H-arkiv 1976, 010.08, Bucher-Johannessen-notat til u-min. 11/5-76. Regj.konf. 4/11-76 - Frydenlund.

⁴¹UD, 36.6/47, Vennemoe-notat 13/9-71, med PM-utkast.

⁴²JD, regj. interne polarutv. og regj.konf. 4/11-76. Holst foreslo i januar 1980 å legge vekt på flygingens art snarere enn flyets status, men Frydenlund ønsket ingen omprøving: UD, 34.1/62, nordgruppen 8/1-80, med påtegninger. Jf. JD, regj. interne polarutv. 8/1-80, med JD-notat 7/1.

English Summary

The first contribution, by *Kjetil Skogrand*, examines the defence of Northern Norway during the Cold War with an emphasis on the role of Bodø. The article starts by giving a short overview of the strategic importance of the High North for the great powers. Scandinavia is situated in the transit route between Russia and the United States – for bombers, and later for missiles. The Scandinavian west coast borders on the North Atlantic Ocean with the important supply routes between the United States and its European allies. These seas were also the operating area for missile submarines from both superpowers. Moreover, Northern Scandinavia lies next to the Kola Peninsula, which became a key area for the strategic nuclear strike power of the Soviet Union, both through land based missiles and strategic submarine bases. In addition, the southern part of Scandinavia and the Norwegian Sea was a tactical flank in relation to the Continental theatre of war.

The analysis of the defence of Northern Norway can be divided into three periods, 1945-51, 1951-58 and 1959-1967. The first period was marked by military weakness and that priority was given to the defence of Norway's southern flank. Bodø only had a small and primitive transit airfield. The second period saw a strong military growth in Northern Norway, partly financed through American arms assistance and NATO infrastructure funds. The defence of the region was concentrated along the so-called Lyngen Line in Inner Troms. Bodø became the Main Air Station for the region and the seat of Air Force Command North Norway. At the same time the air base became important for the Alliance as a wartime base for strike squadrons from SACLAN's Strike Fleet as well as for anti-submarine warfare. The main scenario during this period was an attack on the region as a part of a general war between the blocs. In the last period, the possibility of limited aggression towards the north-eastern part of the Northern Norway received more attention. This fear led to an even stronger growth in the Norwegian defence efforts in the region.

Simultaneously, staffs and headquarters were moved southwards within the region. Bodø became the headquarters for the Commander Armed Forces North Norway. Allied interest for the region also increased and the wartime importance of Northern Norwegian bases were upgraded.

In the second contribution, *Olav Njølstad* tells the story of why and how Norway became a close partner with the United States in the area of acoustics intelligence (ACINT) directed against Soviet submarines operating in the Norwegian Sea and the Barents Sea. The co-operation started in 1957, when the Norwegian Defence Research Establishment (NDRE) signed a two-year R&D contract with the US Navy under the Mutual Weapons Development Program (MWDP) with the aim of establishing whether it would be possible to close the gap between Spitzbergen and Norway by acoustics means. Since most of the Soviet submarine traffic between the Kola bases and the Atlantic went through that gap, it was hoped that it would be possible to keep track of these vessels by placing a SOSUS-type detection system at the seabed off the coast of Troms or Finnmark. Eventually, this goal turned out too ambitious. Instead, the preliminary oceanographic investigations indicated that it would be possible to build a detection system that could cover the waters between Lofoten and the island of Jan Mayen, some 450 km off the Norwegian coast. The top-secret system, called *Bridge*, was put in operation in 1963. It consisted of a 500 meters antenna with 16 hydrophones placed at 1000 m depth some 30 nautical miles West of Andøya, with a huge undersea cable connecting the antenna and a land-based analysis station. The station was equipped with a US-developed LOFAR (Low Frequency Analysis and Recording) system, the first ever to be used outside US territory, and a digital correlation analysis system, called LYDIA, which had been developed by the NDRE. After a short trial period, the *Bridge* system began to produce very promising intelligence data, and in 1964 a decision was being made to turn the experimental system into a permanent one.

From then onwards, the US-Norwegian co-operation in the ACINT field may be divided into two phases. First, in the years 1964-67, a lot of effort was being made in order to evaluate the strengths and weaknesses of the *Bridge* system, with improved effectiveness in mind. In addition, Great Britain was invited to join the US-Norwegian ACINT co-operation in the North, and a new US-UK-Norwegian information-exchange structure called *Canasta* was being established. Secondly, in the years 1968-75, the US-Norwegian ACINT effort expanded further, both in terms of technical installations and geographical scope. Existing analogue analysis equipment was being digitalized and three new antennas and cables were deployed (one of these in replacement of the original *Bridge* cable). The most noteworthy new development was the extension of ACINT activity from the deep waters of the Norwegian Sea into the shallow, and politically much more sensitive, waters of the Barents Sea.

Njølstad closes his article with an assessment of the value of the US-Norwegian ACINT effort in the High North and of its impact on Norwegian defence and security policy in general. Here, his main argument is that the co-operation, although of limited direct value for the defence of Norway, served to tie Norway more strongly to US military strategy, thereby making Norwegian territory more important to the USA.

The third contribution, by *Rolf Tamnes*, deals with the long struggle about the building of an airport in the Svalbard archipelago in the Far North. A major reason for the conflict was that the Svalbard Treaty of 1920 had placed the islands under Norway, but subject to certain restrictions providing equal access for purposes of economic exploitation to all nations of the contracting powers, and a ban on certain military activities. In the decades preceding that decision, the islands had been a constant source of conflict in international politics, and the conflicts continued later as well, particularly during the Cold War.

The first phase of the conflict about the construction of an airport covers the period from 1956 to the early 1960s. In 1956 two Norwegian Arctic enthusiasts, the Pedersen brothers, launched an initiative to build a civilian airport in the archipelago. Soviet authorities protested against the project, as they pointed out that such an airport might well have a military potential, and that investigations had been financed from American sources, even indirectly from military sources. The Norwegian government therefore attempted to block the plans, both by removing the Americans from the project, and by stopping the brothers by a series of measures. In the end the government succeeded in its efforts.

The second phase runs up to 1975, when the official opening of the airport took place. In the early 1960s influential pressure groups demanded that an airport was built, both to improve communications between Svalbard and the mainland, and to underline the sovereignty of Norway over the islands. From the mid-1960s the idea of a state owned airport was studied extensively, but for many years the government hesitated to make a decision. The Russians remained negative, as they pointed out that the airport could be used for early warning and intelligence purposes. The Norwegian military, on the other hand, feared that the airport could easily be seized by the Soviet Union in the event of a crisis or a war, and that the project would challenge the delicate balance between the blocs in a very sensitive area. Despite these apprehensions, in 1971, the government decided in principle to establish an airport. At that stage, the Russian reactions were more cautious than earlier. We might assume that this Soviet attitude partly stemmed from the fact that Norway committed itself to reserve the airport for civilian air traffic only.

