

Luftforsvaret som infrastrukturutbygger i Nord-Norge under den kalde krigen

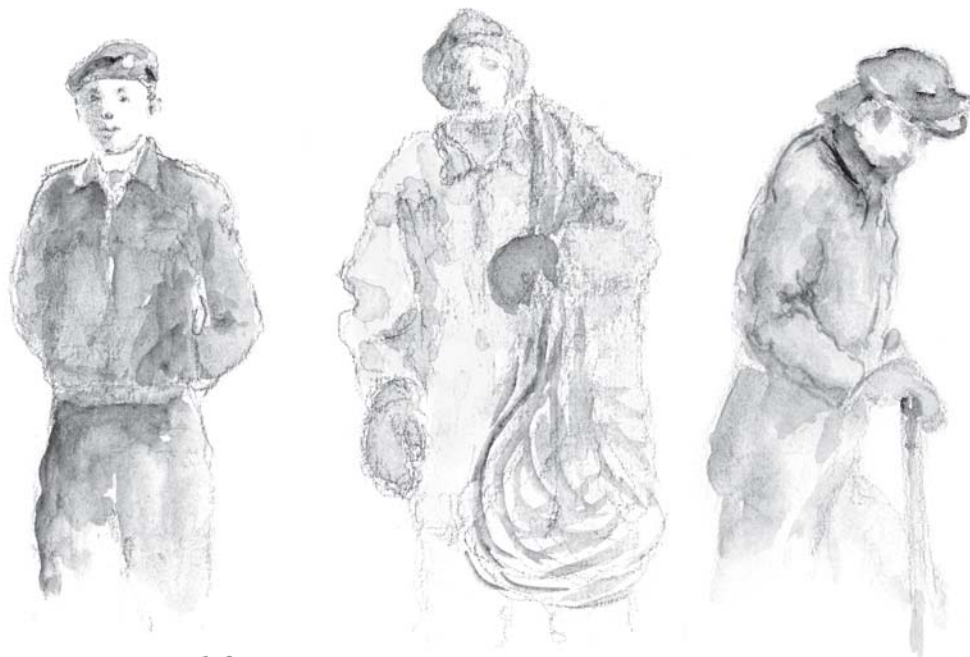


- case studie

Andøya

Karl L. Kleve

Luftforsvaret som infrastrukturutbygger i Nord-Norge under den kalde krigen



- case studie

Andøya

Karl L. Kleve

NORSK LUFTFARTSMUSEUMS SKRIFTSERIE NR. 6 2003

Denne boken er den 6. i Norsk Luftfartsmuseums skriftserie.

Tidligere utgivelser:

1 Den kalde krigens mange ansikter 1999.

Forfatter: Karl L. Kleve.

2 The many faces of the Cold War 1999.

Forfatter: Karl L. Kleve.

3 50 years with the cold war 1999.

Redaktør: Karl L. Kleve.

4 Farlig åpent la de byen.

Forfatter: Karl L. Kleve and Dag Thue Berg.

5 The Cold War, Military Power and the Civilian Society.

Redaktør: Karl L. Kleve.

Henvendelser i forbindelse med denne boken,
eller tidligere utgivelser rettes til:

Norsk Luftfartsmuseum

Postboks 1124

8001 BODØ

www.luftfart.museum.no

Foto: Med mindre annet er anført, er alle fotos fra Foto avd.

FLO/Luft, Andøya Flystasjon.

Omslagsill.: Einar Furre

Design: Linda Furre

Trykk: A1 Grafisk, Bodø

Copyright © 2003 by Norsk Luftfartsmuseum

All rights reserved

ISBN 82-91837-08-2

F o r o r d

Denne studien startet egentlig i november 2000 under et møte mellom Øystein Espenes og undertegnede på Luftkrigsskolen i Trondheim. Vi planla da å sette i gang med et forskningsprosjekt i samarbeid, og skisserte kort et prosjekt omkring Luftforsvarets rolle i Nord-Norge under den kalde krigen, med fokus på Andøya. Espenes måtte trekke seg fra prosjektet, så det ble til at jeg gikk videre alene. Men jeg vil rette en stor takk til Øystein Espenes for samarbeidet om ideskissen.

En stor takk fortjener også flere svært hjelpsomme Andøyværing: Torbjørn Nilsen ved Andøya Flystasjon for ha delt sine notater og kildemateriale med meg under mitt besøk på Andenes i desember 2000. Odd Solhaug for hjelp til å finne frem til materiale fra det lokalhistoriske arkivet på Andøya samt en rekke opplysninger i flere telefonsamtaler. Beate Henninnen for å ha sendt meg en stor bunke avisutklipp fra Andøyposten vedrørende Hauges, for invitasjonen til Haugnestreffet

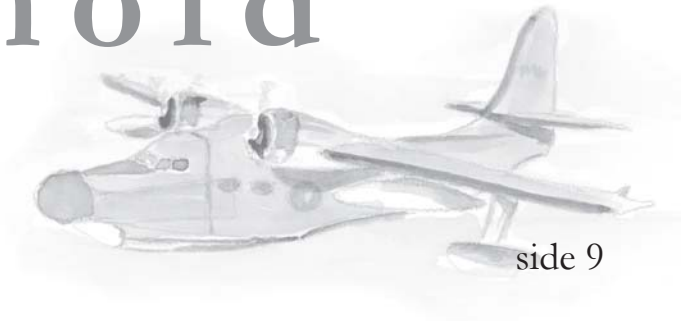
i august 2002 og for kommentarer til teksten. Bjørnar Sellevold for å tatt godt vare på meg under Haugnestreffet. Og til slutt en takk til alle informantene jeg møtte under Haugnestreffet.

Min kollega Stian Larsen og alle deltagerne ved det 14-daglige forskningsseminaret på Høgskolen i Bodø har gitt meg verdifull tilbakemelding på manuskriptet. Det har vært av stor betydning. Linda Furre har gitt mitt ellers tørre manuskript en lekker lay-out, synes jeg, og Einar Furre har malt det flotte omslagsbildet. Tusen takk skal dere ha. Til slutt en spesiell takk til min kone Kari Kleve, som har lest gjennom flere utkast og gitt meg uvurderlig hjelp med å skape en god struktur og oppbygging av studien. Uten hennes bidrag ville denne studien vært en god del mindre leservennlig.

Men til syvende og sist er selvfølgelig studien mitt hele og fulle ansvar. Feil og mangler er det jeg som står for.

Bodø, januar 2003
Karl L. Kleve

Innhold



- | | | |
|---|---|---------|
| 1 | Innledning.
Problemstilling. | side 9 |
| 2 | Bakgrunn.
Om infrastrukturprogrammet, Nord-Norge-planen
og Andøya, samt litt om litteratur og kilder. | side 13 |
| 3 | Hvorfor bygge en flystasjon på Andøya? | side 23 |
| 4 | Hvilken betydning hadde flystasjonen for Andøya-samfunnet? | side 41 |
| 5 | Oppsummering og avslutning. | side 67 |
| | Noter | side 75 |
| | Ordforklaringer | side 87 |
| | Litteraturlister | side 89 |

1. Innledning.

Problemstilling

Jeg ønsker å se på Andøya som et case-studie i Luftforsvarets rolle som infrastrukturutbygger i Nord-Norge under den kalde krigen, gjennom to problemstillinger:

1 *Hvorfor ble Andøya Flystasjon etablert?*

Var det utelukkende rent militær-strategiske hensyn som ble lagt til grunn? I såfall, hvilke militær-strategiske grunner hadde man for å anlegge en Flystasjon på Andøya? Spilte sivile hensyn også inn, ja kan det tenkes at sivile hensyn – utvikling av Andøya-samfunnet spilte en større rolle enn militære i etableringen av en flystasjon på Andøy? Enkelte andre studier og kilder antyder at Forsvaret har hatt sekundære funksjoner som periodevis har vært viktigere enn de militære primærfunksjonene. I perioden frem til 1940 hevder flere

studier at sekundærfunksjoner som indre konsolidering og nasjons-bygging var Forsvarets mest presserende oppgave.¹

Kan det derfor tenkes at ikke-militære oppgaver også har spilt en stor rolle i den oppbygging av Forsvaret som foregikk i etterkrigstiden? Man kunne tenke seg oppgaver som gjaldt modernisering, utvikling av nye bosettingsmønstre, politisk konsolidering, m.m.

Luftforsvaret har vært spesielt nevnt som en viktig ”moderniseringsagent” i Norge i etterkrigstiden.² Enkelte kilder kan tyde på at regjeringen så Nord-Norge-planen og forsvarsutbyggingen i Nord-Norge som to deler av samme arbeid, nemlig modernisering av landsdelen og videreføring av den nasjonale konsolideringen. Blant annet prøvde Einar Gerhardsen å få USA med på å finansiere

Nord-Norge-planen, ut fra at en økonomisk styrking



P3 Orion tar av fra Andøya.



Nordatlanten.

av landsdelen også ville styrke de sikkerhetspolitiske aspekter. Andøya nevnes dog ikke særskilt i dette forsøket. Men det er ingen konkrete utbyggingsprosjekter som nevnes særskilt i forbindelse med dette forsøket. Siden



Albatross og helikopter utenfor Andøya.

Luftforsvaret fyllte en rolle som den fremste teknologiske spydspissen i Forsvaret i etterkrigstiden, vil en studie av etableringen og utviklingen av et av Luftforsvarets anlegg også være interessant.

Andøya er valgt som case-studie av flere årsaker:

- Andøya er et middels stort sted i nordnorsk sammenheng. Det er ikke så lite at stedet fullstendig omkalfatres som følge av den militære etableringen. Men Andøya er heller ikke så stort at den militære ekspansjonens effekt blir betydningsløs for utviklingen av stedet – at en mengde andre faktorer spiller inn minst like mye som årsak til Andøyas spesielle utvikling i etterkrigstiden.
- Andøya er et ”rent” sted, på flere måter:
- 1: Andøya har ikke noe militær aktivitet overhodet før etterkrigstidens ekspansjon. Man starter med blanke ark, uten å dra med seg fortidens prioriteringer og målsetninger. Dette betyr også at fortidige investeringer og strukturer ikke spiller noen rolle verken for beslutningen om å legge militær aktivitet dit, ei heller at eksterne beslutningstagere eller innfødte andøyværingar har noen spesielle, stedege



Det Belgiske luftforsvaret besøker Andøya.

fortidige bindinger, synspunkter eller normer versus militær aktivitet, ekspansjon, strukturer eller målsetninger. Disse bindingene, synspunktene og normene blir ervervet i løpet av ekspansjonstiden (dog både på grunnlag av ekspansjonen lokalt og på grunnlag av politisk og kulturell/sosial påvirkning utenfra)

- 2: Andøya blir Luftforsvarets ”enedomene”. Her finnes liten eller ingen hæraktivitet i tillegg, som på Bardufoss, ingen kommandoer som i Bodø eller Harstad. Et unntak er et etterretningsanlegg kalt ”Sjøforsvarets anlegg Andøya”. Men dette anlegget er ikke så interessant i denne studien, da det representerer små investeringer og lite tilflytting av personell sammenlignet med Andøya Flystasjon.
- 3: Andøya er gjennom hele etterkrigstiden en av Luftforsvarets sentrale stasjoner. Flystasjonen er ingen sekundær, mer eller mindre ubemannet stasjon uten fast stasjonering av fly; som Banak eller Evenes. Den er heller ikke ”oppblåst” i fredstid med tanke på primært (eller som essensiell sekundærrolle) å kunne motta store forsterkninger og fungere som operasjonshovedkvarter i krigstid, som Bardufoss eller Bodø. I motsetning til Bardufoss spiller heller

ikke Luftforsvaret annenfiolin som støtte til Hæren. Andøya innehar alle disse funksjonene også, men fyller såpass mange funksjoner på en gang, at stasjonen gjennom hele perioden er å regne som en stor og sentral flystasjon.

Problemstillingen er tenkt besvart gjennom dels en deskriptiv fremstilling av prosessen frem mot vedtaket om etablering, dels som en analyse av prosessen.

2 Hvilke konsekvenser fikk etableringen for lokalsamfunnet Andøya?

Uavhengig av hvorfor Flystasjonen ble etablert, fikk den store ringvirkninger for lokalsamfunnet. Problemstillingen er tenkt besvart som en deskriptiv fremstilling av Flystasjonens betydning for Andøya-samfunnet fra etableringen og fremover mot 1970. Enkelte elementer vil føres videre etter 1970, der det foreligger enkelte samfunnsvitenskapelige analyser. Jeg ønsker å se på de lokale økonomiske, sosiale, politiske og demografiske konsekvenser som Flystasjonen førte med seg, i den grad dette er mulig.



2. Bakgrunn.

Om infrastrukturprogrammet, Nord-Norge-planen og Andøya, samt litt om litteratur og kilder.

I januar 1948 lanserte den britiske utenriksminister Ernest Bevin tanken om et vestlig militærpolitisk samarbeid. Dette førte frem mot dannelsen av forsvarsalliansen NATO hvor Norge fra starten av i 1949 gikk med, og valgte dermed klart side i den fremvoksende konflikten mellom øst og vest. Dette skjedde ikke uten sverdslag i Norge. Mange var imot, ikke minst innad i det regjerende Arbeiderpartiet. Den rådende tankegangen var at Norge kunne spille en brobyggerrolle mellom øst og vest. Men spesielt etter den kommunistiske maktovertagelsen i Tsjekkoslovakia kun noen uker etter Bevins utspill, forsvant mye av brobyggerrollens legitimitet, og de kretser som ønsket en klar og formell norsk tilknytning til vest, anført spesielt av forsvarsminister Jens Chr. Hauge vant gjennom med sitt syn.

Det ble tidlig klart at Norges økonomiske evne til å bære en militær opprustning ikke var stor nok. Norge sto slett ikke i noen særstilling her. Det samme gjaldt flere av landene i Vest-Europa. Store deler av Europa var hardt rammet av den andre verdenskrig, og var midt oppe i en gjenoppbyggingsfase. Den nye Arbeiderpartiregeringen satset på en gjenoppbygging av samfunnsliv og økonomi. En reguleringsstat mye etter ideene fra Ole Colbjørnsen fra 1930-tallet, anført av de nye sosialøkonomiske kretser rundt menn som finans-, senere handelsminister Erik Brofoss, det nyopprettede prisdirektoratets leder Thagaard (for øvrig egentlig Venstremann, men med liten oppslutning om sin linje i eget parti), industriminister Evensen, unge partikadre som Trygve Bratteli og Håkon



*NATO-traktaten underskrives.
Foto: NATO*

Lie og støttet av statsminister Einar Gerhardsen. Norge skulle moderniseres etter en samlet økonomisk plan, hvor våre naturlige fortrinn skulle vektlegges. Norsk industri skulle rasjonaliseres og moderniseres. Det skulle satses på store enheter med sterk statlig eierskap. Men til forskjell fra oppfatningene fra mellomkrigstiden, skulle likevel næringslivet være i størstedelen privateid. Staten skulle først og fremst styre næringslivet indirekte gjennom reguleringslover og nasjonalbudsjett, samt gjennom direkte engasjement i noen utvalgte, nyopprettede



Reklameplakat for våpenhjelpen.

nøkkelbedrifter. Det var med andre ord ingen ren sosialistisk stat som skulle bygges. De offentlige myndigheter skulle føre øve sin kontroll gjennom regulering og planlegging.

Parallelt med den statlige satsingen på oppbygging av en storindustri, måtte de deler av landet som var hardest rammet av krigshandlinger gjenoppbygges fra grunnen. Dette arbeidet var så smått påbegynt allerede under krigen, gjennom Brente Steders Regulering. Men det skjøt fart fra 1946. I tillegg hadde Norge akseptert det amerikanske tilbudet om såkalt Marshall-hjelp til gjenoppbyggingen. Denne hjelpen vedvarte til 1952. Det var en viss skepsis i utgangspunktet til Marshall-hjelpen. Brofoss fryktet for eksempel at det ville være vanskelig å forene statlig planøkonomi i Norge med sannsynlige amerikanske krav til Norge om å tilpasse seg et amerikansk-inspirert liberalistisk system. Denne frykten viste seg å være ubegrunnet. For å sikre en rasjonell fordeling og bruk av hjelpen, ble det opprettet en ny europeisk organisasjon, OEEC, til å overse, fordele og planlegge hjelpen. Det viste seg at den norske planøkonomien passet relativt godt inn i det system som utviklet seg. Og tross skepsis mot det frihandelssystem som var ment å manifestere seg som en følge av Marshallhjelpen, aksepterte også skeptikere som Brofoss og Gerhardsen de følger Marshallhjelpen ville få.

Året etter at NATO-alliansen ble stiftet, ble det innen NATO opprettet et militært motstykke til Marshall-hjelpen, nemlig Våpenhjelpen (Mutual Defence Assistance Program). Våpenhjelpen skulle fungere på samme måte som Marshall-hjelpen, ved å være et hjelpeprogram for økt militær opprustning. Men den sivile, økonomiske opprustning skulle ha forrang. Medlemslandene skulle ha tid til å prioritere den økonomiske oppbyggingen først, dernest skulle en satse på militær opprustning.

Men Koreakrigen endret dette, og allerede i 1950 måtte en resignert Erik Brofoss erkjenne at den militære opprustningen ville få forrang fremfor den økonomiske:

”den økonomiske utvikling i Norge fra 1945 til Korea-krigens utbrudd i 1950 skapte muligheter for en sterk produksjonsøkning også de nærmeste år fremover. Disse muligheter blir nå sterkt redusert fordi utbyggingen av forsvaret har en produksjons-hemmende virkning, og på grunn av de internasjonale råvareproblemer.

De sivile investeringer må reduseres i en sterkere grad enn det eller ville vært nødvendig. Dette vil sinke den økonomiske utbygging av Norge, noe som har betydning for produksjonen i lang tid fremover.

Den vekst i levestandard som burde være den naturlige følge av innsatsen etter krigen, må inntil videre utebli.”³

Ved NATO-toppmøtet i Ottawa i september 1951 ble det bestemt å intensivere den militære opprustningen. Det ble også satt ned en komite, den såkalte 12-mannskomiteen, som skulle vurdere behovene for bygge- og anleggsarbeider i forbindelse med den militære opprustningen. Frem mot det neste NATO-toppmøtet i Lisboa i februar 1952 arbeidet i tillegg den såkalte midlertidige rådskomite med en plan for de enkelte NATO-landenes militære oppbygging. I den forbindelse skulle komiteen også vurdere de enkelte lands økonomiske bæreevne, og vurdere forsvarsoppbyggingen i de enkelte land slik at den ikke førte til en for stor svekkelse av de enkelte lands økonomi. Helst skulle levestandarden i de enkelte land stige, samtidig som man satset på militær opprustning. Ifølge Nils Langhelle, som overtok som forsvarsminister etter Jens Chr. Hauge i februar/mars 1952, diskuterte ”de tre vise menn” i komiteen like mye import og eksport og betalingsbalanse som de diskuterte divisjoner av fly- og flåtestyrker.⁴

Sannsynligvis ble det allerede i forbindelse med iverksettelsen av Våpenhjelp-programmet innsett at våpenhjelp måtte komme parallelt med tiltak på infrastrukturensiden, og det ble igangsatt et eget såkalt infrastrukturprogram, for en oppbygging av militær infrastruktur i de enkelte medlemsland i forbindelse med den militære opprustningen. Men i første omgang later infrastrukturprogrammet til å utgjøre en mindre viktig del av Våpenhjelp-programmet. Planarbeid og avgjørelser ble utført og tatt av de enkelte kommandoer, som SACEUR (Supreme Allied Commander Europe) for land- og luftstyrker, SACLANT (Supreme Allied Commander Atlantic) for sjøstyrker og såkalt ”maritime air” (det vil si hangarskipsbaserte flystyrker, maritime rekognosering, og lignende) og de enkelte delkommandoer som HQ AFNORTH (NATOs Nordkommando på Kolsås i Bærum). Men i forbindelse med Ottawa- og Lisboa-møtene ble programmene ekspandert, og sentralisert. Infrastruktur ble tillagt mye større vekt. Så i forbindelse med Lisboa-møtet ble det som kalles Del 3 av infrastrukturprogrammet vedtatt, den første delen hvor Norge ble tilgodesett. De første tiltak som ble vedtatt og bevilget penger til i Norge, var flyplasser: Gardermoen, Rygge, Jarlsberg, Lista, Ørlandet, Bodø og Bardufoss. Total kostnadsramme: 246 millioner kroner (+ 31,6 millioner til andre tiltak). Av dette skulle Norge finansiere 92 millioner kroner selv. Det viste seg riktignok året etter at kostnadene til flyplassene ville bli enda høyere: totalt 330 millioner kroner, hvorav Norges bidrag ble økt til 104 millioner kroner. Det ble raskt etablert et system hvor de enkelte medlemsland skjøt penger inne i en felles pott. I tillegg kom de enkelte medlemsland med ønsker til det som etter hvert ble en egen infrastruktur-komite, hvor alle medlemslandene var representert, og komiteen bestemte så hvilke tiltak som skulle iverksettes.



Besøk på Andøya av Royal Canadian Air Force, 434 sq., i 1980.



En Starlifter fra US Air Force besøker Andøya i 1976.

At en såpass stor andel av infrastrukturtiltakene i Norge ble finansiert av andre, var ikke i utgangspunktet selvsagt. Det ble fryktet at Norges andel skulle bli mye høyere, kanskje så høy som 500 millioner kroner de første 3 – 4 årene. Men spesielt USA sa seg tidlig villig til å skyte inn brorparten av pengene. Dette hang også sammen med en endring i synet på Norges rolle fra omkring 1950. Mens det tidligere ble regnet med at et eventuelt angrep fra Sovjetunionen mot NATO ville skje gjennom Sentral-Europa, ble Nordflanken på denne tid tillagt større vekt.⁵ Norges nærhet til Sovjetunionen i Nord-Norge ble nå tillagt større vekt. Sovjetunionen begynte også på denne

tid oppbyggingen av store militære installasjoner på Kola-halvøya. Dette førte til at brorparten av infrastrukturmidlene ble brukt på militære anlegg i Nord-Norge.

Nord-Norge var samtidig et særlig satsningsområde for Arbeiderpartiregjeringens nye planmessige gjenoppbygging. Allerede i 1945 hadde London-regjeringen utarbeidet en plan for en særskilt økonomisk opprustning av Nord-Norge. Det var innsett at Nord-Norge lå en del tilbake for Sør-Norge i økonomisk henseende. Samtidig var Nord-Norge, spesielt Finnmark hardt rammet av krigen og den tyske okkupasjonen. Forsynings- og Gjenreisningsdepartementet, opprettet i London i 1942, begynte derfor å utarbeide en plan for en planmessig og rasjonell utvikling av landsdelen. Det var i denne planen først og fremst Finnmark man skulle konsentrere seg om. Men innen planen ble behandlet i regjeringskonferanse, hadde krigens realiteter kommet planarbeidet i forkjøpet. Krigen i Norge ble avsluttet før London-regjeringen rakk å realitetsbehandle den. Imens arbeidet blant annet den norske hjemmefronten med sine egne planer for gjenreisningsarbeidet, uten å kjenne til planene til London-regjeringen.

London-planen ble dermed ikke realisert. Men i 1951, da det generelle gjenreisningsarbeidet etter krigen var så godt som avsluttet, ble ideen om et spesielt økonomisk program for Nord-Norge igjen lansert. Handelsminister Erik Brofoss la frem ideen første gang på en regjeringskonferanse i mars 1951. Brofoss var sentral også i arbeidet med den gamle London-planen. Ifølge ham selv oppsto ideen denne gang under et forsvarspolitisk møte i Arbeiderpartiets landsstyre i februar 1951. Forsvarsdepartementet under Jens Chr. Hauge holdt på med å utarbeide spesielle beredskapsplaner for de forskjellige regioner i Norge, i forbindelse med moderniseringen av Forsvaret. Men på dette møte i Arbeiderpartiets landsstyret ble det sagt at før man kunne utarbeide beredskapsplaner

for Nord-Norge måtte man sikre at det faktisk var noe å forsvare. Dermed fikk Brofoss ideen om å lage et spesielt program for Nord-Norge i forbindelse med regjeringens langtidsprogram for årene 1953 – 57.

Regjeringskonferansen besluttet at Brofoss skulle fortsette arbeidet med saken, og gjøre den til en del av arbeidet med Nasjonalbudsjettet.

Nasjonalbudsjettet var for øvrig et av de nye tiltakene regjeringen hadde iverksatt for å drive en rasjonell planlegging og indirekte styring av Norges nye næringsliv.

Grunnlaget for Nord-Norge-planen ble en rapport fra Arbeidsdirektoratets områdeplanleggingssekretariat av april 1951.⁶ Rapporten sa at Nord-Norge økonomisk sett lå tilbake for resten av landet og hadde et spesielt ugunstig næringsliv med små enheter og lav produktivitet, ute av stand til å konkurrere på et større marked. I regi av stat, fylker og kommuner skulle derfor regionen planmessig utvikles, med hovedvekt på industri. Men også oppbygging av en infrastruktur skulle vies oppmerksomhet. Tiltakene skulle være indirekte, med det for dette formål opprettede Utbyggingsfondet for Nord-Norge som viktigste virkemiddel. Fondet ble tilført 100 millioner kroner og gitt mulighet til å låne inn et tilsvarende beløp. Det skulle finansiere næringsvirksomhet i Nord-Norge gjennom å gi lån, lånegarantier og egenkapital i form av aksjetegning. I tillegg til Utbyggingsfondet skulle det også brukes spesielle skatteincentiver i form av skattefritak for investeringer i Nord-Norge, m.m.⁷

Detaljplanleggingen skulle skje på fylkesnivå, og i hvert av de tre nordnorske fylkene ble det opprettet spesielle utvalg for dette formål. I Nordland ble utvalget hetende Fylkesrådet for områdeplanlegging. Programmet horisont var 10 år.

Det foregår med andre ord to parallelle investeringsprogrammer som begge betyr store investeringer og samfunnsomveltninger i Nord-Norge – et militært program

og et sivil. Øyensynlig har de ingenting med hverandre å gjøre. For til tross for at ideen til Nord-Norgeplanen oppstår under et forsvarspolitisk møte i Arbeiderpartiet, inneholder Nord-Norge-planen i sin endelige form ingenting av militær art. Ei heller inneholder det militære utbyggingsprogrammet øyensynlig noe av sivil art. Det to programmer oppstår meget hurtig – fra ide til iverksettelse går det kun et drøyt år for Nord-Norgeplanens vedkommende. For infrastruktur-programmet kun et halvt år til de første utbyggings-prosjektene vedtas og settes i gang.

Som gitt i tittelen har dette prosjektet først og fremst fokus på det militære utbyggingsprogrammet. Men gitt sammenfallet i tid mellom det militære og det sivile programmet, og den enorme betydning det militære programmet hadde for de stedene der det ble foretatt militære investeringer vil det være interessant å se om det finnes noen forbindelse mellom de to programmer; spesielt om det ble skjelt til sivile hensyn når infrastruktur-prosjekter ble foreslått og iverksatt.⁸

Formålet med dette prosjektet er å se på ett sted i Nord-Norge som fikk seg plassert et stort militært anlegg som følge av infrastrukturprogrammet, nemlig Andøya. Som tittelen indikerer var det Luftforsvaret som i all hovedsak var involvert der, gjennom etablering av en stor flystasjon. Flystasjon ble påbegynt i mai/juni 1953, finansiert gjennom den såkalte 4. del av infrastrukturprogrammet. 83,04 millioner kroner ble bevilget til en første utbygging (1952-kroner. Denne summen ble senere justert opp, og endte på i overkant av 95 millioner da første fase i utbyggingen sto ferdig i 1956. Men helt opp til 1970-tallet ble det foretatt stadig nye investeringer på Andøya, som følge av endrede militærstrategier, bruksendringer, utvidelser, moderniseringer, m.m. Å fremskaffe en oversikt over de totale investeringer på Andøya er umulig. Jeg skal komme tilbake til hvorfor. Men totale investeringer utgjorde nok langt over en milliard kroner.



Litteratur

Det er gjort få studier av den militære oppbyggingen og utviklingen i Nord-Norge under den kalde krigen. Noen studier er gjort av rent militære og sikkerhetspolitiske emner, som for eksempel Kjell Inge Bjergas bok om etableringen og utviklingen av Øverstkommanderende i Nord-Norge⁹, Kjetil Skogrand og Rolf Tamnes' studie av norsk atompolitikk¹⁰, Rolf Tamnes bok om USAs sikkerhetspolitiske interesser i Nordområdene¹¹, Olav Riste og Arnfinn Molands bok om norsk etterretningstjeneste¹², samt flere mindre studier i Institutt for Forsvarsstudiers skriftserier Forsvarsstudier og IFS-info. Men det er i grunnen alt som tar for seg militære emner. Disse bøkene er har jeg benyttet for å belyse en del overordede problemstillinger med hensyn til den sikkerhetspolitiske utviklingen i perioden.

Det er skrevet flere verker om Nord-Norge-planen og Nord-Norges økonomiske utvikling i etterkrigstiden. Men felles for alle er at de fullstendig neglisjerer den militære ekspansjonen i perioden. Det later til at den militære utbyggingen tillegges minimal betydning for Nord-Norges utvikling under den kalde krigen. Enkelte studier, som Sanne Steenberg Hansens hovedoppgave fra Universitetet i Tromsø 1993 om de tre Nord-Norge-planene fra 1945, 1951 og 1972¹³, nevner i en bisetning i vage ordelag at forsvarspolitiske hensyn også spilte en rolle for iverksettingen av Nord-Norge-planen. Men studien sier heller ikke mer.

Det er et interessant spørsmål hvorfor Forsvaret i så liten grad har blitt tatt med i så mange av de analyser som har blitt skrevet om det norske samfunnet i etterkrigstiden. Etter min mening kan følgende faktorer spille en rolle:

- Det kulturelle: Forsvaret behandles ofte som et eget samfunn, på siden av det sivile. Bruk av betegnelser som ”det sivile samfunn” signaliserer at det eksisterer to forskjellige arenaer som ikke har så mange kontaktpunkter.
- Det politiske: Store deler av historikermiljøet de siste 30 år har vært dominert av historikere mer eller mindre aktive på den politiske ventresiden. Norges rolle under den kalde krigen har vært problematisk for mange av disse.
- Forsvarets lukkede natur og vanskelig tilgjengelige kilder: Forsvaret er i sin natur en relativt lukket institusjon og dets kilder er vanskelig tilgjengelig, både fordi de som regel er gradert og derfor ofte krever en spesiell innsats for å få tilgang til, men også fordi Forsvaret ikke har vært flinke i sin behandling av kildene. NOU 1990:7 omhandler Forsvarets arkiver, og avslørte en utstrakt uautorisert kassasjonsvirksomhet. Forsvaret fulgte heller ikke opp de offentlige avleveringsregler. Neppe av vond vilje, men snarere grunnet en manglende forståelse og interesse for behandlingen av sin historie. Dette har gjort at kildene spesielt til perioden før 1960 er meget fragmenterte. Etter at NOU-en ble publisert har situasjonen bedret seg, og det er arbeides nå aktivt med gjennomgang og avlevering til Riksarkivet. Forhåpentligvis vil Forsvarets arkiver da bli mer brukt.¹⁴

Rune Slagstads bok om de nasjonale strategier byr på flere interessante betraktninger rundt de store linjene i Arbeiderparti-regjeringenes planleggings- og reguleringspolitikk i etterkrigstiden¹⁵. Den belyser godt enkelt personer som Erik Brofoss og Jens Chr. Hauges rolle i de store planarbeidene for utviklingen av Norges økonomi

og forsvar på 1940- og 50-tallet.

Til slutt når det gjelder litteraturen bør det nevnes at det er gjort enkelte samfunnsfaglige studier ved Norut i Tromsø, Nordlandsforskning, Statistisk Sentralbyrå og som kadettoppgaver ved Luftkrigsskolen i Trondheim som behandler enkelte økonomiske og demografiske konsekvenser av Forsvarets tilstedeværelse i enkelte kommuner. Årsakene til at disse studiene er gjort, skyldes stort sett de enkelte kommuners behov for å dokumentere effektene av eventuelle nedleggelse eller reduksjoner i Forsvarets aktiviteter. Det er gjort slike studier av Andøya også. De varierer i omfang, men kan gi god indikasjon på Forsvarets betydning for lokalsamfunnet i nyere tid.

Enkelte andre mindre studier, blant annet en hovedoppgave i geografi fra 1976 er også blitt benyttet.¹⁶

Kilder

I og med at det finnes lite litteratur tilgjengelig, er primærkildemateriale det viktigste underlagsmaterialet for denne studien. Jeg ønsker å kommentere disse kildene:

Sjefsnemda (SSN)

Referatene fra møtene i Sjefsnemda ble nedgradert i 1993. Opprinnelig var de skrevet kun til deltagerne på møtet og deres nærmeste stabsoffiserer. De er derfor svært åpenhjertige og er kanskje den viktigste kilden til det norske Forsvaret i perioden. Enkelte referater er mer kortfattet, og et par møter i den tidligste fasen mangler det referat fra, men generelt er de en svært god kilde ikke bare til overordnede forsvarsspørsmål, men til tider også til detaljerte saker. De befinner seg på Forsvarets Overkommando Bortsetningsarkivet og i kopi på Institutt for Forsvarsstudier.

Da Jens Chr. Hauge gikk inn som Forsvarsminister i Arbeiderpartiregjeringen i 1945, kom han raskt i klammeri med Forsvarsledelsen.

Arbeiderpartiets forhold til Forsvaret hadde ikke vært godt før andre verdenskrig. Men etter krigen ønsket det ”nye” Arbeiderpartiet snarere å underlegge seg Forsvaret, få kontroll på Forsvaret og integrere det i sitt store nasjonsbyggingsprosjekt. Den unge Hauge (han var 30 år i 1945) hadde et diametralt motsatt syn på Forsvaret enn den etablerte Forsvarsledelsen, anført av forsvarssjef Otto Ruge. Hauges visjon var Forsvaret som en motor i norsk industriutvikling, ledende innen teknologi. Der Ruge ønsket en rask opprettelse av en massehær bestående av store hærstyrker med kort utdanning, ønsket Hauge å bruke lengre tid på å bygge opp et kvalitativt bedre forsvar som kunne være førende innen utvikling og bruk av moderne teknologi. Hauge oppretter Forsvarets Forskningsinstitutt til å bli Forsvarets teknologiske spydspiss. Anførerene for Instituttet var alle menn som hadde vært i Storbritannia under krigen, og jobbet nært opp mot de britiske militærteknologiske laboratoriene. Den våpengrenen som profiterte på dette var Luftforsvaret. Luftforsvaret ble satsningsområdet for det nye ”High-tech”-Forsvaret Hauge ønsket. Hæren måtte tåle nedskjæringer. I tillegg til at Hæren representerte det gamle, utdaterte, mens Luftforsvaret representerte det fremtidige og høyteknologiske, spilte det nok uten tvil også en rolle at Hæren for en stor del fortsatt bestod av de gamle generaler Arbeiderpartiet hadde ligget i opposisjon til før krigen, mens Luftforsvaret var en ny oppfinnelse. Ikke bare ble den moderne, separate våpengrenen Luftforsvaret skapt så sent som i 1944, men hele dets lederskap var nytt og ungt. Hjalmar Riiser-Larsen var major i 1940, og deltok knapt i krigshandlingen i Norge da. Nå var han general. Hans etterfølger som Luftforsvarssjef, Finn Lambrechts, hadde vært sjefsflyger i DNL frem til 1942, da han flyktet til Storbritannia og ble sporenstreks ansatt i det som skulle bli Luftforsvaret.

Da var han løytnant og hadde ikke deltatt i kampene i Norge i 1940.

Det unge Luftforsvarets ledelse hadde sin erfaring fra London, og fra de norske enheter i det britiske flyvåpen på Vestfronten. Hærens ledelse hadde sin erfaring fra kampene i Norge i 1940 og fra mellomkrigstidens norske Forsvar.

Resultatet av de konfliktene som oppstår blir at Ruge går av som Forsvarssjef i desember 1945. Hans etterfølger Halvor Hansson går av sommeren 1946. Da avskaffer Hauge stillingen som Forsvarssjef. Frem til 1968 ledes Forsvaret av en kvartett bestående av sjefene for de tre våpengrenene og sjefen for den lille sentrale Forsvarsstaben: Sjefsnemda.

Sjefsnemda møtes omkring to ganger i uka. I Hauges ministertid møter også han fast på disse møtene. I Hauges tid fungerer dermed Sjefsnemda på mange måter som Forsvarsministerens råd. Sjefene for Forsvarsgrenene er nå likestilt og møtereferatene bærer preg av at de ikke er vant til å oppnå konsensus. Hauge kan derfor styre nemda mye som han selv vil. Etter Hauge slutter Forsvarsministeren å delta på Sjefsnemdas møter. Nils Langhelle deltar i begynnelsen, men slutter etter hvert med det, og fra midten av 1950-tallet slutter Sjefsnemda å fungere som et rent råd for Forsvarsministeren og blir en selvstendig Forsvarsledelse. Det later til at Forsvarsministrene etter Hauge ikke ønsker å være så knyttet til den militære ledelsen. Større avstand mellom Forsvaret politiske ledelse gjør Forsvaret etter hvert mer i stand til å opptre uavhengig, samtidig som den politiske ledelsen ikke i samme grad blir identifisert med de råd Forsvarsledelsen gir.

Forsvarsstaben (Fst) og Luftforsvarets Overkommando (LOK)

Befinner seg på Forsvarets Overkommando Bortsetningsarkivet (FOB). Særlig interessant materiale finnes i det såkalte A-paktarkivet. Her befinner det meste seg som har med infrastrukturprogrammet å gjøre. Det meste av materiale jeg har brukt er avgradert. Men en veldig liten del er fortsatt gradert. I de tilfellene jeg har benyttet fortsatt gradert materiale, understrekes det at mine uttalelser og påstander på bakgrunn av materiale står for min egen regning, og utgjør min egen tolkning av materiale. For øvrig må det nevnes at både A-paktarkivet, men spesielt H-arkivet og Alminnelig arkiv har store lakuner etter omfattende makulering på 1960- og 1970-tallet. Likevel har dette vært mine mest omfattende kilder, spesielt til problemstilling 2: virkningene på Andøya-samfunnet.

Forsvarsdepartementet (FD), Finansdepartementet og Statsministerens kontor

Materiale herfra befinner seg på Riksarkivet (RA). Det finnes en del interessant materiale. Men også her er det en del lakuner.

Arbeiderbevegelsens Arkiv og Bibliotek (AAB)

Av spesiell interesse til denne studien var privatarkivene etter Nils Langhelle, Erik Brofoss og Einar Gerhardsen. De ga en god innsikt i arbeidene med Nord-Norge-planen.

Luftforsvarskommando Nord-Norge (LKN) og Forsvarets Anleggsdirektorat (FAD)

Spesielt Forsvarets Anleggsdirektorats arkiver på Riksarkivet gir en relativt god innsikt i detaljarbeidet med byggingen av Flystasjonen. Direktoratet ble opprettet som

en midlertidig institusjon i 1952, utskilt fra Forsvarets Bygningstekniske Korps (FBK) for å ta seg av den særskilte utbyggingen i forbindelse med infrastrukturprogrammet. I 1960 ble Direktoratet nedlagt og dets gjenværende oppgaver tilbakeført til Forsvarets Bygningstjeneste (FBT, som FBK i mellomtiden var omdøpt til).

Andøya Flystasjon fikk eget arkiv først i 1963. Før den tid ble alt arkivmateriale oppbevart på LKN. Men det er minimalt med eget materiale fra Andøya Flystasjon som er bevart.

I tillegg til det ovennevnte har Andøya Avis og Harstad Tidende, samt samtaler med lokalhistorikerne Odd Solhaug og Torbjørn Nilsen på Andøya gitt verdifull informasjon.

Helt til slutt bør det nevnes at også SHAPE utenfor Brussel har arkiver hvor det ikke er usannsynlig at det finnes kildemateriale av interesse for denne studien. Men SHAPEs arkiver er høyt gradert og vil forbli det i overskuelig fremtid. De er med noen unntak ikke tilgjengelige for forskere.

Om Andøya

Andøya er 490 km² stor. Til den administrative enheten Andøya hører også en 169 m² stor del av Hinnøy i sørøst. Omtrent halvdelen av Andøya består av strandflate, hovedsakelig myr. Grunnfjellet stikker opp i silhuett som hovedsakelig 300 – 500 meter høye fjellpartier, og danner en slags rygg på langs av øya. Klimaet domineres av fuktig havluft og vestlige vinder med relativt små temperaturforskjeller mellom sommer og vinter. Store deler av Andøya er ganske flatt. De flate delen er også sammenhengende og dekker store områder. Delene nærmest

Andenes er også svært sandholdig og dermed relativt enkelt å bearbeide maskinelt. Det at øya ligger såpass åpent ut mot storhavet kan gi et tøft klima med mye vind, men sikrer også fri sikt over lange avstander og enkel tilgjengelighet til havet uten fjell og andre øyer i veien. Vindene er også relativt stabile og forutsigbare.

Det naturgitte ressursgrunnlaget har tradisjonelt vært knyttet til fiske og jordbruk i forskjellige grader av kombinasjoner. Bosetningen er nesten utelukkende sjøvendt. Den veksler mellom spredte bygder eller gårder som de kalles der, og tettbebyggelser i en slags krans rundt øya.

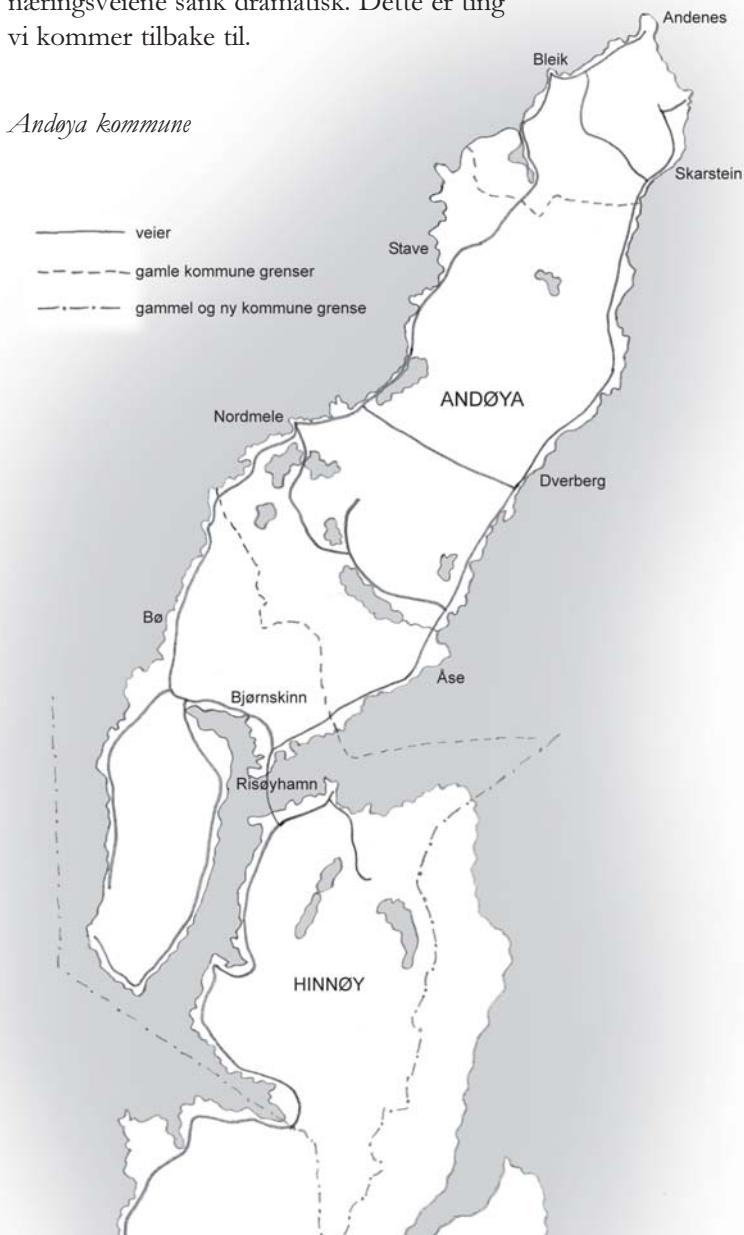
Administrativt bestod Andøya opprinnelig av en kommune, Dvergberg, siden 1837. Men i 1924 ble Dvergberg delt i tre deler: Andenes i nord, Dvergberg i sentrum og Bjørnskinn i sør. Bjørnskinn inkluderte også Andøydelen av Hinnøy med tettstedet Risøyhamn. I 1964 ble de tre kommunene slått sammen igjen, da under navnet Andøy kommune. Kommunesentret ble lagt til Andenes, men kommunen har beholdt en relativt spredt administrasjon, med såkalt ”grønn” sektor (blant annet teknisk etat) lokalisert på tettstedet Dvergberg.

Folkemengden på Andøya var i 1875: 2157, i 1900: 4030, 1950: 6500, 1970: 8032 og i 2000: 6500 igjen. Befolkningen i Andenes kommune på nordspissen var i 1950 snaut 2800. Det største tettstedet har siden 1940-tallet vært Andenes, med 1597 innbyggere i 1850, 2306 i 1960 og 3784 i 1970. I 1975 bodde ca. 60 % av Andøyas befolkning i tettstedet Andenes.¹⁷

Hele Andøy var inne i en nedgangsperiode etter andre verdenskrig. Fra å ha vist en jevn stigning siden århundreskiftet, hadde befolkningstallet begynt å synke. Øya slet også med en vanskelig økonomisk situasjon, med permanent, sesongmessig arbeidsledighet mellom de

forskjellige fiskesesongene, spesielt på våren. De siste årene hadde i tillegg flere av fiskeriene slått feil.

Denne vanskelige økonomiske situasjonen endret seg da flyplassen ble etablert. Hoveddelen av arbeidsstokken ble rekruttert lokalt, og andelen som arbeidet i de tradisjonell næringsveiene sank dramatisk. Dette er ting vi kommer tilbake til.

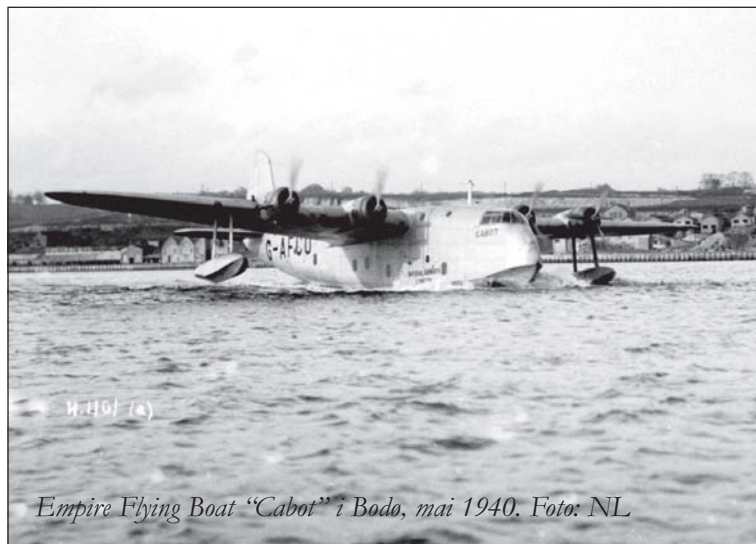


3. Hvorfor bygge en flyplass på Andøya?

Militær interesse

De første som vurderte muligheten av å bygge en flyplass på Andøya, var britene. I mai 1940 ble en Empire Cabot flybåt sendt fra Skottland med forsyninger til de britiske styrkene i Nord-Norge. På vei mot Harstad skulle flyet også ta fotografier av steder det kunne tenkes å være mulig å bygge flyplasser i Lofoten og Vesterålen.¹ Et av stedene som etter sigende ble vurdert, var Andøya. Jeg sier ”etter sigende”, for noe skriftlig belegg for dette har vi ikke. Noen fotografier ble heller aldri så vidt vites overlevert verken norske eller britiske myndigheter, for flyet ble beskutt og senket i Geitvågen like utenfor Bodø, av et angripende Heinkel 111 tysk bombefly den 6. Mai 1940. Muligens finnes det kilder i Storbritannia, for britene drev flere rekognoseringsflyvninger i Norge og utarbeidet flere såkalte ISTD-rapporter i løpet av krigen. De fokuserte dog særskilt på norske havner, strender og landingsplasser for landgangsoperasjoner.² Men hvorvidt norske militære fikk tilgang til disse rapportene er usikkert. De finnes i hvert fall ikke i de norske militære arkiver, og refereres aldri til i de saker hvor det kunne tenkes å vært aktuelt å bruke dem.

Neste gang Andøya ble vurdert for mulig flyplass var i 1946. Ole Reistad, tidligere leder for Little Norway i Canada under krigen, ble etter krigen plassert som Luftkommandør for Nord-Norge på Bardufoss. Stillingen var vel mer å regne som en form for forvisning. Forholdet mellom Reistad og Luftforsvarets sentrale ledelse var anstrengt. Men Reistad satte seg fore å gjøre noe utav stillingen. En av de ting han raskt grep fatt i, var å undersøke hvor det kunne bli aktuelt å anlegge flyplasser i Nord-Norge.



Nå er arkivet etter Luftkommando Nord-Norge svært mangelfullt. Det er derfor ikke mulig å danne seg noe systematisk bilde av Reistads aktiviteter. Men det finnes et dokument som forteller om en ekspedisjon til Finnmark i 1946, med formål å kartlegge aktuelle flyplassposisjoner.³ Det finnes i tillegg flere rester etter Reistads virksomhet. Blant annet kan nevnes at Reistad i 1946 begynte planering av en flyplass på Kunes i Lebesby. Men etter innledende planeringsarbeid ble flyplassen oppgitt, uvisst av hvilken grunn. Men restene ligger der den dag i dag, en ferdig planert flyplass uten dekke, så det er lett å se hva man hadde tenkt å bygge. Kunes nevnes i det tidligere nevnte dokument. Men at Reistad faktisk påbegynte en flyplass der, står det ikke noe om noe sted, ei heller hvorfor arbeidet ble oppgitt midtveis. Så det illustrerer kildenes mangelfullhet.

Det finnes ikke noe kildebelegg for at Reistad vurderte mulighetene av å bygge flyplass på Andøya. Men det nevnes i en artikkel i Morgenbladet for juli 1953, og den eldre garde blant befolkningen på Andøya mener å huske at Reistad selv var på Andøya en eller annen gang i 1946.⁴

Men hverken den britiske rekognoseringen i 1940 eller Reistads besøk i 1946 fører til noen konkrete resultater. Britene trakk seg ut av Norge før det ble aktuelt å bygge noen flyplasser i det hele tatt, med unntak av en provisorisk gress-rullebane i Bodø. I 1946 var det heller ikke aktuell politikk å bygge nye militære flyplasser. Dette hadde primært økonomiske årsaker. Men tyskerne hadde også etterlatt seg en mengde flyplasser, og det norske Forsvaret hadde nok med dem. Nord-Norge var på slutten av 1940-tallet ikke en prioritert region når det gjaldt Forsvaret.

Med Koreakrigen, militariseringen av NATO⁵, innføringen av Våpenhjelp-programmet og infrastrukturprogrammet, sovjetisk styrkeoppbygging på Kola-halvøya og endringen i synet på Nord-Norges plass i det nasjonale og internasjonale sikkerhetspolitiske bildet ble det skapt en ny situasjon.

Under et møte i Sjefsnemda 25 september 1951 tas spørsmålet om flyplass på Andøya opp for første gang i Forsvarsledelsen. Hverken Forsvarsministeren, Sjef Forsvarsstaben eller Sjefen for Marinen var tilstede (Fst og MOK var representert med stabsoffiserer)

Sak 4: Flyplass på Andøya.

”Oberst Dabl (fra Fst. Min anm.) gjorde rede for saken, som var tatt opp av ØKN i skriv til Forsvarsstaben.

Generallt. Øen gjorde rede for spørsmålet om flyplasser i Nord-Norge. Generalen meddelte at en vil trenge flere framskutte flyplasser i Nord-Norge enn en har i dag og at det er økonomien

som setter rammen for hva det vil bli bygget. Generalen pekte på at ØKN har misoppfattet situasjonen når han i sitt skriv til Forsvarsstaben taler om ”utbyggingen av Bardufoss”. Det som foregår på Bardufoss er bare utbedringsarbeider.

Etter noen drøftelse ble medlemmene enig om å be ØKN legge fram en strategisk vurdering om flyplasser i Nord-Norge.”⁶

Her sies det at det var Øverskommanderende for Nord-Norge som tok opp spørsmålet om hvorvidt det burde bygges en flyplass på Andøya. Dessverre finnes ikke brevet lenger. Heller ikke den strategiske vurderingen som ØKN i dette møtet blir bedt om å legge frem. Men saken er tatt opp og blir etter dette drøftet også i senere møter.

3. mars 1952 tas saken opp på nytt. Og da har det skjedd en hel del:

”General Lambrechts (Luftforsvarets sjef. Min anm.) nevnte at det kunne være behov for en havn på Andøya i forbindelse med flyplassen der, men Statsråden mente at dette burde gå inn under det felles infrastrukturprogram, idet havnen måtte sees som et nødvendig ledd i utbyggingen av flyplassen”⁷

Her omtales flyplass-planene på Andøya plutselig som opplest og vedtatt. Men de har ikke blitt diskutert i Sjefsnemd-møter siden 29. september 1951. Et mulig unntak er møtet 21. desember. Fra dette møtet foreligger det intet referat, kun innkallingen. Innkallingen inneholder en sak 6 – Nord-Europas infrastrukturprogram for 1952. I møtene som ble holdt mellom 21. desember 1951 og 3. mars 1952 diskuteres mulig flyplass på Andøya ikke. Men et vedtak i en eller annen form har Sjefsnemda tydeligvis kommet til. Sannsynligvis på møtet 21. desember 1951. Møtet 3. mars er for øvrig Jens Chr. Hauges siste.

4. mars er det nytt møte i Sjefsnemda. Da diskuteres ikke Andøya. Men Infrastrukturprogrammet er likevel møtets

hovedsak. General Berg, Forsvarsstabens leder redegjør for militærkomiteen i NATOs møter i Lisboa 11, 12 og 19 februar. Det møtet avgjør at 7 flyplasser i Norge skal inngå i det totale byggeprogrammet under ”hard core 3rd slice”, altså infrastrukturprogrammets 3. del, hvor Norge betaler 92 mill. av totalt 277,6 mill (herav 246 mill til de 7 flyplassene Gardermoen, Rygge, Jarlsberg, Lista, Ørlandet, Bodø og Bardufoss). Senere oppjusteres det til 330 millioner, med norsk bidrag på 104 millioner. Andøya nevnes ikke. Men Forsvarsminister Nils Langhelle (dette er hans første møte i Sjefsnemda) ba om at alle begynte å tenke på hva vi ville få med under ”4th slice” (altså 4. del av infrastrukturprogrammet) som skulle komme i 1953. 4th slice vil få en kostnadsramme når det gjelder anlegg i Norge på ca. 174 millioner kroner, hvorav det norske bidraget skal være på 58 millioner kroner.⁸

Men så begynner det å skje ting. 9. oktober er Andøya oppe i Sjefsnemda igjen. Dette under en sak som heter ”Forsvarsmulighetene i Lyngen og betydningen av Bardufoss flyplass”.

”5. Sjefen for Forsvarsstaben refererte sakens stilling og dens bakgrunn. CINCNORTH (NATOs sjef ved Nordkommandoen på Kolsås. Min anm.) trengte en forsikring fra norsk hold om at

- a) Andøya er det beste alternativ for en ny flyplass i Troms.*
- b) En begrunnet forsikring om at Andøya kan forsvares. Finansieringen av en eventuell utbygging av Andøya var en annen side av saken, idet en måtte søke å få utbyggingen inn under 4. del av Infrastrukturprogrammet.*

Det ble pekt på at utvalget hadde gjort et godt arbeid.

...

10. Sjefen for Hæren ga uttrykk for at Hæren opprinnelig hadde vært mer interessert i prosjektet Skånland ved Tjeldsund enn Andøya idet Hæren hadde tenkt mer på den taktiske beliggenhet og mulighetene for forsvar enn på de meteorologiske forhold.

11. Sjefen for Forsvarsstaben mente saken burde grundig utredes, og at det fra militært hold måtte bli pekt på hva det virkelig trengtes for forsvaret av Lyngen –området. Videre måtte det pekes på hva vi i dag virkelig kunne stille av styrker. Dette ville da danne den bakgrunn som regjeringen trengte for å kunne stille krav om styrker utenfra.

...

Sjefsnemdas uttalelse burde munne ut i en vurdering om vi i noenlunde overskuelig fremtid ville kunne stille midler som gjorde det mulig å forsvare Lyngen.

15. Vedtak.

Sjefsnemda vedtok at de tre avdelingssjefer som har laget utredningen, skulle samarbeide om de merknader som ber er fremkommet i samråd med forsvarsgrenenes stabssjefer samt komme med forslag til sjefsnemdas skriv til forsvarsdepartementet.

Sjefsnemda vedtok at utvalgsutredningen var et norsk arbeid som ikke var beregnet på andre enn norske myndigheter.”

I tiden etter 3. mars har tydeligvis Forsvarsstabssjefen henvendt seg til NATOs stedlige representant på Kolsås, og foreslått Andøya som ny flyplass. Sjefsnemda har også satt ned et utvalg til vurdere hvilke muligheter man har til å forsvare Lyngen-linjen og Bardufoss flyplass. Utvalget nevnes første gang i Sjefsnemd-møte 2. oktober.¹⁰ Men det er tydeligvis satt ned tidligere, uten at det er nevnt i noe tidligere Sjefsnemd-møte. Henvisninger til utvalget finnes heller ikke arkivene etter Forsvarsstaben eller Luftforsvarets Overkommando. Utvalgets nøyaktige sammensetning eller selve rapporten finnes heller ikke i noe arkiv. Dette er også første gang begrepet Lyngen-linjen dukker opp. Men fra senere møter og dokumenter vet vi hva som ligger i begrepet: Når Nord-Norge skal forsvares gjøres det best fra faste festningsanlegg i fjellene i Troms, i Lyngen-området fra kysten til svenskegrensen. I den forbindelse oppstår det en oppfatning om at det trengs en flyplass i tillegg til Bardufoss, som utgangspunkt for flystyrker som kan delta i forsvaret av denne linjen.

Det eneste eksisterende flyplass-alternativet til Bardufoss er Bodø, og det er for langt unna.

Selv om utvalgets rapport ikke lenger finnes ser det likevel ut til at vi kan spore saksgangen i beslutningen om å fremme et ønske om å bygge en flyplass på Andøya slik: initiativet til å vurdere bygging av en tredje flyplass i Troms/nordre Nordland har startet med brevet fra ØKN til Sjefsnemda i september 1951. Dernest har ØKN blitt bedt om å skrive en utredning om saken. Så har Sjefsnemda på vårparten 1952 satt ned et utvalg til å vurdere flyplassbehovet i sammenheng med behovet for et sterkere forsvar av Lyngenlinjen. Dette utvalget har vurdert flere aktuelle steder. Det fremgår i hvert fall av møtereferatet 4. mars at også Tjeldsund ble vurdert. Dernest har Forsvarsstabssjefen snakket med NATOs Nordkommando, som har fattet interesse for prosjektet, men ønsket nærmere forsikringer om behovet, samt hvorvidt en flyplass på Andøya ville kunne forsvares. Saksgangen etter dette gjengis i et nytt møte i Sjefsnemda 7. november 1952:

”Sak 2: Forsvarsmulighetene i Lyngen og betydningen av Bardufoss flyplass”

...

4. For sak 2's vedkommende var det et spørsmål om hva utredningen skulle nyttes til. Etter sjefen for Forsvarsstabens mening skulle den danne bakgrunn for Forsvarsstabens framstilling til Forsvarsdepartementet om forsvarsmulighetene i Troms og begrunnelse for utbyggingen av Bardufoss og Andøya flyplasser. Dernest skulle den danne grunnlag for en henstilling til Forsvarsdepartementet om midler til utbygging av Lyngen festning, og endelig skulle den danne bakgrunn for de militære sjefers diskusjon med CINCNORTH om forsvarsmulighetene i Troms.

Sjefen for Luftstaben gav uttrykk for at utredningen ikke lenger hadde samme betydning for Luftforsvaret som tidligere. Idet det prinsipielt var avgjort at Bardufoss skulle utvides til

8000 fot og at prosjektet på Andøya skulle virkeliggjøres. Sjefen for Luftstaben pekte imidlertid på at utredningen kunne få betydning for vurderingen av den strategiske betydning av Norges kystartilleriforsvar.”¹¹

Etter dette blir Andøya drøftet flere ganger i Sjefsnemda. Men fra nå av er det ikke lenger tema OM man skal bygge flyplass på Andøya, men hvordan en slik flyplass kan forsvares. Dette er et spørsmål som volder stor hodebry, for forskjellige instanser som Sjøforsvarssjefen, Hær-sjefen, Luftforsvarssjefen, ØKN og Hær-sjefen i Nord-Norge (DKN) utvikler alle forskjellige oppfatninger om den saken. Vi kommer litt tilbake til dette i neste kapittel, for denne saken gir også innsikt i hva slags trusselbilde man så for seg på Andøya spesielt og i Nord-Norge generelt. Men jeg vil ikke slippe spørsmålet om hvorvidt man skulle bygge flyplass på Andøya eller ikke, og i så fall hvorfor, riktig ennå.

ØKNs skriv i september 1951 genererte tydeligvis stor interesse for emne flyplasser i Nord-Norge i Luftforsvarets øverste ledelse. Og dette kommer allmennheten for øre. Harstad Tidende skriver om saken allerede 6. februar 1952. I en kort artikkel om spørsmålet om det vil være aktuelt å bygge en flyplass på Andenes, sier Luftforsvarssjef Generalmajor Finn Lambrechts at Andenes ligger ypperlig til for en flyplass.¹² 28. februar talte den nyutnevnte forsvarsminister Nils Langhelle til pressen angående infrastrukturprosjektene for 1952. Han nevner at flyplassene Rygge, Jarlsberg, Lista, Gardermoen, Ørlandet, Bodø og Bardufoss skal bygges ut for kr. 246 millioner, hvorav Norge skal finansiere 92 millioner. Byggeprogrammet skal i størst mulig utstrekning bli utført i 1952, men noen anlegg kunne neppe bli ferdige før 1953. Langhelle nevner dernest flyplassene på Flesland og Andøya som etter all sannsynlighet vil bli ført opp på neste byggetrinn i infrastrukturprogrammet. For øvrig sier han at

”Begge disse flyplassene har stor betydning for den sivile flytrafikken. Man kan regne med at alle disse plassene som nå blir utbygd, også vil komme den sivile sektor til gode.

I programmet som er vedtatt, er det ellers ført opp 22,6 millioner kroner til telekommunikasjoner, og også her vil utbyggingen få betydning for den sivile sektor.

Statsråden opplyste ellers at det nye infrastrukturprogrammet blir mindre enn man først hadde ventet, men man må være meget godt fornøyd med den økonomiske hjelp som man får til å gjennomføre programmet. Etter planen skal Norge bare betale 92 millioner kroner av utbyggingsprogrammet. Tidligere var det som kjent regnet med et beløp på omkring 500 millioner kroner for de samme programmene.”¹³

2. juli 1952 uttaler ØKN, Generalmajor A.D. Dahl:

Nord-Norge kan ikke forsvares uten stående infanteri, luftforsvar og sjøforsvar. I tilfelle krig vil Bardufoss flyplass bli hardt bombet. Det er nødvendig å anlegge en stor flyplass på Andøya, hevder Generalmajor A.D. Dahl, øverstkommanderende for Nord-Norge. Avstanden mellom Bodø og Bardufoss er for stor under en krig, så løsningen må bli en flyplass på Andøya. En flyplass her vil også ligge gunstig til for sivil bruk, da det bor ca. 60.000 mennesker i Lofoten og Vesterålen.”¹⁴

I desember 1952 fremmet Forsvarsdepartementet flyplass-saken til NATO-hovedkvarteret i Paris, for å få NATOs tilslutning til å vedta bygging av flyplassen og bevilgning av midler under 4. del av infrastrukturprogrammet. Rapporten fra utvalget satt ned av Sjefsnemda ble brukt som saksdokument. Nordkommandoen på Kolsås ga sin tilslutning til ideen. Det samme gjorde SHAPE (NATOs militære ledelse). Både SHAPE/SACEUR i Paris og SACLANT i Norfolk, Virginia fattet interesse for planene og ga dem sin fulle støtte og anbefaling. I løpet av året utga også Nordkommandoen på Kolsås et skriv kalt ”Defence Plan for the Northern European Command



SACLANT og SACEUR besøker Andøya i 1987.



En Constellation fra US Air Force besøker Andøya i 1976.



Nordatlanten.

1954” som faktisk underbygget Sjefsnemda ønske om en tredje flyplass i Nord-Norge. Studien var generelt pessimistisk med hensyn til muligheten for å forsvare Nord-Norge. Nordkommandoen regnet det egentlig ikke som mulig å holde noen områder lengre nord enn Trondheims-avsnittet mot et sovjetisk angrep. Men den skisserte likevel planer for å forsøke. Planene innebar et behov for 97 fly til taktiske operasjoner i Nord-Norge. I tillegg kom behov for transportfly, rekognoseringsfly og maritime fly.¹⁵ Det var helt klart at Bodø og Bardufoss ikke kunne ta imot så store flystyrker.

Den NATO-kommandoen som ville være mest aktuell til å komme Nord-Norge til unnsetning i en krigssituasjon var SACLANT med sine maritime flystyrker, flåtestyrker og marineinfanteri. SACLANT fattet da også spesiell interesse for Andøya, og karakteriserte senere en flyplass der som ”et fremskutt synkefritt hangarskip for

SACLANTs flåte”.¹⁶ Det at både SACLANT og SACEUR var interessert i flyplassen, skapte faktisk noe forvirring. For de to instanser fremmet vanligvis hver sine innstillinger til infrastrukturprosjekter. Norges representant hos SHAPE, Generalmajor N. Sæbø telegraferte i månedsskiftet november/desember til Forsvarsdepartementet og sa at Andøya ikke var inkludert i SHAPEs infrastrukturprogram for 4. del.¹⁷ Dette skapte litt uro og forvirring i Sjefsnemda, inntil man kom til at Andøya nok heller ville være en del av SACLANTs innstilling, siden det var SACLANT som hadde størst interesse av en flyplassene i Nord-Norge. SHAPE var også den instansen som var mest skeptisk til muligheten av å forsvare Nord-Norge i tilfelle av en sovjetisk invasjon,¹⁸ og i utkastet til sin ”Capabilities Studies 1957” sier SHAPE at en flyplass på Andøya ikke under noen omstendighet vil kunne forsvares selv om man hadde tilstrekkelig med jagerfly fordi den lå nærmere den sovjetiske grense enn 150 nautiske mil. ”Capabilities Studies 1957 anså øyensynlig 150 nautiske mil for en absolutt grense for hva som ville være mulig å forsvare. For alle militære installasjoner innenfor denne grensen ville man ikke få lang nok varslingsstid.¹⁹ SACLANT opererte ikke med noen slik grense, men sa kun ”at det måtte skapes en gunstig luftsituasjon i Nord-Norge for han kunne yte støtte til Forsvaret av Nord-Norge”.²⁰ SHAPEs innsigelser ble for øvrig totalt forkastet av Sjefsnemda, som mente at skulle grensen på 150 nautiske mil praktiseres, ville verken Danmark eller Tyskland la seg forsvare i det hele tatt.

15. – 18. desember hadde så NATO, eller Atlanterhavspakten som den vanligvis ble kalt, sitt Rådsmøte i Paris, tilsvarende det møtet som ble holdt i Lisboa i februar. Rådsmøtet vedtok infrastrukturprogrammets 4. del ”for de mest høy-prioriterte bygge- og anleggsarbeider i treårsperioden utover Lisboa-programmet”.²¹

I februar fremmet så regjeringen ved Forsvarsdepartementet en egen Stortingsproposisjon om saken. Grunnen til det var at departementet og Forsvaret ønsket å starte byggingen allerede til våren 1953. Ettersom NATO finansierte sine prosjekt etterskuddsvis, måtte Stortinget bes om å bevilge penger allerede, til å begynne arbeidet. Pengene skulle i så fall komme til fratrukk fra Norges andel av infrastrukturprogrammets 4. del.

”5. Utarbeidelsen av dette programmet (4. del. Min anm.) ble påbegynt allerede like etter Lisboamøtet. Det allierte hovedkvarter for Europa og det allierte hovedkvarter for Det nordatlantiske havområde la fram forslag til de fellesfinansierte bygge- og anleggsarbeider som etter de øverstkommanderendes mening var nødvendige for understøttelse av de militære målsetninger som ble vedtatt i Lisboa. Under Rådsmøtet i Paris viste det seg at det ikke var mulig å oppnå enighet om å finansiere et program av den foreslåtte størrelsesorden. I samråd med Atlanterhavspaktens militære og sivile organer foretok Rådet derfor en nedskjæring av de foreslåtte programmer med ca. 50 %.

6. Den norske andel av det opprinnelig foreslåtte program for 4. del ble redusert med ca. 85 mill. kr. Idet utbyggingen av Flesland flyplass, videreutbygging av Lista flyplass og radionavigasjonsprosjektene og radarvarslingsanleggene ble tatt ut av det fellesfinansierte byggeprogram.

Norges andel av det vedtatte programmet er anslått til 127,04 mill. kr. Som omfatter:

*Anlegg av en flyplass på Andøya..... 83,04 mill. kr.
Jet drivstoffanlegg 20,60 mill. kr.
Sambandsanlegg..... 23,40 mill. kr.*

7. Luftforsvarets Overkommando og Forsvarsstaben har framholdt den militære betydning en flyplass i den sørlige del av Troms eller nordlige del av Nordland fylke vil ha for forsvaret av Nord-Norge. En rekke flyplassalternativer i Nordland og Troms har vært nøye undersøkt, men det har vist seg at det ved de aller fleste av disse heftet så alvorlige mangler at de ikke kunne anses brukbare. Av de prosjekter som ble nærmere

overveiet var anlegg av en flyplass på Tromsøya; men det viste seg at prosjektet ikke ville kunne tilfredsstillende Atlanterhavspaktens standarder for fellesfinansierte flyplasser.

Den Sentrale Sjefsnemd har bl.a. uttalt at en flyplass på Andøya vil by på store fordeler framfor en flyplass lengre inne i landet, både når det gjelder vær- og innflygingsforhold og med hensyn til forsvarsmulighetene. Sjefsnemdas utredning av spørsmålet om anlegg av en ny flyplass i det nordlige Norge vedligger som hemmelig utrykt bilag. Nordkommandoen og Det øverste allierte hovedkvarter for Europa har erklært seg enig i denne vurderingen.

Ut fra disse tilrådingene godkjente Atlanterhavspaktens Råd i Paris anlegg av en flyplass på Andøya i Nordland. Flyplassen vil etter de foreliggende planer bli lagt på nordspissen av Andøya like sydøst for Andenes. Både innflygingsforhold og terrengforholdene er her meget gode.”²²

Proposisjonen anslo også Norges andel av Andøya-kostnadene til ca. 50 millioner kroner, eller 40 %. I den samme proposisjonen opplyses det også om at 3. del ble noe dyrere enn først tenkt, nemlig 330 millioner kroner i stedet for 277,6. Norges andel økte fra 92 til 104 millioner kroner. Totalt i treårsperioden 1952 – 1954 hadde regjeringen regnet med ca. 500 millioner kroner til bygge- og anleggsarbeider i Norge (3. + 4. del). Økningen på 3. del og reduksjonen på 4. del førte til at proposisjonen anslo totale investeringer i bygg og anlegg innen infrastrukturprogrammet i treårsperioden til ca. 457 millioner kroner, hvorav Norges andel ville bli ca. 154 millioner kroner. Stortinget, som tidligere hadde godkjent å forskuttere inntil 50 millioner kroner²³, bes nå om å forskuttere 37,4 millioner kroner innenfor denne rammen til byggearbeider i 1953.

Det hemmelige vedlegget forteller nærmere om Forsvarets beveggrunner for å bygge flyplass på Andøya, og bygger i sin helhet på utvalgsrapporten om ”Forsvarsmulighetene i Lyngen og betydningen av Bardufoss flyplass”. Det vil

føre for langt å sitere det syv siders vedlegget her, men hovedpunktene kan oppsummeres således:

Vedlegget begynner med å henvise til Nordkommandoens ”Defence Plan for the Northern European Command 1954”, og stadfester at det vil være et stort behov for taktiske flystyrker til forsvaret av Lyngenlinjen. Bodø ligger for langt borte. Fly derfra vil bruke for mye tid og drivstoff i transitt. Bardufoss flyplass er ikke god nok. I tillegg ligger den alt for nær frontlinjen. Det behøves en tredje flyplass som oppfyller en rekke forutsetninger:

- ”a Den må ligge så nær Lyngenaussnittet at flystyrker basert på plassen kan delta effektivt i kampen om det lokale luftberedomme.*
- b Den må være så godt beskyttet mot luftangrep at den kan brukes som permanent base for taktiske flyenheter.*
- c Den må ha så gode vær- og innflygingsforhold at den kan brukes som alternativ flyplass for Bodø og Bardufoss.*
- d Dens beliggenhet bør være slik at flyenheter basert der er tilfredsstillende utgangsdisponert for rene luftforsvarsoppgaver.*
- e Plassen må kunne brukes som framskutt operasjonsbase for SACLANTs flystyrker.”²⁴*

Vedlegget drøfter så forskjellige alternativer, spesielt Tromsøya og Andøya, ut fra landmilitære, sjømilitære og luftmilitære synspunkter. Tromsøya har de største ulemper. Det er terrengmessig vanskeligere å bygge en tilfredsstillende rullebane der, hvis Lyngenlinjen faller vil Tromsøya være vanskeligere å forsvare fordi den ligger så nær, Tromsøya vil være vanskeligere å føre forsyninger til i en krigssituasjon og vil være mer utsatt for luftangrep. På Tromsøya var også rent teknisk vanskeligere å anlegge en tilfredsstillende flyplass. Det var spesielt vanskeligere innflyvningsforhold, med fjell som gjorde at fly måtte foreta kompliserte manøvre ved oppstigning og rett før landing. Tromsøyas eneste fordeler var en større

befolkning som kunne innrulleres i Heimevernet til nærforsvar av flyplassen. I tillegg til å være ansett som bedre plassert enn Tromsøya på de ovennevnte punkter, ble SACLANTs behov særskilt nevnt for Andøya: SACLANT ønsket ifølge vedlegget at det skulle stasjoneres to skvadroner maritime langdistansefly i Norge, med oppgave å drive anti-ubåtoperasjoner og rekognosering i Norskehavet og Nordishavet. Andøya skulle egne seg godt til dette formål, først og fremst som fremskutt base og alternativ landingsplass. Hovedbase for de to skvadronene regnet Sjefsnemda ville bli på Ørlandet.

Vedlegget fra Sjefsnemda vektlegger først og fremst flyplassbehovet i forholdet til forsvaret av Lyngenlinjen; et behov for en flyplass til taktiske flyenheter. Det vil si jagerfly/ jagerbombere.



Albatross maritimt rekognoseringsfly på patrulje i 1969.

Militærkomiteen på Stortinget, som behandlet proposisjonen, ba Forsvarsdepartementet og Sjefsnemda om ytterligere opplysninger vedrørende to områder: flere detaljer om hvordan Luftforsvaret aktet å bruke flyplassen og hvordan man hadde tenkt å forsvare den.²⁵ Luftforsvarets Overkommando svarte²⁶: man så for seg en bygging i to trinn (som dog fulgte direkte etter hverandre og ikke skulle vare mer enn omkring 2 – 3 år), hvor plassen etter annet byggetrinn skulle huse en skvadron på 25 fly, ikke på permanent basis, men i et rotasjonssystem med Bodø (som hovedbasen for de tre jagerskvadronene man så for seg i Nord-Norge) og Bardufoss. Men ”På grunn av Andøyas isolerte beliggenhet og øyas mangel på vanlige samfunnsmessige goder, vil LOK anse det meget lite ønskelig at en bestemt skvadron skulle bli øremerket for fast basering på Andøya.”²⁷ LOK så for seg en bemanning etter annet byggetrinn på 95 faste stasjonert på Andøya og ytterligere 73 mann på kortere opphold når skvadronene var på øya. Forsvarsmessig ser LOK på dette stadium å plassere 2 batterier, hver bestående av 8 stykk 40mm luftvernkanoner på Andøya, med en bemanning på 282 menige og offiserer. Forsvar mot angrep fra sjøen tas ikke opp ennå, men vil vise seg å ble et hett stridstema innad i Forsvaret i mange år. Faktisk har Sjefsnemda allerede så vidt begynt å drøfte det, men drøftingene pågår til 1983 uten at man kommer til enighet om hvorvidt det skal etableres Kystvernartilleri eller ikke, om Andøya skal ses isolert eller som ledd i det totale kystvernet av Troms/Nordland, osv. Men vi kommer litt tilbake til dette under behandlingen av problemstilling nummer 2 – konsekvenser for Andøysamfunnet.

Proposisjonen blir vedtatt, og 30. mai 1953 begynner byggingen av flyplass med tilhørende fasiliteter på Andøya.



Begge bildet: flyplassen bygges.



Sivil interesse

”6. På grunn av feilslått fiske i år er de økonomiske forhold på stedet dårlige, og befolkningen er redde for at arbeidsledigheten vil øke utover våren og sommeren, derfor ser de med velvilje på anlegget av flyplass, og venter at den entreprenøren som får anlegget i størst mulig utstrekning nytter seg av lokal arbeidskraft. Det bør her som for Bardufoss og Bodø vedkommende, bestemmes at arbeidssøkere henvender seg til den lokale arbeidsformidling.”²⁸

”Når jeg skal orientere kommunestyret om framdriften i arbeidet med Andøy kommunes utfordringer i forhold til de pågående rasjonalisering og omstrukturingsprosessene i forsvaret er utgangspunktet at forsvarssjefen i Forsvarstudie 2000, foreslår nedleggelse av Andøya flystasjon og overføring av 333 skv. til Bodø hovedflystasjon. Dermed står Andøy kommune framfor en av de største utfordringene på 50 år. Det sier seg selv at en slik utfordringen vil kreve mye av den enkelte av oss og av Andøysamfunnet samlet sett. Jeg kan love dere en tøff og arbeidsom tid framover, som kanskje mer enn noe annet krever at vi står samlet om denne viktige oppgaven.”

www.andoy.net/info/forsvarsutvalg/info.html. Ordfører Jonni Helge Solsvik. FORSLAG OM NEDLEGGELSE AV ANDØYA FLYSTASJON. Innlegg i forbindelse med orientering til kommunestyret den 26.6.2000.

Som vi så i innledningen, var de økonomiske og levekårmessige forholdene på Andøya rundt 1952 ikke de beste. Hvert år sendte kommunen søknader til staten om sysselsettingsmidler til bekjempelse av den årvisse arbeidsledigheten. Ja, i 1952 så formannskapet seg nødsaget til å sende søknad 2 ganger. Både den ”faste” etter avslutningen av Lofotfiske-sesongen og en ny i september, etter nok en mislykket fiskesesong.²⁹ Så Andøya var avgjort et samfunn som kunne ha behov for etablering av statlige arbeidsplasser.

Men spilte dette noen rolle for etableringen av flystasjon der? For å besvare dette spørsmålet kan vi først forsøke å se på hvilken rolle infrastrukturprogrammet kunne spille for den samfunnsmessige oppbygging. Hva tenkte regjeringen og Forsvarsledelsen om dette?

Forsvarsminister Nils Langhelle holdt en tale i Oslo Militære Samfund 10. oktober 1952. Der uttalte han blant annet følgende:

”Et illustrerende tall til! Som et foreløpig anslag for forsvarets forbruk av arbeidskraft i kalenderåret 1952, kan en regne med at forsvaret vil legge beslag på bortimot 54 000 belårsverk. Det er mer enn en tredobling i forhold til 1937. Dette tallet inkluderer så vel den militære sysselsetting som forsvarets bruk av sivil arbeidskraft. Til sammenligning kan nevnes at antall belårsverk for Norges Statsbaner i 1952 er om lag 28 000. Hadde vi tall for forsvarets materiell og utstyr i for eksempel 1938 og i dag ville de bare ha utdypet bildet. Jeg referer disse tallene uten noen som helst glede. Det er helt andre følelser som mer naturlig melder seg. Stigende forsvarsutgifter vil hos de færreste utløse samme følelse som økende kulturbudsjetter eller sosialbudsjetter. Forsvarsutgiftene er dessuten i økonomisk forstand uproductive utgifter. Og vi lever i et uferdig land som skal bygges ut på en rekke områder. Vi kan ikke få både i pose og sekk. Når vi bruker arbeidskraft og materialer på forsvaret, får andre oppgaver vike.”³⁰

På den annen side sier han litt senere i talen:

"I anleggsprogrammet har vi fått med investeringer av betydelig sivil interesse – jernbaneanlegg, veier, havner, Flesland flyplass (som riktignok viste seg å falle ut av infrastrukturprogrammet når det kom til stykket. Min anm.). Dette er objekter som vi selv finansierer.

Vi er også lykkelige når de store fellesfinansierte flyplassene også kan tjene sivile interesser som tilfelle er i Bodø.²⁵¹

Andøya 1950.



Handelsminister Erik Brofoss var også skeptisk til den belastning opprustningen og prioriteringen av militære prosjekter ville føre til for den generelle økonomiske oppbyggingen av Norge:

"Det er klart at landene kan bære en byrde som ligger i at man bruker 10 og 15 og 20 prosent av nasjonalproduktet til forsvarsformål. Men det vil jo måtte innebære samtidig at andre formål må bli tilsvarende skadelidende, d.v.s. forbruket må ned og investeringen reduseres sterkt. Dette er ikke folk innstillet på, og de bevilgende myndigheter ville stå overfor den fristelse eller politiske nødvendighet å gå med bevilgninger til forsvarret

*samtidig som det bevilges til sivile formål utover det landets realøkonomiske bæreevne kan tåle.*⁸²

Samtidig så også han muligheter, for i lenger ut i samme brev skriver han:

”Det er ganske opplagt at et land som Canada, med sine rike ressurser, gjennom selve opprustningsprogrammet vil kunne påskynde sin industrielle vekst i voldsom grad, selv om tallet for den økonomiske belastningen synes å være stor.”

Det går også frem i det samme brevet at Brofoss setter sin lit til at USA vil bidra sterkt. Kongressen holdt mot slutten av 1951 på å behandle administrasjonens forslag om å bidra sterkt til en kraftig økning av infrastrukturprogrammets omfang.

I mai 1951 planla statsminister Einar Gerhardsen et besøk i USA. I den forbindelse spurte Brofoss Gerhardsen om han kunne be amerikanerne om å bidra til realisering av Nord-Norge-planen. Planen var ennå ikke presentert for Stortinget på dette tidspunktet, noe som førte til at Gerhardsen et par måneder senere måtte svare i Stortinget på et kritisk spørsmål fra stortingsrepresentant Bent Røiseland fra Venstre om hvorfor USA ble informert først og når regjeringen egentlig hadde tenkt å informere Stortinget.³³

Brofoss ber Gerhardsen ”plassere et par bemerkninger om dette utbyggingsprogrammet” til den amerikanske utenriksminister Harriman.³⁴ Han ber også Gerhardsen understreke overfor amerikanerne at dette ikke er et offisielt memorandum fra den norske regjering til den amerikanske. Den amerikanske ECA-misjonen i Oslo hadde uttrykt interesse for at utbyggingsprogrammet ble omtalt under Gerhardsens besøk i USA. Det skal være beveggrunnen. Brofoss hadde tidligere antydnet for den amerikanske diplomaten Gross ved ECA-misjonen at det

kunne være ønskelig om USA bidro med 15 millioner \$ til Nord-Norge-programmet, eller omkring 100 millioner kroner.³⁵ Dette mener Brofoss vil være et svært lite beløp for USA, sett i forhold til at landet antas å yte omkring 80 milliarder norske kroner ”bare i det første året” (sannsynligvis mener han 1952, når infrastrukturprogrammet skal starte for alvor). Og Gross lover å tale utbyggingsprogrammets sak ved sitt neste opphold i USA, men ønsker at Gerhardsen nevner saken først. Med seg får også Gerhardsen et notat på norsk og engelsk, skrevet av Brofoss. I notat redegjør Brofoss for bakgrunnen for utbyggingsprogrammet, Nord-Norges geografi, demografi og økonomi, samt hvilke særskilt negative følger det vil få for Nord-Norge at investeringene nå må reduseres som følge av den militære oppbyggingen og reduserte Marshall-hjelp. Brofoss understreker at dette vil kunne føre til arbeidsløshet og avfolkning, noe som er spesielt farlig i nord. Dels fordi regionen er politisk viktig på grunn av nærheten til Sovjet, dels fordi det lett vil kunne oppfattes som at den militære oppbyggingen er årsak til arbeidsløsheten og nedskjæringene i sivile investeringer. I tillegg mener han at industrireising i Nord-Norge med utgangspunkt i landsdelens ressurser som jernmalm og kobber vil øke hele Vest-Europas forsvarspotensial. Notatet ber ikke om direkte økonomiske tilskudd fra USA, men at utenlandsk kapital som vil investere i Nord-Norge vil bli takknemlig mottatt, samt annen støtte. Ønsket om direkte økonomisk tilskudd blir kun tatt opp muntlig.

Nå fører ikke dette frem. USA går ikke inn i utbyggingsprogrammet. I følge Øyvind Thommassen skyldes dette at Brofoss og Gerhardsen har feilberegnet tidspunktet for en slik bønn. De var ikke oppdatert på de stemnings-skiftet som da fant sted i den amerikanske regjering.³⁶ Den amerikanske regjering og Kongressen gikk da vekk fra den hovedsakelig sivilt orienterte Marshal-hjelpen til rent militær hjelp via NATO. President Truman hadde

vært positiv til å støtte sivile tiltak. Han hadde lenge vært positiv til store statsinitierte og –støttede infrastrukturtiltak, som det store TVA-prosjektet til president Roosevelt i Kentucky og Tennessee i 1930-årene. Marshal-hjelpen var en viderføring av denne ånden. Men den nye president Eisenhower var motstander av slike gigantiske statsstøttede prosjekter, og ville primært støtte rent militære prosjekter. Det var splittelse i begge de to amerikanske politiske partiene omkring dette spørsmålet på denne tiden. Stemningsskiftet var såpass nytt at verken Brofoss eller Gross ved den amerikanske ambassaden var oppdatert. Men den amerikanske ambassadør i Norge var det, og sendte sin egen anbefaling om ikke å støtte Nord-Norgeplanen, hjem til USA i forkant av Gerhardsens besøk.³⁷

Men Brofoss så i hvert fall en mulig kobling mellom en utbygging av Nord-Norge og den økende militære oppbygging. Dog helst på den måten at det kanskje kunne gå an å bruke forsvarspolitiske argumenter for å drive sivil utbygging.

Men det videre arbeidet med Nord-Norge-planen inneholder svært få referanser til den militære oppbyggingen, og det forsøkes så vidt jeg kan se av planleggingen og gjennomføringen aldri å koble de to. Hverken den ferdige planen eller notatene som går foran forsøker å se en slik kobling. Brofoss nevner i et notat til Utbyggingsfondet i 1958, at for Saltens vedkommende har den militære aktiviteten betydd mye for regionens utvikling.³⁸ Han nevner også i et annet notat at det vil være ønskelig å la sivile offentlige etater som NSB, havnevesen og kommunale etater utføre flere av flyplassutbyggingene som entrepriser, noe NSB gjorde ved byggingen av flyplassen i Bodø.³⁹

Det er interessant å se at hele ideen om et utbyggingsprogram for Nord-Norge oppstår under et Arbeiderpartilandsstyremøte der det er forsvarspolitikken, nærmere

bestemt den nye beredskapspolitikken som diskuteres. Men bakgrunnen for ideen kom som følge av at daværende ordfører i Narvik, Finseth, under møtet uttalte at ”skulle en skulle gå inn for et større forsvarsprogram, måtte en være sikker på at Nord-Norge hadde noe å forsvare, og slik fremtiden fortonet seg, var det ikke tilfelle.”⁴⁰

I regjeringskonferansen 28. oktober 1951 er det kun en sak som drøftes, nemlig den såkalte 12-maktskomiteens forhandlinger. Det vil si de pågående drøftelsene i NATOs Råd om alliansens militære ekspansjon. I den forbindelse avholdt stats-, utenriks-, forsvars-, finans- og handelsministeren en konferanse 25. oktober. Formålet med konferansen var å utarbeide et norsk forsvarsprogram for de kommende tre budsjettår (det vil si budsjettårene 1951/52, 1952/53 og 1953/54) innenfor en ramme på 2,5 milliarder kroner. Her så man for seg et bygge- og anleggsbehov på 500 millioner kroner.⁴¹ Det er den samme summen som nevnes blant annet i St. prp. 28/1953. Men per oktober 1951 så regjeringen for seg at Norge ville måtte dekke hele summen selv. Den amerikanske kongressen hadde ennå ikke vedtatt et amerikansk bidrag som gjorde det mulig å forvente støtte derfra. Til regjeringskonferansen foreligger det et notat. Det er uten underskrift, men sannsynligvis skrevet av Brofoss. Notatet trekker så vidt inn Nord-Norge-planen, ved å fremheve NATO-alliansens fordel av at Norge gjennomfører et høyt sivil investeringsprogram parallelt med en militær oppbygging, og at den militære oppbyggingen ikke bør være så stor at den bremser den sivile.

”31. Regjeringen legger særlig vekt på at investeringsprogrammet må gi plass for de investeringer som trengs for en hurtig gjennomføring av et nylig framlagt program for utbygging av Nord-Norge. Den nordligste del av dette område ble fullstendig rasert av tyskerne i 1944. Nå når den fysiske gjenoppbyggingen nærmer seg sin avslutning, må en sterk innsats gjøres for å

*sikre befolkningen arbeidsmuligheter og bedrede inntektsforhold. Regjeringen tillegger dette arbeidet, som forutsetter betydelige investeringer, den aller største almenpolitiske betydning.*⁴²

Langhelle uttalte også i samme møte: ”Statsråd Langhelle ba Forsvarsdepartementet om å kombinere de militære og sivile interesser ved utbygging av flyplasser i den utstrekning dette er mulig.”

For øvrig måtte regjeringen oppjustere pengebehovet for en treårsplan for forsvaret til 3, 05 milliarder kroner noe senere, etter en økonomisk rapport fra Paris en måned senere.⁴³

Det kan sies at det i grunnen aldri eksisterte noen koblinger av betydning mellom militære og sivile investeringer, med unntak av et par generelle anmodninger om å tenke litt på mulig sivil utnyttelse av prosjekter. De militære behov skal være det som betyr noe. Eksempler på forsøk på å tilgodese sivile behov finnes dog. For eksempel nevnes følgende i regjeringsskonferanse 27. mai 1953:

’9. Anbud på infrastrukturarbeider.

*Statsråd Langhelle opplyste at bare Frankrike og Norge nå nekter utenlandske firmaer å delta ved innhenting av anbud på infrastrukturarbeider. Statsråden fant det derfor nødvendig å foreslå at Regjeringen omgjorde sin tidligere beslutning om å bare la norske firmaer konkurrere om slike anbud. Det kan tas så mange forbehold når det gjelder utenlandske anbud at beslutningen neppe vil få særlige praktiske konsekvenser. Godkjent.*⁴⁴

Det tas aldri opp noe sted at det tas andre hensyn en rent militære når det gjaldt Andøya eller noen av de andre aktuelle flyplass-stedene. Og beslutningen om å bygge flyplass på Andøya kommer ganske bardus på befolkningen på Andøya selv.

Første gang det finnes belegg i kildene for at flyplass-saken er tatt opp med de lokale myndigheter på Andøya, er en linje i brevjournalen for kommunestyret på Andenes for 13. desember 1952. Der nevnes at ordføreren har sendt et svar på et nylig innkommet brev fra ”Herens bygg”.⁴⁵ Første gang flyplassen nevnes er i en innføring i brevjournalen 2. juli 1953: ”Fra LKN, Bodø: Ang. grunner-værelse til Andøy Flyplass”.⁴⁶ Dette er en måned etter at byggearbeidene startet, og over et halvt år etter at Forsvarets Anleggsdirektorats ingeniør ankom Andøya og begynte oppmålinger. Nå visste nok kommunestyret mer enn brevjournalen kan gi inntrykk av. Men noen utstrakt korrespondanse mellom lokale politikere og den sentrale forsvars- eller forsvarspolitiske ledelse har det ikke vært. Heller ikke i Fylkesutvalget i Nordland, altså Nordland Fylke, blir saken drøftet på noen måte i perioden 1952 – 54. Det finnes intet som tilsier at Andøy-kommunene selv har drevet noen form for påvirkningsarbeid for å få lagt en flyplass til øya. Med ett mulig unntak:

Andøyposten gir ut et lokalhistorisk julehefte som heter Andungen. Nummeret som kom i 1993 inneholder en artikkel om oppbyggingen av Andøya flyplass, skrevet av journalist Rigmor Kristiansen. Der står det følgende:

’I et notat fra 1972 forteller lokalhistoriker Terje Rabben at Forsvarets Anleggsdirektorat (FAD) tok sivile hensyn da de anla flyplassen ved Andenes i stedet for Dvergberg. De sivile hensyn dreide seg om Andenes som fiskevær, og den betydning en bedre havn ville få for utviklingen fremover.

Det hadde seg slik at overingeniør Holst i Statens Havnevesen og sjefen for Forsvarets Anleggsdirektorat – ingeniør Eeg-Henriksen – var gode venner fra studiedagene. Da Holst fikk høre at det var planer om en flyplass på Andøya, så han en mulighet for å utvikle Andenes som fiskerihavn. Han talte fiskeveret Andenes sin sak så varmt at Eeg-Henriksen gikk inn for at flyplassen skulle legges her.

*Rabben skriver at Eeg-Henriksen fortalte at dette var eneste gang FAD fremholdt sivile hensyn.*⁴⁷

Jeg har ikke funnet noe i verken FADs eller Havnevesenets arkiver som kan bekrefte historien. Men den kan i og for seg godt være sann. Det finnes flere mulige steder på Andøya for anlegg av flyplass. Hver av de tre daværende kommunene på Andøya – Andenes, Dvergberg og Bjørnskinn – har områder som geografisk og værmessig kunne egnet seg. Det er derfor ikke usannsynlig at utvalget Sjefsnemda satte ned til å vurdere aktuelle flyplassområder i Troms/Nordland kan ha vurdert flere faktiske beliggenheter på Andøya. Men det vet jeg ikke noe om. Uansett spilte dette ingen rolle for beslutningen om å anlegge flyplass på Andøya, kun hvor på øya det ville

være aktuelt. Men havneprosjektet var et prosjekt med stor sivil interesse. Lokale myndigheter på Andøya hadde i flere år ønsket ny havn, da den gamle ikke var dyp nok for moderne fiskebåter og ga for dårlig beskyttelse mot vær og vind. Skulle Andøya ha noen fremtid som livskraftig fiskevær, måtte havnen forbedres. Da Utbyggingsprogrammet for Nord-Norge ble lansert, prøvde lokale politikere, hjulpet av Stortingsmann Reidar Karlsen å få midler derfra til finansiering av ny havn.⁴⁸ I denne saken kom flyplassetableringen som manna fra himmelen. Flyplassen trengte også havn. I utgangspunktet så Forsvarets Anleggsdirektorat, som skulle lede selve



Fra Andenes havn 1950.

utbyggingen, for seg å bruke havne i Risøyhavn, sør på øya. Men veien mellom Risøyhavn og Andenes var dårlig, og det var et forrykende uvær vinteren 1953. Dette gjorde at FAD i stedet gikk inne for bygging av havn på Andenes. I utgangspunktet så FAD for seg at NATO skulle betale omkring 2,25 millioner kroner av en total kostnadsramme på 5,84 millioner. Men det endte faktisk med at man får aksept på at NATO ville betale hele summen.⁴⁹ Jeg kommer tilbake til dette under behandlingen av problemstilling 2.

Til oppsummering vil jeg si at alt tyder på at beslutningen om å anlegge flyplass på Andøya er rent militær. I neste kapittel vil jeg ta for meg den betydning flyplassen fikk for utviklingen av Andøysamfunnet. Men det kan her sies at den positive virkning flyplassen fikk for Andøysamfunnets økonomiske og befolkningsmessige utvikling, ikke var noen villet utvikling som la føringer på beslutningen om å anlegge flyplass der.

Faktisk bestrebet både Forsvarsdepartementet og Forsvarets ledelse seg etter hvert mer og mer på å hevde at flyplassen på Andøy først og fremst var av interesse for NATO, og ikke for det nasjonale forsvar. Det var NATO som hadde behov for en flyplass der. Norge ville ikke ha tenkt tanken dersom ikke NATO hadde noe behov for det⁵⁰. Grunnene for en slik argumentasjon var selvsagt et ønske om en størst mulig grad av NATO-finansiering av utbyggingsprosjektene på Andøya. Sannsynligvis økte denne argumentasjonen etter hvert som det kom frem at Forsvaret måtte finansiere flere og flere prosjekter av ikke-militær karakter. Det gjaldt prosjekter som havneanlegg, vannforsyning, elektrisitetsforsyning, osv., fordi den eksisterende kapasiteten på øya var for lav innenfor disse områdene. På denne måten sikret man seg for eksempel 100 % NATO-finansiering av havnen. Noe som også kom sivile interesser til gode, i form av å legge grunnlaget for oppbygging av et moderne fiskevær.

Men dette har en klart sekundær plass i beslutningsprosessen om å anlegge en flyplass på Andøya. Det er et rent militært spørsmål. Skjønt, jeg fant et dokument som forteller litt om en del av de drøftelser som sannsynligvis primært har foregått muntlig. Det nyanserer muligens bildet noe. Men dokumentet står alene. Jeg gjengir det i sin helhet her. Det gir en interessant innsikt i noen av problemstillingene knyttet til en sterk militær oppbygging i en knapphetstid, og med utsikter til at andre kan bære en god del av kostnadene:

'Til Det kongelige Forsvarsdepartement v/byråsjef Ramm, fra Flyvåpenets Overkommando, Operasjonsstaben. 28. april 1955.

Betydningen av Andøya på et rent nasjonalt grunnlag

Sett fra et nasjonalt syn er Andøya etter de uttalelser som er fremkommet på offisielt hold tillagt begrenset interesse – så vel militært som sivilt (samsfunnmessig). Skulle landets forsvar vurderes helt isolert er det fremholdt at det ikke ville kommet på tale, verken i dag eller i en overskuelig fremtid, å anlegge en flyplass her i militært øyemed. Det er således fra norsk side sterkt understreket at prosjektet primært må anses å tjene rene allierte interesser.

Norske interesser er imidlertid på et senere stadium i planleggingen av Andøya-prosjektet stipulert til 10 % med mulig økning til maksimum 25 %, på bakgrunn av den sekundære betydning som utbyggingen av Andenes havn, kraft- og vannforsyningen vil ha for den lokale befolkningen. Det er videre delvis innrømmet at utbyggingen av prosjektet i sin helhet vil kunne virke stimulerende på den stedlige industri.

Norske myndigheter har på den annen side fremholdt at det er en faktisk reduksjonstendens i befolkningen på Andøya og at man ikke er interessert i å motarbeide denne tendens på bakgrunn av de livnæringsmuligheter som gis for dette isolerte samfunn. Et flyplassprosjekt på Andøya med alle dets små potensialiteter vil således bare ha til hensikt å motarbeide de nasjonale planer for området, samtidig som de økonomiske byrder vil bli ytterligere øket for landsdelen.

Belastningen forsvarsmessig har også vært sterkt fremhevet, og det er uttalt fra offisielt hold at Andøya flyplass danner et isolert kupmål som meget vanskelig kan sikres av de beredskapsstyrker som nå er forutsatt disponert i landsdelen. Utbyggingen av flyplassen har således reist nye og akutte problemer for forsvaret av Nord-Norge.

Det er altså på denne bakgrunn at Flyvåpenet skal ta standpunkt til hvilke interesser Andøya kan sies å ha for Flyvåpenet.

Som tidligere fremholdt er det Overkommandoens hensikt å utnytte flyplassstriangelet Bodø – Bardufoss – Andøya under ett. Dette gir en realistisk øvelsesordning i fred, som går ut på at de skvadroner som planlegges basert på Bodø nytter de to andre flyplasser på rotasjonsbasis. Videre har Overkommandoen forutsatt å nytte Andøya som utgangspunkt for skyte- og bombeøvelser for alle Luftkommando Nord-Norges jagerfly. Det har ikke lyktes å finne hensiktsmessig og brukbart skytefelt for Luftkommando Nord-Norge andre steder enn på Andøya. En har allerede foretatt rekognoseringer og regner med å ha en plan for grunnervelser etc. ferdig i nær fremtid.

Som alternativ flyplass under dårlige værforhold er plassen av meget stor betydning p.g.a. sin beliggenhet og omgivelser. Bardufoss er ofte utsatt for hurtige værforandringer og stasjonens værminima er høye p.g.a. det omliggende terrenget.

Andøya ligger hensiktsmessig til for flyginger til Jan Mayen og Svalbard, rekognoseringsflyginger langs kysten i fred samt for redningsoppdrag. Plassen gir også økede muligheter for taktisk samvirke med Hær og Marine. En må her se på den forholdsvis lange flyging fra Bodø til et operasjonsfelt som for eksempel Lyngen-linjen. Dette nedsetter flyenes kamptid betydelig.

Hvis det planlagte undergrunnsanlegg gjennomføres, vil Andøya være en verdifull faktor for spredning av egne fly. Videre vil stasjonen være en vesentlig faktor i kampen om herredømmet i luften, i det Bodø som ligger i den sydlige del av dette store området selvsagt ikke til enhver tid kan garantere luftherredømme over områder langt fra basen. Bardufoss tillater ikke flyging under alle værforhold og er derfor bare en begrenset hjelp for luftherredømme.⁵¹

Det første flyet lander på Andøya i 1954.



4. Hvilken betydning fikk flystasjonen for Andøya-samfunnet?

Uansett hva som var årsakene til at flystasjonen på Andøya ble etablert, fikk den en svært stor betydning for det lille samfunnet. Etableringen av flystasjonen ble Andøyas store moderniseringsprosjekt. Dette har jeg vært litt inne på i forrige kapittel, som en faktor å ta med i beregningen når man skal vurdere årsakene til etableringene.

Konsekvensene av flystasjonsetableringen er interessant i seg selv. Ja, dette er meget mulig mer interessant enn årsakene til etableringen. Hvordan ble et lite samfunn endret som følge av nasjonale og internasjonale sikkerhetspolitiske forhold?

Konsekvensene er i utgangspunktet altomfattende. Jeg må velge ut noen områder for nærmere studie. Med det utgangspunkt at studien fokuserer på endringer i samfunnsmessige og materielle forhold, velger jeg i dette kapitlet å ta for meg følgende seks punkter:

- 1 Det nye trusselbildet – flystasjonen ga arbeid, men medførte også at Andøya ble mer utsatt. Hva forestilte den norske militære ledelse seg at Sovjetunionen kunne komme til å gjøre med øya?
- 2 Hvilken effekt hadde Forsvarets tilstedeværelse på Andøya i økonomisk henseende? Kan det sies noe meningsfylt vedrørende Forsvarets forbruk av varer og tjenester på øya, og i hvilken grad det lokale næringsliv var avhengig av Forsvaret??
- 3 Forsvarets militære investeringer – Flystasjonen var under stadig endring og utvidelse. Hva bygget Forsvaret på Andøya og hvor mye ble egentlig investert?
- 4 Hvilken betydning hadde flystasjonen for bygging av sivil infrastruktur i nærområdet – havneanlegg, veier, opprettelse av sivil flyrute, vanntilførsel og tilførsel av elektrisk kraft?
- 5 Var det andre institusjoner som etter hvert ble etablert på Andøya helt eller delvis som følge av flystasjonen?
- 6 Primærnæringer og fraflytning.



Nordporten til flystasjonen, 1970.

Det nye trusselbildet: Hva forestilte den norske militære ledelse seg at Sovjetunionen kunne komme til å gjøre med øya?



En sovjetisk Madge på patrulje i 1967.

Som nevnt innledningsvis var Andøya som jomfruelig mark å regne i militær sammenheng. Før 2. verdenskrig var øya militært sett en utpost uten noen spesiell plass i norsk sikkerhetspolitikk. Under den tyske okkupasjonen endret dette seg noe. Wehrmacht bygget et lite kystartillerianlegg ved kirken på Andenes, den såkalte ”Modelstillingen”, oppkalt etter den tyske kommandanten på Andenes, Model. Anlegget bestod av tre 150 mm kanoner. Det vil si et medium kystartilleri-batteri. I tillegg var det plassert luftvern på Bleik, på øyas nordvestside, bestående av fire 88 mm luftvernkanoner og et mindre antall 20

mm kanoner. Tilknyttet luftvernet var det også plassert et radaranlegg på Bleik. På Haugnes rett sørøst for Andenes stod det også en radiomast, en såkalt ”Sonne-link” som var en del av tyskerne radiolink system fra Kirkenes i nord til Napoli i sør.¹ Noen flyplass anla dog tyskerne ikke, selv om denne militære utposten av og til mottok besøk av et lite Fiesler Storch rekognoseringsfly.² Dette militæranlegget var en del av det voldsomme nettverket med kystartilleri som tyskerne bygget opp langs hele norskekysten, til forsvar mot et eventuelt britisk invasjonforsøk (eller raid).

Britene undersøkte også, som tidligere nevnt så vidt mulighetene for anlegg av en flystripe på øya, uten at vi kjenner til hvorvidt det eksisterte seriøse planer for utnyttelse av Andøya. At undersøkelsen – flyfotografering fra transportfly på vei til Harstad, fant sted sier intet om hvilken vekt britene la på Andøya.

Fremveksten av den kalde krigen endret som kjent Andøyas betydning for det norske forsvar og NATO. Dette var en utvikling som heller ikke gikk upåaktet hen hos vår sovjetiske motpart. At Sovjetunionen hadde merket seg de planlagte byggeaktivitetene på Andøya fremgår av blant annet en artikkel i Pravda i desember 1952. Der rettes det skarp kritikk mot norske myndigheter for beslutningen om å anlegge flåte- og flybaser i Nord-Norge. Atlanterhavspaktens vedtak om å bygge slike anlegg vitnet etter Pravdas mening om at alliansen hadde planer om å bruke norsk område i aggressiv hensikt. Flyplassen på Andøya ble trukket frem som alliansen hovedprosjekt i Norge. Avisen hevdet med dette at Norge hadde brutt et løfte fra 1949 om ikke å bygge baser mot øst og at flyplassen på Andøya var et ledd i en innsirking av Sovjetunionen.³ I flere av Moskva Radios daglige sendinger på norsk, som ble kringkastet med tanke på norske lyttere, ble byggearbeidene sommeren 1953 også kraftig fordømt. Disse sendingene avslørte for øvrig en

god innsikt i hvordan byggearbeidene til enhver tid sto. Sovjetunionen var godt informert.⁴ Forsvarets etterretningstjeneste la også allerede sommeren 1952 merke til økt sovjetisk interesse for Andøya-området ved at sovjetiske trålere foretok mistenkelige patruljeringer i området.⁵

Den sovjetiske trusselen mot Andøya, hva Sovjet kunne tenkes å ville gjøre med Andøya i tilfelle av en konflikt og hvordan man skulle verge seg mot dette, var derfor en sak som hurtig kom opp i den øverste norske militære og sivile ledelsen. Militærkomiteen på Stortinget ba Forsvarsdepartementet 26. mars 1953, i forbindelse med behandlingen av Stortingsproposisjon nr. 28, 1953 som gjaldt vedtaket om å bygge en flyplass på Andøya, om en ytterligere redegjørelse for hvordan forsvaret av flyplassen var tenkt ordnet⁶. Dette var ikke klarlagt i proposisjonen eller de vedlegg som opprinnelig fulgte den. CINCNORTH, leder for NATOs nordkommando på Kolsås i Bærum, ba også Sjefsnemda i oktober 1952 om en begrunnet forsikring om at Andøya kunne forsvares, i tillegg til en forsikring om at Andøya virkelig var det beste alternativet for en flyplass i Troms (sic)⁷. I utredningen fra Sjefsnemda til Forsvarsdepartementet i september 1952, som vurderte behovet for en tredje flyplass i Nord-Norge og hvor den eventuelt skulle ligge, ble også forsvaret av Andøya og det sannsynlige sovjetisk trusselbildet brukt som argument for Andøya i stedet for Tromsøya.⁸

CINCNORTHS krav om en slik forsikring førte i første omgang til at Sjefsnemda diskuterte kort hvordan forsvaret av Andøya skulle løses. Det ble i første omgang bestemt at forsvaret av Andøya først og fremst var en oppgave for Sjøforsvaret, uten at detaljer ble diskutert. I tillegg mente Hæren at den kunne bidra med et par lokale vernekompanier. I redegjørelsen til Forsvarsdepartementet i september 1952 sies det også at forsvaret av Andøya skulle løses sjømilitært, uten at det blir angitt detaljer. I 1953 begynte diskusjonene for alvor omkring hvordan



Infanterikompaniet på Andøya, 1974.

forsvaret av øya skulle løses. Dette hadde sammenheng med at det, i tillegg til Stortingets militærkomites krav om redegjørelse, kunne være muligheter til å få NATO-finansiering til disse forsvarsoppgavene. Det utviklet seg



Øvelse på Andøya.

relativt raskt en klar enighet mellom forsvarsgrenene og mellom Forsvarsledelsen i Oslo og landsdelskommandoene i Nord-Norge omkring hvilken trussel Sovjet utgjorde mot Andøya og under hvilke omstendigheter man kunne forvente et angrep. Hvordan forsvarsoppgavene skulle løses, kom det derimot aldri til enighet om. Sjefsnemda i Oslo og ØKN/landsdelskommandoene i Nord-Norge sto steilt mot hverandre.

Når det gjelder trusselbildet fra Sovjet, utviklet det seg konsensus om følgende punkter: Norge ville få meget kort varsel om et angrep mot Nord-Norge. Angrepet vil

i første fase komme først og fremst fra sjøen. Et angrep mot Andøya vil komme som et ledd i et angrep mot hele Nord-Norge⁹, ikke som en isolert hendelse. Det ble antatt at Sovjet hadde full oversikt over hvilke stående styrker Norge hadde. Det ble regnet med at Sovjet først og fremst ville prøve å isolere de stående styrkene til Norge, forhindre en allmenn mobilisering og tilførsel av styrker utenfra, og deretter nedkjempe de nå isolerte enhetene.¹⁰

Forsvarsledelsen regnet med at Andøya ville være meget attraktiv å besette for Sovjetunionen. Sovjetiske spesialstyrker ville forsøke et overraskende angrep fra



Invasjon fra strendene. En øvelse.

sjøen, med landsetting mellom Andenes og Hauges + Dvergberg. I tillegg muligens luftlandsetting på flyplassen, Dvergbergmyrene og Åse – Risøyhamn.¹¹ Grunnen til dette var så å si ene og alene flyplassen. Havneanlegg og fine strender for ilandsetting av styrker var selvsagt også av betydning, men flyplassen var utslagsgivende for den sovjetiske interesse. Gjennom å kontrollere Andøya flyplass ville Sovjet være i stand til å kontrollere alle de norske og allierte operasjonene i Troms og Nordre Nordland med relativt små styrker. Andøya seilte derfor fra midten av 1950-tallet opp som det kanskje viktigste området å forsvare i Nord-Norge. Det ble fra norsk side regnet med at en eventuell gjenerobring av Andøya ville bli SACLANT's første prioritet dersom sovjetiske styrker skulle invadere Nord-Norge.¹² ØKN kommenterte dette med å si at "Dette viser at også de allierte tillegger Andøya en viss betydning".

Disse vurderingen av den sovjetiske trusselen ble det raskt konsensus om innen den norske Forsvarsledelsen. I løpet av 1950-tallet ble det derfor bygget opp et nærforsvar bestående av en redusert luftvernbatalljon, et infanterikompani og en stridsvogntropp, i tillegg til heimeverns-mannskaper. Det var dog hele tiden ØKN's oppfatning at det også burde etableres Kystartilleri på øya, men dette ble aldri gjort av økonomiske årsaker. Andøya kan dermed sies hele tiden å ha vært underforsvart i forhold til Forsvarsledelsen egne vurderinger.

Blant Andøyas befolkning ser det ut til at flystasjonens tilstedeværelse ble oppfattet som positiv i forhold til å utgjøre et forsvar mot en eventuell sovjetisk trussel.¹³ Det later ikke til å ha blitt diskutert hvorvidt forsvaret var tilstrekkelig eller hvorvidt det nettopp var flystasjonens tilstedeværelse som var årsak til at Andøya kunne bli truet av sovjetiske styrker. Men det later heller ikke til at den jevne Andøyværing var seg bevisst Andøyas betydning i vestalliert og sovjetisk militær planlegging.



Antatt sovjetiske landinger.



Fra stridsvogntrompet, 1974.

Hvilken effekt hadde Forsvarets tilstedeværelse på Andøya i økonomisk henseende?

Byggingen av Andøya Flystasjon ga støtet til en kraftig endring for Andøya både befolkningsmessig, næringsstrukturmessig og økonomisk. Som nevnt i forrige kapittel slet Andøya voldsomt i mellomkrigstiden og tiden rett etter andre verdenskrig med lav skatteinnngang, høy periodevis arbeidsløshet og en foreldet næringsstruktur med stor vekt på fiske og kombinasjonen fiske/jordbruk,

men uten ordentlige havneforhold, spesielt på Andenes og en gammeldags fiskeflåte. Kommunen søkte årvisst om ekstraordinære sysselsettingsmidler.¹⁴ Men det så ikke ut til at den vonde sirkelen skulle kunne la seg bryte. I årene rette etter krigen opplevde da også kommunen en liten nedgang i folketallet gjennom utflytting. Enkelte tok dette som et tegn på begynnelsen på en trend, at Andøya var et samfunn i tilbakegang.¹⁵ Nå var riktignok ikke en reduksjon i folketallet like etter krigen noe særskilt for Andøya. Svært mange norske landkommuner kunne vise til en tilsvarende avskalling av ”overskuddsbefolkning” som hadde samlet seg opp gjennom krigsårene.¹⁶ Og med

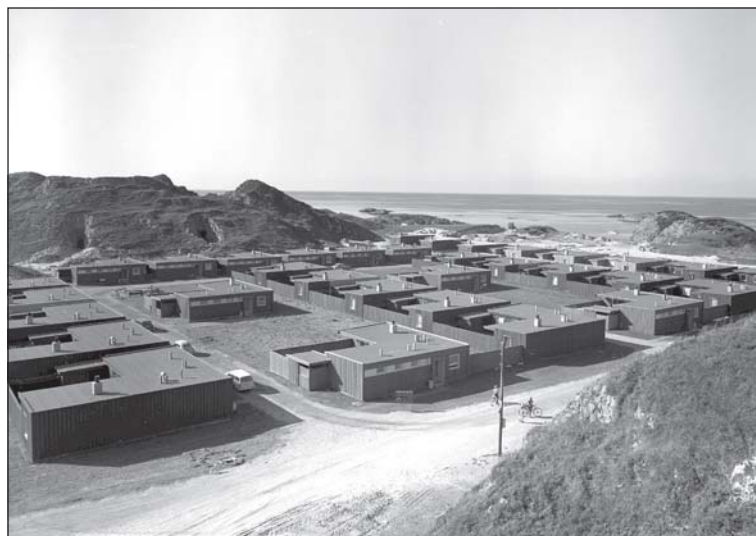


vedtaket om å bygge flystasjon utenfor Andenes lengst nord på øya, kom det en ny optimisme inn i Andøysamfunnet:

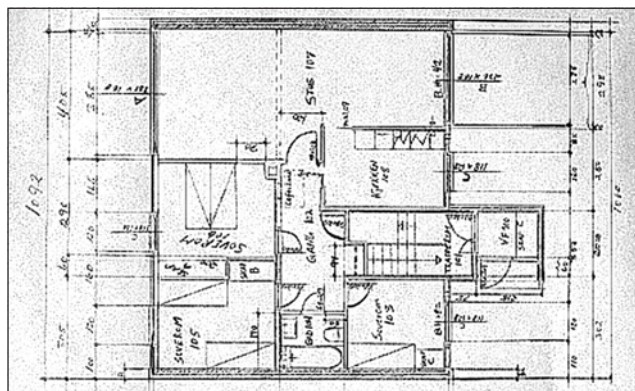
”6. På grunn av feilslått fiske i år er de økonomiske forhold på stedet dårlige, og befolkningen er redde for at arbeidsledigheten vil øke utover våren og sommeren, derfor ser de med velvilje på anlegget av flyplass, og venter at den entreprenøren som får anlegget i størst mulig utstrekning nytter seg av lokal arbeidskraft.”¹⁷

Denne optimismen kan vi lese av tall for befolkningsutviklingen: I perioden 1950 – 1960 økte folketallet på øya med 1 % årlig, og i perioden 1960 – 1970 økte den med 1,5 % på årsbasis. Tilsvarende tall for Vesterålen-regionen var 0,1 % årlig økning i perioden 1950 – 1960 og en tilbakegang på 0,1 % årlig i perioden 1960 – 1970.¹⁸ Med andre ord skilte Andøya som helhet seg gunstig ut i forhold til nabokommunene. En foreløpig topp nådde befolkningen i 1970/71. Da hadde Andøy kommune 8032 innbyggere, en vekst på ca. 1.500 personer siden 1950. Flystasjonens rolle i dette kan illustreres av at det er blitt anslått at for eksempel i perioden 1964 – 1968 utgjorde Flystasjonens andel av veksten i antallet sysselsatte 75 %. I dette tallet inngår 35 personer direkte i økt personale på flystasjonen og 27 personer sysselsatt annet sted på grunn av den økte etterspørselen etter varer og tjenester som følge av økningen i antall ansatte på stasjonen. Mot dette ble 25 personer sysselsatt i andre næringer av andre grunner.¹⁹

Denne tendensen blir enda tydeligere om vi ser på utviklingen innen Andøya. I 1924 ble Andøya delt i tre kommuner: Andenes i nord, som ble den klart minste kommunen i utstrekning, Dvergberg i midten og Bjørnskinn i sør. Gjennom 1920- og 1930-tallet hadde Andenes en høyere vekstrate enn de to sørlige naboene, og i 1950 hadde Andenes 43 % av områdets samlede



Det militære boligfeltet «Merket», 1970.



Skisse over nye militære leiligheter på Andenes, 1963.

befolkning. Men denne trenden gikk enda raskere etter 1950. I 1964 ble de tre delene slått sammen til en kommune igjen, og i 1970 bodde 60 % av Andøy kommunes befolkning i tidligere Andenes kommune. Også innenfor Andenes opplevde man en befolkningskonsentrasjon. Bygda Haugnes like øst for

Andenes ble ekspropiert i sin helhet i to perioder på midten av 1950-tallet og i 1973 og ble tømt for folk.²⁰ Det betød at befolkningen ble konsentrert på tettstedet og kommunesenteret Andenes like nord for den nye flyplassen og i bygda Bleik 5 – 6 kilometer sørvest for Andenes. Denne konsentrasjonen ser man også på hvor sysselsettingen i de enkelte næringer finner sitt tyngdepunkt. I 1970 var det ansatt ca. 450 personer (militære og sivile) i tilknytning til flystasjonen.²¹ I tillegg kom omkring 500 vernepliktige soldater. I 1992 var antallet ansatte økt til 529, mens antall vernepliktige var redusert noe, til 420 soldater.²² Alle disse arbeidsplassene var lokalisert til Andenes-Skarstein-området. På Skarstein var alle de funksjonene som ikke var avhengig av fysisk direkte kontakt med flyplassen konsentrert. Men dette er bare omkring ti kilometer fra Andenes, og de militære



Byggearbeid, 1989.

boligfeltene ligger på Andenes. Etter kommunesammenslåingen har storparten av de offentlig ansatte vært lokalisert på Andenes²³. Der har også omkring to tredjedeler av alle arbeidsplasser innenfor varehandel og halvparten av arbeidsplassene innenfor samferdsel befunnet seg. I tillegg har Andenes 80 % av kommunens sysselsatte innenfor fiskeforedling, og fiske representerte i hele perioden fortsatt en helt vesentlig næring på Andøya, en næring som fikk ny fremgang gjennom at det ble bygget ny havn for infrastrukturmidler og den økte velstanden gjorde det mulig for flere å investere i mer moderne utstyr. Bygge- og anleggsbransjen, som siden 1950-tallet har vokst fra ingenting til å bli den viktigste sekundærnæring på øya, ved siden av fiskeforedling, er også lokalisert på Andenes. Der beskjeftiget den seg spesielt med bygge- og anleggsvirksomhet for Forsvaret – for perioden 1987 – 1991 investerte for eksempel Forsvaret for 230 millioner kroner på Andøya, hvorav lokale entreprenører fikk kontrakter til en verdi av 75 millioner²⁴, og i 1969 beløp bygge- og anleggsutgiftene seg til ca. 24 millioner kroner.²⁵ I 1968 og 1969 var 100 av totalt 400 sysselsatte i bygge- og anleggsbransjen sysselsatt på flystasjonen.

I 1971 var den massive anleggsperioden over, og folketallet begynte å synke. I 1981 hadde kommunen 7350 innbyggere, i 1992 6487 innbyggere og i 2002 var innbyggertallet 5.549. Da lå det også an til at flystasjonen muligens skulle avvikles som følge av innsparinger og strukturelle endringer i Luftforsvaret.

Befolkningsøkning og byggevirksomhet førte også med seg økt skatteinngang for kommunen. I 1968 ble det for eksempel innbetalt 7,8 millioner kroner i kommuneskatt til Andøy kommune. Av dette sto ansatte i Forsvaret, både militært og sivilt ansatte for mellom 1/3 og 50 %.²⁶ I 1973 ble det anslått at 40 % av skatteinngangen kom fra forsvarsansatte²⁷, mens det i 1991 ble anslått at 23 % av skatt på inntekt og formue, eller rundt 8 % av kommunens

samlede driftsinntekter kom fra Forsvarets personell.²⁸ I tillegg til dette kommer skatteinntekter fra næringer og personer som lever helt eller delvis av å levere varer eller tjenester til Forsvaret eller de forsvarsansatte.

Inntekts- og formuesforholdene for innbyggerne på Andøya viste også en god utvikling. Den holdt seg i snitt på høyde med gjennomsnittet i Nordland fylke, men godt over gjennomsnittet for Vesterålen-regionen.²⁹

Med etter hvert omkring 1.000 personer tilknyttet Andøya Flystasjon, inkludert vernepliktige, satte dette selvsagt sitt preg på kommunen generelt og Andenes spesielt. Da det første forsvarspersonellet begynte å ankomme for alvor fra 1955, hadde de god økonomi i forhold til lokalbefolkningen. Forsvaret satset mye på å bygge boliger. Disse holdt forholdsvis sett en meget høy standard. Derfor bodde de etter hvert også godt. Det at både flyplassen og boligene ble lagt nært opptil Andenes gjorde også sitt til at de militære og de ”innfødte” kom nærmere inn på hverandre enn mange andre forsvarsbygder. Frem til begynnelsen av 1970-tallet var riktignok møteplassene mellom militære og sivilbefolkning ikke så mange. Mange av fritidssyslene foregikk i leiren. Men på begynnelsen av 1970-tallet bygget Andøya kommune idrettshall og svømmehall. Den ble flittig benyttet både av militære og sivile. Flystasjonen betalte svært godt for leie av disse fasilitetene av kommunen. Det vokste også frem flere serveringssteder. Disse ble dog gjerne dominert av de militære, hvorav en god del var enslige og hadde relativt god økonomi.



17. mai, 1963.



Julebord på flystasjonen i 1962.

Forsvarets militære investeringer

Flystasjonen var under stadig endring og utvidelse. Hva bygget Forsvaret på Andøya og hvor mye ble egentlig investert?

Flystasjonen ble som kjent påbegynt i mai/juni 1953. Den skulle da tjene som flyplass for taktiske flystyrker (jagerfly) og maritime fly. Det var ikke i utgangspunktet tenkt at det skulle stasjoneres faste flystyrker der, men at stasjonen skulle inngå i et rulleringssystem med Bodø og Bardufoss når det gjaldt jagerfly. Etter hvert ble også tre til fem maritime Catalina-fly fra 333 skvadronen som var fast stasjonert på Sola utenfor Stavanger, stasjonert på Andøya i et rulleringssystem.

Flystasjonen var opprinnelig tenkt bygget etter ”tradisjonelle” retningslinjer, med samling av alle funksjoner i nærheten av flyplassområdet. Men utover på 1950-tallet førte nye retningslinjer fra SHAPE til at

utbyggingen fulgte det såkalte Spredningskonseptet, som betød at alle støttefunksjoner som ikke måtte være lokalisert nært opp til selve flyplassen, ble bygget i Skarsteindalen ca. en mil unna, i de opprinnelige planene og drøftingene kalt ”Baker-området”.

Frem til 1959 ble administrasjonen forlagt i brakker, inntil de fleste av bygningene i Skarsteindalen sto ferdig. Selve flystripen sto klar til å ta imot fly i 1955. I 1962 ble en ny hovedkvarter-bygning tatt i bruk, og en rekke nye bygninger de nærmeste årene etter.

I 1961 ble Catalinaene til 333-skvadronen byttet ut med HU-16B Albatross, og flyttet permanent til Andøya. Stedet ble tydeligvis ikke lenger regnet som så ugjestmildt som det hadde blitt ansett tidlig på 1950-tallet. Andøyas betydning og anseelse hos våre allierte, spesielt USA og Storbritannia hadde også økt. Flystasjonen undergikk stadige utvidelser, spesielt på vedlikeholdstjenesten, og i 1969 ble Albatross byttet ut med de betydelig mer



Første landing på Andøya. Luftforsvarets Dc-3 Dakota. 17.09.1954. Foto: Berglind.

langtrekkende P-3B Orion. Fra å ha hatt en maritim avdeling som fortrinnsvis kunne operere ”innaskjærs”³⁰, ble Andøya og 333 skvadronen nå utstyrt med 5 fullverdige og hypermoderne overvåknings- og antiubåt-fly. I 1989 ble P-3B byttet ut med den mer moderne Orion-versjonen P-3C Update III Orion. Man beholdt likevel 2 stk. P-3B som utførte mer generelle kystvaktoppdrag. Per 2002 har Andøya flystasjon fast stasjonert 4 stk. P-3C og 2 stk. P-3B. I tillegg til flyene med tilhørende installasjoner og mannskap, ble det i 1959 knyttet en luftvern bataljon (satt på kadre-status i 1994), et hær-



Albatross på postrute på Svalbard.



Første Orion-landing på ANX, 1969.



Orion over Jan Mayen, 1970.

kompani fra Brigade Nord, 3. bataljon (nedlagt 1994) og en stridsvogn-tropp (nedlagt 1988) til forsvar av stasjonen.

NATO bevilget som kjent i sin 4. del av infrastruktur-programmet, i desember 1952; 83,04 millioner kroner til bygging av flystasjon på Andenes pluss drivstoffanlegg og sambandsanlegg.³¹ Året etter ble summen oppjustert til 87,1 millioner kroner. Det var i de opprinnelige planene meningen å lage oppstillingsplasser for 36 fly fra SACLANT (maritime) og 33 fly fra SACEUR (taktiske). I tillegg var det inkludert 2 millioner kroner til havneutbedringer. Summen til havn ble i 1954 oppjustert til 5,84 millioner kroner. Da aksepterte ”Payment and Progress”-komiteen i NATO å fullfinansiere havnen.³² Dermed økte budsjettet med ytterligere 3,84 millioner. Vi kommer mer tilbake til havnen senere. I tillegg ble planene for antall oppstillingsplasser endret etter nye pålegg fra og diskusjoner med NATOs Nordkommando på Kolsås, SACLANTs luftforsvarssjef, og andre instanser innen NATO.³³

I 1954/55 kom det nye retningslinjer for militære flyplasser finansiert med infrastrukturmidler, basert på nye vurderinger av trusselbildet i SHAPE i Paris. Basert på den rivende utviklingen innen kjernefysiske våpen og leveringsplattformer, førte det til en ny doktrine hetende "New Defensive Posture",³⁴ noen ganger også kalt "Atomic Posture Concept"³⁵. Det nye konseptet tilsa størst mulig spredning av bygninger og installasjoner for å presentere et vanskeligere mål for fiendtlige angrep med raketter. Kun de strengt nødvendige installasjonene skulle ligge rett i nærheten av selve flyplassen. Resten skulle lokaliseres et stykke unna. På Andøya ble Skarsteindalen valgt ut, en mil unna. Dette medførte endrede kostnadsoverslag. FAD laget først et nytt kostandoverslag høsten 1955. Dette medførte små endringer i totalprisen. Nå skulle sluttsummen bli 83 eller 86 millioner kroner, litt avhengig av noen praktiske veivalg.³⁶ Grunnen til at det ikke skulle bli dyrere, var at kravet til antall flyoppstillingsplasser samtidig sankt til 24 (12 taktiske og 12 maritime). Men dette nye overslaget ble oppjustert allerede forsommeren 1956 til drøyt 92 millioner kroner, etter at det hadde vært runden i Forsvarsledelsen , SACLANT og SACEUR.³⁷

I 1958 kom nye pålegg om endringer: " Da det sommeren 1958 ble vedtatt (i NATOs Råd) å forandre hele konverteringsprogrammet slik at spredningsområdene i størst mulig utstrekning ble erstattet med fjellanlegg innen flyplassområdet, ble det satt opp nye overslag..."³⁸ Nå skulle med andre ord fjell overta for spredning som beskyttelse mot fiendtlige angrep. Men det var tidligere påvist at steinen i grunnen ved flyplassområdet var dårlig egnet til å bygge fjellanlegg. Den var sprø og porøs, så det ville bli både dyrt og vanskelig å få dette til.³⁹ Det ble derfor, i motsetning til for eksempel i Bodø ikke bygget fjellanlegg på Andøya. Men spredningskonseptet ble delvis forlatt, slik at når man i 1969 måtte foreta en del nybygging i forbindelse med stasjoneringen av de maritime

overvåkningsflyene P-3B Orion, skjer dette nærmere flyplassen.

Vi kan oppsummere det strategiske planarbeidet slik: Da Andøya ble påbegynt skulle man lage en tradisjonell flyplass slik som alle andre – relativt kompakt. Så kom New Defensive Posture i 1954/1955: Spredningskonseptet. Da ble planene på Andøya endret, mest mulig skulle nå bygges i Skarsteindalen, på trygg avstand fra selve rullebanen. Så kommer det nok en endring i 1958. Da skal fjellanlegg brukes i stedet for spredning. Dette resulterer for eksempel i Bodø med byggingen av det enorme fjellanlegg Anlegg 96. På Andøya begynner FAD også planleggingen av fjellanlegg, men siden grunnen er så lite egnet som følge av porøs og sprø stein og mangel på fjell i nærheten, må dette oppgis. Dermed blir det ikke noe fjellanlegg, og i motsetning til alle de andre infrastrukturprogramfinansierte flyplassene i Norge, beholdes spredningskonseptet på Andøya. Men siden spredning ikke lenger er påkrevet på samme strenge måte, skjer det etter hvert utover på 1960-tallet mer nybygging nærmere flyplassen. Og en av de foreliggende planene for strukturendringer og rasjonalisering av Andøya flystasjon anno 2002, den såkalte "Kompakt Stasjon", innebærer faktisk en full tilbakevending til det opprinnelige "tradisjonelle" konseptet fra 1952/1953.

De stadige endringene i planer, nye ting som kom til (som for eksempel fullfinansiering av ny havn på Andenes i stedet for et spleiselag med Andøya kommune, Havnedirektoratet og /eller Fiskeridepartementet), infrastruktur som det viste seg man også måtte finansiere, kombinert med den raske saksgangen som gjorde det vanskelig å stipulere nøyaktige budsjetter i forkant, gjør det svært vanskelig å danne seg et nøyaktig helhetsbilde av de totale investeringene som ble foretatt i forbindelse med Andøya flystasjon. Dette er da heller ikke noe som bare gjelder for forfattere som skal prøve å følge prosessen

så lenge i ettertid som undertegnede. Allerede i et brev fra Forsvarsdepartementet til Norges delegasjon i Paris i 1956, står det til slutt: ”Siden forholdene omkring planleggingen av Andøya flyplass fra Rådsvedtaket høsten 1952 og frem til i dag kan synes noe kompliserte, bes delegasjonen om å gi en best mulig orientering til Sekretariatet”. I tillegg tok gjennomføringen av de enkelte byggeprosjekter ofte mange år, nye prosjekter kom til og påbegynte ble endret underveis. I en statusrapport fra Forsvarsdepartementet til FST 9. april 1956, opplyser departementet om at når det gjelder fremdriften i de opprinnelige prosjektet vedtatt under infrastrukturprogrammets 4. del i 1952 og påbegynt i 1953, var status ved utgangen av mars 1956 at 57 % av del 4a (flyplassen) var ferdig og 66 % av del 4b (drivstoffanlegg og samband).⁴⁰ Men flystasjonen ble som nevnt stadig utbygd, med hovedtyngden frem til omkring 1970, dog med til dels betydelige investeringer helt frem til i dag. Men jeg vil nevne i hvert fall noen utbyggingsprosjekter og summer for å gi et inntrykk av mengden investeringer som ble foretatt opp gjennom årene:

Byggingen av flystasjonen innenfor de opprinnelige planer og budsjett tok flere år og flere overskridelser. Sluttsum for det opprinnelige byggeprogram lød på omkring 95 millioner. Men samtidig som de opprinnelig planlagte installasjoner (med senere endringer og modifiseringer) ble ferdigstilt, kom nye prosjekter til; de fleste NATO-finansiert men også en del rent norsk finansiert. En oversikt fra Forsvarets Anleggsdirektorat (FAD) til Forsvarsdepartementet avd. III over Forsvarets forbruk på en rekke militære anlegg i 1959, viser et stipulert forbruk på byggeprosjekter (NATO-finansiert) på i underkant av 88 millioner kroner det året⁴¹, uten at det i brevet angis hva pengene er brukt til. I 1955 ba Flyvåpenet om en ekstrabevilgning til byggearbeider på Andøya på 5,5 millioner kroner til forlegninger, sambandsutstyr, m.m.⁴² I 1958 bevilget Forsvarsdepartementet 15 millioner

til en ren norsk finansiering av installasjoner i Skarsteindalen som skulle gjøre det mulig å ha en permanent norsk tilstedeværelse på Andøya.⁴³ Andøya kom etter hvert med i på mange av NATOs etterfølgende infrastrukturprogramdeler: Del 5 (gjennomført i 1959): Tacan-stasjon til 185.000 kroner⁴⁴, del 10, planlagt i 1960: bremsenett til 90.000 kroner. I 1961 kom Andøya med på 11. del med 1,6 millioner kroner for en ”Mine assembly building”⁴⁵, samtidig skulle det bygges to forlegninger for til sammen 150 mann, for at stasjonen skulle kunne huse ca. 700 vernepliktige og befal på permanent basis. Det ble ansett også som særlig nødvendig å bygge gymnastikksal og kino på et såpass isolert sted som Andøya var regnet for å være.⁴⁶ I 1963 ble det bevilget 3,5 millioner nasjonalt finansiert til ytterligere forlegninger pluss en ukjent sum til ”omfattende boligbygging i forbindelse med flytting av maritim skvadron til Andøya”.⁴⁷ I 1966 vedtar NATO som følge av en norsk



Byggearbeid, 1988.

forespørsel å bevilge 25 millioner kroner til ny tverrvindbane, uten at det går frem av forespørselen hvilket infrastrukturprogram det skal gå inn under.⁴⁸ Under del 16 ble det bygget bremsenett, radio/radarutstyr, m.m., for en ukjent sum. Del 17, som ble planlagt i 1965 og gjennomført i 1967, ble det bevilget 32 millioner kroner til blant annet rullebaneforlengelse pluss 24 millioner kroner til ny hangar for HU-16 Albatross. I samme brev hvor dette prosjektet omtales, blir det også varslet at det vil bli bygget ny hangar når P-3B Orion blir stasjonert på Andøya. Prisen på denne vil ligge rundt kr. 30 millioner.⁴⁹ I 1966 planlegges nye hangarer for jagerfly til 6 millioner kroner. Veiutbedringer til kr. 2,5 millioner kommer inn under 19. del. Her betaler NATO kun 744.000 kroner og Norge resten direkte. Endelig er Andøya også med på del 20: reparasjoner av SACLANT-hangar, oppstillingsplasser og kjørebane for omkring 1,2 millioner kroner. For å nevne noe.

I rapporten om forsvarets virkninger på norsk økonomi, hevder Andresen at det fra 1953 til 1968 ble brukt omkring 200 millioner kroner på bygge- og anleggsvirksomhet.⁵⁰ Ut fra de byggearbeider det fortsatt eksisterer opptegetninger om i arkivene OG som inkluderer pris, virker dette beløpet i og for seg ikke til å være så veldig mange millioner for lavt. Jeg har funnet prosjekter med prisoverslag på omkring 260 millioner frem til omkring 1968/1969. Men det ble nok noe mer. For det er bare en del av byggearbeidene som det later til å være bevarte opptegetninger over. En rekke anlegg ble beviselig bygget uten at det reflekteres i det tilgjengelige kildematerialet. Når kildene i tillegg er beheftet med de svakheter jeg tidligere har nevnt mht. vanskene med å bringe på det rene de faktiske kostnader, blir det umulig å gi noe helhetlig overslag. Men det er nokså sikkert godt over 200 millioner kroner bare i perioden 1953 til 1968, dersom man ser NATO-finansierte og nasjonalt finansierte prosjekter under ett.

Hvilken betydning viste flystasjonen seg å få for bygging av sivil infrastruktur i nærområdet?

Havneanlegg, veier, opprettelse av sivile flyruter, broforbindelse til fastlandet, bedret vanntilførsel, bedret tilførsel av elektrisk kraft, skoleutbygging, etc. Det skjedde mye på Andøya generelt og Andenes spesielt i etterkrigstiden. De fleste norske kommuner og tettsteder har opplevd en relativt sterk forbedring av infrastruktur i etterkrigstiden. Men på hvilken måte hang dette for Andøyas vedkommende sammen med etableringen av flystasjonen? Det kanskje viktigste prosjektet som la grunnlaget for vekst og velstand på Andøya på 1950- og 1960-tallet var utbygging av en moderne havn på Andenes. Andenes hadde alltid vært avhengig av fiske, og avhengigheten var større her enn lenger sør på øya, hvor jordbruket spilte en større rolle. Men havneforholdene på Andenes var på begynnelsen av 1950-tallet sørgelig dårlig egnet til å tilfredsstille kravene til en moderne fiskeflåte. Kommunestyret hadde flere ganger tatt opp med de sentrale myndigheter om mulighetene av å få offentlig finansiert en ny havn,⁵¹ men hadde ikke fått gjennomslag for dette, grunnet de relativt store investeringene. Da planene om etablering av flystasjon ble kjent, førte dette til ny forhåpninger om at det nå skulle bli mulig å vinne gehør. For skulle man foreta et såpass stort byggeprosjekt måtte man jo ha skikkelige havneforhold.⁵²

Men i de opprinnelige planene til Forsvaret, regnet Forsvarets Anleggdirektorat med at man heller kunne bruke den allerede eksisterende havnen på Risøyhamn sør på øya. Havneanleggene der ble i utgangspunktet regnet for gode nok. Hvorvidt dette var hensiktsmessig, skulle undersøkes i forprosjektfasen vinteren/våren 1953. FAD sendte ingeniør Per Wiborg til Andøya for å begynne



Fra Andenes havn, 1950.

prosjekteringsfasen. Men det var et forrykende uvær den vinteren. Veien mellom Andenes og Risøyhamn ble stengt flere ganger⁵³, og den var for øvrig i en dårlig forfatning i utgangspunktet. Så FAD endret mening og anbefalte også at det heller ble bygget havn på Andenes.⁵⁴ Direktør Eeg-Henriksen sa i et brev til direktør von Krogh i Forsvarsdepartementet, hvor han skisserte de foreløpige behovene for arbeider med veier, elektrisitet, vann og



Del av Andenes havn, 1970.

kloakk, bygninger og havn, at FAD ville prøve å kombinere militære og sivile havnebehov på Andenes.⁵⁵ Det hadde ikke gått ut noen direkte ordre til FAD om dette. Eeg-Henriksen sa i brevet at dette ikke var nevnt av von Krogh tidligere. Men det kan tenkes at Eeg-Henriksen her har tatt til seg de generelle signaler som har kommet fra regjeringen i media, om at det vil være ønskelig å se om sivile hensyn kan kombineres med de



Andenes, 1950.



Andenes nyere tid (udatert).

militære. I utgangspunktet foreslo da også FAD og FD at kostnadene ved bygging av ny havn på Andenes skulle deles mellom NATO og Norge, med omkring 3 millioner kroner fra NATO og 2,25 millioner fra Norge.⁵⁶ Men i et internt notat i FD av 23.02.54, går det frem at FD egentlig godt kunne tenke seg at NATO finansierte hele utbyggingen.⁵⁷ Det var nemlig kommet ønsker fra NATO mht. størrelse på havnen, dybde i havnebassenget, m.m. Mr. Whiting fra Payment and Progress-komiteen i NATO avla også en inspeksjonsreise til Andøya 15. – 16.01.54. Under dette besøket uttalte Whiting at NATO burde finansiere hele havneutbyggingen.⁵⁸ Dette gjorde at FD nå forsøkte å få NATO til å akseptere fullfinansiering. I det tidligere nevnte interne notatet fra FD skisseres argumentasjonen Norge kan bruke. Ekspedisjonssjef Sivert Nielsen var da i Paris for å overtale infrastrukturkomiteen. Det sies i notatet at, vel er det så at der også finnes sivile interesser i en ny havn, og at et vertsland normalt skal bidra når det bygges slike ”local utilities” med lokal nytteverdi. Men uten flyplassen ville en slik havn aldri bli bygget i overskuelig fremtid. Det ville ikke være regningssvarende for en slik ”utpost” som Andøya.⁵⁹

Resultatet ble da at NATO fullfinansierte havnen til i overkant av 6 millioner kroner. Men i et brev fra FOK til Luftkommando Nord-Norge i 1957, går det frem at Forsvaret var positiv til sivil benyttelse av havnen også, men at dette måtte skjules for revisorene i NATO som ville kunne kreve at Norge i så fall betalte en del av de kostnader som er påløpt. En avtale om sivil bruk av havnen måtte derfor vente til etter den endelige revisorgodkjenningen fra NATOs side.⁶⁰

I en artikkel i magasinet ”Andungen” desember 1993 refereres det til at overingeniør Holst fra Statens Havnevesen la press på Forsvarets Anleggsdirektorat for å få lagt den nye flystasjonen til Andenes, fremfor

eventuelle andre plasseringer på Andøya, fordi han håpet flystasjonen skulle føre til opprustning av havnen på Andenes. Siden Holst og Eeg-Henriksen i FAD var gamle studiekamerater, ble dette utslagsgivende.⁶¹ Det er dog ingen andre kilder som nevner dette, så hvorvidt dette skal ha hatt noen betydning for Forsvarets vilje til å søke full NATO-finansiering av havnen, og samtidig åpne for sivil benyttelse av den, vites ikke.

Elektrisitet og vann: Kapasiteten både på strømmettet og vanntilførselen til Andenes-området var for liten til kunne dekke flystasjonens behov. Den var også egentlig for liten for det sivile Andenes’ behov. Men her gikk også Forsvaret uten videre inn og vedtok å ta på seg en betydelig utbygging av disse, som også ville komme det sivile samfunn til gode. Payment and Progress komiteen stilte seg i utgangspunktet litt skeptisk til å dekke alle kostnader ved en oppgradering av strømtilførselen til Andøya.⁶² Men Forsvarsdepartementet hadde gode erfaringer med å argumentere for at Andøya sto i en spesiell situasjon blant alle de stedene i NATO hvor det ble bygget infrastrukturfinansierte flystasjoner; en spesiell situasjon som utpost, fraflyttingstruet og lite interessant nasjonalt med hensyn til å opprettholde bosetning. En spesiell situasjon med hensyn til et ekstraordinært behov for utbygging av infrastruktur fordi det var så lite eksisterende tjenester å bygge på og en spesiell situasjon fordi den militære utbyggingen utelukkende tjente NATO-alliansens behov og hadde vært helt uinteressant for plassering av et militært anlegg hvis kun norske behov skulle vurderes. Derfor fant Forsvarsdepartementet det naturlig at Norge ble fritatt for kravet om selv å finansiere ”local utilities”.⁶³ Dette kravet aksepterte NATO i og for seg. FAD inngikk derfor avtaler med Andøy Kraftlag om utbygging av en ny kraftoverføringslinje fra Sortland og frem til Dvergberg, kostnadsberegnet til 2,75 millioner kroner samt dekning av driftsutgifter på 300.000 kroner årlig.⁶⁴ Disse avtalene gav det lokale kraftlaget økonomisk styrke nok til å sette

i gang de relativt massive investeringer som hadde vist seg påkrevet for å oppgradere strømforsyningen slik at Andøya kunne sikres en tilstrekkelig og stabil strømforsyning. I tillegg inngikk flystasjonen avtaler med kraftlaget om årlige strømkjøp som var ganske generøse. Såpass generøse at Luftforsvaret senere måtte forklare seg overfor NATO hvorfor man hadde stilt garantier for kvanta med strøm som langt oversteg de gjeldende retningslinjer for en flystasjon av en slik størrelse.⁶⁵

Med samme argumentasjon som med havn og strøm, argumenterte departementet vellykket for utbygging av vanntilførsel, kostnadsberegnet til 2,4 millioner kroner.

Også når det gjaldt veiforbindelsene til Andøya ble det foretatt en rekke investeringer utover de interne veiene på flystasjonen og fra flystasjonen og opp til Skarsteindalen. En ting var omleggingen av hovedveien sørfra og opp til Andenes. Den var det naturlig at Forsvaret finansierte som et ledd i utbyggingen, siden den var en nødvendig erstatning for den tidligere veien som nå ikke lenger kunne brukes, alle den tid strandsonen nå ble militært område. Men i tillegg rustet FAD opp veiforbindelsen hele veien sørover til Risøyhamn. Forsvaret anså det som sterkt ønskelig for forsvaret av Andøya at det var gode veier til de forskjellige delene av øya som måtte forsvares, også selv om man la vekk planen om å benytte den eksisterende havnen i Risøyhamn som forsyningshavn til flystasjonen. I 1974 ble det også bygget broforbindelse over til fastlandet. Denne forbindelsen ivret også Flystasjonen sterkt for,⁶⁶ selv om jeg ikke har noen opplysninger som antyder hvorvidt det ble gitt infrastrukturmidler til broprosjektet.

Når det gjaldt velferdstiltak satset i utgangspunktet Forsvaret på å etablere egne velferdstiltak som kino, og lignende. Men fra omkring 1970 begynte stasjonen også å leie idretts- og svømmeanlegg av Andøy kommune.

Grunnet den store veksten i skatteinntekten fra midten av 1950-årene, kunne Andøy kommune etter hvert investere i velferdstiltak som idrettsanlegg og svømmehall. Driften av disse ble trygget da flystasjonen inngikk avtale med kommunen om leie av disse i 1973. For 1974 skulle leien utgjøre 48.000 kroner.⁶⁷ I tillegg til å støtte opp under levedyktigheten til slike velferdstiltak i kommunen, bidro også dette til å skape flere møteplasser mellom det militære personellet og det sivile Andøy-samfunnet.

Også på andre områder gikk flystasjonen inn og støttet lokale tiltak for blant annet å lette og bedre situasjonen for sine egne ansatte med hensyn til barnehageplasser, arbeid til ektefeller, og lignende. Stasjonen stilte også ofte lokaler til disposisjon for kursvirksomhet, ikke bare for egne ansatte og deres ektefeller, men også for resten av lokalbefolkningen. Slik sikret stasjonen både tilgangen til kvalifisert arbeidskraft og en tettere integrering mellom stasjonen og lokalsamfunnet.⁶⁸

Kommunen engasjerte seg også sterkt i forhold til flystasjonen. I tillegg til inngå avtaler når det gjaldt infrastruktur, var kommunen aktiv når det gjaldt å sikre stasjonen tilgang til kvalifisert arbeidskraft. I 1985 opprettet kommunen en egen næringsetat, og etatens arbeid gikk de første årene hovedsakelig med til å medvirke til å fylle opp ledige stillinger på flystasjonen.⁶⁹

Forsvaret og Forsvarsdepartementet var i utgangspunktet av den mening at flyplassen på Andøya aldri ville være av sivil interesse, tross enkelt kommentarer fra saksbehandlere i FAD og den første stasjonssjefen på Andøya, om at det kanskje kunne etableres regelmessige flyvninger med fersk fisk til kontinentet.⁷⁰ Dette synet preget hele 1950- og første halvdel av 1960-tallet også Samferdselsdepartementet og SAS, som da var det eneste flyselskapet i Norge som hadde tillatelse til å opprette regulære flyruter innenlands.

Men på midten av 1960-tallet hadde den teknologiske utviklingen innen sivil rutenetbygging kommet så langt at det ikke lenger sto som så utopisk å opprette ruter også på mindre steder som Andøya. Kommunen tok et initiativ i den retning med å sette ned et eget flytrafikkutvalg som skulle arbeide for å få opprettet rute på Andøya. Utvalget ble ledet av Andenes, senere Andøyas ordfører Knut Bolstad. Flystasjonen var også representert med stasjonssjefen, oberst. Isaksen (fra 02.09.63: oberst. Vik). Det var seks medlemmer i utvalget. Formålet var ”å få i gang sivil flytrafikk på flyplassen ved Andenes”. Utvalget arbeidet overfor sentrale myndigheter for å få til en sivil flyrute og etterpå få staten til å dekke kostnadene med oppstillingsplattform, ekspedisjonsbygg, osv.

Det viste seg å være et vanskelig arbeid, for Samferdselsdepartementet og SAS var i utgangspunktet ikke interessert. Flyselskapet Braathens ble forespurt av kommunen, og Ludvig G. Braathen uttalte seg meget interessert,⁷¹ men Braathens fikk ikke på den tiden konsesjoner til å drive ruten innenlandsk.

Til slutt greide utvalget å få SAS til å legge inn Andøya i sin rute fra Tromsø til Bodø, og 3. april 1964 kunne det første rutenetflyer, et Convair Metropolitan lande i totiden om natten.

Andøya Flystasjon ved stasjonssjef Oberst Tor Vik ser ut til å ha engasjert seg aktivt i arbeidet med å få til permanent sivil flytrafikk. Spesielt mht. å få til bygging av oppstillingsplattform, ekspedisjonsbygg, vei-tilførsel, m.m.⁷² Han har brukt de militære kanaler (Luftkommando Nord-Norge og LOK), mens ordføreren i Andøy, Knut Bostad har brukt de sivile (fylkesmann, SAS, Luftfartsdirektoratet, Samferdselsdepartementet). FBT stilte seg også positiv til en sivil bruk av flyplassen.

Oberst Vik med frue. Vik var spesielt aktiv i lokalmiljøet, og var blant annet med på å stifte Polarmuseet på Andenes.

Problemen lå dermed ikke på forholdet til Forsvaret. Problemen var økonomiske: hvem skulle finansiere nødvendige byggearbeider som ekspedisjonsbygg, oppstillingsplattform for DC7C (fra åpningen 3. april 1964 fløy SAS Metropolitan. Da var oppstillingsplattform og taxibane stor nok. Men fom. 1. november måtte DC7C settes inn. Den krevde større anlegg), osv.

Luftfartsdirektoratet gjorde det først klart at de ikke hadde penger. Andøy hadde ikke penger, grunnet nettopp gjennomført kommunesammenslåing. SAS truet med å stanse ruten når vinteren satte inn, uten ny oppstillingsplattform. Resultatet ble at Andøy kommune tok opp lån i Andøy sparebank på Kr. 220.000,- + lån i SAS på Kr. 460.000,- og forskutterte bygging i 1964/65, mot å få det hele igjen på statsbudsjettet 1966. Kommunen skulle dekke rentene.⁷³



Var det andre institusjoner som etter hvert ble etablert på Andøya helt eller delvis som følge av flystasjonen?

Som følge av flystasjonsetableringen ble det selvfølgelig også bygget opp et nettverk av småindustri og service-næringer. Hotell- og restaurantnæringen skjøt fart. Det var veldig liten slik aktivitet på Andenes før 1953. Det lille Rydning gjestgiveri var det hele. Men også butikker, et renseri, mindre entreprenørselskaper, osv., sprang opp.

I 1960 ble det også etablert en for Norge helt ny høyteknologisk installasjon på Andøya, nemlig Andøya Rakettskytefelt på Bleik like sør for Andenes. I den offisielle historieboken om rakettskytefeltet blir flystasjonens eksistens ikke nevnt som noen årsak til at Andøya ble valgt som åsted for dette.⁷⁴ Nåværende direktør Konrad Adolfsen nevner i innledningen til boken kun Andøyas gunstige geografiske plassering i forhold til nordlyssonen som årsak, samt at kommunikasjonene til Andøya var gode og det var mulig der å skyte opp store raketter som ville kunne lande i Norskehavet.⁷⁵ Denne årsaksforklaringen gjentas også senere i boken. Men Olav Wicken trekker frem nærheten til den nyetablerte flystasjonen som en ikke uvesentlig grunn til å etablere rakettskytefeltet på Andøya. Grunnet flystasjonen fantes det nemlig på Andøya allerede et antall forsvarsinstallasjoner og en veletablert militær infrastruktur.⁷⁶ Flystasjonen deltok også aktivt da rakettskytefeltet skulle etableres, og dette trekkes frem som en vesentlig forutsetning for en vellykket etablering ”med minimale økonomiske midler.”⁷⁷ Arnold, et.al. mener at flystasjonens positive innstilling nok i noen grad skyldes at Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) var en pådriver i startfasen. FFI's rolle trekkes også frem av Olav Wicken. Det var FFI som først foreslo overfor den norske regjering at Norge skulle etablere et utskytningssted for raketter.

Dette skulle være et samarbeid med amerikanske militære interesser og NASA. Et slikt samarbeid med amerikanske institusjoner passet bra inn i en større sikkerhetspolitisk ramme med hensyn til å engasjere amerikanske interesser i Nord-Norge.⁷⁸ Men det var av avgjørende betydning at et slikt samarbeid kunne skje uten å provosere sovjetiske reaksjoner, noe som var spesielt viktig så kort tid etter U2-saken.⁷⁹ FFI understreket da også rakettskytefeltprosjektets sivile status og stilling i et memorandum til den norske regjering i september 1960.⁸⁰

Som nevnt var likevel rakettskytefeltet avhengig av praktisk støtte fra flystasjonen. Rakettskytefeltet har siden oppstarten benyttet flystasjonens tjenester når det gjelder brannvern, periodevis behov for tekniske mannskaper fra luftvern bataljonen på flystasjonen, tilgang til fly og flyplass tjenester ved flere typer forsøk, m.m. Rakettskytefeltet er et sivilt, kommersielt selskap som selger sine tjenester til norske og internasjonale forskningsinstitusjoner, og også i dag er tilgangen til støttetjenester fra flystasjonen av avgjørende betydning for å sikre at rakettskytefeltet er økonomisk levedyktig.⁸¹

Rakettskytefeltets tilstedeværelse skapte et behov for teknisk personale. Dette var avgjørende for opprettelse av romteknologiske linjer ved den videregående skolen på Andenes, samt høyskolen i Narvik.⁸² Flystasjonen var dermed årsak til opprettelse av den videregående skolen både direkte, gjennom sitt behov for, og Luftforsvarets aktive påvirkning for etablering av studier i tekniske fag, og indirekte, både gjennom rakettskytefeltets behov og gjennom at den sterke befolkningkonsentrasjonen som utviklet seg på Andenes la grunnlaget for at en videregående skole kunne etableres der.

En annen institusjon som ble etablert på Andøya delvis som følge av flystasjonen, var en institusjon under en annen avdeling i Forsvaret, nemlig Etterretningstjenestens

anlegg på Andøya. FFI hadde i samarbeid med US Navy bygget en forsøksstasjon på Stave på vestkysten av Andøya i 1962, og lagt ut en hydrofonantenne på 1.000 meters dyp fra Bleik og ut i havet i retning Jan Mayen. Formålet med antennen og Stave-stasjonen var å samle inn informasjon om ubåt-trafikken i Norskehavet, med tanke på å bygge en permanent langtrekkende undervannslytte-stasjon som kunne fange opp all trafikk av sovjetiske ubåter ut gjennom Norskehavet.⁸³ Ettersom amerikanerne ved CINCNORTH regnet med regnet med at ca. 134 sovjetiske ubåter, 80 % av Sovjets daværende ubåtstyrke i området hadde som formål å utføre rakettangrep mot USA og angrep mot Strike Fleet og shipping i Atlanterhavet, var en tidlig varsling av sovjetisk trafikk i området, spesielt unormalt økt trafikk som mulig forvarsel om angrep, av uhyre interesse for USA. 4,5 millioner av totalt 6,3 millioner i kostnader på forsøksstasjonen ble derfor betalt av amerikanerne, mens FFI dekket resten. Våren 1963 fikk stasjonen et permanent lyttesystem av typen LOFAR, og underlagt Sjøforsvaret under navnet Sjøforsvarets stasjon STAVE. I 1964 ble prosjektet behandlet av Stortingets kontrollutvalg for de hemmelige tjenester, gjort permanent og lagt under Forsvarsstaben, dvs. Etterretningstjenesten. Men administrativt skulle den legges inn under Sjøforsvarets Overkommando (SOK). USA skulle ha full tilgang til informasjon fra stasjonen, og også adgang til å stasjonere personell i kortere perioder der. Men driften skulle foregå ved norsk personell som ble rekruttert lokalt av Sjøforsvaret. Personellet ble gitt utdanning på Håkonsvern i Bergen etterfulgt av kurs i USA. Etterretningstjenesten var for øvrig svært opptatt av at all informasjon som ble viderebragt til USA skulle gå gjennom Etterretnings-tjenesten (FO/E) for å sikre at de strenge linjene for nasjonal kontroll ble overholdt. FO/E stolte ikke helt på at Sjøforsvaret (eller Luftforsvaret) var strenge nok. Tidligere hadde blant annet Luftforsvaret vært for ukritisk med hva en ga andre land.⁸⁴

Det kom tidlig forespørsler fra USA om å kunne komplementere stasjonen med lytteaktivitet fra fly, og ved flere anledninger opererte amerikanske fly ut fra Andøya flystasjon med dette formål. I 1967 ble det ønskelig å oppgradere stasjonens utstyr og legging av nye lyttekabler. I en fellesstudie fra Sjøforsvaret og FFI ble det anbefalt flytting av stasjonen til flystasjonen. Luftforsvaret foreslo også en slik flytting og opprettelse av en felles lytte-stasjon for Sjøforsvaret og Luftforsvaret på Andøya. To av Albatross-flyene på Andøya skulle nemlig få installert utstyr til registrering av ubåttøy. Luftforsvaret håpet også å få nye fly, Orion, i 1969. Slikt utstyr ville der være standard, og etter Luftforsvarets mening burde analyse av flyenes oppfangede signaler skje der de var, nemlig på flystasjonen. I 1968 ble derfor Sjøforsvarets stasjon Andøya opprettet, på flystasjonens område. Det ble lagt særlig vekt på koordinering av etterretingsinnsamlingen mellom sjø, luft og land. Stasjonen på Stave ble værende, men hoveddelen av anlegget ble på flystasjonen. Nye kabler ble også lagt på havbunnen. Kostnadene både ved flytting til flystasjonsområdet, og oppgradering av hele anlegget, samt de årlige driftskostnader ble i hovedsak dekket av USA. Men Forsvaret la vekt på at Norge skulle bære en del av kostnadene for å sikre større norsk frihet.

Etableringen av Etterretingsstasjonen på Andøya kan ikke sies å ha sin direkte årsak i flystasjonen. Men det er nok svært sannsynlig at det at flystasjonen allerede var etablert der, og de drøftingene som hadde skjedd mellom norske og amerikanske militære om verdien av å etablere en militær tilstedeværelse på Andøya bidro sterkt til å gjøre amerikanerne oppmerksomme på Andøyas geografiske verdi. Det viste seg også raskt at nærheten til en militær flystasjon var av avgjørende betydning for anleggets suksess mht. til å fange opp ubåttrafikken i havet utenfor. Den mest effektive overvåkingen av ubåttrafikken skjedde i samspillet mellom lyttekabler og

–antenner og flyovervåkning. Ved flyttingen av hovedanlegget til flystasjonens område var nettopp samlokaliseringen også det utslagsgivende argumentet.

Primærnæringer og fraflytning

Skal du bygge en moderne militær flyplass som er stor nok til at jetjagere og maritime fly skal kunne lande og lette, med en rullebane på 2,5 – 3 kilometer, med oppstillingsplasser for mer enn 60 fly, med hangarer, lagre, administrasjonsbygninger, sikringssoner rundt etter internasjonal, militær standard og alt annet som må til, trenger du plass; stor plass. Da Andenes-området ble valgt ut som åsted for den tredje store militære flyplassen i Nord-Norge, var nettopp tilstedeværelsen av mye plass en viktig faktor. Der var godt med plass, relativt flatt og nært havet med tanke på forsyninger og forsterkninger (men også da selvsagt innen rekkevidde for raske fiendtlige angrep).

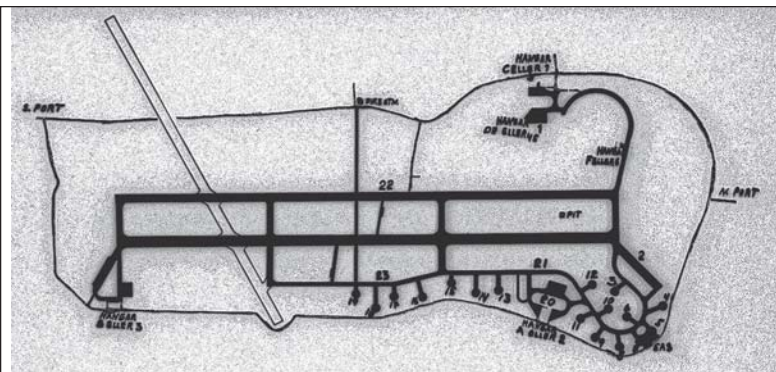
Nå er det dessverre slik at der det finnes slik godt med velegnet plass, er denne sjelden ubebodd. Like inntil åstedet for den planlagte flyplassen lå det allerede en liten bygd: Haugnes. Dette var en bygd hvor folk levde av



Flyfoto av Haugnes, 1956.

kombinasjonen fiske og jordbruk. Jordbruksområdene lå også akkurat der hvor flyplassen skulle ligge. Dette var ikke en faktor som ser ut til å ha spilt på noen rolle for de som planla den nye flyplassen. Hvorfor skulle det for øvrig det? At en håndfull gårder må vike plassen var ikke noe særskilt for Andøya. Det samme måtte nødvendigvis skje alle steder det skulle bygges anlegg i en slik størrelsesorden – Bodø, Rygge, Gardermoen, Ørlandet, osv.

I de innledende undersøkelsene som ble foretatt våren til høsten 1951 av distriktsingeniøren i Harstad⁸⁵ fremgikk det tydelig at området mellom Andenes og Haugnes var det best egnede stedet på Andøya for en flyplass. Det er særdeles gode grunnforhold, det er plass til å bygge stort og det er gode innflygingsforhold. Nærheten til tettstedet Andenes, som hadde en viss størrelse: 1.500 – 2.000 innbyggere, spilte også inn på grunn av arbeidskraft, innkvarteringsmuligheter, osv. Det ble også nevnt i et av dokumentene fra Distriktsingeniørens kontor at en flyplass kunne ha sivil betydning ”idet fersk fisk kan flyfraktes direkte fra fiskeværet til byene sørpå og muligens til steder på kontinentet”.⁸⁶



Skisse over flyplassområdet, 1968.

Nå ble som kjent ikke sivile hensyn lagt til grunn for flyplassetableringen. Det offisielle synet ble de neste 10 årene at sivil flytrafikk var utelukket på Andøya flyplass. Tilstedeværelsen av dyrket mark og en liten bygd var heller aldri med beregningene. Geografisk, strategisk og



Haugenes, ca. 1904.

meteorologisk var det sunn fornuft å anlegge flyplassen ved Haugesnes, og når det viste seg nødvendig å gå til ekspropriasjoner og stenging av ferdselsvei mellom Haugesnes og Andenes langs sjøen, ble det uten videre gjort. Det later ikke til å ha vært noen utpreget bekymring, eller i det hele tatt noen som helst tanker rundt det faktum at ganske mange mennesker miste hjem og/eller levebrød på grunn av utbyggingen. Der det var noen oppmerksomhet rundt sivile konsekvenser (og det var da det i flere sammenhenger. Det dukker opp som innskutte bisetninger både her og der) var det utelukkende rettet mot det å skaffe lokalbefolkningen jobb. Det kunne være seg ved å fremskynde et prosjekt litt for å unngå periodearbeidsløshet, få til en mykere avvikling når større prosjekter var ferdigstilt, og lignende.⁸⁷ Dette var ingen prioritert sak, men det dukker her og der opp, fortrinnsvis

i brev og noter fra FAD sine folk på stedet. En annen sivil faktor som det faktisk var interesse for helt opp på regjeringsnivå, var å kunne favorisere norske og helst lokale anbydere fremfor utenlandske.⁸⁸

At tilstedeværelsen av mennesker og aktive gårdsbruk på Haugesnes, og at dette skulle medføre noen moralsk forpliktelse til å ta spesielle hensyn, reflekteres lite i kildene. Tvert imot kan man nesten si. Ved et tilfelle senere på 1950-tallet klager en del eiere av utmark med gode multemyrer over Forsvarets øvingsvirksomhet i Skarsteindalen, og vil ha den kraftig redusert. Til dette svarer stasjonssjefen at det ikke kommer på tale, og viser til gjeldene lovverk vedrørende allemannsretten til å ferdes i utmark. Etter hans mening kommer Forsvarets øvelsesvirksomhet godt innunder slik bruk og vil fortsette. Da Flystasjonen tyve senere har behov for mer øvelsesplass til skyteøvelser i Skarsteindalen, ble det nødvendige areal uten videre eksproprietert når forhandlingene med grunneierne strandet.⁸⁹ På Haugesnes gjøres det forsøk med makeskifter i noen anledninger, på den måten at enkelte gårdbrukere får ny jord lenger inn på Andøya i erstatning, men dette skjer kun ved spredte tilfeller, og later ikke til å ha vært spesielt vellykket.⁹⁰

Men like etter den andre verdenskrig var det ikke vanlig å opponere mot sentrale beslutningstagere. Alle de tre Andøy-kommunene hadde også gjentatte ganger overfor de statlige myndigheter beklaget seg over den vanskelige arbeidssituasjonen på øya. Derfor var stemningen generelt meget positiv til utbyggingen. De faktiske, endelige planene – omfanget av den nye flyplassen tok det tid før gikk opp for folk flest. Som tidligere nevnt endret jo også planene seg en del over tid ettersom det kom nye pålegg fra SACLANT og SHAPE/SACEUR og fra den norske forsvarsledelsen. Det var derfor lenge vanskelig å få noen oversikt over hva flyplassens tilstedeværelse ville føre til. For eksempel gikk planarbeidet med å bygge ny skole på

Haugnes gikk derfor ufortrødent sin gang i kommunestyret, uten noen egentlige refleksjoner over hvorvidt det ville bli bruk for den eller ikke.⁹¹

Det ble likevel tidlig klart at flyplassen ville føre til at en del bruk i Haugnes-området måtte eksproprieres. Den første ekspropriasjonsrunden ble da påbegynt i 1953 og avsluttet i 1955. Men grunneierne ga villig vekk FAD tillatelse til å igangsette arbeidet før ekspropriasjonssakene hadde begynt. Da sakene var ferdigbehandlet i Vesterålen Herredsrett var totalt 85 bruk på Andøya ekspropriert. I tillegg var ytterligere 192 grunneiere kompensert for tap av vei- torv eller fjærerettigheter, byggebegrensninger, m.m.⁹²

Det ble etter hvert som arbeidet skred frem klart for Haugnesbeboerne at den nye flystasjonen ville medføre større negative konsekvenser for Haugnessamfunnets mulighet til å eksistere som før, enn de fleste opprinnelig så for seg. Flystasjon fikk også stadig behov for mer plass og la beslag på stadig flere områder, uten at det ble foretatt noen helhetsvurdering. Dette var sannsynligvis heller ikke mulig fra Forsvarets side. Det hadde vist seg vanskelig å vite hvilke endelige behov en flystasjon ville ha. Et stort irritasjonsmoment var stengingen av den mye brukte ferdselsveien mellom Haugnes og Andenes langs stranden. Dette området ble nå ikke åpent for allmen ferdsel. I stedet måtte Haugnesboerne benytte en ny vei som gikk rundt flystasjonen. Denne mer enn doblet reisestrekningen. Da en søknad fra Andøya kommune i 1968 om få lov til å bygge en vei mellom Haugnes og Andenes i strandsonen ble avslått av Forsvarsdepartementet, gikk 146 grunneiere på Haugnes sammen om et krav om full ekspropriasjon av hele Haugnes.⁹³ Bygda var døende, og det var vanskelig å utnytte de områder Forsvaret ikke allerede hadde ekspropriert. Denne siste ekspropriasjonssaken ble avgjort i 1975. Haugnes ble da helt forlatt. De siste innbyggerne flyttet inn til Andenes eller utenbygds.



Begge bilder: Haugenestreff 2002.

Haugnes var ikke lenger levedyktig dels fordi flystasjonen hadde behov for store deler av bygda for å tilfredsstille NATOs og allmenne krav til anlegg og sikringsavstand, dels fordi bygda var det mest sannsynlige landingsområde for eventuelle sovjetiske erobrere og amerikanske gjen-erobrere.

Men ekspropriasjonen av Haugnes ga en spesiell konsekvens som sannsynligvis neppe finnes noe annet sted, nemlig skapelsen av en helt spesiell form for ”nasjonalisme i eksil” hos alle de som måtte flytte, og deres etterkommere. Av de tidligere Haugnesboerne flyttet omkring halvparten inne til tettstedet Andenes og omkring halvparten spredt rundt i resten av Norge. Men uavhengig av hvor de havnet etterpå, forble de aller, aller fleste sterkt knyttet til Haugnes. Fra 1972 ble det jevnlig arrangert såkalte ”Haugnes-treff” på Andenes. Frem til begynnelsen av 1980-tallet hvert år, senere litt sjeldnere. Men det siste treffet ble arrangert så sent som i august 2002, og det kommer høyst sannsynlig flere. Oppmøte på disse treffene har ligget på 2 – 300 mennesker. Selv om dette tallet også inkluderer yngre barn som aldri har bodd på Haugnes samt ektefeller av ikke-Haugnes-avstamning, har like fullt halvparten til to tredjedeler av Haugnes tidligere befolkning fortsatt å treffes jevnlig. Treffene er meget patriotiske, med sanger, dikt og historier som lovpriser Haugnes.⁹⁴ Treffene avsluttes av og til med et besøk på den delen av flystasjonen hvor Haugnes lå. Ettersom landskapet er forandret til det ugjenkjennelige, blir det ofte svært følelsesladede gjensyn for mange.⁹⁵ Det er skapt en kollektiv erindring om bygda som en form for mytisk, før-moderne idyll. På det lokale museet på Andenes står en modell av Haugnes anno ca. 1950 som studeres og fungerer som et samlingspunkt. Foreninger og lag lever videre, spesielt Haugnes Grunneierlag.

De tidligere Haugnesboerne som flyttet inn til Andenes etablerte også en egen ”koloni” der. Nå skal forskjellene og motsetningene mellom Andenesværingene og Haugnesboerne ikke overdrives. Men i kjølvannet av nedleggingen av bygda, ble det etablert en rekke myter. Andenesværingene syn ble ofte at Haugnesboerne var heldige. De fikk gode priser for sine gamle hus og kunne bygge nytt og flott i Andenes. De boligfeltene hvor Haugnesboerne flyttet inn, fikk på folkemunne navn som ”Dollarveien”,

”Dollarhaugen”, og lignende. Mens de utflyttede Haugnesboerne ofte følte seg litt snytt og avspist med småpenger for sitt fødested.⁹⁶ Samtidig synes det ikke som om denne eksilpatriotismen har ført til noen spesielt utbredt motvilje mot flystasjonen som sådan. De fleste fikk et ambivalent forhold til den. På den ene siden forsvant barndomshjemmet. På den andre siden åpnet det seg muligheter for nye, sikre jobber i stedet for det gamle, usikre fiskerjordbruket. De fleste av dem som ble værende på Andøya, gikk inn i jobber, fast eller i perioder, knyttet til flystasjonen eller næringer som leverte tjenester til flystasjonen.

De fleste Andenes- og Haugnesboere var avhengig av fiske. Men med liten tilgang til kapital, gammelmodig utstyr og dårlige havneforhold, var området ikke levedyktig anno 1952/53. Dette endret seg med fremveksten av flystasjonen. Ikke fordi det nå plutselig ble mulig å eksportere fisk per fly, men fordi ny havn og tilførsel av kapital til den jevne Andøyværing gjennom lønnsarbeid, skapte grobunn for investeringer i nytt utstyr.⁹⁷ Havnen gjorde det også mulig å bygge en større foredlingsindustri på Andenes. Fiskets andel av Andøyas sysselsatte holdt seg derfor svært høyt tross en stor overgang til lønnsarbeid grunnet jobbmulighetene på flystasjonen.⁹⁸ De første årene etter 1953 var det en voldsom flukt fra fisket til bygge- og anleggsbransjen, men dette tok seg opp igjen etter få år.⁹⁹ Klassiske ”tilfeller” var folk som hadde arbeidet som mannskap om bord i seil- eller dampdrevet fiskebåt før og rett etter krigen. Så tilbød FAD jobb med flystasjonsarbeide. Dette var godt betalt, og mange oppfattet det som at FAD tilbød ”gull og grønne skoger” for å få folk.¹⁰⁰ Det var reneste Klondyke-stemningen, minnes mange.¹⁰¹ I 1957 var første fase av byggingen over. Mange brukte da av den oppsparte kapital til å kjøpe motorbåt. Dermed ble både fiskerflåten oppgradert og tidligere mannskaper ble selv båtøiere. Alternativt gikk flere tidligere mannskaper sammen om å kjøpte motorbåt sammen. Sysselsettingen i fisket tok seg derfor opp, og

utgjorde i 1964 ca. 1/3 av de sysselsatte på Andøya. Men hvis vi ser på mengden fisk som ble tatt opp, er tallet virkelig interessant. I 1952 ble det ilandført ca. 9.000 tonn fisk på Andøya. Dette sank frem mot 1955, med en bunn på 5.000 tonn. Men mot 1957 steg det kraftig, til 14.000 tonn. Deretter svingte det med et par tusen tonn hvert år, men lå på i snitt 13.000 tonn per år for hele perioden frem mot 1975.¹⁰²

Vi kan si det slik: Gammel havn og liten dybde i havnebasenget førte til at nye fiskebåter og ny teknologi ikke kunne brukes. Lite tilgjengelig kapital hos folk flest gjorde det også svært vanskelig å kjøpe de nye, nødvendige fiskebåtene. Dette betød at fiskersamfunnet Andøya anno 1953 sto overfor noe som lignet en døds kamp.

Men ny NATO-havn og mer kapital til folk flest etter flystasjonsarbeid førte til en vitamininnsprøytning i fisket på Andøya. Nye båter kunne kjøpes inn og nye foredlingsanlegg anlegges etter hvert. Det førte til vedvarende høy andel sysselsatte i primærnæringene på Andøya. I fisket. Vi kan dermed si at Flystasjonens anleggelse ga ny giv også til en gammel næring!

Men det må tilføyes til slutt at på 1980-tallet ble også Andøya rammet av den generelle nedgangen og mangelen på fisk. Og det gikk da relativt mye mer tilbake på Andenes, etter enkeltes mening på grunn av at kommunen i så mange år hadde vært ensidig fokusert på flystasjonen.¹⁰³ Fisket hadde fått greie seg selv. Det hadde ikke vært noen særlig grad av satsing på alternativer til flystasjonen som arbeidsplass.¹⁰⁴ Dermed ble kommunen paradoksalt nok mer avhengig av flystasjonen utover på 1980-tallet fordi den alternative næringen, fisket, gikk sterkt tilbake. Dette gjorde at nedleggingsspøkelset som begynte å henge over flystasjonen med den kalde krigens avvikling på 1990-tallet, ble desto mer truende, og kommunen ble mot slutten av tiåret svært fokusert på å hindre



Yrkesprøving på Andenes Ungdomsskole, 1968.

en nedlegging. Nedbyggingen som skjedde fra slutten av 1980-tallet, med avvikling av stasjonens infanteri- og stridsvognskompani lot seg likevel ikke stoppe.

Til slutt vil jeg nevne en virkning av Forsvarets etablering på Andøya som på mange måter kan synes opplagt. Verken jeg eller andre har foretatt noen kvantitative undersøkelser på dette området, men det synes opplagt at etableringen av flystasjonen åpnet opp flere nye jobbmuligheter for den jevne Andøyværing. Flertallet av de sivilt ansatte ble rekruttert lokalt, så langt det lot seg gjøre. Behovet for rekruttering av lokalt personell var stort og Luftforsvaret

satset utover på 1960-tallet på dette. Blant annet gjennom å sende personell ut på skolebesøk og rekrutteringsmøter.¹⁰⁵ Å skaffe en stabil og sikker tilgang på teknisk personell var en viktig sak. Personalet som kom utenfra ble en del av Andøysamfunnet.¹⁰⁶ En god del av de militære som ble stasjonert på stedet, endte opp med å gifte seg lokalt og bosette seg på Andenes. Med gode boforhold, relativt god økonomi og til dels prestisjefylte jobber, var de militære attraktive.¹⁰⁷ Den tidvis bevisste politikken Flystasjonen førte for å utdanne lokale arbeidere til å kunne fylle spesielt en del tekniske stillinger ga nok ikke minst slike resultater.¹⁰⁸

5 Oppsummering og avslutning

Jeg gjorde det i innledningen klart at jeg ønsket å besvare følgende to spørsmål i denne studien: Hva var årsakene til at det ble etablert en militær flystasjon på Andøya og hvilke konsekvenser fikk dette for lokalsamfunnet på Andøya? Bakgrunnen for å stille disse to spørsmålene var tosidig: På et overordnet plan håper jeg at ved å sette et relativt grundig fokus på ett enkelt lokalsamfunn, kan det fremkomme en del trekk ved den militære utbyggingen i Nord-Norge som etter all sannsynlighet også gjaldt for store deler av resten av Nord-Norge. Andøya var ikke unikt i plutselig å få seg tillagt et større militært anlegg under den kalde krigen. Det synes sannsynlig at både beslutningsprosessen som førte frem til vedtaket om å etablere en flystasjon på Andøya og konsekvensene av denne massive utbyggingen for lokalsamfunnet, også var

gjeldende for alle de andre lokalsamfunnene i Nord-Norge som opplevde å få plassert et stort militæranlegg i sin midte.

Det andre momentet av betydning for å stille spesielt det første spørsmålet, gjelder sammenfallet i tid mellom den militære satsingen på Nord-Norge i NATO-regi, og de sivile myndigheters sterke ønsker og planer om en massiv økonomisk vekst og strukturendring i regionen. Ved å gå relativt grundig inn i bakgrunnen for beslutningen om å anlegge en flystasjon på Andøya, har jeg forsøkt å få klarlagt hvilke motiver som gjorde seg gjeldende og hvorvidt det var sivile ønsker eller kun militære som påvirket beslutningsprosessen.



Orion over Andenes.

La meg først oppsummere de svar jeg har kommet frem til når det gjelder de to spørsmålene jeg stilte:

Til tross for et sterkt ønske om å bygge opp Nord-Norge gjennom en egen, mer eller mindre altomfattende Nord-Norgeplan, er det likevel intet som tyder på at de sivile myndigheter i praksis blandet seg inn i de militære planer om en kraftig utbygging av Forsvaret i Nord-Norge. Det var de militære myndigheter som initierte, planla og fremmet overfor NATO de militære anlegg som ble bygget. I tilfellet Andøya kom initiativet fra det lokale militære apparat i Nord-Norge, nærmere bestemt fra ØKN. Det var ØKN og hans stab som overfor Forsvarets øverste ledelse, Sjefsnemda, fremmet behovet for å få bygget ut militære flystasjoner i Nord-Norge. Bardufoss var allerede påbegynt som militær flyplass like før den andre verdenskrigen, og Bodø ble planlagt utbygget med en gang den krigen var over. Tanken om en konsentrasjon av forsvaret i Nord-Norge rundt Lyngen-linjen var heller ikke ny. Tyskerne hadde påbegynt en slik festningslinje under krigen. Da synet på verdien av å ha et sterkt forsvar

på NATO-alliansens flanker endret seg rundt 1950, pekte Lyngen-linjen seg ut som anker for dette forsvaret. Men ØKN og hans stab så allerede i 1951 behovet også for en styrkning av forsvaret av luftrommet i denne regionen. For dette formålet hadde både Bardufoss og Bodø svakheter. Bardufoss lå for nært og Bodø for langt fra til alene å kunne skaffe oss tilstrekkelig nærvær i luftrommet over Lyngen-linjen. I 1951 ba ØKN derfor Sjefsnemda om å vurdere utbygging av en tredje flystasjon i området. Sjefsnemda gjorde relativt raskt tanken til sin egen, og fikk Forsvarsdepartementet med på å fremme en bygging av en flystasjon på Andøya for finansiering med NATO-alliansens nylig bevilgede infrastrukturmidler. NATO vedtok å gå inn for en slik utbygging og ga tilsagn om full finansiering høsten 1952. På forsommeren 1953 startet utbyggingen utenfor Andenes på Andøyas nordspiss. Stortinget var ikke inne i bildet med hensyn til selve vedtaket, da en infrastrukturfinansiert flystasjon var et NATO-anliggende. Men Stortinget ble gitt en utfyllende orientering om vedtaket i forbindelse med en søknad fra departementet i 1953 om å forskuttere noen av utgiftene.



F16 på Andøya Flystasjon.



F15 fra US Air Force på besøk på Andøya.

Når det gjelder mulig sivil innflytelse på vedtaket, ser det ikke ut til at dette har vært tilstede overhode. Regjeringen hadde syslet med tanken om et storstilt offentlig initiert moderniseringsprosjekt i Nord-Norge allerede i eksil i London under den andre verdenskrig. Men den første planen om dette, som først og fremst fokuserte på konsentrasjon av bosetningsmønsteret i Finnmark, løp tiden fra. Men i 1951 ble ideen gjenopptatt og videreutviklet. At planene om en spesiell Nord-Norgeplan ble tatt opp og utviklet videre i 1951 skyldes ikke i liten grad den sikkerhetspolitiske situasjonen. Nærheten til den gjennom vårt NATO-medlemskap erklærte hovedfiende i øst aktualiserte behovet for en modernisering og levestandardforbedring i nord. Men dette var neppe eneste årsak til at ideene ble gjenopptatt. Den nye Arbeiderparti-regjeringens positive syn på og ønske om slike storstilte moderniseringsprosjekter var av minst like stor betydning.

Likevel ble det ikke etablert praktiske koblinger mellom de to utbyggingsprosjektene. Arbeiderparti-regjeringen koblet de to prosjekter i visse sammenhenger på et overordnet nivå. Den ene slike koblingen kom da statsminister Gerhardsen på handelsminister Brofoss' initiativ ba USA om støtte til finansieringen av Nord-Norge-planen, under henvisningen til den gunstige sikkerhetspolitiske effekt prosjektet ville gi gjennom levestandardheving og dermed oppdemming mot lokal kommunistisk innflytelse. Men denne koblingen anså USA likevel ikke som grunn god nok til å gi finansiell støtte til planen.

Den andre koblingen mellom det sivile og det militære utbyggingsprogrammet kom via enkelte spredte uttalelser fra regjeringsmedlemmer om at en håpet at den militære utbyggingen også kunne vise seg å gi enkelte positive sivile effekter, samt at det ville være ønskelig at sivile hensyn også ble tatt når militære anlegg ble planlagt. Men

i det praktiske arbeidet var sivile hensyn og påtrykk fra sivile myndigheter om at slike hensyn skulle tas, helt fraværende.

Heller ikke lokalsamfunnet på Andøya deltok på noen som helst måte i beslutningsprosessen. Det foregikk ingen form for lobbyvirksomhet fra lokale myndigheters side for å sørge for å få lagt flystasjonen dit. Ei heller ble lokale myndigheter holdt informert. Sin informasjon om vedtaket, omfang av utbyggingen, med mer, fikk de lokale myndigheter utelukkende gjennom avisen. Til og med selve den faktiske utbyggingen ble igangsatt uten at de lokale myndigheter ble formelt informert.

Men konsekvensene for lokalsamfunnet av utbyggingen av flystasjonen ble svært store. Andøy-samfunnet hadde ingen erfaring med militære anlegg fra tidligere. Plutselig ble der anlagt en flystasjon som etter hvert viste seg å bli både svært omfangsrik, genererte store inntekter til



Forsvarskommisjonen besøker Andøya, 1975.

lokalsamfunnet, krevde store mengder arbeidskraft, elektrisitet, vannforsyning, havneanlegg og veier, ga støtet til store folkeforflytninger (relativt sett) og på alle måter endret lokalsamfunnet både rent fysisk og materielt. Andøysamfunnet gjennomgikk på mange måter sin industrielle revolusjon gjennom etableringen av flystasjonen. I enkelte kretser kan det late til at Andøya for flystasjonsutbyggingen ble ansett som et samfunn modent for nedlegging. Øya hang igjen i fortidens strukturer basert på fiskerbondesamfunnet. Men denne samfunnstypen var blitt lite levedyktig. Gjennom etableringen av en massiv høyteknologisk institusjon som en moderne flystasjon var, ble det skapt gode vekstvilkår for modernisering, både gjennom skapelsen av nye, moderne arbeidsmuligheter og gjennom å tilføre gamle næringer nødvendig kapital og infrastruktur.

Men denne endringen Andøy-samfunnet gjennomgikk, gjorde også øya sårbar. Samfunnet fikk etter hvert mange av tegnene til et ensidig industristed. Krisen i fiskeriene på 1980-tallet gjorde Andøya enda mer avhengig av



Norsk og Canadisk crew på Andøya, 1975.



Den amerikanske forsvarsministeren besøker Andøya, 1974.

flystasjonen. Andøya gikk fra å være et samfunn uten noen som helst tilknytning til Forsvaret, til å bli et i det store og det hele forsvarsavhengig samfunn. Forsvaret skapte en sterk økonomisk vekst på øya og la grunnlaget for helt nødvendige omstillingsprosesser, men på samme måte som det kan sies at Norge som nasjon har gjort seg avhengig av oljeinntektene, gjorde Andøya seg avhengig av Forsvaret. Endringer i Forsvarets prioriteringer fikk og får dermed store konsekvenser. I tillegg gikk Andøya fra å være et militært sett relativt uinteressant område, til å bli et av de mest sentrale i Nord-Norge. I tilfelle av en krig med Sovjetunionen måtte Andøya belage seg å bli slagmark ganske raskt.

Den militære trusselen ser likevel ikke ut til å ha preget befolkningen på øya. I det store og det hele ble flystasjonen meget godt mottatt både av lokale myndigheter og blant lokalbefolkningen generelt. Flystasjonen skapte arbeidsplasser og la grunnlaget for økonomisk vekst for stort sett hele lokalsamfunnet.

Har funnene fra Andøya overføringsverdi til alle de andre lokalsamfunnene i Nord-Norge som ble åsted for store militære utbygginger som følge av den kalde krigen og satsingen på et sterkt norsk og alliert forsvar av Nord-Norge? Ja, i høyeste grad. I forhold til mitt første spørsmål, om hvorvidt det var rent militære hensyn som lå bak utbyggingen av militære anlegg i Nord-Norge, eller om sivile moderniseringsønsker også influerte på beslutningsprosessene, kan jeg ikke se at Andøya har skilt seg ut på noen måte. Det er ingenting i kildemateriale som skulle tyde på at sivile interesser ble noe mer uttalt eller vektlagt noe annet sted. Store militære utbyggingsprosjekter ble etter hvert igangsatt på steder som Bodø, Bardufoss-området, Evenes, Banak, Ramsund, Ørlandet¹ og Harstad. I tillegg ble mindre militære anlegg som kontroll og varslingsstasjoner, etterretningsanlegg, kommunikasjonsanlegg, med mer, etablert en lang rekke steder. Alle de anlegg som har fremkommet i det kildemateriale jeg har studert, følger mye den samme beslutningsstrukturen som Andøya.²

Når det gjelder konsekvensene for lokalsamfunnene, har nok de variert en del. Men variasjonene har etter all



Nimrod etterretningsfly fra RAF (det britiske Luftforsvaret) på Andøya, 1980.

sannsynlighet sin årsak i de lokale forsvarsutbyggingers omfang i forhold til stedenes befolkningsmessige og økonomiske styrke ved innledningen til utbyggingene. Felles for de alle kan det dog antas at forsvarsutbyggingene har hatt svært mange likhetstrekk med hensyn til konsekvenser. Tor Einar Ophaug i sin hovedfagsoppgave i historie om Ørlandet legger hovedvekten av sin studie på tiden like før og under den andre verdenskrig, og sier lite om årsakene til at Ørlandet flystasjon ble etablert. Men konsekvensene for lokalsamfunnet Ørlandet later til å være mye de samme som for Andøya. Dette antydes også av andre.³ I sin hovedoppgave om Brigaden i Nord-Norge, antyder også Lars Petter Johansen at de økonomiske virkningene av opprettelsen av Brigaden og utbyggingen av Lyngen-linjen for kommunene i indre Troms var svært store; muligens enda større enn for Andøya, da den militære utbyggingen og tilflyttingen av militært personell var enda større enn på Andøya.⁴ Det later av den grunn til å ha eksistert litt forskjell i synet på den militære utbyggingen, mellom befolkningen på Andøya og befolkningen i indre Troms. På Andøya var befolkningen overveiende svært positive, mens befolkningen i indre Troms var noe mer splittet i sitt syn.⁵



Galaxy transportfly fra US Air Force på Andøya.

Forsvarsutbyggingen i Nord-Norge viste seg å representere et meget stort moderniseringsprosjekt. Det vil være å trekke det for langt å si at den militære utbyggingen var årsaken til den modernisering som Nord-Norge-samfunnet gjennomgikk de første 20 – 30 år etter den andre verdenskrig. Men den militære utbyggingen, til en stor del finansiert med NATO-midler, var utvilsomt én årsak.

Samtidig bidro denne utviklingen til å gjøre Nord-Norge til en av de sentrale sikkerhetspolitiske regioner under den kalde krigen.



Tysk Tornado på Andøya, 1987.



F4 fra US Air Force på Andøya, 1986.



Franske Mirage på Andøya, 1976.

Noter

KAPITTEL 2

¹ Se for eksempel Kristiansen, Tom. Fra Europas utkant til strategisk brennpunkt - Trusselvurderinger og militære tiltak i nord fra 1900 til 1940. Forsvarsstudiernr. 6/93 og Eriksen, Knut Einar og Einar Niemi. Den finske fare: Sikkerhetsproblemer og minoritetspolitikk i nord 1860 – 1940.

² Se for eksempel Espenes, Øistein og Nils E. Naastad. Steep climb and shallow descent – the RoNAF from 1945 – present. I Kleve, Karl L. (red). 50 years with the Cold War. Bodø 1999.

³ AAB. ARK 1764 Brofoss. D Saksarkiv. Dg Saker 1945 – 1979. 141. Memorandum om Forsvarprogrammets virkninger på norsk økonomi, 02.05.1951

⁴ AAB. ARK 1222 Langhelle. Særtrykk av Norsk Militært Tidsskrift nr. 11 1952. Foredrag av Langhelle i Oslo Militære Samfund 20.10.52.

⁵ Skogrand, Kjetil. Bodø og forsvaret av Nord-Norge 1945 – 1967. I Skogrand, K., O. Njølstad og R. Tamnes. Brennpunkt. Kald krig, nordområder og storstrategi. IFS-info nr. 5/1998.

⁶ Ideen kom faktisk før rapporten som ble brukt som grunnlag for planen.

⁷ Se blant annet Steenberg Hansen, Sanne. Tre forsøg på at planlegge Nord-Norge: 1945, 1951 og 1972. Hovedopg. I historie, Universitetet i Tromsø 1993 og Strand, Inge. ”Problemet Nord-Norge” – økonomisk stagnasjon i landsdelen etter 1950; symptom, tiltak og årsaker. I Strand, Inge (red). Næringslivet i Nord-Norge gjennom 100 år. NF-rapport nr. 3/95. Bodø.

⁸ Utbyggingsprogrammet for Nord-Norge skulle ha omkring 200 millioner kroner til disposisjon, alene i den første del av infrastrukturprogrammet som angikk Norge ble det bevilget 277,6 millioner kroner i dollar, senere økt til 330 millioner kroner .

⁹ Bjerga, Kjell Inge. Enhet som våpen. Oslo 2002

¹⁰ Skogrand, Kjetil og Rolf Tamnes. Fryktens likevekt – atombomben, Norge og Verden 1945 – 1970. Oslo 2001.

¹¹ Tamnes, Rolf. The United States and the Cold War in the High North. Oslo 1991.

¹² Riste, Olav og Arnfinn Moland. ”Strengt hemmelig” – norsk etterretningstjeneste 1945 – 1970. Oslo 1997.

¹³ Steenberg Hansen, Sanne. Tre forsøg på at planlegge Nord-Norge: 1945, 1951 og 1972. Hovedopg. i historie, Universitetet i Tromsø 1993

¹⁴ Se for øvrig Kleve, Karl L. (red) Kildene til militær luftfart. IFS-info nr 1/2001, for en nærmere oversikt over militære kilder og arkiver, samt en omtale av historieskrivingen og kildesituasjonen.

¹⁵ Slagstad, Rune. De nasjonale strateger. Oslo 2001.

¹⁶ Adolfsen, Jarle. Endringer i næringsstruktur, befolkning og bosetting i Andøya 1950 – 1975.

¹⁷ Tallmateriale hentet fra Adolfsen, Jarle. Endringer i næringsstruktur, befolkning og bosetting i Andøy 1950 – 75. Hovedopg. I geografi, Universitetet i Bergen 1976.

KAPITTEL 3

¹ Bell, Alan. Pumpe fra Empire Flying Boat "Cabot". I Luftposten nr. 3/2001.

² Se SSN. Referat fra møte 30.04.53, hvor det refereres til et uformell forespørsel fra det britiske Naval Intelligence Department om et samarbeid med norske myndigheter for revisjon av topografiske beskrivelser over Norge. Men Sjefsnemda ønsket ikke britiske instanser inn i et slikt arbeid. Det måtte eventuelt bli utført enten av Norge selv eller ved hjelp av de NATO-organer som allerede befant seg i landet.

³ RA. LKN 2F 361 11. 107 Referater. Marsj og operasjonsordre i anledning rekognoseringsoppdrag i Finnmark (øvelse Finnmark 2)

⁴ Morgenbladet juli 1953 (jeg har sett artikkelen i kopi i klipparkiv på Andøya Flystasjon. Kopien anmerket ikke nøyaktig dato), samtaler med Torbjørn Nilsen, Andøya.

⁵ Med det mener jeg den endring i synet på NATO som skjedde som følge av Koreakrigen, nemlig at det som i utgangspunktet fortrinnsvis var en politisk organisasjon, endret seg til å fokusere mer og mer på rene militære saker. Fra å være et forum for samtale og politisk koordinering, ble NATO et forum for militær koordinering og faktisk integrering av medlemslandenes militære styrker i en felles enhet, dog under fortsatt nasjonal kontroll. I tillegg startet nå den voldsomme opprustningen som kjennetegnet den kalde krigen.

⁶ SSN. Referat møte 25.09.51

⁷ SSN. Referat møte 03.03.52⁸ SSN. Referat møte 04.03.52

⁹ SSN. Referat møte 09.10.52.

¹⁰ SSN. Referat møte 02.10.52.

¹¹ SSN. Referat møte 07.11.52.

¹² Harstad Tidende 06.02.52. I samme artikkel sier

Lambrechts for øvrig at det kan bli vanskelig å kombinere en eventuell flyplass med sivil luftfart på grunn av at den blir liggende så langt utenfor det sivile trafikkområde. Harstad Tidende var tydeligvis opptatt av mulig sivil nytte av en militær flyplass.

¹³ Harstad Tidende 01.03.52.

¹⁴ Harstad Tidende 02.07.52.

¹⁵ Se SSN. Referat fra møte 26.11.52 og RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 43, mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra Sjefsnemda til Forsvarsdepartementet 13.09.52. Brukt som hemmelig vedlegg til St. prp. Nr. 28 1953.

¹⁶ FOB. FST nasjonalt arkiv. Mappe ANDØYA, FST. Notat 27.10.53. Siteret i Skogrand, Kjetil og Rolf Tamnes. Fryktens likevekt – atombomben, Norge og Verden 1945 – 1970. Notatet er fortsatt gradert Strengt Hemmelig.

¹⁷ SSN. Referat møte 01.12.52.

¹⁸ SSN. Referat møte 26.11.52.

¹⁹ SSN. Referat møte 04.11.54.

²⁰ Ibid.

²¹ St.prp. nr. 28 1953.

²² Ibid.

²³ St. prp. Nr. 111 1952.

²⁴ RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 43, mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra Sjefsnemda til Forsvarsdepartementet 13.09.52. Brukt som hemmelig vedlegg til St. prp. Nr. 28 1953.

²⁵ RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 43, mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra Militærkomiteen til Forsvarsdepartementet 26. mars 1953.

²⁶ Svarene kom i flere omganger: RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 43, mappe 8660 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra LOK til Forsvarsdepartementet 04.04.52, 07.04.52 og 14.04.52.

²⁷ RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 43, mappe 8660 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra LOK til Forsvarsdepartementet 14.04.52.

²⁸ RA. Luftkommando Nord-Norge 1951 – 1956. Eske 169. Mappe 860.86 Andenes flyplass. Rapport om tjenestereise til Andenes. Fra kaptein J. Lotsberg til Luftkommandør Nord-Norge. 19.03.53.

²⁹ Andøya lokallistoriske arkiv. Serie 100 møtebok for formannskapet 1947 – 1953. Formannskapsmøte 12.09.52. Sak 242/52 Ref vedtak i sak nr 5 fra møte i Andenes arbeidsnemnd ang søknad om sysselsettingsmidler til bekjempelse av arbeidsledigheten. Og samme serie. Formannskapsmøte 08.02.52. Sak nr 2/52 Søknad om sysselsettingsmidler til utbedring av veggen Andenes – Bleik (Bleikkleiva)

³⁰ AAB. ARK 1222 Langhelle. Særtrykk av Norsk Militært Tidsskrift nr. 11 1952. Foredrag av Langhelle i Oslo Militære Samfund 20.10.52.

³¹ Her kan jeg tilføye at når Langhelle sier at Norge selv finansierte for eksempel havner og veier som måtte bygges i tilknytning til militæranleggene, er dette en sannhet med modifikasjoner. På Andøya måtte det bygges både ny havn og veier. I utgangspunktet skulle Norge finansiere dette selv. Men det endte med at for eksempel havnen ble 100 % finansiert gjennom infrastrukturprogrammet, på tross av at den hadde betydelig sivil interesse for de lokale fiskeriene, og hadde vært etterlyst fra lokalt hold lenge før flyplassprosjektet ble påtenkt. Mer om dette kommer, spesielt under behandlingen av problemstilling nummer 2.

³² AAB. ARK 1764 Brofoss. D Saksarkiv. Dg Saker 1945 – 1979. Brev fra Brofoss til Finansminister Olav Meidalshagen. 19.09.51.

³³ AAB. ARK 1104 Gerhardsen. Boks 4. Svar til representant Røiseland. Udatert.

³⁴ AAB. ARK 1764 Brofoss. D Saksarkiv. Dg Saker 1945 – 1979. Brev fra Brofoss til Gerhardsen 12.05.51.

³⁵ Interessant nok samme sum som Stortinget vedtar å bevilge til Utbyggingsfondet. Resten av fondets midler må skaffes ved låneopptak.

³⁶ Thommassen, Øyvind. Colony or outpost of civilization? Interpretations of Northern Norway 1950 - 1952. Foredrag på den 4. kald krig-konferansen på Norsk Luftfartsmuseum, 13.09.02, og samtaler jeg hadde med Thommassen under denne konferansen. Se også samme forfatter. Sivilisasjonens utpost og den kalde krigen. I Thommassen og Jostein Lorås (red). Spenningenens land – Nord-Norge etter 1945. Oslo 1997.

³⁷ National Archive, USA. RG 59, General Records of the Department of state, decimal File 1950-54, boks 5109, mappe 857.00/9-2650. Government Plan for the Development of Northern Norway. Rapport fra USAs ambassade i Norge, ved ambassadør C. Ulrick Bay, til Department of State, 18.12.51.

³⁸ AAB. ARK 1764 Brofoss. D Saksarkiv. Dg Saker 1945 – 1979. Notat til Utbyggingsfondet for Nord-Norge. 20.01.58.

³⁹ AAB. ARK 1764 Brofoss. D Saksarkiv. Dg Saker 1945 – 1979. Boks 141. Notatet er udatert og sier ikke hvem det er rettet til.

⁴⁰ AAB. ARK 1104 Gerhardsen. Brev fra Brofoss til Kontorsjef Reidar Hirst, NRK, med kopi til Gerhardsen, 14.08.78. Formålet med brevet var at Brofoss stilte seg svært kritisk til fremstillingen av Nord-Norge-planen i et planlagt NRK-program.

⁴¹ RA. Statministerens kontor – referat fra regjeringskonferanser bind 7: 1951 – 52. Referat fra regjeringskonferanse 28.10.51.

⁴² Ibid. Notat til regjeringskonferansen; Foreløpig analyse av Norges politisk-økonomiske evne til å møte forsvarets behov.

⁴³ RA. Statministerens kontor – referat fra regjeringskonferanser bind 7: 1951 – 52. Referat fra regjeringskonferanse 11.12.51.

⁴⁴ RA. Statministerens kontor – referat fra regjeringskonferanser bind 7: 1951 – 52. Referat fra regjeringskonferanse 27.05.53.

⁴⁵ Andøya Lokalhistoriske Arkiv. Serie 220 Brevjournal 1947 – 59. Innføring nr. 634.

⁴⁶ Ibid. Innføring nr. 362.

⁴⁷ Andungen 13. årgang. Julehefte 1993. Andøya 1993.

⁴⁸ Se blant annet Andøya Lokalhistoriske Arkiv. Serie 220 Brevjournal 1947 – 59. Innføring nr. 178, Serie 100 møtebok for kommunestyret 1948 – 54. Sak 93/53: kommunestyremøte 10.03.53 samt Serie 100 møtebok for kommunestyret 1948 – 54. Sak 114/53: kommunestyremøte 23.04.53.

⁴⁹ Se blant annet FOB. FST A-pakt 315.5 Andøya. Status for Andøya flyplass. Notat fra Sivert Nielsen i Forsvarsdepartementet til FST 12.04.54.

⁵⁰ Dette hevdes etter hvert i mange sammenhenger. Se for eksempel RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske nr. 143. Mappe 860 – Andøy flyplass (Andenes) 1952 – 54. Flere av brevene og rapportene i mappen hevder dette i forbindelse med vurderinger og drøftinger av finansieringsformer.

⁵¹ FOB. FOK A-pakt Andøya. 806.3A 1955. Notat fra Flyvåpnets Overkommando Operasjonsstaben, signert Sjøf for Operasjonsstaben Oberst R.J. Thommesen og Stasjonssjefen på Andøya, Major Erling Omtvedt, til Forsvarsdepartementet ved byråsjef Ramm. Betydningen av Andøya på et rent nasjonalt grunnlag.

KAPITTEL 4

¹ Opplysninger fra intervju med Dag Thue Berg 25.03.02, som var utstasjonert på Andenes under sin militærtjeneste i 4 og en halv måned sommeren/høsten 1945 med oppgave å overvåke avviklingen og avvæpningen av de tyske stillingene og mannskapene. Det meste av det tyske utstyret ble for øvrig ødelagt av britiske styrker, slik de gjorde over store deler av landet rett etter krigens slutt.

² Opplysning fra lokalhistoriker Odd Solhaug, Andøya, 10.07.02. Flyet, som under gunstige forhold var i stand til å ta på 14 meter – like kort som flyets vingebredden, pleide å lande på en fotballøkke like utenfor Andenes.

³ Pravdas artikkel refereres i Harstad Tidende 29.12.52 og Andøya Avis 30.01.53.

⁴ Opplysningene fremkommer i en samtale med Torbjørn Nilsen på Andøya i desember 2000 og et notat Nilsen skrev like i forkant av samtalen. Nilsen var 16 år da flystasjonen ble påbegynt. Han var som de fleste på Andenes sesongarbeider med fiske, men fikk seg etter hvert jobb på byggearbeidene på den nye flystasjonen, og etter hvert fast jobb i bilskvadronen.

⁵ RA. FD H-arkiv etter 1945. 345 Etterretningsrapporter 1953

⁶ RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 43. Mappe 860 Andøy flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra Militærkomiteen på Stortinget til Forsvarsdepartementet

⁷ SSN referat møte 09.10.52.

⁸ RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 43. Mappe 860 Andøy flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra Forsvarsstabsjefen til Forsvarsdepartementet 13.09.52, med gjenpart til sjefene for Hæren, Sjøforsvaret og Luftforsvaret.

⁹ Men det ble likevel ansett som en reell fare at Andøya, innenfor rammen av en større invasjon skulle bli forsøkt erobret gjennom et raid med små fiendtlige styrker.

¹⁰ Se for eksempel FOB. FST A-pakt 315.5 Andøya. Hele mappen omhandler diskusjonen omkring forsvaret av Andøya. Gode punktvis oversikter over forventede trusler foreligger i flere brev og rapporter, bla.a brev fra ØKN til Forsvarsstabsjefen 27.10.61: ”Andøya betydning for forsvaret av Nord-Norge”. Saken ble også diskutert på en rekke Sjefsnemd-møter fra høsten 1952 og frem til avviklingen av Sjefsnemda.

¹¹ Ibid. Bilag til Rapport til ØKN om Forsvaret av Andøy. Fra DKN, 30.01.62

¹² Ibid. Notat fra Kontreadmiral Storheill hos ØKN, til Forsvarsstabsjefen 27.10.61

¹³ Betragtninger fra informanter på Andøya 01.08.02

¹⁴ Andøy Lokalhistoriske Arkiv. Serie 100 – møtebok for formannskapet i Andenes. 1947 – 1953. Se for eksempel sak 2/52 og sak 242/52 - Søknad om sysselsettingsmidler: ”Enstemmig vedtak: Formannskapet søker om sysselsettingsmidler til bekjempelse av den årvisse arbeidsledighet som vil komme. Det pålegges ordføreren å utarbeide en motivert søknad”.

¹⁵ FOB. FOK A-pakt Andøya. 806.3A 1955. Notat fra Flyvåpnets Overkommando Operasjonsstaben, signert Sjef for Operasjonsstaben Oberst R.J. Thommesen og Stasjonssjefen på Andøya, Major Erling Omtvedt, til Forsvarsdepartementet ved byråsjef Ramm. Betydningen av Andøya på et rent nasjonalt grunnlag.

¹⁶ Adolfsen, Jarle. Endringer i næringsstruktur, befolkning og bosetting i Andøy 1950 – 75. Hovedoppgave i geografi. Universitetet i Bergen 1976. Side 27.

¹⁷ RA. Luftkommando Nord-Norge 1951 – 1956. Eske 169. Mappe 860.86 Andenes flyplass. Rapport om tjenestereise til Andenes. Fra kaptein J. Lotsberg til Luftkommandør Nord-Norge. 19.03.53.

¹⁸ Adolfsen, Jarle. Endringer i næringsstruktur, befolkning og bosetting i Andøy 1950 – 75. Hovedoppgave i geografi. Universitetet i Bergen 1976. Side 27 Se også Andreassen, Tormod. Forsvarets virkninger på norsk økonomi. I samfunnsøkonomiske studier nr. 22, Statistisk Sentralbyrå, Oslo 1972. Side 110

¹⁹ Andreassen, Tormod. Forsvarets virkninger på norsk økonomi. I samfunnsøkonomiske studier nr. 22, Statistisk Sentralbyrå, Oslo 1972. Side 111.

²⁰ Dette kommer jeg nærmere tilbake til senere, da denne fullstendige ekspropriasjonen av en hel bygd fikk flere spesielle virkninger unike for Andøya.

²¹ Adolfsen, Jarle. Endringer i næringsstruktur, befolkning og bosetting i Andøy 1950 – 75. Hovedoppgave i geografi. Universitetet i Bergen 1976. Side 54.

²² Aanesen, Margrethe og Henrik Rønholt. Konsekvenser for åtte kommuner og en region av spesifiserte reduksjoner i forsvarets aktivitet. Norut Samfunnsforskning, Tromsø 1992. Side 42.

²³ Dette selv om Andøya har forsøkt å spre kommunefunksjonene mellom de tre gamle kommunene, med for eksempel såkalt ”grønn” sektor (landbruk, teknisk etat, og lignende) på Dvergberg.

²⁴ Aanesen, Margrethe og Henrik Rønholt. Konsekvenser for åtte kommuner og en region av spesifiserte reduksjoner i forsvarets aktivitet. Norut Samfunnsforskning, Tromsø 1992. Side 42.

²⁵ Andreassen, Tormod. Forsvarets virkninger på norsk økonomi. I samfunnsøkonomiske studier nr. 22, Statistisk Sentralbyrå, Oslo 1972. Side 112

²⁶ ibid, side 111.

²⁷ Se for eksempel Helgelands Blad 30. mars 1974 og Harstad Tidende 1. april 1974.

²⁸ Aanesen, Margrethe og Henrik Rønholt. Konsekvenser for åtte kommuner og en region av spesifiserte reduksjoner i forsvarets aktivitet. Norut Samfunnsforskning, Tromsø 1992. Side 45.

²⁹ Andreassen, Tormod. Forsvarets virkninger på norsk økonomi. I samfunnsøkonomiske studier nr. 22, Statistisk Sentralbyrå, Oslo 1972. Side 111 og 120 (tabell)

³⁰ På 1950- og begynnelsen av 1960-tallet regnet Luftforsvarsledelsen ikke med at Norge kunne ha mulighet til å drive annen maritim kontroll og overvåkning enn nær kysten. Men dette synet endret seg på 1960-tallet, da viktigheten av å drive langtrekkende overvåkning med de nordlige havområder ble økt som følge av de voksende sovjetiske installasjonene og ubåt-aktivitetene på Kola-halvøya. Se for eksempel Arheim, Tom, Bjørn Hafsten, Bjørn Olsen og Sverre Thuve. Fra Spitfire til F-16 – Luftforsvaret 50 år 1944 – 1994. Oslo 1994. Side 115 - 118.

³¹ Prislappen på disse var til sammen 66,8 millioner kroner, men dette gjaldt sannsynligvis ikke bare Andøya alene, selv om det ikke går klart frem av kildene.

³² Denne summen ble ytterligere overskridet underveis og endte på 6,4 millioner kroner, hvorav NATO betalte 5,84 millioner, 100.000 ble finansiert via norske sysselsettingsmidler og de resterende 465.000 ble forskuttet av Statens Havnevesen. Det fremgår ikke av kildene hvorvidt Havnevesenet fikk disse pengene igjen fra NATO. Se RA. FAD. Boks 11, mappe 1. Brev med regnskapsoversikt fra Oskar Storm, sjefen for 4. havnedistrikt til Fiskeridepartementet. 01.12.61.

³³ FOB. FST-A-pakt 315.5 Andøya. Status for Andøya flyplass. Notat fra Forsvarsdepartementets avd. III ved Sivert A. Nielsen til FST, FOK, FAD, militærmisjonen i Washington, den norske delegasjonen i NATOs råd i Paris, Utenriksdept., Fiskeridept. og havnedirektøren. 12.04.54

³⁴ Se blant annet FOB. LOK/FOK A-pakt. 806.3A 1955. Overslag for utbygging av Andøya flyplass etter New Defensive Posture. Brev fra FAD til FOK 21.11.55.

- ³⁵ FOB. LOK/FOK A-pakt. 806.3A 1956. Report of informal staff level visit to Mod Norway (HQ RAF) 6 – 9 March 1956. Skrevet av CINCAIREASTLANT, Commander Calhoun. NATO Secret.
- ³⁶ FOB. LOK/FOK A-pakt. 806.3A 1955. Overslag for utbygging av Andøya flyplass etter New Defensive Posture. Brev fra FAD til FOK 21.11.55.
- ³⁷ FOB. LOK/FOK A-pakt. 806.3A.1956. Det fellesfinansierte infrastrukturprogram. Brev FD – Norges delegasjon i Paris 24.06.56.
- ³⁸ FOB. LOK A-pakt. 806.22 1959. Konverteringsprogrammet – “Savings”. Brev fra FBT til FD, avd. III 11.11.59.
- ³⁹ Fob. LOK/FOK A-pakt. 806.3A. 1955. Andøya airfield project 111 – underground dispersals. Brev fra Operasjonsstaben i FOK til Allied Air Forces Northern Europe 25.04.55.
- ⁴⁰ FOB. LOK A-pakt. 806 2 Infrastructure Airfields 1956. Gjennomføringen av infrastrukturprogrammet. GRADERT HEMMELIG. Brev FD – Fst, MOK, FOK, FAD, FBT, Forsvarets Fellessamband 09.04.56. Gjennomsnittet for NATO var betydelig lavere.
- ⁴¹ RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 143, mappe 611.0 ”Bygge og anleggsbudsjett 1959 – 1960”. Brev fra Karl Müller Ellefsen, FAD, til Fd avd. III 07.09.59.
- ⁴² RA. FD H-arkiv etter 1945. Eske 54, mappe 806 ”Bygge og sikringstiltak 1954 – 56”. Forslag til ekstraordinært budsjett for 1956/57 – Flyvåpenet
- ⁴³ FD H-arkiv etter 1945. Eske 106, mappe 860 – Flyplasser, flyhavner, landingsstriper, hangarer. Andøya 1957 – 58. Brev fra obt. Kaldager, FOK/LOK til FD 31.01.58.
- ⁴⁴ For del 5 og de senere programmene, se bla.a FOB. FST A-pakt 860 Andøya og 860 Diverse flyplasser. Flere brev, rapporter og notater inneholder glimt fra de forskjellige planene. Men hullene er for store og flere av prosjektene omtales i for generelle former til at det er mulig å hevde en fullstendig oversikt.
- ⁴⁵ FOB. LOK A-pakt 806.3 A. Brev fra seksjonssjef Jan Gard i FBT til FD 16.08.61.
- ⁴⁶ FOB. LOK A-pakt 860.611. Brev fra kapt. E. Langeland, LOK, til FD 31.03.61.
- ⁴⁷ RA. Finans- og Tolldepartementet. Finansielle erklæringer vedrørende Forsvarsdepartementet. Boks 188. Forsvarsbudsjettet 1963.
- ⁴⁸ FOB. LOK A-pakt 860 Andøya. Brev fra seksjonssjef Jan Gard i FBT til FD 01.10.66.
- ⁴⁹ FOB. FST A-pakt. 860 Andøya. Andøya B-costestimate for SHAPE 17. del infrastrukturarbeider. Brev fra FBT til FD 07.12.67.
- ⁵⁰ Andresen 1972, s. 112.
- ⁵¹ Andøy Lokalhistorisk Arkiv. Serie 100 Møtebok for kommunestyret 1948 – 1954. Sak 93 - 1953. Se også Harstad Tidende 02.07.52
- ⁵² Se for eksempel Andøya Avis 30.01.53.
- ⁵³ Se blant annet Andøya Avis 06.03.. Harstad Tidende nevner også 13.03.53 at været på ettervinteren 1953 har vært så dårlig at fiskerne hadde hatt bare en utrorsdag i uken i snitt.
- ⁵⁴ Se blant annet RA. FAD, boks 11, mappe 1 – Andenes Havn. Brev fra FD til Stortingsmann Reidar Carlsen, 30.05.53
- ⁵⁵ RA. FD H-arkiv etter 1945. Boks 43. Mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra Eeg-Henriksen til direktør von Krogh, FD, 05.03.53.

⁵⁶ RA. FD H-arkiv etter 1945. Boks 43. Mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Brev fra Ekspedisjonssjef Sivert Nielsen, FD, til Forsvarsministeren, 01.12.53.

⁵⁷ RA. FD H-arkiv etter 1945. Boks 43. Mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Usignert FD-notat fra 23.02.54.

⁵⁸ RA. FAD, eske 11, mappe 2 – Diverse korrespondanse. Rapport fra reise til Andøya 12. – 19.01.54, med delegasjon ledet av general Sæbø. Skrevet av Lærum 19.01.54.

⁵⁹ RA. FD H-arkiv etter 1945. Boks 43. Mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Usignert FD-notat fra 23.02.54.

⁶⁰ FOB.FOK A-pakt. 860.3A 1957 Andøya. Brev fra FD til anleggsavdelingen i FOK 23.10.57. Gjengitt i brev fra anleggsavd. FOK, til LKN, udatert men stemplet 07.11.57

⁶¹ Andungen. Julehefte fra Andøyposten 1993.

⁶² Se for eksempel Mr. Whiting's uttalelser under hans besøk på Andøya 15. – 16.01.54. RA. FAD, eske 11, mappe 2 – Diverse korrespondanse. Rapport fra reise til Andøya 12. – 19.01.54, med delegasjon ledet av general Sæbø. Skrevet av Lærum 19.01.54.

⁶³ RA. FD H-arkiv etter 1945. Boks 43. Mappe 860 – Andøya flyplass (Andenes) 1952 – 54. Usignert FD-notat fra 23.02.54. I notatet oppsummeres blant annet Andøya flystasjons nasjonale sivile betydning treffende nok slik: ”Det kan derfor sies at flyplassen vil være uten sivil verdi, bortsett fra muligheten for nødlanding”

⁶⁴ Se blant annet Solhaug, Odd. ”Det e' glo i strengan!” Andøy Energi 1946 – 1996. Andøya 1996.

⁶⁵ Se blant annet FOB. LOK A-pakt 806.3A 1957 – 61. Brev fra FAD ved K.M. Ellefsen til FD 21.03.60, med merknader til Revisorutvalgets rapport vedrørende Andøya flyplass. Se også samme mappe, brev fra Controller for Infrastructure, NATO, til International Board of Auditors for NATO Infrastructure Accounts. 06.02.61.

⁶⁶ Ifølge tidligere ansatt ved bilskvadronen på flystasjonen, nå pensjonist, Torbjørn Nilsen, i samtale med forfatteren 28.11.00.

⁶⁷ Lofotposten 13.12.73.

⁶⁸ Se blant annet Wiborg, Agnete. Evaluering av ”Drømmekommuneprosjektet”: fra idé til iverksetting og første gjennomføringsfase. Nordlandsforskning-arbeidsnotat nr. 1070/90.

⁶⁹ Bakve, Oddbjørn og Sigrid Skålnes. Veg utan varder – om næringspolitikk, organisering og økonomiforvaltning i seks prøvekommuner. NIBR-rapport 1987:9.

⁷⁰ Se f.eks stasjonssjef Omdal i FOB. FOK A-pakt Andøya. 806.3A 1955. Notat fra Flyvåpnets Overkommando Operasjonsstaben, signert Sjef for Operasjonsstaben Oberst R.J. Thommesen og Stasjonssjefen på Andøya, Major Erling Omtvedt, til Forsvarsdepartementet ved byråsjef Ramm. Betydningen av Andøya på et rent nasjonalt grunnlag.

⁷¹ Andøy lokalhistorisk arkiv. Flytrafikkutvalget. Brev fra Erik Braathen til utvalget 04.09.63.

⁷² Se for eksempel brev til LKN datert 11.11.63, hvor han bla.a. vektlegger nytten for eget personell. I Andøy lokalhistorisk arkiv. Flytrafikkutvalget.

⁷³ . Se brev fra Stig Øvergård, kontorsjef i Andøy kommune, til DNL 27.01.67, hvor han ber DL om oppgave over påløpne renter på lånet, for å kunne foreta endelig oppgjør nå da statens bevilgning til ekspedisjonsbygget er kommet inn. Se også brev fra Helge Brustad i Kommunal- og arbeidsdept. til Fylkesmannen i Nordland, 28.04.65, hvor han meddeler at dept. godkjenner forskutteringen og aksepterer tilbakebetaling fra dept. i 1966 og 67. I I Andøy lokalhistorisk arkiv. Flytrafikkutvalget.

⁷⁴ Arnold, Frank, Jon Bjordal, Tom A. Blix, Duncan A. Bryant, Alv Egeland og David S. Evans. Historien om Andøya Rakettskytefelt gjennom 40 år. Andøya Rakettskytefelt AS, 2000.

⁷⁵ Ibid, s.6.

⁷⁶ Wicken, Olav i John Petter Collett (ed). Making sense of space – the history of Norwegian Space Activities. Oslo 1995.

⁷⁷ Arnold, Frank, Jon Bjordal, Tom A. Blix, Duncan A. Bryant, Alv Egeland og David S. Evans. Historien om Andøya Rakettskytefelt gjennom 40 år. Andøya Rakettskytefelt AS, 2000. Side 28.

⁷⁸ Wicken, s. 61.

⁷⁹ Nedskytingen av et amerikansk U2-spionfly over sovjetisk territorium på vei fra Pakistan til Bodø 1. mai 1960.

⁸⁰ Ibid, s. 62.

⁸¹ Samtale med direktør Konrad Adolfsen, 02.08.02

⁸² Ifølge daværende næringsminister Grete Knudsen, i Arnold et. al., s. 10.

⁸³ Riste, Olav og Arnfinn Moland. ”Strengt hemmelig” – Norsk etterretningstjeneste 1945 – 1970. Oslo 1997, side 217 og utover.

⁸⁴ Ibid, s. 223.

⁸⁵ Det finnes kun et 4 løsevne dokumenter, 2 fra kontoret til Distriktsingeniøren i Harstad, ett fra professor Lerum, NTH i Trondheim som ble spurt om å analysere måleresultatene og ett uten kjent avsender eller mottager. Alle stammer fra FADs arkiver. De behandler løselig forskjellige lokaliseringmuligheter på Andøya. Men det går ikke frem hvorfor disse undersøkelsen fant sted eller hvem som hadde gitt Distriktsingeniøren oppdraget. Se RA. FAD. Eske 11, mappe 2 Diverse korrespondanse. Sannsynligvis la uansett undersøkelsene grunnlaget for ØKNs brev til Sjefsnemda i september 1951.

⁸⁶ RA. FAD. Eske 11, mappe 2 Diverse korrespondanse. Rapport nr 2 etter befaring av område for flyplass på

Andøya. Fra siving Eldar Skindlo, 13.09.51 (men arkivført i FAD først 26.02.52. Det vises i innledningen også til en rapport nr 1 fra 18. april 1951, men denne finnes ikke i arkivene)

⁸⁷ Se for eksempel RA. FAD, Eske 11, mappe 2. Brev fra FD til Andenes kommune 02.02.60.

⁸⁸ RA. Statsministerens kontor, referat fra regjeringskonferanser, bind 7: 1951 – 1952. Regjeringskonferanse 27.05.53.

⁸⁹ Andøya Flystasjons Arkiv. Andøya Flystasjon – grunnervervelse i Skarsteindalen – ekspropriasjon. Brev fra FD til FBT 09.04.75

⁹⁰ Se Andøya Avis 14.08.53.

⁹¹ Andøya Lokallistoriske Arkiv. Serie 100 Møtebok for kommunestyret 1948 – 1954. Sak 180 1953.

⁹² Statsarkivet i Trondheim. Vesterålen Sorenskriverembede. 1 Oe 3 – dokumenter fremlagt under hovedforhandlingene. Og 2A 57 Andenes Pantereregister.

⁹³ Se blant annet Aftenposten 1. juli 1968.

⁹⁴ For eksempler: se heftet ”Haugnes – bygda som forsvant”, utgitt av Haugnes hus og grunneierforening. Andøya 2002

⁹⁵ Navnet Haugnes kommer av at bygda bestod av et bølgete landskap med en rekke hauger. Alle haugene ble planert ned under utvidelser av flystasjonen og erstattet med veier, rullebaner og hangarer. Det eneste som står igjen av den opprinnelige bebyggelsen nå, er et gammelt fyr som står der Haugnes gamle havn lå.

⁹⁶ Opplysninger blant annet hentet fra intervjuer med Andenesværing og utflyttede Haugnesboere 03.08.02

⁹⁷ Se for eksempel Adolfsen side 46 og Andresen side 111.

⁹⁸ Adolfsen side 45.

⁹⁹ Se blant annet Harstad Tidende 14.10.53 og 07.10.56

¹⁰⁰ Sitert fra intervju med Arne Pettersen, pensjonert bilmekaniker hos flystasjonsentreprenør Gulbrandsen fra 1953.

¹⁰¹ Ibid. Samme stemning trekkes frem i andre intervjuer, som med Daniel Toften, Reidar Strand, Per Søreng.

¹⁰² Adolfsen, s. 46.

¹⁰³ Dette hevder bla.a. journalist Beate Henninnen i Avisa Vesterålen, i samtale 01.08.02.

¹⁰⁴ Til illustrasjon av dette kan nevnes at da kommunens næringsetat, som ble opprettet i 1985, i 1986 var stort sett utelukkende engasjert med å skaffe kvalifisert personale til flystasjonen. Se Bukve, Oddbjørn og Sigrid Skålnes. Veg utan varder – om næringspolitikk, organisering og økonomiforvaltning i seks prøvekommuner. NIBR-rapport 1987:9.

¹⁰⁵ Intervju med Per Søreng, pensjonert Sikkerhetsoffiser Andøya Flystasjon, 03.08.02. Søreng ble sendt på flere slike rekrutteringsoppdrag.

¹⁰⁶ Enkelte av informantene sier at de Forsvarsansatte tenderte mot å holde seg for seg selv. Men dette imøtegås av andre som tvert om synes de gled godt inn. Det synes dog å ha vært visse naturlige forskjeller mellom de offiserer som planla et lengre opphold på Andøya, og de vernepliktige eller offiserer som ble værende kun kort tid.

¹⁰⁷ Inntrykk og opplysninger fra gen (p) Kjell M. Lutnes som var stasjonert som ung offiser på Andøya mot slutten av 1960-tallet. Samtale juli 2002.

¹⁰⁸ Luftforsvaret begynte utover på 1950-tallet å føre en aktiv politikk overfor ungdom på de plasser Luftforsvarsanlegg ble etablert, for å øke og sikre en stabil rekruttering av teknisk personale. Jvnf. Blant annet intervju med pensjonert sikkerhetsoffiser ved Andøya Flystasjon, Per Søreng, 02.08.02.

KAPITTEL 5

¹ Teknisk sett ikke Nord-Norge, men jeg tar det med likevel.

² NATO har vært inne i varierende grad, avhengig av hvem som finansierte. De fleste andre utbyggingsprosjekter har heller ikke blitt viet samme omfattende og langvarige behandling i Sjefsnemda som Andøya. Men dette ser først og fremst ut til å ha variert avhengig av mengden spørsmål som har måttet bli avklart vedrørende plassering, omfang, forsvar, osv.

³ Ophaug, Tor Einar. Flyplass og lokalsamfunn: økonomiske og sosiale endringer på Ørlandet. Hovedoppgave i historie ved Universitetet i Trondheim. 1993. Det samme antydes også av en episode gen (p) Kjell Magne Lutnes opplevde i sin tid som stasjonssjef på Ørlandet, hvor han tidlig ble gjort oppmerksom på flystasjonens enorme betydning som arbeidsplass, av kommunens ordfører.

⁴ Johansen, Lars Petter. Fra militært tomrom til militært tyngdepunkt – opprettelsen av Brigaden i Nord-Norge. Hovedoppgave i historie. UiO 1999

⁵ Ibid, s. 97.

Forklaringer til mye brukte forkortelser

AAB	Arbeiderbevegelsens Arkiv og Bibliotek
CINCNORTH	Commander in Chief Northern Europe
DKN	Distriktskommando Nord-Norge (Hærens Nord-Norge-kommando)
FAD	Forsvarets Anleggsdirektorat
FBT	Forsvarets Bygningstjeneste
FD	Forsvarsdepartementet
FOB	Forsvarets Overkommando Bortsettingsarkivet
FST	Forsvarsstaben
LKN	Luftkommando Nord-Norge
LOK/FOK	Luftforsvarets Overkommando/Flyvåpenets Overkommando
NATO	North Atlantic Treaty Organization
RA	Riksarkivet
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe
SACLANT	Supreme Allied Commander Atlantic
SSN	Sjefsnemda
SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers Europe
ØKN	Øverstkommanderende i Nord-Norge

Litteraturoversikt

Adolfson, Jarle. Endringer i næringsstruktur, befolkning og bosetting i Andøya 1950 – 1975. Hovedoppgave i geografi, Universitetet i Bergen 1976

Andungen 13. årgang. Julehefte 1993. Andøya 1993

Andreassen, Tormod. Forsvarets virkninger på norsk økonomi. I samfunnsøkonomiske studier nr. 22, Statistisk Sentralbyrå, Oslo 1972

Arheim, Tom, Bjørn Hafsten, Bjørn Olsen og Sverre Thuve. Fra Spitfire til F-16 – Luftforsvaret 50 år 1944 – 1994. Oslo 1994

Arnold, Frank, Jon Bjordal, Tom A. Blix, Duncan A. Bryant, Alv Egeland og David S. Evans. Historien om Andøya Rakettskytefelt gjennom 40 år. Andøya Rakettskytefelt AS, 2000

Aanesen, Margrethe og Henrik Rønholdt. Konsekvenser for åtte kommuner og en region av spesifiserte reduksjoner i forsvarets aktivitet. Norut Samfunnsforskning, Tromsø 1992

Bakve, Oddbjørn og Sigrid Skålnes. Veg utan varder – om næringspolitikk, organisering og økonomiforvaltning i seks prøvekommuner. NIBR-rapport 1987:9

Bell, Alan. Pumpe fra Empire Flying Boat ”Cabo”. I Luftposten nr. 3/2001

Bjerga, Kjell Inge. Enhet som våpen. Oslo 2002

Eriksen, Knut Einar og Einar Niemi. Den finske fare: Sikkerhetsproblemer og minoritetspolitikk i nord 1860 – 1940

Espenes, Øistein og Nils E. Naastad. Steep climb and shallow descent – the RoNAF from 1945 – present. I Kleve, Karl L. (red). 50 years with the Cold War. Bodø 1999

Haugnes hus og grunneierforening. Haugnes – bygda som forsvant. Andøya 2002

Johansen, Lars Petter. Fra militært tomrom til militært tyngdepunkt – opprettelsen av Brigaden i Nord-Norge. Hovedoppgave i historie. UiO 1999

Klevberg, Håvard. Luftmakt i Finnmark – Banak flystasjon i Den kalde krigen, 1955 – 1970. Forsvarsstudier 4/1996

Kleve, Karl L. (red) Kildene til militær luftfart. IFS-info nr 1/2001

Kristiansen, Tom. Fra Europas utkant til strategisk brennpunkt - Trusselvurderinger og militære tiltak i nord fra 1900 til 1940. Forsvarsstudier nr. 6/93

Ophaug, Tor Einar. Flyplass og lokalsamfunn: økonomiske og sosiale endringer på Ørlandet. Hovedoppgave i historie ved Universitetet i Trondheim. 1993.

Riste, Olav og Arnfinn Moland. ”Strengt hemmelig” – norsk etterretningstjeneste 1945 – 1970. Oslo 1997

Skogrand, Kjetil. Bodø og forsvaret av Nord-Norge 1945 – 1967. I Skogrand, K., O. Njølstad og R. Tamnes. Brennpunkt. Kald krig, nordområder og storstrategi. IFS-info nr. 5/1998

Skogrand, Kjetil og Rolf Tamnes. Fryktens likevekt – atombomben, Norge og Verden 1945 – 1970. Oslo 2001

Slagstad, Rune. De nasjonale strateger. Oslo 2001

Solhaug, Odd. ”Det e’ glo i strengan!” Andøy Energi 1946 – 1996. Andøya 1996

Sondov, R. Forventede nedskjæringer ved Andøya flystasjon – konsekvenser for det lokal næringsliv. Kadettoppgave ved Luftkrigsskolen 1993

Steenberg Hansen, Sanne. Tre forsøg på at planlegge Nord-Norge: 1945, 1951 og 1972. Hovedopg. I historie, Universitetet i Tromsø 1993

Strand, Inge. ”Problemet Nord-Norge” – økonomisk stagnasjon i landsdelen etter 1950; symptom, tiltak og årsaker. I Strand, Inge (red). Næringslivet i Nord-Norge gjennom 100 år. NF-rapport nr. 3/95. Bodø

Tannes, Rolf. The United States and the Cold War in the High North. Oslo 1991

Thommassen, Øyvind. Sivilisasjonens utpost og den kalde krigen. I Thommassen og Jostein Lorås (red). Spenningenes land – Nord-Norge etter 1945. Oslo 1997

Wiborg, Agnete. Evaluering av ”Drømmekommuneprosjektet”: fra idé til iverksetting og første gjennomføringsfase. Nordlandsforskning-arbeidsnotat nr. 1070/90

Wicken, Olav i John Petter Collett (ed). Making sense of space – the history of Norwegian Space Activities. Oslo 1995

I 1952 begynte en massiv utbygging av militære anlegg og infrastruktur i Norge, spesielt i Nord-Norge. Denne utbyggingen ble for en stor del finansiert med midler fra den nyopprettede Atlanterhavspakten. Hovedsatsingsområde i Norge i begynnelsen, var flyplasser. Levekårene i Nord-Norge var på denne tiden en god del dårligere enn i Sør-Norge, og dette var det ønskelig å gjøre noe med. Så samtidig som regjering og Storting diskuterte tiltak for å bedre levekårene i nord, vedtok NATO å bruke hundrevis av millioner kroner på utbygging av militære anlegg i landsdelen. En rekke nye flyplasser og andre forsvarsanlegg ble bygget på steder hvor det tidligere hadde vært liten eller ingen militær aktivitet, og som slet med høy arbeidsløshet og dårlige levekår. Andøya var et slikt sted. Denne studien ser på utbyggingen av Andøya flystasjon, hvorfor den ble bygget og hvilke konsekvenser dette fikk for lokalsamfunnet på Andøya.

Karl L. Kleve er konservator og forskningsleder ved Norsk Luftfartsmuseum i Bodø.

